

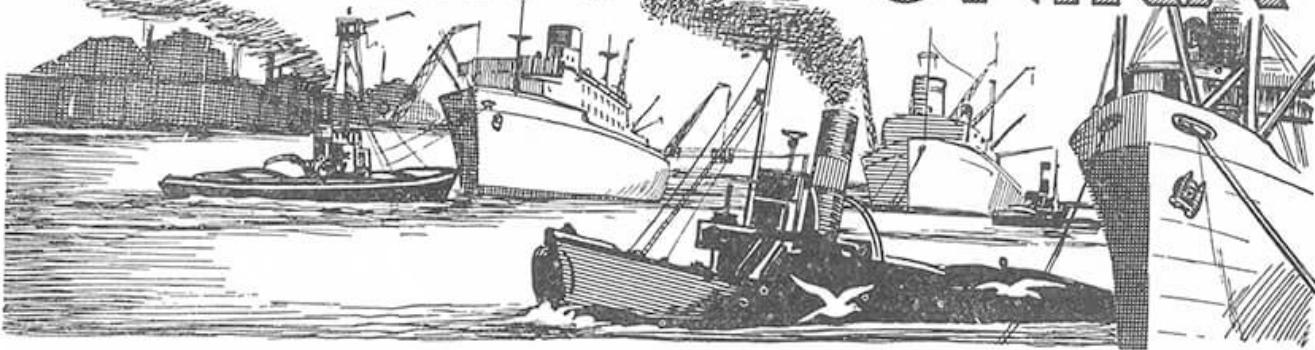
NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1972

Αρ. Φύλλου 884/643

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΑ' (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 884/643

ΕΚΔΟΤΗΣ :
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1972

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΤΟ ΜΕΓΑ ΘΕΜΑ

Το έθνικόν σάλπισμα του Πρωθυπουργού κ. Γ. Παπαδοπούλου διὰ τὸν ἐπαναπατρισμὸν τῆς ἡλληνοκτήτου Ναυτιλίας εἶχε τὴν ἀπῆχστίν του μεταξὺ καὶ τῶν ναυτιλιακῶν κύκλων. Εὔμενεστάτη ή ἀποκομισθεῖσα ἐντύπωσις. 'Η ἀλληλογραφία τῶν «Ναυτικῶν Χρονικών», ή ἀναφερομένη εἰς τοὺς λόγους τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ, εἶναι ἀρκετά χαρακτηριστική. Συμφωνοῦν δὲοι οἱ ἐπιστολογράφοι μας ἐπὶ τῆς ὀλοκλήρωσεως τῆς προσπαθείας, δὲν λείπουν δῆμος καὶ οἱ προβάλλοντες διαφόρους λόγους, μὴ ἐπιτρέποντας τὴν ἄμεσον ὄλων πρὸς τὴν Κυανόλευκον στροφὴν. Τὰ προσβαλλόμενα, πάντως, ἐμπόδια δὲν εἶναι ἀνυπέρβλητα. Είμερα βέδαιοι, ὅτι μετά μίαν συνάντησιν —καθωρίσθη αὐτῇ διὰ τὸν τρέχοντα μῆνα— τὸν ἔφοπλιστικῶν παραγόντων μὲ τὸν κ. Πρωθυπουργόν, τὰ ἐμπόδια θὰ ἀρθοῦν καὶ ὁ δρόμος πρὸς τὴν Κυανόλευκον εύρυς θέλει διανοιγῆ.

Καὶ πλὴν τοῦ βασικοῦ προβλήματος τῆς κατὰ κινδύνων πολέμου ἀσφαλίσεως τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας —μάζις ἀπηχόλησεν ἥδη τοῦτο— ὑφίστανται καὶ τινες ἄλλαι ἀφορμαῖ, ὑποδεικνύμεναι ἀπὸ τοὺς ἔφοπλιστάς, αἱ ὅποιαι ἀν αγκάζουν τινὰς ἐξ αὐτῶν νὰ συνεχίζουν τὴν καθῆλωσιν τῶν εἰς τὸ Λιβεριανὸν νησοδύον.

Ἡ ἀπευθυνομένη πρὸς τὸν κ. Πρωθυπουργὸν ἐπιστολὴ τοῦ κ. Ἡρακλέους Ἱερωνυμάκη, Διευθυντοῦ τῆς Ναυτιλιακῆς Ἔταιρίας «Κάντια» —ἐνὸς τῶν ἐπιστολογράφων μας— εἶναι ἀρκετά δηλωτικὴ τῶν ἀπόφεων, αἵτινες κρατοῦν μεταξὺ ἔφοπλιστικῶν τινῶν κύκλων ἐπὶ τοῦ μεγάλου θέματος τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ. Τὴν δημοσιεύμενην κατωτέρω :

Ἐξοχώτατε,

Θέμα : Διατί τὸ 54% τῆς ἡλληνοκτήτου χωρητικότητος δὲν ὑψωσεν εἰσέτι τὴν Ἑλληνικὴν Σημαίαν.

Ἔκουσα τὸν ἐμπινευσμένον λόγον σας τῆς παρελθούσης Παρασκευῆς, μὲ συνεκίνησης δὲ ὁ ἔθνικὸς πολμός του καὶ ἡ προσφορά σας νὰ βοηθήσητε, ὅπως τὰ ἡλληνόκτητα πλοῖα ὑψωσουν τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ περιφέρουν ταύτην εἰς τὰ πέρατα τῆς Γῆς.

Ἐάν τοις καθίσταντο δυνατὸν τὸ σύνολον τῶν ἡλληνοκτήτων πλοίων (ὑπὸ ἡλληνικὴν καὶ ἔνηνη σημαίαν 34 - 35.000.000 κ.ο.χ.) νὰ ὑψωνε τὴν Κυανόλευκον, αὕτη θὰ κατελάμβανεν ἀμέσως τὴν πρώτην θέσιν μεταξὺ τῶν

ναυτιλιακῶν χωρῶν.

'Ἀποτέλεσμα τούτου ἡ μικρὰ Ἑλλάς, ἐκτὸς τῶν οἰκονομικῶν πλεονεκτημάτων καὶ τοῦ τεραστίου κύρους ποὺ θὰ ἀπελάμβανεν ὡς πρώτη ναυτιλιακὴ δύναμις, θὰ πραγματοποιοῦσε καὶ μία παρουσία στὰ πέρατα τῆς Ὑδρογείου, ὁμοία τῆς ὅποιας οὐδεὶς δύναται νὰ φαντασθῇ δι' οὐδενὸς δὲ ὄλλου μέσου νὰ πραγματοποιήσῃ.

Γεννᾶται λοιπὸν τὸ ἐρωτήμα, τί συμβαίνει καὶ διατί τὸ 54% τῆς χωρητικότητος ἔξακολουθεῖ νὰ προτιμᾶ τὰς ἔνεας σημαίας. Καὶ εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸς ἐρωτῶ : "Ηλθε ποτὲ τὸ Κράτος μὲ τοὺς φορεῖς του νὰ ἐρωτήῃ τὸν Κράτος μὲ τοὺς φορεῖς του νὰ ἐρωτήῃ τὸν ἐφοπλιστὴν ποῖα εἶναι τὰ κριτήρια καὶ τὰ ὠφελήματα ποὺ τὸν κάνουν νὰ προτιμήῃ τὴν ἔνεαν σημαίαν;" Οχι, δὲν ἔγενετο ποτὲ τούτῳ μέχρι πρὸ ημερῶν ποὺ ἡκούσθη ἡ ιστορικὴ φράσις σας :

«Πῆτε μου, τί ἀλλο θέλετε νὰ σᾶς δώσῃ ή Πατρίς;»

Δὲν θὰ ἐπιχειρήσω ἀνάλυσιν τοῦ προβλήματος εἰς τὸν περιαρισμένον τούτον χώρον, ἀλλὰ δι' ὅλιγων γραμμῶν θὰ τὸ σκιαγραφήσω, εἰς 'Υμᾶς δὲ υπόκειται μετὰ πλήρη ἔξετασιν καὶ ἔκτιμην αὐτοῦ, νὰ πραγματοποιήσητε τὴν τομῆν, ὡς ἐπράξατε ἐπιτυχῶς ἐπὶ πλείστον ἑθνικὸν θεμάτων.

1. Τὸ πλοῖον ἀποτελεῖ διεθνὲς κεφάλαιον, ἀναζητεῖ δὲ τὴν ἀπασχόλησιν του, τὴν χρηματοδότησιν, τὴν ἀσφάλισιν καὶ πραγματοποιεῖ τὸν ἔφοδισμὸν καὶ τὰς ἀπισκευάς του εἰς τὴν διεθνή ἀγοράν.

2. 'Ἡ Ἑλλὰς εἶναι μικρὰ χώρα, στερουμένη ἔθνικῶν μεταφορῶν εἰς μέγεθος τοιούτων δύστε νὰ παρέχῃ ἔστω καὶ μικρὰς ἀπασχόλησην εἰς τὴν Ναυτιλίαν της, ἡ ὅποια, ως προανεφέρθη, ἀναζητεῖ τὴν ἀπασχόλησιν τῆς κατὰ τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῆς εἰς τὴν διεθνή ἀγοράν.

3. 'Ἡ ἐπιδίωσις καὶ ἡ ἐπιτυχία τῆς Ναυτιλίας εἰς τὸν διεθνῆ στίθιον ἔξαρτᾶται ἀπολύτως ἀπὸ τοὺς κάτωθι δύο βασικοὺς παράγοντας :

a) 'Απὸ τὸ συναγωνιστικὸν κόστος ἐκμεταλλεύσεως, τὸ διποίον αὗτη δύναται νὰ ἀντιπαραστάξῃ εἰς τοὺς πολυπληθεῖς ἀνταγωνιστάς της.

b) 'Απὸ τὴν δυνατότητα νὰ ταξιδεύῃ

νευ οὐδενὸς περιορισμοῦ εἰς ὅλα τὰ Κράτη τῆς Ὑδρογείου.

4. Κάθητος ἐνέργεια, ἡ ὅποια ἀμέσως ἡ ἐμμέσως καταλήγει εἰς αὐδῆσιν τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, ώς καὶ κάθητη περιορισμὸς εἰς τὰ ταξίδια μειώνουν τὴν συναγωνιστικὴν Ικανότητα αὐτοῦ καὶ παρέχουν ἔδαφος δράσεως εἰς τοὺς ἀνταγωνιστάς του.

'Η ἡλληνικὴ σημαία, ἐκτὸς τῶν δόλιων περιπτώσεων ποὺ οἱ ἔνοι χρηματοδόται δὲν τὴν δέχονται, προκειμένου νὰ διανειδοτήσουν τὸ πλοίον, ἐπιβάλλει περιορισμὸν καὶ ὑποχρεώσεις μὲ καὶ εἰς τὴν συναγωνιστικὴν Ικανότητα αὐτοῦ καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου καὶ ἔχουν ἐν δόλιοις ὡς ἔξης :

1. 'Υπερβολικὴ καὶ ἀφόρητος ἀστυνόμευσις τῶν πλοίων ἐν Ἑλλάδι καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

2. Περιορισμὸι εἰς τὰ ταξίδια ώς καὶ ὁ κίνδυνος νὰ ἐπιβληθοῦν εἰς δεδομένην στιγμὴν νέοι, ἔστω ἀπορρέοντες ἐκ τῶν διεθνῶν υποχρεώσεων τῆς Ἑλλάδος.

3. Ναυτεργατικὸν πρόβλημα εἰς ὅλον αὐτοῦ τὸ βάθος καὶ πλάτος.

4. Πολλαὶ ἄλλαι περιπτώσεις πρωτευούσης καὶ δευτερευούσης σημασίας, μὴ δυνάμεναι νὰ ἐκτεθοῦν εἰς τὸν περιορισμὸν τούτον χώρων.

Σημειώνω ὅτι τὰ ἀνωτέρω ἔχουν μεγαλύτερα συνεπείας καὶ καθίστανται ιδιαιτέρως αἰσθητὰ εἰς τοὺς μικρὰς ἐπιφανείας καὶ οἰκονομικῶς ἀσθενεστέρους ἔφοπλιστάς.

Κύριε Πρόεδρε, εἶμαι εἰς τὴν διάδεσιν σας νὰ ἐκθέσω ἐν λεπτομερείς εἰς 'Υμᾶς ἡ σπουδὴν ἡδελάτε μοι ὑποδείξει τὰς ἀπόφεις καὶ προτάσεις ἐπὶ τοῦ θέματος, εἰμαι δὲ βέδαιος, ὅτι θὰ δώσητε τὴν ἀρίστην λύσιν.

Τελείωνοντας σᾶς γνωρίζω ὅτι, ως 'Ἑλλην θαυμάζω τὸ ἀναγεννητικὸν ἔργον σας, ἡ Ἔταιρία μας δὲ προσέφερεν τὰς ὑπηρεσίας της εἰς τὴν Ἑθνικὴν Κυβερνήσιν διάσκις τῆς ἔζητηθη, ἐπισυνάπτω δὲ ἐν φωτοτυπίᾳ ἐπιστολὴν ἐκφράσεως εὐφρεσκείας πρὸς ἡμᾶς, ὑπὸ τοῦ κ. Ν. Μακαρέζου, ως 'Ὕπουργοῦ Συντονισμοῦ.'

Μετὰ τιμῆς,

KANTIA E.P.E.,
ΗΡΑΚΛΗΣ ΙΕΡΩΝΥΜΑΚΗΣ
Διευθυντής

Πειραιεύς, 8 Μαρτίου 1972

ΑΙ ΥΠΟΠΤΟΙ ΤΑΣΕΙΣ

‘Απασχολεῖ δεινώς τὴν Σουηδικὴν Ναυτιλίαν ἡ πρὸς τὰς ζένας σημαίας στροφὴ τοῦ ἔθνους ἐφοπλισμοῦ. Τὸ φαινόμενον εἶναι γνωστόν, καθὼς γνωσταὶ εἶναι αἱ αἰτίαι αἴτιες τὸ ἐδήμιούργησαν καὶ τ’ ἀποτελέσματα τῆς ἐφαρμογῆς του. Ἐκεῖνο ὅμως ὅπερ ἔχει γενικωτέραν σημασίαν εἶναι τὸ ζητήμα τῶν μεσών, ὡς ἀπιδιόκετα ἡ χρησιμοποίησίς διὰ τὴν καταπολέμησίν του.

Συμφώνως πρὸς τὰς δηλώσεις τοῦ προέδρου τῶν Σουηδῶν ἀξιωματικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἡ συμβολὴ τῶν ἐπαγγελματικῶν ναυτεργατικῶν σωματείων εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς καταστάσεως, εἶναι δυνατὴ διὰ τοῦ ἀγώνος πρὸς ἔξισωσιν τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων. Διὰ ν’ ἀποκαταστήσωμεν, εἶπεν, τὴν συναγωνιστικότητα τοῦ σουηδικοῦ σκάφους, θὰ ἐπιχειρήσωμεν νὰ ἔχουμεν τὰς δεσπάνας ἑτανδρόσεως ὅλων τῶν εὐρωπαϊκῶν πλοίων καὶ μάλιστα εἰς τὸν τομέα τῶν ναυτεργατικῶν μισθῶν, ἔξασφαλίζοντες ἐν ἀνάγκῃ τὴν παρέμβασιν τῆς Διεθνοῦς Ὀμοσπονδίας Μεταφορῶν.

Λησμονούν ὅμως οἱ συνήγοροι τῆς παραδόξου ταῦτης θεωρίας, ὅτι ἄλλο πρᾶγμα ἡ βελτίωσις τῶν συνθηκῶν διαβιώσεως τῶν πληρωμάτων καὶ ἄλλο ἡ ἔξισωσις τῶν μισθῶν. Τὸ πρῶτον εἶναι καὶ δίκαιον καὶ κατορθωτόν. Ἡ βελτίωσις, ἄλλωστε, τοῦ πλωτοῦ Ὀλικοῦ, ἡ ὀφειλομένη εἰς τὴν ραγδαῖαν τεχνολογικὴν πρόσδοτον τῆς ἐποχῆς μας, ἔχει ἐπὶ τοσούτον καλλιτερεύει τὰς συνθήκας ἐνδισιτήσεως ἐπὶ τοῦ συγχρόνου πλοίου, ὥστε πολὺ δίλγα δύναται τις ν’ ἀξιώσῃ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταῦτης. Ἡ ἔξισωσις, ὅμως, τῶν μισθῶν, εἶναι παράδογος καὶ ἀνεφάρμοστος. Διότι αἱ ἀποδοχαὶ τοῦ ναυτικοῦ εἶναι συνάρτησις τῶν συνθηκῶν καὶ τοῦ κόστους ζωῆς ἐν τῇ χώρᾳ του. Ἐν ὀρισμένον ποσὸν λιρῶν ἡ δολλαρίων ἐπιτρέπει νὰ διάγης πλουσιοπαρόχος εἰς μίαν χώραν καὶ νὰ φυτοζωῆς εἰς μίαν ἄλλην. Διὰ ποίον, ἄλλωστε, λόγον θὰ πρέπει ν’ αὐξηθῇ ὀπωσδήποτε τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου διαφόρων χωρῶν, διὰ νὰ καταστῇ συναγωνιστικὴ ἡ Σουηδικὴ Ναυτιλία, εἶναι ὀμολογουμένως δύσκολον γὰρ ἔννοήσωμεν.

Προσοχή, λοιπόν, εἰς τὰς δῆθεν ἀγαθοεργούς ἀπιδιώξεις τῶν γνωστῶν διεθνῶν κύκλων. Σκοπούν ἰδιοτελεῖς ἀπεργάζονται. Ἡ Ναυτιλία μας ἔχει γνωρίσει εἰς τὸ παρελ-

θὸν τὰς φανερὰς ἡ συγκεκαλυμμένας προθέσεις τῶν καὶ οἱ ἐκπρόσωποί της —καὶ τὸν τριῶν παραγόντων— ἔχουν παλαίστει ἐπιτυχῶς ἐναντίον τῶν. Πρέπει καὶ τόρα νὰ εὔρεθούν ἔτοιμοι ν’ ἀντιμετωπίσουν πάσταν τυχὸν νέαν ἐπίθεσιν. Ἡ Δ.Ο.Μ. ἥρχισε πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν νὰ κινήται δραστηρίως. ‘Ἐχομεν, ήδη, τὰ πρώτα κρούσματα τῆς δραστηριοποίησεως αὐτῆς.

ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ Η Δ.Ο.Μ.

Νὰ προσέξουν οἱ ἐφοπλισταὶ, ὅπως καὶ ἡ Π.Ν.Ο. τὴν σαφῶς πλέον ἐκδηλουμένη τάσιν τῆς Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν — τὴν ὑποκινουμένην ἀσφαλῶς ἀπὸ τοὺς ἀνταγωνιστὰς τῆς Ναυτιλίας μας — παρεμβάσεως εἰς τὰ πράγματά της.

Ἄυταὶ αἱ κατὰ λιμένας ἐπιθεωρήσεις τῶν πλοίων, ὡς ἐλεγχος τῶν μισθολογίων, τὸ σποραδικὸν μπούκοτάς εἰς διαφόρους λιμένας καὶ ἡ ἐπιβολὴ τοῦ ἀγγλικοῦ μισθολογίου, μαζὶ, βεβαίως, μὲ τὸ ἀπαραίτητον «χαράτσι» ὑπὲρ τῆς Δ.Ο.Μ. τῶν ἔξι λιρῶν κατ’ ἄνδρα, οὐδὲν ὅλο ὑποδῆλον, παρὰ τὴν ἀναληφθεῖσαν δίωξιν διὰ παντὸς μέσου — διόπειδήποτε ἀθεμίτου — τῶν πλοίων μὲ χαμηλότερα ἔσοδα κινήσεως, τῶν ἴκανῶν, δηλαδή, νὰ συναγωνισθῶν ἐπὶ τοῦ ἐλευθεροῦ στίβου τὰ πλοῖα ὠρισμένων δυτικο - εὐρωπαϊκῶν σηματιδίων.

Κρούσματα τοιούτων παρεμβάσεων ἐπεστημάνθησαν καὶ πάλιν τελευταίως εἰς τοὺς Σκανδινανούς λιμένας καὶ τοὺς ιστραγλινούς. Οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ ἡ Π.Ν.Ο. καλούνται νὰ λάβουν τὰ ἐνδεικνύμενα μέτρα ἀμύνης. Εἶχεν ἀποφασισθῆ πρὸ ἔτους ἀπὸ τὸ «Κομμίτη» τοῦ Λονδίνου ἡ τοιάστη ἄμυνα νὰ ὥργανωθῇ μὲ τὴν συμπαράστασιν «Ἀγγλῶν νομικῶν, ὥστε νὰ φέρεται ἡ κάθε ὑπόθεσις τοῦ μπούκοτάς πρὸ τῶν Δικαστηρίων τοῦ λιμένος, ὅπου τούτῳ ἡ σκήνη. Καὶ, πράγματι, ἡ διαδικασία αὐτὴ ἐκινήθη κατά την ὑπόθεσιν τοῦ «Ἀννα Κ.».

Τὴν φοράν τοῦ ὅμως αὐτὴν ἡ τακτικὴ τοῦ μπούκοτάς, ἡ ἐπιβολὴ τοῦ Ἀγγλικοῦ μισθολογίου καὶ ἡ καταβολὴ τῆς εἰσφορᾶς πρὸς τὴν Δ.Ο.Μ. ἀπὸ Ἑλληνόκτητα πλοῖα προσλαμβάνει ἔκτασιν, ποὺ πρέπει νὰ μᾶς ἀνησυχήσῃ. Ἐπιβάλλεται ἡ συντονισμένη τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς Π.Ν.Ο. ἐνέργεια. ‘Ἐχουν ὅλα τὰ ὑπὲρ αὐτῶν στοιχεῖα ἀμύνης, ὥστε νὰ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

είναι βεβαία ἡ ἀπόφοιτος τῶν Δικαστηρίων ἐπὶ τῶν ἐκνόμων αὐτῶν ἐνεργειῶν. Καθ’ ἡν στιγμὴν τὰ ἐλληνόκτητα πλοῖα εἶναι συμβεβλημένα μὲ τὴ Π.Ν.Ο., καὶ μὲ τὸ Ν.Α.Τ., καὶ ἡ Ἑλληνικὴ συλλογικὴ σύμβασις ἐφαρμόζεται διὰ τὰ πληρώματά των, ποία δικαιολογία βάσιμος καὶ νόμιμος ἡμπορεῖ νὰ προβληθῇ ἀπὸ τοὺς αὐθέντας τῆς Δ.Ο.Μ. διὰ τὸ μπούκοτάς; Καρμία ἀπολύτως, πέραν τῆς ἐπιδιώξεως ὅπως καταστήσουν δύσκολον τὴν ἐκμετάλλευσιν πλοίων συναξωνύζομένων τὰς γνωστάς σημαίας — Ἀγγλικήν, Γερμανικήν καὶ Σκανδινανούς. Ἡ ἀμυνα, συντονισμένη ὅμως καὶ ἀποφασιστική, ἐπιβάλλεται. Καίρια συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας διακεθεύνται.

* * *

Εἰς ἐπιστολήν της ἡ Π.Ν.Ο. πρὸς τὰς ιστρητικάς ναυτεργατικάς ἐνώσεις τονίζει, μεταξὺ ὅλων, καὶ τὰ ἔξης :

«Κατωρθώσαμεν νὰ συνάψωμεν συλλογικάς συμβάσεις εἰς περισσότερα τῶν 1.100 ἐλληνόκτητων πλοίων ὑπὸ σημαίας εύκολίας ἐπὶ συνόλου 1.250. Διὰ τῶν συμβάσεων αὐτῶν προβλέπονται ἡ ἐφαρμογὴ τῶν Ἑλληνικῶν τοιούτων ἐπὶ τῶν ὑπὸ διένας σημαίας πλοίων, ἡ κοινωνικὴ ἀσφάλισις, ὡς ἐπαναπατρισμός, ἡ ἀποζημίωσις ἐν περιπτώσει ἀτυχήματος καὶ γενικῶς ὅτι τὸ ὑφιστάμενον καὶ διὰ τοὺς Ἑλληνας ναυτικούς, τοὺς ὑπηρετούντας τὰ πλοῖα ὠρισμένων δυτικο - εὐρωπαϊκῶν σηματιδίων.»

«Καὶ ἔναν τώρα ἐπιζητηθῆ ἡ τριτεγγύησις ὅλου τινὸς πλὴν ἡμῶν εἰμεθα ἀποφασισμένοι δι’ ὅλων τῶν μέσων νὰ προσαπίσωμεν ὅτι ἐκερδίσαμεν ὑπὲρ τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν. Ἐγκληματική θὰ ἦτο ἡ παράλειψις διὰ τὴν ἀποτίκωπερον, οἱ συμβάσεις μᾶς ἀνέγνωρισθησαν ἀπὸ τὰ Ἑλληνικὰ δικαστήρια.»

ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΝ

‘Αμεσωτέρα, ὅμως, ἡ ἀπειλὴ τοῦ μπούκοτάς, ἡ ἐρχεται ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν. Η Διεθνής τῶν Μεταφορῶν περιέλαβεν εἰς τὰς σημαίας εύκολίας καὶ τὴν Ἑλληνικὴν καὶ τὰ ἀριστερὰ «γιούνιον» προθυμοποιούνται νὰ ἐφαρμόσουν τὴν πολιτική της. Σκοτός εἰς καὶ μόνος : Αὐτός ποὺ αἱ στήλαι μας ἐπεστήμανταν ἦτο : ‘Ἡ ἔξισωσις τῶν μισθολογίων

**ΤΑΚΤΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT**

EMPROS LINES

KENTRIKA GRAFEIA: Δ. GOYNARH 2 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ • ΤΗΛΕΦ.: 472.984 — 473.538 • TELEX: 212.371 & 212.152

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ: EIFFE AND Co. - ANTWERP - BELGIUM • INTRABA G.M.B.H. - RUHRORT - GERMANY • TEUTONIA - HAMBURG - GERMANY • C. STEINWEG ROTTERDAM - HOLLAND • AMINE GAZAWOUI & SONS - BEIRUT - LEBANON

τῶν ὑπὸ σημαίας εὐκολίας πλοίων πρὸς τὸ ἀγγλικὸν μισθοδόγιον καὶ τοῦτο ἵνα ἀφαιρέσουν ἀπὸ αὐτά, ἀκόμη καὶ ἀπὸ τὰ ἐλληνικά, κάθη συναγωνιστικὴν ίκανόττα. Τὸν ἀνταγωνιστῶν μας ἔξυπερετούνται οἱ σκοποί.

Οἱ καθεὶς ἀντιλαμβάνεται τί σημαίνει μπούκοτάς εἰς τὴν Αὔστραλιαν. "Αν εἰς αὐτὸν περιληφθῇ καὶ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον — τὸ μπούκοτάς ἡρχισεν ἀπὸ τῆς 21ης Μαρτίου — καρίριον καταφέρεται πλήγμα κατὰ τὴν ὑποστάσεώς του. Εἰς τοὺς αὐστραλιανοὺς λιμένας — ὅπου πανίσχυρα κινοῦνται τὰ κυιούνιοντας — πληθωρικὸν εἶναι τὸ ἐλληνικὸν τονάζ.

Δὲν πρόκειται, βεβαίως, νὰ παραμείνουν μὲ έσταυρωμένας τὰς χεῖρας καὶ οἱ ἐφοπλισταί, οὔτε καὶ τὸ Ἐλληνικὸν Κράτος. Τὰ διασῆματα δὲν θὰ λείψουν πρὸς τὴν Αὔστραλιανήν Κυβέρνησιν, ἀλλὰ καὶ ή ἀμεσος προσφυγή πρὸς τὴν Δικαιοσύνην ἐπιβάλλεται. "Ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν Π.Ν.Ο. θὰ πρέπει όλα τὰ κατάλληλα μέτρα νὰ ληφθοῦν, ἵνα καταδειχθῇ ἐνώπιον τῶν Δικαστηρίων ὁ ἐκβιασμὸς καὶ οἱ ἀπότεροι σκοποὶ τῶν ἀσκούντων τὸ μπούκοτάς. Δικήγοροι πρέπει νὰ διορισθοῦν ἐκπρόσωποι τῆς Π.Ν.Ο. εἰς τὴν Αὔστραλιανήν μετασειρήνος οἱ ἐφοπλισταί νὰ ἔχουν τὴν ἐκπροσώπωσιν τῶν ἐπὶ τόπου.

Πρέπει μὲ τὰ πρώτα κρούσματα νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν παρέμβασιν τῆς Δικαιοσύνης. "Η κάθε δλιγωρία θὰ προκαλέσῃ ζημιάς ἀνεπανρθότους εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας. "Ἐπικαλούμεθα τὴν προσοχὴν τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν καὶ τοῦ Κομμίτη. Τὴν φορὰν αὐτὴν τὰ πράγματα προσλαμβάνουν σοβαρώτεραν μορφήν. "Η ἀντίδρασις ἀποφασιστικὴ ἐπιβάλλεται.

H ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Μὲ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας κατατρυχομένας ἀπὸ τὰ Ἑλλείμματα τοῦ ἐμπορικοῦ καὶ νομισματικοῦ ἴσοχιγίου πληρωμῶν, μὲ τὴν ἐπιφύλαξιν διὰ τὴν αὔριον τοῦ δολλαρίου καὶ τὰς ἐκ τῆς ἀβεβαιότητος μεταφοράς κεφαλίσιων, μὲ τὸν πληθωρισμὸν μὴ συγκρατθέντα εἰσέτι, εὐνόητος εἶναι ή δισκατέχουσα τοὺς διεθνεῖς οἰκονομικούς κύκλους ἀνησυχία καὶ ή συγκρατημένη τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν ἀνάπτυξις. "Αμεσος ὁ δυσμενής ἀντίκτυπος εἰς τὴν ὅλην τοῦ Κόσμου Οἰκονομίαν καὶ τὰς χώρας τοιαύτην. "Η συρρικνώσις τῶν μεταφορῶν εἶναι τὸ συνεπακόλουθον καὶ ἡ κρίσις εἰς τὴν Ναυτιλίαν τὸ φυσικὸν ἀποτέλεσμα.

Οὐδὲ καν τὴν συγκεκρατημένην αἰσιοδοξίαν δὲν δύναται τις νὰ διακρίνῃ μεταξὺ τῶν γραμμῶν τῆς ἐκβέσεως τοῦ Οἴκου Λάμπερτ - Μπρόδερ - Σίππινγκ, ἐπὶ τῶν προοπτικῶν τοῦ 1972 διὰ τὸ διεθνὲς ἐμπόριον καὶ τὰς θαλασσικὰς μεταφοράς. "Η ἐκβέσις, ἐκ τῆς μελέτης τῶν γενικῶν δεδομένων, προβλέπει τὴν ἀναζούπωσιν τῆς Ἀμερικανικῆς καὶ Ἀγγλικῆς οἰκονομίας, ἔστω καὶ μερικὴν μόνον, καθὼς καὶ τῆς Ἰταλικῆς καὶ τῶν Σκανδιναϊκῶν χωρῶν. Προβλέπει ἐπίτισθης μίαν ἀσθενή, ἐν σχέσει πρὸς τὰ παρελθόντα ἔτη, Ἱαπωνικὴν ἀνάπτυξιν καὶ μίαν βραδεῖον τῶν ἐπενδύσεων εἰς τὸ πλείστον τῶν ἀνεπτυγμένων χωρῶν.

Τούτων οὕτως ἔχοντων, δὲν πρέπει ν' ἀποκλεισθῇ, εἰς τὸν τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, μίας πρόδοσις, ἀσήμαντος μὲν εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ ἔτους, ἀλλὰ σημαντικῆς περὶ τὸ τέλος αὐτοῦ. "Η αὔξησις τοῦ συνολικοῦ ὅγκου τῶν μεταφορῶν, ὑπολογιζομένη ἐντὸς τοῦ ἔτους εἰς 6,5 - 7,5%, ἐπιτρέπεται, μεταφερομένη εἰς τόνους - μίλια, νὰ τοποθετηθῇ γύρω τοῦ 8,5 - 9,5%. Τούτῳ βεβαίως θὰ συνεπήγετο σοβαράν ἔναντι τοῦ παρελθόντος ἔτους, βελτίωσιν τῆς ἀγορᾶς, ἐὰν η παραλληλος, ἀλλ' οὐχὶ ἀνάλογος, αὔξησις τοῦ τονάζ, δὲν διεσκόρπιζε τὰς ἐπιδιάκοσις. Πράγματι η διόγκωσις τοῦ διαθέσιμου τονάζ, ἐπικινούμενων τῶν διαιωνίσεων, φέρεται κυματινομένη διὰ τὸ 1972, γε-

νικῶς μὲν εἰς τὸ 10,4%, εἰδικῶς δὲ διὰ τὰ δεξαιμενόπλοια καὶ τὰ μπάλκι κάρφριερς εἰς τὸ 13,5%.

"Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτάς, ή μειονεκτικὴ διὰ τὴν ναυτιλίαν ὑπεροχὴ τῆς προσφορᾶς, ἔναντι τῆς ζητήσεως μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν, δὲν ἀφήνει, ως γίνεται φωνερόν, πολλὰ περιθώρια βελτιώσεως τῆς ἀγορᾶς τῶν ναυλῶν, ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους.

"Ἐκ τῶν συγκεντρουμένων τῷρα ἀριθμῶν τῆς κινήσεως τοῦ ὑπερποντίου ἐμπορίου κατὰ τὸ 1971 τεκμαίρεται ὅτι τὸ ποσοστὸν τῆς αὐξήσεως τῶν μεταφορῶν κατὰ τὸ 1971 κατ' ὅγκο μὲν ἔφθασε τὰ 4,5%, ἔναντι τῶν 9% τοῦ μέσου ὄρου τῆς τελευταίας τριετίας, κατὰ τὸν τόνους καὶ μίλια 6,4%, ἔναντι τῶν 11,6%. Καὶ τὰ περισσότερον ἐκ τῆς ὑφέσεως αὐτῆς πληγέντα ησαν τὰ ξηρὰ φορτία (σιδηρομετάλλευμα, γαιανθράκες, δημητριακά). Δὲν προβλέπεται διὰ τὸ 1972 καλυτέρα κατάστασις.

Παρὰ τὴν τόσην παραπλισμένην χωρητικότηταν ἀνισόρροπος διαπιστοῦται ἡ κατάστασις μεταξύ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τονάζ. Καὶ προβλέπονται παραδόσεις νεοτύκτων σκαφῶν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος 42 ὥλων ἐκατομμυρίων τόν. d.w. Θὰ ἔχει οἰάστο, κατὰ τοὺς ὑπολογισμούς ὑπευθύνων παραπτηρῶν τῆς Ναυλαγορᾶς αὐξήσις τοῦ ὅγκου τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου κατά 11% διὰ νὰ καλυφθῇ ἡ τόση προσφερομένη χωρητικότης. Καὶ ἡ τοιαύτη αὔξησις παντελῶς ἀποκλείεται. Θὰ διατηρηθῇ, κατὰ συνέπειαν, ἡ ἀνισορροπία μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος καθ' ὅλον τὸ 1972, γεγονός ὅπερ δὲν πρόκειται νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν βελτίωσιν τῶν ναυλῶν.

Καὶ τὸ συμπέρασμα: Μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1974 - 1975 τοποθετεῖται ἡ ἀνάκαμψις τῆς ναυλαγορᾶς.

Αὐτὰ μάζι λέγουν οἱ γνωστοὶ "Αγγλοι ναυλομεσίται Eggar Forrester Ltd. Ποσάκις δύος αἱ προβλέψεις ἐπὶ τῆς πορείας τῶν ναυλῶν δὲν διεφεύθησαν ἐκ τῶν πραγμάτων;

Μόλις εἰς 3,9% ὑπολογίζεται ἡ αὔξησις τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς Ἰαπωνίας κατὰ τὸ λήγον τὴν 31ην Μαρτίου ἔτος, ἔναντι τῶν 9,5% τοῦ προηγουμένου 1970/1971. Διὰ τὸ ἀρχόμενον τὴν 1ην Ἀπριλίου δὲν πιστεύεται νὰ φθάσῃ ἡ αὔξησις τὸ 7,2%, λόγω τῆς συνεχιζομένης ὑφέσεως εἰς τὴν Ἱαπωνικὴν Οἰκονομίαν.

Πρὸς διευκόλυνσιν τῶν Ἱαπωνῶν εἰσαγωγῶν μεταλλευμάτων, ὅπως ἐκπληρώσουν τὰς συμβατικάς των ὑποχρεώσεις, διὰ τὴν παραδοσίην τῶν φορτίων, πρὸς τοὺς ξένους προηγουμένους τὴν θεαματικὴν πτώσιν τοῦ ναυλού τῶν τάιμι τσάρτηρες τῶν μεγάλων αὐτῶν σκαφῶν μέχρι τοῦ ἐπιπέδου τῶν πρὸ τοῦ 1970 ἐτῶν (1966 - 1970). Ο διπλασιασμὸς τοῦ τότε μισθώματος, μὲ πρόβλεψιν ἀναστρωψίσεως αὐτοῦ κατὰ ποσοστὸν τῶν δασπανῶν κινήσεως προβλέπεται ως τὸ κατώτερον ὅριον, παρὰ τὴν καχεζίαν τῆς ναυλαγορᾶς.

ράσχη ἡ Κυβέρνησις τοῦ Τόκιο. Αἱ μεταφοραὶ ἀναλόγως θὰ αὐξηθοῦν.

"Ἐναντι τῶν προϋπολογιζομένων 58 - 59 ἑκατομ. τόν. σιδηρομετάλλευματος, ποὺ θὰ παρελάμβανεν ἡ Ἰαπωνία ἀπὸ τὴν Αὔστραλιαν, θὰ παραλάβῃ 47 ἑκατομ. τόνων κατὰ τὸ 1972.

"Ἀναπόφευκτον ἀποτέλεσμα τῆς ἀπραξίας εἰς τὴν ναυλαγορᾶν είναι καὶ ἡ σημειουμένη τάσις τῶν διαχειριζομένων μεγάλα μπάλκι κάρφριερς ἐφοπλιστῶν νὰ δέχωνται μέρος τῆς μεταφορικῆς ίκανότητος τῶν σκαφῶν των. Σκάφος λ.χ. 54.000 τόν. ἐναυλώθη ἀπὸ τὴν Αὔστραλιαν διὰ νὰ παραλάβῃ φορτίον 40.000 τόν. καὶ μὲ περιορισμὸν βιθύρισματος 34 ποδῶν. Καὶ ἀκόμη σκάφος 30.000 τόνων ἐκλεισθῇ διὰ κόπρα ἀπὸ τὰς Φιλιππίνας — ἐργασία συνήθης διὰ τὰ τουρντέκερς — διὰ ἐκατομ. κ. ποδῶν διὰ 10 λιμένας Φιλιππίνων καὶ Κόντινεντ, μὲ 36 ἡμέρας φορτοσκέφρωσιν.

Εἰς περίοδον σταθερᾶς ναυλαγορᾶς παρόμοιαι ναυλώσεις θὰ ησαν ἀπίστευτοι. Τώρα πρὸ τοῦ κινδύνου τοῦ παροπλισμοῦ σώζουν δυσκόλους καταστάσεις.

"Ἀπέχουν κατὰ μέγιστον ποσοστὸν τὰ μικτὰ σκάφη καὶ τὰ Ο.Β.Ο. τῶν μεταφορῶν ξηρῶν φορτίων. Είναι τόσον χαμηλοὶ οἱ ναυλοί. "Υπολογίζεται ὅτι μόλις 10% τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑπηρεσίας τοιούτων σκαφῶν — περὶ τὰ διακόσια 20 ἑκατομ. τόν. d.w. — ἀπασχολοῦνται τώρα εἰς τὴν μεταφορὰν γαιανθράκων καὶ σιδηρομετάλλευματος. Τὰ ἐλεύθερα ναυλώσεων προτιμούν τὴν ἀποκλειστικὴν μεταφορὰν πετρελαίου, κενά πλέοντα κατὰ τὸ ταξίδιον τῆς ἐπιστροφῆς εἰς τὸ Περσικὸν Κόλπον.

Λέγουν οἱ ἐμπειρογνώμονες: Λαμβανομένου ὑπὸ δόψιν ὅτι η ναυπήγησις ἐνὸς τάνκερ 200 χιλ. τόνων στοιχίζει 140 δολ. τόν. τόνων, ἔναντι τῶν 65 - 70 δολ. τοῦ 1967, ὅτι ἡ ἀφάλιστος τοῦ σκάφους τῶν 250.000 τόν. ὑπερβαίνει τώρα τὸ ἐκατομμύριον δολ. ἐπησίως, ἔναντι τοῦ ἡμίσεος ἐκατομμυρίου τοῦ 1968, ὅτι τὰ ἔξδοια κινήσεως βαίνουν σταθερῶς τὴν ἀνίσουσαν δὲν πρέπει νὰ περιένων τὴν θεαματικὴν πτώσιν τοῦ ναυλού τῶν τάιμι τσάρτηρες τῶν μεγάλων αὐτῶν σκαφῶν μέχρι τοῦ ἐπιπέδου τῶν πρὸ τοῦ 1970 ἐτῶν (1966 - 1970). Ο διπλασιασμὸς τοῦ τότε μισθώματος, μὲ πρόβλεψιν ἀναστρωψίσεως αὐτοῦ κατὰ ποσοστὸν τῶν δασπανῶν κινήσεως προβλέπεται ως τὸ κατώτερον ὅριον, παρὰ τὴν καχεζίαν τῆς ναυλαγορᾶς.

ARGONAUT STEAMSHIP AGENCIES, S.A.

STEAMSHIP AGENTS

TERMINAL PORTS - BALBOA/CRISTOBAL

CABLE: ARGONAUT - PANAMA

TEL. (PANAMA OFFICE: 23-1372, 64-5559

(COLON OFFICE: 47-7161

TELEX { PA- 3282151

{ ISLA- 368683

P. O. BOX 2094 BALBOA, C. Z.

Captain JOHN STRATIDAKIS
Mr. JACK M. CARMICHEL

τηρίου τού Λονδίνου άνηλθεν εις 3,44 έκατ. τόν. γκρός (αύξησις 100.000 τόν.) τά 2% τού τοννάς τής παγκοσμίου Ναυτιλίας.

Εις 592 σκάφη άνηρχοντο τά παρωπλισμένα, έναντι 561 τού Ιανουαρίου και 162 τόν. γκρός 820.000 τού Φεβρουαρίου 1971.

Πρώτη ή έλληνική σημαία, μέ 144 σκάφη, 694.000 τόν. γκρός. Μετ' αύτην ή Λιβεριάνη, μέ 66 σκάφη 656.000 τόν.

Τὰ παρωπλισμένα κατά ήλικιαν είναι κατά τό ήμισυ ναυπηγήσεως μεταξύ τῶν ἑταῖρων 1950 και 1959.

Καὶ μία καλή ένδειξις : 'Η παραγωγὴ χάλυδος κατά Φεβρουαρίου εις τὰς ξένιας τῆς Εύρωπακής Κοινότης ηγήθη αισθητῶς. "Εφθασε τά 9.015.000 τόν. έναντι 8.674.000 τού Ιανουαρίου και 8.591.000 τόν. τού Φεβρουαρίου τού 1971. Τού α' διμήνου ή παραγωγὴ είναι κατά 8% άνωτέρα τού άντιστοίχου περυσινού.

Σημεῖα τῶν καιρῶν : Συμβόλαια ναυπηγικὰ διὰ τάκνερς και μπάλκο κάρριερς, άκομη και μεγάλα, κυκλοφοροῦν εἰς τὴν άγορὰν πρὸς πώλησιν, μὲ παράδοσιν 1973 και 1974. Προσφέρονται άκομή φορτηγά συνήθους τύπου και τίνα SD14.

ΤΑ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΑ ΔΑΝΕΙΑ

Διατί οι ναυτικοί νὰ εύρισκωνται εἰς ήσσονα μοίραν κατά τὴν παροχὴν στεγαστικῶν δανείων ἀπό τοὺς χερσαίους ἔργαστουπαλλήλους και συνταξιούχους ; Τὸ ἐρώτημα αὐτὸς ἀπευθύνει δι' ἔγγραφου τού πρὸς τὸ N.A.T. ὁ Γενικός Γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο. κ. Κατσαρός, ἔξαιτούμενος ὅπως, συμφώνως ἄλλως τε πρὸς τὴν ἔξαγγελιαν τού κ. Προδούπουργοῦ, το ποσὸν τῶν 250 χιλ. δραχμῶν καθορισθῇ και διὰ τοὺς ναυτικούς κατά τὰ παρεχόμενα ὑπὸ τού N.A.T. στεγαστικά δάνεια.

Αἴτημα δίκαιον και ὀρθόν, ὅπερ θέλομεν νὰ πιστεύωμεν διὰ τὰ συναντήση τὴν συναντήσην τῆς Διοικήσεως τού Ταμείου τῶν Ναυτικῶν.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

'Ο εἰς μετὰ τὸν ἄλλον οι μεγάλοι ἔφοπλιστικοί μας Οίκοι — τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας — γνωστοποιοῦν τοὺς ἀριθμοὺς τού παρ' αὐτῶν εἰσαχθέντος κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος εἰς τὸν εἰσαχθέντος συναλλάγματος. Καὶ εἶναι, πράγματι, ἀξιόλογοι. 'Απὸ ἔτους εἰς ἔτος ἐμφανίζονται ηγήθεντοι, παρὰ δὲ τὴν κρίσιν ἐπισημαίνονται νέα ρεκόρ.

Οὕτω ὁ Οἰκός τῶν κ.κ. Υἱών Π. Γουλανδρῆ εἰσήγαγε κατά τὸ 1971 9.852.943.89

δολάρια, ήτοι ὑπὲρ τὰ 3% τού συνολικῶς εἰσαχθέντος τὸ παρελθόν ἔτος Ναυτιλιακού συναλλάγματος.

'Άλλα διὰ νὰ ἀποδειχθῇ ὅτι ή ἔχουσα ἐδῶ βάσιν και ἔθνικὸν λιμένα εἶχορμήσεως ἐπιβατηγὸς Ναυτιλία είναι πλέον ἀποδοτική διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας ἀρκεῖ νὰ ἀναφέρωμεν διὰ τῆς Ἡπειρωτικῆς Ἀττικοπολοία τού κ. Τ. Ποταμίανου, ή ἐκμεταλλευμένη, ως γνωστόν, ἐνδεκα κρουαζιερόπλοια, εἰσήγαγε κατά τὸ 1971 περὶ τὰ 11.000.000 δολάρια έκ τῆς διασχειρίσεως τῶν πλοίων της. 'Ολαι αἱ ἀνάγκαιαι — ἐπισκευαί, προμηθείαι κλπ. — τῶν σκαφῶν της ἐδῶ κατέπονται, ἀκόμη δὲ και ἐδῶ ἐναποτίθενται τὰ ἀποθεματικὰ τῆς Ἐταιρίας.

ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

'Ἐπανερχόμεθα. Τὸ θέμα τού εἰσκομιζομένου ἀπό τὰ κρουαζιερόπλοια συναλλάγματος θὰ μᾶς ἀπασχολήσῃ. "Οπως ἔτονίσαμεν εἰς προηγούμενον σημείωμα, τὰ σκάφα αὐτά, τὰ ἀπολαμβάνοντα πάσης προστασίας ἀπό τὸ Κράτος — πιστοδότησις, φορολογικὴ ἀπαλλαγὴ κλπ. κλπ. — είναι ἐν τῇ πραγματικότητι πι λ ἡ ζενοδοχεῖσα. Καὶ διόπτης αὐτὰ καταβέουν ἐδῶ τὸ σύνολον τού εἰσπραττομένου συναλλάγματος, οὕτω και τὰ τουριστικὰ πλοία ὁ φείλοντα — ἀφαιρουμένων τῶν δαπανῶν των εἰς ξένους λιμένας — εἰς τὴν Τραπέζαν τῆς Ἐλλάδος νὰ εἰσκομίζουν τοὺς ναύλους των. Εἶναι, πιστεύομεν, ὑποχρέωσίς των ρητῆ. "Αν αὐτὸς δὲν ἐπεδίθη μέχρι τούδε, ποτὲ δὲν είναι ἀργά νὰ ἐπιβληθῇ, ἐπικειμένης τῆς θερινῆς περιόδου.

Αἱ ἔφοπλιστικαὶ ἐταιρίαι — αἱ πιστοδότησις μάλιστα ἀπό τὸ Ἐλληνικὸν Δημόσιον — δύνανται, καθ' ἡμᾶς, ἀνέτως δι' αὐτὰς νὰ εἰσάγουν τὰ 60 - 70% τῶν ναύλων τῶν πλοίων των και τῶν ἐπ' αὐτῶν εἰς ξένους νόμιμα δαπανῶν ἀπό τοὺς ἐπιβάτας.

"Ἄν λαβόμεν ὑπὸ δικαιούμενος σχετικούς τίνας ἀριθμοὺς πρόκειται περὶ σημαντικῶν ποσῶν, τὰ διποία διερωτώμεθα ἀλλα δέδω τώρα κατατίθενται. 'Ο καθορισμός τού ποσοστοῦ ἐξυπηρετεῖ μίαν ἀνάγκην.

'Ἐπικαλούμεθα τὴν προσοχὴν ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρου θέματος τῶν ἀριθμῶν τού Ὀργανισμού Τουρισμού και τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος. Αἱ ὑπηρεσίαι τῆς Τραπέζης είναι εἰς θέσιν νὰ παράσχουν τὰ κατὰ πλοιοκτήτριαν ἐταιρίαιν σχετικά στοιχεῖα, ἐκ τῶν διποίων και χρήσιμα συμπεράσματα θὰ συναχθῶν.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

'Η διόγκωσις τῆς Ναυτιλίας μας συνείχεται. Αὔξανει ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐλληνοκτή-

των πλοίων και παρὰ τὸν ὅγκον τῆς ἀργούσης χωρητικότητος οὐδ' ἐπ' ἔλαχιστον ἡ κρίσις εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς γαυτικῆς ἐργασίας δὲν φαίνεται γὰρ ἐκτονοῦται. Δισεύρετοι οι μηχανικοί, οι διυρματισταί, οι μάγειροι και οι θαλαμηπόλοι. Περισσότεροι, τουναντίον, οι προσφερόμενοι, οι ἀνειδίκευτοι ἔγχρωμοι.

Καὶ οἱ διξιούμενοι μισθοὶ βαίνουν τὴν ἀνιόνεσσα. 'Ο νόμος τῆς προσφορᾶς και τῆς ζητήσεως ἐν ὅλῃ του τῆς ἐκτάσει. Δὲν παρέρχεται ημέρα ποὺ νὰ μὴ προστεθοῦν δύο η τρία σκάφη — φορτηγά και ἐπιβατηγὰ — εἰς τὸ πίνακα τῶν ἐπηνδρωμένων μὲ ίδικα μας ὄμιγχα, βασικώς ἀνώτερα πληρώματα, εν μικροτέρᾳ δὲ ἀναλογίᾳ διὰ τὰ κατώτερα. 'Η ἐντὸς ὀλίγου ἐκκίνησις τῶν ἐπιβατηγῶν διὰ τὴν θερινὴν περίοδον θὰ ἐπιτείνη τὴν δύσκολον αὐτὴν κατάστασιν.

Δὲν λείπουν, βεβαίως, και τὰ περιερχόμενα ὑπὸ τὴν ἔλληνικὴν διασχείρισιν — σοσ ἀφορᾶ τουλάχιστον τὴν ἐπανδρώσιν — ξένης εἰς τὴν πραγματικότητα πλοιοκτησίας σκάφη διὰ τῆς γνωστῆς «κομπίνας». Αὐτὰ και προκαλοῦν τὴν ὁδυτέων μορφὴν τοῦ προβλήματος.

Καὶ ἂν η κατάστασις αὐτὴ συνεχισθῇ — ποιὸς θὰ τὴν ἀνακόψῃ; — δὲν ἀποτελεῖ παραδοξολογίαν η πρόδλεψις διὰ ἐντὸς ὀλίγου δὲν θὰ είναι ἀπλῶς δισεύρετοι και οι ἀξιωματικοί, ὥστε αἱ μισθοδοτικαὶ τῶν ἀπαιτήσεις νὰ αὐξάνουν, ἀλλὰ δὲν θὰ προσφέρων πλέον, ἀφοῦ δὲν θὰ ὑπάρχουν και οι διαθέσιμοι ὑπὸ οἰσανδήποτε ἀμοιβῆς.

Καὶ πρὸς δόξαν τοῦ Ἐλληνικοῦ δαιμονίου θὰ παραστῶμεν εἰς τὸ θέαμα τῆς ἀνεξέλεγκτης πλειοδοσίας ἀπό μέρους τοῦ ἐνός ἐφοπλιστοῦ διὰ νὰ «ξελογιάσῃ» τὸν μηχανικὸν τοῦ πλοίου ἄλλου ἐφοπλιστοῦ!

Τὴν πραγματικότητα ἀποδίδομεν τοιαῦτα προβλέποντες. Οὐκ ἡν ἄλλως γενέσθαι. Ναυτιλίαν 35 και πλέον ἑκατομμυρίων τόνων γκρός δὲν ἡμπορούμεν πλέον νὰ τὴν βαστάσωμεν, ἐφ' ὅσον τὸ γαυτεργατικὸν πρόβλημα δὲν ἐξεύρει τὴν λύσιν του, διὰ τῆς καθόδου πρὸς τὴν θάλασσαν τῶν περισσότερων και διὰ τῆς συστάσεως και ἀλλων ναυτικῶν σχολῶν. Αἱ ὑπάρχουσαι δὲν ἀρκοῦν.

ΠΕΡΙ ΒΑΒΕΛ ΣΥΝΕΧΕΙΑ

'Ἐγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος περὶ τῆς καταβαλλομένης προσπαθείας περιορισμού τῶν δεινῶν τῆς ἀσυνεννοησίας ἐκ τῆς γλωσσικῆς Βαβέλ τῶν Νορβηγικῶν πλοίων. Οἱ πρεξόμενοι ὑπὸ τῶν ἀριθμῶν στατιστικῶν ὑπηρεσιῶν ἀριθμοί, ἔρχονται νὰ δικαιολογήσουν πλήρως τὴν ἀνησυχίαν και τὴν προσπάθειαν. Τὸ τριάκοντα τοῖς ἐκατὸν τοῦ προσωπικοῦ, τὸ ὄποιον ἐπανδρώνει στήμερον τὰ Νορβηγικὰ πλοία, είναι ἀλλοδαποί. Οὗτοι, λήγοντος τοῦ παρελθόντος

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

ΤΙΜΗ ΚΑΙ ΥΠΕΡΗΦΑΝΕΙΑ
ΥΠΟ ΤΗΝ ΣΚΕΠΗΝ
ΤΗΣ "ΦΡΕΝΤΣ ΛΑΐΝ"
ΤΟ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟΝ
"ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ"

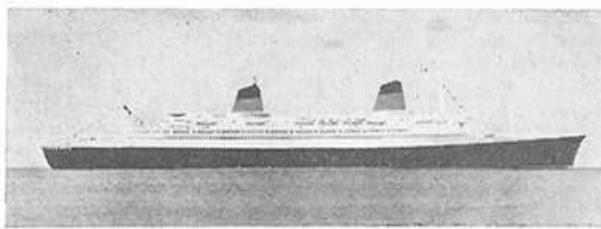
"Έχομεν πρό όφθαλμῶν ἐν θαυμάσιον διαφημιστικὸν τρίπτυχον τοῦ τουριστικοῦ καὶ ἑκδρομικοῦ προγράμματος τῆς French - Line διὰ τὸ 1972. "Ο,τι καλύτερον, πολυτελέστερον καὶ συστηματικότερον ἔχει νὰ παρουσιάσῃ ὁ τομεὺς τῶν διεθνῶν κρουαζιερῶν, περιλαμβάνεται εἰς τὸν κατάλογον τοῦτον. Εἰς τὴν μίαν πλευράν αἱ καλλιτεχνικαὶ φωτογραφίαι τῶν 5 σκαφῶν δι' ὃν θὰ ἐκτελεσθῇ τὸ δόλον πρόγραμμα καὶ εἰς τὴν ἄλλην δὲ λεπτομερῆς εὐρετηριακὸς πίναξ τῶν κρουαζιερῶν τοῦ δωδεκαμήνου.

"Ἐκεῖνο, ὅμως, ὅπερ προκαλεῖ ἀπὸ ιδικῆς μας πλευρᾶς, τὴν δικαίαν ὑπερηφάνειαν, εἶναι ὅτι μεταξὺ τῶν ὡς ἄνω 5 σκαφῶν πλουτελῶν ὑπερωκεανῶν περιλαμβάνεται καὶ τὸ ἑλληνικὸν κρουαζιερόπλοιον τῆς ΕΛΜΕΣ «Ἄκουαριούς». Τὸ γεγονός καὶ μόνον ὅτι ὑπὸ τὸ πειστικὸν καὶ ἐπιβλητικὸν ὄνομα τῆς Φρέντς - Λάϊν καλύπτεται διὰ πρώτην φορὰν καὶ ἐν ἑλληνικὸν κρουαζιερόπλοιον, ἀποτελεῖ, ἀναμφισβήτητος, μίαν νίκην τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Μίαν νίκην, ἡ ὁποία ὀφείλεται ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ὑψηλὴν ποιότηταν τῶν ὑπορεσιῶν τῆς ΕΛΜΕΣ, τὴν σαφῆ ἐπίγνωσιν τῶν ὑποχρεώσεων τῆς καὶ τὸν σεβασμὸν δὲν ἐπιδεικνύει πρὸς τοὺς πελάτας καὶ συνεργάτας της. Τὸ καλόν της ἐν τέλει ὄνομα.

"Ἐκτὸς τῆς ναυαρχίδος «Φράνς» καὶ τοῦ μικροτέρου «Ντέ - Γκράς», τὰ ὅποια ἀνήκουν εἰς τὴν Φρέντς - Λάϊν, εἰς τὸ πρόγραμμα τοῦ 1972 ἔχουν ἐνταχθῆ τὰ δύν ὑπερωκεανία τῆς Paquet «Ρενεοάνς» καὶ «Μαρμόζ» καὶ τὸ ιδιόκινον μας «Ἄκουαριούς». Τούτῳ συγκεκριμένως θὰ ἐκτελέσῃ δέκα ἐν ὅλῳ κρουαζιέρας κατὰ τὸ ἀπὸ Ίουνίου μέχρι Σεπτεμβρίου χρονικὸν διάστημα, ἐξ ὃν ἀνὰ τέσσαρας κατὰ Ίούλιον καὶ Αὔγουστον.

Χαίρομεν ιδιαιτέρως διὰ τὸ ἐπίτευγμα καὶ διαδιβάζομεν πρὸς τοὺς ἑταίρους καὶ διευθυντὰς τῆς ΕΛΜΕΣ τὴν λαμπράν κοινὴν ἐντύπωσιν τῆς ἐπιτυχίας δι' ἣν δικαιούνται νὰ καυχῶνται.

FRANCE



DE GRASSE



RENAISSANCE

belongs to Paquet Lines
for whom French Line are agents.

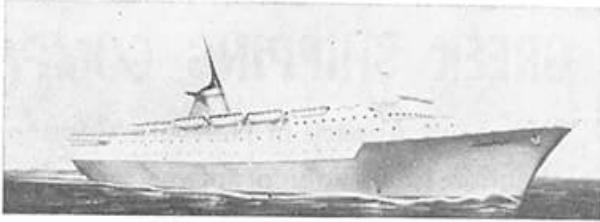
MERMOZ

belongs to Paquet Lines
for whom French Line are agents.



AQUARIUS

belongs to Hellenic Mediterranean
Lines for whom French Line
are agents.



ἔτους, ἀνήρχοντο ἐπὶ συνόλου 38.000 εἰς 10.000 περίπου. Προσήρχοντο δὲ κυριολεκτικῶς ἐκ τῶν πέντε ἡπέριων.

Προηγείται ή Εύρώπη. Προσφέρει 4,5 χιλιάδας ναυτικῶν, οἵτινες περισσεύοντες ἵσως ἐκ τῆς Ἐθνικῆς ἐνὸς ἑκάστου ναυτιλίας ἡ προκρίνοντες καλυτέρους δρους ἐργασίας, ὅπερ καὶ τὸ πιθανότερον, προσφέρονται νὰ συμπληρώσουν τὰ κενά τῶν βορείων συναδέλφων των. Τὴν ὑπὲρ τῆς δευτέρας ταύτης ἑκδοχῆς ἀποφίνεται ἀναντιλέκτως τὸ γεγονός ὅτι ἐκ τοῦ συνόλου τούτων αἱ 2,5 χιλιάδες προέρχονται μόνον ἐξ Ἰσπανίας καὶ Πορτογαλίας.

Δευτέρα εἰς τὴν σειρὰν ἔρχεται ἡ Ἀσία μὲ ἄνω τῶν 3,5 χιλιάδων ναυτικῶν, ἀκολουθεῖ ἡ Νότιος Ἀμερικὴ μὲ 750 περίπου καὶ ἔπονται ἡ Αύστραλια καὶ ἡ Ἀφρικὴ μὲ δλίγας ἑκατοντάδας. Βεβαίως μιὰ μικρὰ ἐπιφύλαξις ὅσον ἀφορᾶ τὴν γενίκευσιν τῶν στοιχείων χρειάζεται. Διότι εἶναι βέβαιον ὅτι ἐκ διαφόρων αἰτίων, πολλαὶ χώραι ἔχουν ἐκ παραδόσεως προσανατολισθῇ πρὸς ὥρισμένας πηγὰς στρατολογήσεως. Παραμένει ὅμως ἀναλλοίωτον τὸ γεγονός ὅτι μὲ τὸ ἐν τρίτον τοῦ πληρωμάτος ἑκάστου σκάφους ἀποτελούμενον ἐξ ἀλλοεθνῶν ἐκ τῶν περάτων τοῦ παλαιοῦ καὶ τοῦ νέου κόσμου,

εἰναι φυσικαὶ αἱ δυσχέρειαι τῆς συνεννοήσεως καὶ ἀκόμη φυσικωτέρα ἡ ἀγωνία τῶν ἀτυχῶν Πλοιάρχου καὶ τοῦ Μηχανικοῦ, οἵτινες προϊστανται τοῦ φυλετικοῦ καὶ γλωσσικοῦ τούτου μωσαϊκοῦ.

Δὲν ἐπιτρέπεται πάντως νὰ παραλείψωμεν ὑποσημειώντες τὴν εὐχάριστον διατίστωσιν, καθ' ἣν εἰς τὸ προμηνησθέντα πίνακα ἀπουσιάζει ἐξ ὀλοκλήρου ἡ Ἑλλάς. Τὸ ποσοστό τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν ἡ εἶναι ἀνύπαρκτον ἡ τοσούτον ἀλάχιστον ὥστε νὰ διαφέγῃ τῆς στατιστικῆς μνείας. Καὶ ἀποδεικνύεται ὅτι οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὰ πληρώματά μας δὲν ἔχουν ἀνάγκην ν' ἀνα-

ζητήσουν άλλού συνθήκας καλυτέρας μεταχειρίσεως. Εύτυχώς, διότι έχει τόσην άναγκην τών ίδικών της ανθρώπων ή έλληνική ναυτιλία, ώστε νά μή περισσεύουν δι' ουδεμίαν άλλην. Ούτε διά τήν Νορβηγικήν.

Θά ήτο παράλειψις θέμας νά μή αναφέρωμεν έπ' εύκαιριά δι' "Ελληνες τινές άξιωματικοί, Μηχανικοί κυρίως, άλλα και Ναυτίλοι τοιούτοι υπηρετούν εις πλοιά 'Εβραικών και 'Αμερικανικών συμφερόντων, καλώς άμειδόμενοι.

Δεν έχουμεν άκομη τι νά είπωμεν διά τά μεταφέρομεν εις τό 'Ελληνικὸν νηολόγιον ξένα πλοιά — Γερμανικά ίδιας — διά τής γνωστής ακομπίνας έπι τής όποιας αι στήλαι μας δὲν έπαυσαν νά άσχολούνται. Οι "Ελληνες ναυτικοί εις ξένα συμφέροντα έν τή πραγματικότητι προσφέρουν τάς υπηρεσίας των.

ΔΙΚΑΙΟΝ ΤΟ ΑΙΤΗΜΑ

Τό πλήρωμα «άσφαλείας» έξαιτείται ή "Ενωσις Μεσογειακών Φορτηγών και δὲν βλέπομεν τὸν λόγον διατί νά μή ικανοποιηθῇ τὸ δίκαιον αὐτὸν αἴτημά της. "Υπὸ τὴν κρατούσαν καταστασιν τῆς ἀνεπαρκείας τῶν ναυτικῶν αὐτονόμων είναι τὸ περιωρισμένον ἀριθμητικῶν πλήρωμα, μέχρι τοῦ ὁρίου τῆς ἀσφαλούς ναυτιλοποίας. Εἰς τὸν πλοιοκτήτην θὰ ἐναπέκειτο νά ναυτολογήσῃ τοὺς κατ' αὐτὸν ἀναγκαῖουντας προσθέτους διά τὴν καλυτέραν συντήρησιν τοῦ σκάφους και δχι διά τὴν διενέργειαν τοῦ ταξιδίου. Οι περιστότεροι δὲν χρειάζονται. 'Η κρίσις, ὅλωστε, ἀπὸ τὴν όποιαν μαστίζεται τὸ μεσογειακὸν σκάφος, ἐπιβάλλει τὴν υπέρ αὐτοῦ ληψιν κάθε μέτρου, δυναμένου νά περιορίσῃ τὰς διπάνιας τῆς ἐκμεταλλεύσεως του και νά τὸ καταστήσῃ συναγωνιστικώρετον.

Δὲν πρέπει, ἔπισης, νά παρορᾶται τὸ γεγονός, δι' ή ισχύουσα σύνθεσις πληρώματος διά τὰ μικρὰ φορτηγά θέθεισμενον ὑπὸ ἄλλας καταστάσεις εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς ναυτικῆς ἐργασίας. "Υπὸ τὴν πίεσιν τῆς ὑπερπροσφορᾶς ναυτικῶν ἐπεζητήθη ἡ ἀπασχόλησις τῶν τότε περιστοτέρων ἀνέργων. Τώρα αἱ καταστάσεις ἀνετράπτουσαν. 'Οξύτατον τὸ πρόβλημα τῆς ἀνεπαρκείας.

Καὶ ή πολυμελῆς σύνθεσις τῶν ίδικῶν μας σκαφῶν ἔρχεται εἰς ἀντίθεσιν μὲ τὴν εἰς δῆλας τὰς ἄλλας ζένας ναυτικᾶς χώρας παραδειγμένην. Οι ἀριθμοί μάς λέγουν δι' ή ίδική μας εἶναι ή πλέον πολυάριθμος.

ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟΝ ΤΟΜΕΑ

'Αθορύβως και ἀφανῶς, τὰ μετὰ δισταγμοῦ πρὸ δεκαπενταετίας περίποι ίδρυθεντα ναυτικά γυμνάσια, ἔχουν προσφέρει μέχρι σήμερον μίαν οὐσιαστικήν βοήθειαν εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἐκτάκτων εἰς στελέχη ἀναγκῶν, τάς όποιας διέρχεται η Ναυτιλία μας. 'Εκ τῶν 6 δημοσίων και τῶν 5-6 ιδιωτικῶν γυμνασίων τῆς κατηγορίας ταυτης, πρέπει νά έχουν ἀποφοίτησει σῶν τῶν 2.000 μαθητῶν καθ' ὅλον τὸ διάστημα τοῦτο. Καὶ τὸ ήμισυ μόνον ἐξ αὐτῶν νά ἡκολούθησε τὸ ναυτικὸν ἑταγγελμα, ἔχουν προσφέρει μίαν χιλιάδα στελεχών καταστρώματος, κατόχων της βασικῆς ναυτικῆς προπαδείας, πρὸς πλήρωσιν τῶν μεγάλων κενῶν τοῦ στόλου μας. 'Ελλείπουν, δυστυχώς, οι ἀκριβεῖς ἀριθμοί διὰ νά διαπιστώσουμεν τὸ ποσοστὸν τῆς διαφροής και τὴν πραγματικήν συμβολὴν των.

'Εκ τῶν ναυτικῶν γυμνασίων, τὰ περισσότερα παλαίσιουν κυριολεκτικῶν διὰ ν' ἀνταπέξελθουν εἰς τὰς ὑποχρεώσεις των. Διὰ τὴν ἔξεύρεσιν τοῦ ἀναγκαίου διδακτικοῦ προσωπικοῦ, διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν ἐκπαιδευτικῶν μέσων, διὰ τὴν προσέλκυσιν μαθητῶν. 'Έχουμεν ὑπ' ὅψιν τὸ ἐν Ηρακλείῳ Κρήτης λειτουργοῦν ἀπὸ τοῦ 1960 ιδιωτικὸν γυμνάσιον 'Εμμ. Φαρασαράκη. 'Εδρεύοντας εἰς τὴν ἐμπορικωτάτην και σφύζουσαν πόλιν τῆς μεγαλονήσου, προσπαθεῖ νὰ διοχετεύῃ τὸ ναυτικὸν πνεύμα εἰς τὴν νεολαίαν τῆς πολυανθρώπου περιοχῆς. 'Έχει μέχρι σήμερον ἀποδώσει ἀρκετάς ἐκαποντάδας ἀποφοίτων, ἐξ ὧν ή μεγάλη ἀναλογία εισῆλθεν εἰς τὴν θάλασσαν. 'Υπάρχουν ἐξ αὐτῶν πολλοί ήδη, πλέον τῶν ἑκατόν, διπλωματοῦχοι Γ' τάξεως και μία πρώτη πεντάς διπλωματοῦχων Β'.

Συμπαθής καθ' ὅλα ή περίπτωσις και ἀξιέπαινος ή προσπάθεια. "Οταν σκεφθῇ τις πόσον χρήσιμος ὑπῆρξε διὰ τὴν Ναυτιλίαν, ἀναλογίζεται τὰς δυνατότητας τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας και την ἀδάπανον διὰ τὸ κράτος συμβολὴν της. "Έχει ἥδη ὑπὲρ αὐτοῦ τὴν εὑρημον μνείαν τῆς ἐπιτοπίου Λιμενικῆς 'Αρχῆς ήτις τὸ ἑποπτεύει και μίαν λίαν κολακευτικὴν ἔκθεσιν τὸ Πουργοῦ Γενικοῦ Διοικητοῦ Κρήτης. 'Αλλὰ δυστυχώς δὲν ἀρκούν. Οι παράγοντες τῆς Ναυτιλίας δὲν ἐπιτρέπεται ν' ἀγνοοῦν τὸ ζῆτημα. 'Έχει ὑπωδηπότε πολλάς διάσημες ποστηρίξεως, ήδηκτικῆς και ὅλικης. 'Εὰν ἥδυνατο νά ἐξασφαλίσῃ τὰς ὑποτροφίας τῶν καλυτέρων και ἀπορωτέρων ἐκ τῶν μαθητῶν του, ή ἀπήχησις θά

ήτο μεγάλη και ή προσέλκυσις ἀκόμη μεγαλύτερα. 'Έκ τῆς προσελκύσεως αὐτῆς η Ναυτιλία και ὁ ἐφοπλισμὸς θὰ ὀφελούντο.

Συνιστώμεν, λοιπόν, ἐνθέρμως τὴν περίπτωσιν και εἰλιξίδημεν δι' θὰ ὑπερέξῃ ὁ τρόπος ὃστε νά εύρη ἀνταπόκρισιν η περὶ ὑποτροφῶν αἵτησις. Δι' αὐτῶν δὲν θὰ ἐνισχυθῇ ἀπλῶς μία ιδιωτικὴ προσπάθεια, ἀλλὰ κυρίως θὰ τονωθούν οι νέοι ἐκεῖνοι ἐκ τῆς ὀνεικεταλλεύτου διὰ τὴν Ναυτιλίαν πηγῆς τῆς μεγαλονήσου, οι ὅποιοι σήμερον ἀδυνατοῦν ή διστάζουν ν' ἀναλάδουν τάς δαπάνας τῆς ναυτικῆς των μορφώσεως. Καὶ θὰ κερδηθούν διὰ τὴν Ναυτιλίαν.

ΟΛΟΙ ΝΑ ΕΙΣΦΕΡΟΥΝ

Πρόκειται νά κληθούν ὅλοι οι ἐφοπλισταί τῆς 'Ελληνοκτήτου Ναυτιλίας — ὑπὸ τὴν Κυανολέυκον και τὰς γνωστάς ζένας σημαίας — νά συμεισφέρουν εἰς τὴν δημιουργίαν παρὰ τὴν 'Ἐνωσει τῶν Ἐφοπλιστῶν ἐνός κεφαλαίου ἀποσκοπούντος εἰς τὴν πραγματικήν τῆς υποθέσεως τῆς ναυτικῆς ἑκπαδεύσεως.

Τὸ θέμα είναι σοβαρόν, τὸ σοβαρότερον διὰ τὸ παρὸν και τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας. Σχολάς χρειαζόμεθα περισσότερας, ὑποτροφίας δέοντα νά καθιερώσουμεν διὰ νά φέρωμεν πρὸς αὐτὰς τοῦ ἀναζητούντας τὸν ἐπαγγελματικὸν προσανατολισμὸν νέους.

Τὸ Κράτος προθύμως ἀποδέχεται νά καταβάλῃ τὰς δαπάνας τῆς λειτουργίας και τῶν νέων σχολῶν. Τὴν στέγασιν και τὸν ἔσοπισμόν των θὰ ἀναλάδῃ τὸ συσταθησόμενον Κεφάλαιον.

Διερωμέθεα σύμως ἔδων ὅλοι οι ἐφοπλισταί της στέρξουν νά καταβάλουν τὴν κατά τόντον εἰσφοράν των. Πολὺ τὸ ἀμφιβάλλομεν, δόποις θὰ ἀνακύψῃ τὸ θέμα τοῦ πειθαναγκασμοῦ. 'Απαραδέκτον είναι νά εἰσφέρουν οι μέν και τὴν γνωστὴν ἀποθυμίαν νά επιδιδούντων οι δέ. Κοινὴ δόλων ή ἐπιδίωξις ἐπαυξήσεως τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ τῆς Ναυτιλίας, τῆς πληρεστέρας καταρτίσεως του.

Βάσιμοι υπολογισμοί σύμως ἔδων οι ἐφοπλισταί της στέρξουν νά καταβάλουν τὴν κατά τόντον εἰσφοράν των. Πολὺ τὸ ἀμφιβάλλομεν, δόποις θὰ ἀνακύψῃ τὸ θέμα τοῦ πειθαναγκασμοῦ. 'Απαραδέκτον είναι νά εἰσφέρουν οι μέν και τὴν γνωστὴν ἀποθυμίαν νά επιδιδούντων οι δέ. Κοινὴ δόλων ή ἐπιδίωξις ἐπαυξήσεως τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ τῆς Ναυτιλίας, τῆς πληρεστέρας καταρτίσεως του.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ. Οι ἐφοπλισταί είναι οι ἀμεσώτερον ἐνδιαφερόμενοι. Αὐτοὶ καλούνται νά εἰφέρουν ἵνα καταστῇ ἐντονωτέρα η προσπάθεια, ἵνα προλαβωμει τὰς χειρότερα, τὰς όποιας αἴτησις διὰ τὴν προϊόντος τοῦ χρόνου κάλυψη τῶν κενῶν, τῶν ηδη μεγάλων και τῶν μεγαλυτέρων κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Δὲν πρέπει νά ἀφεθούν τὰ πράγματα νά βαδίσουν ὑπὸ τὸν σημερινὸν ἄπονον ρυθμὸν

άσυρματιστών. Την έποχην έκεινην πάσας νέας ιδέας και πάσας νέας προσφοράς ήτο το υπέρσοδεκτος. Σήμερον, όμως, το ναυτεκπαιδευτικόν πλέγμα έχει σχεδόν δλοκληρωθή. Και γεωγραφικώς και άριθμητικώς, Διέδλεψε, λοιπόν, ό. κ. 'Υπουργός, ότι αντί πάσης άλλης έπετκάσεως, ή όποιας και τά οικονομικά και τά έκπαιδευτικά μέσα έξασθενει και άποδυναμώνει, έπειτα τώρα ο χρόνος νά χωρίσωμεν εις το σύντημα τών έκπαιδευτικών συγκροτημάτων, τό όποιον και τήν υφισταμένη κατάστασιν δέν άγνοει, άλλα και τήν περαιτέρω διασποράν άποφεύγει. Τὰ ναυτεκπαιδευτικά κέντρα τών περιοχών πρατεύουσας και θεσσαλίης καλύπτουν αντιστοίχως τήν Νότιον και τήν Βόρειον Ελλάδα. Ή Χίος και ή Σύρος τό νησιωτικόν σύμπλεγμα, τά Χανιά την Κρήτην άλοκληρον και ή Ρόδος τήν Δωδεκάνησον. Εις έκαστον κέντρον ή συνυπαρξίας και τών τριών κλάδων, ή τουλάχιστον τών δύο κυριωτέρων, τού καταστρώματος και τής μηχανής, έξυπηρετεί τήν οικονομικών εις τά γενικά έξοδο, τήν διάθεσιν ολιγωτέρων διοικητικών στελεχών και τήν έξεύρεσιν ικανού έκπαιδευτικού έπιτελείου.

Τό πρόγραμμα, ώς σχεδιάζεται ύπό τής άρμοδιας υπηρεσίας, περιλαμβάνει τήν σταδιακήν διαμόρφωσιν τών έπι μέρους σχολών διά τήν τελικήν δημιουργίαν τών συγκροτημάτων. Θά χρειασθή πρός τούτο ή ίδρυσις ωρισμένων έλλειπσών σχολών και ή μετατροπή ή μεταφοράς άλλων. 'Υπεράω θύμων δύλων θά χρειασθή νά ένισχυθων τά έκπαιδευτικά μέσα. Πρώτον, τό έκπαιδευτικόν πρωστικόν, τά κύριον και τό βοηθητικόν, ώστε νά συγκροτηθή έν ναυτικόν έκπαιδευτικόν σώμα, άξιον τού δόματος και τής σημασίας του και ν' ανέλθη ή έκπαιδευτική στάθμη εις το έπίπεδον τών συγχρόνων άναγκων. Και δεύτερον, τά τεχνικά και τά μηχανικούργεια και τά μηχανοστάσια, τά ναυτικά όργανα, τά έποπτικά μέσα διδασκαλίας, τά όργανα πρακτικής άσκησεως και τά πλωτά μέσα. Και συγχρόνως νά συμπληρωθούν αι έγκαστασάτεις ένδικτησεως και φοιτήσεως, οι κοιτώνες, αι αίθουσαι διδασκαλίας, οι διάφοροι θάλαμοι και οι λοιποί χώροι. Μόνον τοιουτοτρόπως θά έπιτυχωμεν τό διπλούν άντικειμενικόν σκοπόν. Ν' αύξησωμεν τήν ποιοτικήν άπόδοσιν τών ναυτικών μας σχολών, ώστε νά προλαμβάνωμεν τάς τεραστίας άναγκας τού δημοποιικού στόλου τών 'Ελληνων και νά προσαρμόσωμεν τήν ναυτικήν έπαγγελματικήν κατάρτισιν πρός τάς άπαγγεισις τών συγχρόνων τεχνολογικών έφαρμογών ηρή τής Ναυτιλίας.

Μεγαλόπονον τό σχέδιον. 'Υπάρχουν εύτυχώς τά κεφάλαια διά τήν πραγματοποίησίν του. Αι υποχρεωτικά έφοπλιστικοί εισφοράι δέν είναι διόλου εύκαταφρόντοι και τά κονδύλια τών δημοσίων έπενδυσεων άποδεικνύουν περιτράνως τό άμεριστον ένδικτηφέρον τής 'Εθνικής Κυβερνήσεως. Παραδίλως, θύμως, και κυρίως, υπάρχει ή διάθεσις και ή όρθη κρίσις τού κ. 'Υφυπουργού τής Ναυτιλίας.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΛΗΣΜΟΝΑΣ

Τό Τριμελές Πλημμελιοδικείον 'Αθηνῶν δι' αποφάσεως του και έπι τή μηνύσει τού N.A.T. κατεδίκασεν είς δι ετή φυλάκισιν πλοιοκτήτην δστις δέν έξωφλησης τάς έκ τού ναυτολογίου τού πλοίου είσφοράς τών μελών τού πληρώματος, παρά τό γεγονός ότι παρεκράτει τάυτας έτη τής μισθοδοσίας.

'Εξ οσων γνωρίζομεν είναι ή πρώτη φορά κατά τήν όποιαν τό NAT παρέπεμψεν εις τήν ποινικήν δικαιοσύνην πλοιοκτήτην έπιλησμαν τών πρός τήν 'Οργανισμόν τών 'Απομάχων μας, υποχρεώσεων του.

Και ναι μὲν ή απόφασις έξεδόθη έρημην τού κατηγορούμενου, είναι θύμως ένδεικτική τής αύστηρότητος μεθ' ής τιμωρούνται τοιαύτης μορφής άδικηματα, οσα είναι ή υπεξαιρέσις τών είσφορών τών μελών τού πληρώματος, περί ής και τό άσθρον 1 Ν.Δ. 87)1969.

Τήν άπόφασιν ταύτην έπισημαίνομεν διά νά τονίσωμεν, ότι τό NAT είναι έξοπλισμένον διά διατάξεων, αι όποιαι ουδόλως θίγουν τούς νομοταγείς πλοιοκτήτας και τούς μετ' αύτού συναλασσομένους έφοπλιστάς και έκπροσώπους και αι όποιαι, θύμως, είναι ικαναί νά σταθούν έμποδιον εις οίονδήποτε —και άσφαλως δέν θά θελήσῃ κανείς— ή όποιος θά θελήσῃ τυχόν νά μην έκπληρωση τάς πρός τό NAT έκ τών ναυτολογίων υποχρεσίεις του.

Οι απόμοιχοι είναι άξιοι στοργής και ή ασφαλιστικός 'Οργανισμός των προστασίας και προσοχής.

Η ΠΡΟΑΝΑΚΡΙΣΙΣ ΕΠΙ ΝΑΥΑΓΙΩΝ

'Η πάροδος ικανού χρόνου άφ' ής προεκλήθη ήγκοτάλειψις πλοίου λόγω ναυαγίου διά την διεισγωγήν τών άνακρίσεων, δημιουργεί, διά τινας τών περιπτώσεων, κοινωνικόν πρόβλημα διά τους έδω παραμένοντας ναυτικούς, μη δυναμένους νά ταξιδεύσουν λόγω κατακρήτησεως τού ναυτικού των φυλλαδίου μέχρι πέρατος τού άνακριτικού έργου. Βεβαίως, έν περιπτώσει ναυαγίου, οι ναυτικοί δικαιούνται και λαμβάνουν διά τής πλοιοκτήσιας άποζημιώσιν δύο μηνιαίων άποδοχών, άλλ' αι άνακρίσεις παραπείνονται πολὺ πέραν τού διμήνου, μη άποτέλεσμα ούτοι νά άντιμετωπίζουν πιεστικάς βιοτικάς άνάγκας ή χρέη, άτινα εδημιουργήσαν εις άνυπότοπον χρόνον, έλπιζοντες νά έφοδησουν τάς υποχρεσίεις των διά τής έργασίας των.

'Έχομεν συγκεκριμένων ύπ' θύμων μας τό ναυάγιον τού νεοτέκνου φορτηγού τής έταιρίας Κολοκοτρών «Σάντα 'Αρτεμίς». Οι ναυτικοί τού σκάφους τούτου μέσω τής πλοιοκτήτηρίας έταιρίας υπέβαλαν εις τό άρμόδιον έν Πειραιεί 'Υπουργείον τής Ναυτιλίας αίτημα, όπως έπιτραπή εις αύτούς ή ναυτολόγησις, καθ' θύμον ή οικονομική των θέσης κατέστη δυσχερεστάτη, δεδομένου ότι παρήπλιον και πλέον άπό τής έναρξεως τών άνακρίσεων, χωρίς νά παρέχεται καμμίας διαβεβαίωσις περί τής πιθανής ήμερομηνίας πέρατος τής υποθέσεως. 'Επιτρέπεται, έν τούτοις, εις αύτούς, όπως ναυτολόγηθον εις σκάφη μικρά, έκτελούντα πλόας μόνον έντος τών έλληνικών χωρικών υδάτων. Παρομοίας θύμως άπτασχόλησις δέν γίνεται δεκτή διότι, πέραν τού χαμηλού μισθολογίου, είναι τελείως διάφορος τής έργασίας έπι ποντοπόρου πλοίου. 'Άλλωστε, οι πλείστοι τών ναυτικών τούν έν λόγω σκάφους ούδεν γνωρίζουν έπι τής ούσιας τής υποθέσεως, πέραν τού ότι μίαν πρωιάν είδοποιήθησαν έπειγόντως οι πλείστοι τούτων νά έγκασταλείψουν τάς κλίνεις των και νά έπιβιασθούν σωστισίου λέμβου. 'Επι πλέον αι συνθήκαι άλικης άπωλείας τού «Σάντα 'Αρτεμίς» είναι καλώς γνωστάι. Τό σκάφος, νεότεκνον (μόλις τόν παρελθόντα Νοέμβριον παρεδόθη εις τούς πλοιοκτήτας του) έμφορτο και λίαν καλώς χρονοναυλωμένον, ένεβολίσθη ύπό πακιστανικού φορτηγού και ένθυθισθη. Πρόκειται περί κλασικής περιπτώσεως άπωλησης, μη έπιτρέποντος άμφιβολίας ούτε ως πρός τάς συνθήκας ύφ' αι έλαβε χώραν, ούτε ως πρός τάς

τήν εύθυνην τών ξένων άναυτων.

'Ανεξαρτήτως θύμως τούτων, ή παρακράτησις τών φυλλαδίων δλων τών ναυτικών ένευ αποχρώντος τινός λόγου, έπιτείνει και τήν έλλειψιν ναυτεργατικού δυναμικού, ένω συνάμα δημιουργεί δυσμενεῖς έντυπωσεις εις 'Ελληνας ναυτικούς, οίτινες ούδεν άλλον έπιζητούν είμη νά τοις έπιτραπή νά έργασθούν διά νά ζήσουν τήν οικογένειάν των.

ΝΑ ΤΗΡΩΝΤΑΙ ΑΠΑΡΕΓΚΛΙΤΩΣ

Τραπηνή άπόδειξιν τού άποτελεσματικού τής πυρασφαλείας διά τής έφαρμογής τών κανονισμών Σόλας 1966 μάς παρέσχε πρὸ ήμερον ή με έλαχίστας ζημίας κατάσθετις τής έπι τού τουριστικού 'Αφροδίτη' πυρκαϊδα. Τό σκάφος άναποφεύκτως θά άπεινεν άλική άπωλεια, άν τό σύστημα «Σπρίνκλερ» και τά στεγανά τού σκάφους διαχωρίστασι δέν ένετόπιζαν τό πύρ εις έν και μόνον διαμέρισμα τής α' θέσεως. Κατεσθέθη διά τού καταιονισμού τών «Σπρίνκλερς».

"Οσα πλοία δέν είναι διαρρυθμισμένα βάσει τών νεωτέρων τής Σόλας κανονισμών κινδυνεύουν, πράγματι, νά καταστούν εύκολον παρανάλωμα τού πυρός. "Έχομεν ύπ' θύμων μας πολλάς τοιαύτας περιπτώσεις και ιδικών μας έπιβοτηγών.

'Ορθώς, κατ' άκολουθίαν, οι νεώτεροι κανονισμοί και τής ίδικης μας 'Επιθεωρήσεως τών 'Εμπορικών Πλοίων, έπιβάλλουν εις τέ τα νεότευκτα και τά μετασκευαζόμενα έπιβοτηγή τούς σχετικούς με τήν πυρασφαλείαν νεωτέρους κανονισμούς.

Και πρέπει νά τηρώνται άπαρεγκλίτως.

ΔΞΕΙΩΣΙΣ ΕΠΙ ΤΟΥ "ΔΡΥΜΑΚΟΣ"

Τήν 21ην Μαρτίου έδόθη έπι τού φορτηγού/ψυγείου «Δρύμακος» τής έταιρίας τακτικών γραμμών «Μαίανδρος Λαΐνη» δεξίωσις, εις τήν όποιαν παρέστησαν έκπρόσωποι τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας, Μεταφορών και 'Επικοινωνιών, πλοιοκτήται, ναυτικοί πράκτορες και άλλοι οικονομικοί παράγοντες.

'Η δεξίωσις έδόθη έπι τών κατάπλω εις τόν λιμένα Πειραιώς (προβλής 'Αγίου Γεωργίου Κερατσινίου) τού έκτου κατά σειράν άποκτηθέντος και έκτελούντος ήδη τακτικήν γραμμήν εις Δυτικήν, Νότιον και Άνατολικήν 'Αφρικήν σκάφους. Τά λοιπά πέντε πλοία τής έταιρίας είναι τάς «Γαρουφαλιά», «Αγία Τριάδα», «Κύριος Στέλιος», «Ελένη Τ.» και «Δράκων δ». 'Επισής ή έταιρία διαχειρίζεται έτερα έξι σκάφη, άτινα άπασχολούνται εις τράμπ μεταφοράς η είναι χρονοναυλωμένα.

Τό «Δρύμακος» — είκονα του έδημοτειύσμενεν εις τό προηγούμενο τεύχος μας — 7.500 τόννων d.w. περίπου και ναυπηγήσεως 1956 δύναται νά μεταφέρη γενικόν φορτίον εις τά χωρητικότητας 180.000 κυβ. ποδών κύτη του ώς και κατεψυγμένα προϊόντα εις χώρων 260.000 κυβ. ποδών. Πρόκειται περί σκάφους υποδειγματικού, ταχύτητος 15 κόμβων, μη πολυτελείς κοινο-

TANKER BROKERS

DRY CARGO BROKERS

BUNKERS

TRANSCONTINENTAL MARINE OPERATIONS CORP.

17 VALAORITOU STREET
ATHENS 134, GREECE

TELEPHONE: 600.715 - 6 - 7
TELEX: 215.419 (GEM - GR)
CABLES: ADMIRALTY ATHENS

χρήστους χώρους διὰ τὸ πλήρωμά του καὶ ἀπολύτως κατάλληλον διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τακτικῆς γραμμῆς.

Ο Ο.Α.Π. ΚΑΙ Η NAYTIA

Κατετέθη εἰς τὴν Συμβούλευτικήν 'Επιτροπήν πρὸς φήφισιν νομοσχέδιον, τροποποιητικὸν ὀρισμένων περὶ τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς διατάξεων. Μεταξὺ αὐτῶν περιλαμβάνονται αἱ περὶ τῆς συγκροτήσεως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ 'Οργανισμοῦ καὶ τῆς συμμετοχῆς τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἔδιαιφερομένων ἐπαγγελματικῶν τάξεων καὶ τοῦ Κράτους.

"Ομως ἀπὸ τοὺς ἐκπροσώπους αὐτοὺς περιέργως ἀπουσιάζει ἡ ναυτιλιασκὴ παράταξις, αὐτὴν σημειωτέον, ἡ ἀμεσωτάτην ἔχουσα σχέσιν μὲ τὸν λιμένα καὶ τὴν Διοίκησιν αὐτοῦ. 'Η παρουσία ἐκπροσώπου τῆς 'Ενώσεως τῶν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν ἡ τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου σκόπιμος εἶναι καὶ ἐξυπηρετὴ τῆς καλῆς τοῦ λιμένου διοικήσεως. Τὰ συμφέροντα, ἄλλως τε, τοῦ πλοίου δὲν ἥμπορει καὶ δὲν πρέπει νὰ ἀγνοοῦνται.

Αἱ ἐπαγγελματικαὶ ὄργανωσεις τῆς Ναυτιλίας ὀφείλουν νὰ προδοῦν εἰς τὰ κατάλληλα πορὰ τοῖς ἀρμοδιοῖς διαδῆματα. 'Η παράλειψις πρέπει νὰ ἐπανορθωθῇ. Καὶ ὁ πρὸς τοῦτο καιρὸς ὑφίσταται.

KOINH AGORA KAI NAYTIA

Εἰς τὴν ἀγγλόφωνον ἔκδοσιν τῆς ἐτησίας ἑκθέσεως του ὁ Γαλλικὸς Ναυλομεσιτικὸς Όικος Barry Rogliano Salles, ἐπανέρχεται ἐπὶ τῆς γνωστῆς θέσεως τῆς ἡνωμένης ναυτιλιασκῆς δράσεως τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος. Οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι, γράφει, τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, ὑπέστησαν ὁ εἰς κατόπιν

τοῦ ἄλλου, μίαν σοδαρωτάτην μείωσιν τῆς ἀποδοτικότητός των, ἔνεκα τῆς συνεχούς διογκώσεως τῶν ἔξοδων τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου. Συνέπεια τῆς καταστάσεως ταύτης ὑπῆρξεν ἡ φυγὴ τοῦ γερμανικοῦ, γαλλικοῦ, ιταλικοῦ καὶ ὅλανδικοῦ ἐφοπλισμοῦ ἐκ τοῦ ἔθνικοῦ νηολογίου. Καθὼς ἀπέδειξε τὸ ἀμερικανικὸν παράδειγμα, τὸ τρομακτικὸν ἔλλειμμα τοῦ ισοζυγίου τῶν ναύλων, ἔξ οὐ ὑποφέρει μονίμως καὶ ἡ Γαλλία, δὲν εἰναι δυνατὸν νὰ ἔχαλειφθῇ διὰ θαύματος. Χρειάζονται ρεαλιστικῶπερα λύσεις καὶ μίαν τοιαύτην φαίνεται ὅτι θ' ἀποτελέσῃ ἡ εἰσόδος εἰς τὴν Κοινὴν 'Αγορὰν τῆς Μ. Βρετανίας, τῆς Νορβηγίας καὶ τῆς Δανίας. 'Η συνεισφορὰ τῶν ἀναμφισθῆτων ναυτικῶν τούτων χωρῶν, πρέπει νὰ εἰναι πολὺ σημαντικωτέρα τῆς χωρητικότητος ἡ συνεισφέρουν. 'Εφ' ὅσον δὲν ἔπειρεσθούν καὶ αὐταὶ ὑπὸ τοῦ μαρασμοῦ, στοις δισκοτείχει τὰ παλαιὰ μέλη τῆς Κοινότητος, ἔκεινο τὸ ὅποιον θεωρεῖται βέβαιον ὅτι θὰ προσφέρουν εἰναι μία νέα ἀντίληψις περὶ ναυτιλιασκῆς δραστηριότητος, τῆς ὅποιας καὶ ἔχομεν ἀπόλυτον ἀνάγκην.

ΤΙΜΩΡΕΙΤΑΙ Η ΜΕΘΗ

'Η ἡμέθη ἐν ὑπηρεσίᾳ λογίζεται παρ' ἡμῖν ὡς ἰδιώνυμον ναυτικὸν ἀδίκημα καὶ τιμωρεῖται κατὰ τὰς εἰδικὰς διατάξεις τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος Ε.Ν. Καὶ ὅρθως. Διότι είναι φανερόν, ὅτι ὁ ἐν καταστάσει μέρης ναυτικοῦ δισκούνει αὐτὴν ταύτην τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου. Τὸ πόσον δὲ δεδικιαιογημένη εἰναι ἡ ἀποφις αὐτῇ, ἔρχεται ν' ἀποδείξῃ κατὰ ὅδυνηρον τρόπον ἡ περίπτωσις τοῦ δανικοῦ ὄχηματαγωγοῦ «Πριγκήπισσα Μαργαρίτα», ὅπερ, ὡς γνωστόν, τὸν παρελθόντα 'Ιανουάριον, ἐκτελούν τὸ μεταξὺ "Οσλο καὶ Κοπεγχάγης δρομολόγιον του προσήραξεν εἰς τὰς συνδικάς ἀκτάς. Παρὰ τὰς ἀπεγνωσμένας ἐκκλήσεις

τοῦ ναύτου οἰσκιστοῦ, ὁ ἐπὶ τῆς γεφύρας ἀξιωματικὸς φυλακῆς, διατελῶν ἐν μέθῃ, ἡρηνῆθ' ὁ ἀλλαξη̄ τὴν πορείαν, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἐπιπέσῃ τὸ σκάφος ἐπὶ τῆς βραχῶδους ἀκτῆς μὲ τοιχύτητα 16 μιλίων.

'Η ὑπόθεσις ἔξεδικάσθη ὑπὸ τοῦ 'Εμπορικείου τῆς Κοπεγχάγης, τὸ ὅποιον καὶ κατεδίκασε τὸν ὑπεύθυνο ἀξιωματικὸν εἰς εἰκοσαήμερον φυλάκισιν καὶ ἐπηρησίαν στέρησιν τοῦ διπλώματός του. Τὸ ἀσφόρον τῆς ποινῆς ὀφείλεται εἰς τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου ὅτι ὁ ἔν λόγῳ ἀξιωματικὸς δέν ἐπέδειξεν ἀσύγγνωστον ἀμέλειαν, ἐφ' ὅσον, ὡς ἀδικαιολογήθη ὁ ἴδιος, κατὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς φυλακῆς του ἡσθάνετο εἰς καταστάσιν ἐπιτρέπουσαν αὐτῷ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ὑπηρεσίας του, τὸ μόνον δὲ σφάλμα του ἦτο ὅτι ἀνέλασε τὴν φυλακὴν τελῶν ὑπὸ τὴν ἐπήρειαν τοῦ οἰνοπνεύματος.

Παρ' ἡμῖν, ὡς γνωστόν, ἡ μέθη, κατὰ τὸν Ποινικὸν Κώδικα, ἀποτελεῖ λόγον αἴροντα τὸν καταλογισμὸν καὶ ὁ ὑπεύθυνος δὲν τιμωρεῖται διὰ τὸ δισκοραχθὲν ἐν τῇ καταστάσει ταύτη ἔγκλημα. Τιμωρεῖται ὅμως δι' αὐτὴν ταύτην τὴν μέθην καὶ διὰ ἀναλόγως τῆς βαρύτητος τῆς ἐκτελεσθείσης καὶ μὴ καταλογίζομένης πράξεως. 'Αρα ἐφ' ὅσον δὲν ἔλασε χώραν ἐγκληματική τις πρᾶξις, διαθυσθεὶς δὲν τιμωρεῖται ποινικῶς. Καὶ τοῦτο μὲν δυνατὸν νὰ εἰναι δεδικιαιογημένον ἐν τῇ Ἑρᾶ. Εἰς τὴν θάλασσαν ὅμως, ὃπου ἐκτίθεται ἀνῶν πάσσαν στιγμὴν εἰς κίνδυνον ἡ ζωὴ τῶν ἐπιβανόντων τοῦ πλοίου καὶ σπουδαῖον καὶ ἡ ἀπλῆ ἐμφάνισις ἐν μέθῃ δισκοτείχοντος πλοιάρχου ἡ ἀξιωματικὸν ὄρκει νὰ δημιουργήσῃ τὸ αἰσθήμα τῆς ἀνασφαλείας, τὰ πράγματα ἔχουν ἄλλως. Καὶ δι' αὐτὸν ἀφίενται τὸ λόγον ὁ ΠΠΚΕΝ τιμωρεῖ ποινικῶς καὶ πειθαρχικῶς τὸν μεθυσθέντα, ἀσχέτως ἀποτέλεσματος.

Καὶ ταῦτα μὲν παρ' ἡμῖν. Εἰς τὸν παγερὸν ὅμως Βορᾶν φαίνεται ὅτι ἄλλως κρίνονται τὰ περὶ πότου καὶ μέθης.



TELEX NO. 6-6129 S.A.

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

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

DURBAN

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

ΕΙΣ ΤΑ ΙΣΠΑΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Έπτα σκάφη πολλαπλής χρήσεως παρήγγειλεν ό κ. Νικ. Παπαλιός

ΚΑΙ ΕΤΕΡΑ ΠΕΝΤΕ ΟΨΙΩΝ • ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΑΥΤΑ ΘΑ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΝΩΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑΣ ΑΝΑΓΚΑΣ ΤΟΥ ΕΤΟΥΣ 1977 • ΠΛΗΡΩΜΗ ΤΟΙΣ ΜΕΤΡΗΤΟΙΣ • ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΥΨΟΥΣ 5.750.000 ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ ΕΙΣΗΓΑΓΕΝ Η "ΑΙΓΑΙΟΣ" ΚΑΤΑ ΤΟ 1971

Μεταξύ του έφοπλιστού κ. Ν. Παπαλιόυ και τών ισπανικών ναυπηγείων «Αστιλέρος 'Εσπανόλες» ύπεγράφη σύμβασης διά την κατασκευής έπτα νέου τύπου πολλαπλής χρήσεως φορτηγών σκαφών, με όψιον έτέρων πέντε.

Τὰ σκάφη αὐτά, είς τὰ όποια προσδόθη ὑπὸ τῶν κατασκευαστῶν ἡ προσωνυμία «Σάντα Φὲ 77», διότι θὰ άνταποκρίνωνται πλήρως εἰς τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τοῦ ἔτους 1977, θὰ είναι τριπλῆς χρήσεως, δυνάμενα νὰ μεταφέρουν γενικὸν φορτίον, φορτίον χώματος καὶ εμπορευματικόν, έτι δὲ καὶ σημαντικὸν ἀριθμὸν αὐτοκινήτων.

Προσδιώνων είς σχετικάς ἀνακοινώσεις ἐκπρόσωπος τῆς πλοιοκτήτριας ἑταῖρίας «Αιγαίος» διηγορίνησεν ὅτι, τὸ πρῶτον τῶν σκαφῶν τούτων θὰ παραδοθῇ τὸ 1973, τὰ τρία ἐντὸς τοῦ 1974 καὶ τὰ ἔτερα τρία ἐντὸς τοῦ 1975. Τὸ τελευταῖον είναι παραδοτέον ἐντὸς τοῦ 'Οκτωβρίου τοῦ ἔτους τούτου. Τιμὴ κατὰ σκάφος δὲν ἀνεκοινώθη, ἐγνώσθη δῆμως, ὅτι καὶ διὰ τὰ 7 σκάφη θὰ καταβληθῇ ποσὸν 50 έκατον μυριών δολλαρίων. 'Ο κ. Παπαλιός ἐπροτίμησε καταβολὴν τοῦ ποσοῦ τοῖς μετρητοῖς, ἢτοι 20% μέχρι τῆς παραδόσεως καὶ 80% κατὰ τὴν παραδόσιν τῶν σκαφῶν. Αἱ τιμαὶ εἰναι κατὰ τὴν συμφωνίαν καθωρισμέναι (fix prices), χωρὶς νὰ προβλέπωνται προσαυξήσεις (escalations). 'Εφ' ὅσον μέχρι τοῦ προσεχοῦς 'Ιουνίου' ἡ θελονός δριστικοποιηθῇ αἱ παραγγελίαι καὶ τῶν ἔτερων πέντε όψιον, τὰ σκάφη αὐτὰ θὰ παρεδίδονται ἐντὸς τῶν προαναφερθεισῶν ἡμερομηνιῶν καὶ ὑπὸ τοὺς ίδιους ὄρους.

ΒΕΒΑΙΑ Η ΕΠΙΤΥΧΙΑ

'Η τοποθέτησις εύρυτάτων παραγγειῶν ὑπὸ τοῦ κ. Ν. Παπαλιόυ ἐν μέσῳ ναυτιλιακῆς κρίσεως, δέον πρωτίστως νὰ ἐρμηνευθῇ ἐκ τῶν προσωπικῶν ἀντιλήφεων τοῦ ἔξεχοντος 'Ελληνος πλοιοκτήτου ἐπὶ τῆς πορείας τῆς παγκοσμίου οίκονομίας, τὰς όποιας εἴχε διατυπώσει πρὸ μηνῶν εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά». Πράγματι, ὁ κ. Παπαλιός δὲν ἔβλεπε παράτασιν τῆς κρίσεως πέραν τῆς διετίας, μέχρι δὲ τῆς παραδόσεως τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν ἡ ναυλαγορά θὰ πρέπει νὰ ἔχῃ ἐπανέλθει εἰς τὰ φυσιολογικὰ τῆς ἐπιπέδα, εἰς τὴν ἔξισορρόπτησιν, δηλαδή, τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος.

'Εξ ὅλου, κατὰ παγίαν ἀντιλήψιν τοῦ κ. Παπαλιόυ, ὁ πλοιοκτήτης πρέπει νὰ προδινῇ εἰς παραγγελίας νέων πλοίων, σταν πιέζεται πρὸς τοῦτο ὑπὸ τῶν προσφερομένων ναυπηγείων, όποτε καὶ ἐπιτυγχάνονται εύνοικωτεροι όροι τιμῆς, ἐν συναρτήσει, βεδαίως, πάντως πρὸς τὰς ἔξεις τῆς ναυλαγορᾶς. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ὁ κ. Παπαλιός ἐπέτυχε καλάς τιμάς, ἐνῷ συγχρόνως ἀπέφυγε τὸν όρον τῶν προσαυξήσεων, τὸν όποιον θέτουν ὅλα τὰ εύρωπακά ναυπηγεία.

'Ο κ. Παπαλιός πιστεύει ὅτι καὶ μὲ τὰ νέα πλοῖα του «θὰ είναι τυχερός», ὡς ὑπῆρξε μὲ τὰ MK 2, τὰ «Σάντα Φὲ» καὶ τὰ SD14. 'Hτο, πράγματι, ὁ πρῶτος, διστις παρήγγειλεν εἰς συμφερόντας τιμὰς τὰ καινοφανῆ διὰ τὴν ἐποχὴν των «ἀντιλίμπερτυσ», τῶν όποιων ἡ τιμὴ σύν τῇ παρόδῳ τοῦ χρόνου σχεδόν διπλασιάσθη. Χαρακτηριστικῶς ἀνεφέρθη, ὅτι τὸ κόστος ναυπηγήσεως ἐνός

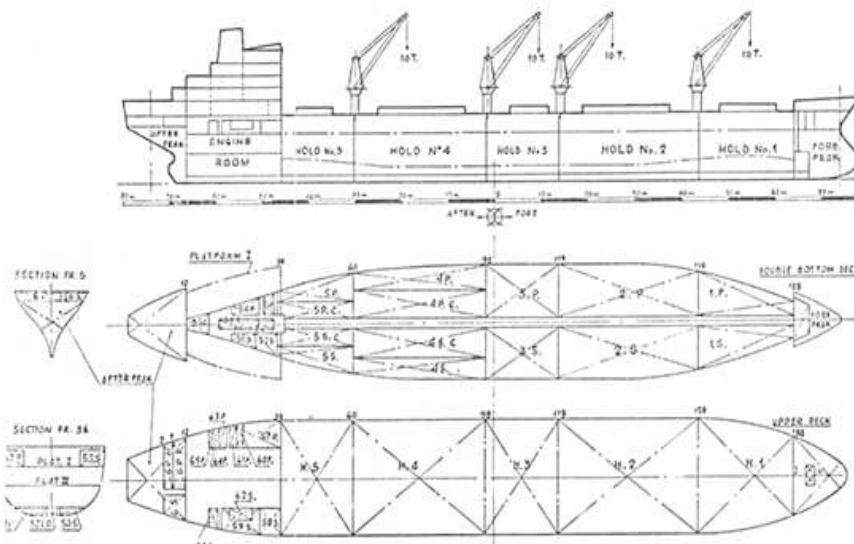
900 ἵππων, ἥτις εἰς τὰς 150 στροφάς ἀνὰ λεπτὸν θὰ προσδίδῃ εἰς τὸ ξυρόφορον σκάφος ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 16 κόμβων. 'Εκαστον σκάφος θὰ δύναται, ἐπίσης, νὰ μεταφέρῃ, μὲ τὰ παρόντα σχέδια, 500 αὐτοκίνητα καὶ διετὸν μετέπειτα τροποποιήσεων 700 συνολικῶς (θὰ τοποθετῇ πρόσθετον ὑπόφραγμα). Καύσιμα: 1.330 τόννοι φιούνται καὶ 200 ντηζέλ ὅλ, μὲ ἀκτίνα ἐνεργείας 15.000 μίλια, ἀνευ προμηθείας καυσίμων. 'Εκαστον σκάφος θὰ φέρῃ 5 κύτη μὲ ισάριθμα ὑποφράγματα, ὡς καὶ 4 ηλεκτρούδραυλικούς φορτωτήρας τῶν 10 τόννων, περιστρεφόμενους κατὰ 360 μοίρας. 'Η κατασκευὴ τοῦ σκάφους εἶναι ἀρκούντως ισχυρὰ δεδομένου διὰ τὸ ἐκτόπισμά του εἰς ξυρόφορον κατάστασιν ἀνέρχεται εἰς 5.800 τόννους.

Κατὰ τὴν σύνθεσιν ἔκαστον ήμιαυτοματοποιημένον σκάφος θὰ φέρῃ πλήρωμα ἐξ 23 ἀνδρῶν, ἀλλ' ὁ κ. Παπαλιός προβλέπει πλήρωμα ἀπὸ 26 ναυτικούς.

Μερικὸς αὐτοματισμὸς ἔχει προβλεφθῆ εἰς τὸ μηχανοστάσιον. 'Απαντά τὰ βοηθητικὰ μηχανῆματα θὰ τοποθετηθοῦν εἰς πλούσιον, ὥστε ἔαν σημειωθῇ βλάβη εἰς ἓν νὰ τίθεται αὐτομάτως εἰς λειτουργίαν τὸ ἔτερον. Ταυτοχρόνως εἰς τὸ «κοντρόλ ρούντ» θὰ ἀπάπτουν αἱ ἐνδεικτικαὶ λυχνίαι, ἐνῷ συγχρό-

φορτηγοῦ MK 2 κατὰ τὴν ἐποχὴν καθ' ἥν παρηγγέλθη ὑπὸ τοῦ κ. Παπαλιόυ ἀνήρχετο εἰς 11 ἔκατον μύρια μάρκων, ἔναντι τῶν 20 καὶ πλέον σημερον. Τὰ «Σάντα Φὲ» παρηγγέλθησαν πρὸς 3.700.000 δολλάρια κατὰ μονάδα, ἔναντι 5.800.000 δολλ. σημερον. 'Ανάλογος διαφορὰ τιμῆς παραστηρεῖται καὶ εἰς τὰ SD14.

Τοῦτ' αὐτὸν ἐλπίζει ὁ κ. Παπαλιός ὅτι θὰ ισχύσῃ καὶ διὰ τὰ «Σάντα Φὲ 77», τὰ όποια οἱ 'Ισπανοὶ ναυπηγοὶ ἐσχεδίασαν ἔχοντες κατὰ νοῦν τὴν ἐπιχειρηματικὴν πρω-



Σχεδιάγραμμα τοῦ νέου «Σάντα Φὲ» 77.

τοβουλίσιαν τοῦ 'Ελληνος πλοιοκτήτου, διστις ὑπῆρξεν ὁ πρῶτος μαζικῆς παραγγελίας τοῦ τύπου τούτου τῶν πλοίων. Σημειωτέον ὅτι, ἀπαντά τὸ ὑπὸ κατασκευῆν σκάφη θὰ υφάσουν τὴν Κυανόλευκον.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Τὰ τεχνικὰ στοιχεῖα τοῦ «Σάντα Φὲ» 77 είναι τὰ ἔχησης: 'Ολικὸν μῆκος 159 μ., μεγιστον πλάτος 22,80 μ., βύθισμα εἰς ξυρόφορον κατάστασιν 31 πόδες καὶ 11½ ἴντες. Μεταφορικὴ ικανότητα 21.000 μετρικοὶ τόννοι. Κυβισμὸς χώρων φορτίου 1.030.000 κυβ. πόδες. Μηχανὴ «Σούλτζερ» ισχύος 9.

'Ἐν τῷ μεταξὺ ἐγνώσθη, ὅτι εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπιλμπάο ἐγένετο ἡ καθέλκυσις τοῦ 5ου κατὰ σειράν «Σάντα Φὲ» διὰ λογορισμὸν τοῦ κ. Ν. Παπαλιόυ. Πρόκειται περὶ τοῦ οἴκου 'Αιγαίος Γουΐνσοντο, τοῦ ὅποιου ἀνάδοχος ὑπῆρξεν ὁ κ. Πάργκα, σύζυγος τοῦ τεχνικοῦ διευθυντοῦ τῶν ναυπηγείων.

'Εξ ἄλλου ἐγνώσθη, ὅτι ἡ ἑταῖρα 'Αιγαίος εἰσήγαγε κατὰ τὸ 1971 συνάλλαγμα ὑψους 5.750.000 δολλαρίων.

HEINZ F. SCHELWIES

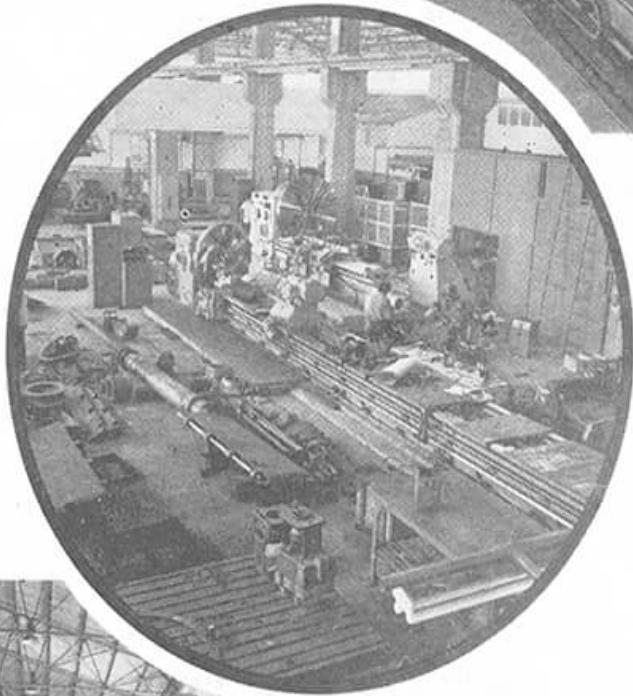
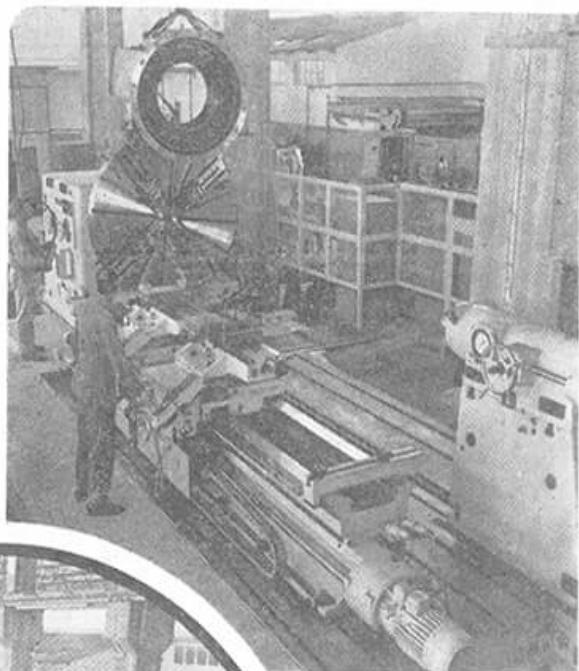
Marine Engineering

OWNER'S REPR. FOR REPAIRS, ANNUAL OVERHAULS AND ALL KIND OF MACHINERY TEST'S

NEW BUILDING EXPERIENCES UP TO 1,8 MILL. TDW
TANKER - TONNAGE



ΓΕΝΙΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ & ΜΕΤΑΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ



ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΓΡΑΦΕΙΑ

ΜΕΘΩΝΗΣ 34
ΤΗΛΕΦ. 4914282 - 4912007

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

ΕΛΕΥΘ. ΤΕΛ. ΖΩΝΗ
ΤΗΛΕΦ.: 4410.320
4410.620 - 4410.720

ΤΗΛΕΦΡ Δ/ΝΣΙΣ:
"ΝΑΥΣΙ, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ"

ΤΕΛΕΣ:
21.2708 NFI GR.

ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΝ

ΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ κ. ΜΙΧ. ΠΑΠΑΔΟΓΙΑΝΝΗ • ΕΝΙΑΙΟΣ ΦΟΡΕΥΣ ΚΑΤΑ ΓΡΑΜΜΑΣ •
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙ • ΝΑΥΛΟΛΟΓΙΟΝ • ΚΟΡΕΣΜΟΣ ΓΡΑΜΜΩΝ •
ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΑΚΑΤΑΛΗΛΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Προϋποθέσεις και παρατηρήσεις

Τό άκτοπλοϊκόν «πρόβλημα» διασχολεῖ και πάλι τούς υπευθύνους κρατικούς παράγοντας. Λύσιν επιδώκουν διά την ρύθμισή του, έφόσον κατέστη πλέον παραδεκτόν διτί χωρὶς τὴν ιδιωτικήν πρωτοβουλίαν θὰ ήτο δύσκολος ή ανετος ἐξυπηρέτησις τῶν ἑστερικῶν θαλασσινῶν συγκοινωνῶν τῆς χώρας. Καὶ προσφέγουν οἱ ἀρμόδιοι διὰ τῆς τελευταίας πρὸς τὴν ἐφοπλιστάς τῆς 'Ακτοπλοΐας προτάσεως τῶν δχι πλέον εἰς τὸν ἑνιαῖον φορέα διὰ τὸ σύνολον τῶν γραμμῶν, ἀλλὰ τὸν κατὰ γραμμάς τοιούτον, μὲ τὴν σύμπραξιν τῶν ἐνδισφερομένων ἐφοπλιστῶν. Πρὸς τοῦτο, εἰς τοὺς συνιστωμένους, διὰ τῆς Κοινοπραξίας, κατὰ γραμμάς φορεῖς τὸ Κράτος σ υ μ δ α τ i κ ω s βά τα παραχωρήσῃ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνῶν δι' ὥρισμένον, πολυετές πάντως, χρονικὸν διάστημα.

'Ιδού τί σχετικῶς προτείνεται ἀπὸ τὸ 'Υπουργεῖον :

« Αἱ γενικαὶ γραμμαὶ τοῦ ἐν λόγῳ σχῆματος, τὸ διόποιον κρίνεται διτὶ δέον νὰ ἐφαρμοσθῇ κατ' ἄρχην εἰς τὰς κυρίας ἀκτοπλοϊκὰς γραμμάς, ἔστω καὶ σταδιακῶς, ἔχουν ὡς ἀκόλουθως :

Αἱ κύριαι ἀκτοπλοϊκαι γραμμαι ἔξυπηρτεοῦν διακινήσεως ἐπιβατῶν ἢ καὶ ὀχημάτων μεταξὺ τοῦ Πειραιῶς καὶ τῶν πειριών τῆς νήσου Κρήτης, τοῦ Κυκλαδικοῦ συμπλέγματος, τοῦ Δωδεκανησιακοῦ συμπλέγματος καὶ τῶν νήσων τοῦ Β. Αιγαίου (Χίου - Μυτιλήνης - Σάμου - Ικαρίας κλπ.).

Αἱ ἐπὶ μέρους κύριαι γραμμαι, αἵτινες ἔξυπηρτεοῦν τὰς ἐν λόγῳ πειριώχαι, ἔχουν διαμορφωθῆνες μεταξὺ τῶν πραγματικῶν δεδομένων ροῆς τῆς κινήσεως. Δύναται, ὡς ἐκ τούτου, νὰ γίνη ἀποδεκτὸν διτὶ μὲ μίαν ὀνάλογην διαρθρωσιν τῶν ἐπὶ μέρους κυρίων γραμμῶν ἐρείδομενην ἐπὶ τῆς σήμερον υφισταμένης διαρθρώσεως, θὰ διαμορφωθοῦν ἰδιαίτερα κυκλώματα, ητοι δρομολογιακαὶ γραμμαι τῶν διόποιων τὴν ἔξυπηρέτησιν, ἐπὶ χρονικὸν διάστημα ἐκτεινόμενον μέχρι καὶ 10 ἑτῶν, θὰ ἀναλόγων κεχωρισμένων φορεῖς, σχηματιζόμενοι ἐκ τῶν ἡδη υφισταμένων —κατὰ βάσιν— ἀκτοπλοϊκῶν ἐφοπλιστῶν.

Οι ἐν λόγῳ φορεῖς θὰ τελοῦν, μετὰ τοῦ Κράτους, εἰς συμβατικὴν σχέσιν διὰ τῆς διποίας θὰ διαγραφοῦν τὰ δικαιώματα καὶ αἱ υποχρέωσις των.

Τὰ δικαιώματα τῶν φορέων —ἀναδόχων, ἀντικυρζόμενα ἀπὸ ἀναλόγους υποχρέωσις τοῦ Κράτους καὶ ἀντιστρόφως, θὰ ἔχουν ὡς κάτωθι :

'Αποκλειστικότητα εἰς τὴν ἔξυπηρέτησιν ἐκάστης γραμμῆς ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν καλύψεως τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν κατὰ τὴν ὑπὸ τῆς Συμβάσεως καθορίζομένην διαδικασίαν.

Προσφύγην εἰς διαιτησίαν δι' ἀς περιπτώσεις τὰ ἀναφυόμενα προβλήματα ἐπιφύλασσονται εἰς τὴν τοιαύτην διαδικασίαν.

Δικαιώματα καταγγελίας τῆς Συμβάσεως, εἰς τὰς ὑπ' αὐτῆς προβλεπομένας περιπτώσεις, ὡς καὶ δικαιώματα ἐπὶ τὴν ἀνανέων αὐτῆς ἐφ' ὅσον ἡ στάθμισις τῆς συμπεριφορᾶς τοῦ φορέως —ἀναδόχου κατὰ τὸν συμβατικὸν χρόνον ἐλέγχεται ὡς θετική.

Αἱ υποχρέωσις τοῦ φορέως θὰ συνίστανται εἰς :

Διάθεσιν τῶν καταδλήλων πλοίων πρὸς ἀκτολέσιν ἐλάσσοντας ἀριθμού δρομολογιῶν καθ' ἑκάστην δρομολογιακὴν περιόδον, ὃν ἡ πυκνότης καὶ ἡ μεταφορικὴ ἴκανότης, ἐπὶ ἔδυδομαδιαίς βάσεως, θὰ καθορισθῇ, κατὰ μὲν τὸ α' στάδιον ὑπὸ τῆς 'Υπηρεσίας, κατὰ δὲ τὰ ἐπόμενα στάδια ἐπὶ τῇ βάσει αὐτομάτου διαδικασίας, προδεπομένης ὑπὸ τῆς Συμβάσεως. Διὰ τὸν ἀρχικὸν καθορισμὸν τῶν δρομολογιῶν θὰ ληφθοῦν ὑπ' ὅψιν τὰ ἐπὶ τῆς στατιοτικῆς διερευνήσεως τῆς κινήσεως προκύπταντα συμπεράσματα, διὰ δὲ τὰ ὑπόλοιπα στάδια, ἐκαστὸν τῶν διόποιων κρίνεται διτὸν νὰ είναι διετία, βάσει τῆς παραπηρηθεῖσης μέσης κινήσεως τῆς προηγουμένης 4ετίας καὶ τῆς ἐξ αὐτῆς ἀπορρεούσης τάσεως διὰ τὴν ἐπομένην διετίαν.

'Ανοιχὴ τῆς προσεγγίσεως εἰς ἔνιους ἐκ τῶν λιμένων τῆς δρομολογιακῆς γραμμῆς, δι' ἣν τυχεῖται ἀνάδοχος φορεύς τις, πλοίων ἔξυπηρετούσιν ἐτέρας γραμμάς, μὴ καθισταμένου ἐφικτοῦ τοῦ πλήρους διαχωρισμοῦ τῶν γραμμῶν.

Τὸ ἀνάτερόν σύστημα, διπερ διαρήγανται, κρίνεται διτὶ θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀντιμετώπισην τῶν προβλημάτων, δειναὶ ἐπεσημάνθησαν ἀνώτερον καὶ ἐλέγχονται ὡς ἀρνητικά στοιχεῖα τοῦ υφισταμένου συστήματος. Εἰδίκωτερον θὰ ἐπιτρέψῃ :

Τὴν ἐπίτευξιν κατανομῆς τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ δυναμικοῦ εἰς τὰς μέρους κυρίας ἀκτοπλοϊκάς γραμμάς πρὸς ἀντιμετώπισην τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν καὶ τὴν κατάστρωσιν προγράμματος διὰ τὴν μελοντικήν ικανοτοίην τούτων, ἔξασφαλίζομενα εἰς τὸν φορέα τῶν προϋπόθεσεων τῆς βεβαιότητος καὶ τῆς προοπτικῆς εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς γραμμῆς, ησαὶ θὰ καταστῇ ἀνάδοχος.

Τὴν δημιουργίαν προϋποθέσεων διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ χρονίζοντος θέματος τοῦ ναυλολογίου, ἐφ' ὅσον θὰ ὑπάρξῃ οὕτω ἡ δυνατότητα διατυπώσεως μιᾶς σταθερᾶς, κατὰ τὸ δυνατόν, σχέσεως μεταξὺ συγκοινωνιακού μέσου καὶ συγκεκριμένου τομέως ἀπασχολήσεως. 'Εν ἄλλοις λόγοις τὰ μεγέθη τῆς μεταφορικῆς ἴκανότητος καὶ τοῦ κύκλου ἐργασίας θὰ ἀποκτήσουν σταθεράν σχέσιν ἐξ ἡς θὰ καταστῇ δυνατή ἡ διατίμησις τῆς ἀμοιβῆς τοῦ πρώτου ἔναντι τῆς ἐξυπηρετήσεως τοῦ δευτέρου.

Τὴν ἀντιμετώπισην τῆς ἐξυπηρετήσεως τῶν αἰχμῶν τῆς κινήσεως ἡ ἀνεπαρκής ἔξυπηρετησίας τῶν διόποιων ἀποτελεῖ τὸ δυσχέρεστερον πρόβλημα εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας — ἔχει δὲ — τηιολογημένας ἡ ἀναιτιολογήτως — ἐπισσωρεύεται τὰς πλείστας μομφὰς κατὰ τοῦ ισχύοντος συστήματος. Τοῦτο θὰ ἐπιτευχθῇ ίδια διὰ τῆς ὑποδιαιρέσεως τῶν νῦν υφισταμένων περιόδων θέρους καὶ χειμῶνος εἰς ἔπι μικρότερα χρονικά διαστήματα εἰς τρόπον ὧστε, ἐντὸς τῆς θερινῆς περιόδου νὰ ψύσταται ἡμιπερίοδος αἰχμῆς, ητοις θὰ ἔξυπηρετηθῇ παγίως διὰ δρομολογιῶν μείζονος πυκνότητος. 'Αντιστοιχος μέριμνας θὰ ληφθῇ καὶ διὰ τὴν ἡμιπερίοδον σίχημης τῆς χειμερινῆς περιόδου.

Τὴν ἐκ τῆς ἐπιλύσεως κατὰ τρόπον ικανοποιητικὸν τῆς ἐξυπηρετήσεως τῆς κινήσεως ἔξασφαλίειν τῆς ἀνάγκης μεταφορᾶς ὑπεραριθμῶν εἰς ἀνάδοχον τοῦ φορέων περιόδου την υφισταμένην συμβατικήν καθιέρωσιν κατὰ δρομολογιακὴν γραμμήν, Κεντρικὸν Πράκτορος, υπευθύνου διὰ τοὺς λιμένας τῆς ἀντιστοίχου γραμμῆς.

Τὴν παροχὴν δημαρτότητος χειμερινῆς ἀκτονήσιας εἰς ἀριθμὸν πλοίων τοῦ ἀναδόχου ἐφ' ὅσον ἡ ἀντιστοίχως καθορίζομένη ὑποχρέωσης πρὸς ἀκτολέσιν τοῦ φορέων τοῦ θέματος τοῦ Κράτους διὰ τὸν ήμιτοπερίοδον σίχημης τῆς θερινῆς περιόδου.

THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION (LONDON) LTD.

Freight Demurrage and Defence
Crew Strikes
Port Area Strikes

JOINT MANAGERS OF THE THROUGH TRANSIT MARINE
MUTUAL ASSURANCE ASSOCIATION

1 LLOYD'S AVENUE, LONDON EC3N 3DN

CABLES: WESTENG LONDON E.C.3

TELEPHONE: 01-480 7272

TELEX: WESTENG LONDON 886029

Αἱ ἀρμοδιότητες τῶν Λιβεριανῶν Προξένων

ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὰ εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» (τεύχος τῆς Ιης Μαρτίου 1972) ἀναγραφέντα περὶ τοῦ διορισμοῦ τοῦ κ. Σούτου ως Προξένου τῆς Λιβερίας εἰς τὴν Ἑλλάδα, μᾶς ἀνακοινούται:

1) Οὐδεὶς Πρόξενος ἔχει τὸ δικαίωμα ἐκδόσεως πτυχίων πληρωμάτων καὶ ἀξιοματικῶν. Ἡ ἀρμοδιότης αὐτῆς ἀνήκει εἰς τὸν κ. A. Benjamin Wordsworth στοις εἶναι ὁ ἐπὶ τῶν Ναυτιλιακῶν Ὑποθέσεων τῆς Λιβερίας 'Αναπληρωτής 'Ἐπίτροπος μὲν δικαιοδοσίαν ἐπὶ τῆς ἐκδόσεως τῶν πτυχίων πληρωμάτων καὶ ἀδειῶν ἀσυρμάτου. Ἡ ἔδρα του εὑρίσκεται εἰς τὴν διεύθυνσιν 103 Park Avenue, Νέας Υόρκης. Εἰς τὴν αὐτὴν διεύθυνσιν ἐδρεύει καὶ ὁ ἐπίσης 'Αναπληρωτής 'Ἐπίτροπος ἐπὶ τῶν Ναυτιλιακῶν Ὑποθέσεων τῆς Λιβερίας κ. Albert J. Rudieck, μὲ δικαιοδοσίαν ἐπὶ τῆς νηολογήσεως καὶ ὑποθηκέυσεως τῶν πλοίων ως καὶ συναφῶν θεμάτων. Ἡ ἀρμοδιότης τῶν Προξένων ἔγκειται εἰς τὸ νὰ δέχωνται τὰς διὰ πτυχία πληρωμάτων αἵτησις καὶ διαβιβάζουν ταῦτας πρὸς τὸν ἐν Νέᾳ Υόρκη κ. Wordsworth πρὸς ἔκδοσιν τῶν πτυχίων. Εἰς τὴν πραγματικότητα τὸ μόνον τὸ ὄποιον δύναται νὰ πράξῃ ὁ Πρόξενος εἶναι νὰ ἐπικυρώσῃ τὰς ὑπογραφάς τῶν αἰτούντων καὶ νὰ ταχυδρομήσῃ τὰ ἔγγραφα εἰς τὸν κ. Wordsworth διὰ τὴν ἔκδοσιν τῶν πτυχίων.

2) Οἱ Πρόξενοι τῆς Λιβερίας δὲν ἔχουν τὸ δικαίωμα νηολογήσεως Λιβεριανού πλοίου ἢ ἔγγραφης ὑπόθεσης ἐπὶ τοιούτου πλοίου. "Οτι μόνον δύναται νὰ πράξῃ ὁ Πρόξενος εἶναι νὰ δεχῇ τὰ σχετικά μὲ νηολό-

γησιν πλοία ἔγγραφα - αἵτησις καὶ νὰ τὰ ταχυδρομήσῃ εἰς τὸν ἐν Νέᾳ Υόρκη κ. Rudieck πρὸς τὴν οἰκίαν τῆς δεούσης σχετικῆς διαδικασίας. Εἰς περίπτωσιν καθ' ἡν τὸ πρὸς νηολόγησην πλοίου εὑρίσκεται εἰς Πειραιά, ὁ κ. Rudieck ἀποστέλλει πρὸς τὸν ἐν Πειραιεῖ Πρόξενον τὸ ἡδη συμπεπληρωμένο Λιβεριανὸν Πιστοποιητικὸν Νηολογήσεως, ως καὶ τὸ Πιστοποιητικὸν Ἀσυρμάτου πρὸς φύλαξιν καὶ ἀναμονὴν τῶν ὀδηγῶν του, ὅπως τὰ ὑπογράψῃ διὰ λογαριασμὸν του, τὰ χρονολόγηση δεοντῶν καὶ τὰ παραδώσῃ εἰς τοὺς πλοιοκτήτας.

3) Τὰ σχετικὰ μὲ τὰς ὑποθήκας πλοίων ἀποστέλλονται εἰς τὸν ἐν Νέᾳ Υόρκη Γραφεῖον τοῦ κ. Rudieck πρὸς καταχώρισην εἰς τὰ ἀρχεῖα 'Υποθηκῶν. Ἡ ἀρμοδιότης τοῦ Προξένου εἶναι νὰ ἐπικυρώσῃ τὰς ἐπὶ τῶν ἀπαιτουμένων ἀντιγράφων τῶν ὑποθηκῶν ὑπογραφάς. Ἡ μόνη διὰ τὴν ἔγγραφην ὑποθηκῶν ἀρμοδιότης εἶναι τὸν ἐν Νέᾳ Υόρκη γραφεῖον τοῦ 'Αναπληρωτοῦ 'Ἐπιτρόπου τῶν Ναυτιλιακῶν Ὑποθέσεων τῆς Λιβερίας.

Διὰ νὰ κατανοηθῇ ὅτι εἰς τῶν λόγων τῆς ἐπιτυχίας τῆς Λιβεριανῆς σημαίας ως Σημαίας ἐνούσιας εἶναι τὸ γεγονός ὅτι ἡ Λιβεριανή νομοθεσία ἐπενθάλπει τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων ἀρμοδιότητα εἰς χειράς τοῦ Γραφείου τοῦ 'Αναπληρωτοῦ 'Ἐπιτρόπου Ναυτιλιακῶν Ὑποθέσεων τῆς Λιβερίας (ύπὸ τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ ἐν Μονροβίῳ 'Ἐπιτρόπου Ναυτιλιακῶν Ὑποθέσεων τῆς Λιβερίας) καὶ ἀπέκλεισε ἐπὶ τῆς δικαιοδοσίας τῶν Προξένων τὴν οἰσαν δικαιοδοσίαν ἔχουν οἱ Πρόξενοι τοῦ Παναμᾶ.

δρομολογίων θὰ δύναται νὰ καλυφθῇ διὰ τῶν λοιπῶν πλοίων του.

Οἶκοθεν βεβαίως νοεῖται, ὅτι τὸ συμβατικὸν σχῆμα θὰ περιβληθῇ μὲ ἀνάλογον σύστημα ἔγγυοδοσίας τοῦ 'Αναδόχου διὰ τὴν καλὴν ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως, ως καὶ πρόλεψιν ἐκπτώσεως.

"Ἡ Διοίκησις, ἀποβλέπουσα βασικῶς εἰς τοὺς ὄφισταμένους ἀκτοπλοϊκούς ἐφοπλιστάς, τοὺς ὄποιους θεωρεῖ ως τὸν πυρήνα πάστης προσπαθείας ἔξυγιανσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν τῆς Χώρας, θεωρεῖ ἀπαραίτητον καὶ ἀπολύτως χρήσιμον τὸν διάλογον μετ' αὐτῶν ἐπὶ τῶν ἀνάτερων σκέψεων τῆς".

Καὶ αὐτὰ μὲν προτείνονται ὡς πόδες τὸν "Υπουργὸν κ. Παπαδογιάννην εἰς σχετικὸν πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς σημείωμά του, ἐπὶ

ρακτηριστικῶν —χωρητικότης, μεταφορικὴ λιανότης, ταχύτης, ἡλικία— χρειάζεται ἡ κάθε γραμμὴ διὰ τὴν θερινὴν περίοδον τῆς αἰχμῆς καὶ τὴν χειμερινὴν τοιαύτην τῆς μειωμένης κινήσεως. Βάσει τῶν ἐκτιμήσεων αὐτῶν θὰ καθορισθῇ καὶ ἡ πυκνότης τῶν θερινῶν καὶ χειμερινῶν δρομολογίων. Διὰ τὰ κρινόμενα ως ἀκτοτάλληλα πλοῖα ἡ ἀντικατάστασις —ἄμεσος ἢ μετὰ χρόνον τινὰ— θὰ ἐπεβαλλέται.

β) Εἰς τὸν καθορισμὸν τοῦ ναυλολογίου εἰς ἐπίπεδα δυνάμενα νὰ καλύψουν τὰ ἔξοδα κινήσεως, τοὺς τόκους τῶν δανείων, τὰς ἀποσθέσεις καὶ κέρδος τι λογικὸν τοῦ ἐφοπλιστοῦ.

γ) Εἰς τὰς ὑποχρεώσεις ἀνακαίνισεως τοῦ πλωτού ὑλικοῦ, ἐντὸς χρονικοῦ διαστήματος καθοριζόμενου συμβατικῶς διὰ κάθε περίπτωσιν. 'Ο ἐφοπλιστής, στοις δὲν θὰ προήρχεται εἰς τὴν ἀνακαίνισιν τοῦ πλοίου ἡ μεταλλεύσεως μιᾶς γραμμῆς.

δ) Εἰς τὴν παροχὴν χαμηλοτόκων δανείων μακροεστούς ἐξοφλήσεως διὰ τὴν πρόσκτησιν νέων πλοίων καὶ τὴν ἀνακαίνισιν τῶν ὑπαρχόντων.

ε) Εἰς τὴν παραχώρησιν ἀποκλειστικοῦ δικαιώματος ἐκμεταλλεύσεως τῆς κάθε γραμμῆς ἐπὶ διάστημα πολυετές, βάσει μιᾶς προβλέψεως, ἀναδόγως τῶν δαπανῶν κινήσεως, μισθοδοσίων, καυσίμων, ὑλικῶν κλπ.

Καὶ τέλος : στ) Μετὰ τὴν κάλυψιν ὅλων τῶν κενῶν διὰ τὰ ἀπαιτούμενα διὰ τὰς συγκοινωνιακὰς ἀνάγκας δρομολόγια —τὸ θέρος καὶ τὸν χειμῶνα— εἰς τὴν ἀπαγόρευσιν εἰς ὅδου εἰς τὴν 'Ακτοπλοΐαν ἀλλαγῶν πλοίων πλοεύτες, βάσει μιᾶς προβλέψεως, ἀναδόγως τῶν δαπανῶν κινήσεως, δηλαδή, θὰ ἐφαρμοσθῇ πλήρως.

Αὐταὶ, καθ' ἡμᾶς, εἶναι αἱ βασικαὶ προϋποθέσεις, αἵτινες δυνατὸν νὰ μᾶς φέρουν εἰς ἔνα καθεστώς ὁμαλῆς ἐξυπηρετήσεως καὶ ἔξελίξεως εἰς τὴν 'Ακτοπλοΐαν. Τὸ τρίπτυχον, δηλαδή, συγκοινωνιακαὶ ἀνάγκαι, ναυλολόγων, πλοίου - φορέως, δέοντα πρωτανεύση εἰς τὴν σκέψιν καὶ τὰς ἐνεργείας τῶν ἐπιχειρούντων νὰ προσδώσουν εἰς τὸ «πρόβλημα τῆς 'Ακτοπλοΐας τὴν ρύθμισιν.

'Ἐν συντομίᾳ ἀνεπτύχαμεν τὰς προϋποθέσεις, αἵτινες δέοντα νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄφιν.

Δυσκολίας, βεβαίως, θὰ συναντήσῃ ὁ κ. Παπαδογιάννης εἰς τὴν προσπάθειάν του. 'Επιτέλους θὰ τὰς ὑπερηφανίας. "Εχει, ἀλλαγή τε, εἰς τὴν διάθεσίν του διὰ τοὺς πιθανῶν ἀντιδρῶντας ἔνα δόπλον ἀποτελεσματικόν : τὴν 'Επιθεώρησιν τῶν 'Εμπορικῶν Πλοίων. Κινούνται ἡδη εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς γραμμῆς. Καθ' ἡμᾶς ἐπιβεβλημένη εἶναι ὑπὸ ὡρισμένας προϋποθέσεις.

2) Αὐταὶ καὶ συνίστανται : α) Εἰς τὴν ἀπαθέτομενην κατωτέρω :

1) 'Ορθή, κατὰ βάσιν, ἡ προτεινομένη κατὰ τὰς γραμμὰς λύντις. Δύσκολος, ὁλός ὅχι καὶ δύνατος ἡ κοινοπραξία τῶν δύο ἡ τριῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν ὄποιων τὰ σκόφη κρίνονται κατάλληλα διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς κάθε γραμμῆς. Καθ' ἡμᾶς ἐπιβεβλημένη εἶναι ὑπὸ ὡρισμένας προϋποθέσεις.

2) Αὐταὶ καὶ συνίστανται : α) Εἰς τὴν ἀπαθέτομενην κατωτέρω :

Telegrams : NIKAS

Telephones : Offices 5253
5254

Residences : Director - 4456
Manager - 741803

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

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

N. Kassimatis, Ltd.

SHIPPING AGENTS - SHIPCHANDLERS - COLD STORAGE CHAMBERS
EXPORTERS - IMPORTERS

Bankers :

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

LOURENCO MARQUES

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΑΟΡΕΝΤΖΟ ΜΑΡΚΕΣ

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

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

Η ΧΡΟΝΙΑ ΝΟΣΟΣ ΤΗΣ ΛΙΠΟΤΑΞΙΑΣ

ΑΠΟΓΟΗΤΕΥΤΙΚΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ

Παραμένει χρονία, άλλ' οχι και έντελως άθερπτευτος, η νόσος της λιποταξίας, που πλήγηται τόσον βαρέως το έλληνικόν — και έτι μάλλον το έλληνοκτητον — πλοίον. Πρόβλημα πού είς την ούσιαν του δέν άποτελει διαφυγή από το ναυτικόν έπαγγελμα, άλλα προσφυγή είς τούτο πρός διευκόλυνσιν της μεταναστεύσεως είς υπερποντίους, ίδιως, χώρας.

Λόγω της σημασίας της λιποταξίας και των προκαλουμένων είς βάρος των πλοίων μας — άμεσων και έμμεσων — σοδαρών οικονομικών έπιπτωσεων, άλλα και άνωμαλών, έπιχειρούμεν, έπι τη βάσει δεδομένων τινών, να παράσχωμεν μίαν στοιχειώδη άναλυσιν της σημερινής δομής της λιποταξίας.

Τὰ δεδομένα προήλθον ἐκ τῶν ὑπὸ τοῦ 'Υπ. Ν.Μ.Ε. κοινοποιουμένων τακτικῶν πινάκων τῶν κατὰ τὴν διετίαν 1970 καὶ 1971 πειθαρχικῶν τιμωρηθέντων — ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων συμβούλων — 'Ελλήνων ναυτικῶν. Είναι σκόπιμον νὰ προστέλλεται ὅτι τὰ διδόμενα μεγέθη θ ἀ τὰ αὐξηθεῖσαν καὶ τὰ διδόμενα μεγέθη θ ἀ τὰ αὔξηση της, μετά τὴν ἐπέκτασιν τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. καὶ ἐπὶ τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν, τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένων σημασίας.

Τὴν γενικήν εἰκόνα τῶν πειθαρχικῶν τιμωρηθέντων παρέχει ὁ συγκεντρωτικός Πίναξ Α', τὸν ὄποιον καὶ παρασθέτομεν. Διαχωρίζομεν τὸ ἀδίκημα τῆς λιποταξίας ἀπὸ τὰ λοιπὰ πειθαρχικὰ παραπτώματα.

ΠΙΝΑΞ Α'

Πειθαρχικῶς τιμωρηθέντες ναυτικοί

1970 καὶ 1971

Παραπτώματα

Έτος	Λιποταξία	Διάφορα	Σύνολον
1970	908	544	1.452
1971	931	738	1.669
Σύνολον	1.839	1.282	3.121

'Ως πρώτη διαπίστωσις προκύπτει ὅτι οἱ ἀπὸ λιποταξίᾳ πειθαρχικῶν τιμωρηθέντες κατὰ τὰ ἔτη 1970 - 71 'Ελλήνες ναυτικοί ὑ περβατίον τὰ 62,5% τοῦ συνόλου τῶν διαπίστωσις προκύπτει τὸ πειθαρχικόν. 'Άλλα διὰ νόονταν οἱ προσδόκιμοι πειθαρχικοί τιμωρηθέντες τὴν ἐπιθυμητὴν εἰκόναν, θὰ προδώσουν εἰς κατανομὴν καὶ περισσότεραν άναλυσιν τῶν διδόμενων στοιχείων.

ΠΙΝΑΞ Β'

Πειθαρχικῶς τιμωρηθέντες

(1970 - 71) 'Αξ/κοὶ Ε.Ν.

Παραπτώματα

Ειδ.-Βαθμός	Λιποταξία	Λοιπά	Σύνολον
Πλοιαρχοί Α'	1	139	140
» Β'	15	15	30
» Γ'	5	17	22
Σύνολον	21	171	192
Μηχανικ. Α'	1	35	36
» Β'	7	11	18
» Γ'	21	23	44
Σύνολον	29	69	98
Άσυρμ.	7	45	52
Γεν. Σύνολον	57	285	342

Εἰς τὸν πίνακα Β' ἐμφανίζονται τὰ κρούσματα λιποταξίας τῶν ἀξιωματικῶν Ε.

Ν. καί, μάλιστα, κατὰ εἰδικότητας καὶ βαθμούς, διὰ νὰ διαπιστωθῇ ὅτι ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν τιμωρηθέντων πειθαρχικῶν ἀξιωματικῶν Ε.Ν. ποσοστὸν ἄνω τοῦ 16,7% περιεπεσεν εἰς τὸ ἀδίκημα τῆς λιποταξίας. Στοιχεῖον μὴ δυνάμενον νὰ παρέλθῃ ἀπαρατήρητον, λόγω τῆς σημαντικῆς θέσεως καὶ τῶν ηὔξημενων εὐθυνῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου τῶν ἀξιωματικῶν. "Ο, τι, δημος, είναι ἀκατανόητον εἶναι, νὰ παρουσιασθῇ περίπτωσις δροστέτου Πλοιάρχου καὶ Μηχανικοῦ Α' Τάξεως.

ΠΙΝΑΞ Γ'

Πειθαρχ. τιμωρηθέντα κατωτ. πληρώματα

(1970 - 71)

Παραπτώματα

Ειδικότης	Λιποταξία	Διάφορα	Σύνολον
Ναύται	508	272	780
Θαλαμηπόλοι	161	55	216
Λιπανταὶ	132	32	164
Θερμασταὶ	107	22	129
Μάγειροι	61	29	90
Λοιπαὶ εἰδ.	53	151	204
Σύνολον	1.022	561	1.583

Τὴν ἀπογοήτευσιν ἐπιτείνει τὸ ἀνησυχαστικὸν θέαμα τῆς λιποταξίας εἰδικευμένων — καὶ συνεπώς διαθετόντων ὑπολογίσιμον ἐπὶ τῶν πλοίων ὑπηρεσιῶν — ναυτικῶν. Δεδομένου ὅτι ἐπὶ ἐνός πλοίου αἱ θέσεις τῶν ναυτῶν εἴναι πολλαὶ, τὴν μεγάλην συχνότητα κατέχουν οἱ θαλαμηπόλοι. 'Υπολογίζεται ὅτι ἐπονται οἱ ναύται καὶ τοὺς ἀκολουθοῦν οἱ λιπανταὶ καὶ θερμασταί, ἐνῷ οἱ μάγειροι είναι διλγαριθμότεροι καὶ οἱ λοιπαὶ εἰδικότητες (ναύκλαιροι, ξυλουργοί, ἀρχιθερμασταὶ κλπ.) ἀφίστανται αἰσθητῶς τῶν προηγουμένων εἰδικοτήτων. Σημειούμενον, μόνον, ὅτι μεταξὺ τῶν «λοιπῶν εἰδικοτήτων» εἶναι καὶ οἱ «ἡλεκτρολόγοι», οἱ — προφανῶς — κεκτημένοι φυλλάδιοιν ναυτικοῦ. Οὕτω ἐπὶ συνόλου 25 τιμωρηθέντων, οἱ 15 ὑπέπεσαν εἰς τὸ ἀδίκημα τῆς λιποταξίας, ἀφιθμός οὐχὶ εύκαταφρόνητος.

ΠΙΝΑΞ Δ'

Πειθαρχικῶς τιμωρηθέντες (1970 - 71)

Δόκιμοι 'Αξ/κοὶ Ε.Ν.

Παραπτώματα

Ειδικότης	Λιποταξία	Διάφορα	Σύνολον
Δόκ. Πλοιαρχ.	8	1	9
» Μηχαν.	122	115	237
Σύνολον	130	116	246

G. ANTIPAS

MARINE CONSULTANT — OWNERS'

REPRESENTATIVE

TEL. PERTH 955485

HEATHER RD

ROLEYSTONE

W. A. 6154

"Ο, τι πρέπει νὰ ἐμβάλῃ εἰς σοφαράς ἀνησυχίας είναι, ἀσφαλῶς, τὰ δεδομένα τοῦ πίνακος Δ'. Είναι, τῶν ὄντων, ἔξαιρετικῶν τὸ φαινόμενον νὰ λιποτακτῆς ἔνας ἀφιθμός ἔξ 122 δοκίμων πλοίων Μηχανικών. Είναι ἀναγκαία εἰδική ἐρευνα διὰ νὰ ἔξακριβωθῇ πόσοι ἐκ τῶν δραπετῶν προέρχονται ἀπὸ τὰς Δημοσίες Σχολαὶς καὶ ποὺ ὄφειλονται τὰ αἰτία τῆς λιποταξίας, διότι ἀν τὸ ποσοστὸν τούτο εἶναι ὑπολογίσιμον, θὰ χρειασθῇ νὰ ἔξαλειφθῇ ἡ αἰτία ἀπὸ τῆς εἰς τὰς Σχολαὶς φοιτησεως αύτῶν.

ΠΙΝΑΞ Ε'

Πειθαρχικῶς τιμωρηθέντες ἀνειδίκευτοι

(1970 - 71)

Παραπτώματα

Κατηγορία	Λιποταξία	Διάφορα	Σύνολον
Βοηθ. Θαλαμ.	269	102	371
Ν) παιδες	161	133	294
Καθαρισταὶ	158	74	232
Βοηθ. μαγ.	42	11	53
Σύνολον	630	320	950

'Εὰν οἱ δραπετές δοκίμοι μηχανικοὶ δὲν προέρχονται ἀπὸ τὰς Δ.Σ.Ε.Ν., τότε καὶ ὁ Πίναξ Δ' ἐπιβεβαιώνει τὸν πίνακα Ε' καὶ ἀμφότεροι ὑπογραμμίζουν ὅτι αἰτία τῶν λιποταξίων εἶναι ἡ ἐπιθυμία τῶν νεοπροσερχόμενων εἰς τὸ πλοίον ὡς χρυσὴν — ἀνευ περβολῆς — γέφυραν μεταναστεύσεως εἰς ὑπερποντίους χώρας.

ΠΙΝΑΞ ΣΤ'

Χώραι πραγματοποιήσεως λιποταξίων

Έτη Η.Π.Α. Αύστραλία Καναδᾶς 'Αλλαχού			
1970	495	81	81
1971	481	79	57
Σύν.	976	160	138
			565

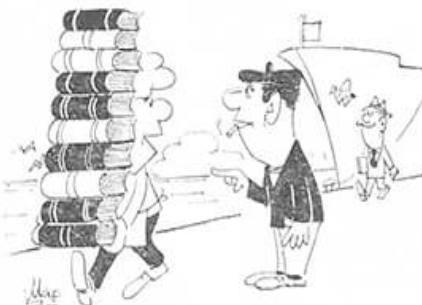
'Επὶ κεφαλῆς τῶν προτιμωμένων ὑπὸ τῶν λιποτακτῶν χωρῶν ἔρχονται αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαις τῆς Ἀ'Μερικῆς μὲ ποσοστὸν 53,1% καὶ ἀκολουθεῖν ἡ Αύστραλία καὶ ὁ Καναδᾶς. Δεδομένου ὅτι αἱ τρεῖς αὗται χώραι συγκεντρώνουν τὰ 60% τοῦ δόλου ἀσιθιοῦ τῶν δραπετῶν καὶ εἴναι χώραι κατ' ἔξοχην ἐπιθυμηταὶ ὑπὸ τῶν 'Ελλήνων μεταναστῶν, ἐπιβεβαιοῦται καὶ ἀπὸ τοῦ πρίσματος τούτου ἡ διαπίστωσις ὅτι ἡ λιποταξία εἶναι ἡ δόδια πρὸς τὴν μετανάστευσιν τῶν νεαρωτέρων — σχετικῶς — 'Ελλήνων.

Λόγω τῶν — τόσων γνωστῶν, ὡστε περιττεύει ἡ ἐπανάληψη αύτῶν — δυσμενῶν εἰς βάρος τοῦ ἀλληλονοτήτου πλοίου πειθαρχικῶν περιπτώσεων ἐπὶ τῆς μορφῆς, τὴν δοποῖσαν διατηρεῖ τὸ ἀδίκημα τῆς λιποταξίας, εἶναι ἐπιθεβαιοῦται καὶ ἀπὸ τοῦ πρίσματος τούτου τὴν διαπίστωσις ὅτι ἡ λιποταξία εἶναι ἡ δόδια πρὸς τὴν μετανάστευσιν τῶν κρούσματων εἰς τὰ δρίσια τῶν ἀδερφαπέτευτων μόνον πειθαρχικῶν.

Μίσ άναδρομική ἐρευνα εἰς τὰ στοιχεῖα τῶν ἐπὶ λιποταξίας πειθαρχικῶν τιμωρηθέντων κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν (1961 - 1971), μὲ πρόεκτασιν ταύτης ἐπὶ τῆς διακριβώσεως τῶν πειθαρχικῶν ἐκείνων, αἱ ὀποῖαι ἀφοροῦν αἱ εἰς ναυτικούς καταγγελθέντας ἐπὶ λιποταξία, β) εἰς δόσους ἐτιμωρήθησαν πειθαρχικῶν ὡς δραπετέται, γ) τοὺς τιμωρηθέντας ποινικῶν ή ἀπολλαγέντας καὶ δ) ἐπανερχόμενους ἐκ τῶν ἀντιτέρων (β καὶ γ) εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, θὰ ἔδιδεν τὴν ἀκριβῆ διάστασιν τῆς λιποταξίας καὶ θα παρέμει τὸν δείκτη πρὸς ληψιν τῶν ἐπιβαλλομένων διοικητικῶν ή ὄλων μέτρων.

ΤΟ ΧΙΟΥΜΟΡ ΤΗΣ ΠΛΩΡΗΣ

ΤΟΥ ΣΥΝΕΡΓΑΤΟΥ ΜΑΣ κ. ΜΑΡ. ΖΗΤΗ



— Τσελεμεντέδες;
— Οχι... έδεσματολόγια!!!



— Ήσυχης Άναστρας;
— Στήγη... βήγε... τουριστική!!!



— Και στέπα! Ηρώτα ξανά χέρι... μίνιο γιά
νά πάση ή βαρή την αύγανη!!!

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΑΡΑΪΒΙΚΗΝ

Κύριε Διευθυντά,

Άναφέρομαι εἰς τὸ ἐμπεριστατωμένο ἄρθρο τοῦ συνεργάτη σας κ. Κ. Δούκα, στὸ προηγούμενο τεῦχος σας, σχετικὰ μὲ τὶς κρουαζιέρες τῶν ὑπερωκεανίων μας στὴν Καραϊβικήν.

Ἐπειδὴ ἔτυχε νὰ συμμετάσχω καὶ ἐγὼ μὲ τὴν οἰκογένειά μου σὲ μιὰ τέτοια κρουαζιέρα στὸ τέλος τοῦ 1971, θὰ ηθελα νὰ πῶ διο λόγια.

Πλοίο μου ήταν τὸ «Ρομάντζα», ἀλλὰ στὰ 12 λιμάνια ποὺ ἐπισκεψιες μέσα σὲ 14 ἡμέρες, συναντήσαμε καμμιὰ ντουζίνα Ἑλληνικά κρουαζιέροπλοια. Ἀπό τὸ «Βασίλισσα Αννα Μαρία» μέχρι τὸ «Στέλλα Μαρίς». «Ολα τὰ μεγέθη, μικρά καὶ μεγάλα.

Αισθάνθηκα πολλὲς φορὲς περήφανος σὰν «Ἑλληνας βλέποντας σὲ λιμάνια, ἀπὸ τὰ πέντε κρουαζιέροπλοια ποὺ ήταν ἕκει, τὰ τέσσερα νὰ είναι Ἑλληνικά. Αισθάνθηκα συγκίνηση σὰν ἔβλεπα σὲ λιμάνια ποὺ δὲν μποροῦσαν νὰ πέσουν διπλά, νὰ πηγαίνουν καὶ νάρχωνται οἱ βενζινάκατες τῶν κρουαζιέροπλοιών μας καὶ ἡ γολανόλευκη περήφανη καὶ τεραστία σὲ μέγεθος, νὰ κυματίζῃ στὴν πρύμνη τους.

Μά ἔβλεπα καὶ τὰ ξένα κρουαζιέροπλοια, μερικὰ ποὺ ἀνέφερε ὄνομαστικῶς ὁ συνεργάτης σας, ιδιαίτερα τὰ κατακαΐνουργια νορθγεζίκα μὲ τὶς ὑπερμοτέρες γραμμές καὶ ἀναρωτιώμουσα, γιατὶ οἱ ἐπιβάτες τῶν Ἑλληνικῶν είναι τόσο ἐνθουσιασμένοι καὶ δῆλοι ἔτοιμοι νὰ ξαναπροτιμήσουν τὸ Ἑλληνικό, ἀπὸ τὸ φανταχτερὸ νεότευκτο νορθγεζίκο ἢ γερμανικό;

Μά τὴν ἀπάντηση τὴν βρήκα μόνος μου καὶ γιὰ τοῦτο σᾶς γράφω, γιὰ νὰ τὸ διαβάσουν δὲν οἱ «Ἑλληνες καὶ ναυτικούς — τοὺς ναυτικούς μας κατὰ παράδεσιν σημειωτέον ἀ-

κιποπλοίοικούς — ποὺ βρίσκονται 3-4 μῆνες τὸν χρόνο στὴν Καραϊβική. Είναι τὸ φιλότιμο ποὺ τὰ βγάζει πέρα. Οἱ καμαρόποι θυσία θὰ γίνουν γιὰ νὰ προλάβουν κάθε ἐπιθυμία τοῦ δύνατολου ἐπιβάτη. «Ενα παράπονο εἶχαν οἱ ἐπιβάτες τοῦ «Ρομάντζα»: «Οτι οἱ καμαρόποι τοὺς κατέβαζαν μούτρα διὰ τοὺς ἔλεγον πώς δὲν ηθελαν δόλιο φαγητό. Οἱ καμαρόποι βλέπετε, τοπαιρων πολὺ πρωταπικό τὸ θέμα τοῦ φαγητοῦ. Μά τι νὰ πῶ γιὰ τοὺς Αξιωματικούς καὶ ιδιαίτερα τὸν Καπετάνιο. «Ολούς τοὺς Καπεταναίους ποὺ συναντούσαν στὰ διάφορα νησιά κάθε μέρα, ζειχνιζαν προσωπικό ἐνδιαφέρον γιὰ νὰ μὴν χαλάσουν καὶ τὸ πιὸ μικρὸ ταχηράκι τοῦ ἐπιβάτη. Εὐγενέστατοι, προθυμότατοι, χαμογελαστοί, ἄψογοι μὲ τὴν στολὴ πάντα, καὶ πολύγλωσσοι.

Μά θὰ ήμουν δίδικος ἀν δὲν ἔλεγα δύο λόγια καὶ γιὰ τοὺς Πλοιοκτήτες, ποὺ εἶχαν τὸ μεγάλο θάρρος νὰ στείλουν τὰ καρέδια τους τόσες χιλιάδες μίλια μακριά ἀπὸ τὶς δικές μας θάλασσες καὶ νὰ συναγωνιστοῦν τὰ ξένα. «Ἡ φυσαγωγία τῶν ἐπιβατών τὰ Ἑλληνικά κρουαζιέροπλοια είναι ἀπαράμιλλη. Τὰ βαπτόρια, ιδιαίτερα τοῦ κ. Χανδρῆ, φημίζονται. Ξεχωριστές ὄρχηστρες καὶ «Καμπαρέ» κάθε βράδυ. Ἀλλὰ οἱ «πειρατικὲς βραδιές» μὲ τὸν μονόφθαλμον καμαρόποιους, οἱ «Ἑλληνικὲς βραδιές» μὲ τὶς Ἑλληνικὲς στολές καὶ τὰ ωραιότατα Ἑλληνικά φαγητά καὶ γλυκά, δὲν αὐτά καὶ δόλια πολλὰ ἔκαναν τὰ Ἑλληνικά κρουαζιέροπλοια νὰ ξεχωρίζουν καὶ μὲ φανατισμὸ νὰ υποστηρίζωνται ἀπὸ τὸν Αμερικανὸ καὶ τὸν Εύρωπον ἐπιβάτη, ποὺ πετά 8-9 δρες ὥς τὴν Καραϊβική γιὰ νὰ πιάσῃ τὸ βαπτόριο του καὶ νὰ δημιουργήσουν αὐτὸ τὸ «εξ λαγικό θαῦμα τῆς».

Μετά τιμῆς
Ν. Σ. Β.

Λουδίνον 16 Μαρτίου 1972

Φροντιστήριον Ε.Σ. "ΠΟΣΕΙΔΩΝ"

Διὰ Πλοιάρχους Α-Β-Γ

ΠΡ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΜΗΛΙΑΡΕΣΗ

ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ 2 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΔΕΙΑ Π. ΞΗΝΤΑΡΑ

Τὸ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΟΝ ίδρυθεν τὸ 1934 ὑπὸ ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΜΗΛΙΑΡΕΣΗ συνεχίζει τὴν λαμπρὰν σταδιοδομίαν του προετοιμάζον τοὺς ὑποφηφίους Πλοιάρχους Α — Β — Γ μὲ σύστημα, ἀκρίβειαν καὶ πλουσίσιν ὥλην προβλημάτων Ναυτικῶν Υπολογισμῶν, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἀπόλυτον ἐπιτυχίαν μέχρι καὶ τῶν τελευταίων ἔξετάσεων, κατὰ τὰς ὅποιας ἐπὶ 100 ὑποψηφίων ούδεις ἀπερρίφθη εἰς Ναυτικὰ Μαθήματα.

Τὴν ἐπιτυχίαν μας ἐγγυῶνται οἱ πλεῖστοι Πλοίαρχοι πάσης τάξεως, οἵτινες ὑπῆρξαν μαθηταὶ μας.

‘Απὸ 1-4-72 θὰ λειτουργήσῃ Τμῆμα ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ διὰ τὰς προσεχεῖς ἔξετάσεις ΙΟΥΝΙΟΥ — ΙΟΥΛΙΟΥ 1972.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ — ΕΓΓΡΑΦΑΙ ἐκ τῆς Διευθύνσεως καθ’ ἐκάστην 9-14 καὶ 18-20 Βασ. Γεωργίου 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ.

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΓΙΑΝΝΗ ΦΥΤΡΑ

ΕΠΕΙΣΟΔΙΟΝ ΝΟ 2

Τὰ παθήματα δὲν γίνονται μαθήματα. Δὲν ἥρκεσε διὰ τὸν Ο.Λ.Π. τὸ πάθημά του εἰς τὴν περιπτώσιν τῆς ἀνελκύσεως τοῦ «Ἀγαμέμνων», ὅπότε τὰ ἐνδεκάμισυ ἑκατομμύρια κατεβλήθησαν, ἀλλὰ δὲν εἰσεπράχθησαν εἰσέτι. Καὶ ίδοι, προηγούμενον, δεύτερον, τώρα : 'Ο Ο.Λ.Π. διὰ νὰ εἰσπράξῃ 70.000 δρ. ὑποχρεούται νὰ καταβάλῃ εἰς τὸν ὀφειλέτην του ποσὸν 3.700.000 δρ.!

'Η ιστορία δημοσία αὐτῇ ἀξίζει νὰ ἀναφερθῇ ἐν λεπτομερείᾳ.

'Ο 'Οργανισμὸς εἶχε προβῆ εἰς κατάσχεσιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ «Παντελῆ», τῶν ἀδελφῶν Φουστάνου, διὰ χρέος τῆς ἑταιρίας ἀνερχόμενον μολίς εἰς 70.000 δρ. 'Ο σχετικὸς πλειστηριασμὸς εἶχεν ἀναδηληθῆ κατ' ἐπανάληψην, ἀλλὰ πρὸ ἡμερῶν, ὃ πλειστηριασμὸς διενηργήθη εἰς τὰ 'Αμπελάκια, διχῶς δημοσίας εἰς τὸν Ο.Λ.Π. νὰ παρισταται. Τὸ διατί εἶναι ἀκόμη ἀγνωστον. 'Ἐπισήσης, ἀγνωστος τοι γυγάντει καὶ ὁ λόγος δὸποιος ἔξαρθσης τὸν Ο.Λ.Π. εἰς δημοπράτησην πλοίου, διὰ τόσον εὐτελές ποσόν.

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ ἀξία τοῦ πλοίου καθαρίσθη εἰς 3.000.000 δρ., ὑπὸ τῆς πλοιοκτητηρίας, ἀνεύ δημοσίας γνωματεύσεως τοῦ ναυπηγικοῦ τμῆματος τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ, βεβαίως, δὲν εὑρύνεται διὰ αὐτὸν ἡ ἑταιρία. Εἰς τὴν προκήρυξιν τοῦ πλειστηριασμοῦ ὑπῆρχεν δὸρος δημοπράτησης τὸν Ο.Λ.Π. εἰς δημοπράτησην πλοίου, ὃ «Παντελῆ» κατακυροῦται ὑπὲρ τοῦ Ο.Λ.Π.

Καὶ ἔγένετο ὃ πλειστηριασμὸς καὶ οὐδεὶς ἐνδιαφερόμενος παρουσιάσθη. 'Ο δὲ δικαστικός κλήτηρος οὐδένα ἐκ τοῦ Ο.Λ.Π. ἀνεύρε διὰ νὰ δινηθῇ νὰ μεταπλάσῃ τὸν διαγνωσμόν, μετὰ τὴν τροπήν τὴν ὅποιαν εἶχε λάβει. 'Η-ναγκάσθη, λοιπόν, νὰ κατακυρώσῃ ὑπὲρ τοῦ ἀτυχοῦς 'Οργανισμοῦ, τὸν 'Παντελῆ τῶν 3.000.000 δρ.!!.

Φυσικά, οἱ ἀδελφοὶ Φουστάνου ἔσπευσαν τὴν ἐπομένην εἰς τὸν Ο.Λ.Π. διὰ τὴν εἰσπράξιν τῶν 3.000.000 καὶ τὴν καταβολὴν τῶν 70.000 δραχμῶν.

Τότε ἐπεδείχθη τὸ ἐνδιαφέρον τῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ο.Λ.Π. δοτῖς καὶ κατεβύγειν εἰς τὰ δικαστήρια, τὰ ὅποια ἀπεφάνθησαν διὰ τὸ πλοίον κατεκυρώθη εἰς τὸν Ο.Λ.Π. καὶ οὗτος ὑποχρεούται εἰς τὴν καταβολὴν τῶν 3 ἑκατομμυρίων. 'Ο Ο.Λ.Π. προσέφυγεν εἰς τὸ 'Ἐφετεῖον, τὸ ὅποιον ἀπεφάσισεν διὰ τοὺς κακῶς κατεκυρώθη τὸ πλοίον ὑπὲρ τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ οὗτος δὲν ὑποχρεούται νὰ πληρωσῇ. 'Ἐν συνεχείᾳ δὲ 'Αρειος Πάγος ἀναιρεῖ τὴν ἀπόφασιν τοῦ 'Ἐφετεῖος, ὅπότε παρασένει ἐν Ισχύι τὸ πρωτόδικος ἀπόφασις, ἡ διοίσις ὑποχρεώνει τὸν Ο.Λ.Π. εἰς τὴν καταβολὴν τῶν χρημάτων.

Κατόπιν τούτων ὁ Ο.Λ.Π. ἐκάλεσε τοὺς ἀδελφοὺς Φουστάνου, ἀπὸ τοὺς ὅποιους ἔζητησε συμβιδασμόν, ἀλλὰ φυσικά οἱ πλοιοκτήται ἐπιμένουν εἰς τὴν λῆψιν τῶν χρημάτων των, τὰ ὅποια, ἐν τῷ μεταξύ, ἀνήλθον εἰς 3.700.000 δρ.

'Ἐν τέλει, ἡ Διοίκησις τοῦ 'Οργανισμοῦ προέδρη εἰς μίαν ἔνορκον διοικητικὴν ἔξετασιν, διὰ τὸν καταλογισμὸν εύθυνῶν καὶ παραλλήλων ἀπεφασίσθη ἡ ὑποβολὴ ἀναγνωριστικῆς ἀγωγῆς πρὸς ἐνδεχομένην ἐπίλυσιν τοῦ θέματος.

Σημειωτέον διτο, τὸ πλοίον, ὡς «σκράπη», δὲν δύναται νὰ «πιάσῃ» πλέον τῶν 200.000 δραχμῶν! Είναι δὲ καὶ ἡμιβυθισμένον καὶ θά ἀπαιτηθοῦν σοβαροὶ δαπάναι ἀνελκύσεως του, ἔκτος ἔκεινων τῶν ἀσφαλίστρων!..

Η ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΙΣ

Βελτιωμένους τρόπους καὶ μεθόδους ἔξυπηρτήσεως τῆς Ναυτιλίας, ἔπιθυμει νὰ ἐφαρμόσῃ τὸ Κεντρικὸν Λιμεναρχεῖον Πειραιῶς καὶ ἡρχισε τὴν λῆψιν σειρᾶς μέτρων. Πρῶτον ἐκ τῶν μέτρων αὐτῶν είναι τὸ τῆς ἑπαρκούς ἑκπρωταρχῆσεως τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων κατὰ τὴν τακτοποίησιν διαδρομῶν θεμάτων, λίσια σοβαρῶν, διότι συνήθως ἀμύστακοι παῖδες ἐμφανίζονται ὡς ἑκπρόσωποι εἰς τὸ λιμεναρχεῖον, διαπεπιστευμένοι διὰ τὴν συζήτησιν καὶ ἐπίλυσιν πολυπλόκων ναυτιλιακῶν ζητημάτων, ἀτινα ἀφοροῦν τὴν οικονομικὴν κατάστασιν τῆς ἐπιχειρήσεως ἢν ἑκπρωταρχοῦ, ὡς καὶ τὴν γενικωτέραν λειτουργίαν ταυτῆς.

Διεπιστώθη, συγκεκριμένως, διτο διὰ τὴν ἐλευθερωτονίαν πλοίων, διαποτίσεις ἀπόπλου, ναυτολογίεσις ἡ ἀπόλυτεσις, λήψιν ἀδείας ἀναχωρήσεως πληρωμάτων διά τὴν ἀλλοδαπήν, παρακολούθησην διαφόρων ὑποθέσεων ἀνακρίσεων διὰ ἀτυχήματα κλπ., παρουσιάζονται ἐνιστοῦνται τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν πρακτόρων ἀτομοῖ τηλείας ἀπό 15 - 18 ἑτάν. 'Οι εἰκός, διὰ μέρους αὐτῶν χειρισμὸς διαφόρων θεμάτων, δὲν είναι διαστήκων, δὲν χαράσσεται εὐθὺς ἔξ αρχῆς ἡ ὄρθη κατεύθυνσις πρὸς ἐπίλυσιν αὐτῶν, ἡ ἐγένετο παράστασις καὶ ἡ ὑποστήριξις τῶν αἴτημάτων ἡ ἡ πλήρης γνώσις αὐτῶν δὲν είναι ἡ ἀνεδειγμένη, διστούσιον σπανίας πάντα ταῦτα νὰ ἀποδεινούν εἰς βάρος τῆς καλῆς ἐξυπηρετήσεως τῶν συμφερόντων τοῦ πλοίου. Εἰς αὐτὰ προστίθεται καὶ ἡ ἔξ ἀλειφεώνες σοβαρότητος καὶ λόγω ἐπιπολαιότητος δημιουργία πολλάκις ζητημάτων μετά κατωτέρων ὄργανων τῆς ὑπηρεσίας τοῦ Λιμεναρχεῖον. Τὸ θέμα ἔχει σημασίαν, ἐπίσης καὶ διοίσι παρουσιάζονται εἰς τὰς ἑταιρίας ἀνύπαρκτοι διστούσιοι εἰς τὰς διαδικασίας διὰ τούς αὐτούς, διὰ λόγους εὐνοήτους.

Εἰς εἰδικὴν ἔγκυλον τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχεῖον, ἀναφέρεται διτο ἡ ὄρθη τῆς διαδικασίας ὑποδοχῆς καὶ ἀπόπλου τῶν πλοίων οὐδεμίᾳ διαπάντα ἀκόμη, διὰ λόγους εὐνοήτου.

Καὶ παρατίθενται εἰς τὴν ἔγκυλον λεπτομερῶς αἱ διαδικασίαι καὶ ἡ ἀρμοδιότητα ὑπηρεσία πρὸς ἣν δέονταν νὰ ἀπευθύνωνται οἱ ἐνδιαφερόμενοι.

Υπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχεῖον μελετάται ἡ λῆψις μέτρων προκειμένου νὰ ἐπιτευχθῇ προστήκουσα ἑκπρωτησης τῶν ναυτι-

λιακῶν ἐπιχειρήσεων. Μελετᾶ, συγκεκριμένως, νὰ παραδέχεται εἰς τὸ μέλλον ὡς νομίμους ἑκπρωτώπους τῶν ἐφοπλιστῶν, τοὺς φέροντας εἰδικὴν ἔξουσιοδότησιγ καὶ οὐτοὶ ἐφ' ὅσον ἔχουν συμπληρώσει τὸ 21ον ἔτος τῆς ἡλικίας των.

ΕΡΓΑ ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

Σειρὰ νέων ἔργων ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλου τοῦ Ο.Λ.Π. συγκεκριμένως :

• 'Η κατασκευὴ κτιρίου Ἐλέγχου παρὰ τὴν εἰσόδον τοῦ Ντόκ 3 προϋπολογισθείσης δαπάνης 300.000 δρ.

• 'Η κατασκευὴ ἐνός λυομένου μεταλλικοῦ ὑποστέγου διαστάσεων 50 X 120 μ. εἰς περιοχὴν Κεραπούρου διὰ τὰς αὐτάγκας τῆς 'Εκμεταλλεύσεως καὶ ἔξουσιοδοτεῖ τὸν κ. Γενικὸν Διευθυντὴν διτος ἀποφασίση περὶ τῆς ἀκριδούς θέσεως καὶ τοὺς τρόπους κατασκευῆς τοῦ ἐλόγῳ ὑποστέγου μετὰ νέαν μελέτην τοῦ θέματος βάσει τῶν κατὰ τὴν συζήτησιν ἀναπτυχθέντων. 'Εγκρίνει, ἐπίσης, πιστωσίν 10.000.000 δρ.

• 'Η ἐκτέλεσις τῶν κάτωθι ἐργασιῶν, αἵτινες κρίνονται ἐπειγούστης φύσεως, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς ηγεμόνης τουριστικῆς κινήσεως κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον, ητοι :

1. 'Οδικῆς διαμορφώσεως καὶ μετατροπῆς τῆς περιφράξεως εἰς τὸ τμῆμα μεταξὺ τοῦ Κεντρικοῦ 'Επιβατικοῦ Σταθμοῦ ('Αγίου Νικολάου) καὶ προβλήτος III, προϋπολογισμοῦ 800.000 δρ. περίπου, διὰ τῆς ἐνεργείας ἐργολαδίας N. Μπούχαλη κατ' ἐπέκτασιν καὶ μὲ τὰς τιμὰς αὐτῆς.

2. 'Η κατασκευὴ Γραφείου Πληροφοριῶν (περίπτερον ἔξ ἀλούμινον ὑαλόφρακτον) πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν διακινουμένων ἐπιβατῶν καὶ διὰ τῶν ἀλλοδαπῶν, παρὰ τὴν ἀρχὴν τοῦ κρηπτιδώματος 'Αργοσαρωνικοῦ, ἐναντὶ τῆς θέσεως τοῦ κατεδαφισθέντος ὁραλογίου, προϋπολογισμοῦ 200.000 δρ. περίπου.

3. Τεσσάρων φυλακίων Τελωνείου (ἥτοι δύο εἰς τὴν έξοδον ἐπιβατῶν προβλήτος III ἐν εἰς τὴν έξοδον φορτηγῶν αὐτοκινήτων προβλήτος III καὶ ἔν εἰς τὸν Κεντρικὸν 'Επιβατικὸν Σταθμὸν) δημοια μὲ τὰ περίπτερα τὰ κατασκευασθέντα εἰς τὴν πόλιν τοῦ Πει-

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

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

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

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935
GENERAL SHIP CHANDLERS

Γενικὸς Διευθυντής: 'Ιωάννης Δ. Μπαμπαλετάς
Διευθυντής: Γεράσιμος Θωμάτος

'Αντιπρόσωποι: 'Ιωάννης Βλαχοστέργιος
Κων/νος Χριστόπουλος Τηλ. 976.480

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:
ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

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

ΣΚΕΨΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ἐπί τοῦ λιμενεργατικοῦ θέματος τοῦ Πειραιῶς

'Υπό τὸν ἀνωτέρω τίτλον καὶ μὲν ιδιαίτερα κεφάλαια :

Τὸ ιστορικὸν τῆς καθιερώσεως τοῦ συστήματος.— 'Η ἐπὶ ἡμερομισθίῳ καὶ κατ' ἀποκοπὴν ἔργασίᾳ.— Αἱ συνθέσεις τῶν δόμοχειριῶν.— 'Η τεχνολογικὴ ἔξελιξις τῶν μεταφορῶν.— Πλοῖα Λάς, Κοντέινερς, Ρόλλ οφ Ρόλλ ὅν κλπ.— Τὰ μοναδιτοιμένα φορτία.— 'Ο μηχανικὸς ἔξοπλισμὸς καὶ αἱ ἀποδόσεις.— Αἱ συχναὶ ἀνωμοδίαι εἰν τῷ λιμένι.— Τὸ πολυάριθμον καὶ πολυώνυμον τῶν ἐπαγγελματικῶν 'Οργανώσεων τῶν ἐν τῷ λιμένι ἀπασχολουμένων.— Τὸ θέμα τῶν συνθέσεων, ἀποδόσεων καὶ ἀμοιβῆς ὑπὸ διαιτησίαν.

'Ελήφθη μελέτη τοῦ κ. Σ.Π. ΑΘΑΝΑΣΟΥΛΙΑ, τὴν ὁποίαν θὰ δημοσιεύσωμεν, ὀλόκληρην, εἰς τὸ προσεχές μας τεῦχος καὶ τοῦτο ἵνα μὴ δισκοπῇ ἡ ἐνότης τοῦ θέματος. Τὸ τελικὸν συμπέρασμα τῆς μελέτης περὶ ὑπαγωγῆς τοῦ θέματος τῶν συνθέσεων, ἀποδόσεων καὶ ἀμοιβῆς ὑπὸ διαιτησίαν, παρουσιάζει μίαν πρωτότυπην πρότασιν, ή ὅποια, ἐνδεχομένως, δεκτὴ γενομένη, νὰ λύσῃ τὸ ἀκανθώδες θέμα τῆς ἐν τῷ λιμένι ἔργασίας.

ραιῶς πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ ἔξωραίσμου τῆς περιοχῆς πέριξ τῶν ἐπιβατικῶν σταθμῶν 'Αγ. Νικολάου, προϋπολογισθείστης δαπάνης 100.000 δρχ. περίπου.

● 'Εγκρίνει τὴν ὑποβληθεῖσαν μελέτην τοῦ ἔργου «Κατασκευὴ δύο μεταλλικῶν ὑποστέγων εἰς τὴν περιοχὴν Ντόκ 3», προϋπολογισμοῦ 13.000.000 δρχ. καὶ ἐντέλλεται τὴν δημοπράτησιν τοῦ ἐν λόγω ἔργου, τὸ δυνατὸν ταχύτερον διὰ δημοσίου μωστικοῦ μειοδικοῦ διαγωνισμοῦ.

● 'Ενέκρινε πίστωσιν 6.772.800 δρχ. διὰ τὴν προμήθειαν 21 αὐτοκινήτων, διαφόρων τύπων.

ΑΠΟΚΟΜΙΔΗ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ

'Η ἐν ὅψει τουριστικὴ κίνησις, λίαν πήξημένη προβλεπομένη δι' ἔφετος, προεκάλεσε τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ νέου, Κεντρικοῦ Λιμενάρχου, πλοιαρίου κ. Ματθαίου Στεφανάκη, διόποιος συνειργάσθη μὲ τοὺς λογπούς παράγοντας τοῦ λιμένος καὶ κυρίως μὲ τὸ Ο.Π., διὰ τὸ θέμα, εἰδικώτερον, τῆς πληρεστέρας καθαριότητος τοῦ λιμένος. Τὰ ἀποτελέσματα ὑπῆρχαν ἀγαθά. 'Εκ τοῦ Ο.Π. ἐδόθη ἐντολὴ εἰς τὸν ἔργολάθον καθαριότητος τοῦ λιμένος, δημοσίας ἡ φορτηγίς του παραλαμβάνη ἐκ τῶν εἰσπλεόντων πλοίων, τὰ ἀπορρίμματα καὶ περιέρχεται δις τῆς ἡμέρας, τὰ ναυλο-

χούντα εἰς τὸν λιμένα σκάφη, διὰ τὸν αὐτὸν σκοπὸν. Τὰ ἀπορρίμματα θὰ ἀπορρίπτωνται εἰς τὴν ἔρημὴν διὰ φορτηγῶν αὐτοκινήτων.

Βεβαίως, ὑπῆρχαν καὶ ἀντιδράσεις. 'Η Εινώσις 'Εφοπλιστῶν 'Επιβατηγῶν Πλοίων διετύπωσεν ἔγγραφως τὸν ισχυρισμὸν διτι, ἡ ρύπανσις τοῦ λιμένος δὲν προκαλεῖται ἀπὸ τὰς μικρὰς ποσότητας σκουπιδιῶν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, ὀλλὰ ἀπὸ τὰ ἀκάθαρτα πετρέλαια τῶν δεξαμενοπλοίων. Καὶ ἐν κατακλεῖδι δὲν ἔθεωρον ὡς ἀναγκαίαν τὴν τιμολόγησην τῆς ἀποκομιδῆς τῶν ἀπορριμμάτων, διότι τούτο θὰ ἐσήμαινεν καθημερινὴν ἐπιβάρυνσιν τοῦ πλοίου.

Εἶχαν σπεύσει, ἐν τῷ μεταξὺ αἱ 'Εινώσιες τῶν λεμβούχων καθαριστῶν πλοίων τῶν λιμένων Πειραιῶς, Κερατσίνιου, Περάματος καὶ 'Ελευσίνος νά τέθεσσον υπ' ὄψιν τῶν δρμοδίων ἔνο εἰδικόν, διὰ τὰ ἀπορρίμματα, τιμολόγιον, τὸ ὄποιον καθώριζε τὰ ἔξης τέλη :

Πλοῖα φορτηγά ἀπὸ 500 - 2.000 κόρους 100 δρχ., δι' ἔκαστην ἡμέραν καὶ ἀπὸ 2.100 κόρων καὶ ἀνά 200 δρχ. καθ' ἡμέραν.

Πλοῖα ἐπιβατηγά φέροντα ἐπιβάτας ἀπὸ 2.000 - 5.000 κόρους, 300 δρχ. ἡμερησίων. 'Επιβατηγά τῶν 5.100 κόρων καὶ ἀνά 500 δρχ. 'Υπερωκάνιτα 1.500 δρχ. διὰ διάθεσιν φορτηγίδος καθ' ὅλην τὴν ἡμέραν. Δι' ὅλα τὰ ἀκτοπλοϊκά σκάφη ἐσωτερικῶν γραμμῶν 100 δρχ. ἡμερησίως..

Μετὰ τὴν προσφοράν ὅμως τοῦ Ο.Π., τὸ τιμολόγιον, φυσικά, δὲν θὰ ισχύσῃ, διότι τὰ ἀπορρίμματα θὰ παραλαμβάνῃ ἀπὸ τὰ πλοῖα ὃ ἐνέργεις ἐργολάθος τοῦ 'Οργανισμοῦ.

Τὸ μέτρον τῆς ἀποκομιδῆς τῶν σκουπιδιῶν δὲν θὰ ισχύσῃ μόνον διὰ τὸν ἐμπορικὸν στόλον, ἡμεδαπόν καὶ ὀλλοδαπόν. Θὰ ισχύσῃ καὶ διὰ τὸν 'Εκτον Στόλον.

Μέχρι τοῦδε ἐπετρέπετο ἡ ἀπόρριψις τῶν ἀπορριμμάτων εἰς ἀπόστασιν πέραν τῶν 6 μιλίων, ἀπὸ τῆς κεντρικῆς λεκάνης. Μὲ τὸν κυματισμὸν ὅμως, τεράστιαι ποσότητες σκουπιδιῶν κατέληγον εἰς τὸν λιμένα.

H.E.Moss & Co. Ltd

Ship Brokers

Sale, Purchase, Construction and
Chartering of Tonnage of every
description. Ship Agency,
Shipping Valuers, Air Charter

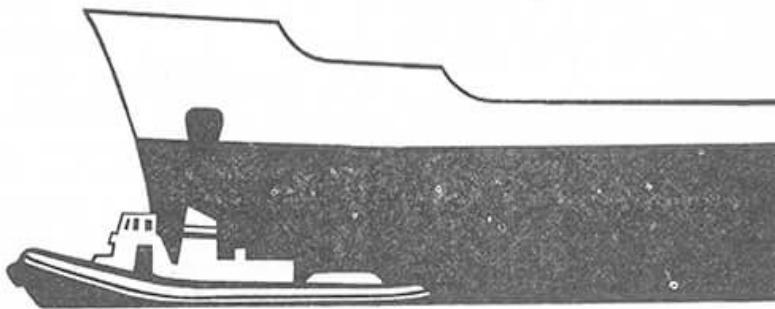
SARACENS HEAD HOUSE
92 FENCHURCH ST.
LONDON EC3M 4ET

Telephone: 01-709 0111 Telex: 887884

Telegrams:
Foreign Moss London EC3
Inland Moss London, Telex:
Sale & Purchase Mossale London EC3
Tanker Chartering Mossils London EC3

CUNARD BUILDING
LIVERPOOL L3 1DY

Telephone: 051-227 3000 Telex: 6243/3
Telegrams: Hemoss Liverpool L3 1DY



ΚΑΤΗΓΟΡΕΙΤΑΙ ΕΙΣ ΕΚΘΕΣΙΝ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

«Λιμήν... εύκαιριας» ό της 'Ελευσίνος!

ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΕΤΑΙ ΟΤΙ ΥΠΟΚΑΘΙΣΤΑΙ ΚΑΙ ΣΥΝΑΓΩΝΙΖΕΤΑΙ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΤΙΚΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΑΙ ΝΑ ΛΗΦΘΟΥΝ ΤΑ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕΤΡΑ ΔΙΑ... ΤΗΝ ΑΝΟΔΟΝ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΟΥ! • ΠΕΝΤΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΤΟΝΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ, ΦΟΡΤΟΞΕΦΟΡΤΩΘΗΣΑΝ ΚΑΤΑ ΤΟ 1971, ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΑΝΥΠΑΡΞΙΑΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ • ΛΙΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ, ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΙΑΣ ΚΑΙ ΟΛΙΓΟΙ ΆΛΛΟΙ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΤΑΙ ΜΕΡΙΜΝΩΝΤΕΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΟΥ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ

Μετά τάς «σημαίας εύκαιριας», φαίνεται ότι ο «περιφρονητικός» αύτός όρος θα άρχιση έφαρμοζόμενος και είς τους λιμένας. Τούτο τουλάχιστον συνάγεται από έκθεσιν καταρτισθείσαν υπό έμπειρογνωμόνων τού Ο.Λ.Π. και τελούσαν ήδη ύπο μελέτην είς τό Υπουργείον Ναυτιλίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών, άφορώσαν είς τήν δραστηριότητα και τάς προσποτικάς άναπτυξεως τού λιμένος 'Ελευσίνος.

'Αθορύβως, ο γειτονικός τού Πειραιώς λιμένη με τάς ύποτυπωδεις λιμενικάς έγκαταστάσεις, τά άνυπαρκτα έργα, τό διλιγάριθμον προσωπικού και τήν παντελή άνυπαρξίαν μηχανικών μέσων φορτεκφορτώσεως, έξειλίχθη αφ' έαυτού και καταλαμβάνει σήμερον τήν δευτέραν θέσιν όποι πλευράς διακινήσεως έμπορευμάτων μεταξύ ολών τών λιμένων τής χώρας.

Η ραγδαίας έξειλίξης τού λιμένος 'Ελευσίνος ήτο φυσικόν νά έμβαλη είς άνηρύζουσ σκέψεις τούς ιθύνοντας τού λιμένος Πειραιώς, είς δέ τήν προσιναφερθείσαν μελέτην ό λιμήν τής 'Ελευσίνος χαρακτηρίζεται ως... «λιμήν εύκαιριας», λόγω χαμηλών άποθηκευτικών τελών και δικαιωμάτων πλοίων. Και τονίζεται χαρακτηριστικώς:

«Είναι άπαραδεκτον διά τήν ναυτικήν μας χώραν ό λιμήν τής 'Ελευσίνος, ή φυσική έπεκτασίς τού πρώτου λιμένος αυτής, νά υποκαθιστά τούτον και νά λειτουργή ώς συναγωνιστικός «λιμήν εύκαιριας» και δή πρός σφέλος τρίτων, όλιγων προνομιούχων».

Οι δυνάμεινοι νά έχουν ζύγουρον γνώμην έπι τών λιμενικών πραγμάτων, πιστεύουν ότι ο λιμήν τής 'Ελευσίνος θα άποτελέση έντος τών δύο ή τριών προσεχών δεκαετιών τήν κατ' άναγκην έπεκτασιν τού λιμένος Πειραιώς, λόγω άκριβών τής συνεχούς άνοδου τής κινήσεώς του.

Η πρόβλεψις στηρίζεται είς τό γεγονός τής φυσικής προστασίας τού λιμένος, τής άφονίας χερσάων προσβάσεων (μελετάται ήδη η κατασκευή νέας άδου, ήτις θα συνδέη τάς περιοχάς Περάματος, Σαλαμίνος και Μεγάρων) και τής δυνατότητος έκτελέσεως λιμενικών έργων ανέν δαπανηρών άπαλλοτριώσεων, διθέντος ότι ή παραδιμένιος περιοχή τής 'Ελευσίνος είναι έλευθέρα οικοδομικών έγκαταστάσεων. Τό γεγονός αλλωστε ότι ο όρμος τών 'Ελευσινών έχει έπιλεγή ώς τό μεγαλύτερον άγκυροδόλιον πλοίων τής χώρας κατά τάς έποχάς ναυτιλιακής κρίσεως, έπιβεναιοί τήν άσφαλειαν τής περιοχής έτών καιρικών συνθηκών.

Οι αύτοί έμπειρογνώμονες πιστεύουν έπίσης ότι δέν άποκλείεται μία τών ήμερών νά ίδωμεν τόν λιμένα τής 'Ελευσίνος άναλαμβανόμενον κατά τήν έκμετάλλευσίν του ύπο ίδιωτων, έν τοιαύτη δέ περιπτώσει θά εύρισκωμεθα πρό έκπλήξεων. 'Ως παράδειγμα άνεφέρετο ό ίδιωτικός βρετανικός λι-

μήν τού Φελιξάουν, δόσις είχεν άσήμαντον έπισησίαν κίνησιν έκ 50.000 τόνων έμπορευμάτων. 'Από τού 1965, όπότε ή έκμετάλλευσίς του άνελήθη ύπο ίδιωτων, ή κίνησις άνηλθε ραγδαίως. Οι ίδιοκτηται του διειδον τήν έξειλιξιν τών κοντεύεντες και έγκαταστήσαν έκει μίαν γερανούέφυραν, κατεσκεύασαν δε συνάματα μίαν προβολήτα μήκους 200 μέτρων διά τήν έξυπρέτησιν ένος άρχικών και έτσι συνεχεία δύο πλοίων. 'Αποτέλεσμα: 'Ο λιμήν ούτος παρουσιάζει σήμερον κίνησιν ύπερβανουσαν τά 2,5 έκατομμύρια τόνων, διότι προηγήθη κατά μίαν άλην πεντεστίσιαν τού δισκίνητου κρατικού μηχανισμού κατά τήν έκπόνησιν τών σχεδίων και τήν πραγματοποίησιν τών άναγκαιουσών έπενδυσεων. Τό αύτό ήθελεν ένδεχομένως συμβή και με τόν λιμένα τής 'Ελευσίνος και δή είς έπιυημένην κλίμακα λόγω τής ήδη υφισταμένης άξιολόγου κινήσεως, έφ' σον κατ' άρχην ή σχετική άδεια θά παρείχετο ύπο τού Κράτους είς ίδιωτας, πράγμα βεβαίως παντελώς άπιθανον.

ΤΟ ΜΥΣΤΙΚΟΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ

Πώς κατώρθωσεν ομως ό λιμήν 'Ελευσίνος νά έξειλίχθη τόσον άλματωδώς και δή κατά τά τελευταία έτη; 'Η άπαντησης είναι άπλουστάτη: 'Αναπτύσσεται παρασιτικώς», λόγω γειτνιάσεως, είς βάρος τού λιμένος Πειραιώς, δόσις φεύ! κατέστη άκριβδης είς τήν έσωτερηκήν άγοραν, μολονότι έξακολουθει νά είναι συναγωνιστικός έναντι τών άλλων μεσογειακών λιμένων.

Πρόκειται, δηλαδή, περί ένος έπι περιστάσεων έσωτερικού άνταγωνισμού, δόσις τρέπει τάς παραγωγικάς τάξεις τού λεκανοπέδιου τής 'Αττικής — τούς έχοντας άμεσον συνάφειαν με τάς θαλασσίας μεταφοράς — πρός τήν 'Ελευσίνα, λόγω συμφερότερων όρων μεταχειρίσεως τού έμπορευμάτος. Συστήματα άπλουστατα έφαρμόζονται είς τήν 'Ελευσίνα, ή δέ γραφειοκρατία είναι άνυπαρκτη. Σήμερον έργαζονται έκει μόνον 123 λιμενεργάται, άπασχολούμενοι απόπτες Συμφώνων πρός ν.δ. τεθέν έν ισχυί τό 1971, ή άριθμός τών λιμενεργάτων είς τήν 'Ελευσίνα καθορίζεται είς 145. Συντόμως δή άριθμός αύτός θά συμπληρωθή. Οι λιμενεργάταις 'Ελευσίνος έχουν τό προνύμιον τού άπλοιεστικού δικαιώματος αύτοι μόνον νά χρησιμοποιούνται είς τήν λιμενικήν ζώην, είναι δέ έφωδισμένοι διά σχετικού βιδιλαρίου άναγνωρίσεως, χορηγουμένου ύπο τής 'Επιτροπής ρυθμίσεως φορτεκφορτωτικών λιμένος. 'Απλούστατον κατ' έπικερδές είναι καί τό σύστημα άμοιβής των. 'Αμειβονται κατ' άποκοπήν, ήτοι κατά τόννον χειρίζομένου έμπορευμάτος. Ούτω οι άπολαδαι των ποικίλουν άναλόγως τού άποδιδούντον έργου. Είναι λίαν ικανοποιημένοι, ούδεποτε ήγειραν άξιωσεις και μεριμνούν διά τήν διατήρησιν τού συναγωνιστικού κόστους τού λιμένος των.

Τά στα πλοία καταπλέουν, έξυπηρετούνται ταχέως. 'Ο λιμήν 'Ελευσίνος δύναται νά έξυπηρετήσῃ ταυτοχρόνως 6-7 ποντοπόρα σκάφη και 3-4 μικρά μότορσιπς.

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-7500 DN

P. O. BOX 2110

PHONE: 25493

A/H 881407

836882

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

16TH FLOOR, JOHN ROSS HOUSE (WEST) 22/38 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

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

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

T R O Φ Ο Δ Ο Σ Ι A I

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

Πρός φορτοεκφόρτωσιν τῶν ἐμπορευμάτων χρησιμοποιούνται τὰ μέσα τῶν πλοίων. Οσάκις τὰ ἐμπορεύματα εἶναι βαρέα (σίδηρος κλπ.) μεταφέρεται ἐπὶ τόπου πλωτὸς γερανός. Η ξυλεία ἐκφορτώνεται ἐν ἀφθονίᾳ, λόγω τῶν ὑφισταμένων ἐκτεταμένων χερσαίων χώρων.

Συνήθως εἰς τὸν λιμένα 'Ελευσίνος δὲν ἐκφορτώνονται φορτία ἄπινα ἀποικούν εἰδικὴν μεταχείρισιν. Ἐπίσης, παρὰ τὴν ἐτησίαν ἄνοδον τῶν διαιωνισμάτων ἐμπορευμάτων, παραπτεῖται ἀρρυθμία φορτοεκφορτωτικοῦ ἔργου. "Αλλοτε ὑπάρχει φόρτος ἐργασίας καὶ ἄλλοτε ἀπραξία. Κατὰ τὸ 1971 διεκίνηθσαν διὰ τοῦ λιμένος τούτου ἐμπορεύματα ἄνω τῶν 5 ἑκατομμυρίων τόνων, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν πετρελαιοειδῶν, ἔναντι 4,3 ἑκατομ., τόνων κατὰ τὸ 1970. Ἐκ τοῦ συνόλου τούτου αἱ ἐκφορτώσεις διαφόρων εἰδῶν (πλήγιοι ὑγρῶν καυσίμων) ὑπερέβησαν τὰ 2,5 ἑκατομμύρια τόνων. Τὰ καταπλεύσαντα κατὰ τὸ 1971 πλοία ἔκ τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἦσαν περισσότερα τῶν 2 200.

ΛΙΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ

Ἡ διοίκησις τοῦ λιμένος ἀσκεῖται βασικῶς ὑπὸ τῆς προαναφερείσης 'Ἐπιτροπῆς ρυθμίσεως φορτοεκφορτωτικῶν λιμένων, ἀσχολουμένης μὲ τὰ λιμενεργατικά κυρίως, καὶ ὑπὸ τῆς Λιμενικῆς 'Ἐπιτροπῆς, λειτουργούσης κατὰ τὰ καθοριζόμενα ὑπὸ τοῦ κώδικος περὶ Λιμενικῶν Ταμείων. Χαρακτηριστικὸν τῆς ἀπλουστεύσεως τοῦ διοικητικοῦ μηχανισμοῦ εἶναι καὶ τὸ γεγονός, ὅτι τὸ προσωπικὸν τοῦ Λιμενικοῦ Ταμείου ἀπαρτίζουν δύο ὑπόλληλοι, ἔνας κλητῆρ, μία καθαρίστρια, ἔνας λογιστής, ἔνας κηπουρός, ἔνας ὄδοκαθαριστής καὶ ἔνας φανοκόρος.

Παρὰ τὰς καταφανεῖς ἀλλείψεις, ὁ λιμὴν τῆς 'Ελευσίνος ἔχειστεται συνεχῶς, λόγω

πλεονεκτικῆς γεωγραφικῆς θέσεως. Εὑρίσκεται ἔγγὺς τῆς Πρωτεύουσης, τῶν ὑπαρχόντων συγκοινωνιακῶν κόμβων καὶ τῆς βιομηχανικῆς ζώνης. Εἰς τὴν καταρτισθεῖσαν ὑπὸ τῶν ἐμπειρογνωμόνων τοῦ Ο.Λ.Π. ἔκθεσιν, τονίζεται ὅτι «εἰς τὸν τομέα τοῦ βιομηχανικοῦ καὶ ἐμπορικοῦ λιμένος, ὑπὸ τοῦ Λιμένα Πειραιάς προστάτης τοῦ λιμένος καὶ τοῦ ἀφαίρετος εἴρη ἐργασίας ἐκ τῶν ὑμοίων τοῦ φορτίου, ἐκ τοῦ διαμετρού τοῦ μηχανισμοῦ τοῦ φορτοεκφορτωτικοῦ ἔργου». "Αλλοτε ὑπάρχει φόρτος ἐργασίας καὶ ἄλλοτε ἀπραξία. Κατὰ τὸ 1971 διεκίνηθσαν διὰ τοῦ λιμένος τούτου ἐμπορεύματα ἄνω τῶν 5 ἑκατομμυρίων τόνων, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν πετρελαιοειδῶν, ἔναντι 4,3 ἑκατομ., τόνων κατὰ τὸ 1970. Ἐκ τοῦ συνόλου τούτου αἱ ἐκφορτώσεις διαφόρων εἰδῶν (πλήγιοι ὑγρῶν καυσίμων) ὑπερέβησαν τὰ 2,5 ἑκατομμύρια τόνων. Τὰ καταπλεύσαντα κατὰ τὸ 1971 πλοία ἔκ τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἦσαν περισσότερα τῶν 2 200.

Καὶ προτείνεται «λύσις ἐπαναστατική», ἥτοι νὰ ἐκσυγχρονισθῇ ἡ ἀπηρχαιωμένη νομοθεσία του καὶ νὰ λειτουργήσῃ ὡς σύγχρονος λιμήν, ἀναπροσαρμοζόμενων «τῶν πάσης φύσεως δικαιωμάτων καὶ πελάων, φορτοεκφορτωτικῶν τιμολογιών καὶ πελάτην καὶ πελάτην τοῦ θευτικοῦ καὶ τὸν σύγχρονον ἑξοπλισμὸν χειρίζονται εἰς ποσότητας ἀξιόλογους ἀκόμη καὶ τὰ πλέον ἔξειδικευμένα φορτία».

ΤΙ ΔΕΩΝ ΓΕΝΕΣΘΑΙ

Ἐύνόητον, ὅτι ἔαν τὰ ὅσα προτείνονται εἰς τὴν ἐλάχιστην ἔκθεσιν ἐφηρμάζοντο, τὸ κόστος τοῦ λιμένος 'Ελευσίνος δὲν θὰ ἥτο πλέον συναγωνιστικόν, πρὸς ζημίαν τῆς περιοχῆς, ἀλλὰ καὶ τοῦ πλοίου, χωρὶς ἐκ παραλλήλου νὰ ὑπάρχουν οὐσιώδεις ὠφέλειαι διὰ τὸν λιμένα Πειραιῶς. Θὰ ἥτο ἄλλωστε σημαντικός διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας ἐπίζημον νὰ ὑπερχεούντο αἱ κατεσπαρμέναι ἀνά τὸ πεδίον τῆς 'Ελευσίνος βιομηχανίαι νὰ πραγματοποιοῦν τὰς εἰσαγωγάς των μὲ κόστος ὑψηλότερον διὰ νὰ προστατευθῇ ὁ Πει-

ραικός λιμήν.

Οὐδέποτε ἀντιλέγει ὅτι ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς, λόγω μεγάλων εἰς ἔργα καὶ ἑξοπλισμὸν ἀπαιτήσεων, πολυπλόκου καὶ δαπανηρᾶς διοικητικῆς διαρρώσεως ἔτι δὲ καὶ συστήματος φορτοεκφορτώσεων, οὐχὶ τόσον ἀποδοτικῶν νὰ ἔχῃ ἀκριβότερον κόστος ἔναντι τῆς 'Ελευσίνος. Τοῦτο ὅμως δὲν σημαίνει κατ' ἀνάγκην ὅτι πρέπει... νὰ ἀκριβήη καὶ τὸ κόστος τοῦ ὅμορου λιμένος, ὅταν μάλιστα ὁ λιμενεργατικὸς παράγων — ὁ καὶ διαμορφώνων ἐπολοίς τὸ κόστος — ὅχι μόνον δὲν προσάλλει αἰτίας καὶ δὲν δημιουργεῖ προβλήματα, ἀλλ' ἐπιπροσθέτως συμβάλλει θετικώς εἰς τὴν διατηρησιν συναγωνιστικοῦ κόστους.

"Ἄσ μὴ λησμονήται ἄλλωστε, ὅτι εἰς τὴν 'Ελευσίνον διακινούνται φορτία μὴ ἀπαιτούντα εἰδικὴν μεταχείρισιν, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὸ λιμένα τοῦ Πειραιῶς καὶ τὰ παραπτήματά του ὅπου μὲ τὰς ἀρτίας ἐγκαταστάσεις καὶ τὸν σύγχρονον ἑξοπλισμὸν χειρίζονται εἰς ποσότητας ἀξιόλογους ἀκόμη καὶ τὰ πλέον ἔξειδικευμένα φορτία".

Συνεπώς, ἀντὶ τῶν ἀνεδαφικῶν τούτων εἰσηγήσεων, θὰ ἔδει οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Λ.Π. νὰ ἐπιδιώκουν τὴν σύστασην τὸ δυνατὸν συμπέσιον τοῦ κόστους τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν τοῦ λιμένος, δητὶ διὰ νὰ συναγωνισθῇ οὗτος τὴν 'Ελευσίνα, ἀλλὰ διὰ νὰ ἐπαυξήσῃ ὁ λιμὴν τὴν συναγωνιστικήν του ἴκανότητα καὶ ὀφελήσῃ οὕτω τὴν Ἑλληνικὴν κατανάλωσιν. Σύν τη παρόδῳ, βεβαίως, τοῦ χρόνου, ὁ μείζων λιμὴν τοῦ Πειραιῶς θὰ χωρήσῃ πρὸς τὴν 'Ελευσίνα. Θὰ ἀποτελεσθῇ ἐν ἐνιαίον λιμενικὸν συγκρότημα, ὅποτε θὰ πάυσῃ ὁ λιμὴν τῆς 'Ελευσίνος νὰ θεωρήται ὡς συναγωνιστικός παράγων. Θὰ συμβάλῃ ἀποτελεσματικώς εἰς τὴν ἑξηπρέτησιν τοῦ ηύημένου δύκου τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τῆς εὐρυτέρας περιοχῆς τῆς Πρωτεύουσῆς.

K. ΔΟΥΚΑΣ

VAN DER HORST EUROPE

ΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΤΟ ΟΠΟΙΟΝ ΕΠΙΧΡΩΜΙΩΝΕΙ

ΔΙΑ ΠΟΡΩΔΟΥΣ ΧΡΩΜΙΟΥ ΧΙΤΩΝΙΑ ΚΑΙ ΣΤΑΥΡΟΥΣ ΚΑΙ ΕΠΑΝΑΦΕΡΕΙ

ΑΥΤΑ ΕΙΣ ΤΑ STANDARDS,

ΤΩΡΑ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ !!

ΑΠΟΤΑΝΩΤΗΣ :

VAN DER HORST EUROPE

(ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΕΜΜ. ΞΑΝΘΗΣ)

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ Κ. Μ. ΛΕΜΟΥ - 35, ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ - ΤΗΛ. 452.0222 - 930.890

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: PORUSKROME, PIRAEUS

“ΔΙΑΣΚΕΨΗ” ΜΕ ΓΑΛΑΞΕΙΔΙΩΤΗ

καὶ πολυπλούτισμένα νεοκομεῖα, ἀλλὰ γιὰ πρωτοποτό γιατρῶν νὰ μάζευσιν κομπογιανίτες, τοκρατιάνους, μάγισσες καὶ διάφορους ἀλλοὺς ἄγρότες. Ἐπιμένον δὲ σ’ αὐτό, γιατὶ ἀκριβῶς τούτη τὴν στιγμή, τὰ μεγαλύτερα καὶ τέλεια καρδιά τῆς Ναυτιλίας μας, παραδίδονται γιὰ σᾶξιονήση σὲ χέρια ἀκατονόμιστα. Μέχρι τοις στιγμῆς, διατηροῦμε, κάπως, τοὺς ἀξιωματούς. Σύντομα, διώσα, μὲ τὸ φριόδο ποὺ ἀκολουθήσει, θὰ ἀποδημήσουμε καὶ αὐτοῖς. Μὲ σφριγμένα τὰ δύντια συνεχίζουμε ἑργαζόμενοι Καπεταναῖοι καὶ Μηχανικοί. Ρώτησε, δημοτικός θέλεις νὰ βεβαιωθῇς. Γενική ἐπιθυμία, η Εὔξεδος. Μὲ πληρώματα, σὰν τὰ προσφερόμενα, δὲν βρίσκεται: ζωὴ.

— Μὲ λόγη μου σὲ πληροφορθ — μοῦ εἶπε — δει τὸ Ναυτικὸ Γηραιότα τοῦ Γαλαξειδίου, οὐ κατεῖσθη, ὅπως δήμοτε, γιὰ λόγους οἰκονομικούς. Οἱ απονεμάτων χρόνο μὲ τὸ χρόνο λιγοστέσσουν, καὶ κατὰ ποὺ πάμε, στὸν ἑργάτην χρόνο δὲν θὰ μποροῦμε σύτε τὸ νοῦτο: νὰ πληρώνουμει....

— Ασφαλῶς θὰ δισταύνεσαι, τοῦ ἀπόντησον. Γιὰ κάθε ἀλλο μέρος θὰ τὸ πιστεύεις μάτι τοῦ λέρου. “Ἄν π.χ. μάθωνας πόὺ κινδυνεῖς: η Ναυτικὴ Σχολὴ τῆς Κύριης, τῶν Χανίων, τῆς Ρόδου, τῆς Θεσσαλονίκης η κάποια Ναυτικὸ Γηραιότα σὲ λόγους τόπου, δὲν θὰ δυσκολεύσουμεν νὰ τὸ πιστέψω, σύτε ἑκατηνῆς θὰ μοῦ ἔφερε η εἰδησην.” Άλλα στὸ Γαλαξειδί: Πάλι δυνατοῦ τοῦ Θεοῦ. Κανεὶς δὲν ἀγνοεῖ τὶ σημαίνεις γιὰ τὴν Ἑπιπολική μας Ναυτιλία μάτι τοῦ μέρος. Καὶ δὲν καταπινόνταν κανεὶς νὰ δημιουργήσῃ κάποτε τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλία τριῶν κινῶν, τὸ Γαλαξειδί: πολὺ θὰ πρέπει νὰ τὸν ἀποκολλήσῃ. Φυσικά, στὸ δικά μας χρόνια, κάθημες η Θρησκευτικὴ Γαλαξειδιώτικὴ ναυτιλία τῶν Ιστιοφόρων. Νεκρόδημον τὰ πολυδιξιοτέραν Γαλαξειδιώτικα κρυπτά τοῦ περιεχομένου αἴδην. Αὐτὰ ζήμις δὲν σημαίνουν δὲτι τὸν κατεῖσθη τοῦ τόπου γάδισσα η ἐπὶ τέλους πιστοδρόμηση. Οἱ Γαλαξειδιώτες ναυτικοὶ ζῶμε καὶ θρησκευτικοὶ πάντοτε στὸν Ἑλληνικὸ ἐμπορικὸν καρδία. Τὸ Γαλαξειδί: προσφέρει πάντοτε ἀν δικαὶος: τοὺς καλύτερους ναυτικούς, ἀλλά, ὅπως δήμοτε, τοὺς ναυτικούς τῆς πρώτης γραμμῆς. Καὶ μὲ νούμερα μεγάλα. Δὲν ξεγίτε πίπτε ἀλλο νὰ μᾶς παρουσιάσου, ἀπὸ ναυτικούς καὶ πάντοτε ναυτικούς. Πήρε, λοιπόν, θέλεις νὰ συμμετοχῇς τὶς ἀνησυχίες σου καὶ πῆς θέλεις νὰ παραδεχθῇς μάτι τὸν ἀποκαρδιωτικὴν ἀποστασία τοῦ Γαλαξειδίου;

— Καὶ δημος εἶναι: ἀλλήθεια, εἶπε. Πολὺ λιγα πατέρις ἀποφασίζουν τῷρα νὰ ἀκολουθήσουν μαθήματα στὸ Ναυτικὸ μας Γηραιότα. “Ἄν δέ, δὲν βρεθῇ τρόπος κάποιας οἰκονομικῆς βοηθείας, θὰ κλείσῃ. Θέλεις πιστεύει το, θέλεις δικαὶο....

— Νομίζω φίλε μου — τοῦ εἶπε — δὲτι δὲν ὑπάρχει ἀνάγκη γιὰ οἰκονομικὴ ἐνίσχυση, δισταύνεις καὶ μὲ μετρημένους στὰ δάχτυλα σπουδαστές, νὰ διατηρήσουμε τὸ Ναυτικὸ μας Γηραιότα. Εκεῖνο ποὺ ἀποβάλλεται: μὲ κάθε τρόπο καὶ χωρὶς χρονοτριβή νὰ γίνη, εἶναι νὰ βρεθῇ δ τρόπος ποὺ θὰ προσελκύσῃ στὸ θρησκευτικὸ τοῦ Γαλαξειδίου σπουδαστές, στὸ πατρογνονικὸ τοὺς ἐπάγγελμα. Νὰ βρεθῇ δ τρόπος διπού, δηκ μόνο τὸ Γαλαξειδί, ἀλλά καὶ ἡ Ἀνδρος καὶ ἡ Χίος μὲ τὴν Αίγανον καὶ ἡ Κάρτος καὶ ἡ Σάρος καὶ ἡ Κεφαλονία μὲ τὸ Θειάκι καὶ τὸ Λιτόχωρο καὶ ἡ Σκιάθος καὶ δικαὶα τὰ πανγιώντα ναυτοτόπια μας, νὰ ἀπαντάνουν τὴν πολύτιμην καὶ ἀνυποτάτηστην προσφορὰ τοὺς στὴ δοκεομένην ἐποποία τῆς Ἑλληνικῆς παρουσίας στὸς Όικωνος. Τίποτα δὲν δέξουν οἱ σχολές καὶ τὰ Ναυτικὰ Γηραιότα, διαν δ ζήλος γιὰ τὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα, ἔξωνεμπεῖτε καὶ νὰ καταλήξῃ στὸν ἀφονισμό. Τουλάχιστο, κατὰ τὴ δική μου γνώμη, οδετα τὰ συγχρονισμένα καρδιά, σύτε οι συγχρονισμένες καὶ δητεις σχολές δέξουν τίποτα, διαν τὸ ἀνθρώπινο ἀνάλογο στοιχεῖο ἀπουσιάζει. Είναι: σὰν νὰ σκαρδώνουμε μεγάλα

τρομερὰ δυσεύρετη, ἀλλὰ καὶ τὸ θαλασσινὸ μεροκάμιτο θῆταν διπλάσιο καὶ τριπλάσιο ἀπὸ καίνη τῆς στεριάς. Οἱ ζῆντες τοῦ ναύτη καὶ οἱ ἐπιά τοῦ θερμαστή, ησαν τότε τρεῖς καὶ τριστίμους χιλιάδες δραχμές, στὸν μῆνα. Τέτοιο δὲ μισθὸ σύτε τιμηματάρχης Ἱπουργεῖος καὶ Τραπεζῆς δὲν ἔπινε στὰ χέρια του. Ἐνθ τόρω....

— Θέλεις νὰ πης, τοῦ λέγο καὶ ἔγω, δημόνο δ μισθὸς είναι καίνος ποὺ ἀπομακρίζεις τοὺς ναυτικούς ἀπὸ τὸ φυσικό τους δρόμο; Πιστεύεις δὲτι δὲν προχωρήσουμε καὶ στὴ θάλασσα σὲ πολλαπλάσιαν νούμερα ἀποδοχῶν, θὲ διορθώνει τὸ θέμα;

— Αὕτη τὰ πράγματα, εἶναι γνωστά σὲ διλούς, ἀπάντησος δὲ Γαλαξειδιώτης τυνοματηγῆς μου. Θὰ ἔπειπε δὲ νὰ τὸ εἰχαν καταλάβεις πρῶτος - πρῶτος: οἱ καρδιοκαρδιοί μας καὶ νὰ λάθουν τὰ μέτρα τοῦ ἑγκεφαλοῦ. “Ομως, καρφί δὲν τοὺς καίγεται. Νομίζουν δὲτι μὲ τὴν ἀγορά η μὲ τὴ ναυπηγήση κάθε καρδιού, τερματίζεται καὶ η δική τους φροντίδα. Ἀρχίνουν δὲ τὴν αναζήτηση πληρωμάτων στὸ Κράτος καὶ στὰ συνδικάτα. Η ἐπανυπανθρώπησις σὲ πληρωματα πάπ τὴν Ἀρχική η τὴν Κίνα, γιὰ νὰ γίνωνται κουτά - στραβή τὰ ταξίδια τῶν καραβιδιών. Γίνονται βέρεια, γιὰ τὸ λόγο ποὺ εἰπαμε. Υπάρχουν ἀκόμης ἀξιωματικοὶ δικοῖ μαρ. Ὑπάρχουν καὶ λιγοστοὶ δικοῖ μαρ. Υπάρχουν καὶ λιγοστοὶ δικοῖ μαρ. Υπάρχουν δὲν πάρχουν. Τὸ συτόριο, καθὼς βλέπουμε, λιγοστεῖς καὶ πάντα θὰ λιγοστεῖν. Ο διοικητωτικὸς ἀφανισμός, δὲν εἶναι μακρού. Ἀρκεσθήκαιε νὰ κουδιστούν μεγάλους καὶ νὰ κραγάδουν: «Προσέλθετε στὴ θάλασσα!». Δόλωμα δὲν, μόνο πχειτες κουδέντες χωρὶς περιεχόμενο. Βέσικια, προσβλήτη μερικοί. Αὐτὸς δημος, δὲν εἶναι διπλά σκένους ποὺ μένουν στὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα. Ήργά η νοήγορα θὰ τοὺς ἔναντισσούνται. Εκεῖνοι ποὺ μένουν καὶ προσέρχονται: μὲ πίστη στὰ πλοῖα εἶναι οι καθαρόσιμοι ναυτικοί. Είναι: έκανειν ποὺ ζέρεισε. Τῷρα τοὺς χάρισματα καὶ αὐτούς. «Αλλακαὶς γιὰ νὰ ναυτοτόπους καὶ νὰ ναυτοπηγάδες. Μήτη περιμένουμε, δημος, ἀπὸ κείνους τοὺς ναυτικούς, νὰ κρατάσσουμε τὰ καράβια μὲ πληρωμάτα. Θὰ δευθούμε καὶ τοὺς πρόχειρους» διλούς, εἶτε δικοῖς μαρ εἴτε πολύχρωμους ζένους. Οι Σχολές, νὰ διατηρηθοῦν βεβαίως καὶ νὰ συγχρονίζονται: μὲ συνέχεια. Ογκ: διε μόνον Σχολές ἀξιωματικῶν. Χρειάζονται καὶ σχολές τῶν βοηθῶν τους, ποὺ θὰ λειτουργοῦν σὲ ναυτοτόπους, θὲ παρέχουν. δηκ μόνο τὴ διδασκαλία δ ορ ε α ν, ἀλλὰ καὶ δικαὶα τὸ διάρκεια τῶν σπουδαστῶν διωρεάν. Τροφή, βιβλία, ρουχισμός, ζήλα, ζέλα, δωρεάν.

— Μιλήσαμε γιὰ ναυτοτόπους καὶ ναυτοπηγάδες. Απὸ έκανειν τὰ πόστα θὲ ἀρχίσουμε τὴν ἐφαρμογή. Μήτη περιμένουμε, δημος, ἀπὸ κείνους τοὺς ναυτικούς, νὰ κρατάσσουμε τὰ καράβια μὲ πληρωμάτα. Θὰ δευθούμε καὶ τοὺς πρόχειρους» διλούς, εἶτε δικοῖς μαρ εἴτε πολύχρωμους ζένους. Οι Σχολές, νὰ διατηρηθοῦν βεβαίως καὶ νὰ συγχρονίζονται: μὲ συνέχεια. Ογκ: διε μόνον Σχολές ἀξιωματικῶν. Χρειάζονται καὶ σχολές τῶν βοηθῶν τους, ποὺ θὲ παρέχουν σὲ ναυτοτόπους, θὲ παρέχουν. δηκ μόνο τὴ διδασκαλία δ ορ ε α ν, ἀλλὰ καὶ δικαὶα τὸ διάρκεια τῶν σπουδαστῶν διωρεάν. Τροφή, βιβλία, ρουχισμός, ζήλα, ζέλα, δωρεάν.

— Αὕτης οἱ σχολές τῶν βοηθῶν τους, ποὺ θὲ παρέχουν σὲ ναυτοτόπους, θὲ παρέχουν. δηκ μόνο τὴ διδασκαλία δ ορ ε α ν, ἀλλὰ καὶ δικαὶα τὸ διάρκεια τῶν σπουδαστῶν διωρεάν. Τροφή, βιβλία, ρουχισμός, ζήλα, ζέλα, δωρεάν.

— Οσοι σπουδαστοί εἶναι θὲ ξένους δικαὶα τὸ προνούμιο: δικαὶα τὸ προνούμιο: γιὰ τὴ θητεία τους, θὲ δικαιούμενται: έπισης ἀπαλλαγῆς ἀπὸ στρατιω-

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

COSTANTINO TOMASOS Ltd.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: N. K. TOMAZOS
S. G. LERIOTΗΣ

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
321225
328543

ΤΕΛΕΣ: 71080

CABLES: CHIOS - NAPOLI

τική υπηρεσία μὲ μεγάλο ποσοστό.

» "Ενα δέδιμην στρατιωτικής θυτείας φθάνει καὶ περισσότερο. Η υπηρεσία στὰ καράβια είναι πολιτικότερη καὶ θετικότερη ἀπό τὰ στρατιωτικά γυμνάσια καὶ τὴν στρατιωτική ἐκπαίδευσην.

» 'Αφοῦ, λοιπόν, σοῦ είπα, τί προνόμια πρέπει νὰ προγραμματισθούν, διστά νὰ γίνηται ομήμυντο τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἀκουσα τόρο καὶ τὶ θὰ πρέπει νὰ ἀξιώματικοι εἰστε ρογχούσι οἱ αξιώματικοι θα είναι; Ή πορχωτική παραμονὴ στὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, δέκα χρόνια. Αν δὲν παρουσιάσουν τέτοια ναυτολόγια, τότε θὰ ὑποχρεούνται στὴν ἐκ τῶν θυτείων πληρωμὴ τῶν ἔξιδων τῆς σχολῆς, ἀλλὰ καὶ στὴν συμπληρωματική τῆς στρατιωτικῆς τους θυτείας ἢ στὴν ἐξαγορὰ τῆς, ἀν ἡ ἡλικία τους, τότε, τὸ ἀπολατέσι.

» 'Ανακεφαλαίων καὶ συμπληρώμαν τὴν σκέψη μου, εἶπε πάλιν ὁ Γαλαξειδιώτης. Στὶς σχολές ἀξιωματικῶν, θὰ συμπληρώνεται ὁ ἀριθμός μὲ ἀποφοίτους Γυμνάσιου καὶ στὶς σχολές βυζαντίου μὲ λιγότερους γραμματικές γνῶσεις. "Ολοὶ αὐτοὶ νὰ γίνονται προτιμούμενοι καὶ μὲ καλύτερο μισθὸν στὸ ναυτολόγησις καὶ μόνο σὲ ἄλλεψι τους νὰ προσλαμβάνονται ἀλλοί.

» Οι ἀπόφοιτοι σχολῶν ἀξιωματικῶν νὰ θεωροῦνται αὖτις ἀπόφοιτοι 'Ανωτέρων Σχολῶν, γιατὶ καὶ στὴν οὐσία τέτοιοι είναι, ἀφοῦ μετὰ τὸ Γυμνάσιο, συνεχίζουν σπουδές διο χρόνια σὲ σχολὴ καὶ ἀλλὰ διο Δόκιμοι στὰ πλοῖα. Είναι καὶ τοῦτο μιὰ ἄλλη, γήική ικανοποίηση, εὐχάριστο δὲ δόλωμα γιὰ τὴν προτίμηση τοῦ ἀπαγγέλματος.

» Είμι: βέβαιος, ὅτι θὰ ἔχουμε ἐπιτυχία. Σὰν βεβιώθομε πότε κάτιον ἐπιτυχάνουμε τότε μποροῦμε νὰ συναγένουμε τὸ θέμα καὶ σὲ ἄλλες περιοχές μὲ λιγότερη ναυτικὴ παραδοσία.

— Δηλαδὴ καὶ καθὼς καταλάβει — τοῦ εἰπα — φορτίνες διετοῦ τῆς φρουτίδες στὸ Κράτος. Τὸ Κράτος θὰ συντηρήσῃ, βέβαια, μετά τῆς οἰκοτροφικῆς σχολές καὶ τὸ Κράτος θὰ στερηθῇ μεγάλους ἀριθμῶν στρατευούμενών ἀπό τὴν στρατιωτική τους θυτεία.

— Βαδίσω, μετά ἔννοι. 'Αλλὰ σὲ συνέχεια τὸ Κράτος δὲ κάμη τὸ λογαριασμό του. 'Αρκετά προσφέρει στὸν ἀξιολόγο καὶ ἀρκετά είναι: πρόθυμο νὰ τοὺς προσφέρῃ. "Ωστε, δὲ ἀξίωσι καὶ ἀπὸ μετὰ τὴν συμμετοχὴ σὲ ἔνα καλὸ πρόγραμμα, ποὺ εκπόδισε τὸ δικό τους, πρὸ παντός, συμφέρον.

» 'Εδω, τελείωσε ἡ «Διάσκεψις» μὲ τὸν παλιὸν Γαλαξειδιώτη συνάδελφο μου.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΟΙ ΤΟΥΡΚΟΙ ΚΑΙ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ δύο λαοί παράλληλοι σὲ κάποια περίοδο τῆς ιστορίας, εὐρύθμοις ἐν διαμέτρου μνήμησοι εἰς τὰ ἐνιαυτέρους καὶ τὰς ἐπιδεσμούς.

Οι "Ελλήνες λαὸς ναυτικὸς μὲ μακράν παράδοσιν καὶ ἐπίδειν εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα ἀνεξήγαγον εἰς τὴν οὐλασσον καὶ εὐρήκαν πάντοτε κατά τὸ διάστημα τῆς μακρᾶς ιστορίας τους ἐν πολέμῳ τὴν νίκην καὶ ἐν εἰρήνῃ τὴν διαδίωσιν. 'Ενθι οἱ Τούρκοι λαὸς τῶν 'Ανατολικῶν ὑφατέδων τραχεῖς πολεμιστοὶ εἰς τὴν ξηράν, ὑπήρξεν εἰς δῆλας τὰς ἐκδηλώσεις ἀναπαρκεῖς εἰς τὴν θάλασσαν.

Τὸ πρόδηλημα διταν ἐτέθη ἡτοῦ διεσπειλυτον διὰ τοὺς Τούρκους. Λαὸς χωρὶς ναυτικὴν πείρην ὑπερρεεστοῦ ἐκ τῶν πραγμάτων νὰ ἀποκτήσῃ στόλον προκαμένου νὰ ἐπιτύχῃ τὴν κατάκτησιν τοῦ Βυζαντίου. Πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν ἐστράφη ὁ εδυνός Μωάβεος ὁ Β' ὁ Ιορδανῆς, ὁ ὄποιος ὡς γράφει ὁ χρονικογράφος τῆς ἐποχῆς κατεῖ μὲ γιγνόσκων τὴν θῆσαλλασσῆς ἐπιστήμην πατώθωσε νὰ συγκροτήῃ ἐναὶ ισχυρὸν πολεμικὸν στόλον ἀποτελούμενον ἀπὸ τριακούσια πλοῖα καὶ μὲ τὸν δόποιον ἐπέτυχε τελειωθῆσαι τὸν Βασιλεύουσαν.

Τὸ πρώτη ἐπαρχῆ διμος τῶν Τούρκων μὲ τὴν θάλασσαν προηγήθη τῆς διάλωσεως τῆς Κωνσταντινουπόλεως. "Είσοι ὁ ἀμύρης τῆς Σμύρνης, ἀλλοτε κληρικάλωτος τῶν Βυζαντινῶν, Τζαχᾶς, θέλοντας νὰ διαεθῇ τὴν πάρφον τοῦ Αιγαίου, ὁ ὄποιας ἐστάθη ἐπιπόδιον εἰς τὴν ἐπέκτασιν τῶν δραστηρίων Τούρκων, συνειδηγοποιήσας ὅτι: πρέπει νὰ ἀποκτήσῃ στόλον. Πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ τοῦ μοιραίων ἐστράφη πρὸς τοὺς "Ελλήνες. Αδητὴ ὑπῆρξε καὶ ἡ πρώτη ναυτικὴ συνεργασία 'Ελλήνων καὶ Τούρκων, ὁ ὄποια καὶ διαυγεῖσθαι ἐπέτησε διδικαστήσιον ὑπὸ ἀλληγορικῶν φορολογία, νὰ καταρράγουσε εἰς τὰ τούρκικα πλοῖα ὡς πλοηγοῦ καὶ ναυτική στην θυτεία τῆς Ναυπάκτου.

Συγκεκριμένως ὁ Τζαχᾶς, ἀνέθεσε σὲ κάποιον Σμυρναῖο ναυτηγὸν καὶ σὲ ἄλλους ταχινίτας "Ελλήνες, τὴν ικανότατην πλοΐαν, τὰ δηποῖα ἐπέπρωτο δυστυχόν μὲ 'Ελληνικὰ πληρώματα νὰ κάνουν ἐπιδρομάς σὲ ἀλληγορικάς νήσους καὶ σὲ ἀλληγορικάς παραλίους πόλεις τῆς Μικρᾶς Ασίας. Διὰ τὸ ὄγκειργα μετὸ τοῦ

Τζαχᾶ ἀναφέρονται εἰς τὴν σχετικὴν ιστορικὴν περιοπὴ τὰ ἀκόλουθα:

«Εύκαιριαν εὑρόν δέον ἐλογίσαστο στόλον κτήσεων. Σμυρναῖο δέ τινι ἐντυχών τὴν καίσαριν αὐτῷ τῶν ληστρικῶν ἀνέθεστο πλοῖαν, ὡς περὶ τὰ τοιαῦτα ἐμπαιρίαν πολλὴν ἔχοντα.»

Οι "Ελλήνες ἔπιπτα εἰστάθησαν οἱ ταχινοὶ ναυτικοὶ σύμβουλοι τῶν Τούρκων, ἀλλὰ καὶ τὰ πληρώματα τὰ δύοις ἐκίνησαν ἐπὶ αἰώνας τὰ πολεμικὰ καὶ ἐμπορικὰ πλοῖα τῶν Τούρκων.

Θὰ ἦτο δέκιον διμος νὰ μὴ ἀναφέρωμεν διὰ τὴν συνεργασίαν αὐτῶν ὑπάρχει ἐξ Ἐλληνικῆς πλευρᾶς μιὰ δικαιολογία βάσιμης καὶ ἐπαρκῆς. Κατ' ἀρχήν ἡ ναυτικὴ συνεργασία Τούρκων καὶ 'Ελλήνων ἀρχίσει πολὺ πρὸ τῆς διάλωσεως τῆς Κωνσταντινουπόλεως καὶ πρὶν νὰ καταστοῦν οἱ δύο λαοὶ ἔχοτεο. Εἰδικωτέρος λόγος ἔτοις διὰ τοὺς Βανατοὺς κυρίαρχοι τῆς Κρήτης καὶ τῶν νήσων τοῦ Αιγαίου, κατεπίζον τοὺς "Ελλήνες, οἱ δύοις ἡγανακάδοντο ἐκ τοῦ λόγου αὐτῶν, ἀλλὰ καὶ διὰ νὰ ἀποσύγουν τὴν φυλάκισιν, οἱ δύοις πολὺ συγνά ἐπειδάλετο διὰ κρέη ἀπὸ μιὰ βρετανικὴ φορολογία, νὰ καταρράγουσε εἰς τὰ τούρκικα πλοῖα ὡς πλοηγοῦ καὶ ναυτική.

«Ἀργότερον οἱ Τούρκοι μετὰ τὴν ὑποταγὴν τῆς 'Ελλαδος ἐφέρμισαν τὴν βασία ναυτολογίας προκεκριμένου νὰ ἐκκαθαρίσουν τὸ Αιγαίον ἀπὸ τῶν Βανατῶν καὶ τοὺς πειρατάς, εἰς δεύτερον στάλιον ἐφηγήσθη ὁ θεσμὸς τῶν μελλάγχων, ὁ δύοις τόσον πολὺ συνέδαλες εἰς τὴν διατήρησιν τῆς ναυτικότητος τῶν 'Ελλήνων.

Η ΕΚ ΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ διμος καὶ τῶν ἐν γένει τοῦ συνθηκῶν τῆς ἐποχῆς διαμορφωθεῖσα ναυτικὴ σχέσης Τούρκων καὶ 'Ελλήνων πέραν ἀπὸ τὴν διακριτὴν πραγματήσας τῆς δουλείας, τὴν δηποῖαν ἐνέσχε δὲ θεσμὸς τῶν μελλάγχων εἰχε καὶ τὴν συγκεκριμένην πραγματήσας διὰ τὸ γένος τῶν 'Ελλήνων ἀποκορύφωσεν της, εἰς τὴν ναυμαχίαν τῆς Ναυπάκτου.

Ο Σουλτάνος Σελήνης ὁ Β' διλίγειν μετὰ τὰ πάσα τοῦ ίσιον αἰώνος εἶχε συγκροτήσει ἔναντι τούρκικων πολεμικῶν στόλου, στη-

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

ριζόμενον κυρίως από ναυτικής πλευράς είναι τα ήλληνικά πληρώματα. Μέσα τών κολοσσαίων διά τύπου έποχης από την στόλον και τὰς ήλλεπαλλήλους κατατίθεσις είναι τόν χώρον τῆς Μασσαγείου εἰς βάρος τῶν Ιταλικῶν ναυτικῶν πόλεων, ο Σελήνη προσκάλεσε τὴν συστερίωσιν τῶν Εδρωπατίκων δυνάμεων, η δύοις είχεν ως κατάληξην τὴν ναυμαχίαν τῆς Ναυπάκτου.

Ο Πάπας Πίος ο Ε΄ ἡγήνησε παραφορίκας διότι τοιστός χαρακτήρα έδημον και συνεκροθήη στόλος κυρίως εἶναι Ἐνετικῶν και Ἰστανικῶν πλοίων προσεμένου να ἐκπορτατεύῃ κατά τὸν Τούρκον. Έκ τῆς ἄλλης πλευρᾶς οι Τούρκοι ἐπραγματοποίησαν μεγάλης ἑκτάσεως ναυτολογίαν Ἐλλήνων ἀπό δύο τῆς περιοχῆς τῆς καταγεγραμμένης χώρας.

Ἐτοι τὴν αὐγὴν τῆς 7ης Ὀκτωβρίου τοῦ ἔτους 1571 ἦνας τεράστιος Τουρκικός στόλος ἀποτελούμενος ἀπό 230 πλοία εὑρέθη ἀντιμέτωπος τῶν ἡμιμένων ναυτικῶν δυνάμεων τῆς Εδρώπης εἰς τὸν Κόπον τῶν Πατρών.

Ἡ ἀποφασιστικὴ ναυμαχία ἔλαβε χώραν ἔξωθεν τῆς Ναυπάκτου. Πολὺ ἐνωρὶς φάνηκε ἡ ὑπεροχὴ τῶν Χριστιανῶν. Μέσα σὲ διάστημα ὀλίγων ὥρων 200 περίου τουρκικά πλοία είχαν βυθισθεῖ ἡ κίγιακατασθήη καὶ μόνον 30 περίους γαλέραι κατέρριψαν νά διαρρύσουν. Ἐκεῖτος ὁ θρύλος ἔπειτα, οι ἀπότομοι στὴ θάλασσα Τούρκοι ἐνικήθησαν καὶ ἡ ἡττα τῶν δραστικοὶ ἀποκλιεστικοὶ εἰς τὸν Ἐλλήνα, οι δύοις ὡς πληρώματα τῶν Τουρκικῶν πλοίων ἐπέδειπναν ἀνθρωπικῶν στάσιν, ἐνῷ οἱ ὑπερτεροῦσες εἰς τὰ Χριστιανικά πλοία ἐπέδειπναν γεννιάτητα καὶ θάρρος.

Ἄλλα δύοις αἱ ἀπώλειαι τῶν Ἐλλήνων ὑπῆρχαν βαρύταται. Εἰς ὅπτην κιλιάδας ἀνεβίβασαν κατὰ μετριώτατον ὑπολογισμὸν τοὺς νεκροὺς Ἐλλήνων οἱ ιστορικοί. Ἐνῷ κιλιάδες τραγικαῖς ἔβαψαν μὲ τὸ Ἐλληνικὸν τῶν αἴματα τὴν θάλασσαν τῶν Ἐγινάδων, ἐρυθρά.

Ἐτοι ἐνῷ ἡ Χριστιανικὴ Εδρώπη ἔσπειρε τὴν νίκην, ἡ ὑπόδειλη Ἐλλὰς ἐπένθησε γιὰ αὐτὴν. Κιλιάδες Ἐλληνικῶν οἰκογενειῶν γράφει ὁ ιστορικός, τὸ φθινόπωρον τοῦ 1571 ἐθρήνουν νεκρούς.

Ἡ αιμοδολὴ τῶν Ἐλλήνων εἰς τὴν ἡττα τῶν Τούρκων κατὰ τὴν ναυμαχίαν τῆς Ναυπάκτου ἀνεγνωρίσθη ἐπιστήμως ὑπὸ τῶν χριστιανικῶν δυνάμεων. Εἰδικότερον ὁ Ἐνετός συγγραφεὺς Κονταρίνης πραγματεύεται εἰς ἓνα ὀλόκληρο ἔργο περὶ τῆς παθητικῆς στάσεως, τῶν δύοιν ἐπέτρησαν οἱ Ἐλλήνες ναυτικοὶ τὸν Τουρκικὸν στόλο.

Ἄλλα δύοις γιὰ δεκάδες χρόνια μετά τὴν ναυμαχίαν οἱ ναυτότοποι τοῦ Αιγαίου καὶ τῶν Ἰσινίων νήσων ἐρήμωσαν. Η ναυμαχία τῆς Ναυπάκτου ὑπῆρξε ἡ μεγαλύτερη αἰμορραγία τῆς ναυτικῆς μαρτίου Ἐλλάδος καὶ συγχρόνως ἀπέτελε τὴν τροχοπέδην γιὰ κάθε ναυτικικῆς ἀνάπτυξης γιὰ πολλὰ χρόνια.

ΤΟΣΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ἐκτάσεως ὑπῆρξεν ἡ ἀπόλεια τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν κατὰ τὴν Ναυμαχίαν τῆς Ναυπάκτου, ὥστε ὁ ἀντίτυπος

ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

Σύγχρονον Μέγαρον - Ακτή Μισαύλη 25
έναντι Προδόλητος Βασ. Κωνσταντίνου

ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΝΤΑΙ

3ος, 4ος, 5ος, καὶ 6ος δρόφοι
ἐκτάσεως 300 τ.μ. ἑκαστος, ἀναλόγως
δρόφου

καὶ ΠΩΛΕΙΤΑΙ

ὁ Τος δρόφος ἑκτάσεως 280 τ.μ.
Σύγχρονοι ἐγκαταστάσεις κλιματισμοῦ

2 ἀστανάστερ κ.λ.π.

Κατασκευὴ Πολυτελὴ ή
ΤΗΑΕΦΩΝΗΣΑΤΕ: 534.100 κ. Ἀρεν-
τούλην, καθημερινῶς τὰς ἀπογευματινὰς
ώρας.

ὑπῆρξεν κιονθῆτος καὶ εἰς αὐτὸν τὸν Τουρκικὸν στόλον. Τὸ ἔτος 1576 εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντινούπολεων καὶ τὸν ἄλλον ἐπαρχιῶν διπλάσιον διπλάσιον γαλερῶν καὶ δεκάδες ἄλλων πλοίων γωρίς νά ὑπάρχουν γεν-
τικαὶ διά νά ἐπανδρώσουν τὰ πλοῖα αὐτῶν.

Αἱ νῆσοι τοῦ Αιγαίου είχαν ἀπογνωμιωθῆν ἀπὸ θύρας. Οἱ λίγοι ἀνάπτηροι ἀπὸ τὴν τρομακτικὴν ναυμαχίαν ἦσαν ἀνίκανοι γιὰ κάθε ναυ-
τικὴν ἔργον καὶ ἔτοις ὁ Σουλτάνος ἡγαντικὴ θυμὴ διὰ νά ἐπανδρώσῃ τὰ πλοῖα του νά στρα-
τῇ πρὸς τὰς δρεινὰς περιοχὰς.

Ἡ κατάστασης αὐτὴν ἰσονεγίσθη ἐπὶ τὴν Κυ-
ρία νά ὑπάρξῃ ὡς ἡτούς ἀπόριενον καρυπίδα μετα-
βολῆ. Οἱ λίγοι Ἐλλήνες, οἱ δύοις εἰρητοῦ-
ντο ἀκόμη εἰς τὸν Τουρκικὸν στόλον ἀποτέλουν
κατὰ τὸν ἐκφραστὸν τοῦ Ἐνετοῦ Βαΐλου τῆς
Κωνσταντινούπολεως τὰ νεφρά τῆς Τουρκικῆς ἀρμάδας. Ἀλλὰ τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν δι-
πλασιῶν πλέον ἐπὶ τὸν Τουρκικόν πλοίων
ήσαν ἀπὸ δρεινὰς περιοχὰς καὶ ἀποδειχθῆσαν
ἐντελῶς ἀνίκανοι διὰ τὴν θάλασσαν. Λί άσθε-
νειαὶ τοὺς ἀπεδεκάτικαν, ἀπέθανον γωρίς νά συνθήσουν ποτὲ τὸν ναυτικὸν βίον.

Δὲν ἦσαν μόνοι οἱ Τούρκοι, οἱ δύοις ἀπε-
μάστηκαν τοὺς Ἐλληνικοὺς ναυτότοπους. Τρε-
μαράν διμορφαρίαν ὑπέστη ἡ πληθυσμὸς τοῦ
Αιγαίου κατὰ τὸ δεύτερον ἥμισον τοῦ δεκάτου
ἔτους μεταξύ αὐτῶν καὶ ἐκ μέρους τῶν Ἐνετῶν.
Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν Τουρκοδενετικῶν πο-
λέμων οἱ Βενετοί διὰ βιαστὸν ναυτολογίας ἐρή-
μασκαν τὰ νησιά τοῦ Αιγαίου, οἱ κάτοικοι τῶν
δύοιν ἐπὶ τὴν ἐμφάνιση τῶν Τούρκων νά τὸν

Βενετῶν ἐσπευδον νά κρυψτούν στὶς σπηλαῖες ἢ
στὶς καράδρες.

ΟΠΟΙΑ ΚΑΙ ΑΝ ΉΤΟ ΔΙΑΩΣ ή ἐξέλιξις τῶν
Τούρκων εἰς τὴν θάλασσαν, ἀκόμη καὶ εἰς τὰς
περιόδους τῆς ἡκατῆς αὐτῶν δὲν ὑδονήθησαν πο-
τὲ νά ἀποκτήσουν ναυτικότητα. Γεγονός είναι
ὅτι ἀπέκτησαν κατὰ κακούς ισχυρὸν πολεμι-
κὸν στόλον καὶ κατὰ τὸ διάστημα τῆς ἡκατῆς
τῶν ἀξιόλογον ναυτιλίαν, ἀνήκουσαν διαως εἰς
τὸν ὑπόδειλον "Ἐλλήνας".

"Αναμφισθῆτον ἀποδῆστον είναι δι: οἱ
Τούρκοι ἀπὸ τοὺς "Ἐλλήνας" ἔμαθαν τὴν ναυ-
τικὴν τέχνην καὶ εἰς αὐτοὺς ἀστηρίζειν τὴν
ναυτικὴν τῶν Ιούνων. Ἄξιοσμενότον συγχρό-
νος είναι ὅτι μαζὶ μὲ τὴν ναυτικὴν τέχνην τοὺς
Τούρκους παρέλασαν καὶ τὴν "Ἐλληνικὴν ναυ-
τικὴν δρολογίαν, τὴν δύοιν καὶ προσήργισαν
εἰς τὴν γλώσσαν των.

"Ως δεῖγμα παραβέτομεν μερικάς λέξεις, αἱ
δύοις: ἀποταλένοι καὶ ἀπόδειξην τοῦ ισχυρούμον
μαζὶ. "Ετοι ἡ Ἐλληνικὴ λέξις λιμὴν συναντά-
ται εἰς τὴν τουρκικὴν γλώσσαν διὰ liman, ἡ
λέξις κάτεργον, ἡ χρακτηρίζουσα τὰ κοπή-
λατα πλοῖα τοῦ Μασκίνος εἰς τὴν τουρκικὴν
ἔγινε katinga, ὁ γρίπος ἔγινε igrib, τὸ σκυ-
δάλιον εἰδος λέμβου ἔγινε sandal, τὸ ἐξάρτιον
ἔγινε sart καὶ τίλος τὸ σιάκιον ἔγινε γεκε ἡ
γεγκε.

Παραλλήλως, εἰς τὴν διάληκαν τοὺς Τουρκούς πολεμικούς ναυτικούς,
τὸ διάστημα τῆς Βυζαντινῆς σύστημα.

Ο ΕΝΑΣ

INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S/A

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLER
AT THE

PANAMA CANAL

CRISTOBAL / COLON

CABLE: TONIO COLON
TELEX: 3482072
TELEPHONE: Colon 47-1541 • 47-1098
MAILING ADDRESS: P.O. Box 443
Colón, R. Panama

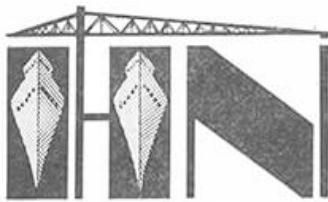
BALBOA / PANAMA CITY

CABLE: TONIO PANAMA
TELEX: 3480042
3282068
368633
TELEPHONE: Panama 23-9920
MAILING ADDRESS: P.O. Box 4583
Panama S. R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY FREE WAREHOUSE

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED



ΗΝΩΜΕΝΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ A.N.B.E. ΠΕΡΑΜΑ - ΙΤΕΑ

- ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ
- ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ
- ΜΕΤΑΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ένα σύγχρονον Ναυπηγείον ύπο κατασκευήν και έτερον έν λειτουργία είς τὸν διάθεσίν σας μεδ' ὅλων τῶν τεχνικῶν μέσων.

ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΘΕΝΤΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΘΕΝΤΑ
ΚΑΤΑ ΤΟ 1971.

"**ΓΕΩΡΓΙΟΣ**" Έπιβατηγόν όχηματαγωγόν 3500 TDW

"**DIANA**" Έπιβατηγόν όχηματαγωγόν άνοικτοῦ τύπου

"**AQUARIUS**" Κρουαζιερόπλοιον 4000 TDW

ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ

"**ΦΟΙΒΟΣ**" Έπιβατηγόν όχηματαγωγόν Α' τύπου 4000 TDW

"**ΣΩΦΙΑ 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.

'Αγγλική Νομολογία

ΕΠΙΣΤΑΛΙΑΙ ΚΑΙ ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΥΠΟ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΗΝ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΝ ΚΑΙ ΕΦΕΣΙΝ

Την 24η Δεκεμβρίου 1964 υπεγράφη ναυλοσύμφωνον τύπου «Τζένκνα», μεταξύ της πλοιοκτητηρίας έταιρίας Σαλαμίς Σίππιγκ (Πάναμα) Σ.Α. και της "Εντμ Βάν Μερρυπέκ Κόμπταν, διά ταξιδίου του διχελοκίντυτου ύπο έλληνική σημαίαν φορτηγού «Οντίσιλος», από την Αμερική διά 1-4 ασφαλείς λιμένας (κατά γεωγραφική σειράν) της περιοχής Τσάρλστον - Χώστον τών Ηνιούμενών Πολιτειών.

Οι βασικοί όροι φορτώσεως καὶ έκφρτώσεως καθωρίζοντο εἰς τάς ρήτρας 19 καὶ 6 τού ἀνωτέρω ναυλοσύμφωνου. Ούτως ή ρήτρα 19 προέβλεπεν ότι η φόρτωσις θά γεγένετο εἰς βάρος τοῦ ναυλωτού καὶ ἐπιβαρύνεων διά τὴν πλοιοκτήτηραν ἔταιραν. Ής προθεσμία σταλιών καθωρίσθησαν 14 συνολικῶς ἔργασματος ἡμέρια τῶν 24 ὥρων, καιρού ἐπιπρέποντος, ἔξαιρουμενών τῶν Κυριακῶν καὶ ὕερων πλὴν τῶν περιπτώσεων χρησιμοποιήσεως των καὶ ἐν καταφατικῇ τοιαύτῃ ὥρισθη σπῶς δ σχετικὸς χρόνος ὑπολογίζεται εἰς τὸ ημέραν. Ής πρὸς τὴν έκφρτωσιν, η ρήτρα 6 παρέπεμπεν εἰς τὴν ρηθείσαν ρήτραν 19 καὶ καθώριζεν ότι εἰς τὸν πρώτον λιμένα έκφρτώσεως δ χρόνος σταλιών θὰ ὑπελογίζεται ἀπὸ τῆς 1 μ.μ. ὡρας ἐφ' ὅσον η ειδοποίησης ἐτοιμότητος ζείδεται πρὸς μεσημβρίας η ἀπὸ τῆς 8 π.μ. ὡρας τῆς ἐπομένης ἔργασματος ἡμέρας ἔανη ἡ τοιαύτη ειδοποίησης ζείδετο κατὰ τὰς ἀπογευματινάς ἔργασμάς ὡρας. Καθ' ὅσον ἀφορᾶ τὸ δεύτερον καὶ τοὺς ἐπόμενους λιμένας φορτώσεως (ἐφ' ὅσον θὰ ὑπῆρχον τοιαύτα), δ χρόνος έκφρτώσεως (σταλιών) θὰ ἔτρεχεν ἀμέσως ἀπὸ τῆς ἐκείνης.

ἀφίξεως τοῦ πλοίου ἄνευ υποχρεώσεως ιδιαίτερας πρὸς τοῦτο ἐπιστολῆς ἐτοιμότητος. Ο χρόνος ἀναμονῆς πλευρίσματος θὰ ὑπελογίζεται ως χρόνος έκφρτώσεως (σταλιών).

Τὸ ναυλοσύμφωνον προέβλεπεν εἰσέτι περὶ τῶν περιπτώσεων γενικῶν ἀπεργιῶν καὶ καθώριζεν ότι οὔτε οι ναυλωταὶ οὔτε οἱ πλοιοκτήται θὰ ἡσαν ὑπεύθυνοι διά τὰς συνεπειὰς οἰασδήποτε φύσεως ἀπεργιῶν η ἀλόκ σάυτες, διὰ τῶν ὅποιων ἥθελεν παρεμποδίσθη ἡ ἐπιβραδυνθή ἐκπλήρωσις οἰασδήποτε φύσεως υποχρεώσεως ἐκ τοῦ ναυλοσύμφωνου. Προέβλεπετο, μεταξύ τῶν ἄλλων, ότι εἰς περιπτώσεων ἀπεργιῶν η ἀλόκ σάυτες, τὸ δόποιον ἥθελεν ἐπηρεάσει τὴν έκφρτωσιν τοῦ φορτίου κατὰ η μετά τὴν ἀφίξην τοῦ πλοίου εἰς τὸν ἡ παρὰ τὸν λιμένα έκφρτώσεως καὶ ἀνευδιακανονισμού τούτων ἐντὸς 48 ὥρων τότε εἰς παραλήπται τοῦ φορτίου θὰ ἔχουν τὸ δικαιώματος πάσας κρατήσουν τὸ πλοίον ἐν ἀναμονῇ μέχρι διευθέτησεως τῆς ἀπεργιῶν η τοῦ ἀλόκ σάυτες ἔναντι καταβολῆς τοῦ ἡμίσεος τῶν ἐπισταλιῶν (demurrage) μετά τὴν ἐκπνοήν τοῦ διὰ τὴν έκφρτωσιν προέβλεπον χρόνους».

Εἰς τὴν Αμδέρσαν, ὅπου τὸ πλοίον ἐφόρτωσεν χάλινδα, οἱ ναυλωταὶ ἔκαμον χρῆσιν πλέον τοῦ ἡμίσεος τῶν διὰ τὴν φορτοεκφρτώσιν προκαθετρισθέντος χρόνου, ὁ δόποιος ἀνήρχετο εἰς 6 ἡμέρας, 3 ὡρας καὶ 39 λεπτά. Ής λιμένες έκφρτώσεως ἐπελέγησαν τὸ Τσάρλστον, ὡς πρώτος, τὸ Μόμπιλε, ὡς δεύτερος καὶ τὸ Χούστον, ὡς τρίτος. Τὸ πλοίον κατέπλευσεν εἰς τὸ Τσάρλστον τὴν Πέμπτην 11ην Φεβρουαρίου 1965 ὅτε εἶχε ἥδη λάβει χώραν ἀπεργίας η τις θὰ ἐπηρέασε

τὴν έκφρτωσιν τοῦ φορτίου καὶ η τις δὲν διημετρήθη ἐντὸς 48 ὥρων.

Ο προβλεφθεὶς χρόνος έκφρτώσεως (lantime) ἔξπεινετο τὴν 2 π.μ. τῆς Πέμπτης 25ης Φεβρουαρίου, ἀλλ' η ἀπεργία ἔσυνεχισθη — ἀνευ διακοπῆς — μέχρι τοῦ μεσονυκτίου τῆς δης Μαρτίου δὲ ἐτελείωσε. Οι ναυλωταὶ συνεπιλήρωσαν τὴν έκφρτωσιν τοῦ διὰ τὸ Τσάρλστον πρωρισμένου φορτίου τὴν Δευτέραν 8ην Μαρτίου, ὡραν 16.30. Εν συνεχείᾳ τὸ πλοίον ἀπέπλευσε διά τὸ Μόμπιλε, ὅπου κατέπλευσε τὴν Παρασκευὴν 12ην Μαρτίου, ὡραν 20.30. Ή εἰς τὸ λιμένα τοῦτον ἐκφρτωτις ἐπερατώθη τὴν Δευτέραν 15ην Μαρτίου, ὡραν 17.00. Μετά τοῦτο τὸ πλοίον ἀπέπλευσε διά τὸ Χούστον διους καὶ κατέπλευσε τὴν 17ην Μαρτίου, ὡραν 08.00. Εκεῖ ἐπεκράτει συμφόρησις καὶ τὸ πλοίον ἡγαγάσθη εἰς ἀναμονή ἐπὶ 11 ἡμέρας διὰ νά πλευρίσῃ. Ή ἐκφρτωτις συνεπιληρώθη τὴν δην Ἀπριλίου καὶ ὡραν 12.00.

Ἐδημογραφήθη ὡταν θέμα ὑπολογισμοῦ τῶν ἐπισταλιῶν. Οι πλοιοκτήται ὑπεστήριξαν ότι δι χρόνος φορτοεκφρτώσεως ἔξπεινετο τὴν ὡραν 02.00 τῆς 25ης Φεβρουαρίου καὶ δι ωφείλοντο ἐπισταλίαι εἰς τὸ ἡμίσεον πρὸς τὴν ἐκπνοή τοῦ χρόνου φορτοεκφρτώσεως περίοδου (1) διότε τὸ πλοίον ἀνέμενε διά τὴν λῆξιν τῆς ἀπεργιῶν καὶ ἐπισταλίαι εἰς τὸ ἀκέραιον δι όλας τὰς μετὰ τὰν περιόδους, η (2) μέχρι τῆς συμπληρώσεως τῆς έκφρτώσεως εἰς τὸ Τσάρλστον μὲ πρόσταλίαις εἰς τὸ ἀκέραιον μετὰ τὰν, η (3) μέχρι τοῦ πέρατος τῆς ἀπεργιῶν καὶ μετὰ τὰν ωταν ἡρός πρὸς διατά τὰς περιόδους.

Οι ναυλωταὶ ὑπεστήριξαν ότι ωφείλοντο ἐπισταλίαι εἰς τὸ ἡμίσεον δι όλην τὴν μετὰ τὴν εἰς Τσάρλστον ἐκπνοήν τοῦ χρόνου φορτοεκφρτώσεως περίοδον καὶ ἐνῷ τὸ πλοίον (α) ἀνέμενε εἰς Τσάρλστον διά τὸ πέρας τῆς ἀπεργιῶν, (β) παρέμενε εἰς τὸ Τσάρλστον πρὸς έκφρτωσιν μετὰ τὸ πέρας τῆς ἀπεργιῶν, (γ) παρέμενε πρὸς έκφρτωσιν εἰς τὸ Μόμπιλε, (δ) ἀνέμενε σειράν πλευρίσματος παρὰ τὸ Χούστον καὶ (ε) παρέμενε πρὸς έκφρτωσιν εἰς τὸ Χούστον.

Τὸ Ἀγγλικὸν Ἐφετεῖον ἀπεφάνθη ότι τὸ λεκτικὸν τῆς περὶ ἀπεργιῶν ρήτρας ήτο ἀσαφές. Τούτο ἔκρινεν ότι οἱ πλοιοκτήται ὑπεστήριξαν ωταν ἡ ἀλόκ σάυτες «ἐπισταλίαι εἰς τὸ ἡμίσεον ἥσων καταβολῆται μετὰ τὴν ἐκπνοή τοῦ διὰ τὴν έκφρτωσιν καθορισθέντος χρόνου μέχρι τοῦ πέρατος τῆς τοιαύτης ἀπεργιῶν η ἀλόκ σάυτες» καὶ ὅτι οι ναυλωταὶ παρέλειπον εἰς τὸν ισχυρισμούς των τὰς λέξεις «μέχρι τοῦ πέρατος τῆς τοιαύτης ἀπεργιῶν η ἀλόκ σάυτες». Τὸ Ἐφετεῖον ἀπεφάνθη ότι η ρήτρα αὐτὴ ἡδύνατο νά διατυπωθῆται ἀμφέρουσα τοὺς τρόπους.

Η διένεις παρεπέμφθη εἰς Διαιτησίαν καὶ κατ' αὐτήν οἱ διαιτηταὶ ἐτάχθησαν ὑπὲρ τῆς ἀπόγεως τῶν ναυλωτῶν ἥτοι ότι οἱ πλοιοκτήται ἐδίκαιούντο ἐπισταλίαιν εἰς τὸ ἡμίσεον μόνον δι όλην τὴν σχετικήν περιόδον. Εν συνεχείᾳ αὐτή παρεπέμφθη εἰς τὸν Κουήνης Μπέντη Ντι-

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

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

— ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ
— ΛΑΗΡΗ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΩΝ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΝΑΥΛΩΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΣΙΤΑΣ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 477.479, 477.365, 479.433, 474.273

● ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

— ΔΥΝΑΜΕΩΝ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΩΜΕΝΗ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ ΤΗΝ ΠΛΟΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 475.227, 479.433

● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

— ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΣ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΕΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΒΟΙΕΤΙΚΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΗΧΑΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ «SUDOIMPORT» ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΕΩΣ 5 Η.Ρ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΦΟΔΙΑ
— ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ ΣΒΟΙΕΤΙΚΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 6-150 ΕΠΙΒΑΤΩΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 479.433, 474.273, 425.371

● ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

— ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝ ΠΑΡΑ ΤΑ ΙΙΟΥΔ΄ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟΥΤΩΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 477.365, 479.433, 425.371

● ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

— ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΕΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ

● ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 425.371-5, TELEX: 212.544, 212.545, 212.546
ΤΜΑ. Δ/ΝΣΙΑΣ ΦΛΟΥΤΕΡ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ (MOUGÈ PIRAEUS)

MALTA

ΔΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ ΚΑΙ ΤΑΧΕΙΑΝ

ΑΠΟΣΤΟΛΗΝ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΑΣ

ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΟΥΣ

S. MIFSUD & SONS LTD.

ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ

131 East Street Valletta — MALTA

Tel. SILNAVE Phone: 24199

23834

30921

TELEX No MALTA 277

ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΟΞΕΝΕΙΟΝ

ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ ΕΝ ΜΑΛΤΑ

KAI NEON KROYAZIEROPLOION

βίζιουν. Ο δικαστής σύντος ἀπεφάνθη ὑπέρ τῶν πλοιοκτητῶν, ὑποστήριξεν ὅτι ὥφειλοντο ἐπιστολαῖς εἰς τὸ ήμισυ μέχρι τῆς λήξεως τῆς ἀπεργίας καὶ ἐπιστολαῖς εἰς τὸ ὄκεραιον μετὰ ταῦτα.

Εἰς τὸ Ἐφετεῖον δὲ Λόρδος Ντένιγκ διεφώνης μὲ τὴν ἀποψίν τοῦ Δικαστοῦ Ντόναλντον. Εἰς τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀποφάσεώς του, δὲ Λόρδος Ντένιγκ ὑπεστήριξεν ὅτι τὰ συμβλήθεντα μέρη εἰχον προβλέψει κατὰ τὴν διαπύτωσιν τῆς περὶ ἀπεργίας ρήτρας τὸ ἐνδεχόμενον δημιουργίας περιπλοκῶν καὶ ὅτι εἰχον λύσει τὸν Γόρδιον Δεσμὸν ἐπὶ βάσεως «50 - 50», τουτέστιν ὅτι εἰς περίπτωσιν ἀπεργίας οι ναυλωταὶ ὕφειλον καταβολὴν ἐπιστολῶν εἰς τὸ ήμισυ μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἔκφορτώσεως.

Ο Σέρ Γκόρτον Οὐήλμερ εἶπεν δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ γίνη ἀποδεκτὴ ἀποψίς εἰς βάρος τῶν ναυλωτῶν, διό διαφορετικῆς διατυπώσεως ὡς διὰ τῆς υἱοθετήσεως τῆς τῶν πλοιοκτητῶν. Κατ' αὐτὸν τὰ ναυλοσύμφωνα ἀποτελοῦν ἐμπορικάς συμφωνίας μεταξὺ ἐπιχειρηματιῶν καὶ θὰ πρέπει νὰ ἔρμηνευνται — κατὰ τὸ δυνατὸν — κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν πραγματοποίησιν λογικοῦ ἐμπορικοῦ ἀποτελέσματος. Η ἀποψίς τῶν ναυλωτῶν παρέχει τοιοῦτον λογικὸν ἀποτέλεσμα.

● **Ναύλωσις.** — Χρόνος σταλιῶν εἰς λιμένα φορτώσεως καὶ ἔκφορτώσεως συμφωνηθεὶς συμψηφιστέος. — "Εννοια, — Δικαίωμα ναυλωτῶν νὰ συντάξουν ἐν ἑναϊον ἡμερολογιακὸν σημείωμα περὶ τοῦ εἰς τοὺς δύο λιμένας ἔξοικονομηθέντος χρόνου.

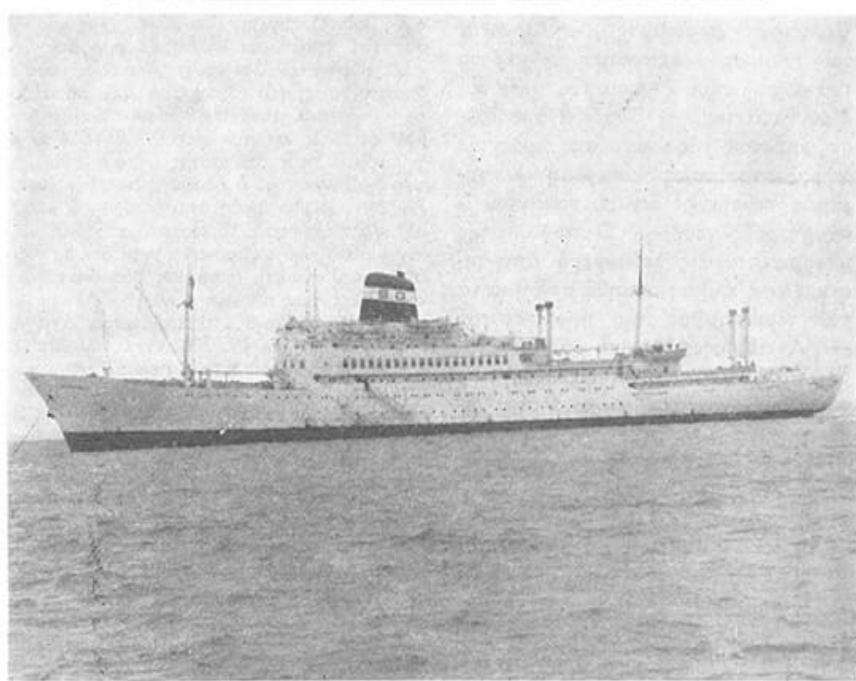
Μεταξὺ τῶν ναυλωτῶν τοῦ ἀπὸ τὸν Ατλαντικὸν Σάναν κρατικῆς ἐπιχειρήσεως ἐμπορίου τῆς Ἰνδίας καὶ τῆς πλοιοκτητηρίας Λιβεριανῆς ἑταῖρις Φιούρου Σιτπίγκ Κόμπταν, ἀνέκυψεν διαφορὰ ἐπὶ θέματος σταλιῶν ὑποδηλθεῖσα εἰς διαιτήσιν. Ο ἐπιδιαιτητὴς ἀπεφάσασεν ἐνώπιον τῶν ναυλωτῶν οὓς ὑπερέωσε νὰ καταβάλουν εἰς τὴν πλοιοκτητηρίαν ἑταῖριαν Λ.Α. 262. Ἐν τούτοις, προεκυψεν νικικὸν θέμα ὅπερ παρεπέμβη ἐνώπιον τοῦ Ἑμπορεδεῖκειον (δικαστής Μοκάττα) ὅπερ ἔξεδνε τὴν ἀκόλουσσον ἀπόφασιν:

Κατὰ τὴν ἀπόφασιν, οἱ πλοιοκτῆται ἐθέωρουν ὅτι ὁ ὄρος 28 τοῦ ναυλοσύμφωνου, ὁ ὄριζων ὅτι αἱ σταλίσαι ἡσαν συμψηφιστέαι, ἡτο ὑποχρεωτικός καὶ συνεπός ἐν μόνον ἡμερολογιακὸν σημείωμα (Time - sheet) περιέχον τὴν τε φόρτωσιν καὶ τὴν ἐκφόρτωσιν ἔδει νὰ συνταχθῇ. Οι ναυλωταί, ἀλλως θεωροῦντες τὸ πρόγραμμα ὑπεστήριξον ὅτι ὁ ὄρος 28 παρεῖχεν αὐτοῖς δικαίωμα προαιρέσεως καὶ ὅτι συνεπός ἐδικαιούντο νὰ συντάξουν κεχωρισμένα ἡμερολογιακά σημειώματα, ἀτινα μετέβαλον ὑπέρ αὐτῶν τὴν ἀμοιδὴν ἐπιταχύνσεως.

Η χρηματικὴ διαφορὰ μεταξὺ τῶν δύο μεθόδων συντάξεως τοῦ ἡμερολογιακοῦ σημειώματος, ὥφειλετο εἰς τὴν ἐμφιλοχώρησιν ἐνὸς τέλους ἔδρομάδος εἰς Βανκούμερον ὅπερ, ἐάν οἱ ναυλωταὶ εἰχον δικαιον, ὑπελογίζετο ὡς ἔξοικονομηθεὶς χρόνος καὶ συνεπῶς ηὗξανεν τὴν ὄφειλομένην ἀμοιδὴν ἐπιταχύνσεως.

Κατὰ τὴν κρίσιν τῆς ἀποφάσεως ὁ ὄρος «συμψηφιστέαι» χρησιμοποιούμενος πρὸς ἐπίτευξιν μορφῆς τίνος τοῦ συνιεύσεως ἡ συσσωματωσεως τοῦ χρόνου τῶν σταλίων, ἥτο παράδοξος καὶ ἀπέλληγεν εἰς βεβασμένην χρήσιν τῆς λέξεως. Ἀλιθέας είναι ὅτι ἡτο ἐν χριτσεὶ ἀπὸ τοῦ 1916. Περιείχεν ὅμως χροιάν τινα ἐπιλογῆς.

Η νομολογία εἰς ἐπανειλημμένας περιπτώσεις ἔθεωρησεν ὅτι ἐλλείψει προνοιας τίνος, οἱ χειρισμοὶ τῆς φορτώσεως καὶ τῆς ἐκφορτώσεως, ἔδει νὰ ληρθῶν ὑπὸ ὄψιν τελίως κεχωρισμένως. Η ἀπόφασις περαιτέρω ἀνεφέρθη εἰς τέσσαρας περιπτώσεις, εἰς τὰς δύο ποιαὶς τὰ ναυλοσύμφωνα περιείχον τὸν ὄρον



Τὸ προσφάτως ἀγορασθὲν καὶ παραληφθὲν εἰς τὴν Λισσαβῶνα ὑπερωκεάνιον «Ἀμέλια ντε Μέλιο», μετονομασθὲν «Ἴθακα». Είναι τόνων γκρὸς 10.195 καὶ ναυπηγήσεως τοῦ 1956. Θὰ μετασκευασθῇ εἰς κρουαζιερόπλοιον. Ἐχρονοναυλῶθη. Πλοιοκτησία τοῦ Οίκου Βλαστούλου, Λονδίνου.

«συμψηφιστέαι». Ἀνεφέρθη ἐπίσης εἰς τὸ γνωστὸν σύγγραμμα τοῦ Scrutton «Περὶ ναυλοσύμφωνου» (10η ἔκδοσις, σελ. 334).

Κατὰ τὴν νομολογίαν καὶ τὸν ρηθέντα συγγράφεα, ὁ ὄρος «συμψηφιστέαι» παρεῖχεν δικαιώματα ἐπιλογῆς εἰς τὸν ναυλωτὴν. Η αὐτὴ ἀποψίς ὑπεστήριξεται εἰς τὸ σύγχρονον σύγγραμμα τοῦ Σάμερσκιλ «Στολίαι» (σελ. 96).

Ἀναφορικῶς πρὸς τὸν ὄρος 9 τοῦ ναυλοσύμφωνου, αἱ κρίσιμοι λέξεις ἡσαν «καὶ ἀμοιδὴ ἐπιταχύνεως διὰ πάντα ἔξοικονομηθέντα χρόνον εἰς τὴν φόρτωσιν καὶ τὴν ἐκφόρτωσιν, καταβλῆθεται εἰς τοὺς ναυλωτάς ὑπολογιζομένη εἰς τὸ ήμισυ τῆς ἀποζημιώσεως χρόνου ὑπεραναμονῆς». Ο πληρούχος τῆς πλοιοκτητηρίας ὑπεστήριξεν ὅτι ὁ ὄρος 9 οὔτος συμπερεύεται πρὸς τὸ ἐπιχειρηματικόν διότι «συμψηφιστέαι» σημαίνει ὑποχρεωτικὸν τρόπον ὑπολογισμοῦ, διότι διετοπούτο ὑπὸ μορφὴν ἐπιτακτικὴν καὶ ἔδει νὰ ἔρμηνεθῇ «λαμβανομένου ὑπὸ ὄψιν παντὸς διπερ ἐγένετο κατὰ τὴν φόρτωσιν καὶ τὴν ἐκφόρτωσιν».

«Ἀντεπεξερχόμενος εἰς τοῦτο ὁ πληρεδούσιος τῶν ναυλωτῶν ὑπεστήριξεν ὅτι ὁ ὄρος 9 τοῦ ναυλοσύμφωνου ἀντιστρατεύεται πρὸς τὴν ἔρμηνεαν τοῦ ὄρου «συμψηφιστέαι» τὴν ἄγουσαν εἰς ὑποχρεωτικὴν σύνταξιν ἐνὸς μόνον ἡμερολογιακοῦ σημειώματος, διότι ἐν τῷ

περιπτώσει ταύτῃ ἡ ἀμοιδὴ ἐπιταχύνσεως δένθα ἡτο καταβλῆται διὰ τὸ ἔξοικονομηθέντα χρόνον εἰς τε τὸν λιμένα φορτώσεως καὶ τὸν τῆς ἐκφορτώσεως, ἀλλὰ μόνον διὰ τὸν χρόνον ὅστις περατωθεῖσης τῆς ἐκφορτώσεως θῆθελεν εύρεθη ὅτι ἔξοικονομηθεῖ εἰς τὸ συνδεματόνον ἡμερολογιακὸν σημειώματος. Ήξε ἄλλως, ἐάν διὰ τὸν χρόνος «συμψηφιστέαι» παρεῖχεν δικαιώματα ἐπιλογῆς, τότε ἐάν οι ναυλωταὶ ἐπέλεγον νὰ μὴ συμψηφίσουν, θὰ ἀνέκυππεν ἀμοιδὴ ἐπιταχύνσεως εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως καὶ εἰς τὸν λιμένα ἐκφορτώσεως δυνάμει κεχωρισμένων ἡμερολογιακῶν σημειώματων καὶ θὰ ἡτο καταβλῆται εἰς τοὺς ναυλωτάς.

Τὸ Δικαστήριον ἔθεωρησεν ὅτι αἱ ἐν ὄρῳ 9 τοῦ ναυλοσύμφωνου λέξεις ἡσαν ἀσυμβίβαστοι πρὸς τὸ ἐπιχειρήμα περὶ ὑποχρεωτικῆς μεθόδου ὑπολογισμοῦ. Ο πληρεδούσιος τῶν πλοιοκτητῶν προσεκολλήθη Ισχυρῶς εἰς τὸ ἐπιχειρήμα διότι ὑπὸ αὐτοῦ διδομένη ἔρμηνεις τοῦ ὄρου «συμψηφιστέαι», ἀποτελεῖ ἐμπορικὸν έθιμον. Ο ἐπιδιαιτητὴ; ἐν τῷ ὑπὸ αὐτοῦ συνταχθέντι ἐρωτήματι πρὸς τὸ Δικαστήριον, ἔξεδεσεν μὲν τὰ ἐπιχειρήματα τῶν διαδίκων μερῶν, δὲν ἀνεφέρθη δῆμως εἰς ἔθιμηκήν ἔννοιαν τοῦ ὄρου, διπερ ὁδὲν θὲν συνέβανεν ἐάν εἶχεν ἐνώπιον αὐτοῦ τεθῆ θέμα έθιμον.

Τὸ Δικοστήριον ἔκρινεν ὅτι οἱ ναυλωταὶ ὄρθως ἡρμήνευσαν τὸ ζῆτημα διπερ πρόεκυ-

ΓΡΑΜΜΑΤΟΣΗΜΑ

Διαθέτομεν ὅλας τὰς Ἑλληνικὰς καὶ Κυπριακὰς ἐκδόσεις εἰς πλήρεις σειρὰς ἡ μεμονωμένα

Εἰδικὴ ταχεία ἐξυπηρέτησις τῶν ταξιδευόντων ναυτικῶν μας.

Ἐπίσης, ἀγοράζομεν τὰ ἐν κυκλοφορίᾳ σφραγισμένα Ἑλληνικὰ γραμματόσημα εἰς ποσότητα.

Γράφατε μας νὰ σᾶς ταχυδρομήσωμεν τὸν τελευταῖον τιμοκατάλογόν μας ΕΛΛΑΔΟΣ — ΚΥΠΡΟΥ.

ΦΙΛΟΤΕΛΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ

Βουκουρεστίου 4 (στοά) - Τηλ. 229.162

'Αθήναι

φεν και ἐπεκύρωσεν τὴν ἀπόφασιν τοῦ ἐπιδιαιτητοῦ ύπερ τῶν ναυλωτῶν.

Θαλασσία ἀσφάλισις. — 'Απώλεια τοῦ πλοίου. — Προσβολὴ ἐκ μέρους τοῦ ἀσφαλιστοῦ ισχυρισμού περὶ δολίου ναυαγίου. — Βραδεῖα ἀπευθύνσις κλήσεως τῆς ἐναγούσης πρὸς τὸν ἀσφαλιστὴν ὅπως καθορίσῃ λεπτομερῶς τοὺς περὶ δολίου ναυαγίου ισχυρισμούς του. — 'Ο ἀσφαλιστῆς ὑποχρεούται εἰς λεπτομερῆ ἀπάντησιν, ἔὰν ἡ κλήσις ἀσκηθῇ πρὸ ἡ κατὰ τὸν τερματισμὸν τῆς προδικασίας. — 'Αντίθετος πρακτικὴ ὑπὲρ τοῦ ἀσφαλιστοῦ ἀντιτίθεται εἰς τοὺς ἐνώπιους τοῦ 'Ανωτάτου Δικαστηρίου δικονομικούς καιόνοις. — Μειοψηφία. — 'Απόρριψις τῆς ἐφέσεως λόγω βραδείας ἀσκήσεως τῆς πρὸς τὸν ἀσφαλιστὴν κλήσεως.

Τὰ πραγματικὰ περιστατικὰ τῆς ὑποθέσεως ἐφ' ἡς προσφάτως ἡσχολήθη τὸ 'Εφετεῖον ἔχουν ὡς ἔξι:

'Η πλοιοκτήτρια ἔταιρία 'Αστροβλάνις Κομπανία Ναβιέρα Α.Ε. είχεν ἀσφαλίσει παρὰ τῷ Λλόνδ τὸ πλοῖον «Γκόλντ Σκάϊ» διὰ 12 μῆνας ἀπὸ τῆς 17 Μαΐου 1968 ἀντὶ τοῦ ποσοῦ τῶν Λ.Α. 88.000. Κατὰ Δεκέμβριον 1968, τὸ πλοῖον ἐπλεεν ἀπὸ Σπλίτ εἰς Σαουδικὴν Ἀραβίαν μὲν φορτίον 4.000 τόνων ταξιμέντου. 'Ως προκύπτει συνήνησε κακοκαιρίαν, κοπάσσασαν περὶ τὴν 19ην Δεκεμβρίου. Τὴν 12.30 τῆς αὐτῆς ἡμέρας, ἐν τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος ἀντελθήθη ρωγμὴν εἰς τὴν

πλευράν, ἔξ ἥς εἰσέθεν ὕδωρ. Τὸ πλοῖον ἐβυθίσθη περὶ τὴν 8.30 μ.μ. ώραν.

Οἱ ἀσφαλισταὶ φαίνεται ὅτι ἐνόμισαν ὅτι οἱ πλοιοκτήται δὲν ἔλαβον εὐλογα μέτρα πρὸς ἀποσόδησιν τοῦ κινδύνου. 'Ισχυρίσθησαν ὅτι παρτπλεον ἐγγύς ἐν ρυμουλκόν ναυαγοσωστικὸν, καὶ ἄλιτα πλοία καὶ ὅτι ὁ ὑποπλοιάρχος τοῦ ναυαγοσωστικοῦ προσέφερεν βοήθειαν ἀποκρουσθεῖσαν. 'Εστηρίχθησαν συνεπῶς εἰς τὸ ἄρθρον 78 ἑδάφιον 4 τοῦ νόμου περὶ θαλασσίας 'Ἀσφαλίσεως, ὑποστηρίζοντες ὅτι ὁ ἀσφαλισμένος δὲν ἐπράξει ὅτι ὁ ἀσφαλισμένος δὲν ἐπράξει πρὸς ἀποτροπήν τοῦ κινδύνου. 'Ἐπροχώρησαν δύως περιστέρεον λαζανούς ἀσφαλισθησαν ὅτι ἐπρόκειτο περὶ δολίου ναυαγίου τοῦ πλοίου, σκοπίμως βυθισθέντος τῆς συνεργείας τῶν πλοιοκτητῶν.

'Η πλοιοκτήτρια ἔταιρία ἡγειρεν ἀγωγὴν τὴν 21 'Απριλίου 1970 ἐναντίον τοῦ ἐπὶ κεφαλῆς ἀσφαλιστοῦ καὶ ἔζηπε νὰ καταδικασθῇ ὃντος εἰς τὴν καταθελήν τοῦ ὑπὸ αὐτοῦ ἀσφαλισθέντος ποσοῦ. Δῆλωσις περὶ τῆς ἀπατητήσεως τῶν πλοιοκτητῶν ἐνεχειρίσθη τὴν 1 'Οκτωβρίου 1970 καὶ τὴν 15 Δεκεμβρίου 1970 ἑξεδόθη ἡ συνήθης προδικοστικὴ ἀπόφασις περὶ καταθέσεως τῶν ἐγγράφων τοῦ πλοίου. 'Η ἀπάντησις εἰς τὴν ἀγωγὴν ἐλήφθη τὸν Φεβρουάριον 1971 καὶ ἡ ἀγωγὴ ὑπὸ τὸν δρόμον τῆς καταθέσεως τῶν ἐγγράφων τοῦ πλοίου, ἥτοι ἀριμος πρὸς συζητησιν.

Τὴν 27 'Ιουλίου 1971 ὁ παρὰ τῷ 'Εμποροδικῷ δικαστής δρισεν δικάσταιμα τὴν 28 Φεβρουαρίου 1972. Οἱ ἐκατέρωθεν ισχυρισμοὶ διεπυπόθησαν ὡς συνήθως εἰς τὰς περιπτώσεις δολίου ναυαγίου. 'Ο ἐνάγομενος ἀσφαλιστῆς ἡξιώσεν παρὰ τῆς ἐναγούσης πλήρη ἀπόδειξιν ἐπὶ τῶν ὑπὸ αὐτῆς προβαλλομένων πραγματικῶν περιστατικῶν καὶ ἐπικουρικῶν ισχυρίσθη ὅτι ἡ ἀπώλεια τοῦ πλοίου, αἵτιαν εἶχεν προσωπικὸν πταίσμα τῆς ἐναγούσης προξενησάσης ἢ ἐν συνεργείᾳ ἐπιτυχούσῃ; τὴν βύθισιν τοῦ πλοίου.

'Ο Εισηγητής ἐφέτης λόρδος Ντέννιγκ εἰσηγούμενος τὴν ἀπόρριψιν τῆς ἐφέσεως εἶπεν ὅτι ἐπὶ ἐπὶ πλείστα τῶν 50 ἑταῖρων, κατά τὴν ὑπὸ τοῦ 'Εμποροδικείου ἀκολουθούμενην διαδικασίαν, ὁ ἐνάγομενος ἀσφαλιστῆς δὲν διετάσσετο νὰ παράσχῃ στοιχεῖα περὶ τῶν ισχυρισμῶν του. 'Ἐπρόκειτο περὶ ἔξαιρετικον κανόνος, δικαιολογουμένου ἐκ τοῦ λόγου ὅτι ὁ ἀσφαλιστῆς ἡγείστη τὰ συμβεδηκότα, ἀτινα ἐγώριζεν ὁ ἀσφαλισμένος καὶ οἱ ὑπὸ αὐτοῦ πρωτηθέντες. Τὸ 'Εμποροδικείον ἔξεδήλωσεν τὴν ἀντιλήψιν ὅτι ἡ ὑποχρέωσις τοῦ ἀσφαλιστοῦ νὰ ἐκθέσῃ πλείστα, δὲν ἀφεώρα εἴς τὰ περιστατικά σύτα τούτα, ἀλλ' εἰς ἀποκάλυψιν τῶν μέσων ἀποδείξεως δι'. Ὡν ταῦτα θ' ἀπεδεικνύοντο.

'Ο Εισηγητής ἔξεθεσεν περαιτέρω ὅτι μέχρι τῆς 16 Φεβρουαρίου 1972, ἡ ἐνάγομενα οὐδεμίαν είχεν ἐκδηλώσει πρόθεσιν νὰ μη συμμορφωθῇ πρὸς τὴν ἀκολουθούμενην διαδικασίαν παρὰ τῷ 'Εμποροδικείῳ, δὲ τὴν ἀνωτέρω ἡμερομηνίαν μετέγνωσεν καὶ ἀπεφάσισεν νὰ ἀντιταχῇ κατά τῆς τοιαύτης διαδικασίας.

Οἱ δικηγόροι τῆς ἐναγούσης ἀπηρύθηναν ἐπιστολὴν πρὸς τοὺς δικηγόρους τοῦ ἀσφαλιστοῦ, ἡν ἐπηκολούθησεν κλήσις ἐν ἡ ἔζητειο: 1) Ποιος πράξεις ἡ παραδείσεις τῆς ἐναγούσης προσέβαλεν ὁ ἀσφαλιστής; ὡς σχώσας τὸ ἀποτέλεσμα τῆς βυθίσεως τοῦ πλοίου, 2) Ποιος ἐκ τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἦξιούτο ὅτι ἐξετέλεσεν τὰς πράξεις ταύτας, 3) Ποιος ἐκ τῶν ἀξιωματικῶν, μελῶν τοῦ πληρώματος ἡ μετόχων τῆς ἐναγούσης ἐταίριας ἦξιούτο ὅτι συνήργησεν ἡ προυξένησεν τὴν βύθισιν τοῦ πλοίου. 4) Κατὰ ποιὸν τρόπον ἐπέτυχον τ' ἀνωτέρω πρόσωπα τὴν βύθισιν τοῦ πλοίου.

'Ο εἰς πρότονον βαθύδν δικάσας δικαστής Μοκάττα ἀπέρριψεν τὴν κλήσιν, κρίνας ὅτι ἡσκήθη αὕτη λίαν βραδέως. Κατὰ τὴν γνώμην του ὑπῆρχεν μακρά ἀντιθετος ἐφαρμογή

John Laing Management (Bermuda)Ltd

PO Box 1732
Front Street
Hamilton, Bermuda
Tel: 27155
Telex: 334

Piraeus office
7-9 Akti Miaouli
Piraeus

The Shipowners' Mutual Strike Insurance Association (Bermuda) Ltd

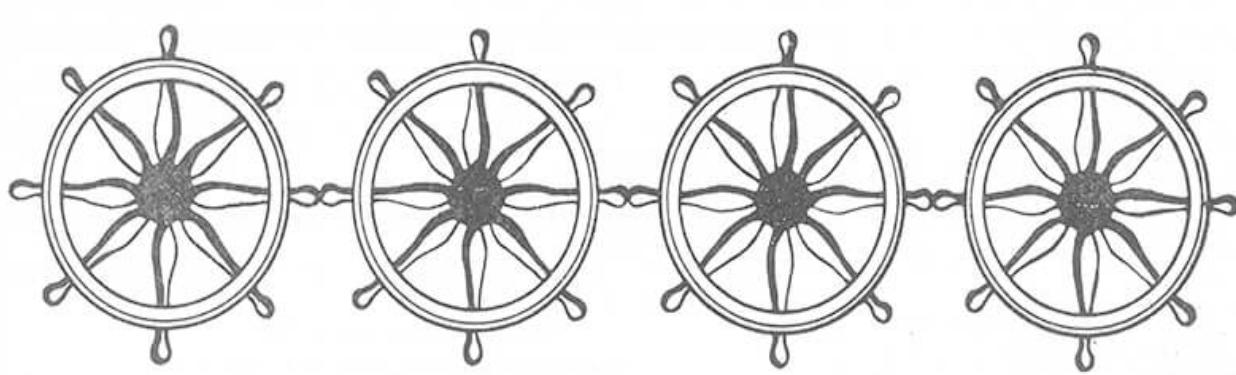
Specialists in the
insurance of all strike
risks for Shipowners
and Charterers. World
wide and immediate
cover.

The Oceanus Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd

Protection and
Indemnity, Freight,
Demurrage and Defence

London Correspondents: John Laing (Management) Ltd

Forum House
15-18 Lime Street
London EC3
Tel: 01-623 1981
Telex 888259



'Η Ναυτική' Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ■ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ■ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΣΥΝΕΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΝ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΙΣ ΠΛΟΙΟΝ ΔΙΑΦΟΡΟΝ ΤΟΥ ΔΗΛΩΘΕΝΤΟΣ

Τό αρθρον 36 του Ισχύοντος Ποινικού και Πειθαρχικού Κώδικος Ε.Ν. προβλέπει ότι τιμωρούνται διά φυλακίσεως ἀπὸ τριών μηνών μέχρι δύο ἔτην πλοιοκτήται ή ἐφοπλίσται ή ἀντιπρόσωποι αὐτῶν, οι ὅποιοι, λαμβάνοντες παρὰ τῶν ἀρμόδιων ἀρχῶν ἀδειαν ναυτολογήσεως δι' ὠρισμένον πλοῖον πρωθύον τελικῶν τοὺς ναυτικούς εἰς ἔτερον.

"Η ὡς ἄνω διάταξις ὡς ἀναφέρεται εἰς τὸ σχετικὸν ἄρθρον τῆς οἰκείας Εἰσηγητικῆς Ἐκθέσεως προέκυψεν ἐκ τῶν ἐν τῇ πράξῃ ἀναγκῶν. Διότι ἡ κρατικὴ ἀρχὴ χορηγεῖ κατὰ νόμον καὶ κατόπιν αἵτισεων τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων ἀδειας ἀνανωρήσεως ναυτικοῦ πρὸς ἀνάληψιν ἐργασίας ἐπὶ ὀνομαστικῶν ὁριζομένου πλοίου, τὸ ὅποιον συγκεντρώνει κατὰ τὴν διατίστωσιν τῆς ἀρχῆς τὰς προϋποθέσεις κοινωνικῆς προστασίας καὶ ἀσφαλείας. Η λῆψις, συνεπῶς, ἀδειας δι' ὡς ὠρισμένον πλοῖον καὶ πρωθητισις εἰς ἔτερον μὴ δηλωθὲν ἀποτελεῖ καταστρατηγησιν τῶν τεθεισῶν διὰ λόγους δημοσίου συμφέροντος διατάξεων, δι' ὃ καὶ δέοντος πώς καταστοῦν ἀξιόποιοι αἱ σχετικαὶ παραβάσεις.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω προέκυψε καὶ ἔτερον ζῆτημα, ἐὰν δηλαδὴ ναυτικὸς προσλαμβανόμενος δι' ὠρισμένον πλοῖον, συμφώνως πρὸς τὴν ἀτομικὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως καὶ πρωθωμήμενος τελικῶν εἰς ἔτερον, δικαιοῦται νὰ καταγγείλῃ τὴν σύμβασιν ταῦτην καὶ νὰ ἀπαιτήσῃ παλιννόστησιν καὶ ἀποζημίωσιν, πρὸ τῆς ναυτολογήσεως του. "Η ἀρμόδια ὑπερεσία ἐγνώρισεν σχετικῶς, ὅτι ὁ ναυτικὸς ἐν τῇ περιπτώσει ταῦτη, δεδομένου ὅτι ἀλλοιοῦται ὅρος τῆς ἀτομικῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, ἡτις διαλαμβάνει συγκεκριμένον πλοῖον, δύναται νὰ καταγγείλῃ ταῦτην δικαιούμενος παλιννόστησεως ἐφ' ὅσον ἐστάλη εἰς ἀλλοδαπὴν καὶ ἀποζημιώσεως.

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΙΣ ΑΣΘΕΝΕΙΑΝ. ΜΙΣΘΟΣ - ΑΝΤΙΤΙΜΟΝ ΤΡΟΦΗΣ - ΝΟΣΗΛΙΑ

Τό αρθρον 66 του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ὁρίζει, ὅτι ὁ ναυτικὸς ἀσθενήσας δικαιοῦται εἰς μισθὸν καὶ νοσηλεύεται διαπάντας τοῦ πλοίου, ἐὰν δὲ ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως λυθῇ λόγω ἀσθενείας καὶ νοσηλεύεται οὕτως ἐκτὸς τοῦ πλοίου,



CATALINA" LTD
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΜΟΥΖΗΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ
'Η πεῖρα μας θὰ σᾶς ἐξυπηρετήσῃ διὰ ταχείαν
καὶ οἰκονομικὴν ἀποστολήν.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

ΤΗΛ. 422.671 ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΙΣ ΚΑΤΑΛΙΝΑ

καὶ προσέθεσεν ὅτι ὃν ἡ ἀντίθετος πρακτικὴ αὐτὴ ἀντίκειται πρὸς τοὺς ἐνώπιους τοῦ 'Ανωτάτου Δικαστηρίου διαδικαστικοὺς κανόνας, ὑπάρχουν ἐν τούτοις σοβαροὶ δικαιολογητικοὶ λόγοι ὑπὲρ τῆς τοιαύτης πρακτικῆς, ἥτις ἵνα ἀναθεωρηθῇ ἀπαιτεῖται νὰ κρινῇ σχετικῶς τὸ 'Εφετεῖον.

"Ο εἰσηγητής 'Ἐφετης ἔκρινεν ὅτι ἡ κλῆσις ἡ παραβολὴ βραδέως. "Εδει νὰ ἀσκηθῇ τὸ βραδύτερον ὅπου ἐπερματίσθη ἡ προδικασία ἢ καὶ πρὸ ταύτης. "Οσον ἀφορᾷ τὴν οὐσίαν τοῦ πράγματος, ὅτι ἡ πρακτικὴ καθ' ἣν δὲν ὑποχρεούνται ὁ ἀσφαλιστής περὶ τοῦ ισχυρισμοῦ του ὅτι τὸ ναυάγιον ἦτο δόλιον, ἀκολουθεῖται σταθερῶς ἀπὸ ἔτων. 'Ανεφέρεν διαφόρους ἀποφάσεις καὶ παραπομπάς εἰς συγγραφεῖς. Τῆς πρακτικῆς ταύτης — συνέχισεν ὁ Εἰσηγητής — ἀκολούθουμενή ἐπὸ τὸν ἔτων, ἡ ἀναπροποτήθη ὥτε ἀδικαιολογεῖτο μόνον ἐὰν συνέτρεχον ἔξαιρετοι λόγοι περὶ τούτου καὶ τοιούτου λόγοι δὲν συνέτρεχον ἐν προκειμένῳ. Κατὰ κανόνα, ἡ ἀσφαλιστής ἀγορεῖ τὰ διατρέξοντα καὶ τὰ πράγματα ὥτε διαλευκανώσων εἰς τὴν δικήν.

Οι ἄλλοι δύο 'Ἐφέται συνεφώνησαν μὲν πρὸς τὴν γνώμην τοῦ Εἰσηγητοῦ δύον ἀφορᾶ τὴν βραδύτηταν ἀσκεῖσθαι τῆς κλῆσεως τοῦ ἡσφαλισμένου, διεφώνησαν δύος ὡς πρὸς τὴν ἀντίληψιν περὶ καθιερωμένης πρακτικῆς. Διεπύωσαν τὴν γνώμην ὅτι νὰ μὲν ὑπάρχει πράγματι τοιαύτη πρακτική. 'Ἐν τούτοις, ἡδη ἐύθυνας ἀμφισθεῖται ὡς ἐγκυρότης αὐτῆς ἀπόκειται δὲ εἰς τὸ Δικαστηρίον νὰ κρίνῃ ἐάν εἶναι αὐτὴ νόμιμος. 'Ἐδει δὲν εἶναι σύμφωνος πρὸς τὸν νόμον, δέον τὸ πρᾶγμα ν' ἀποσαφηνισθῇ, διότι ἡ πάροδος τοῦ χρόνου δὲν καθιστᾷ νόμιμον τὴν μὴ νόμιμον πρακτικήν. Οὔτε ἀρκεῖ νὰ λέγωμεν ὅτι λειτουργεῖ αὐτὴ ίκανοποιητικῶς.

Ο ἐνάγομενος ἀσφαλιστὴς δὲν ἡρκέσθη νὰ εἴπῃ ὅτι τὸ πλοῖον ἀπωλέσθη ἐκ μὴ ἀσφαλισμένων θαλασσίων κινδύνων, ὅλλα ἐβεβίωσεν τὸ ναυάγιον ἦτο δόλιον, τὴν συνεργίαν τῆς ἐναγούντης, ἔχουσαν τὴν προσωπικὸν ππαίσμα. Διὰ τὸν ισχυρισμοῦ τούτου ἡδεῖον ὅτι ἡ ἐνάγουσα ἐγένετο ἔνοχος βαρείας ποινικῆς κολασίμου πράξεως, συνεπαγομένης ἰσόδιον κάθειρξιν διὰ τὰ ἐνέχομενα πρόσωπα.

"Ἐπρόκειτο περὶ κατηγορίας ἡτις οὐδέποτε ἔδει νὰ ἀκτοβεύεται ἀλλαφά τῇ καρδιᾳ. "Οταν δύος προβάλλεται ὁ τοιούτος ισχυρισμός, ὁ καθ' ἄλλοις ὑποτείνεται ὁ τοιαύτης πράξεις, δέον νὰ τίθεται εἰς θέσιν τοιαύτην ὥστε νὰ δύναται ν' ἀντιπαλασθῇ. Διάδικοι εἰς ἀλλού εἰδούς δίκαιας εὐρίσκονται πιθανῶς εἰς οὐχὶ μικροτέρας δυσκολίας ἀπὸ τὸν ἀσφαλιστὴν δότις ὑπὸπτεύεται δόλιον ναυάγιον, οὐδεὶς δύος λόγος προνομιακῆς αὐτοῦ μεταχειρίσεως συντρέχει. Περιστέρω, είτεν μὲν ὁ πρωτοβάθμιος δικαστὴς διὰ ὑπῆρχον σοβαροὶ λόγοι δικαιολογοῦντες τὴν τοιαύτην πρακτικήν, δὲν ἀνέφερεν δύος κατ' ἄτυχίαν ποιοὶ ἥσον οἱ λόγοι οὗτοι. 'Η τοιαύτη πρακτική, διστονήποτε καὶ ἣν εἶναι ἀξιοσέβαστος, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐπικρατῇση, ἐάν πράγματι ἀντίκειται εἰς τοὺς ἐνώπιους τοῦ 'Ανωτάτου Δικαστηρίου δικονομικούς κανόνας.

Τὸ συμπέρασμα τῶν δύο ἀλλων 'Ἐφετῶν σαφῶς ἥτο διὰ τὴν ἡ πρακτικὴ τοῦ 'Εμποροδικού ἀντέκειτο πρὸς τοὺς δικονομικούς κανόνας τοῦ 'Ανωτάτου Δικαστηρίου. 'Ἐδει τὸ ζῆτημα περιωρίζετο ἔκει, ὥτε ἀδέχοντο τὴν δικαστή.

Συνέπρεξεν ἀσύγκωντος καὶ ἀνατιτολόγητος βραδύτης ἐκ μέρους τῆς ἐναγούντης περὶ τὴν δισκοπή τῆς κλῆσεως μὲν τὰ ἔρωτήματα πρὸς τὸν ἐνάγομενον. 'Η κλῆσις ἔδει νὰ εἶχεν ἀσκηθῆ πολὺ ἐνωρίτερον. 'Ἐδει δη τὸ 'Ἐφετεῖον καθ' ἀποδοχὴν τῆς ἐφεύρεσης, διέτασσεν τὸν ἐνάγομενον νὰ διπανήσῃ ἐπὶ τὸν ἔρωτήματα, ἐνεφανίζετο οὐσιαστικὸς κίνδυνος διὰ τὸν ἀμπαταίσθιον ἡ ἀδικίας τῆς ὑπὸπτεύσεως καθιερώσεων καὶ δικαιοτικῶν ἔξιδων. Διὰ τὸν λόγον τούτου ἔκριναν τὴν ἐφεύρεται ἀπορριπτέαν.

ου, δικαιοῦται εἰς τὰ νοσήλια καὶ εἰς τὸν μισθὸν ἐφ' ὅσον διαρκεῖ ἡ ἀσθένεια, οὐχὶ ὅμως πέραν τῶν τεσσάρων μηνῶν.

'Οσαύτως εἰς τὴν σχετικὴν ἀποφασίων τοῦ 'Ἐφετείου 'Αθηνῶν ἀναφέρεται ὅτι, ἡ ισχύσασα συλλογικὴ σύμβασις ἐργασίας τῶν τηληρωμάτων τῶν πορθμείων πλοίων ὁρίζει, ὅτι ὁ μισθὸς ἀσθενείας τῶν ναυτικῶν ὅριον τηρητούντων ἐπὶ τῶν ὁρίζεται εἰς ποσοστὸν 75% τοῦ μισθοῦ ἐνεργείας καὶ ὅτι εἰς περίπτωσιν νοσηλείας τῶν ναυτικῶν ἐκτὸς νοσοκομείου ἡ κλινικὴς πλέον τοῦ μισθοῦ καταβάλλεται εἰς αὐτοὺς καὶ τὸ ἡμερήσιον ἀντίτιμον τροφῆς.

Κατὰ τὸν διαδικασίαν προέκυψεν ὅτι, ἐνάγοντας πλοίαρχος προσληφθεὶς δυνάμει συμβάσεως ναυτολογήσεως εἰργάσθη ἐπὶ 8μηνον καὶ ἀπελύθη λόγω ἐτησίας ἐπιθεωρήσεως. Μετὰ παρέλευσιν μηνὸς ἐπανεπροσελήφθη δι' ἀρίστον χρόνον ἀντὶ τοῦ ιδίου μισθοῦ, ὅστις ήτο καὶ ὁ νόμιμος βάσει τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως. Μετὰ ταῦτα ἐργασθεὶς ἐπὶ 20ήμερον περὶπού πλεύσης συνεπείᾳ ἀσθενείας του. Εἰδικώτερον λόγω ἐμφυσηματος τοῦ πνεύμονος καὶ καρδιακῆς ἀνεπάρκειας, συμφώνως πρὸς ἐκδοθεῖσαν σχετικὴν βεβαίωσιν τοῦ ἀξετάσαντος αὐτὸν Ιατροῦ. 'Η ἀσθένεια τούτου ἐνεφανίσθη κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς δευτέρας συμβάσεως ναυτολογήσεως του, ὅλως δὲ ἀσφαλεῖς κατέθεσεν εἰς τὴν πρωτόδικον διαδικασίαν ὁ μάρτυς τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας, ὅτι κατὰ τὴν πρόσληψην του ἦτο ἀσθενής ὁ ἐνάγων.

'Ομοίως καὶ ἐκ προσκομισθέντος πιστοποιητικού τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς προέκυψεν ὅτι ὁ ἐνάγων ἀπελύθη λόγῳ ἀσθενείας.

Κατὰ ταῦτα ἀπὸ τῆς ἀπολύτευσί του καὶ ἐπὶ τέσσαρας μῆνας ὁ ἐνάγων ἐνοσητελήθη εἰς τὸν οἰκίαν του ὑπὸ τοῦ ἀνωτέρω Ιατροῦ, συμφώνως πρὸς προσκομισθεῖσαν δευτέραν βεβαίωσιν τούτου. Περιστέρω εἰς τὴν ἀπόφασιν τοῦ 'Ἐφετείου τούτου εἶται ὅτι, βάσει θέσην τῶν ἀποδειχθέντων ως ἄνω περιστατικῶν, ὅρθιος ἐξετάμησεν ἡ πρωτόδικος ἀπόφασις τὰς ἀποδείξεις καὶ ἐδικαίωσε τὸν ἐνάγοντα πλοίαρχον ὡς πρὸς τοὺς μισθοὺς ἀσθενείας, τὰ νοσήλια καὶ τὸ ἀντίτιμον τροφῆς.

ΣΧΕΣΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΕΙΣ ΣΥΝΕΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΜΕΤΑ ΑΠΟΒΟΛΗΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

"Η ἀποβολὴ τῆς ἡλληνικῆς σημαίας ἐκ μέρους πλοίου τινός, ἐπιφέρει αὐτοδικαίως τὴν λύσην τῆς συμβάσεως τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρετούντων ναυτικῶν, συμφώνως εἰς τὸ

άρθρον 68 του ΚΙΝΔ. Συνήθως λαμβάνει χώραν άποδολή της έλληνικής σημαίας εις περίπτωσην πωλήσεως δόλοκληρου του πλοίου ή ποσοστού πέραν των 50% εις άλλοδαπούς άγοραστάς ή διά λόγους οφειλομένους εις τὸν πλοιοκτήτην.

'Εν προκειμένῳ, ζήτημα έγεννήθη έαν οι παραμείνατες ναυτικοί εἰς πλοίον, τὸ άποδολόν πάντας τὴν έλληνικήν σημαίαν δικαιούνται μετό πάροδον χρονικού τίνος διαστήματος μικροτέρου τοῦ τῆς νομίμου καταγγελίας νὰ αιτήσουν πολινόντησιν καὶ άποχημάσιν.

Οὕτω, εἰς σχετικήν γνωμοδότησιν τὸ 'Υπουργεῖον τονίζει, ὅτι ἐφ' ὅσον οι ναυτικοί μετὰ τὴν άποδολήν τῆς έλληνικής σημαίας ὑπὸ τοῦ πλοίου συνεχίζουν ἐπ' αὐτῷ νὰ προσφέρουν ὑπηρεσίαν, δικαιούνται μόνον άποχημάσιας καθ' ὅσον διέπονται ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη ὑπὸ νέας ἐργαστικῆς σχέσεως ἀπό τῆς ήμερας ὑψώσεως τῆς ξένης σημαίας ἐπὶ τοῦ πλοίου. 'Ο προγενέστερος ἀπό τῆς ήμερομηνίας τῆς άποδολής τῆς έλληνικής σημαίας χρόνος, δὲν δύναται νὰ προσμετρηθῇ δι' αἰσκρησιν δικαιώματος παλινοστήσεως, ἔαν μεταγενεστέρως καταγγελθῇ ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ ἀνατίτως καὶ προώρως ἡ νέα σύμβασις ναυτολογήσεως.

ΜΙΣΘΟΣ

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΠΟΔΟΧΩΝ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΣΥΜΦΩΝΗΣΕΝΤΟΣ ΜΙΣΘΟΥ

Διὰ τῆς ἀπαγγήσεως 1 τοῦ Κεφαλαίου ΣΤ τῆς Κωδικοποίησεως Ναυτεργατικῶν Διαφόρων τῶν ἑτῶν 1964 - 1968 εἶχε δοθῆ Διοικητικὴ Λύσις καθ' ἥν αἱ διάφοροι ἀποζημιώσεις αἱ καταβαλλομέναι εἰς τοὺς ναυτικούς, ὡς καὶ ἡ εἰς χρήματα καταβαλλομένη ἄδεια, θὰ ἔδει νὰ ὑπολογίζεται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ μισθοῦ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως ἐκτὸς ἔαν εἶχε συμφωνηθῆ διὰ τῆς ἀτομικῆς συμβάσεως τὸ ἀντίθετον, ἢτοι ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ εἰδικῶς συμφωνηθέντος τοιούτου.

Οὕτως ἔχονταν τῶν πραγμάτων, διὰ προσφάτου Διοικητικῆς Λύσεως ἡ ἀρμόδια 'Υπηρεσία ἐπικαλούμενή δικαστηριακὴν νομολογίαν γνωμοδοτεῖ ὅτι ἡ καταβαλλομένη ἐκάστοτε ἀποζημίωσις ἡ προβλεπομένη ὑπὸ τῶν ἄρθρων 75 καὶ 76 τοῦ ΚΙΝΔ δέον νὰ ὑπολογίζεται ἐπὶ τοῦ συμφωνηθέντος διὰ τῆς ἀτομικῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως μισθοῦ.

Κατὰ ταῦτα τροποποιεῖται εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸς ἡ ὡς ἄνω ἀναφερθεῖσα κωδικοποίησις.

ΟΡΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΕΝ ΓΕΝΕΙ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΑΡΧΙΘΕΡΜΑ-ΣΤΟΥ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΥ Α'

'Ο ἀρχιθερμαστῆς ὑπόλογος διὰ τὴν ὑπηρεσίαν μηχανῆς καὶ τὸ κατώτερον προσωπικὸν αὐτῆς, εἶναι ὑπαξιωματικός καὶ τελεῖ ὑπὸ τὰς διαταγάς καὶ τὸν ἔλεγχον τοῦ Β' Μηχανικοῦ καὶ βοηθεῖ αὐτὸν καὶ τοὺς λοιποὺς ἀξιωματικοὺς μηχανῆς εἰς τὰ καθήκοντά των.

Εἰδικότερον ὁ ἀρχιθερμαστῆς εἶναι ὑπέύθυνος διὰ τὴν καθαρίστητα καὶ τάξιν τοῦ μηχανοδεητοστασίου, ὡς καὶ τῶν ἐνδιαιτημάτων τοῦ κατώτερου προσωπικοῦ μηχανῆς, τὴν διατήρησιν τῆς πειθαρχίας τούτου καὶ τὴν παρακολούθησιν του κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐργασίας.

'Ωσταυτὸς εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν καλὴν συντήρησιν τῶν ἐργαλείων καὶ συσκευῶν, ὡς καὶ τὴν φύλαξιν τῶν ὑλικῶν μηχανῆς, παρακολούθων τὴν ἀπόρριψιν εἰς τὴν θάλασσαν τῶν υπολειμάτων καύσεως τῶν πετρελαίων, ἔχων διαχωριστήρων ἐλαίους καὶ πετρελαίου, ὡς καὶ πάσης φύσεως ἀπόρριμάτων μηχανοδεητοστασίου, συνεννοούμενος, ὅσον ἀφορᾷ τὴν περιοχὴν ἀπόρριψεως, μετά τοῦ ὑποπλοιάρχου. Μετέχει ἐπίσης τῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 72 τοῦ Κανονισμοῦ, ἐπισκευῶν μηχανῆς φύσεως, ὡς καὶ τῶν ἐργασιῶν παραλαβῆς καυστήμων κατὰ τὰ ἐκάστοτε δριζόμενα ὑπὸ τοῦ Α' Μηχανικοῦ.

Τὰ ἀνωτέρω προβλέπονται ὑπὸ τοῦ νέου Κανονισμοῦ 'Ἐργασίας Φορτηγῶν Πλοίων καὶ διακρινίζονται ἐξ ἀφορμῆς τεθέντος ἐρωτήματος.

'Εξ ἄλλου, ὁ αὐτὸς Κανονισμὸς προβλέπει ὅτι προκειμένου περὶ πλοίου κινουμένου διὰ μηχανῆς 'Εσωτερικῆς Καύσεως ὑποκαθίσταται ἀναλόγως εἰς τὰ καθήκοντα τοῦ ἀρχιθερμαστοῦ ὁ Α' Μηχανοδηγός.

ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ

ΑΚΥΡΩΣΙΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ Ν.Α.Τ. ΔΙΟΤΙ ΚΑΘ' ΥΠΕΡΒΑΣΙΝ ΕΞΟΥΣΙΑΣ ΑΠΕΡΡΙΨΗΣ ΛΙΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΗΣΗΣ ΛΟΓΩ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

'Ενδιαφέρουσα ἀπόφασις τοῦ Συμβουλίου τῆς 'Ἐπικρατείας ἡκύρωσεν ἀντίστοιχον τοιάστην τῆς παρὰ τῷ Ναυτικῷ 'Απομαχικῷ

Ταμείῳ 'Αναθεωρητικής 'Επιτροπῆς Συντάξεων, διὰ τῆς ὁποίας εἶχεν ἀπορριφθῆ αἵτημα μησφαλισμένου περὶ χορηγήσεως εἰς αὐτὸν συντάξεως ἀνικανότητος λόγω ναυτικοῦ ἀτυχήματος.

Συγκεκριμένως, ὁ ἀνωτέρω ἡσφαλισμένος ὑπηρετῶν ὡς θερμαστῆς ὑπέστη ἀτύχημα ἐν πλῷ νοσθεύεις ἐπὶ τριήμερον ἐπὶ τοῦ πλοίου οὗ εἰς τὸ ὅπιον ὑπηρέτης. Μετὰ ταῦτα, συγχρόνως μὲ τὸν κατάπλουν τοῦ πλοίου εἰς Πειραιά ἀπελυθῆ εἰσαχθεῖς αὐθημερὸν εἰς κλινική πρὸς νοσηλείαν ὡς πάσχων ἐξ ὑποχνοδικῆς μελαγχολίας.

'Ακολούθως οὗτος ἐζήτησε τὴν ἀπονομὴν συντάξεως ἀνικανότητος, λόγω τοῦ ὡς ἄνω ἀτυχήματος.

Περαιτέρω εἰς τὴν σχετικήν ἀπόφασιν τονίζεται ὅτι, κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ ἄρθρου 29 παρ. 3 τοῦ N. 3170)1955 ισχύοντος κατὰ τὸν χρόνον κατὰ τὸν ὅπιον ἐπῆλθε διὰ τὸ αἴτιον τοῦ ἀσφαλιστικὸς κίνδυνος, ὡς ἀτύχημα θεωρεῖται καὶ ἡ νόσος, ἐφ' ὅσον αὐτὴ προεκλήθη ἡ ὑφισταμένη ἀπεδεινώθη ἐκ βιαίου συμβάντος ἡ ἔνεκεν ἔξαιρετικῶν καὶ ἀσυνήθεων συνθηκῶν αἰτιώδους συνδέσμου μεταξὺ τῆς διαπιστωθεῖσης ἀνικανότητος καὶ τοῦ ἀτυχήματος. 'Ωσταυτὸς, τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ NAT καὶ κατὰ δεύτερον βαθύρην ἐπιλαμβανομένη ἡ 'Αναθεωρητικὴ 'Επιτροπή, εἶναι ἀρμόδιον νὰ κρίνῃ ἐάν εἰς τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν συνέδη βίαιον συμβάντος ἡ ἐὰν ἡ προκαλέσασα τὴν νόσον ἐργασία ἔξετελέσθη ὑπὸ ὅλως ἔξαιρετικᾶς καὶ ἀσυνήθεις συνθήκας. 'Εν προκειμένῳ ἡ ἔξετασσασα τὸν ἀνωτέρω ναυτικόν, τελικῶς Δευτεροβάθμιον 'Υγειονομικὴ 'Επιτροπή, εὗρεν αὐτὸν πάσχοντα ἐκ μελαγχολικῆς συνδρομῆς μεθ' ὑποχνοδιακῶν ίδεων καὶ ἔγνωμάτευσεν ὅτι εἶναι ἀνικανός ἀπολύτως καὶ διαρκῶς διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ ὅτι διά τῆς προϋπαρχόυσης παθήσεως τὸ συμβάν τοῦ τραυματισμοῦ ἐπέφερεν ἐπιδείνωσιν.

Παρὰ ταῦτα, ἡ 'Αναθεωρητικὴ 'Επιτροπή ἀπέρριψε τὸ περὶ συντάξιοδητήσεως αἵτημα δεχθεῖσα ὅτι ἐπὶ τῆς περιπτώσεως τῆς παθήσεως τούτου δὲν ὑφίστανται οἱ νόμοι δροὶ χαρακτηριστικοῦ ἀτυχήματος, δοθέντος ὅτι ἡ πάθησις προϋπήρχε τοῦ ἐπισυμβάντος τραυματισμοῦ καὶ ὅτι ὁ τραυματισμὸς δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὅτι ἐπέδρασεν ἐπὶ νόσου ψυχασθενικῆς συνεπείᾳ τῆς ὁποίας δοντικός κατέστη ἀνίκανος διὰ τὴν ἄσκησιν τοῦ ἐπαγγέλματος του. Τέλος τὸ Συμβούλιον τῆς 'Ἐπικρατείας ἡκύρωσεν τὴν ἀπόφασιν τῆς 'Αναθεωρητικῆς 'Επιτροπῆς ἐπειδή ἡ αἰτιολογία τῆς ἀποφασεώς ταύτης ἀντίτιθεται εἰς τὸν νόμον, διότι δὲν ἔχει βαρύνουσαν σημασίαν ἡ προϋπαρξία τῆς παθήσεως τοῦ τραυματισμοῦ, ἀρκεῖ νὰ ἐπεδεινώθῃ αὐτὴ ἐκ τοῦ προκαλέσαντος τοῦτον βιαίου συμβάντος.

'Εξ ἄλλου, ἡ 'Αναθεωρητικὴ 'Επιτροπή προέβη εἰς ἀνεπίτρεπτον ἔλεγχον τῆς δεσμευόντος αἵτημας σημασίας τῆς παθήσεως τοῦ τραυματισμοῦ, ἀρκεῖ νὰ ἐπεδεινώθῃ αὐτὴν ἀνικανότητος καὶ ἀτυχήματος.

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.

Dr. DIMITRIOS SALIVARAS

IATROS

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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

'Ασφαλής, άνετος και ταχεῖα διακίνησις μὲ τὰ χόβερκραφτς

ΑΡΤΙΑ Η ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΜΕ ΤΑ SR.N4 ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΑΓΧΗΝ

Τά σύγχρονα μεταφορικά μέσα άλλάζουν και τὸ χόβερκραφτ τύπου SR.N4 τοῦ Βρετανικού 'Οργανισμού Χόβερκραφτ ἐκτελεῖ τώρα κανονικά δρομολόγια μεταφέρον 254 ἐπιβάτας και 30 ὁχήματα μὲ ταχύτητα 70 μιλ. τὴν ὥραν. Τὰ σκάφη αὐτά, τῶν 180 τόνων ποὺ εἰσάγουν νέα ἐπίπεδο ταχύτητος και ἀνέσεων, ἐκτελοῦν καθημερινῶς δρομολόγια 40 λεπτών διασχίζοντα τὴν Μάγχην.

Δύο χόβερκραφτ SR.N4 τῆς ἑταῖρις Χόβερλόντην ἐκτελοῦν δρομολόγια διὸν τὸν χρόνον μεταξὺ Ράμσγκαιπτ και Καλαί μᾶς ἀποστάσεως 32 μιλίων διὰ μέσου τῆς περιβόλητης αὔρτεως Γκούντουν Σάντς.

Δύο ἄκρων χόβερκραφτ τύπου SR.N4 τῶν Βρετανικῶν Ιδιορυθμῶν ἐκτελοῦν δρομολόγια διὸν τὸν χρόνον ἀπὸ τὸ Ντόρερ εἰς τὴν Βουλώνην, ἐπὶ ἀποστάσεως 30 μιλίων.

'Η ἑταῖρια «Σήσπηντ» ἐκτελεῖ ἐπίσης δρομολόγια μεταξὺ Ντόρερ και Καλαί, τὸ στενότερον πέρασμα τῆς Μάγχης, ποὺ εἶναι μόνον 26 μιλίων και καλύπτεται ἀπὸ τὸ χόβερκραφτ εἰς 30 λεπτά. Τί σημαίνει ὅμως τὸ μοναδικὸν αὐτὸν εἶδος συγχρόνου μεταφορικοῦ μέσου διὰ τὸν ἐπιβάτην;

'Ο σύγχρονος λιμνὶ διὰ χόβερκραφτς στὸ Ραμσγκαιπτ τῆς ἑταῖριας Χόβερλόντην δομοίαζει περισσότερον μὲν διεθνὲς αεροδρόμιον παρὰ μὲ λιμένα διὰ φέρρυμπωτ.

'Ἐκτὸς ἀπὸ τὸν ἔλεγχον διαβατηρίων, τὸ τελωνεῖον και τὰ γραφεῖα μεταναστεύεως διάθετει καταστήματα ἀδαμαντολογήτων εἰδῶν, Τραπέζας, ἐστιατόρια, μπάρ και μεγάλας αιθίνωσας ἀναμονῆς.

'Έξοι ύπάρχει εύρεια προβλήτης δι' ἀρκετά χόβερκραφτς SR.N4. 'Ἐπειδὴ τὰ σκάφη αὐτά εἶναι διμήδια ή μετάστασις ἀδαμαντολογήτων εἰδῶν, Τραπέζας, ἐστιατόρια, μπάρ και μεγάλας αιθίνωσας ἀναμονῆς.

'Έξοι ύπάρχει εύρεια προβλήτης δι' ἀρκετά χόβερκραφτς SR.N4. 'Ἐπειδὴ τὰ σκάφη αὐτά εἶναι διμήδια ή μετάστασις ἀδαμαντολογήτων εἰδῶν, Τραπέζας, ἐστιατόρια, μπάρ και μεγάλας αιθίνωσας ἀναμονῆς.

'Τὰ όχήματα δὲν έχουν ἀνάγκην ἀγκυροδολίων. Οι ἐπιβάται και τὰ αὐτοκίνητα ἀποβιδάζονται διλίγα μόνον δευτερόλεπτα μετά τὴν ἀφίξειν τοῦ σκάφους.

'Τὰ όχήματα ἀπόρτωνται ἀκριβῶς ἐπὶ τῆς δόδου και δχι εἰς τὸ τέλος μᾶς μακρᾶς ἀποβάθμιας μεγάλου βάθους. Οι ἐπιβάται και τὰ αὐτοκίνητα διέρχονται ἀμέσως ἀπὸ τὸ τελωνεῖον ποὺ εύρισκεται μέσα στὸν λιμένα τῶν χόβερκραφτς, δηλὼν αἱ πλέον σύγχρονοι διαδίκασιαι περιορίζουν τὰς καθυστήρεσις εἰς τὸ θάλασσαν. Τὰ χόβερκραφτς μεταφέρουν ἐπίσης πούλμαν και τουρίστας, τὰ δημοτικά ἀπόρτωνται ἀμέσως, ἐνῷ οἱ ἐπιβάται διέρχονται ἀπὸ τὸ τελωνεῖον και τὸ γραφεῖον μεταναστεύεως.

'Τὸ SR.N4 προσφέρει τὴν ταχυτέραν ἀποδίβασιν εἰς τὸν κόσμον διότι δὲν ἐπηρέαζεται ἀπὸ τὰς συνθήκας παλιρροίας, φορτώνει και ἀκόρυφως όχήματα ἀπὸ τὴν πρώτην και τὴν πρύμνην, ἐπειδὴ δὲν χρειάζεται χριστάτας ἔξδους ἐπιβάτων.

'Τὸ ρασικόδικο χαρακτηριστικὸν τῶν χόβερκραφτς εἶναι ἡ ταχεῖα ἐπιβίβασις και ἀποβίβασις. Οι ἐπιβάται και τὰ όχήματα δὲν χρειάζονται νὰ μετακινηθοῦν πολὺ ἀπὸ τὴν περιοχὴν ἀναχωρήσεως. Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸ τὸ SR.N4 ἀποτελεῖ ἀναπόσταστον σχέδιον τῆς μητροκτήματος ἀποβάθματος.

'Οι ἐπιβάται ἐπιβιδάζονται ἀπὸ τὸ κέντρον τῆς μιᾶς ή τῆς δύο πλευρᾶς τοῦ σκάφους,

νη, ἐνῷ η Χόβερλόντην ὑπῆρξεν ἡ πρώτη ἑταῖρια ητοις ἐνεκανίσασε δρομολόγια εἰς τὴν Μάγχην χρησιμοποιούσα τὸ μικρότερον χόβερκραφτ SR.N6 σὲ θερινὰ δρομολόγια.

'Και αἱ δύο ἑταῖρια ἀπέδειξαν διὰ εἰναι ἐφικτὰ τὰ δρομολόγια μὲ χόβερκραφτς εἰς τὴν Μάγχην. Τὸ SR.N4 τῆς «Σήσπηντ» ἔχει σχεδιασθῆ διὰ 254 ἐπιβάτας και 30 ὁχήματα. 'Οπως η «Χόβερλόντην» ἐκτελοῦν δρομολόγια εἰς τὴν Μάγχην διὸν τὸν χρόνον πράγμα ποὺ σημαίνει διὰ τὰ χόβερκραφτς συναντοῦν τόσουν καλοκαιρίαν, δύον και κακοκαιρίαν κυρίως τὸν χειμώνα. 'Η Μάγχη εἶναι γνωστὴ διὰ τὰς μεταβαλλόμενας καιρικάς συνθήκας της και τὸ SR.N4 εἶναι ικανὸν νὰ ταξιδεύσῃ ἐπάνω ἀπὸ κύματα ὑψους δύο τῶν τριών μέτρων και μὲ ταχύτητα ἀνέμου 35 μιλίων τὴν δύραν περίπου.

'Αι μηχαναὶ «Πρωτεὺς» — ποὺ ἔχουν ἔξαντλητικὰ δοκιμασθῆ — ἀναπτύσσουν θύματαν 14.000 περίπου ἵππων και κινοῦν ἔλικας διαμέτρου 5,5 περίπου μέτρων, ποὺ ἔχουν κατοσκευασθῆ ειδίκως διὰ χόβερκραφτ, μὲ ίδιαπέραν προσοχήν εἰς τὸ χαμηλὸν ἐπίπεδον θυρύβου. Τὸ σκάφος ἔχει κυβερνήτην, πρώτων πλοίαρχον και ναυτίλον, δύον δὲ τὸ πλήρωμα ἔχει ναυτικὴ πείρα και προσόντα.

'Η κίνησις ἐνὸς πλήρωμας ἀμφιδίου χόβερκραφτ εἰς τρικυμιώδη θύματα εἶναι πολὺ διαφορετικὴ ἀπὸ τῶν συμβατικῶν σκαφῶν.

'Ἐπειδὴ τὸ SR.N4 ἔχει μεγαλύτερη ταχύτητα ταξιδίου, διὰ χρόνος τοῦ ταξιδίου εἶναι πολὺ μικρότερος και η βασικὴ ἀρχὴ τῶν χόβερκραφτς ἔχασφαλίζει πρόσθετον σταθερότητα.

'Τὰ συνήθη φέρρυ - μπάτως χρειάζονται διπλάσιον χρόνον διὰ νὰ διασχίσουν τὴν Μάγχην παρ' δύον τὸ SR.N4, προκειμένου δὲ διὰ διεθνῆ δρομολόγια φέρρυ ἀπόστάσεως ἔως 70 μιλίων, η ταχύτητα τοῦ χόβερκραφτ και τὸ πολὺ μεγάλη ικανότης του ἔξυπηρτης σεως θὰ δημιουργήσῃ εἰς τὸ μέλλον σοβαρὸν συλλαγματισμὸν εἰς τὴν καθιερωμένην κίνησιν φέρρυ - μπάτως.

'Τὸ στρῶμα αέρος ποὺ περιέχει τὸ εύελικτο περιζωμα ἀπόρροφά τὸν ψηλὸν φόρτου ποὺ δημιουργεῖ η κακοκαιρία.

'Η Σήσπηντ, η ὁποία ἔχει βάσιν εἰς τὸ Ντόρερ, ἀπέδειξε τελικῶς διὰ τὸ χόβερκραφτ κυβερνάται ἔξαιρετα ἐντός τοῦ περιωρισμένου περιβάλλοντος τοῦ λιμένος.

'Αἱ ἀνησυχίαι τοῦ πρώτου καιροῦ διεψεύσθησαν και τὸ SR.N4, τὸ μεγαλύτερον και ταχύτερον χόβερκραφτ τοῦ κόσμου, κατέδειξε πόσον εύκολως ἡμέρας ήμπορεῖ νὰ ἐλίσσεται εἰς περιωρισμένους χώρους εἰς τὴν ξηράν και εἰς τὴν λιμένα μὲ τὸ κέντρον τῆς πόλεως.

'Η ἑταῖρια «Σήσπηντ» μὲ τὰ κυανοδεινά σκάφη της ἐνεκανίσασε τὸ πρώτον δρομολόγιον SR.N4 ἀπὸ τὸ Ντόρερ εἰς τὴν Βουλώ-

J. LEETE & SON (Cargo Superintendents) Ltd.

L O N D O N

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

STEVEDORING & TALLYING K.L.P.

ΠΛΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΩΝ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΕΤΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΣ ΥΠΟ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΣ

ΚΟΥ ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ

ΓΝΩΣΤΟΥ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΛΗΡΗ ΚΑΤΑΡΤΙΣΙΝ ΤΟΥ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

μπώτς, έχει δημιά της εύκολιας άφίξεως και άνωχρήσεως. Μολονότι ή ράμπα του Ντόρερ δεν είναι μεγάλη, ήμποροι νά έξυπητηθούν τέσσαρα χόρερκραφτς την ώραν συμπεριλαμβανομένης και τίς μηχανολογικής έξυπητησεως, ή όποια προκειμένου περί χόρερκραφτ συνισταται μόνον εις συντήρησιν και άνεφαδιασμόν.

Είς συνδυασμόν με συνήθη πηδάλια άρεος τό SR.N4 χρησιμοποιεί δύο άλλες άπλες μεθόδους έλλειχον. Τό δεξιόν πηδάλιον στρέφει τό σκάφος δεξιά. Τό άριστερόν πηδάλιον άριστερά.

Τό κίνητρις τού πηδαλίου πρός τά έμπρος αύξανει την ταχύτητα τού σκάφους, ένω ή κίνητρις τού πρός τά άπιστα μειώνει.

Τό λειτουργία τής δικλείδος άρειών, θηρας τού πηδαλίου, είναι δημοία μέ τού άεροπλάνου, και διάφορα χειριστήρια, θηρας π.χ. τών όπισθίων πτερυγίων και τών μεταλλικών ιστών, ήμποροι νά τεθούν μαζί εις λειτουργίαν. Τό SR.N4 τίθεται εις κίνησιν άμεσων και ή έλεγχος και ή εύελιξια του είναι μεγάλης άφιξείας.

Πρίν δρομολογηθή τό SR.N4 προηγήθησαν 100.000 ώρες πείρας λειτουργίας πολλών τύπων ύπο κλιματολογικάς και συνθήκας τροπικάς και άρκτικάς. Και αι πέντε ήτεροι έγιναν πεδίον έκτεταμένων δοκιμών, ταξιδίων και έπιμειζέων «πραγματικών» χόρερκραφτς έν δράσει.

Τό Βρετανική Κυβέρνησης πρόκειται νά διαθέσῃ 2 έκ. λιρ. κατά τά δύο προσεχή έτη διά τήν περατέρων άναπτυξιν τεσσάρων διαφορετικών τύπων Χόρερκραφτς, 'Ο θοήθος 'Υπουργός 'Αεροδιαστημής, κ. Κόρφηλην άνήγγειλε τήν 20ήν Μαρτίου δτι 1.500.000 λιρ. θα διατεθούν διά τήν προώθησιν τής πρωτοποριακής αυτής βιομηχανίας, ύπο μορφής νέων παραγγελιών πού άποσκοπούν δχι μόνον εις τήν «έπιμήκυνσιν» τών μικροτέρων Χόρερκραφτς, άλλα γενικών διά νά γίνουν τά νέα αύτά μέσα συγκοινωνίας περισσότερον άνετα και άθρούσα.

ΠΥΡΗΝΟΚΙΝΗΤΑ ΠΛΟΙΑ - KONTE-I-NER

Διαγράφονται πιθανότητες δημοίας τής 'Ιαπωνία, ή Δυτική Γερμανία και αι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι ναυπηγήσουν 8 γιγαντιαία πλοία - κοντένερς πυρηνικής προώσεως. Αι άρμοδιαι άρχαι τών χωρών τούτων ζητείσιν ένέργειας και τήν έξ αυτής διά τά 'Αμερικανικά ναυπηγεία παρεχομένη εύκαιριαν διά τήν έκμετάλλευσιν τής θηρίας άποτείται και ή συντονισμένη ένέργεια τών Κυβερνητικών φορέων. 'Η έκθεσις έπιλεγει δημοτικής την αύξουσαν παγκοσμίαν ζήτησιν διά πηγάς ένεργειας και τήν έξ αυτής διά τά 'Αμερικανικά ναυπηγεία παρεχομένη εύκαιριαν διά τήν έκμετάλλευσιν τής θηρίας άποτείται και ή συντονισμένη ένέργεια τών Κυβερνητικών φορέων. 'Η έκθεσις έπιλεγει δημοτικής την αύξουσαν παγκοσμίαν ζήτησιν διά πηγάς ένεργειας και τήν έξ αυτής διά τά 'Αμερικανικά άγοράς πολλών διεσκατομμυρίων δολλαρίων. 'Η διά τά 'Αμερικανικά ναυπηγεία δημιουργουμένη εύκαιρια ισχύει και άπο τής πλευράς έκτελέσεως εις αυτά και τήν παραγγελιών.

Ίδιαιτέρως ένδιαφέρουσαι είναι έν προκειμένω αι άποφεις τού 'Αμερικανού έμπειρογνώμονος εις τά θέματα πυρηνικής ένεργειας Δρ Ρέινκερ (ό δημοίος προϊστοριας τής διευθύνσεως πυρηνικής ένεργειας τού συγκροτήματος Balooocke Wilcox). Ούτος φρονεί δημοίας τής πυρηνικής ένεργειας είναι ήδη πλέον οικονομική διά τά υψηλής δυνάμεως φορτηγά σκάφη, έν συγκρίσιμες πρόσθιες πού πετρέλαιον και τό συγκριτικόν τούτο πλεονέκτημα θα καταστή έτι μεγαλύτερον εις τό μέλλον. Εις έκ-

θεσίν του πρός τήν 'Υπο - έπιτροπήν έμπορικης ναυτιλίας τής 'Αμερικανικής Βουλής, δη Δρ Ρέινκερ έπιν δημοίας διά τό ύπο μελέτην πρόγραμμα θα καταστή η, μέχρι τών μέσων τού 1973, πρός παραγγελίαν εις τάς 'Ηνωμέναις Πολιτείαις διά 3 σκάφη κινούμενα διά πυρηνικής ένεργειας. Κατ' αυτόν τοιαύτα σκάφη θα ίπερέχουν εις τήν κατηγορίαν τών δυνάμεων 40.000 - 100.000 ήππων.

'Άναλογοι παρατηρήσεις περιέχονται εις άνακοινωθέν έκθεσιν εις τό Τόκιο μετά συνάντησην 'Ιαπώνων και Γερμανών έμπειρογνώμονων εις τό 'Αμερικανού. Συμφώνως πρός τό άνακοινωθέν τούτο οι 'Ιαπώνες και Γερμανοί προτίθενται ζητώντας συνεχίσουν τάς μελέτας τών με στόχον τήν κατασκευήν 5 γιγαντιαίων πλοίων - κοντένερς κινούμενών διά πυρηνικής ένεργειας.

ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΥΓΡΑΕΡΙΩΝ

Τό 'Επιτροπή έπιν τήν 'Αμερικανικών Ναυπηγήσεων — ή δημοία συνεστήθη τό 1970 διά νά μελετήση τό έφικτό τής κατασκευής ύπο τών 'Αμερικανικών ναυπηγείων τών 300 σκαφών τών προθελεπομένων ύπο τού Νόμου Περι 'Εμπορικής Ναυτιλίας ή και τού λεγούμενου 'Προγράμματος Νίξον'. — ύπερβαλε πρός τόν Πρόεδρον Νίξον έπειγουσαν προσωρινή έκθεσιν δι' ής γνωρίζει εις αυτόν δημοτικής κατασκευής τάς κατασκευασθέντων εις τά άνά τόν κόσμον ναυπηγεία τά 11 έναντισης έκθεσης τού 'Αμερικανικού Νηογνώμονος.

Συμφώνως πρός τήν άνωτέραν έπειδεις δραστηρίστησαν εις τήν ταξιδιώμαν σκαφών μεταφοράς υγροποιημένων φυσικών άρειών. Έκ τών 14 τοιούτων σκαφών κατασκευασθέντων εις τά άνά τόν κόσμον ναυπηγεία τά 11 έναντισης έκθεσης τού 'Αμερικανικού Νηογνώμονος.

περιλαμβάνονται και δύο ύπερμεγέθεις μονάδες τών 250.000 τόνων τού σίκου Κ. Μ. Λεμού.

Τά άνωτέρα άνεκοινώσεων δη πρόεδρος τού 'Αμερικανικού Νηογνώμονος κ. Ρόμπερτ Γιάγκ κατά τήν έτησίσιαν γενικήν συνέλευσιν τού 'Οργανισμού.

Τά ύπο κατασκευήν άνά τόν κόσμον σκάφη πρός ταξιδιώμαν ύπο τού 'Αμερικανικού Νηογνώμονος κατά τά τέλη τού παρελθόντος Δεκεμβρίου άνηρχοντο εις 2.109 συνολικής μεταφορών ίκανότητος 38.123.000 τόνων d.w. Πρόκειται περί αυξήσεως έξ 21% έν συγκρίσει πρός τό προηγούμενον έτος.

Τά πλείστα τών ταξιδιώμαν ύπο τού 'Αμερικανικού Νηογνώμονος σκαφών κατά τά τελευταία έπιν ήσαν μπάλι κάρριερς κυρίως και τάνκερ διά τήν μεταφοράν πετρελαίου και μεταλλεύματος. Προέδιεψε δέ ή κ. Γιάγκ τήν συνέχισην τής τάσεως αυτής λόγω τών αύξανομένων άνά τόν κόσμον άναγκών εις ένέργειαν.

Τό Νηογνώμων ίδιαιτέραν έπειδεις δραστηρίστησαν εις τήν ταξιδιώμαν σκαφών μεταφοράς υγροποιημένων φυσικών άρειών. Έκ τών 14 τοιούτων σκαφών κατασκευασθέντων εις τά άνά τόν κόσμον ναυπηγεία τά 11 έναντισης έκθεσης τού 'Αμερικανικού Νηογνώμονος.

Ο ΚΙΝΗΤΗΡ ΣΠΛΗΤ - M.A.N.

Μεταξύ M.A.N. και τών Ναυπηγείων Σπαλάτου, τών μεγαλύτερων εις Γιουγκασλαβίαν, ύπεργράφη κατά τό 1967 συμφωνία συνεργασίας διά τήν άδειαν κατασκευής κινητήρων δηζελών τού Νηογνώμονος.

Κατά τό τέλος 'Ιανουαρίου 1972 και παρουσία πλήθους συνεργατών, προσκεκλημένων, και τού γιουγκοσλαβίκου τύπου έτεθη έν λειτουργία δη πρότοις κινητήρα Σπλήτ - M.A.N. τύπου K6Z 78/155F" και ίπποδυνάμεων 11.400 PS.

Εις προηγηθέσαν σύντομον διμιλίαν ύπο διευθύντης κ. Φράνκ Γιαχόντα (Σπλήτ) και δημοτικής κ. Λούντικ Θωμάδ (M.A.N.) έξηρον τήν μεγάλην σημασίαν τής ήμέρας διά τήν γιουγκοσλαβίκην ναυτιλίαν και τήν γόνιμον συνεργασίαν τών 2 έπιχειρήσεων.

Έξ δύο, τά Ναυπηγεία Σπαλάτου έλαβον ήδη παραγγελίας διά 10 κινητήρας Σπλήτ - M.A.N., προοριζόμενους διά Ισάριθμα νεοκατασκευαζόμενα σκάφη εις τά έν λόγω ναυπηγείαν.

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.

ARTHUR RAPP LIMITED

OIL and TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE,

30/33 MINORIES,

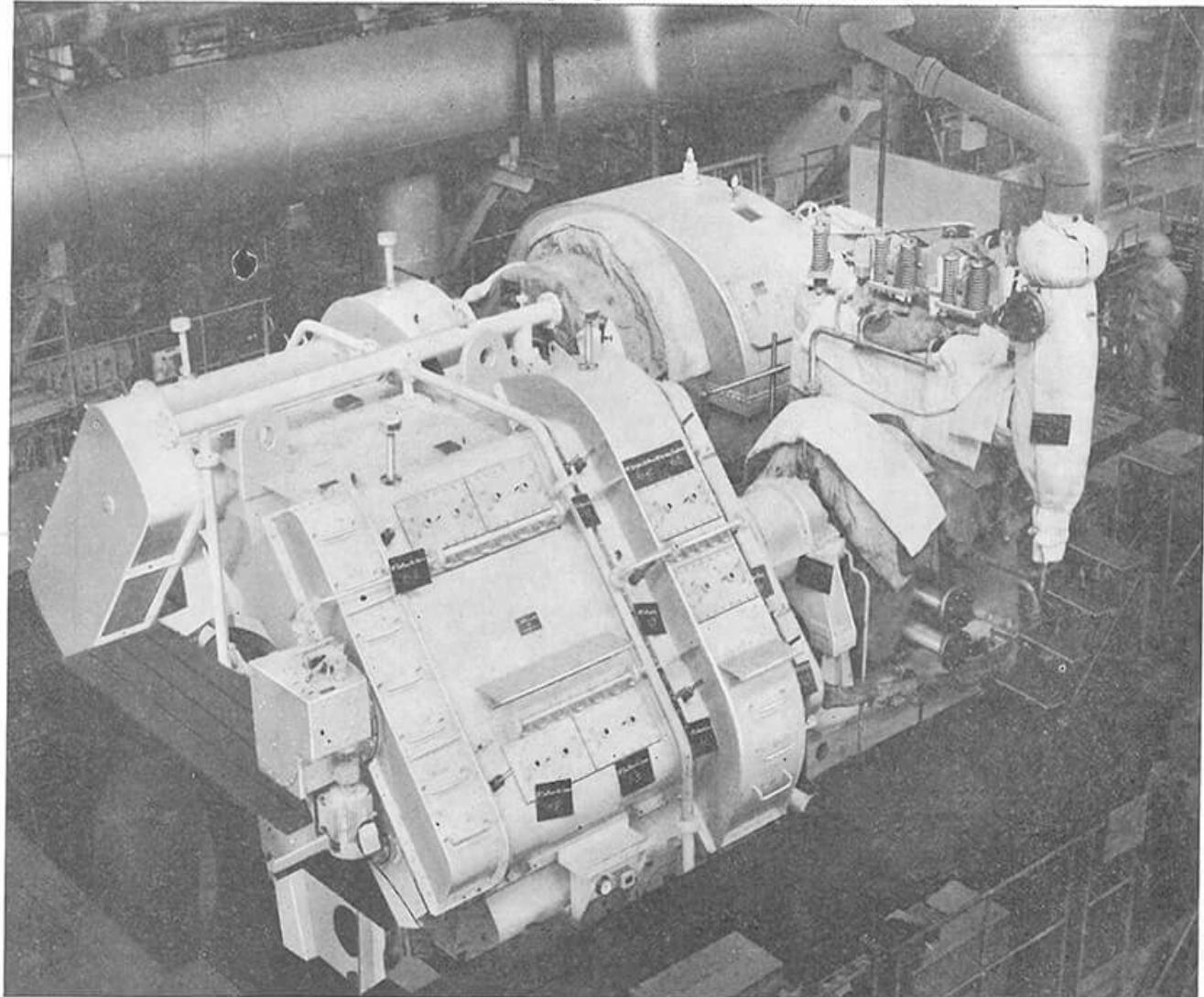
LONDON E.C.3N IDX

TELEPHONE: 01-481 1424

CABLES: "KORATANK"

TELEX. 886.778

MCR: 50,000 PS STEAM CONDITION AT THROTTLE: 59.8 kg/cm² g x 510 c CLASSIFICATION: NK-MO



Our 50,000PS Marine Turbine is ready to roll.

Completed just this January for container ship use.
It was big yes, but very compact nevertheless.
And it's the first standardized marine turbine
ever to reach this size.

Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co., Ltd., Tokyo, Japan
GREECE OFFICE: 3rd floor, No. 7 Akti Miaouli, Piraeus, Greece Tel: 426583, 426584 Cable Address: IHI-COSHIP PIRAEUS

IHI



Άναλαμβάνομε τήν φροντίδα τους !

Άρκει νά έμπιστευθῆτε σέ μᾶς τό καθημερινό μικρό περίσσευμά σας, όνοιγοντας μιά κατάθεση συναλλάγματος στό Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο.

Χιλιάδες προνοπτικοί "Έλληνες τοῦ έξωτερικοῦ καὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ, δημιούργησαν ἔται περιουσίες γιά τά παιδιά τους καὶ τά γεράματά τους. Άλλοι τόσοι ἔλυσαν τό πρόθλημα τῆς στέγης γιά τίς οἰκογένειές τους. Καὶ ἡ φροντίδα μας δέν σταματᾷ ἐδῶ.

Σᾶς ἔξασφαλίζομε:

- Υψηλότερο τόκο ἀπό όποιαδήποτε ἄλλη Τράπεζα τοῦ έξωτερικοῦ.
- Καταβολὴ τῶν τόκων σέ συνάλλαγμα.
- Ελεύθερη ἐπανεξαγωγή συναλλάγματος, χωρίς διατυπώσεις.
- Σημαντική φορολογική ἔκπτωσι ἀπό τήν φορολογία μεταβιθάσεως ἀκινήτου, ἐάν γίνεται ἀπό τό συνάλλαγμα τῶν καταθέσεων.

Αὐτό πού γιά σᾶς είναι ἡ φροντίδα μιᾶς ζωῆς, γιά μᾶς γίνεται σκοπός.



ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΟΝ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟΝ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΓΓΥΗΣΙΝ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ
ΤΟΚΟΣ 6,75% ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΟΣ



ΙΑΠΩΝΙΑ

ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

'Εγινώσθη έξι Ιαπωνίας, διτή ή είς Νέαν 'Υόρκην έδρευσα «Μαριτάιμ 'Οθερσίν Κορπορέισιον» (κ. Ρεκανάτη) πρόκειται ν' αντικαταστήσῃ τά ιαπωνικά πληρώματα πέντε μπάλκ κάρριερς αύτης διά Νοτιο - Κορεατών. Η αντικατάστασις αύτη θεωρείται ως σημήνιας ένδειξις, διτή άνερχεται τό κόστος του ιαπωνικού τουτου παραγόντος.

'Η άμοιδη τών ιαπωνικών πληρωμάτων έχει ήδη άνελθει είς λίαν υψηλὸν έπιπεδον, ένω άναιμένεται καὶ έτι μεγαλυτέρα αυξήσις κατά την έπτσιαν άναβολρησιν τών μισθών μεταξύ των ιαπωνικού ναυτεργατικού συνδικάτου καὶ τών δύο ιαπωνικών 'Ενώσεων 'Εφοπλιστών.

'Από έτών, ύφιστατο ειδική συμφωνία μεταξύ της «Μαριτάιμ 'Οθερσίν» καὶ της «Τζαπάν Λάιν» διά τής όποιας ή δυντέρα αύτη έθετεν είς την διάθεσιν τής πράτης έξ δύμαδας ιαπωνικών πληρωμάτων συνοικής δυνάμεως 194 άνδρων. Τό ιαπωνικόν πλήρωμα μπάλκ κάρριερ χωρητικότητος 60.000 τόνων d.w. άντικατεστάθη ηδη.

ΠΕΡΙΚΟΠΗ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

Αι περικοπαὶ εἰς τήν παραγωγὴν τῶν ιαπωνικῶν χαλυβουργείων ἔσχον δυσμενῆ ἀντίκτυπον καὶ ἐπὶ τῶν διὰ μεταλλευματοφόρα σκάφη παραγγελιῶν ἑντὸς τοῦ πλαισίου τοῦ 29ον ιαπωνικού ναυτεργατικού προγράμματος. Εἰδικώτερον, θεωρεῖται ἀδεδαία πλέον ή υπογραφὴ τῶν σχετικῶν συμβολαίων κατασκευῆς τριῶν τοιούτων σκαφῶν χωρητικότητος 158.000 τόνων ἕκαστον ὑπὸ τῶν ναυπηγείων 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα, ἐνὸς τῶν 163.000 τόνων ὑπὸ τῶν Χιπάτσι, δύο τῶν 116.000 τόνων ὑπὸ τῶν Μιτσούνι καὶ ἐνὸς τῶν 159.000 τόνων ὑπὸ τῶν Καβασάρκι.

Τὰ κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἔξελιξεων δημι-

**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)

ουργούμενα παραγωγικά κενά θὰ καλυφθούν διά τής ἐπισπεύσεως ἐκτέλεσεως τῶν διά λογαριασμὸν ξένων έφοπλιστῶν παραγγελιῶν.

ΙΣΡΑΗΛ

ΓΡΑΜΜΗ ΜΕ ΠΛΟΙΑ - KONTE-I'NERE

Τό πρώτον μιᾶς σειρᾶς τεσσάρων πλοίων κοντέινερς, δυναμικότητος 1.200 έμπορευματοκιβωτίων, ταχύτητος 23,5 μιλίων, παρεδόθη πρό τινων ἡμερῶν ἀπό τά 'Ιταλικά ναυπηγεία Γένοβας - Σέστρι εἰς τήν πλοιοκτήτριαν Ζιμ. Μέ αὐτῷ καὶ δύο εἰσέτι, κατασκευάζομεν εἰς Γερμανίαν, ή Ζιμ ἐγκανιάζει τήν τακτικήν της γραμμήν B. 'Αμερικῆς - 'Απω Ανατολῆς. 'Εφέτος ή γραμμὴ θὰ ἐκτελήται ἀνά τρεις ἑδομάδας, ἀπό δὲ τοῦ προσεχοῦ έτους ἀνά 150ήμερον.

ΙΤΑΛΙΑ

ΟΙ ΚΛΑΥΤΕΡΟΝ
ΑΜΕΙΒΟΜΕΝΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Τήν 12ην παρελθόντος Φεβρουαρίου ὑπεράφη εἰς τήν Ρώμην νέα συλλογική σύμβασις, ητίς παρέχει εἰς τοὺς 'Ιταλούς ναυτεργάτας τό ψηλότερον — μετά τοὺς 'Αμερικανούς — έπιπεδον ἀμοιδῶν. Τήν νέας ταύτης συμβάσεως προηγήθη 24ωρος ἀπεργία τῶν 'Ιταλών ναυτεργατῶν, ητίς ἀκίντητοποίησεν 138 μεγάλας μονάδας του Ιταλικού έμπορικού στόλου εἰς λιμένας ἐσωτερικοῦ καὶ ἔξωτερικοῦ.

Τό Ιταλικὸν ναυτεργατικὸν συνδικάτον, τό δόπιον ἐλέγχει περὶ τά 37.000 μέλη, κατευθύνεται ὑπὸ κομμουνιστῶν. Γενικός Γραμματεὺς τοῦ συνδικάτου τούτου είναι δέ Ρένζο Τσιαρντίνι.

Διὰ τής νέας 2ετοῦς συμβάσεως ἔξασφαλίζεται εἰς τοὺς έξ ἐπαγγέλματος ναυτικούς, τοὺς ἀπασχολούμενους εἰς ίδιωτας ἐφοπλιστικάς ἑταῖρις, μηνιαίᾳ ἀμοιδῇ \$ 450, συμπεριλαμβανούμενων τῶν εἰδικῶν ἀδεησῶν ἐπὶ μακροετοῦς ὑπηρεσίας, τῶν ἐπιδιομάτων χρόνου παραμονῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ ἐπικινδύνων ἐργασιῶν καὶ τῶν πέραν τῶν 40 ὥρων ἑδομαδιών υπερωριῶν. Αἱ ἀμοιδαὶ τῶν ὑπαξιωματικῶν καὶ πλοιάρχων θὰ είναι κατὰ μέσον δρον \$ 600 καὶ \$ 800 μηνιαίᾳς, ἀντιστοίχως.

Διὰ τής αὐτῆς συμβάσεως ἔξασφαλίζεται ή συνέχεια ἀπασχολητική σειρᾶς εἰς τό ἐπαγγέλμα, ως καὶ σειρᾶς ἄλλων εὐεργετικῶν μέτρων διά τοὺς ναυτικούς. Οὕτω δὲ ἀνώτατος χρόνος παραμονῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου μειούται ἀπό 12 εἰς 8 μῆνας, θὰ παρέχωνται προσωριναὶ ἀδειαὶ ισταὶ πρὸς τέταρτον τούλαχιστον τής προηγγείσης θαλασσίας ὑπηρεσίας (ἀντί χαμηλοτέρας ὁμως ἀμοιδῆς) καὶ θὰ ἀμείωνται μετ' αὐτάς κανονικῶς εἴτε ἀπασχολούνται εἴτε δχι.

Ἐξ ἄλλου, δῶμας, οἱ 'Ιταλοί ἐφοπλισταὶ παραπονοῦνται διτή ή Ιταλική ναυτική ἐργασία ἔχει τό δεύτερον εἰς τὸν κόσμον υψηλότερον κόστος καὶ έξ αἰτίας τοῦ βάρους τοῦ συστήματος κοινωνικῶν ἀσφαλίσεων, κατὰ τὸ

όποιον αἱ συνεισφοραὶ τῶν ἐφοπλιστῶν ἀνέρχονται εἰς ποσοστὸν σχεδόν 50% ἐπὶ τοῦ συμπεφωνημένου βασικοῦ μισθοῦ. Η τοιούτη κατάστασις ὠθεῖ πολλοὺς 'Ιταλοὺς ἐφοπλιστὰς πρὸς ἄλλας διεξόδους (σημαίας εὐκολίας).

Τό 'Ιταλικὸν 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπολογίζει διτή 15.000 'Ιταλοί ναυτικοί ἐργάζονται ἐπὶ πλοίων, ὑπὸ σημαίας εὐκολίας (Λιβερίας, Παναμᾶ, 'Οινδούρας, Κόστα Ρίκας καὶ Λιβάνου).

Ο ἐμπορικὸς στόλος τής 'Ιταλίας ἔχει δύναμιν σχεδόν 8.000.000 τόνων γκράς (κατέχων τήν ἐνάτην εἰς τὸν Κόσμον θέσιν) καὶ ἐν τούτῳ ἔχει μόνιον τὰ 23% τῶν σχετικῶν ἐμπορευματικῶν διακινήσεων τής 'Ιταλίας.

Απά τῆς πλευρᾶς ἔκσυγχρονισμοῦ καὶ ἀσφαλείας, αἱ πλέον ἐλπιδοφόροι προσπάθειαι προέρχονται ἀπό τὸν κρατικὸν ναυτιλιακὸν ὄργανον Φινιάρε, ὃ ὅποιος μελετᾷ την ἀντικατάστασιν τοῦ ἐπιζημίου ἐπιβαστηγού στόλου του τῶν 779.848 τόνων διά νέων πλοίων - κοντέινερς καὶ ἄλλων τύπων σκαφῶν.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

Απεράσισεν η Κυβερνησίς τής Χάγης τὴν συμπαράστασιν τής Ναυτιλίας διά τῆς αὐξήσεως τοῦ ποσοῦ ἀποσβέσεων ἐκ τῶν φόρων κατὰ 25%, ἔναντι τῶν 10%, ποὺ ισχύουν σύμμεροι καὶ ἀκόμη διά τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ συστήματος τής ἐπιταχνομένης ἀποσβέσεως.

Οἱ ἐφοπλισταὶ ἔχειν ὀπέραν τὴν δυσαρέσκειαν των. Τὰ 40% εἰχον ζητήσει διά τὰς ἀποσβέσεις καὶ προλέγουν τὸν ἐντὸς δόλιγων ἐτῶν πλήρη μαρασμὸν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος ὑπὸ τὴν ἔθνικὴν σημαίαν.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ
ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Αδιαφόρως τῆς ἀναπτύξεως τῶν ἔναιερίων, σιδηροδρομικῶν καὶ αὐτοκινητιστῶν μεταφορῶν εἰς τήν Σοβιετικήν "Ενωσιν ἐπιπτίπει πόλοις πρωταρχικῆς σπουδαίοτητος καὶ εἰς διτὶ ἀφορῆ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καὶ τὴν ἐπιπρόν τούτων ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου. Αἱ θαλάσσιαι μεταφοραὶ ἐπιφορτίζονται διά τὰ 50% τῶν Σοβιετικῶν εἰσαγωγῶν καὶ τὰ 55% περίπου τῶν ἐξαγωγῶν. Κατά τὸ 1970 τὸ Σοβιετικὸν Έμπορικὸν Ναυτικὸν μετέφερε πρὸς τὸ ἐξωτερικόν 121 ἑκατόμ. τόνους φορτίων. Καθ' ἄποκαλύπτει τὸ Κεντρικὸν 'Ινστιτούτον Στατιστικῆς τῆς Σοβιετικῆς 'Ενώσεως κατά τὸ 1971 ὁ ἀνωτέρω δύγκος μεταφερθέντων εἰδῶν ηγήθη ἀπὸ 6%.

Πρὸ δὲ λίγον ἀκόμη ἔτῶν ή Σοβιετική "Ενωσις ἔχητάστο ἐκ τῆς Διεθνούς ναυλαγορᾶς

MONTEVIDEO - URUGUAY

NAFTILOS LTD.

MATEO M. ELEFTERIU

DIRECTOR

COLON 1563 ESC. 2

SHIP SUPPLIES — GENERAL PROV.
BONDED STORES

TELEX 398241 TELEPH. 86992
REXUL UY NIGHT 88003

CABLES: NAFTICOS

ένω τὸ τονάκ τῆς Σοδιετικῆς Ναυτιλίας συγκατετίθετο νά μεταφέρῃ μέρος ἀνεύ σημασίας τῶν διὰ τὸ Ἐξωτερικὸν προοριζομένων ἀγαθῶν.

Σήμερον ἡ Σοδιετικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία εἶναι μία τῶν μᾶλλον σημαντικῶν τοῦ κόσμου χάρις εἰς τὴν ταχίστην ἀνάπτυξιν ἥτις ἐπημειώθη ἐπὶ τοῦ τομέως αὐτοῦ διαρκούστης τῆς περιόδου τοῦ VIII πενταετοῦ σχεδίου (1966 - 1970). Διαρκούστην τῶν ἑταν αὐτῶν ἡ Σοδιετικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἐπροκισθή διὰ 340 σκαφῶν συνολικῆς διλκῆς χωρητικότητος 4.4 ἑκατομμυρίων τόννων, σημειώσασα αὔξησην κατὰ 43% ἐπαραβολῇ τῆς προηγηθέσιος πενταετίας.

Σὺν τῇ αὔξηση τῆς χωρητικότητος διηρύνθησαν καὶ αἱ διεθνεῖς μεταφοραί. Κατὰ τὴν πενταετίαν 1966 - 1970 ὁ σύγκος αὐτῶν ηὔξηση κατὰ 57%. Ὁ χαρακτηριστικότερος τομέυς ἀναπτύξεως τῆς Σοδιετικῆς Ναυτιλίας ὑπῆρχεν διὰ τῶν κοντέϊνερς. Π.χ. ἀπὸ τοῦ Μαΐου τοῦ 1970 ἐπὶ τῶν σκαφῶν τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐταιρίας τῆς Βαλτικῆς, ἀπίνα συνδέουν τὸν λιμένα τοῦ Λένινγκραντ μετά τῶν Εὐρωπαϊκῶν λιμένων, μεταφέρονται ἐμπορευματοκιβώτια τοῦ διεθνοῦ στάνταρτ τύπου τῶν 20 καὶ 40 ποδῶν, πεπληρωμένα δι' ἐμπορευμάτων εἰσαγομένων καὶ ἔξαγομένων.

Διεθνεῖς μεταφοραὶ δι' ἐμπορευματοκιβώτιών πραγματοποιούνται καὶ ἐπὶ ἑτερών γραμμῶν, ιδίᾳ δὲ μεταξὺ τῆς Σοδιετικῆς Ἐνώσεως καὶ τῆς Βουλγαρίας. Ἐξ ἄλλου πραγματοποιοῦνται μεταφοραὶ ἐντὸς ἐμπορευματοκιβώτιών διὰ τοῦ ἀδάφους τῆς Σοδιετικῆς Ἐνώσεως πρὸς Εὐρωπαϊκάς Χώρας καὶ τὴν Ἰσπανίαν.

Συγχρόνως ἀναπτύσσονται αἱ μεταφοραὶ προϊόντων πολετοποιημένων. Οἱ δύο αὐτοὶ παράγοντες ἐπηρέασαν σημαντικῶς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Σοδιετικοῦ στόλου. Διαρκούστην τῶν τελευταίων ἑπού εἰς τὸ Ἐξωτερικὸν παρηγγέλθησαν σκάφη ἐμπορευματοκιβώτιών καὶ παλεττοποιημένων φορτίων. Π.χ. ἡ Φινλανδία διὰ ἐφοδιάση τῆς Σοδιετικῆς Ἐνώσεων διαρκούσης τῆς διετίας 1973 - 1974 διὰ 12 τοιούτων σκαφῶν, ἡ χωρητικότης ἑκάστου τῶν ὅποιων θὰ είναι 4.000 τόννων.

Ἡ Πολωνίας διαρκούσης τῆς τριετίας 1973 - 1975 θὰ προμηθεύσῃ εἰς τὴν Σοδιετικήν Ἐνώσεων 16 σκάφη 14.000 τόννων. Συγχρόνως διεξάγονται διαπραγματεύεις διὰ τὴν πρόσκτησιν σκαφῶν ἐμπορευματοκιβώτιων.

Πρὸς ὑπόδοχήν εἰς τοὺς λιμένας τῶν σκαφῶν ἐμπορευματοκιβώτιων ἔχει προβλεφθῆ ἡ κατασκευὴ εἰδικῶν κρηπίδωμάτων, ικανότητος ἐκφορτώσεως καὶ φορτώσεως 700.000 - 750.000 τόννων ἐμπορευμάτων ἑτησίως. "Ἐν τοιούτον κρηπίδωματα κατασκευάζεται, τῇ συνδρομῇ τῆς Ἰαπωνίας, εἰς τὸν 'Ορμον Βράγκελ ("Ἄπω 'Ανατολή"). Τὸ κρηπίδωμα τοῦτο θὰ δύνεται νὰ διακινήσῃ ἑτησίως 120.000 - 140.000 ἐμπορευματοκιβώτιών τοῦ διεθνοῦ στάνταρτ.

Κατὰ τὴν περίοδον τοῦ τρέχοντος πενταετοῦ σχεδίου ἡ δομὴ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν θὰ ὑποστήῃ οὐσιαστικάς μεταβολάς. Θά αὔξηση τὸν ρυθμὸν μεταφορᾶς γενικῶν φορτίων καὶ ἔωλείς βάσει τοῦ πενταετοῦ σχεδίου. Κατὰ τὸ 1975 τὸ 15 - 20% τῶν γενικῶν φορτίων θὰ μεταφέρηται δι' ἐμπορευματοκιβώτιών. Πλέον τοῦ νήματος τῶν φορτίων ἔωλείς θὰ μεταφέρωνται εἰς δέματα.

'Αποδίδεται εἰδικὴ σημασία ἐπὶ τῶν διεθνῶν μεταφορῶν διὰ σκαφῶν ποταμού / θαλάσσης. Τοῦτο ἐπιτρέπεται τὴν μεταφορὰν τῶν ἐμπορευμάτων πρὸς ἔξαγωγήν ἐκ περιοχῶν τῆς Ἐνδοχώρας πρὸς τὸ Ἐξωτερικόν, ὅσον καὶ ἐμπορευμάτων εἰσαγωγῆς ἀπ' εὐθείας εἰς τὴν περιοχὴν προορισμοῦ, χωρὶς ταῦτα νὰ διέρχωνται μέσω τῶν θαλασσίων λιμένων τῆς Σοδιετικῆς Ἐνώσεως. Σκάφη τοιούτου τύπου πραγματοποιοῦν μεταφοράς διαμετακομίσεως μεταξὺ λιμένων τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης καὶ τοιούτων τοῦ 'Ιράν ἐπὶ τῆς Κασπίας Θαλάσσης μέσω τοῦ ποταμοῦ δικτύου τῆς Σοδιετικῆς Ἐνώσεως. Σχεδιάζεται ἡ προκοπόδησης τοῦ Σοδιετικοῦ Ναυτικοῦ διὰ πλοίων ποταμού / θαλάσσης; Ναυπηγήματα αὐτοῦ τοῦ εἶδους κατασκευάζονται ὑπὸ τῆς Σοδιετικῆς Ἐνώσεως, τόσον εἰς τὰ θία αὐτῆς ναυπηγεία ἢ εἰσάγονται ἐκ τοῦ Ἐξωτερικοῦ. Παράδειγμα ἀποτελεῖ ἡ Βουλγαρία ἥτις ἐλαθε Σοδιετικὰς παραγγελίας

διὰ τὴν προμήθειαν δεξαμενοπλοίων ποταμού / θαλάσσης 5.000 τόννων.

Τὰ Σοδιετικὰ σχέδια προβλέπουν αὐξησην τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ὑψος 40% διαφορούσης τῆς παρούσης πενταετίας. Λαμβανομένου τούτου ὑπὸ ὅψιν σχεδιάζεται ἡ αὔξηση δυναμικότητος τῶν θαλασσίων λιμένων, ἀλλὰ καὶ ἡ δημιουργία εἰς αὐτοὺς ἔξειδικευμένων καὶ ὑψηλῶς μηχανοποιημένων τμημάτων διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν καὶ φόρτωσιν ἐμπορευματοκιβώτιών, χύδην φορτίων καὶ ξυλείας. Κατὰ τὴν περίοδον 1971 - 1975 θὰ συμπληρωθῇ ἡ κατασκευὴ τοῦ πρώτου τμήματος λιμένος μεγάλου βυθίσματος εἰς τὴν 'Ἄπω 'Ανατολήν εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Νοχότος καὶ θὰ ἀρχίσῃ ἡ κατασκευὴ ἐπέρου λιμένος εἰς τὸν Εὔζενον Πόντον.

Κατὰ τὴν παρελθούσαν πενταετίαν αἱ ἐπενδύσεις διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐπακτιού ἐξοπλισμοῦ τῆς Σοδιετικῆς Ἐνώσεως ηὔξησησαν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν περίοδον 1961 - 1965 κατὰ 25%. Τὸ εἰς κρηπτιδώματα μέτωπον τῶν Σοδιετικῶν Λιμένων ηὔξηση κατὰ 12%.

Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἀνεπτύχθησαν εἰς δόλοληρον τὸν κόσμον αἱ τακτικαὶ ἐπιβατηγαὶ γραμμαὶ τῆς Σοδιετικῆς Ἐνώσεως, ηὔξηση εὐνοεῖ τὸν τοιούτον πρωδευμένον τύπον Ναυτιλίας. Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1971 δὲ Σοδιετικὸς Στόλος μετείχε εἰς 65 γραμμάτων ἐξωτερικού, ἐκ τῶν ὅποιων αἱ 33 ἦσαν τακτικαί. Αἱ γραμμαὶ αἵτινες ἐξυπηρητοῦνται σήμερον ὑπὸ Σοδιετικῶν σκαφῶν συνδέουν τὴν Σοδιετικήν 'Ενώσεως πρὸς τὰς Δυτικάς Εὐρωπαϊκάς Χώρας, τὴν Μεσόγειον, τὴν 'Εγγύτων 'Ανατολήν, τὴν 'Αφρικήν καὶ τὸν Νοτιοανατολικὸν 'Ατλαντικόν.

Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἀνεκαινίασθη νέα γραμμὴ συνδέουσα τὴν 'Οδησσὸν πρὸς τὴν Μασσαλίαν. 'Εξ ἀλλού ἐνεκαινίασθη τακτικὴ γραμμὴ μεταξὺ Μαλαισίας καὶ Εὐρώπης. 'Απὸ τοῦ 'Ιουλίου 1971 ηρέστο τὴν λειτουργία τακτικῆς γραμμῆς μεταξὺ τοῦ Λένινγκραντ καὶ τῶν Δυτικῶν 'Ακτῶν τῆς Νοτίου Αμερικῆς. Σοδιετικά σκάφη ἐκτελοῦν μεταφοράς ἀπὸ τὴν Εὐρώπην πρὸς τὴν Λατινικήν Αμερικήν καὶ τὴν Αύστραλιαν.

INDEPENDENT COMBINED LINES

"MED LINE"

"PRODROMOS LINES"

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

"MIDDLE EAST AGENTS"

ΣΑΧΤΟΥΡΗ 8 - 10

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. { 4523.674
{ 4523.676

Ναυτικὸν Πρακτορεῖον "ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ"

ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. { 4524.941
{ 4524.828

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

Κοντέϊνερς - Βαρούλκα δυνάμεως μέχρι 105 τ. -

Κύτη διαθέτοντα ψυκτικάς ἐγκαταστάσεις - 'Ηλεκτρικὸς 'Αερισμὸς κυτῶν.

ΔΙΕΥΡΥΝΕΤΑΙ ΣΤΑΘΕΡΩΣ Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ

Τὰ μπάλκ κάρριερς μετέφεραν τὰ 90% τῶν πέντε κυριωτέρων χῦμα φορτίων τὸ 1970

ΑΠΕΡΡΟΦΗΣΑΝ ΦΟΡΤΙΑ ΑΤΙΝΑ ΜΕΤΕΦΕΡΟΝ ΆΛΛΟΤΕ ΆΛΛΑ ΠΛΟΙΑ

Ο νορβηγικός ναυλομεσιτικός οίκος «Φέρνηλευ» και «Εγκερό», τού «Οσλο», έδωσεν εἰς τὴν δημοσιότητα τὴν ἐπησίαν ἔκθεσιν του «ἐπὶ τῶν μεταφορῶν τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν μπάλκ κάρριερς κατὰ τὸ 1970», ἀναφερομένην εἰς τὰς διαφόρους μεταφοράς ἀνά τὸν κόσμον, τὰς σκαφῶν χύμην φορτίου κατὰ προϊόν, προορισμὸν καὶ κατηγορίαν πλοίων. Ή μελέτη αὕτη ἀναφέρεται εἰς τὴν δεκαετίαν 1960 - 70 καὶ μόνον εἰς σκάφη τῶν 18.000 τόνων d.w., καὶ ἄνω, μὲν ἐν κατάστρωμα.

Λαμβανομένουν ὑπὸ δύνιν καὶ τῶν πλοίων χωρητικότητος ἀπὸ 10.000 ἕως 18.000 τόνων d.w., τὰ μπάλκ κάρριερς ἀπερρόφησαν τὰ 90% τῶν μεταφορῶν εἰς τὸν περίοδον πέντε ὑπὸ ἔξετασιν κυρίων προϊόντων, ἥτοι σδημοτελλεύματος, δημητριακῶν, γαιάνθρακος, βιούσιου - ἀλούμινας καὶ φωσφάτων. Κατὰ τὴν περίοδον 1960 - 70 τὰ σκάφη μεταφορᾶς χῦμα φορτίων δχι μόνον ἀπερρόφησαν τὴν ἰσχυράν αὔξησιν τῶν ἐν λόγῳ δισκινήσεων, ἀλλ' ἀκόμη καὶ σημαντικὸν μέρος τῶν μεταφορῶν, αἵτινες προηγουμένως ἐπραγματοποιοῦντο ὑπὸ ἄλλων πλοίων.

Ο κατωτέρω πίναξ εἶναι ἐνδεικτικὸς τῆς σημασίας τῶν πέντε κυρίων προϊόντων ἐν τῷ συνόλῳ τῶν μεταφορῶν τῶν μπάλκ κάρριερς καὶ ἐν τῷ συνόλῳ τῶν θαλασσιών μεταφορῶν φορτίων χῦμα, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ὅσων μετέφερθησαν ὑπὸ ἄλλων πλοίων:

ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΟΓΚΟΣ (ΕΙΣ ΕΚΑΤΟΜ. ΜΕΤΡ. ΤΟΝ.) ΤΩΝ ΠΕΝΤΕ ΚΥΡΙΩΝ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΩΝ ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΩΝ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ

*Έτος	Μπάλκ κάρριερς	Τῶν ἄλλων πλοίων	Σύνολον
1960	38	190	228
1970	359	129	488

Ο στόλος ἐπίσης τῶν μικτῶν σκαφῶν ηὐξήθη ἀπὸ 1.200.000 τόνων d.w. τὸ 1960 εἰς 2.800.000 τόν. d.w. τὸ 1965 καὶ εἰς 14.200.000 τόν. d.w. τὸ 1970. Ο στόλος οὗτος μετέφερεν 61 ἑκατομμύρια τόν. πετρελαϊού τὸ 1970, ἔναντι 5 ἑκατομμυρίων τόν. τὸ 1965.

ΤΑ ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ

Η συμμετοχὴ τῶν μπάλκ κάρριερς εἰς τὰς μεταφορὰς σδημοτελλεύματων ἀνήλθεν ἀπὸ 30% τὸ 1960 εἰς 86% τὸ 1970. Ή παγκόσμιος παραγωγὴ σδημοτελλεύματος ἀνήλθεν εἰς 750 περίπου ἑκατομμύρια τόνων τὸ 1970, ἔναντι 701 ἑκατ. τόνων τὸ 1969. Αἱ ἔξαγωγαι μεταφερθεῖσαι διὰ θα-

λάσσης ἀνήλθον εἰς 247 ἑκατομ. τόνων μὲν αὔξησιν ἐκ 33 ἑκατομ. τόνων. Ή συμμετοχὴ τῶν μπάλκ κάρριερς ηὐξήθη ἀπὸ 31 ἑκατομ. τόνων τὸ 1960 (30%) εἰς 212 ἑκατομ. τόν. τὸ 1970 (86%). Εν τούτοις, ἡ συμβολὴ τῶν φορτίων σδημοτελλεύματος εἰς τὸ σύνολον τῶν μεταφορῶν τῶν μπάλκ κάρριερς ἐμειώθη ἀπὸ 82% τὸ 1960 εἰς 48% τὸ 1970, λόγῳ τῆς ραγδαίας ἀναπτύξεως τῶν μπάλκ κάρριερς εἰς τὰς μεταφορὰς ὀλίγων φορτίων εἰς χῦμα.

ΤΑ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ

Η διεθνής παραγωγὴ δημητριακῶν (σῖτος, ἀράβδοσις, σίκαλις, βρώμη κλπ.) ἀνήλθεν εἰς 800 ἑκατομ. τόν. τὸ 1970, αἱ δὲ μεταφοραὶ τοῦ προϊόντος τούτου διὰ θαλάσσης ἔφθασαν τὰ 73 ἑκατομ. τόνων, μὲ αὔξησιν ἐκ 14 ἑκατομ. τόνων, ἀλλ' ὁ ἀριθμὸς οὗτος εἶναι ἀκόμη κατώτερος τοῦ ἐπιπέδου ρεκόρ τῶν 76 ἑκατομ. τόνων, ἐπιτευχθέντος κατὰ τὸ 1966. Αἱ μεταφοραὶ τῶν μπάλκ κάρριερς ἀνήλθον εἰς 43 ἑκατομ. τόνων, μὲ αὔξησιν ἐξ 7 ἑκατομ. τόνων, ἀλλ' ἡ συμμετοχὴ τῶν ἐμειώθη εἰς 59%, ἔναντι 61% κατὰ τὰ ἔτη 1968 καὶ 1969. Τὰ πετρελαιοφόρα, μετέφεραν 2.030.000 τόν. σιτηρῶν κατὰ τὸ 1970.

Ο ΓΑΙΑΝΩΡΑΣ

Η παγκόσμιος παραγωγὴ γαιάνθρακος ἀνήλθεν εἰς 2.300.000.000 τόν. ἔναντι 2.200.000.000 τόν. τὸ 1969. Αἱ διὰ θαλάσσης μεταφοραὶ ηὐξήθησαν κατὰ 18 ἑκατομ. τόνων, ἥτοι κατὰ ποσοστὸν 22%. Η ἐπησία αὔξησις κατὰ τὰ δέκα παρελθόντα ἔτη ἡτοί διώρυτα τῶν 8%. Η συμμετοχὴ τῶν μπάλκ κάρριερς ἀνήλθεν εἰς 69%, ἔναντι 72% κατὰ τὸ 1969. Η συμμετοχὴ τῶν πλοίων χωρητικότητος 25.000 ἕως 40.000 τόνων d.w. καὶ ἄνω τῶν 60.000 τόνων ηὐξήθη, ἡ συμμετοχὴ τῶν κάτω τῶν 18.000 τόνων πλοίων ηὐξήθη ἀλλα-

φωρᾶς καὶ ἡ συμμετοχὴ τῶν πλοίων 40.000 ἕως 60.000 τόνων d.w. ἐμειώθη ἀπὸ 31% εἰς 27%.

ΒΛΕΠΙΤΗΣ ΚΑΙ ΛΑΟΥΜΙΝΑ

Η διεθνής παραγωγὴ βωξίτου ἀνήλθεν εἰς 59 ἑκατομ. τόνων, ἔναντι 54 ἑκατομ. τόν. τοῦ 1969, ἔξι ὁδῶν 34 ἑκατομ. τόνων μετεφέρθησαν διὰ θαλάσσης μὲ αὔξησιν 4 περίπου ἑκατομ. τόνων. Η συμμετοχὴ τῶν μπάλκ κάρριερς ἀνήλθεν εἰς 59% ἔναντι 63% τοῦ 1969.

ΤΑ ΦΩΣΦΑΤΑ

Η παγκόσμιος παραγωγὴ φωσφάτων ἀνήλθεν εἰς 80 ἑκατομ. τόνων, ἔναντι 77 ἑκατ. τόνων τοῦ 1969, σημειωθείσης αὐξήσεως ἐκ 4%. Η συμμετοχὴ τῶν μπάλκ κάρριερς ἀνήλθεν εἰς 13,5 ἑκατομ. τόνων ἔναντι 12 ἑκατ. τόνων, ἥτοι μετέφερον τὰ 41% τοῦ συνόλου τῆς παραγωγῆς.

ΆΛΛΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ

Τὰ λοιπὰ ἐμπορεύματα ὑπῆρχαν λίγα διαφοροποιημένα —ζάχαρις, κύαμοι καὶ σόγια, ἀλας, λιπάσματα, τσιμέντα, γύμος, θείον, πυρίτιον, μετάλλευμα μαγγανέζας καὶ ὄλλα μὴ σδημοτελλεύματα, πίσσα, σιδηρικά, χυτά μέταλλα, χάλυψ, ξυλεία κλπ. Αἱ μεταφοραὶ διὰ τῶν μπάλκ κάρριερς ἀνήλθον εἰς 80 ἑκατομ. τόνων. Η συμμετοχὴ τῶν σκαφῶν χωρητικότητος 18.000 ἕως 25.000 τόνων d.w. ἀνήλθεν εἰς 48%, ἡ συμμετοχὴ τῶν σκαφῶν 25.000 ἕως 40.000 τόνων d.w. εἰς 43% καὶ ἡ συμμετοχὴ τῶν πλοίων 40.000 τόνων d.w. εἰς 9%.

ΤΑ ΜΙΚΤΑ

Τὰ μικτὰ σκάφη —διπλῆς καὶ τριπλῆς χρήσεως— μετέφεραν 26 ἑκατομ. τόνων σδημοτελλεύματος, ὑπερβάντα, διὰ πρώτην φοράν, τὸν ἀριθμὸν ρεκόρ, διτὶς ἐπετεύχθη πρὸ τοῦ κλεισμάτος τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, ἥτοι τὰ 24 ἑκατομ. τόνων. Αξιοσημείωτος εἶναι καὶ ἡ αὔξησις τῶν μεταφορῶν γαιάνθρακος, ἀνελθουσῶν εἰς 7.200.000 τόνων. Τέλος, τὰ μικτὰ σκάφη μετέφεραν 61.500.000 τόνων πετρελαιοφόρων, ἥτοι τὰ 5% τοῦ συνόλου τῶν μεταφορῶν τῶν πετρελαιοφόρων.

Ο κατωτέρω πίναξ δεικνύει ἀναλυτικῶς τὰς κατ' ἔτος μεταφορὰς διαφόρων χύματος πρώτων κατὰ τὴν περίοδον 1960 - 70 ὑπὸ μπάλκ κάρριερς γαιάνθρακος 18.000 τόνων d.w. καὶ ἄνω:

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	
(ΕΙΣ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΜΕΤΡΙΚΑΝ ΤΟΝΝΩΝ)												
ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ	31	38	47	54	80	98	107	127	151	181	212
ΣΙΤΗΡΑ	1	3	7	14	16	17	25	29	40	36	43
ΓΑΙΑΝΩΡΑΚΕΣ	3	6	12	18	25	30	34	39	48	60	70
ΒΛΕΠΙΤΗΣ ΚΑΙ ΛΑΟΥΜΙΝΑ	3	5	6	8	10	12	13	15	16	19	20
ΦΩΣΦΑΤΑ	—	—	—	—	1	1	2	4	7	12	12	14
ΛΟΙΠΑ ΕΜΠΥΤΑ ΕΙΣ ΧΥΜΑ	—	1	1	3	6	12	24	41	59	66	80	
ΣΥΝΟΛΟΝ	38	53	73	98	138	171	207	258	326	374	439

Ἄς σημειωθῇ, ἐν κατακλεῖδῃ, ὅτι μπάλκ κάρριερς καὶ μικτὰ πρόκειται γὰρ παραδο-

θοῦν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους καὶ τοῦ ἐπόμενου, χωρητικότητος 20 ἑκατομ. τόν. d.w.

THE LONDON STEAM-SHIP OWNER'S MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD. (ESTABLISHED 1866)

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ (P & I)
ΔΙΑ ΝΑΥΛΟΝ, ΣΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΣ

A. BILBROUGH & CO., LTD.

London EC3N 4AT

Telegrams: Bilbrough, London EC3N 4AT

Telephone: Royal 4971
TELEX: 886394

ΕΝΕΡΓΟΣ ΕΜΦΑΝΙΣΙΣ ΤΗΣ ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΑΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΤΟΜΕΑ

Τήν Κομμουνιστικήν Κίναν ἐπεσκέφθη προσφάτως — ἐπὶ τρεῖς ἔβδομάδας — ναυτιλιακή ἀποστολή ἐξ Ἰαπωνίας μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὸν κ. Ιοσαμπούρο Τεράντα, διευθύνοντα σύμβουλον τῆς Σεΐδας Καϊσύν. Τῆς ἀποστολῆς ταύτης μετείχον ἑπτάροστοι τῶν πέντε ναυτιλιακῶν ἑταῖρῶν τῶν ἔχουσῶν τὴν ἴδιότητα τῶν πρακτόρων διὰ τὰ Κινεζικά πλοῖα καὶ ἐπρόκειτο περὶ τῆς πρώτης εἰς τὴν Κομμουνιστικήν Κίναν ἐπισκέψεως τοιάυτης ἀποστολῆς. Κατ' αὐτὴν ἀπέφασιθη ἡ βελτίωσις τῆς ὑπερεσίας τῶν εἰς τὴν Ἰαπωνίαν πρακτορεύσεων.

Πλὴν τῆς ἀνωτέρω εἰδικῆς ἀπόφασεως, ἡ Ἰαπωνική ἀποστολή ἀπεκόμισε λωραρά τὴν ἐντύπωσιν ὅτι ἡ Κομμουνιστική Κίνα ἐπιδιώκει τὴν ταχείαν εἰσόδου εἰς τὴν διευθῆ ναυτιλιακήν ἀγοράν καὶ συναφεῖς δραστηριότητας, ὡς τὰς ναυπηγήσεις εἰς τὴν Σαγκάην καὶ ἀλλούσοῦ, τὴν κατασκευὴν καὶ ἀνάπτυξιν λιμένων καὶ λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων, τὴν ἀγοράν μεταχειρισμένων πλοίων καὶ τὴν ἐκπαίδευσιν πληρωμάτων.

Εἰς τὰς μεταξὺ Κίνας καὶ Ἰαπωνίας διακινήσεις ἀποσχολούνται ἡδη 25 Κινεζικά πλοῖα καὶ ἀλλοθί προσφάτως ἀπόφασες περὶ χρησιμοποίησεως ἑτέρων 3 (συνολικῶς 12 ἑφέτων καὶ μόνον διὰ τὸν σκοπὸν τούτον).

Παρατηρεῖται βελτίωσις καὶ εἰς τὴν ἀπόδοσιν τῶν Κινεζικῶν πλοίων. Κατὰ τὴν εἰς Κίναν παραμονὴν της, ἡ Ἰαπωνική ἀποστολὴ ἔσχε τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἰδῃ εἰς τὴν Σαγκάην τὸν ἔξαρτισμόν φορτηγοῦ χωρητικότητος 15.000 τόνων d.w. (μὲ βολδοειδῆ πρώτων) καὶ νὰ παρακολουθήῃ τὰς δοκιμάς του εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Σαγκάης.

Ἐπεστράμθη ἐπίσης τὸ ζωρὸν ἐνδιαφέρον τῶν Κινεζικῶν ναυτιλιακῶν κύκλων διὰ φορτηγούφόρα σκάφη («λάζες»).

Γενικῶς διαπιστούνται ταχεῖα ἀνάπτυξης τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Κομμουνιστικῆς Κίνας, ἐνῷ ἀναμένεται καὶ ἡ εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον λειτουργία τακτικῶν γραμμῶν εἰς τὰς ἑκεὶ περιοχάς.

Οἱ ναυτιλιακοὶ κύκλοι τῆς Κομμουνιστικῆς Κίνας ἐπιδεικνύουν μῆσος κατὰ τὸν συστή-

ματος τῶν «Κόνφερανς», τὸ ὅποιον ἀποτελεῖ κατ' αὐτοὺς ἐκμετάλλευσιν τῶν ὀντοπυσσομένων χωρῶν καὶ ἐπίσης κατὰ Σοβιετικῆς ναυτιλιακῆς ἑταῖριας τακτικῶν γραμμῶν τοῦ Εἰρηνικοῦ ήτης κερδοσκοπεῖ διὰ πολιτικῆς χαμηλῶν ναύλων.

Ἐγένετο σχετικὴ κρούσις καὶ ἀναμένεται ὅτι νέα Ἰαπωνικὴ ναυτιλιακὴ ἀποστολή, ύψηλοτέρου ἐπιπέδου, θὰ ἐπισκεφθῇ τὴν Κομμουνιστικήν Κίναν.

Πλὴν τῶν ἀνωτέρω, ἡ Κίνα φέρεται ὡς συμπράττουσα μὲ τὰ ἔθνικά ναυτιλιακά συγκροτήματα τῆς Σιγκαπούρης καὶ τῆς Μαλαισίας πρὸς τὸν σκοπὸν καταπολεμήσεως τῶν αὐξανομένων ναύλων τῶν προνομιακῶν λειτουργουσῶν Εύρωπας τὴν ἑταῖριαν εἰς τὰς λίαν ἀποδοτικὰς τακτικὰς γραμμὰς Εὐρώπης/Νοτιοαστολικῆς Ασίας. Ἡ ἀνωτέρω σύμπραξης τῆς Κίνας θεωρεῖται ὅτι ἀποτελεῖ ἀπαρχήν προσποθείας της — μετὰ τὴν ἔξοδον τῆς ἐκ τῆς μακρᾶς περιόδου ἀπομονώσεων — ὅπως ἐπιτύχη ὁλοκομικὴν ἐπιρροήν εἰς τὴν Νοτιοαστολικὴν Ασίαν. Ἡ Κίνα ἐναύλωσε πρὸς τοῦτο πλοῖα τῆς εἰς τὴν

Σιγκαπούρην καὶ τὴν Μαλαισίαν, διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίων καὶ κυρίως ἐλαστικοῦ εἰς τὰς Εύρωπας ἀγοράς, ἀντὶ ναύλου χαμηλοτέρου κατὰ 30% κάτω τοῦ ναυλολογίου τοῦ ἀναγγελθέντος τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον ὑπὸ τῶν 22 ἐκ παραδόσεως μελῶν τῆς Κόνφερανς. Ἀπων Ανατολῆς. Ταυτοχρόνως, ἡ Κομμουνιστικὴ Κίνα ἐπιδιώκει οὕτω πως καὶ μεγαλύτεραν μερίδα τοῦ ἐμπορίου τοῦ οἰκονομικοῦ χώρου τῆς Ἀπων Ανατολῆς καὶ ἐμφανίζεται καὶ ὡς πρόμαχος τῶν συμφέροντων τῶν ὀντοπυσσομένων χωρῶν τοῦ τρίτου κόσμου εἰς τὴν διαμάχην των μὲ τάς Εύρωπας ἀγοράς κεφαλαιοκρατικας καὶ νεοαποικιακας χώρας. Ἐπιδιώκει δηλαδὴ ἐμφανῶς καὶ πολιτική ἐπιρροήν.

Πάντως ἡ εἰσόδος τῆς Κομμουνιστικῆς Κίνας εἰς τὰς θαλασσίας γραμμάς τῆς Ἀπων Ανατολῆς/Εύρωπης ἔχει ἐμδάλει εἰς ἀνησυχίας τοὺς κύκλους τῶν 90% τῶν πρὸς Εύρώπην φορτίων, τὰ ὅποια ὑπολογίζονται εἰς 3.000.000 τόνους περίπου. Παρ' ὅλον ὅτι, ὡς πιστεύεται, ὁ υφιστάμενος ἐμπορικὸς στόλος τῆς Κίνας είναι μικρός, πρέπει νὰ σημειωθῇ ὅτι αὐτὴ ναυλώνει περὶ τὰ 100 πλοῖα περίπου ἐπησίων (κυρίως Εύρωπας) καὶ ὅτι δύναται νὰ χρησιμοποιήσῃ τούτα κατὰ τρόπον θίγοντα τὰ συμφέροντα τῶν «Κόνφερανς».

Τεράστιον τὸ ὑπὸ παραγγελίαν τοννάς

3.192 ΣΚΑΦΗ, 179.461.706 ΤΟΝ. D.W.

Ἡ συνεχιζομένη ὁδυτάτη κρίσις εἰς τὴν ναυλαγοράν, οὐδὲμίαν ὀντοσχετικὴν ἐπίδρασιν ἔσχεν ἐπὶ τῶν παραγγελιῶν, κατὰ τὸ λῆξαν τὴν 31ην Ἰανουαρίου τρίμηνου. Αἱ στατιστικαὶ τοῦ «Φάιπλαϊς» ποτακούλησαν διάτετας, κατὰ τὸ ἐν λόγῳ διάστημα παραγγέλθησαν σκάφη συνολικοῦ τοννάζ - ρεκόρ 22. 290.000 τόν. d.w. Τοιουτορόπως, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ παραγγελίαν σκαφῶν εἰς τὰ ἀνά την ὑφῆλιον ναυπηγεῖα - ἔξαιρεσι τῶν ἐπιβατηγών, δόχηματογάγων καὶ διαφόρων, μικρῶν κυρίως, σκαφῶν μὴ γνωσθέντος τοννάζ - ἀνήρχετο τὴν 31ην Ἰανουαρίου εἰς 3.192 πλοῖα, 179.461.706 τόν. d.w.

Οἱ μέγιστοι δγκος τῶν παραγγελθέντων σκαφῶν κατὰ τὸ ὑπὸ ἔλεγχον τρίμηνου ἀνεφέρετο εἰς δεξαμενόπλοια - 87% τοῦ τοννάζ. Περιέργως, παρεπήρητη πλήρης ἀποχή διὰ παραγγελίας Ο.Β.Ο. Μειούνται ἡ προτίμησις τῶν πλοιοκτήτων διὰ τὰ σκάφη αὐτά. Ἐλλαστα - ὄκτα τὸν ἀριθμόν - καὶ τὰ μεταλλοφόρα - πετρελαιοφόρα. Μικρά, ἐπίσης, ἡ ζήτησις διὰ μικρῶν κάρριερς, φορτηγά ξηρού φορτίου καὶ πλοίων - κοντένερος. Οὕτω, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰς παραδόσεις τοῦ τριμήνου Νοέμβριος 71 - Ἰανουαρίου 72, ἐπίλθυον σοβαρά μεταβολαὶ εἰς τὸ σύνολον τῶν διαφόρων κατηγοριῶν τῶν ὑπὸ παραγγελίαν σκαφῶν, μὲ ἀποτέλεσμα τὰ δεξαμενόπλοια νὰ καλύπτουν τὸ 64,6% τοῦ συνόλου τῶν ὑπὸ παραγγελίαν πλοίων, ἔναντι 60,2% τοῦ 'Ο-

κτωδρίου. Ἀντιθέτως, τὰ φορτηγά ξηροῦ φορτίου καὶ τὰ κοντένερος ἐμειώθησαν κατὰ 1. 100.000 τόνους, τὰ δὲ μικτά καὶ μπάλκ κάρριερος κατὰ 3.500.000 τόνους. Τὸ φανταστικὸν σύνολον τῶν 115.000.000 τόν. τάνκερς ὑπὸ παραγγελίαν, συνδυαζόμενον μὲ τὰς αἰσιόδους προοπτικὰς αὐξήσεως τῶν θαλασσίων μεταφορῶν πετρελαίου (καὶ τῶν ναύλων) εἰς τὸ ἀπώτερον μέλλον, είναι μία ἐνδειξης τῆς προσδοκωμένης αὐξήσεως καταναλώσεως πετρελαίου κατὰ τὰ προσεχῆ έπος.

Ἐντονωτάτη ὑπῆρξεν ἡ δραστηριότης τῶν Ιαπώνων κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν διάστημα. Τριάκοντα ἐκ τοῦ συνόλου τῶν 59 τάνκερων ἄνω των 150.000 τόν. d.w., διὰ λογαριασμὸν 'Ιαπώνων παραγγέλθησαν. Χαρακτηριστικὴ ἡτο ἡ μαζικὴ παραγγελία τῆς έταιριας Σάνκο Κίσεν διὰ 17 δεξαμενόπλοιας ἐξ ὧν μόνον τὰ δύο ησαν κάτω τῶν 200.000 τόν. d.w., 'Ιαπώνες ἐπίσης παρήγγειλαν 5 μικτά μεταλλοφόρα - πετρελαιοφόρα καὶ 21 μικτά κάρριερς ἐπὶ συνάλου 8 καὶ 35 ἀντιστοίχως. Καὶ ἐτέλους τὴν 31ην Ἰανουαρίου, ἐν ἀναμονῇ παραδόσεως, 347 σκάφη, 30. 949.350 τόν. d.w., διὰ λογαριασμὸν Ιαπωνικῶν συμφερόντων.

Μετὰ τὰς ἐπελθόντας ἀνακαταστάξεις ἐντός τοῦ τριμήνου, δὲ πίναξ τῶν πρώτων ὀκτὼ σηματιών αἵτινες ἔχουν τὰς περισσοτέρας παραγγελίας, διεμορφώθη ὡς ἀκολούθως :

Σημαία	Φορτηγά ^{Πλοῖος}	Δεξαμενόπλοια ^{Τόν. d.w.}	Μπάλκ Κάρριερ ^{Πλοῖος}	Σύνολον ^{Τόν. d.w.}
Λιβερία	36	475.480	124	25.904.347
Ίαπωνία	88	1.044.640	128	20.589.350
Μεγ. Βρετανία	118	1.476.511	107	10.748.764
Νορδηγία	83	616.870	75	11.540.794
Γαλλία	38	480.445	28	5.246.775
Σουηδία	32	277.290	24	1.781.600
ΕΛΛΑΣ	60	622.310	26	1.845.400
*Ην. Πολιτείαι	36	925.829	34	2.887.000

Σημ.: Εἰς τὰ φορτηγά ξηροῦ φορτίου περιλαμβάνονται τὰ πλοῖα - κοντένερος καὶ εἰς τὰ μπάλκ κάρριερς τὰ Ο.Β.Ο. καὶ μεταλλοφόρα - πετρελαιοφόρα.

ΠΡΩΤΙΜΑΤΕ
ΤΑ
Hempel's

Hempel's

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας, Μεταφορών και Ἐπικοινωνῶν ὑπεδήθησαν αἴτησεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον βάσει τοῦ ἀρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν :

1. «Πηνελόπη II» φορτηγὸν (πρώτη γερμανικὸν «Cap Finisterre») νεοσυγορασθέν, 9.045 τόν. γκρός τοῦ 1956, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀφρούμαρ» (κ. Θεόδ. Θεοφάνης).

2. «Οὐρανία» φορτηγὸν (πρώτη κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν δνομα) 4.069 τόνων γκρός τοῦ 1953, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σελέστια» (Μεσογειακαὶ Ναυτικαὶ Ἐπιχειρήσεις ΕΠΕ).

3. «Πασιφίκ Σηχορξ» δεξαμενόπλοιον (πρώτη ιταλικὸν «Carlo Camelia») νεοσυγορασθέν, 55.115 τόν. γκρός τοῦ 1964, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀμυράκια» (κ. Γ. Μαλανδρῆς).

4. «Καβάκος» φορτηγὸν (πρώτη λιβεριανὸν «Hawkesone») νεοσυγορασθέν, 5.589 τόν. γκρός τοῦ 1953, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Καβάκος» (κ. Ἀντ. Μαυρακάκης).

5. «Κορωνίς» φορτηγὸν (πρώτη κυπριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν δνομα) 2.360 τ. γκρός τοῦ 1946, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κονστελλέστιο» (Μεσογειακαὶ Ναυτικαὶ Ἐπιχειρήσεις ΕΠΕ).

6. «Μαργαρίτα» φορτηγὸν (πρώτη γερμανικὸν «Slowan Biseagay») νεοσυγορασθέν, 3.347 τόν. γκρός τοῦ 1961, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μαργαρίτα» (κ. Ἀθ. Εύσταθίου).

7. «Τσιμένταρχος» φορτηγὸν (πρώτη νορδηγικὸν «Skandia») νεοσυγορασθέν, 3.450 τόν. γκρός τοῦ 1959 ἀνῆκον εἰς τὴν Ἀνώνυμον Γενικὴν ἐταιρίαν Τσιμέντων.

ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Τὸ μπάλκ κάρριερ «Γκόλντεν Τσάριοτ» 20.000 τόν. d.w., πλοιοκτησίας κ.κ. Λυγνοῦ - Νοτικ, παρελήθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Νίππον Κοκάν την 8ην Φεβρουαρίου. Εἶναι τὸ τελευταῖον μίας σειρᾶς τεσσάρων δμοίων σκαφῶν, ἀπίνα εἶχον παραγγελθῆ ὑπὸ τοῦ ὡς ἄνω Οίκου εἰς τὰ ναυπηγεῖα Νίππον Κοκάν.

— Τὴν 16ην Φεβρουαρίου παρεδόθη ἀπὸ τὰ εἰς Τόκιο ναυπηγεῖα τῆς Ἰσικαβατζίμα - Χαρίμα, τὸ τύπου «Φόρτσιουν» σκάφος 22.000 τόν. d.w. «Ἀπόλλων», πλοιοκτησίας κ. Μιχ. Ξυλᾶ. Μηχαναὶ Πήλστικ κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν 8.000 πτπων. Ταχύτης 15 μίλια.

— Τὸ τύπου «Φρήντομ» φορτηγὸν «Ἀκουσμαρίλ» παρελήθη ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν «Γεράνεια II» (κ. Ἀντ. Ξυλᾶς) εἰς τὰ μέσα τοῦ παρελθόντος μηνός. Ναυπηγεῖα Ἰσικαβατζίμα - Χαρίμα, Τόκιο.

— Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Λίντο (Δανίας) παρεδόθη, μετ' ἐπιτυχεῖς δοκιμάς, τὸ σούπερ τάκερ τῶν 283.000 τόν. d.w. «Ἀριέττα Λιδανοῦ» τοῦ Οίκου «Σ. Γ. Λιδανός». Δεύτερον ἀδελφὸν σκάφος καθειλύεται ἐντὸς τοῦ Ἀπρίλιον.

— Τὴν 19ην Μαρτίου παρεδόθη ἀπὸ τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά» τὸ

τέταρτον SD14/Λάινερ τῆς A.E. Ἀπμοπλοϊκῶν Γραμμῶν «Η Ἑλληνική». Ἀνάδοχος ἡ Καθαρία Σινιόσογλου, ἡ δποία ἐδωσεν εἰς τὸ νεότευκτον σκάφος τὸ ὄνομα «Ἐλληνικόν Αἰντζαλ». Παράδοσις Μάτιον.

— Καθειλκύσθη εἰς Τόκιο τὴν 27ην Δεκεμβρίου, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ἰσικαβατζίμα Χαρίμα, τὸ τρίτον κατὰ σειρὰν «Φόρτσιουν» τῶν 22.000 τόν. d.w. τοῦ Οίκου Μιχ. Ξυλᾶ (Νέας Ύόρκης). Τὸ δνομα αὐτοῦ «Ἀπόλλων». Παραδίθεται ἐντὸς τοῦ πρέχ. μηνός.

ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Πέντε σκάφη υγραερίων, συνολικοῦ κόστους 500 ἑκατομ. δολλαρίων, τὰ μεγαλύτερα τοῦ Κόσμου, 165.000 κ. ποδῶν ἔκαστον, 21 μιλίων, προτίθεται νὰ παραγγείλῃ ὁ κ. Ωνάστης εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπιλμπάσιο. Μηχαναὶ ἀεριοστρόβιλοι.

ANTI 25 ΕΚΑΤ. ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ

Πληροφορούμεθα ὅτι ὁ κ. Φρίξος Παπαχρηστίδης ἐπώλησε τὰ πέντε φορτηγὰ τῶν Κανοδεκῶν Λιμνῶν ἀντὶ τοῦ συνολικοῦ ποσοῦ τῶν 25 ἑκατομ. δολλαρίων τοῖς μετρητοῖς. Τὰ ἡγόρασεν ἡ Καναδικὴ Ἐταιρία «Ἀππερ Λείκης Σίππηγκ». Πρόκειται περὶ ἀδελφῶν σκαφῶν 17 - 18.000 τόν. γκρός, τῆς δεκαετίας 1960.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Τὰ δηζελοκίνητα νορβηγικὰ φορτηγὰ «Belevlyn» 6.309 τόν. γκρός, 8.650 τ. d.w., τοῦ 1957 καὶ «Belkarin» 6.322 τόν. γκρός, 8.650 τ. d.w., τοῦ 1954, ἡγοράσθησαν παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ συνολικοῦ ποσοῦ 1.300.000 δολλαρίων.

— Παρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Olivia» 5.397 τόν. γκρός, τοῦ 1955. Τιμὴ γύρω τῶν 520.000 δολλαρίων. Σημαία «Ἐλληνική».

— Παρὰ τῶν κ.κ. Βλάχος & Σιά τοῦ Πειραιῶν, ἡγοράσθη τὸ γερμανικὸν μότορσπιτ «Heyo Praline» 500 τόν. γκρός, 881 τόν. d.w., τοῦ 1952 καὶ παρελήθη. Μετωνυμάσθη «Χρύσανθος». Σημαία «Ἐλληνική».

— Παρὰ παναμαϊκῆς ἐταιρίας ἐλληνικῶν συμφερόντων ἡγοράσθη τὸ ὑπὸ σημαίαν Φιλιππίνων δηζελοκίνητον μπάλκ κάρριερ «Dona Corezona» 12.172 τόν. γκρός, 18.000 τ. d.w., τοῦ 1966. Θὰ ὑψωτὴ τὴν κυανόλευκον.

— Τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Ernst Mittmann» 4.787 τόν. γκρός, 6.658 τόν. d.w., τοῦ 1953, ἡγοράσθη παρὰ τῆς παναμαϊκῆς ἐταιρίας Ἀρμέλ καὶ θὰ ὑψωσῃ τὴν «Ἐλληνικὴ» σημαίαν.

— Λιβεριανὴ ἐταιρία ἡγόρασε τὸ δηζελοκίνητον ιορδηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Pertil Karlboth» 11.429 τόν. γκρός, 18.150 τόν. d.w., τοῦ 1967. Παρατινεμβανόμενον θὰ ὑψώσῃ τὴν κυανόλευκον.

— Τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ολύμπικ Φλέιμ» 17.791 τόν. γκρός, τοῦ 1950, ἡγοράσθη παρὰ τὸ κ. N. H. Πατέρα ἀντὶ 420.000 δολλαρίων.

— Ἀντὶ 1.600.000 δολλαρίων ἐπωλήθη εἰς Γάλλους τὸ λιβεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Δήλος», 9.493 τόν. γκρός, τοῦ 1959.

— Τὸ γερμανικὸν μότορσπιτ «Baltic» 1.107 τόν. γκρός, 1.875 τόν. d.w., τοῦ 1962, ἡγοράσθη παρὰ κυπριακῆς ἐταιρίας ἀντὶ 485.000 γερμανικῶν μάρκων.

— Τὸ δηζελοκίνητον ὀγγυλικὸν μπάλκ κάρριερ «Crystal Gen» 8.674 τόν. γκρός, 10.917 τόν. d.w., τοῦ 1956, ἡγοράσθη καὶ παρελήθη. Μετωνυμάσθη «Πάμπερος». Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

— Κύπροι ἡγόρασαν καὶ παρέλαβον τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Yamakuni Maru» 7.622 τόν. γκρός, τοῦ 1954. Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνυμάσθη «Γεώργιος Τσούνης».

— Ἡγοράσθη, παρελήθη καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ γερμανικὸν μότορσπιτ «Αρόλλο» 1.337 τόν. γκρός, τοῦ 1957. Μετωνυμάσθη «Πελίκη».

15.000 τόν. d.w. λάινερ τῆς «Ἐλληνικῆς» A.E. «Ἐλληνικόν Τσάλλεντζερ»,

— Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μπάρτρατον εἰς Σάντερλαντο παρεδόθη τὴν 9ην Μαρτίου τὸ 15.000 τόν. d.w. τύπου SD14 φορτηγὸν τοῦ Οίκου Κολοκοτρώνη «Σάντα Μάργια». Σημαία ἐλληνική.

Η ΠΡΩΤΗ ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ

Ἐκ τῶν Ναυπηγείων τῆς Σύρου τῶν Υἱῶν Ν. Γουλανδρῆ «Νεώριον Ναυπηγεῖα Σύρου» καθειλκύσθη τὸ μημούλιον «Υβ», «Υβ» μὲ ἀνάδοχον τὴν κ. Λούλαν «Αστανίδου». Τὴν δημοσίσιαν αὐτὸν τὸ σκάφος ἔλαβε πρὸς τιμὴν τοῦ Ἐλληνογάλλου ποδοσφαιριστοῦ τοῦ «Ολυμπιακοῦ» «Υβ Τριαντάφυλλου».

Εἰς τὴν καθειλύεται παρέστησαν ἐπίσης ὁ Δήμαρχος Σύρου, κ. Βαρίας, ὁ κ. I. N. Γουλανδρῆς, ὁ κ. K. Φιλιππάκος κ.α.

ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΡΟΥ - ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟΥ

Καθειλύεται σήμερον 1ην Ἀπριλίου ἐκ τῶν ναυπηγείων «Αργά» τοῦ Περάματος τὸ ἐπιβατηγρόν - όχηματαγωγὸν «Οίνοδοσαι» τῆς Ναυτιλιακῆς Ε.Π.Ε. «Οίνοδοσαι» τῶν κ.κ. Καρρά καὶ Ποντικοῦ.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΕΣ

Τὴν 10ην Φεβρουαρίου, καθειλκύσθη εἰς Χακοντάπε τὸ τελευταῖον μᾶς σειρᾶς τεσσάρων μπάλκ κάρριερ τῶν 28.500 τόν. d.w. τοῦ Οίκου Στραβελάκη. Τὸ δνομα αὐτοῦ «Τρίτων». Σημαία «Ἐλληνική». Παραδίθεται ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνός.

— Τὴν 18ην ἡμερομηνίαν καθειλκύσθη ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Ἰσικαβατζίμα - Χαρίμα εἰς Αίδη τὸ 150.000 τόν. d.w. O.B.O. «Συμφόνικ» τοῦ κ. K. M. Λεμού. Μηχαναὶ ἀποστρέβοιτο, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, 24.000 πτπων, προσδίδουσαν ὑπηρεσιῶν ταχύτητα 15,7 «κόμβων». Παράδοσις τέλη Απριλίου.

— Εἰς τὰ ναυπηγεῖα Σανογιάσου καθειλκύσθη τὴν 15ην Φεβρουαρίου τὸ μπάλκ κάρριερ τῶν 17.300 τόν. d.w. «Πιθία» τοῦ κ. E. P. Νομικοῦ. Μηχαναὶ Σουμιτόμο/Σαῦλτζερ 9.000 πτπων, «Υπηρεσιῶν» ταχύτης 15,1 μίλια. Παράδοσις Απριλίου.

— Τὴν 24ην Μαρτίου καθειλκύσθη εἰς τὸ Σκαραμαγκά «Ἐλληνικά Ναυπηγεῖα» τὸ

ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΝΤΑΙ ΓΡΑΦΕΙΑ διὰ ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν εἰς Σύνταγμα (Βουλῆς 15), ολόκληρος ὁ δεύτερος ὅροφος 220 τ.μ. Πληροφορίαι: Δικτηγόρον κ. Καρνέζην. Τηλ. 3213-620, 3213-719 καὶ θυρωρόν.

— Παρ' 'Ελλήνων ήγοράσθη τό δηξελοκίνητον αγγλικὸν φορτηγόν «Aldeleion» 1.024 τόν. γκρός, τού 1953 καὶ παρελήφθη. Μετωνυμάσθη «Νέη». "Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

— Τὴν κυπριακὴν σημαίαν ὑψώσεν ἐπίσης τό αγγορασθὲν καὶ παραληφθὲν γερμανικὸν δηξελοκίνητον φορτηγόν «Rugia» 2.486 τόν. γκρός, τού 1967. Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸν θνητό.

— Παρὰ τῆς ἑταῖρίας «Αλφα» τοῦ Πειραιῶς ήγοράσθη τό δηξελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγόν «Sloman Biscay» 3.347 τόν. γκρός, 4.200 τόν. d.w. τοῦ 1961.

ΠΩΛΗΣΙΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ

Τὸ ἑπιβατηγόν «Καραϊσκάκη» τόν. γκρός 1.709 τοῦ 1952 ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν 'Ἐταιρίαν Νομικοῦ εἰς τὸν κ. Καμπουράκην ἀντὶ 11 ἔκατον, δραχμῶν.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

'Ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τοῦ Ταϊδάν καὶ παρεδόθη τὸ φορτηγόν «Ἀντύτρικ» 7.832 τ. γκρός τοῦ 1949.

— Εἰς διαλυτάς τῆς 'Απωλήσεως ἐπωλήθη ἀντὶ 300.000 δολλαρίων τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ἀτλάντικ Λόρντ» 11.322 τόν. γκρός τοῦ 1953.

— Τὸ κυπριακὸν φορτηγόν «Παναγία Κύκκου» 7.244 τόν. γκρός τοῦ 1943 ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς 'Απωλήσεως.

— Τὸ κυπριακὸν φορτηγόν «Ντόλφιν» 5.202 τόν. γκρός τοῦ 1945 ἐπωλήθη εἰς 'Ισπανοὺς διαλυτάς.

— Τὸ φορτηγόν «Κεμίνα Μπαΐρη» 5.130 τόν. γκρός τοῦ 1945 ἐπωλήθη εἰς Βέλγους διαλυτάς.

— Εἰς 'Ισπανοὺς διαλυτάς ἐπωλήθη τὸ λιβεριανὸν φορτηγόν «Πόρταλον» 7.104 τόν. γκρός τοῦ 1944.

METONOMASIAI

Τὸ φορτηγόν «Λεύκιππος» 4.997 τ. γκρός τοῦ 1936 μετωνυμάσθη «Δημητρός».

— Τὸ φορτηγόν «Ἀχάϊκα Στάρ» 2.755 τόν. γκρός τοῦ 1949 μετωνυμάσθη «Γεώργιος Β.» ὑψώσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

— Τὸ μπάλκ κάρριερ «Σανζάρο» 10.179 τόν. γκρός τοῦ 1958 μετωνυμάσθη «Αἴγις Ντιούτυ» "Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

— Τὸ κυπριακὸν φορτηγόν «Σπύρος Λ.» 2.209 τόν. γκρός τοῦ 1940 μετωνυμάσθη «Μάνος Ι.».

OXI KAI YPO THN KYANOLEUKON

Παρὰ τὴν ἀναγραφεῖσαν εἰς τὸν 'Αγγλικὸν ναυτικὸν τύπον — δημοσιευθεῖσαν καὶ παρ' ἡμῶν — πληροφορίαν ὅτι μεταξὺ τῶν ὑποκειμένων εἰς μπούκοτάς εἰς τὴν Αὔστραλιαν περιλαμβάνονται καὶ τὰ 'Ελληνικά, ὁ Γεν. Γραμματεὺς τῆς Δ.Ο.Μ. κ. Μπλάυθ κατόπιν διαβήματος τοῦ κ. Κατσαρού δημοκρίνεν, ὅτι τὸ μπούκοτάς δὲν στρέφεται καὶ κατὰ τῶν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον πλοίων.

— Τὸ κυπριακὸν φορτηγόν «Άγ. Διονύσιος» 2.358 τόν. γκρός τοῦ 1949 μετωνυμάσθη «Ειρήνης Γουΐζ».

— Μετωνυμάσθη «Άγ. Νεκτάριος Α.» τὸ φορτηγόν «Γεώργιος» 1.529 τόν. γκρός τοῦ 1948.

— Τὸ φορτηγόν «Τίνταχολμ» 4.314 τόν. γκρός τοῦ 1943 μετωνυμάσθη «Σάμη Ρούμπια».

PARALABAI NEOAGORASOENTΩΝ

Παρελήφθη τὸ γερμανικὸν φορτηγόν «Neidenfel» 6.632 τόν. γκρός τοῦ 1955 καὶ ὑψώσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνυμάσθη «Τζό-άννα».

— Παρελήφθη ἐπίσης τὸ ἀγγλικὸν ἐπιβατηγόν «Saint Patrick» 3.147 τόν. γκρός τοῦ 1948. Μετωνυμάσθη «Θερμοπούλαι». "Υψωσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν.

— Μετωνυμάσθη «Δράκων» καὶ ὑψώσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγγορασθὲν γερμανικὸν φορτηγόν «Cap Roca» 6.534 τόν. γκρός τοῦ 1956.

— Παρελήφθη, ὑψώσε τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνυμάσθη «Εύσταθιος» τὸ γερμανικὸν φορτηγόν «Sabine Howald» 2.288 τόν. γκρός τοῦ 1958.

— Τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν φορτηγόν «Talleyrand» 6.126 τόν. γκρός τοῦ 1949 παρελήφθη, ὑψώσε τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνυμάσθη «Μινέρβα».

— Μετωνυμάσθη «Ἀχιλλέας» καὶ ὑψώσε τὴν κυανόλευκον τὸ παραληφθὲν γερμανικὸν μότορσπιτ «Butendiek» 497 τόν. γκρός τοῦ 1953.

— Παρελήφθη τὸ γερμανικὸν φορτηγόν «Clivia» 5.397 τόν. γκρός τοῦ 1955. "Υψωσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν. Μετωνυμάσθη «Δημήτρης».

— Παρελήφθησαν ἐπίσης τὰ νορβηγικά

φορτηγά «Belevelyn» 6.309 τόν. γκρός τοῦ 1957 καὶ «Belkarin» 6.322 τόν. γκρός τοῦ 1954 καὶ ὑψώσαν τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνυμάσθησαν «Έλκινα» καὶ «Έλμπελλα» ἀντιστοίχως.

IDYRISIS NEOU GRAFEIOU

Συνεστήθη προσφάτως εἰς 'Αθήνας (ἐπὶ τῆς ὁδού Βαλαρίων 17) ναυλομεσιτικὸν γραφεῖον ὃποιον ὑπὸ τὴν ἑπανυμίαν «Τρανσκοντινέντα Μαρίν Όπερέσσον Κορπορέτον», διευθυνόμενον ὑπὸ τοῦ ἔξ "Ανδρου κ. Θ. Γούναρη, δοτις ἐπὶ 14ετίαν διετέλεσεν Διευθυντής ἐκμεταλλεύσεως εἰς τὰ ἐν Νέᾳ Υόρκῃ γραφεῖα τοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οίκου N. I. Γουλαντρήν.

Τὸ νεοσυσταθὲν γραφεῖον ἀντιπροσωπεύει, ἐπίσης, μέγια ἀριθμὸν ναυλομεσιτῶν ἀνὰ τὴν ύφηλιον, προμηθευτῶν, ναυπηγείων καὶ ναυλωτῶν.

MISΘODOTIKA

Ἡ κάτωθι Κοινὴ Δήλωσις 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν καὶ Π.Ν.Ο. ἀναφέρεται εἰς τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ἡμερών ἀδείας τῶν μετὰ τὴν 1ην Οκτωβρίου 1970 ἀπολογιμένων ναυτικῶν.

«Διὰ τῆς ἀπὸ 21 Ιανουαρίου 1971 Συλλογικῆς Συμβάσεως συνεφωνήθη διὰ τοῦ ἄρθρου 6 ἀντῆς, διὰ τοὺς ναυτικοὺς τοὺς ἐργαζομένους ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων ἄσω τῶν 4.500 τόνων d.w., διὰ μετὰ τὴν συμπλήρωσιν ἔτους συνεχοῦς ὑπηρεσίας ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ πλοίου οἱ πλοιοί τοῦ αὐτοῦ πλοιοκτήτου ὁ ναυτικὸς δικαιούσται εἰς ἄδειαν ὑπολογιζομένην εἰς δύο ἡμέρας δι' ἔκστον μῆνα ὑπηρεσίας αὐτοῦ. Διὰ τοῦ ἄρθρου 7 τῆς ἀντῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως ὡρίσθη διὰ δὲ ὡς ἀνωτέρω ὑπολογισμὸς τῶν ἡμερών ἀδείας ἀρχεται ἀπὸ 1ης Οκτωβρίου 1970.

»Εἰς τὴν ἀπὸ 1ης Μαΐου 1971 Συλλογικῆς Σύμβασιν, ἥτις κατηρτίσθη διὰ κωδικοποίησεως τῶν ὅρων τῆς ἀπὸ 11 Μαΐου 1967 καὶ τῆς ἀπὸ 21 Ιανουαρίου 1971 Συλλογικῶν Συμβάσεων, ἐπὶ προφανοῦς παραδρομῆς δὲν ἔγενετο εἰδικὴ μνεία ἐν Κεφαλαίῳ ΙΗ' τῆς ἀπὸ 1ης Μαΐου 1971 Συλλογικῆς Συμβάσεως διὰ τὸ ἄρθρον 6 τῆς ἀπὸ 21 Ιανουαρίου 1971 Συλλογικῆς Συμβάσεως ισχύει ἀπὸ 1ης Οκτωβρίου 1970.

»Διὰ τῆς παρούσης προβαίνομεν εἰς τὴν κοινὴν δῆλωσιν διὰ αἱ ἀδείας τῶν ναυτικῶν ἀπολογιμένων μετὰ τὴν 1ην Οκτωβρίου 1970 ὑπολογίζονται δι' ἔκστον μῆνα τοῦ πρὸ τῆς ἡμερομηνίας ταύτης χρόνου ναυτολογήσεως πρὸς μίαν καὶ ἡμίσειαν ἡμέραν διὰ τοὺς ἀξιωματικούς καὶ μίαν ἡμέραν διὰ τὰ κατώτερα πληρώματα, διὰ δὲ τοὺς μῆνας ναυτολογήσεως μετὰ τὴν 1ην Οκτωβρίου 1970 καὶ ἐντεῦθεν πρὸς δύο ἡμέρας δι' ἔκπαντας τοὺς ναυτικούς καὶ β. ὁ ἀναλόγων εἰς τὴν ἀδείαν μισθοῦς τῶν ἀπολογιμένων μετὰ τὴν 1ην Οκτωβρίου 1970 ὑπολογίζεται βάσει τοῦ μισθολογίου τῆς ἀπὸ 21 Ιανουαρίου 1971 Συλλογικῆς Συμβάσεως καὶ διὰ τὸ πρὸ τῆς 1ης Οκτωβρίου 1970 χρονικὸν διάστημα.

Διὰ τὴν E.E.E.

Ο Πρόεδρος
ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ
Διὰ τὴν Π.Ν.Ο.
Ο Γεν. Γραμματεὺς
ΣΩΤ. ΚΑΤΣΑΡΟΣ

ELEUTHERERA TA PANA MAMAIKA

Ὁ Παναμᾶς διὰ Διατάγματος ἀπὸ 28 Φεβρουαρίου ἐπέτρεψεν εἰς τὰ φέροντα τὴν σημαίαν του πλοίου νὰ μετέχουν εἰς τὰς μεταφοράς οἰσασθήσοτε χώρας, ἔξαιρουσεν τῶν μεταφορῶν πολεμικοῦ ὑλικοῦ διὰ τὴν Κίναν, τὴν Βόρ. Κορέαν, τὸ Βόρ. Βιετνάμ καὶ τὴν Κούβαν.

TO "NHEOS KYPROS,"

Τὸ πρὸ τριμήνου ἀγορασθὲν ἀπὸ τὸν κ. Εύθυμιαδην γαλλικὸν ἐπιβατηγόν «Καλεδονίεν» μετωνυμάσθη «Νήσος Κύπρος». Εἶναι:

THE WEST OF ENGLAND

SHIP OWNERS MUTUAL

PROTECTION & INDEMNITY ASSOCIATION (LUXEMBOURG)

PROTECTION & INDEMNITY OF SHIP OWNERS

THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE

ASSOCIATION (LONDON) LIMITED

1 LLOYD'S AVENUE, LONDON EC3N 3DN

TELEPHONE: 01-480 7272

TELEX: WESTENG LONDON 886029

CABLES: WESTENG LONDON E.C.3

ΤΟ ΛΕΥΚΩΜΑ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

τόνων γκρός 12.712, ναυπηγήσεως τού 1952, μέ επιθεώρησιν Φεδρουάριον 1970. Μηχανοί δήζελ δυνάμεως 10.300 ίππων. Τιμή άγορας δολ. 810.000.

ΕΙΣ ΤΟΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ

Την 7ην Ιουνίου συνέρχεται ἐν Ἀθήναις εἰς τὴν τακτικὴν τῆς ἑπτασίαν συνέλευσιν ἡ Ἑλληνικὴ Ἐπιτροπὴ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος. Ὁ κ. Γιάγκ Γενικὸς Διευθυντὴς τοῦ Ὀργανισμοῦ θά παραστῇ. Προβλέπεται ἡ ἐκδογὴ Προέδρου καὶ Ἀντιπροέδρου τῆς Ἐπιτροπῆς.

ΑΠΑΛΛΑΣΣΟΝΤΑΙ ΦΟΡΟΥ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΕΩΣ

Ἡ Γενικὴ Διεύθυνσις Ἐργασίας (Διεύθυνσις Ναυτικῆς Ἐργασίας) τοῦ ὑπουργείου Ἐθνικῆς Οἰκονομίας ἀπέστειλε ἔγκυκλιον πρὸς τὰς Λιμενικὰς ἀρχὰς καὶ τὰ Προξενικὰ Λιμεναρχεῖα διὰ τὴν εὐρυτέραν δυνατὴν ἐνημέρωσιν τῶν ναυτικῶν, περὶ τοῦ λιφθέντος ὑπὸ τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως μέτρου τῆς ἀπολλαγῆς τῶν παιτελῶν ἐκ τοῦ φόρου μεταβιβάσεως ἀκινήτου, ἀγοραζομένου ἐν Ἑλλάδι.

Αἱ προϋποθέσεις διὰ τοὺς Ἑλληνας ναυτικούς εἶναι:

● Νὰ ἔχουν πραγματοποιήσει τριετή τουλάχιστον ἐν συνόλῳ ὑπηρεσίαν ἐπὶ πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικῆς ἡ ξένης σημαίαν καὶ νὰ λαμβάνουν τὸν βασικὸν αὐτῶν μισθὸν εἰς ξένον νόμισμα.

● Νὰ εἰσαγάγουν τὰ πρὸς ἀγόραν ἀκινήτων χρησιμοποιούμενα κεφάλαια εἰς ξένον συνάλλαγμα.

Τὸ μέτρον τῆς φορολογικῆς αὐτῆς ἀπολλαγῆς ισχύει καὶ διὰ τοὺς μονίμους διαμενοντας εἰς τὸ ἔξωτερικὸν δόμογενεις καθὼς καὶ τοὺς ἔργαζομένους "Ἑλληνας εἰς ξένας χώρας.

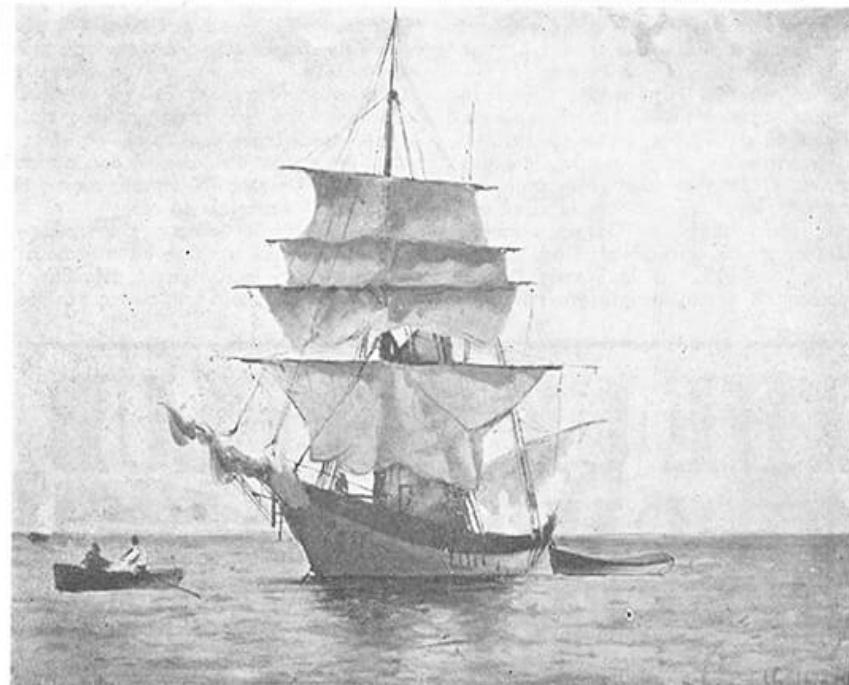
ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ δεύτερον 15θήμερον τοῦ Μαρτίου ὑπεγράφησαν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων:

«Ρίον» λιθεριανόν, τόνων γκρός 17.407, ἀπὸ 15.3.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Καθρέπτη, «Ἄγιος Χάρβεστ» λιθεριανόν, τόν. γκρός 11.225 ἀπὸ 17.3.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Αγίας ΝΕΠΕ, «Ἀπολλόδωρος» λιθεριανόν, τόν. γκρός 13.120, ἀπὸ 17.3.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἀντ. Ξυλᾶ, «Νότος» κυπριακόν, τόν. γκρός 2.748, ἀπὸ 17.3.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Φουλμάρ N.A.E., «Σάντα Ειρήνη» κυπριακόν, τόν. γκρός 2.005 ἀπὸ 20.3.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ν. Λιθανοῦ, «Βέντιουρ» κυπριακόν, τόν. γκρός 1.201 ἀπὸ 11.3.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ Παν. Παναγιώτου, «Ἀριέττα Λιθανός» λιθεριανόν, τόν. γκρός 126.000 ἀπὸ 13.3.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ἑταίριας Σ. Λιθανός - Ἑλλὰς A.E. «Μιχάλης» παναμαϊκόν, τόν. γκρός 892 ἀπὸ 11.3.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Εύαγ. Ποθητοῦ, «Γεώργιος Β.» κυπριακόν, τόνων γκρός 2.755 ἀπὸ 16.3.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Κων. Βεντούρη, «Ἐλμέλας» κυπριακόν τόνων γκρός 4.798 ἀπὸ 13.3.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Λ. Μελᾶ, «Ἐλμίνα» κυπριακόν, τόν. γκρός 10.204, ἀπὸ 13.3.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Λ. Μελᾶ, «Σάντρας» κυπριακόν, τόν. γκρός 5.799, ἀπὸ 20.3.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Δημ. Παπαδημητρίου, «Ἄγιος Γεώργιος» κυπριακόν, τόν. γκρός 4.600 ἀπὸ 24.3.72, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Στ. Ἀργυράκη, «Μιχαήλ» κυπριακόν, τόν. γκρός 12.779 ἀπὸ 27.3.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ηλ. Ἐμέρη, «Τζών Π.Ι.» παναμαϊκόν, τόν. γκρός 494 ἀπὸ 27.3.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Δημ. Παναγιωτοπούλου.



Εἰς πολυτελεστάτην ἔκδοσιν, ἄρτιον ἀπὸ πάσης ἀπόψεως καὶ λίαν ἐνδιαφέρον ἐκυκλοφόρησε τὸ ἔκδοθὲν ὑπὸ τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος Λεύκωμα, τὸ ἀφιερωμένον εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν. Παρασέτομεν δύο χαρακτηριστικὰ δείγματα κοσμούντα τὴν ἔκδοσιν: ΑΝΩ: Χαλκογραφία τοῦ ἔτους 1830 εἰκονίζουσα ἐκφόρτωσιν πλοίουν εἰς τὴν Ρόδον (Γεννάδιος Βιβλιοθήκη Ἀθηνῶν). ΚΑΤΩ: «Καράβι στὶς Σπέτσες» εἶναι ὁ τίτλος τῆς ἐλαιογραφίας αὐτῆς τοῦ I. Ἀλταμούρα (Ἑθνικὴ Πινακοθήκη Ἀθηνῶν).



Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἐπελθουσῶν μεταβολῶν τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, τῶν ὅποιων τὰ πληρῶματα εἶναι ἡσφαλισμένα εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἀνέρχεται εἰς 1.286 τόνων γκρός, 18.792.307.

ΠΕΡΙΗΓΗΤΙΚΑ ΤΑΞΙΔΙΑ

Ἄπο τὸν ἐνταῦθα ἀντιπρόσωπον τῆς Ἀμερικανικῆς Πρέζιντεντ Λαΐνες κ. Κνόρριγκ πληροφοριμέθα διὰ τὸ ὑπερωκεάνων «Πρέζιντεν Ούτιλσων», μὲ 300 περίπου Ἀμερικανῶν περιηγητάς ἀναμένεται νὰ καταπλεύσῃ εἰς τοὺς κάτωθι Ἑλληνικοὺς λιμένας:

Πειραιά 23ην Απριλίου 1972. Δῆλον καὶ

Μύκονον 3ην Μαΐου, Ρόδον 5ην Μαΐου καὶ Ἡράκλειον Κρήτης 6ην Μαΐου 1972.

Τὸ πλοίον ἔκτελει τὴν πρώτην του κρουαζίέραν, διαρκείας περίπου 65 ημερῶν, μὲ ἀναχώρησιν ἀπὸ Σάν Φραντσίσκο τὴν 28ην Μαρτίου καὶ ἐπιστροφὴν εἰς Σάν Φραντσίσκο τὴν 1ην Ιουνίου, μὲ προσεγγίσεις εἰς λιμένας Παναμᾶ, Φλωρίδος, Ισπανίας, Καζαπλάνκας, σοδιετικούς, ρουμανικούς καὶ βουλγαρικούς λιμένας Μαύρης Θαλάσσης, Πορτογαλίαν καὶ ἐπιστροφὴν εἰς Σάν Φραντσίσκο.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς παραμονῆς τοῦ πλοίου εἰς τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας κατ' ἐπιθυμίαν τῆς πλοιοκτητῆρίας ἑταίριας θὰ δοθῇ εἰς ἔκαστον λιμένα διεξίωσις πρὸς τιμὴν τῶν

τοπικών Αρχών και άλλων προσκεκλημένων ναυτιλιακών παραγόντων.

ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

'Η Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία προτίθεται να διαθέσῃ άριθμόν τηνα μετεωρολογικών όργάνων είς πλοΐα έξωτερικών και έξωτερικών γραμμών, διτινά θά επροσθυμοποιούντο διὰ την έκτελεσιν μετεωρολογικών παρατηρήσεων.

Τούτο γνωρίζει δι' έγκυρον του πρός τάς έφοπλιστικάς ένώσεις και τούς ναυτιλιακούς όργανισμούς το 'Υπουργείον Ναυτιλίας, Μεταφορών και 'Επικοινωνιών, διά της διοίας έπισης συνιστά δύο πλοιάρχων έπι της καλής συντήρησης τῶν μετεωρολογικῶν τούτων όργάνων, τῆς κανονικότητος και μεθοδικότητος μετά τῶν διοίων δέοντα νά έκτελον συναφός φύσεως παρατηρήσεις και τῆς άνελλιπτούς μεταδόσεως τῶν έξι αὐτῶν προκυπτόνων στοιχείων εἰς τούς πλησιεστέρους πρὸς τὸ στίγμα τῶν μετεωρολογικούς σταθμούς.

ΕΙΣ ΠΑΤΡΑΣ ΔΙΑΛΕΞΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

Τὴν Κυριακὴν 13ην Φεβρουαρίου ἐκλήθη καὶ ώμιλησεν εἰς τὸ Διακίδειον ὁ κ. 'Ανδρέας Λαζαρίδης. Ή διάλεξις του, ή δύοις ἐσπείρωσεν ἔξαιρετικήν ἐπιτυχίαν, παρηκολουθήθη ἀπὸ τὰς ἀρχὰς τῆς πόλεως μὲν ἐπὶ κεφαλῆς τὸν Μητροπολίτην Πατρῶν, τὸν Κεντρικὸν Λιμενάρχην κ. Κ. Μαλέντην καὶ ἀπὸ πυκνὸν καὶ ἐκλεκτὸν ἀκροατήριον.

Ο Πρόεδρος τῆς Διακιδείου Σχολῆς Λαζαρίδης, ή δύοις διαδέτει λαμπρῶν ιδιοκτητῶν αιθουσαν διαλέξεων, κ. Κ. Τριανταφύλλου, δικηγόρου, προσεφόνησε τὸν ἐφοπλιστήν-συγγραφέα κ. Λαζαρίδην καὶ ἔξηρε τὴν πρωτικότητά του καὶ τὴν προσφοράν του πρὸς τὸ 'Εθνος, διὰ τῶν ὑποδειγματικῶν ναυτικῶν ἱστορικῶν ἔργων τῶν.

Ο κ. 'Ανδρέας Λαζαρίδης, ἀφοῦ ηγαντίστησε τὸν κ. Τριανταφύλλον διὰ τὴν πρόσκλησιν νά ἔλθῃ εἰς Πάτρας, ἐκράτησεν ἐπὶ μίαν ὥραν γοητευμένους τοὺς πολυπλοκεῖς ἀκροατάς του, ἔξεβεσεν ἐν πλάτει τὴν σημειώνη θέσιν τῆς Ναυτιλίας μας καὶ, ἐν τέλει, ἀνεφέρθη εἰς τὴν θέσιν τῶν Πατρῶν κατὰ τὴν ἔξελιξιν τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, τούσιας ὅτι, πρὸ τοῦ 1821 ὁ λιμὴν τῶν Πατρῶν συνεκέντρων τὴν δραστηριότητα τῶν Ἑλλή-

νικῶν τότε πλοίων. Πλοία μεσοδογγίτικα, γαλαξειδιώτικα, ἄλλα καὶ ἐκ τῆς 'Υδρας, Χίου κλπ., ἔκαμνον ἐκεῖθεν τὰς μεταφοράς πρὸς τὴν λοιπὴν Εύρωπην. Σήμερον, εἴπεν ὁ κ. Λαζαρίδης, τὸ μέλλον τῶν Πατρῶν, τοῦ πυλῶνος τούτου τῆς χώρας μας πρὸς τὴν Δύσιν, προβλέπεται ἔξαιρετικὸν καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπισκεπτῶν τῆς 'Ελλάδος θὰ αὐξηθῇ. Τέλος ἔξητησε νά λειτουργήσῃ η ναυτικὴ σχολὴ Πατρῶν καὶ ἐκάλεσε τους νέους ποταμούς ἀντὶ τῆς μεταναστεύσεως καὶ τῆς διαρ-

ροῆς πρὸς τὸ ἔξωτερικόν, προσέλθουν εἰς τὰ πλοῖα, ὅπου θὰ ἔχουν ἀξιόλογον κατὰ πάντα ὅπιδοσιν.

'Ο κ. Λαζαρίδης κατεχειροκροτήθη καὶ ὁ Τύπος τῶν Πατρῶν —καὶ αἱ τέσσαρες ημερήσιαι ἔφημερίδες— τόσον πρὸ τῆς διαδέξεως, ὅσον καὶ μετ' αὐτὴν ἀφιέρωσαν πολλὰς στήλας καὶ μάλιστα τῆς α' σελίδος τῶν, διὰ τὴν ὥραιαν ὅμιλίαν τοῦ κ. Λαζαρίδη, τὴν ὅποιαν καὶ κατεχώρησαν ὀλόκληρον.

ΈΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ:

"ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ 1453 - 1850"

Σκοπὸς τοῦ τόμου αὐτοῦ είναι ἡ παρουσίασις τῆς ἐμποροναυτικῆς δραστηριότητος τοῦ 'Ελληνισμοῦ κατὰ τὴν διάρκειαν τεσσάρων αιώνων (1453 - 1850) διὰ τῆς συγκεφαλωδεώς τῶν πορισμάτων τῶν ἐλληνικῶν καὶ ἔνων ειδικῶν μελετῶν καὶ διὰ τῆς παρουσίασεως τοῦ ἀντιστοίχου εἰκονογραφικοῦ ὑλικοῦ εἰς τὴν μεγαλυτέρων δυνατῆν ποικιλίαν (χρονικήν, γεωγραφικήν, θεματικήν καὶ τεχνοτριπτικήν). Αἱ δυσκολίαι καὶ ὁ πρὸς τοὺς δύο αὐτοὺς στόχους ἥσαν μεγάλαι. 'Η συστηματικὴ μελέτη τῆς ιστορίας τοῦ ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ καὶ τοῦ διὰ θαλάσσης ἐμπόρου ἔχει μάλις ἀρχίσει: ἔκτὸς ἐλαχίστων αξιόλογων μελετῶν, τὸ σύνολον τῆς σχετικῆς βιβλιογραφίας ἀποτελεῖται ἐκ κατεπικριμένων, πολλάκις δὲ συντόμων καὶ ἐλλιπῶν ἄρθρων. Αἱ ἀρχειακαὶ ἔρευναι —ἡ μόνη ἀσφαλῆς καὶ ὅρθη βάσις θιά τὴν ἐπιστημονικήν καὶ ἔθνικὴν ἀποτίμησην φαινομένου ὑπερβαίνοντος κατὰ πολὺ καὶ τὰς πλέον ἔνθυσισιδεῖς ἀπὸ τὰς ἀτεκμημάντους εἰσέστη κρίσεις— δὲν ἔχουν προχωρήσει εἰς τὴν ἔκτασιν, τὴν διόπιν ἀπειδάλει ἡ σημασία τοῦ θέματος καὶ ὁ δύος τοῦ ὑπάρχοντος εἰς ἐλληνικὴ καὶ ἔναν ἀρχεῖαν ὥλικον.

Διὰ τοὺς λόγους αὐτοὺς ὁ ιστορικὸς ὁ ἐπιχειρῶν κριτικὴν προσέγγισιν καὶ συνθετικὴν παρουσίασιν τοῦ θέματος, ίδια διὰ τὴν πρὸ τοῦ τέλους τοῦ 18ου αἰώνος περίοδον,

έχει νά ἀντιμετωπίσῃ ἀνυπερβλήτους ἀντικειμενικάς δυσκολίας.

'Απὸ τὴν ἀποφιν ταύτην ἡ βασικὴ μελέτη τοῦ τόμου, τὸ ἄρθρον τοῦ καθηγητοῦ κ. Γ. Β. Λέων (Memphis State University), περὶ τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας (1453 - 1850) ἀποτελεῖ ὁδὸν, πολύτιμον συμβολὴν εἰς τὴν σχετικὴν διεθνῆ βιβλιογραφίαν, κριτικὴν σύνθεσιν δῶλων τῶν μέχρι σημερὸν ἐπιτεύξεων καὶ ἀσφαλῆ ἀφετηρίαν διὰ πᾶσαν περιπτέρων ἔρευναν καὶ μελέτην. 'Ο πλοιάρχος κ. Α. Ι. Τζαμιζῆς προσέθεσε τὴν διαγραφὴν τῆς τεχνικῆς ὑποδομῆς (ναυπηγεία, πλοία, λιμένες) καὶ τὸν ἀνθρώπινον παράγοντα, ὡς καὶ τὴν εγενόντινα τοῦ τραχέος βίου, τὸν ὄποιον ὁ ίδιος ἔξηρεν. 'Η ιστορικὸς κ. Α. Αβραμέα παρουσίασε τὸν χώρων καὶ τὴν εἰκόνα, τὴν διόπιαν διαδοχικῶν ἐσχημάτισαν δῖσται —περιηγηταί, ἔμπτοροι, ναυτικοί καὶ στρατιώται —περιεπλανήθησαν, ἐταξίδευσαν, ἐμπορεύθησαν ἡ ἐπόδειμπον εἰς αὐτὸν καὶ συνέβασιν ἐμμέσως ἡ ἀμέσως εἰς τὴν χαρογράφησίν του.

'Η σπουδὴ τῶν πηγῶν τῆς ναυτικῆς εικονογραφίας ἐπιχειρεῖται διὰ πρώτην φοράν. 'Η κ. Α. Καρακαστάνη, Δ.Φ., διηρέυνε τὰς κατηγορίας καὶ τὴν τεχνοτροπίαν τῶν ναυτικῶν εἰκονογραφικῶν θεμάτων εἰς τὴν μεταβυζαντινὴν ζωγραφικὴν, προσέρεψε μίαν ἀξιόλογον παρουσίασιν τοῦ πολυτίμου, ἀλλὰ σχεδόν ἀγνώστου παραστατικοῦ ὥλικον τῶν χαραγμάτων καὶ τὴν ἐντυπωτικὴν ἐμφυγείαν τοῦ σημαντικωτέρου ἐξ αὐτῶν διεπύτωσεν ἐπίσης σειράν βασικῶν παραστηρήσεων ἐπὶ τῆς τεκμηριωτικῆς, κυρίως, σειράς τῆς εικονογραφήσεως τῶν παλαιῶν βιβλίων, ἡ δύοις ἀποτελεῖ τὴν σπουδαιότεραν εἰκονογραφικὴν πηγὴν τῆς ἐποχῆς.

Εἰς τὸν χώρων τῆς νεοελληνικῆς χειροτεχνίας, ὁ λαογράφος κ. Κ. Μακρῆς ἐπεστημένει τὰ εικονογραφικά θέματα τὰ σχετιζόμενα ἀμέσως πρὸς τὴν θάλασσαν καὶ τὸν ναυτικὸν βίον καὶ διηρέυνησε κατὰ κλάδους τὰς παραλλαγάς εἰς τὴν τεχνοτροπικὴν αὐτῶν ἀπόδοσιν. Τέλος, ἡ κ. Ν. Μισιρλῆ, Δ.Φ., παρουσίασε τὸ κύκνειον ἀσματά τῶν ιστοφόρων εἰς τὸν χώρων τῆς νεοελληνικῆς ζωγραφικῆς, σκιαγραφήσασα τοὺς σημαντικωτέρους θαλασσογράφους τοῦ 19ου αἰώνος.

Προσπάθεια, παραλλήλως, κατεδλήθη πρὸς συγκέντρωσιν σχετικῶν πρὸς τὸ θέμα τοῦ βιβλίου ἀποστασάματων ἐκ τῶν κειμένων τῶν Περιηγητῶν. 'Ανεζητήθη εἰς αὐτὰ τὴν πληροφοριακὴν πυκνότητα, ἡ παραστατικὴ περιγραφή, τὸ χαρακτηριστικὸν στιγμάτωπον, τὸ προσωπικὸν στοιχεῖον, ἡ ἀνάπλασις τῆς ἐποχῆς, δύος ἔξηστων αὐτόπται μάρτυρες, ἀμφιδόλου συχνάκις ἀντικειμενικότητος. (Εἰς τὴν ἀνθρώπινην, ἡ δύοις ἐπεδίωξες νά είναι περισσότερον ἀντικειμενική, παρουσίασθησαν καὶ ἀρνητικαὶ κρίσεις, ἐνθεικτικαὶ τοῦ πλάτους τῶν ἀπόφεων τῶν Περιηγητῶν). Διὰ τῆς ἀνθολογίας κειμένων ἐκ τῶν ἀπομνημονευμάτων τῶν 'Αγωνιστῶν τοῦ '21 παρουσίασθησαν ἡ συμβολὴ τοῦ στόλου εἰς τὸν 'Αγώνα διὰ τὴν

THE UK P&I CLUB (BERMUDA)

Συμμετέχοντα πλοῖα ἄνω τῶν 50 ἑκατομμυρίων τόννων γκρὸς ὑπὸ 70 σημαίας.

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

'Ωσαύτως Διευθυνταί τῶν : The Hellenic War Risks Club (Bermuda),
The International Mutual Strike Club (Bermuda), καὶ Συνδιευθυνταί τοῦ
Through Transit Marine Mutual Assurance Association (Bermuda) Limited.

*Αντιπρόσωποι τῶν Διευθυντῶν ἐν Λονδίνῳ : Thos. R. Miller & Son,
14-20 St. Mary Axe, London, EC3 A 8DA. Τηλέφωνον : 01-283 (ΛΝΕ) 4646.
Τελέξ: 888.142 Τηλεγραφήματα : Mutuality, London.

Thos. R. Miller & Son εἶναι ἐπίσης Διευθυνταί τῶν U.K. Defence Club,
U.K. War Risks Club καὶ Hellenic War Risks Club.

ΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟΝ ΚΑΤΑ ΣΕΙΡΑΝ ΜΕΓΑΘΡΙΟΝ



Η καθέλκυσις άπό τὰ Ναυπηγεία Βέζερ τῆς Βρέμης τοῦ τάνκερ μαμμούθ τῶν 250.000 τόννων τοῦ Οἴκου Κώστα Μιχ. Λεμού. 'Ανάδοχος ἡ Κα Βασιλείου Ζούλα. "Ονομα: «Ειρήνη Λεμού».

'Ανεξαρτησίαν. 'Ανάλογοι ἔρευναι ἐγένοντο καὶ εἰς τὸν χώρον τῆς δημοτικῆς ποιήσεως καὶ κυρίως τοῦ προεπαναστατικοῦ τύπου.

* * *

Τὴν δευτέραν κυρίᾳ προσπάθειαν διὰ τὴν σύνθετον τοῦ τόμου αὐτοῦ ἀπετέλεσεν ἡ ἀνίχνευσις, ἡ συλλογή, ἡ ἐπιλογὴ καὶ παρουσίασις τῆς ναυτικῆς εἰκονογράφιας. Σκοπὸς δὲν ἦτο μόνον ἡ δι' αὐτῆς εἰκονογράφησις τοῦ τόμου, ἡ πολυεδρικὴ παρουσίασις τοῦ βίου καὶ τῆς τέχνης πέντε αἰώνων, ὅλα καὶ ἡ ἀνακάλυψις καὶ πρώτη προσπάθεια σπουδῆς των καὶ ἡ εύρυτέρα παρουσίασις τῶν πηγῶν της, αἱ ὅποιαι παραμένουν ἄγνωστοι ἢ ἐλάχιστα ἀξιοποιημέναι. Απηγθήτηκαν μακροχρόνιος συντονισμένη ἔρευνα, ἡ ὅποια ἀπτριχάλισε περιοδικός περισσοτέρους τῶν 15 εἰδικῶν. 'Ηρευνήθησαν συστηματικός ὅλος τὰ μουσεῖα καὶ αἱ συλλογαὶ τῆς 'Ελλάδος καὶ πλῆθος μνημείων (ἐκκλησία, ἀρχοντικά, μοναὶ) καὶ οικιῶν, εἰς τὰ ὅποια υπῆρχεν ἡ πιθανότης νὰ εὑρεθοῦν σχετικό πρός τὸ θέμα ἔργα καὶ συνεκεντωθῆ ὑλικὸν κατὰ κανόνα ἀνέδοτον καὶ διπλάσιον καὶ εἰς ὥρισμένας κατηγορίας πολλαπλάσιον τοῦ τελικῶς παρουσιασθέντος.

Εἰς τὴν ἔρευναν ταύτην φύείλεται ἡ συγκέντρωσις ἔργων μὲθαλασσινὸν θέματα, ναυτικῶν παραστάσεων εἰς ἔργα λαϊκῆς ζωγραφικῆς, εἰς εἰκόνα, τοιχογραφίας καὶ χαράγματα, βιοσαλωτάς αὐλάς καὶ χειροτεχνήματα (κεραμεικά, κεντήματα, ἀφιερώματα, λιθόγλυπτα, ξυλόγλυπτα καὶ αἱ χαρακτηριστικαὶ ἐνότητες, ἀκρόπορωρα καὶ φεγγίται). 'Εργασίαι, συχνάκις ἔξαντλητικαὶ, ἐγένοντο

καὶ εἰς βιβλιοθήκας, μὲ κύριον ἀντικείμενον μελέτης τοὺς χειρογράφους ἢ ἐντύπους χάρτας, τὰ ναυτικά ἐντύπα, τὰς ἐφημερίδας καὶ τὴν εἰκονογράφησιν τῶν βιδύλιων τῆς περιόδου ταύτης. Πολύτιμον πηγὴν ἀπετέλεσαν, κυρίως, αἱ χιλιάδες τῶν χαλικογραφῶν εἰς τὰ ἔργα τῶν Περιηγητῶν. Παραπλήκτως διηρευνήθη ἡ δυνατότης φωτογράφησεως παλαιῶν οἰκισμῶν, κτιρίων, λιμένων ἢ ναυπηγείων διατηρούντων εἰς σχετικὸν βαθμὸν τὴν παλαιάν μορφὴν των, ὅλα καὶ πλατυτάτη χρῆσις τοῦ μπετόν ἔχη δημητρίους καὶ παραμορφώσει σχεδόν τὰ πάντα.

'Αναζητήσεις ἐπραγματοποιήθησαν καὶ εἰς μουσεῖα καὶ βιβλιοθήκας τοῦ ἔξωτερικοῦ ('Ιταλία, 'Ισπανία, Γαλλία, 'Αγγλία) περιεχούσας πολυτιμότατον ύλικὸν διὰ τὴν ιστορίαν τῆς ἐμποροναυτικῆς δραστηριότητος τῶν 'Ελλήνων κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς Τουρκοκρατίας. 'Εξ αὐτῶν προέρχεται ὁ μεγαλύτερος ἀριθμός τῶν χαρτῶν καὶ ἀνεκδότων ὑδατογραφιῶν.

Ἡ δύσκολος τελικὴ ἐπιλογὴ ἐγένετο μὲ κριτήρια τὴν τεκνηριωτικὴν ἀξίαν, τὴν διαχρονικὴν καὶ γεωγραφικὴν πληρότητα, τὴν αισθητικὴν ποιότητα καὶ τὴν μεγίστην δυνατήν παρουσίασιν ὀλῶν τῶν κατηγοριῶν τοῦ ύλικου πάσης προελεύσεως. 'Ο δύκος τῶν φωτογραφῶν, ὅλα καὶ τὸ ὥρισμένον μέγεθος τοῦ βιδύλιου κατέστησαν ἀναπόφευκτον τὸν ἀποκλεισμὸν ἐκαποντάδων ἀξιολόγων τεκμηρίων. 'Η σελιδοποίησις, ἐπίσης, διὰ τῆς ίδικῆς της αισθητικῆς δευτολογίας, ἐπέβαλε μίαν τρίτην ἐπιλογὴν καὶ τὴν τελικὴν διάταξιν. Καρπὸς τῆς μακροχρονίου ταύτης προσπαθείας ἦτο ἡ συγκρότησις ἐνὸς μουσείου ἐξ

εἰκόνων, ἐνὸς πανοράματος ἐμποροναυτικοῦ βίου καὶ δράσεως πέντε αἰώνων.

Εύχη δοσῶν εἰργάσθησαν εἰς τὴν ἔκδοσιν αὐτῆς εἰναι ἡ σύντομος δημιουργία ἐνὸς πραγματικοῦ μουσείου, τὸ ὅποιον θὰ συγκεντρώσῃ δι' τι εἰσέται σώζεται δύναστον ἢ ἡγονούμενον, καὶ ἡ πραγματοποίησις ἔκτεταμένων ἀρχειακῶν, ίδιατέρως, ἔρευνῶν καὶ ἔκδσεων, βιοτικῶν προϋποθέσεων διὰ τὴν συγγραφὴν τῆς ιστορίας τῆς νεοελληνικῆς Ναυτιλίας.

ΑΝΤΙΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΑΧΙΛ. ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ

ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΡΧΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Εἰς τὸν ναυτιλιακὸν κόσμον εἰναι λίαν γνωστὸν τὸ ἔργον τοῦ ἀντιπλοιάρχου οἰκ. Π.Ν. κ. 'Αχιλ. Παπακώστα. 'Ασχοληθεὶς ἀπὸ τῶν ἀρχῶν σχεδόν τῆς σταδιοδρομίας του μὲ τὸ ναυτικὸν δίκαιον καὶ τὴν ναυτιλιακὴν οἰκονομίαν καὶ διδάσκας κατ' ἐπανάληψιν ἀμφότερα τὰ μαθήματα ταῦτα, κατέχει ἀπολύτως τὸ ἀντικείμενον τῶν ἐπιστημονικῶν ἐρευνῶν του.

Μετά τὰ χρησιμώτατα φροντιστηριακὰ ἐγχειρίδια, τὰ ὅποια ἔχουν ἔξυπηρτήσει χιλιάδες σπουδαστῶν τῶν ναυτικῶν μας σχολῶν καὶ μετὰ τὰς καθαρῶν νομικὰς μελέτας ἐπὶ διαφόρων θεμάτων τοῦ ίδιωτικοῦ ναυτικοῦ δικαίου, ἔρχεται δημητρίους διὰ τοῦ νέου ἔργου του περὶ τῶν Γενικῶν 'Αρχῶν Κοινωνικῆς Οικο-

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 & II Merarchias 2
CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS
TELEX: 212-496 COUL. GR.
TELEPHONE: 45.20.611 (4 ΓΡΑΜΜΕΣ)

νομικής και Οικονομική τῶν Θαλασσίων Μεταφορών, νὰ καλύψῃ και τὸ ἔτερον μέγα σκέλος τῆς ἐπιστήμης τῆς Ναυτιλίας.

Ο μόλις κυκλοφορήσας πρώτος τόμος τοῦ ἔργου τούτου, διαιρεῖται εἰς δύο βιβλία. Είς τὸ πρώτον ἀναπτύσσονται οἱ βασικαὶ οἰκονομικαὶ ἀρχαὶ και ἡ ὄργανωσις τῆς παραγωγικῆς λειτουργίας. Είς δὲ τὸ δεύτερον ἔξεταζεται ὁ ρόλος τῶν μεταφορῶν εἰς τὴν οἰκονομίαν και ἰδιαίτερως τοῦ κλάδου τῶν θαλασσίων μεταφορῶν και διατίθενται πέντε κεφάλαια διὰ τὴν προσοδὴν τῶν θεμάτων τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Τὸ βιβλίον, προοριζόμενον κυρίως διὰ τοὺς σπουδαστὰς τῶν Ἀνωτέρων Σχολῶν Ναυτιλιακῶν Σπουδῶν και τῶν στελεχῶν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, παρουσιάζει ἔξι τίσου μέγα ἐνδιαφέρον και γενικωτέραν χρησιμότητα διὰ τοὺς ὑπωσηδήποτε ἀσχολουμένους εἰς τὸν τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Συγχαίροντες θερμῶς τὸν κ. Παπακώσταν διὰ τὸ γόνιμον συγχραφικὸν ἔργον του, εὐχόμεθα πάσσαν ἐπιτυχίαν εἰς τὴν νέαν του προσπάθειαν.

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΣΙΕΤΤΟΥ

ΛΑΟΓΡΑΦΙΑ

Ο ὑποπολοίαρχος Λ. Κ. Γεώργιος Σιέττος ἔξεδδωσε ἔν κομφόν βιβλίον 270 σελίδων, εἰς τὸ ὅποιον κατὰ μεθοδικὸν τρόπον ἔχει συγκεντρώσει 600 ἐν ὅλῳ ἰστορικὰς ἡ παροιμιακὰς φάσεις πάσσης φύσεως (θρησκευτικάς, λογοτεχνικάς κλπ.). Δι' ἐκάστην ἔξι αὐτῶν παραβέτει τὴν ἐξήγησιν τῆς σημασίας της και τὸν τρόπον ἡ τὴν περίστα-

ΑΡΧΗΓΕΙΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ

ΑΝΘΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΕΙΜΕΝΩΝ

Μία ἔξαιρετη ἔκδοσις τοῦ Ἀρχηγείου τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας, Μεταφορῶν και Ἐπικοινωνιῶν, ήλθε νὰ συμπλήρωσῃ τὴν πανελλήνιον προσφορὰν ἐπὶ τῷ ἔρτασμῷ τῆς 150 Επιτροφίδος. Πρόκειται εἰδικῶς περὶ προσφορᾶς ἀφεμένης συγχρόνως εἰς τὸν ἵερον ἄγωνα τῆς παλιγγενεσίας και εἰς τὴν ἀκατάθλητον ναυτικότητα τῆς φυλῆς.

Εἰς τὰς 345 σελίδας τοῦ πολυτελοῦς τόμου, προβάλλεται κατὰ τὸν πλέον ἐπαγγεικὸν τρόπον ὀδόληπρος ἡ ναυτικὴ μας ἐποποίᾳ. Διαιρεῖται εἰς δύο μέρη. Τὸ πρώτον περιλαμβάνει πλήθυν ἰστορικῶν κειμένων, πολλὰ τῶν ὅποιων ἐν φωτοτυπίᾳ, ἀπὸ τοῦ ὄρου τῶν Ὑδράιων ναυάρχων μέχρι τῆς ἐκθέσεως τοῦ Κοδριγκτῶνος ἐπὶ τῆς ναυμαχίας τοῦ Ναυαρίνου. Δισεύρετα, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, τὰ ἔθνικά ταῦτα κειμήλια, καθιστανται ἡδη κτῆμα τοῦ εύρυτερου κοινοῦ.

Εἰς τὸ δεύτερον περιλαμβάνει 30 περίπον ἀποστάσιμα ἐκ τῆς νεοελληνικῆς λογοτεχνίας τοῦ ἀγῶνος. Δημοτικὰ ἀσματα, στίχοι και διηγήματα τῶν κορυφαίων ποιητῶν και πεζογράφων μας ἀφηγούνται τὰς ὡραιότερας σελίδας τῆς ἡρωικῆς θαλασσινῆς ἴστορίας μας. Τὴν πληρότητα τῶν κειμένων συναγωνίζεται μία σειρὰ ἑκατόν περίπον εἰκόνων τῶν ἥρωών, τῶν καραβίων και τῶν σκηνῶν τῆς ἐθνεγερσίας, αἱ ὅποιαι συγκροτοῦν ἐν τῷ συνόλῳ τῶν μίαν θαυμασίαν πινακοθήκην.

Ἡ καλαίσθητος πολυτέλεια και ἡ ποιότης τοῦ περιεχομένου, τιμῇ ἀληθῶς τὸ Ἀρχηγείον τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος και τοὺς πρωτεργάτας τῆς ἐκδόσεως, εἰς τοὺς ὅποιους ἀξίζουν τὰ θερμότερα συγχαρητήρια.

ΜΠΡΑΝΤΦΟΡΝΤ ΜΙΤΣΕΛΑ

"WITHOUT PREJUDICE"

Ὑπὲ τὸν ἀνωτέρω τίτλον ἐκυκλοφόρησε προσφάτως μία ὠραιοτάτη ἔκδοσις τῆς Ἀμερικανικῆς «Σάλβατζ 'Ασσοσιέσιον», περιέχουσα τὴν ἰστορίαν τῶν πεντήκοντα ἑτῶν (1921 - 1971) τοῦ 'Οργανισμοῦ, γραμμένην ὑπὸ τοῦ κ. Μπράντφορντ Μίτσελλ. Εἰς τὰ 19 κεφάλαια τοῦ ἔργου παρελαύνουν τὰ σημαντικότερα γεγονότα τῆς ζωῆς τοῦ «Σάλβατζ 'Ασσοσιέσιον» ἀπὸ τῆς ἰδρυσεώς του μέχρι τῆς σήμερον. 'Εξ ὅλου, ἐν πλήθος φωτογραφιῶν δίδει μίαν εἰκόνα ἐκ διαφόρων περιστατικῶν διασώσεως πλοίων, δι' ὧν ὑπογραμμίζεται κατὰ τὸν παραστατικότερον τρόπον τὸ πολύτιμον ἔργον τοῦ 'Οργανισμοῦ.

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



TELEPHONES : 477.423/424

SOTIROΣ DIOS 7 - PIRAEUS

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 - ΟΥΡΑΓΟΥΑΝΗ - ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ 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 ΠΕΡΙΠΡΙΣΜΕΝΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΠΛΟΙΟΝ ΕΙΣ ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΣ ΜΟΝΟΚΑΙΝΟΥΣ "Η ΔΙΚΛΙΝΟΥΣ ΘΑΛΑΜΟΥΣ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΛΛΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΡΑΣΧΟΣ
ΜΕΓΑΡΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΣΚΟΥΖΕ 1,
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦ.: 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

ΟΥΡΑΓΟΥΑΝΗ

CHADWICK WEIR
NAVEGACION 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
MAJOR ARAUZO 322
P.O.B. 329
LOURENCO MARQUES

ΚΑΘΕΙΛΚΥΣΘΗ ΤΟ 4ον ΛΑΤ' ΝΕΡ ΤΗΣ «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ»

- ΟΚΤΩ ΣΥΝΟΛΙΚΩΣ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ ΘΑ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΟΥΝ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΤΡΕΧΟΝΤΟΣ ΕΤΟΥΣ ΕΙΣ ΤΑ «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ»
- ΕΝΤΟΣ ΤΩΝ ΗΜΕΡΩΝ ΚΑΘΕΛΚΥΕΤΑΙ ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ

«Εν ακόμη λάινερ του κ. Περ. Καλλιμανοπούλου, τό τέταρτον κατά σειράν έκ των έξι συνολικών παραγγελθέντων είς τά «Ελληνικά Ναυπηγεία» Σκαφαμαγκά, καθειλκύσθη έκει την 24ην Μαρτίου παρουσία μελών της Κυβερνήσεως και άλλων έπισήμων. Εις τό σκάφος έδόθη τό όνομα «Ελλενικόν Αϊντίσλο», άναδοχος δὲ παρέστη ή κ. Θεανό Γ. Σινιάργολου.

Όμιλων κατά τήν τελετήν τής καθελκυσεως ό Τεχνικός Διευθυντής των Ναυπηγείων κ. Χρ. Καλδῆς άνεφέρθη λεπτομερώς εἰς τό ναυπηγικόν πρόγραμμα κατά τό 1972 είπων τά έξης:

«Έξοχώτατοι Κύριοι Υπουργοί, Κυρίαι και Κύροι,

Σάς υποδεχόμεθα μὲ ίδιαιτέρων εύχαριστησιν διὰ τήν τιμήν πού μάς κάμετε νά παρευρίσκεσθε εἰς τήν σημερινήν τελετήν τής δευτέρας μας καθελκυσεως τού έτους 1972, τό διποίον σάς άντος χρονικότητα μὲ καθελκυσεις σκαφών, μεγάλυτερας πλέον χωρητικότητος των μέχρι σήμερον ναυπηγηθέντων.

Καὶ διὰ νά είμεθα πλέον σαφεῖς και ἀκριβολόγοι, θά μοῦ ἐπιτρέψητε νά σᾶς ἐνημέρωσαν ἐν συντομίᾳ ἐπί τού προγράμματός μας τού έτους τό διποίον διεισδύομεν.

Μετ' ολίγας ήμέρας, ἀρχάς Απριλίου, θά καθελκυσθή η μάλλον θά ἀπτελεύση, ἐντός τής μεγάλης Μονίμου Δεξαιόνης τῶν 250.000 τόνων, τό πρώτον κατασκευασθὲν ἐν «Ελλάδι» εἰς τά Ναυπηγεία μας μπάλκ κάρριερ 37.000 τόνων π.λ. ἐκ σειράς 7 ἐν συνόλῳ σκαφών τού αύτού τύπου, τήν ναυπηγησιν τῶν διποίων, ως ἀνηγγείλαμεν κατά τό παρελθόν, ἀνελάθομεν. Τό σκάφος αύτό είναι τό πρώτον, τονίζομεν τό πρώτον, τής χωρητικότητος αύτής τό διποίον ἐναυπηγήθη ἐν «Ελλάδι», μετά τήν καθελκυσιν τού πετρελαιοφόρου «Πλαγκόσμιος «Επτά», 25.000 τόνων π.λ. ἀπό τής ναυπηγικής κλίνης τῶν ναυπηγείων μας, τό 1960. Θά ἐπακολουθήσῃ δὲ ή κατασκευή και καθέλκυσις ἐτέρων τριών μπάλκ κάρριερς ἐκ τής προαναφερθείσης σειρᾶς, ἐντός τού 1972.

Παραδήλως, θά συνεχισθή ή ναυπήγησις και καθέλκυσις τῶν ὑπολοίπων 2 SD14, τύπου λάινερ.

«Ητοι ἐν συνόλῳ, κατά τό 1972 θά πραγματοποιήσωμεν 8 καθελκύσεις, ἐκ τῶν διποίων τέσσαρες ἀνήκουν εἰς τά SD14 τύπου λάινερ (συμπεριλαμβανομένης και μάς καθελκυσεως γενομένης τῶν παρελθόντας «Ιανουάριον) και τέσσαρες εἰς τά μπάλκ κάρριερς.

ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

«Η ἔκτελεσις, καθώς βλέπετε, τού ἔξαγγελθέντος ἀπό καιροῦ προγράμματος, τηρεῖται πιστῶς και βαίνει μὲ γοργὸν ρυθμόν, θέλοιμεν δὲ νά πιστεύωμεν, ὅτι τό γεγονός αύτό τό διποίον ἀπό ἀπόφεως ἀπασχολήσεως ἔργατικῶν χειρῶν και συναλλαγματικῆς προσόδου, συμβάλλει εἰς τήν προσπάθειαν ἀνάπτυξεως τής ναυπηγικής βιομηχανίας τής χώρας και προδολῆς αύτής διεθνῶς, θά ίκανοποιή διλούν υμᾶς ως «Ελληνας, ιδιαιτέρως δὲ τάς δημιοτίας ὑπηρεσίας και τούς οικονομικούς ὄργανοις, οἵτινες παρεστάθησαν εἰς τήν προσπάθειάν μας.

Τό ἐντός ολίγου καθελκυσμένον σκάφος, είναι ίδιοκτησίας τής Α.Ε. Ατμοπλοϊκῶν

Γραμμῶν «Η Ελληνική», τού κ. Περικλῆ Καλλιμανοπούλου, είναι δὲ τό τέταρτον ἐκ σειρᾶς 6 ἐδώ σκαφών τού αύτού τύπου SD14 (λάινερ) πού μάς ἐνεπιστεύθη ἡ ἐταιρία και ἐκ τῶν ὅποιων παρεδόθησαν ὥδη τά 2, είναι δὲ τό 25ον καθελκυσμένον SD14 ἐκ τής ολης παραγγελίας 27 σκαφών SD14, εἰς ἀ συμπεριλαμβάνονται και τά 6 τής «Ελληνικής, τύπου λάινερ.

Τόν Κύριον Καλλιμανοπούλου και τούς συνεργάτας αύτού, εύχαριστούμεν θερμότατα διὰ τήν ἀνάθεσιν αύτής τής παραγγελίας, εύχόμενα δὲ ὅπως τό σκάφος αύτό, ὅπως και ὅλα τά σκάφη τής ἐταιρίας του ἐπί τῶν ὅποιών ως γνωστῶν, κυματίζει ἡ «Ελληνική σημαία, είναι καλοτάξιδα και ἀποδοτικά.

Τήν ἀνάδοχον, Κυρίαν Θεανό Σινιόσγιλου, εύχαριστούμεν διότι ἔδεχθη νά βασπιστῇ τό σκάφος επί τού ὅποιου θά κυματίζῃ ἡ γαλανόεικος.

Πρός τήν Κυβέρνησιν και τούς οικονομικούς ὄργανοις, οι ὅποιοι τόσον συνέτειναν διὰ τής συμπαραστάσεως αύτῶν εἰς τήν πραγματοποίησην τῶν ἐπιτευγμάτων μας, ἐκφράζομεν και πάλι τήν εύγνωμοσύνην μας».

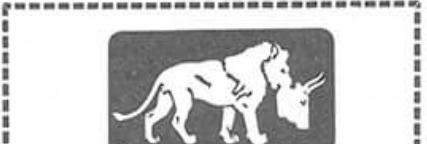
Η Κ. ΣΙΝΙΟΣΟΓΛΟΥ

Τούς παρισταμένους ἐπίσης προσεφώνησεν ή ἀνάδοχος κ. Σινιόσγιλου ως έξης:

«Κύριοι Νάυαρχοι, Κύριοι Υπουργοί, Κύριοι Πρέσβεις, Κυρίαι και Κύροι,

«Ἡθελοι πρώτον νά σᾶς εύχαριστήσω ὅλους πού είχατε τήν καλωσόνην νά ἔλθετε στήμερον ίνα παρευρεθῆτε εἰς τήν ώραιάν ταύτην τελετήν.

Οὐδέποτε εἰς τό παρελθόν ή «Ελληνική ἐμπορική ναυτιλία μας είχεν τόσην ἀνάπτυξιν, διότην αύτής τής παραγγελίας, η «Ελλάδι» κατέχει σήμερον τήν δευτέραν θέσιν μεταξύ τῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν και πλέον τῶν δύο χιλιάδων πεντακοσίων πλοίων ὑπό τήν Κυανόλευκον ὄργων τάς θαλάσσας και τούς ὀκεανῶν.



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

Τό κατόρθωμα τούτο τῶν συγχρόνων «Ελλήνων είναι πράγματι θαυμαστόν και ἀπό τής ἀπόφεως ταύτης ή ἐποχής μας θά μείνη διὰ τήν Χώρων μας ιστορική. Τό μέγεθος τούτου ἐπιτεύγματος ίσως είς ήμας τούς ζωντας νά μην είναι πλήρως φανταληπτόν, διότι στον ἀπενίζει κανείς κατί ἐκ τού πλησίον δέν είναι εἰς θέσιν νά ἐκτιμήσῃ ἀκριβῶς τάς διαστάσεις του. Είμαι βεβαίος ότι οι μέλλοντες μελετήσαι τό θά μένουν έκθαμβοι πρό τού φαινομένου και θά τά κατατάξουν μεταξύ τῶν λαμπροτέρων ἐπιτευγμάτων τού ἀθανάτου πνεύματος τής Φυλής.

Δι' ολίσ αὐτά είμαι βεβαίος υπερήφανη ώς «Ελληνής, ὅλλα και ώς στενή συγγενής τού ἐφοπλιστού κ. Περικλέους Καλλιμανοπούλου στιθάνομεν βαθείαν ικανοποίησιν διότι τό δημιούργημά του, ή «Εταιρία «Ελληνική», μετέχει μεταξύ τῶν πρώτων είς τόν καλὸν ἀγώνα και παιίζει ρόλον πρωτεύοντα εἰς τήν θαυμασίαν αύτήν σκηνήν. Πρωτοπόρος είς τήν Χώρων μας είς τόν τομέαν τῶν Φορτηγῶν Τακτικῶν Γραμμῶν, ξεκινώντας μεσαί τόν πρώτων είς τόν καλὸν ἀγώνα και παιίζει ρόλον πρωτεύοντα εἰς τήν θαυμασίαν αύτήν σκηνήν. Πρωτοπόρος είς τήν Φορτηγῶν Τακτικῶν Γραμμῶν, ητος συγκατατέλευτασι σήμερον μεταξύ τῶν σπουδαιοτέρων τού κόσμου και τό θνομάτης είναι διεθνός σεβαστόν.

Μέ τήν καθέλκυσιν τού ώραίου τούτου πλοίου ἐρχόμεθα σήμερον νά προσθέσωμεν μίαν ἀκόμη μονάδα είς τόν μεγάλου στόλου τής «Ελληνικής». Είμαι εύτυχης πού δό Κος Π. Καλλιμανοπούλος με ἔξελεξεν ώς ἀνάδοχόν του και μέ συγκίνησην τόν εύχαριστών. Εύχαριστώ ἐπίσης θερμώς τούς Κυρίους Διευθυντάς, Τεχνικούς και ὅλων τό προσωπικούν τῶν «Ελληνικῶν Ναυπηγείων» Σκαφαμαγκά διά τήν συμβολήν και τούς κόπους των διὰ τήν ναυπήγησην του. Είς τό νέον τούτο ἀπόκτημα τής «Εταιρίας διδω τό θνομάτη «Ελλένικόν Αϊντίσλο» και εύχομαι διοψύχως δι' αύτού νά πλέει υπό τήν σκέπην τής Μεγαλόχαρης και νά είναι πάντοτε τυχερό και ἀποδοτικό. Παρακαλῶ ἐπίσης τόν Θεόν νά διδη ύγειαν είς τόν γαμβρόν μου διά νά ἔργαζεται ἀκόμη ἐπί μακρὸν και νά προσθέτη σελίδας είς τό κεφάλαιον ἐκείνο τής Ιστορίας τής Ναυτιλίας μας πού θά γραφθή υπό τόν τίτλον «Η Ελληνική».

ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

Μῆκος μεταξύ καθέτων 440'2''.

Πλάτος ἐπί νομέων 67'0''.

Κοίλον 38'6''.

Έμφορτον Βάθισμα 29'0''.

Dead Weight 15.000 τόν. περίπου.

Ολική χωρητικότης 9.070 (κόροι).

Καθαρά χωρητικότης 6.133 (κόροι).

Κυβισμός 715.360 (κ. πόδια).

Υπερεσιακή ταχύτης 16 knots.

6 φορτωτήρες τῶν 5 τόνων, 10 φορτωτήρες τῶν 10 τόνων και είς φορτωτήρα βαρέων φορτίων 50 τόνων.

14 ύδραυλικά βαρούλκα τῶν 5 τόνων και 2 τῶν 15 τόνων.

Κυρία μηχανή: M.A.N. R9V 52/55. (Medium speed).

Ἴπποδυναμικής μεγίστη: 8.680 ἵπποι.

Στροφαὶ ἀνά λεπτόν: 417.

Ηλεκτρική ἐγκατάστασις 440 Volts, τριφασική 60 περιόδων.

Τό πλοίον διαθέτει ψυχομένους χώρους διά μεταφοράν κατεψυχμένου φορτίου είς 20°C κάτω τού μηδενὸς χωρητικότητος περίπου 34.000 κυβικῶν ποδῶν, χώρους μεταφορᾶς φυτικῶν θλασίων και ἐνδιαίτησιν διά 12 ἐπιβάτες μετά πλήρους κλιματισμοῦ κλπ.

Ἀμέσως μετά τήν καθέλκυσιν, ἐποπθετήσῃ ἐπί τής ναυπηγικής κλίνης ή τρόπτις τού 26ου SD14 και πέμπτου κατά σειράν τύπου τακτικῶν γραμμῶν, σκάφος 1075 τής ίδιας έταιρίας Α.Ε. Ατμοπλοϊκῶν Γραμμῶν «Η Ελληνική».



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ: Προσήραξεν εις τὸν κόλπον τοῦ Σεπτέντιου τὴν ἐσπέραν τῆς 11ης Μαρτίου, ἀλλ' ἀνειλκύθη τῇ βοηθείᾳ ρυμουλκῶν τὴν πρώταν τῆς ἐπομένης. Ἐπιθεωρήτης τοῦ νησιγνώμονος διεβεβάιωσεν διτὶ τὸ σκάφος διατηρεῖ τὴν κλάσιν του. Τὴν 18ην Μαρτίου ἀπέπλευσε διὸ Ντακάρ.

ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ: Τὴν ἐσπέραν τῆς 17ης Μαρτίου συνεκρούσθη εἰς Ἀμβούργον μετὰ τοῦ ἀτμοπλοίου «Μπενγκαλὲν» καὶ ὑπέστη ὅπερ πλάνου 10-20 ἔκατ., καὶ μῆκος 1,5 μέτρων. Τὸ σκάφος προστήραξεν σκοπτίμως, ἀλλ' ἀνειλκύθη τὴν ἐπομένην καὶ ἐρρυμουλκήθη εἰς Βρέμην δι' ἐπισκευάς.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III: Κινούμενον μεταξὺ τῶν δεξαιμενῶν τοῦ Λίθερπούλ, τῇ συνοδείᾳ τριῶν ρυμουλκῶν, τὴν 29ην Φεβρουαρίου, προσέκρουσεν ἐπανειλημμένως ἐπὶ προβλήτων καὶ τοιχωμάτων τῶν διασώλων καὶ ὑπέποτη διαφόρους ζημιάς εἰς τὰ ἔξωτερικά ἔλασματα. Αἱ προσκρούσεις ὀφείλοντο εἰς τὸ γεγονός διτὶ τὸ σκάφος ἡτο πολὺ μεγαλύτερον ἐκείνων, τὰ δόποις συνήθως διαπλέουν τὴν περιοχήν. Τὸ σκάφος κατημύνετο εἰς Μπίρκενχεντ διὸ νὰ ὑποστῆ τὸν ἐτήσιον δεξαιμενισμόν του. Ἐπισκευαὶ ἀνεβλήθησαν.

ΑΔΩΝΙΣ: 'Εδεξαμενίσθη εἰς Κολόμπο τὴν 15ην Μαρτίου δι' ἐπιθεώρησιν ζημιῶν ἐκ προσκρούσεως ἐπὶ ἡμιβυθισμένου αντικειμένου. Ἐπισκευαὶ ἀνεβλήθησαν.

ΑΕΛΛΩ: Προσφέραν εἰς Μιλάζο τὴν μεσημβρίαν τῆς 10ης Μαρτίου, ἀνειλκύθη μετ' ὀλίγον ἀνεύ χρηστικῶν ζημιῶν.

ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ: 'Υπέστη βλάβην εἰς τὴν μηχανήν τὴν 14ην Μαρτίου εἰς πλάτος 26.00' νότων καὶ μῆκος 10.34' ἀνατολικόν. Προσπάθεια αποκαταστάσεως τῆς βλάβης ὑπὸ τοῦ πληρώματος ἀπέτυχον καὶ τελικῶς ἐρρυμουλκήθη εἰς Βάλδις Μπαΐνη ὑπὸ τοῦ δεξαιμενοπλοίου «Μεσσηνιακὴ Τόλμη».

ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (εἰς Σπαλάτον ὑπὸ ναυπήγησιν): Προσήραξεν ἐντὸς τῶν ναυπηγείων τὴν 20ην Μαρτίου. Κατεκλύσθησαν τὰ κύτη καὶ τὸ μηχανοστάσιον. Ἐν συνεχείᾳ ἤντληθη τὸ ὄνδωρ καὶ ἀνειλκύθη. Τὸ γεγονός αὐτὸν πιθανὸν νὰ καθυτερίσῃ τὴν παράδοσιν τοῦ σκάφους ἡτις εἰλέ προγραμματισθῇ διὰ τὰ τέλη τοῦ τρέχοντος μηνὸς.

ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κρουαζιέροπλοιον): Παραβεβλημένων εἰς Πειραιά τὴν 17ην Μαρτίου

ὑπέστη πυρκαϊάν ἔξι ἀνημμένου σιγαρέτου, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ προέθουν ἐκτεταμένα ζημιάι εἰς 16 καμπίνας. Παρετηρήθη κλίσις 7° ἀριστερά. Τὸ σκάφος ἐπιθεωρήθη καὶ ἀνελφήθησαν ἐπισκευαὶ.

ΔΕΛΦΙΝΙ: 'Εδεξαμενίσθη εἰς Ντώρμπαν τὴν 10ην Μαρτίου δι' ἐπισκευάς εἰς τὸν μηχανήν.

ΕΥΛΑΛΙΑ: 'Απὸ Ρουμανίαν διὰ Ἰσραὴλ ἐμφόρον. Προσήραξε πλησίον τῆς Κωνστάντζας τὴν 12ην Μαρτίου κατὰ τὸν διάρκειαν κακοκαιρίας καὶ δύμηλης. Τὸ πλήρωμα ἐγκατέλεψε τὸ σκάφος, τὸ δόποιον κατὰ τὸν πλοιοκτήτας θεωρεῖται ὀλικὴ ἀπώλεια κατὰ τεκμήριον.

ΙΩΑΝΝΗΣ Α.: Συνεκρούσθη ἔξωθι τῆς Ναυγκόγια τὴν 24ην Μαρτίου μετὰ τοῦ λιθερίαν δηζελοπλοίου «Φρέστονσταρ». Ἀμφότερα ὑπέστησαν ἐλαφράς ζημιάς.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ: 'Εξερχόμενον τοῦ λιμένος Νόρφολκ τὴν πρώταν τῆς 14ης Μαρτίου συνεκρούσθη μετὰ ρυμουλκού καὶ φορητηγίδων μὲ ἀποτέλεσμα νὰ προκληθῇ ὅπῃ εἰς τὰ ἔλασματα ἀναθεν τῆς Ισάλου γραμμῆς.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ: Προσήραξεν ἔξωθι τοῦ Ντακάρ τὴν 15ην Μαρτίου. 'Ανειλκύθη δι' ίδιων του μέσων μὲ ζημιάς εἰς τὸν τελικὸν ἄξονα. Μετὰ προσωρινάς ἐπισκευάς ὑπὸ τοῦ πληρώματος ἐπέστρεψεν εἰς Ντακάρ ὅπου θα δεξαιμενισθῇ.

ΚΑΤΙΝΑ: Συνεκρούσθη μετὰ τοῦ δεξαιμενοπλοίου «Φονίνιξ» εἰς ἀγύκροδόλιον τῆς Ν. Υόρκης τὴν 13ην Μαρτίου, ὑπόστατη ρήγμα εἰς τὴν πρώταν. 'Ανειλήθησαν ἐπισκευαὶ.

ΛΟΥΣΥ: Κατὰ τὸν διάρκειαν προσφάτου ταξίδιον του ὅποι Πολωνίαν διὰ Τζέντα προσέκρουσεν ἐπὶ ἡμιβυθισμένου ἀντικειμένου καὶ ὑπέποτη ζημιάς εἰς τὴν Ελλικα. Ἐπισκευαὶ ἐτελέσθησαν εἰς Πόρτ Λουΐ.

ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ: Παραβεβλημένον εἰς τὸν λιμένα Τσιμπότε (Περού) τὴν 12ην Μαρτίου, προσέκρουσεν ἐπὶ τῆς προβλήτος συνεπεία σφοδρᾶς θαλασσοταραχῆς. Λόγω μὴ ὑπάρχεως ισχυρῶν ρυμουλκῶν διὰ σκάφους τοῦ μεγέθους αὐτοῦ, τὸ σκάφος — παρὰ τὴν ἐπίκλησιν τοῦ πλοιού περὶ ἀμέσου μετακίνησεως τοῦ πλοίου εἰς ἔτερον ἀγύκροδόλιον — παρέμεινεν ἐκεὶ πέραν τῶν δύο ώρων μὲ ἀποτέλεσμα νὰ θραυσθούν ἀ-

παντα τὰ πρυμνήσιά του παρὰ τὸ γεγονός διτὶ ήσαν καινουργῆ. Αἱ ζημιάι δὲν ἐπτέρεσαν τὴν ἀξιοπλοίον τους σκάφους. Συνεστήθησαν ἐπισκευαὶ κατὰ τὸν δεξαιμενισμὸν τοῦ σκάφους μετά ἔξαμηνον.

ΜΑΛΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ: 'Ανειλκύσθη ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Αρκτικά» τὴν πρώταν τῆς 15ης Μαρτίου καὶ ἐπλευσεν εἰς Ρίο Γκράντη δι' ἐπιθεώρησιν (ἰδὲ τεύχος 1.3.72). 'Εκείθεν ἀπέπλευσε τὴν 22ην Μαρτίου διὰ δέξαμενισμὸν καὶ ἐπισκευάς.

ΜΕΣ ΣΗΝΙΑΚΗ ΜΠΕΡΓΚΕΝ: Κατὰ πληροφορίας ἐκ Πόρτλαντ («Ορεγκον»), τὸ σκάφος ἐπέθεωρήθη τὴν 11ην Μαρτίου πρὸς διακρίβωσιν ζημιῶν ἐκ προσφάτου προσφάξεως εἰς Κολούμπια ρίβερ. Δὲν ἐγνώσθη ἐάν υπέστη ζημιάς.

ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ: 'Απὸ Ρεσιφ διὰ Ρίγα με 16.000 τόνους σακχάρεως, προστίθατε τὴν 22ην Μαρτίου εἰς πλάτος 57.39'54'' βόρειον καὶ μῆκος 21.37'00'' ἀνατολικὸν ἐπὶ ἀμμώδους βυθού.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ: Εἰς Σιγκαπούρην τὴν 16ην Μαρτίου, ἔξητησεν ἐπιθεώρησιν λόγω ζημιῶν εἰς τὴν Ελλικα. 'Απέπλευσε τὴν μεθεπομένη δι' Αύστραλιαν.

ΠΑΝΔΩΡΑ: 'Εδεξαμενίσθη εἰς Φερρόδη δι' ἐπιθεώρησιν τῆς ἐπιβλέψει την ηγονώμονος. Ζημιάι εἰς τὸ πηδάλιον καὶ τὸ κατάστρωμα, προφανῶς ἐκ κακοκαιρίας.

PENNY: Ρυμουλκούμενον ἀπὸ Πειραιᾶ διὰ Κων.) πολιν., ἀπεστάσθη τοῦ κάδου ρυμουλκήσεως καὶ παρεσύρθη ὑπὸ τῶν κυμάτων εἰς τὰ παράλια τῆς νήσου Λέρου. Τὸ σκάφος θά ρυμουλκηθῆ εἰς Πειραιά.

ΠΡΟΣΩΣ: Τὴν 22ην Μαρτίου ἔξερράγη μικρᾶς ἐκτάσεως πυρκαϊάς εἰς τὸ ἐστιατόριον τοῦ σκάφους, ἐν πλῷ ἀπὸ Νάρδικ διὰ Ρότερνταμ. Τὸ πῦρ ἐτέθη συντόμως ὑπὸ ἐλεγχοῦ καὶ τὴν ἐπομένην ἀρίχθη εἰς Γιουροπόρτ.

ΡΟΜΑΝΤΙΚΑ (κρουαζιέροπλοιον): Τὴν 17ην Μαρτίου προστήραξε εἰς ἀπόστασιν 10 μιλίων ἔξωθι τῆς Σμύρνης. Οἱ 50 ἐπιβάται ἀπεστάλησαν σφεροπορικῶς εἰς τὸν προορισμὸν τῶν. Μετὰ ἀνεπιτυχεῖς προσπάθειας ἀνειλκύθησαν τελικῶς τὴν 24ην Μαρτίου «καὶ ἀφοῦ ἐπιθεωρήθη ἐπλευσεν εἰς Πειραιᾶ.

SAINΤ ΜΑΙΡΗ: Τὴν 18ην Μαρτίου ἀπώλεσε τὴν μίνα ἀγκυραν καὶ 50 ὄργυιες ἀλόσου εἰς πλάτος 54.42'54'' βόρειον καὶ μῆκος 05.41'54'' δυτικόν. Τὴν μεθεπομένην ἀνεκοινώθη διτὶ τότον ἡ ἀγκυρα δύον καὶ ἡ ἀλυσος ἀνειλκύσθησαν.

ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: 'Ανεφέρετο ὡς ἀγνοούμενον εἰς τὸ προηγουμένον τεύχος μας. Τοῦτο ἀπέκοπτη εἰς δύο καὶ ἔβυθισθη εἰς πλάτος 25.46' βόρειον καὶ μῆκος 87.15' δυτικόν τὴν 5ην Μαρτίου. 'Εκ τῶν 30 μελῶν τοῦ πληρώματος διεσώθησαν μόνον δύο περισταλλέγεντες υπὸ τοῦ ἀλητικοῦ μπάλικ κάρριερ «Σιμσέταλ». 'Ος γνωστόν, δλόκληρον τὸ πλήρωμα ἀπετελεῖτο ἐξ ἀλοδαπῶν.

TAMA: Τὴν 24ην Μαρτίου ἀνεκοινώθη διτὶ σκάφος κατημύνετο εἰς Χάλιφας μὲ ρήγμα εἰς τὴν πρωρίαν δεξαιμενήν ζυγοσταθμίσεως. Τὴν ίδιαν ήμέραν ἐγνώσθη διτὶ ἐλλείψεις ὕδατος εἰς τοὺς λέβητας ἐσταμάτησεν ἡ μηχανὴ καὶ τὸ πλοίον ἡτο ἀκυρέρνητον εἰς πλάτος 46.40' βόρειον καὶ μῆκος 59.05' δυτικόν.

XΑΡΙΣ II: Εἰς Όρντου ὑπὸ ἐκφόρτωσιν τὴν 19ην Μαρτίου, ἔξωκειλεν διτὶ προσεπάθησεν νὰ ἀπόμακρυνθῇ τῆς προβλήτος λόγω αἰφνίδιας κακοκαιρίας. 'Ανειλκύσθη τὴν 24ην Μαρτίου ὑπὸ ρυμουλκῶν καὶ συνέχισε τὴν ἐκφόρτωσιν, μετὰ τὸ πέρας τῆς δροσίας θά πλεύση εἰς Πειραιά δι' ἐπιθεώρησιν.

ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ: Πυρκαϊά ἔξερράγη εἰς τὰ κύτη No. 1 καὶ 2 τὴν 20ην Μαρτίου εἰς πλάτος 35.40' βόρειον καὶ μῆκος 31.40' ἀνατολικόν. Τὸ «Χριστιάνων ἐπλευσεν εἰς Αιμόρχωστον συνοδευόμενον ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Νήσος Ζάκυνθος», ἀφοῦ προηγουμένως ὑπεγράφη σχετικὸν συμφωνητικόν. Λόγω τῆς συνεχιζόμενης πυρκαϊᾶς ἀπεφασίσθη, ἐν συνειδήσει με τὰς τοπικὰς ἀρχάς, ἡ προσάρξης τοῦ σκάφους ἐντὸς τοῦ ὡς ἀνα λιμένος διὰ να καταστῇ δυνατή ἡ κατάκλυσις τῶν κυτῶν No. 1 καὶ 2.

For your Shipping in Israel, apply to

ALLALOUF & Co.,

For over half a century at the service of the Shipowners in Greece and for 36 Years
at the service of the Greek Shipowners in Israel.

Israel Head Office : 94 Allenby Road,
P. O. Box 460,
TEL AVIV. Phone : 613389 — Telex : 033 533
Branch Offices at : HAIFA & ASHDOD.

Cable Address All Offices : ALLALOUFCO

General Agents for the leading Greek and Foreign Steamship Companies operating
passenger & cruise liners — cargo liners, including ro/ro services — Tankers, etc.

THE ONLY GREEK SHIPPING ENTERPRISE IN ISRAEL
Correspondence also in Greek welcomed.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Περισσότεραι αἱ κλεισθεῖσαι κατὰ τὸ β' 150ήμερον τοῦ Μαρτίου ναυλώσεις, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἔγγυς παρελθόν, μὲ βάσιν τὰς χρονοναυλώσεις, αἵτινες ἔξετάθησαν σημαντικός. 'Ἐπληρώθησαν βελτιωμένα μισθωματα διά τὰ «επουητέκερς». Περισσότερα ἀκόμη καὶ τὰ σιτοφορτά ἀπὸ τὴν B. 'Αμερικήν πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσαν, τὴν Μαύρην Θάλασσαν ιδιαιτέρως, ζωηρότερά δὲ ἐν τῷ συνδρόμῳ τῆς ή ἀγορά τῆς 'Απω 'Ανατολῆς καὶ τῆς Νοτίου 'Αφρικῆς.

Παρὰ ταῦτα ἡ ἐπιφύλαξις δὲν ἔπαυσεν ὑφισταμένη διά τὴν πορείαν τῆς ναυλαγορᾶς. Διὰ κάθε κυκλοφορούσαν διασταγὴν τὸ προσφερόμενον τονᾶς πληθωρικὸν προεβάλλετο, ἀσκοῦν τὴν ὑποτιμητικὴν τοῦ πίεσιν ἐπὶ τῶν ναυλῶν. 'Επεσμήνθησαν τὰ κατώτερα ἐπιπέδα. 'Ακόμη καὶ ἡ ζωηρότης τοῦ τομέως τῆς 'Απω 'Ανατολῆς προσωρινῶς ἐνεφανίζετο βελτιωμένη. 'Ανεπάρκεια τονᾶς πρὸς στιγμὴν διεπιστοῦτο, μέχρις ὅτου οἱ 'Ιαπωνες καλύψουν τὰς ἀμέσους εἰς τονᾶς ἀνάγκας τῶν.

'Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ ἀδειαστής περὶ τὴν αὔριον τῶν ἔργατικῶν ἀναμολιάν εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας δὲν ἔπαυσεν ὑφισταμένη. 'Αγνωστον εἶναι ἂν θά εκσπάσουν καὶ πάλιν αἱ ἀπεργίαι εἰς τὸν B. Εἰρηνικὸν καὶ τὸν B. 'Ατλαντικόν. Αἱ κλεισμέναι ναυλώσεις ἀνέβροντο εἰς φορτώσεις ἔγγυτέρων ἡμερομηνῶν, μὲ ναυλους χαμηλότερους.

Κατὰ τομεῖς ἡ κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς εἶχεν ἐν συντομίᾳ ὡς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ: Κίνησις καλὴ διὰ ναυλώσεις πρὸς μεταφορὰν σιτοφορτίων ἀπὸ τὸν Κόλπον τὸν κυρίως, μὲ ναύλους μὴ ἀπέχοντας τῶν γνωστῶν χαμηλῶν ἐπιπέδων. Τὰ 2,60 φίοτ ἐπληρώνοντο διὰ τὸ Ρόπτερονταμ — καὶ προσερέφερον τὰ 2 δολ. ! — τὰ 5 δολ. ἐπληρώνοντο διὰ Δανίαν, μὲ 3.000 τὸν. Ἐλ. ἐκφόρτ., τὰ 4,85 δολ. διὰ Βενεζουέλαν, διὰ τὸ Μπιλμπάο δολ. 3,80 γκρός φόρτωσιν, Ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Πειραιά 4,40, μὲ 2.500 τὸν. Ἐλ. ἐκφόρτ., καὶ Μαύρην Θάλασσαν μὲ ἀμεσον φόρτωσιν — ἀρκετά φορτία — δολ. 5,50, μὲ 2.000 τὸν. Ἐλ. ἐκφόρτωσιν. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 3,80 μὲ 5.000 τὸν. Ἐλ. ἐκφόρτ., καὶ N. Κορέαν δολ. 6,40 - 6,50, μὲ 1.500 τὸν. Ἐλ. ἐκφόρτωσιν. Διὰ Μπαντάρ Σαπούρη δολ. 8,75 ἔνα λιμένα, 14.000 τὸν. Ἐλ. ἐκφόρτ., 1.000 τὸν. Διὰ Σάντα Μαρία 22.000 τὸν. δολ. 4 'Απρ., μὲ 1.000 τὸν. Ἐλ. ἐκφόρτ.

'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 3,10 φίοτ. Μασσαλίαν δολ. 4,50 καὶ Δυτ. 'Ιταλίαν δολ. 4,25 γκρός φόρτωσιν καὶ 2.000 Ἐλ. ἐκφόρτ., 'Απὸ Βαλτιμόρην διὰ Συρίαν δολ. 6,25, Ἐλ. ἐκφόρτ.

'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 3,10 φίοτ. Μασσαλίαν δολ. 4,50 καὶ Δυτ. 'Ιταλίαν δολ. 4,25 γκρός φόρτωσιν καὶ 2.000 Ἐλ. ἐκφόρτ., 'Απὸ Βαλτιμόρην διὰ Συρίαν δολ. 6,25, Ἐλ. ἐκφόρτ.

"Ηριστεν ἡ κίνησις ναυλώσεων ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας καὶ τὸν "Αγ. Λαυρέντιον. Διὰ τὴν Βαλτικήν (σοβιετικοὺς λιμένας) δολ. 10,40 καὶ 10,75 μὲ συμπλήρωσιν εἰς "Αγ. Λαυρέντιον δολ. 3,30. Νορβρήγιαν δολ. 7,80, μὲ συμπλήρωσιν δολ. 3,75. 'Απὸ "Αγιον Λαυρέντιον δι' 'Αγγλίαν λίρ. 2,07½ μὲ 3.000 τὸν. Ἐλ. ἐκφόρτ., καὶ Συρίαν (τρία ταξίδια) δολ. 5,85 τὸ δεῖ καὶ 5,60 τὸ δύο ('Απρίλιον - Μάϊος). Διὰ Κωνσταντζαν (33.000 τὸν.) κριθή δολ. 4 φίο, πέντε ἡμέραι γκρός, 3.500 τὸν. Ἐλευθ. ἐκφόρτ. Διὰ Μάλ-

ταν (σῖτος) δολ. 6,25.

Γαίανθρακες διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδης δολ. 2,25 (σκάφος 40.000 τὸν.) Ἐλ. ἐκφόρτ. διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν (Μάϊον) δολ. 3,55 Ἐλ. ἐκφόρτ. 'Απὸ Μορπίλ δι' 'Αγγλίαν δολ. 4,20, μὲ 4.000 τὸν. Ἐλ. ἐκφόρτ.

Λιπάσματα διά τὰ «επουητέκερς». Περισσότερα ἀκόμη καὶ τὰ σιτοφορτά ἀπὸ τὴν B. 'Αμερικήν πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσαν, τὴν Μαύρην Θάλασσαν ιδιαιτέρως, ζωηρότερά δὲ ἐν τῷ συνδρόμῳ τῆς ή ἀγορά τῆς 'Απω 'Ανατολῆς καὶ τῆς Νοτίου 'Αφρικῆς.

Παρὰ ταῦτα ἡ ἐπιφύλαξις δὲν ἔπαυσεν ὑφισταμένη διά τὴν πορείαν τῆς ναυλαγορᾶς.

Διά κάθε κυκλοφορούσαν διασταγὴν τὸ προσφερόμενον τονᾶς πληθωρικὸν προεβάλλετο, ἀσκοῦν τὴν ὑποτιμητικὴν τοῦ πίεσιν ἐπὶ τῶν ναυλῶν. 'Επεσμήνθησαν τὰ κατώτερα ἐπιπέδα. 'Ακόμη καὶ ἡ ζωηρότης τοῦ τομέως τῆς 'Απω 'Ανατολῆς προσωρινῶς ἐνεφανίζετο βελτιωμένη. 'Ανεπάρκεια τονᾶς πρὸς στιγμὴν διεπιστοῦτο, μέχρις ὅτου οἱ 'Ιαπωνες καλύψουν τὰς ἀμέσους εἰς τονᾶς ἀνάγκας τῶν.

Περιωρισμένη ἡ κίνησις ναυλώσεων ἀπὸ τὸ Πλάιτ. Διὰ τὴν 'Ιρλανδίαν δολ. 7,10, μὲ 1.000 τὸν. Ἐλ. ἐκφόρτ. Διὰ τὸ Κόντινεντ, φορτίον 12.130 τὸν. δολ. 72.400 κατ' ἀποκοπὴν μὲ 2.000 τὸν. γκρός φόρτωσιν καὶ 3.000 τὸν. Ἐλ. ἐκφόρτωσιν, διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν τέλος δολ. 7,50 μὲ 2.000 τὸν. γκρός φόρτωσιν καὶ 2.500 τὸν. Ἐλ. ἐκφόρτωσιν.

Ζάχαρις ἀπὸ Σάντος διὰ N. Κίναν δολ. 11,25 φίος 750 - 1.500 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν ('Απρίλιον - Μάϊον). Διὰ τὸ Καράτσαι δολ. 10 καὶ 10,15 φίο (φορτίον 12.500 τὸν.).

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: Μὲ συνήθη κίνησιν διὰ διάφορα φορτία. Κριθή ἀπὸ Βρετ. Κολομβίαν - λιμ. ἀμερικανικὸν δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 7,50 μὲ 1.000 τὸν. Ἐλ. ἐκφόρτ. ('Απρίλιον - Μάϊον). Σίτος διὰ N. Κορέαν δολ. 6,45 καὶ Κίναν λίρ. 2,30 φίο (σκάφος 30.000 τὸν.). 'Ελαιόσποροι ἀπὸ Βρετ. Κολομβίαν δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 6 καὶ 6,25 φίο (Μάρτιον - Απρίλιον), μὲ 1.000 τὸν. Ἐκφόρτ. Ποτάσσας ἀπὸ Βανκούμερ δι' Ινδίαν λίρ. 3,50 (Μάϊον) φίοτ 8.000) 1.000 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ: Ναυλώσεις διὰ δημητριακά ἀπὸ τὴν Αὔστραλιαν διὰ τὸ Κόντινεντ, Αίγυπτον καὶ 'Ιαπωνίαν. 'Απὸ δυτικοὺς λιμένας (σικαλίς) διὰ τὸ Κόντινεντ λίρ. 5 μὲ 3.000 τὸν. Ἐλ. ἐκφόρτ. Σίτος διὰ Σουραπάγια ('Απρίλιον) δολ. 8,25, μὲ 1.500 τὸν. Ἐλ. ἐκφόρτ. 'Απὸ Σίδηνευ διὰ Τζακάρταν σίτος δολ. 10,50, μὲ 1.000 τὸν. Ἐλ. ἐκφόρτ. Διὰ Κουβέιτ - Μπαχρέιν λίρ. 3,80 Ἐλ. ἐκφόρτ. 'Απὸ Νέαν Νότ. Ούδαλιν διὰ Χιλήν (σῖτος) δολ. 10,25 μὲ 3.000 τὸν. γκρός φόρτωσιν καὶ 1.000 τὸν. Ἐλ. ἐκφόρτ. 'Απὸ Νότιον Αύστραλιαν δι' 'Αλεξανδρείαν (24.000 τὸν.) λίρ. 4,75 μὲ 3.000 τὸν. γκρός καὶ 1.500 τὸν. Ἐλ. ἐκφόρτ. 'Απὸ δυτικούς λιμένας δι' 'Αλεξανδρείαν λίρ. 4,00, μὲ 5.000 τὸν. γκρός καὶ 1.500 τὸν. Ἐλ. ἐκφόρτ. 'Απὸ Νιουκάστλ καὶ 'Άλμπαν διὰ Τίλμπουρι λίρ. 2,75 (42.000 τὸν.) Ἐλ. ἐκφόρτ. 6.000 τὸν. (Μάϊος).

Ζάχαρις ἀπὸ Κουνιστλανδ δι' 'Ιαπωνίαν λίρ. 3,67½, μὲ 5.000 τὸν. φόρτ. εἰς 2,50 δολ. Αύστραλ. καὶ 1.000 τὸν. Ἐλ. ἐκφόρτωσιν.

Τὰ ίνδικά μεταλλεύματα δολ. 3,60 φίο ἀπὸ Γκόδα δι' 'Ιαπωνίαν ('Απρίλιον). 'Απὸ Νότιον 'Αφρικήν καλὴ ἐργασία διὰ φορτία ἀραστίου, μὲ φορτώσεις Μαρτίου, 'Απρίλιον καὶ Μαΐου. Τὰ 7 δολ. ἐπληρώθησαν διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν, βελτιωμένος ναύλος, διὰ σκάφος 14 - 15.000 τὸν. Ζάχαρις ἀπὸ Ντάρμπταν διὰ Φινλανδίαν λίρ. 3,50 φίο μὲ 2.000 - 1.000 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν (Μάϊον). 'Απὸ Φιλιππίνας διὰ B. 'Αμερικήν δολ. 8,20 (20.000 τὸν.) φίο μὲ 1.000 - 1.500 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν. Κριθή ἀπὸ Ρουέν διὰ Κωνσταντζαν δολ. 4,25 φίο μὲ 3.000 - 3.000 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν.

ΤΑΞΙΔΙ ΤΣΑΡΤΕΡΣ: Μὲ ἀρκετὴν ζωηρότητα περὶ τὰς γνωστὰς τιμάς, βελτιωμένας εἰς τὸν τομέα τῆς 'Απω 'Ανατολῆς, διὰ ταξίδια κατὰ κύριου λόγου τουητέκερς. Σκάφος 35.750 τὸν. τοῦ 1965 διὰ 4 - 8 μῆνας δολ. 1,60. Σκάφος 15.408 τὸν. τοῦ 1958, παράδοσιν B. 'Αμερικήν (Κόλπος - Ατλαντικός) δολ. 1.715 ἡμερησίως. Διὰ 11 - 13 μῆνας σκάφος 22.750 τὸν. τοῦ 1961, παράδοσιν 'Ιαπωνίαν Μάρτιον; περιλαμβανομένων καὶ Μεγάλων Λιμνῶν. Κίναν δολ. 2,55 κατὰ

τόννον, Σκάφος 91.240 τὸν. διὰ ταξίδιον ἀπὸ Κόντινεντ δι' 'Ιαπωνίαν, μέσω Λορέντζο Μαρκές 87 σέντς τὸν τόνον!

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

'Υπὸ τὴν πίεσιν τῆς ὑπερπροσφερομένης χωρητικότητος, ἡ ναυλαγορᾶ τῶν δεξαμενοπλοίων δι' ἀκάθαρτα φορτία βαίνει τὴν κατιούσαν. Πολλὰ τὰ «σπότ» σκάφη. Τὰ δι' 'Απτρίλιον ὑπελογίζουντο εἰς 5 ἑκατομ. τὸν. Τὰ μεγάλα τῶν υπερεκατὸν χιλιάδων τόνων είναι τὰ ιδιαιτέρως πληγτόμενα. Καὶ ὁ χειμών παρήλθεν, ἐνῷ αἱ δεξαμεναὶ τῶν διυλιστηρίων έξακολουθοῦν νὰ είναι ὑπερπλήρεις. 'Ο παροπλισμός πλέον είναι ἀναπόφευκτος.

'Απὸ τὸ Περσικὸν Κόλπον δι' 'Αγγλίαν - Κόντινεντ ἐπληρώθησαν τὰ W. 22,5 διὰ τὰ μαμμούθ καὶ τὰ W. 25 - 27½ διὰ μικρότερά πως. Διὰ τὰ μικρὰ καλύτεροι σχετικῶς ναύλοι, χωρὶς ὅμως καὶ ζήτησιν ἐπαρκῆ. Τὰ W. 55 ἐπληρώνοντο δι' 'Απω 'Ανατολῆς καὶ τὰ W. 40 διὰ σκάφη 40.000 τὸν. διὰ B. 'Αμερικήν.

'Απὸ τὴν Μεσόγειον δι' 'Αγγλίαν - Κόντινεντ W. 41½ - 60. 'Απὸ Μαύρην Θάλασσαν διὰ τὴν Μεσόγειον W. 90. 'Απὸ τὴν Καραϊβικὴν ὑπεραπλαντικά εἰς μικρὰ σκάφη W. 53½. Διὰ B. 'Αμερικήν W. 65 διὰ μικρὰ σκάφη.

Ζωρητέρα πως κίνησις διὰ χρονοναυλώσεις. Τέσσαρα σκάφη περὶ τὸν 100 χιλ. τὸν. εκαστοντας ἐπληρώθησαν διὰ τρία ἑτη, μὲ παράδοσιν 1973, εἰς τὰ 63 - 64 (δολ. 2,50) τοῦ Γουόρλντσεϊλ. Μεγάλα μαμμούθ διὰ τρία ἑτη καὶ τέσσαρα ἑτη γύρω τῶν W. 54.

ΕΝΤΟΝΟΣ ΡΥΘΜΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

Συμφώνως πρὸς τὰς προσφάτους στατικάς τοῦ «Φαίρπλαιϋ» περὶ τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων, ὁ ρυθμός παραδόσεων νεοτεύκτων σκαφῶν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους 1972 θά είναι τῆς τάξεως τῶν 1.000.000 τόνων d.w. περίπου καθ' ἑδδομάδα. Αἱ διὰ τὸ ἐπόμενον 1973 προβλεπόμεναι παραγγελίαι θά είναι 54.304.093 τόνων, ἐνῷ αἱ διὰ τὸ 1974 θά είναι 64.140.973 τόνων, ἐνώ αἱ διὰ τὸ 1975 θά είναι 67 τοῖς ἑκατόταντα δέξαμενόπλοιασ ἀργυρού πετρελαίου («V.I.C.C.») — ἔναντι ἀντιστοιχού ποσοστού 37% διὰ τὸ 1972 καὶ 48% διὰ τὸ 1973. Αἱ ὡς πρὸς τὸ 1972 καὶ 1973 παραδόσεις σκαφῶν ἔρων φορτίων είναι τῆς τάξεως τῶν 20.000.000 τόνων (μπάλκ κάρριερ καὶ μικτῶν), ἀλλ' αἱ μετὰ τὸ 1973 θά είναι μειωμέναι εἰς ἑκατοντάν. Δέον νὰ παρατηρηθῇ, ἐπίσης, ὅτι αἱ διὰ τὸ τρέχον ἔτος παραδόσεις πλοίων - κοντένερς θά είναι τοῦ ἐπιπλέου τῶν 7.000.000 τόνων.

"Επὶ συνόλου νέων παραγγελιῶν προσφάτου τριμήνου — 22.289.640 τόνων d.w. — τὰ 86% ἀντιπροσωπεύουν τάνκερς. Αἱ διὰ σκάφη ἔρων φορτίων παραγγελίαι διέρχονται εἰς 3.016.120 τόνους μόνον καὶ ἔξ αὐτῶν 1.141.600 τόνων ἀντιπροσωπεύουν μικτού τύπου (διὰ μεταλλεύματα καὶ πετρέλαια).

SHIP'S LAUNDRY
ΜΗΧΑΝΙΚΑ ΠΛΥΝΤΗΡΙΑ
"ΓΛΑΥΚΟΣ"
ΕΘΟΔ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΥ
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ 69 - ΤΑΜΠΟΥΡΙΑ
ΤΗΛ. 46.12.724
ΠΕΙΡΑΙΕΣ

EDSAL MACHINE PRODUCTS INC.
12-33, 31rst Av. L.I.C. New York. 11106
Tel. 545-8316
Night : 833-4885
Heavy oil burner, Marine machinery,
Aircraft.
Manufacturing, Production,
Experimental.
E. S. Tsevros

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ
ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΜΕΣΣΗΝΙΑ : Λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων (31 π.) 'Αλεξανδρείαν δολ. 6,50 με 2.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Μαρτίου 13 - 15.

ΜΑΡΙΓΩ Ρ.: Μισισιππήν 10.000 τόν. γεννημάτων Βηρυτών δολ. 6 και 2.000 τόν. χονδρολέυρων δολ. 6,50 φιότ με 3.500 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 18 - 24.

ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ : Μισισιππήν 33.500 τόν. (d.w. 1.174.000 κ.π.) φορτίου γεννημάτων Μαύρην Θάλασσαν δολ. 184.250 ένα λιμένα έκφρτώσεως, δολ. 8.375 έξτρα διάλ. δύορθων λιμένων φιότ με 2.000 τόν. έκφρτωσιν, όψιν πλοιοκτήτων έναρξης τρεις ημέρας προ της αφίξεως του πλοίου εις τον λιμένα φορτώσεως, Μαρτίου 17 - 21.

ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ (εἰς τάιμ τούρπτερ): Λιμένας Κόλπου 28.000 τόν. γεννημάτων σοδιτικούς λιμένας Μαύρης Θαλάσσης δολ. 5,50 με 2.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, έποιμος φορτωσις.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 21.000 τόν. (d.w. 1.260.000 κ.π.) φορτίου χονδρολέυρων δύο λιμένων 'Αμερέρων - 'Αμερέργον ρέιντς δολ. 103.500 ένα λιμένα έκφρτώσεως δολ. 6.000 άλιγντερων, φιότ, Μαρτίου 21 - 31.

ΤΖΕΝΗ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 29.500 τόν. γεννημάτων Πειραιά δολ. 4,35 με 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Μαρτίου 20 - Απρίλιου 5.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ετ. Νομικού): "Αγ. Λαυρέντιον 22.500 τόν. σίτου Λαπτσάκια και ή Ταρτούς, τρία συνεχή ταξιδίων, δολ. 5,85 το' α' και δολ. 5,60 το' β' και γ με 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιου 5 - Μαΐου 5, Μαΐου 10 - Ιουνίου 15, 'Ιουνίου 23 - 'Ιουλίου 25.

ΚΑΛΛΙΩΝΗ ΠΑΤΕΡΑ : Λιμένας Κόλπου 23.000 τόν. γεννημάτων σοδιτικούς λιμένας Μαύρης Θαλάσσης δολ. 5,50 με 2.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Μαρτίου 10 - Απρίλιου 15.

ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ : Λιμένας Κόλπου 33.000 τόν. γεννημάτων σοδιτικούς λιμένας Μαύρης Θαλάσσης δολ. 178.200 κατ' άποκοντο φιό με 2.000 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 20 - 'Απρίλιου 15.

ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ : Λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. λιπαραμάτων Βραζιλίαν δολ. 5,50 βάσις 1-1 φιό, Μαρτίου 22 - 30.

ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ (η έπερον): Νέαν 'Ορλεάνην 2.700 τόν. άραβσιτούς Σάντο Ντομέγκο δολ. 8 με 2.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Μαρτίου 27 - 'Απρίλιου 5.

ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ : Λιμένας Κόλπου 22.000 τόν. γεννημάτων Μπελτάπων δολ. 3.80 γκρές φορτωσιν, έλ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιου 13 - 25.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ : Λιμένας Κόλπου 24.000 τόν. γεννημάτων Διτ. Ιταλίαν δολ. 4,25 με 2.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Μαρτίου 20 - 'Απρίλιου 3.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ετ. Καραβά): Λιμένας Κόλπου 29.000 τόν. γεννημάτων 'Ελλάδα δολ. 4,40 με 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Μαρτίου 25 - 'Απρίλιου 8.

ΚΙΜΩΝ (λιβ.): Χόγουελ 5.000 τόν. λιπαραμάτων Μακερίας δολ. 5 φιό με 2.500)1.000 τόν. φορτωσιν, 'Απρίλιου 10 - 15.

ΜΑΙΡΗ ΕΥΑΛΑ : Λιμένας Κόλπου 771.700 κ.π. γεννημάτων (63 π.) Λισσαδώνα - Ρουέν ρέιντς δολ. 6,50, 30 σίτων έξιτρα διάλ. κάθε πρόσθιτον λιμένα έκφρτώσεως πέραν των τριών φιότ, με 2.500)1.000 τόν. φορτωσιν, έποιμος φορτωσιν.

ΔΩΡΙΣ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 9.500 τόν. σίτου 'Άζορες δολ. 7,25 με 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Μαρτίου 22 - 'Απρίλιου 3.

ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΣΥΛΑΣ : Νόρφολκ 16.500 τόν. γεννημάτων Μασσαλίας δολ. 6,50 με 2.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Μαρτίου 30 - 'Απρίλιου 10.

ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ : Λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων Γλασκώδη λίρας 2,12½ με 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Μαρτίου 25 - 'Απρίλιου 5.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΗ (λιβ.): Τάμπαν 30.000 τόν. φωσφάτων Κωνιστάντζαν δολ. 4,55 φιό με 10.000)3.000 τόν. φορτωσιν, 'Απρίλιον.

ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ : Λιμένας Κόλπου 6.800 τόν. άραβσιτούς Δανιών δολ. 7,50 φιό με 2.500)1.000 τόν. φορτωσιν, Μαρτίου 25 - 'Απρίλιου 5.

ΜΑΡΟΥΔΙΩ : Λιμένας Κόλπου 24.500 τόν. γεν-

νημάτων Μαύρην Θάλασσαν δολ. 5,40 γκρές φόρτωσις, 2.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιου 7 - 15.

ΒΑΛΛΙΑΝΤ (λιβ.): Μορπίλ 11.000 τόν. έλ. φορτίου γεννημάτων (668.000 κ.π.) 'Αμερέρων - Αμερέργον ρέιντς δολ. 57.000 ένα λιμένα έκφρτώσεως δολ. 60.000 δύο φιότ, Μαρτίου 29 - 'Απρίλιου 10.

ΦΡΟΣΩ Κ.: Λιμένας Κόλπου 14.000 πον. γεννημάτων Βενεζουέλας δολ. 4,85 με 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιου 1 - 10.

ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΓΙΩΝΗΡ (λιβ.): "Αγ. Λαυρέντιον 33.000 τόν. κριθής Κωνιστάνζαν δολ. 4, φιό γκρές φόρτωσις, 3.500 τόν. έλ. έκφρτωσις, 'Απρίλιου 11 - 28.

ΑΧΙΛΛΕΥΣ (εἰς τάιμ τούρπτερ): Λιμένας Κόλπου 33.500 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων Μαύρην Θάλασσαν δολ. 158.000 με 2.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιου 4 - 10.

ΝΕΦΟΣ II : Λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων Μπαντάρης δολ. 8,75, βάσις 1 - 1, δολ. 9, 2 - 2 με 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, άμεσος φορτωσις.

ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΧΩΚ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 26.000 τόν. γεννημάτων Νότιον Κορέαν δολ. 6,50 με 1.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Μαρτίου 27 - 'Απρίλιου 7.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ετ. Ανδρος): Λιμένας Κόλπου 22.000 τόν. γεννημάτων Σάντια Μάρτες δολ. 4, γκρές φόρτωσις, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσις, 'Απρίλιου 1 - 8.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ (λιβ.): Μασέιο ή Ρεσίφε 20.000 τόν. ζαχάρεως άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόπτον δολ. 5,90 φιό με 750)1.500 τόν. φορτωσιν, Μαρτίου 27 - 'Απρίλιου 5.

ΝΕΦΟΣ : Σάντος 10.600 τόν. ζαχάρεως εἰς σάκκους Νότιον Κίναν δολ. 11,75 όφιν Βόρ. Κίναν δολ. 11,871 φιό με 750)1.000 τόν. φορτωσιν, Μαρτίου 28 - 'Απρίλιου 7.

ΣΥΜΗ (λιβ.): Πόρτο Άλεγκρε και Ρίο Γκράντες έπιπλων 9.500 τόν. γεωργικών πριόνων Λειζίδες - 'Αμερέργον ρέιντς (ξειρουρμούς Γαλλίας) δολ. 70. 000 φιό με 1.000 τόν. φορτωσιν, 2.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Απρίλιου 4 - 20.

ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ : Βόρ. Βραζιλίαν 12.600 τ. ζαχάρεως Ροστόν δολ. 9,55 φιό με 750)1.000 τόν. φορτωσιν, Μαρτίου 18 - 28.

ΑΜΥΝΤΑΣ : Σάντος 13.000 τόν. ζαχάρεως Κίναν δολ. 11,75 φιό με 750)1.000 τόν. φορτωσιν, Μαρτίου 19 - 'Απρίλιον.

ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιβ.): Ούχι βορειότερον τού Σάντον Λαρεντζία με συμπλήρωσιν Μπούνενος 'Άρες 12.130 τόν. d.w. (667.000 κ.π.) φορτίου γεννημάτων 'Αμερέρων, Ρότερνεμ, 'Αμερερταμ δολ. 72.400, δύοτερος λιμένα έκφρτώσεως δολ. 3.025 έξτρα, έλ. έκφρτωτων, με 2.000)3.000 τόν. φορτωσιν, Μαρτίου 27 - 'Απρίλιου 5.

ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ : Ρίζερ Πλέκ 24.000 τόν. γεννημάτων δολ. 5,50 έλ. έκφρτωτον, με 2.000)2.500 τόν. φορτωσιν, 'Απρίλιου 19-29.

ΕΥΠΟΙΑ (λιβ.): Σάντος 12.500 τόν. ζαχάρεως εἰς σάκκους Καράπτον δολ. 10,15 φιό με 750)1.000 τόν. φορτωσιν, Μαρτίου 29 - 'Απρίλιου 7.

ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.): Σάντος 13.000 τόν. ζαχάρεως εἰς σάκκους Νότιον Κίναν δολ. 11,25 όφιν Βόρ. Κίναν δολ. 11,371 όφιν φορτίου 13.650 - 14.500 δολ. 11 Νότ. ή Βόρ. Κίναν, φιό με 750)1.000 τόν. φορτωσιν, Απρίλιου 24 - Μαΐου 10.

ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ : Σάντος 12.500 τόν. ζαχάρεως εἰς σάκκους Καράπτον δολ. 10 φιό με 750)1.000 τόν. φορτωσιν, 'Απρίλιος.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΡΟΣ : Βαγκούδερ 24.000 τόν. ξείου και ποτάσσης Γκελόγκη ή Πόρτλαντ λίρας 2,55 ένα λιμένα έκφρτώσεως, λίρας 2,65 δύο, φιό με 2.000)2.500 τόν. φορτωσιν, Μαρτίου 19 - 28.

ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιβ.): Κέιπ Τάουν 14.000 τόν. άραβσιτούς τρεις λιμένας 'Ισπανίας δολ. 7 με 2.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 2.500 τόν. έλ. έκφρτωτον, 'Απρίλιου 4 - 18.

ΜΑΡΙΕΛ : Αντετολ. ακτήν Γουστεράδας 7.000 τ. ζαχάρεως άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού δολ. 4,90 όφιν Κόπτον δολ. 4,40 φιό με 700)1.500 τόν. φορτωσιν, άμεσος φόρτωσις.

ΑΛΤΙΣ : Κέιπ Τάουν 14.000 τόν. άραβσιτούς τρεις λιμένας 'Ισπανίας δολ. 6,75 με 2.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιου 10 - Μαΐου 5.

ΑΓΗΝΩΡ (λιβ.): 'Ηστ Λόντον 14.000 τόν. άραβσιτούς τρεις λιμένας δολ. 6,50 με 2.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιου 24 - Μαΐου 15.

Έκφρτωσις, 'Απρίλιου - Μάιου.

ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ (λιβ.): Βαγκούδερ, 16.000 τόν. γεννημάτων Μανιλαν δολ. 7,50 γκρές φόρτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιου 10.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ

ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ : Νότιον ή 'Ανατολικήν Αύστραλίαν 24.000 τόν. σίτου 'Αλεξανδρείαν λίρας 4,75 με 3.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 1.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιου 10 - 29.

ΑΣΤΕΡΙ (λιβ.): Φιλιππίνας 20.000 τόν. ζαχάρεως άμερικ. λιμένας 'Αλαντικού ή Κόπτον δολ. 8,20 φιό με 1.000)1.500 τόν. φορτωσιν, Μαρτίου 25 - 'Απρίλιου 10.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ : Νότιον ή 'Αλεξανδρείαν λίρας 4,75 με 3.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Μαΐου 1 - 22.

ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ (λιβ.): Νέαν Νότιον Ουαλιάν ή Βικτόριας 22.000 τόν. σίτου Χιλήν (30 π.) δολ. 10.25 με 3.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιου 5 - Μαΐου 5.

ΜΑΡΙΑΝ ΒΑΡΓΙΔΖΙΑΝ (λιβ.): Νέαν Νότ. Ουαλιάν 22.000 τόν. σίτου Χιλήν δολ. 10,25 με 3.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 'Απρίλιου 5 - Μαΐου 5.

ΦΑΙΔΡΑ : Σιδηνύ 22.500 τόν. σίτου Κορράδο δολ. 10.25 με 3.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιου 20 - Μαΐου 10.

ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ (λιβ.): Νέαν Νότ. Ουαλιάν 22.000 τόν. σίτου Χιλήν δολ. 10,25 με 3.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 'Απρίλιου 20 - Μαΐου 10.

ΠΑΙΑΝ : Πόρτα 'Ελιζαμπετ 12.500 τόν. ζαχάρεως άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού δολ. 4,90 όφιν Κόπτον δολ. 4,40 φιό με 700)1.500 τόν. φορτωσιν, άμεσος φόρτωσις.

ΑΙΓΑΙΟΝ : Ακτήν Γουστεράδας 12.500 τόν. ζαχάρεως άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού δολ. 4,90 όφιν Κόπτον δολ. 4,40 φιό με 700)1.500 τόν. φορτωσιν, άμεσος φόρτωσις.

ΑΛΤΙΣ : Κέιπ Τάουν 14.000 τόν. άραβσιτούς τρεις λιμένας δολ. 6,75 με 2.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιου 10 - Μαΐου 5.

ΑΓΗΝΩΡ (λιβ.): 'Ηστ Λόντον 14.000 τόν. άραβσιτούς τρεις λιμένας δολ. 6,50 με 2.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιου 24 - Μαΐου 15.

ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΙΓΑΙΟΝ (λιβ.): Ηστ Λόντον 14.000 τόν. άραβσιτούς τρεις λιμένας δολ. 6,50 με 2.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιου 24 - Μαΐου 15.

ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΙΓΑΙΟΝ (λιβ.): Ηστ Λόντον 14.000 τόν. άραβσιτούς τρεις λιμένας δολ. 6,50 με 2.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιου 24 - Μαΐου 15.

ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΙΓΑΙΟΝ (λιβ.): Ηστ Λόντον 14.000 τόν. άραβσιτούς τρεις λιμένας δολ. 6,50 με 2.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιου 24 - Μαΐου 15.

ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΙΓΑΙΟΝ (λιβ.): Ηστ Λόντον 14.000 τόν. άραβσιτούς τρεις λιμένας δολ. 6,50 με 2.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιου 24 - Μαΐου 15.

ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΙΓΑΙΟΝ (λιβ.): Ηστ Λόντον 14.000 τόν. άραβσιτούς τρεις λιμένας δολ. 6,50 με 2.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιου 24 - Μαΐου 15.

ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΙΓΑΙΟΝ (λιβ.): Ηστ Λόντον 14.000 τόν. άραβσιτούς τρεις λιμένας δολ. 6,50 με 2.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απρίλιου 24 - Μαΐου 15.

λίας, παράδοσις δικεσός 'Ιστωνίαν, έπαναπαράδοσις 'Ιστωνίαν.

ΤΑΡΙΧΟΝ ΣΑΝΤΣ (εις τάιμ ποσάρτερ): 15.650 τόν. d.w. (713.000 κ.π. 16 μιλ. 33 τόν. φιούελ διλ) δολ. 1.750 ήμερησίων, παράδοσις 'Αμέριστον Μαρτίου 25 - 'Απριλίου 3, έπαναπαράδοσις Σιγκαπούρη - 'Ιστωνίαν ρέιντς - Αντρολίστ μετρ μογάλων λιμνών.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ (λιβ. : 28.700 τόν. d.w. (15½ μιλ. 35 - 36 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 2.050 ήμερησίων συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Σάουθγουεστ Πά. Μαρτίου 13 - 15, έπαναπαράδοσις άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ-Ι-ΟΝΗΡ (λιβ.): 18.810 τόν. d.w. (16½ - 17 μιλ. 32 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 200 ήμερησίων, παράδοσις Σάν Φρανσίσκο Μαρτίου 18 - 25, έπαναπαράδοσις Ταϊβάν.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑ-Ι-ΝΤ (λιβ.): 26.921 τόν. d.w. (1.083.399 κ.π. 15 - 15½ μιλ. 40 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 3, παράδοσις 'Ιστωνίαν 'Απριλίου 5 - 15, έπαναπαράδοσις Μεγ. Λίμνες.

ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ : 12.800 τόν. d.w. (14 μιλ. 20 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 1.600 ήμερησίων συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, δολ. 4.000 έξτρα σύγκαπτοιστα, παράδοσις Νότιον 'Ιστωνίαν Μαρτίου 20 - 31, έπαναπαράδοσις ήμερικ. λιμένας Κόλπου.

ΦΑΙΑΕ : 16.800 τόν. d.w. (780.000 κ.π. 17 - 17½ μιλ. 33 - 35 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 2.125 ήμερησίων, παράδοσις 48 ώρας έξωθι Μπανγκόγκος 'Απριλίου 25 - Μαΐου 10, έπαναπαράδοσις 'Αμέριστον - 'Αμεριδύρογον ρέιντς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ : 32.785 τόν. d.w. (15 μιλ.) δολ. 2,10, παράδοσις Σιγκαπούρην - 'Ιστωνίαν ρέιντς, Μαρτίου 25 - 'Απριλίου 25, έπαναπαράδοσις άμερικ. λιμένας άνατολ. δαστής, όφιν ύπερωριών, παράδοσις Σεγούντο 'Απριλίου, Έν κυκλικών ταξίδιον 'Αγ. Λαυρεντίου.

ΧΕΙΧΑΡΙΤΟΜΕΝΗ : 26.909 τόν. d.w. (712.000 κ.π. 13 μιλ. 21 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 1.390 ήμερησίων πλέον δολ. 250 μηνιαίως δι' υπερωριώς, παράδοσις Νότιον 'Ιστωνίαν 'Απριλίου 15 - 28, έπαναπαράδοσις Μεγ. Λίμνες.

ΒΡΟΥΑΙΔΙΑ : 12.426 τόν. d.w. (582.000 κ.π. 13 μιλ. 21 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 3,25, παράδοσις Σαντχήντης Μαρτίου 17 - 22, έπαναπαράδοσις 'Ιστωνίαν.

ΧΙΑΝ ΣΕ-Υ-ΑΡ : 14.205 τόν. d.w. (667.000 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 2.000 ήμερησίων, παράδοσις 'Ιστωνίαν 'Απριλίου 5 - 10, έπαναπαράδοσις άνατολ. δαστής, όφιν ύπερωριών, παράδοσις Σαντχήντης Μαρτίου 10 - 15, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ δολ. 10.000 δύοντας Σιγκαπούρην.

ΧΑΙΑΝ ΣΕ-Υ-ΑΡ : 12.500 τόν. d.w. (582.000 κ.π. 13 μιλ. 18 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 2.10 πλέον δύοντας δολ. 12.500, παράδοσις έξοδοι Κέν Ούσταν Μαρτίου 15 - 22, ταξίδια 6 - 8 μηνών, έπαναπαράδοσις όφινος.

ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ : 24.160 τόν. d.w. (1.092.000 κ.π. 14 μιλ. 16 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 1.300 ήμερησίων, παράδοσις Σαβάναν - Τσάρλεστων ρέιντς 'Απριλίου 10 - 15, έπαναπαράδοσις άμερικον. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείων Χάττερας).

ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΠΕΡ (λιβ.): 21.014 τόν. d.w. (14½ - 15 μιλ. 32 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) παράδοσις Βεραρχούν ήμερος, δολ. 1.550 ήμερησίων, έπαναπαράδοσις Νέαν Ορλεάνη, έναν έπαναπαράδοσις Σαβάναν δολ. 1.750.

ΔΡΥΣ : 35.750 τόν. d.w. (37 πt.) (1.600.000 κ.π. 15 μιλ. 40 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 1.60, ταξίδια 4 - 8 μηνών, παράδοσις Πόρτ Ρόουνς 'Απριλίου 20 - 30, έπαναπαράδοσις ήμερικ. λιμένας Κόλπου ή ανατολικήν άκτην 'Ιστωνίαν.

ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ : 12.925 τόν. d.w. (592.000 κ.π. 13 μιλ. 15 τόν. φιούελ διλ) δολ. 1.300 ήμερησίων, παράδοσις Δυτ. 'Ιταλιαν 'Απριλίου 6, έπαναπαράδοσις Δυτ. 'Ινδιές.

ΕΛΕΝΗ Η. Φ. : 15.106 τόν. d.w. (664.000 κ.π. 14 μιλ. 25 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 1.460 ήμερησίων πλέον δολ. 650 μηνιαίως δι' υπερωριώς παράδοσις Βρέμην ή Μπρεμερχέρφεν δύοντας πλοιοκτήτων 'Απριλίου 2 - 10, έπαναπαράδοσις Βραζιλίαν.

ΙΚΑΡΟΣ : 16.585 τόν. d.w. (730.000 κ.π. 18 μιλ. 39 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 2.325 ήμερησίων, παράδοσις Βαγκούδεν ή Νιού Ουεστρίνετερ ήψην ωκεανούν 'Απριλίου 20 - Μαΐου 5, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ : 22.750 τόν. d.w. (33 π. 3 ίντος) (954.823 κ.π. 14 μιλ. 30 - 31 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 2.55, ταξίδια 11 - 13 μηνών, παράδοσις Τόκιο - Κάνμουν ρέιντς Μαρτίου 20 - 30, έπαναπαράδοσις όφινος συμπεριλαμβανομένων Μεγ. λιμνών και Κίνας.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ : 12.690 τόν. d.w. (556.134 κ.π. 13 μιλ. 18 τόν. φιούελ διλ) δολ. 1.565 ήμερησίων, παράδοσις Καίρου μέσα 'Απριλίου, έπαναπαράδοσις ήμερικ. λιμένας Κόλπου, Καραϊβικήν.

ΣΤΑΜΟΣ : 11.800 τόν. d.w. (13 - 13½ μιλ. 19 - 20 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 1.450 ήμερησίως, δολ. 2.000 έξτρα σύγκαπτοιστα, παράδοσις δυτ. δωτ. 'Ινδιές Μαρτίου 30 - 'Απριλίου 12, έπαναπαράδοσις Μεσόγειους.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ : 14.035 τόν. d.w. (652.000 κ.π. 13½ - 14 μιλ. 19 - 20 τόν. φιούελ διλ πλέον 1 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 4, παράδοσις Ταϊβάν Μαΐου 5 - 15,

ΣΑΛΑΜΑΤ : 15.013 τόν. d.w. (688.000 κ.π. 12½ μιλ. 12 τόν. φιούελ διλ) δολ. 4 πλέον δολ. 4.000 δύοντας πλαδάρισης Σιγκαπούρη 'Απριλίου 20 - 30, έπαναπαράδοσις Μεγ. Λίμνας.

ΣΑΝΤΑ ΜΑΓΙΑ : 14.900 τόν. d.w. (702.000 κ.π. 11½ μιλ. 27 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 1.660 ήμερησίως, παράδοσις 'Αμεριδύρογον 'Απριλίου 6 - 7, έπαναπαράδοσις Δυτ. 'Ινδιές.

ΑΙ-Ι-ΑΛΑΝΤ ΣΚΗΝΠΕΡ (λιβ.): 15.408 τόν. d.w. (701.000 κ.π. 15 μιλ. 28 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 1.715 ήμερησίως, παράδοσις λιμένας Κόλπου 'Απριλίου 3 - 11, ταξίδια 8 - 10 μηνών.

ΑΙΑΙΚΙΩΝ ΠΑ-Ι-ΟΝΗΡ : 11.671 τόν. d.w. (558.000 κ.π. 14 - 14½ μιλ. 17 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 1.295 ήμερησίως, παράδοσις Νότιον Δυτ. 'Ιταλιαν Μαρτίου 26 - 29, έπαναπαράδοσις Περισκόν Κόλπων.

ΑΔΕΛΦΟΙ (λιβ.): 17.820 τόν. d.w. (828.000 κ.π. 13 μιλ. 21 τόν. φιούελ διλ και 3½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 1.390 ήμερησίως πλέον δολ. 250 μηνιαίως δι' υπερωριώς, παράδοσις Σεγούντο 'Απριλίου, Έν κυκλικών ταξίδιον 'Αγ. Λαυρεντίου.

ΧΕΙΧΑΡΙΤΟΜΕΝΗ : 16.809 τόν. d.w. (712.000 κ.π. 13½ μιλ. 23 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 2.000 ήμερησίως, παράδοσις Νότιον Ιστωνίαν 'Απριλίου 15 - 28, έπαναπαράδοσις Μεγ. Λίμνας.

ΜΑΡΙΕΛ : 7.424 τόν. d.w. (331.000 κ.π. 12 μιλ. 10 τόν. γκάζ διλ) δολ. 1.300 ήμερησίως, παράδοσις Σαβάναν - Τσάρλεστων ρέιντς 'Απριλίου 10 - 15, έπαναπαράδοσις Ιστωνίαν.

ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ : 11.415 τόν. d.w. (665.000 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φιούελ διλ) δολ. 1.450 ήμερησίως, παράδοσις Χάρδρην - 'Αμεριδύρογον ρέιντς εις λιμένα όφιν πλοιοκτήτων 'Απριλίου 17 - 25, έπαναπαράδοσις 'Ινδιάν.

ΝΕΟΣ II : 14.955 τόν. d.w. (702.000 κ.π. 15½ - 16 μιλ.) δολ. 2.100 ήμερησίως, πλέον δολ. 700 μηνιαίως δι' υπερωριώς, παράδοσις Νέαν Ορλέσην Μαρτίου 25 - 30, έπαναπαράδοσις Περισκόν Κόλπων.

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ III (λιβ.): Καραϊβικήν 19.000 τ. ήμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού Γουόρλντσπεκι 69½, Μαρτίου 16.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΕΥΑΛΑΣ : Καραϊβικήν 18.000 τόν. Πανομάν Γουόρλντσπεκι 72½, Μαρτίου 14.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (λιβ.): Περισκόν Κόλπων 25.000 τόν. Καλιφέρνιαν Γουόρλντσπεκι 55, Ετοιμος φόρτωσης.

ΤΑΡ ΣΟΣ (λιβ.): Περισκόν Κόλπων 26.000 τόν. Γουόρλντσπεκι 52½ έποιμος φόρτωσης

ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (λιβ.): Περισκόν Κόλπων 48.000 τόν. 'Απω 'Ανατολήν Γουόρλντσπεκι 50, δύοντας δυτικώς 45, Μαρτίου 23.

ΕΥΗ Τ.: Τουρκίαν 14.000 τόν. καθερά (μέρος σφροτής) γκαζούλινς Αμέριστον - 'Αμεριδύρογον ρέιντς Γουόρλντσπεκι 75, Μαρτίου 18.

ΧΑΟΗ : 'Ινδονησίαν 25.000 τόν. Ιστωνίαν, Γουόρλντσπεκι 77½, Μαρτίου 14.

ΑΡΙΕΤΤΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (λιβ.): 'Ινδονησίαν 63.000 τόν. Ιστωνίαν Γουόρλντσπεκι 47½, μέστα Μαρτίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-Τ (λιβ.): Λιδύην 61.000 τόν. Φρειτόπον Γουόρλντσπεκι 35, Μαρτίου 14.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (λιβ.): 'Ενδομεσογειακόν ταξίδιον 59.000 τόν. Γουόρλντσπεκι 55, Μαρτ. 20.

ΗΤΟΝ (λιβ.): Καραϊβικήν 20.000 τόν. ήμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείων Χάττερας) Γουόρλντσπεκι 70, Μαρτίου 19.

ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΤΟΥΡΟΥΣΑ (λιβ.): Καραϊβικήν 30.000 τόν. μέρος φόρτου, ήμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείων Χάττερας) Γουόρλντσπεκι 63¾, Μαρτίου 17.

ΜΑΡΙΟΓΚΑ (λιβ.): Καραϊβικήν 18.000 τόν. ήμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού Γουόρλντσπεκι 70, Μαρτίου 20.

Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ : Σαίντ Κρούι 40.000 τόν. ήμερικ. λιμένας δικής 'Ατλαντικού Γουόρλντσπεκι 57½, Μαρτίου 16.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ : Καραϊβικήν 17.000 τόν. ήμερικ. λιμένας Κόλπου (Βορείων Χάττερας) Γουόρλντσπεκι.

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (λιβ.): Καραϊβικήν 18.000 τόν. καθερά ήμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείων Χάττερας) Γουόρλντσπεκι 80, Μαρτίου 30.

ΤΑΚΤΙΚΟΣ (λιβ.): 'Ενδοκαραϊβικόν ταξίδιον 19.000 τόν. Γουόρλντσπεκι 75, ήμερος φόρτωσης.

ΔΗΛΑΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ : 'Ινδονησίαν 25.000 τόν. Ιστωνίαν Γουόρλντσπεκι 62½, Απριλίου 1.

ΠΕΝΤΕΑΘΕ : Περισκόν Κόλπων 42.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ Γουόρλντσπεκι 37½ Μαρτίου 27, έν συνεχεία ταύι ποσάρτερ 12 - 15 μηνών, (44.812 τόν. d.w. 16½ μιλ. 96 τόν. φιούελ διλ) δολ. 1,90.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιβ.): Καραϊβικήν 25.700 τόν. ήμερικ. λιμένας δικής 'Ατλαντικού (Βορείων Χάττερας) Γουόρλντσπεκι 60, Ετοιμος φόρτ.

ΠΑΝΟΣ (λιβ.): Περισκόν Κόλπων 19.000 τόν. Κεπί Τάουν - Μομπάστε ρέιντς Γουόρλντσπεκι 65, ήμερος φόρτωσης.

ΔΗΛΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ : Μεσόγειον 25.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, ήμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείων Χάττερας) Γουόρλντσπεκι 60, Ετοιμος φόρτ.

ΕΦΟΔΙΑ ΚΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

·ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ·ΑΤΛΑΣ·
Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΠΙΟ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ

Τηλεφωνήστε: 476-435-476-628 ◆ TELEX: 212465

New from Mobil

No deposits. Big return.

Mobilgard®300 is the first lube oil specifically developed to meet the severe demands of the latest crosshead marine engines. And in thousands of operating hours it has proved its unique capabilities.

This new Mobil oil has the same physical characteristics (viscosity, pour point, VI, etc.) as conventional system oils. But its performance is another story. For example, one new-generation high-output engine inspected recently after 8000 hours of continuous operation with Mobilgard 300 showed the entire piston cooling area free of any

carbon—plus this—the crankcase interior was also clean.

Mobilgard 300 is now helping more and more operators stretch overhaul intervals and increase engine life. And it can do the same for your vessels. So if you want a big return on your lube-oil investment, talk to your local Mobil Marine Representative about new Mobilgard 300.

Mobil Sales and Supply Corporation, Marine Sales Dept., 150 East 42nd St., New York, N.Y. 10017.

MOBIL OIL HELLAS A.E. Marine Trade Dept.
6, Loudovikou Square,
2nd floor, Piraeus

Tel.: 479488, 478971, 479823

Mobil®

We sell more by selling less.



ΑΒΑΝΣ		έτ. «Άτρομπτος»	60	6646	άνεχ. 'Αμβέρσαν 21 Μαρτ. διά Τερνόδιζεν
ΑΓΑΘΩΝ		έτ. «Κίσσαδος»	70	10008	άνεχ. Χιούστον 10 Μαρτ. διά 'Αλγέριον
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ		έτ. «Πρωτεύς»	68	35477	άνεχ. Νάρδιν 22 Μαρτ. διά 'Αμβέρσαν
ΑΓΑΠΗ		έτ. «Άγαπη»	69	10006	άνεχ. 'Αμβέρσαν 25 Μαρτ. διά Βουδάνη
ΑΓΓΕΛΙΚΑ		έτ. «Άντζου»	52	6336	άνεχ. Μπέλεμ 20 Μαρτ. διά Τρίνινταντ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Λ.		έτ. «Εθέρμια»	58	8952	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Μαρτ. διά Μανζανίλο
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ		έτ. «Τζένια»	59	5728	άνεχ. Ντόμπραν 15 Μαρτ. διά Κάντλα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)		έτ. «Κάρρικα 'Οσεάνικα»	57	11630	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 8 Μαρτγ διά 'Αρούμπα
ΑΓΓΛΙΑ		έτ. «Γιουνιθέρσολ»	44	1920	έφθ. Πειραιά 23 Μαρτ.
ΑΓΓΛΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II		έτ. «Τράμπ Σπιπιγκ»	70	18678	διπλήθε Παναμά 12 Φεβρ. διά Σάν 'Αντώνιο
ΑΓΓΛΙΑ ΜΑΡΙΝΑ		έτ. «Γκόλφο 'Αζούλ»	54	8796	έφθ. Πουνταρένας 24 Φεβρ.
ΑΓΓΛΙΑ ΤΡΙΑΔΑ		έτ. «Καρδαμούλιαν»	55	3057	άνεχ. Κείπ Τάουν 10 Μαρτ.
ΑΓΓΛΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ		έτ. «Καρδαμούλιαν»	68	20527	άνεχ. Μορουσκάδο 10 Μαρτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΓΓΛΙΟΣ ΑΝΑΡΕΑΣ		έτ. «Άρμενιστής»	56	8267	άνεχ. Μαυρικίον 10 Μαρτ. διά 'Αγγλίαν
ΑΓΓΛΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ		έτ. «Άντρεβριζίνη»	51	7066	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 13 Μαρτ. διά N. 'Αμερικήν
ΑΓΓΛΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		έτ. «Σεδρόνταν»	61	10493	άνεχ. Κατάνια 3 Φεβρ. διά Δυρράχιον
ΑΓΓΛΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ		έτ. «Νικοπόλη»	45	2464	άνεχ. Μετέρια 5 Μαρτ.
ΑΓΓΛΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Εύπνερία»	62	16565	άνεχ. Ρίο Κράντε 20 Μαρτ. διά 'Αμβούργον
ΑΓΓΛΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Πίλο Παρτού»	59	8067	έφθ. Δάντοις 12 Μαρτ.
ΑΓΓΛΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Πιλόιος 'Οράζιον»	56	8267	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΛΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. Βλάχος - M. Μακρυνός	έτ. «Βλάχος - Μ. Μακρυνός & Σία	46	2414	διπλήθε Κωνίας πολιν 22 Μαρτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΓΓΛΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Ντάμκα»	49	1932	άνεχ. Σλουσικίλ 19 Μαρτ. διά Χουέλθα
ΑΓΓΛΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III		έτ. «Τίταν»	51	1988	άνεχ. 'Αμβέρσαν 18 Μαρτ. διά Μόμπιλ
ΑΓΓΛΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV		έτ. «Ντελαγκράτοια»	53	11658	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 29 'Ιουν.
ΑΓΓΛΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Μαρεάντε»	55	8254	άνεχ. Πούλο Μπούκος 22 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΓΓΛΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Γκόλφο 'Αζούλ»	57	9921	άργει εἰς Σύρον ἀπό 28 Μαΐου
ΑΓΓΛΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Τοξόπους»	50	5424	άνεχ. 'Αμβέρσαν 12 Μαρτ. διά Σάν Χουάν
ΑΓΓΛΙΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ		έτ. «Αγ. Στυλιανός»	46	7283	εἰς Σιγκαπούρην ρόδα ἀπό 11 Δεκ. (μετ. 'ΣΠΥΡΙΔΩΝ')
ΑΓΓΛΙΟΣ ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ		έτ. Αχ. Χαλκούσης	56	7989	διπλήθε Παναμά 10 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Μιούκ
ΑΓΓΚΥΡΑ		έτ. «Γιουνιθέρσολ»	46	1892	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 22 Αύγ.
ΑΓΡΗΝ		έτ. «Καρένα»	47	4391	έφθ. 'Αμπιτζάν 12 Μαρτ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ		έτ. «Διαμαντή Ειδική ANE»	55	7967	άνεχ. Μπρέμερχαφεν 16 Μαρτ. διά Τουρκίαν
ΑΔΑΜΑΣ		έτ. «Ελικών»	69	10008	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 16 Μαρτ. διά Κοπεγχάγην
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ		έτ. «Απς Νικόλαος»	56	8846	άνεχ. Πόρτλαντ (Βικ.) 17 Μαρτ. διά Μόντρεαλ
ΑΔΩΝΙΣ		έτ. «Άδωνις»	59	12180	άνεχ. Κολόμπο 22 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΕΤΟΣ		έτ. «Μάρεμπαρ»	56	8799	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Μαρτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ		Σινάλας - Πλατης	31	2992	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ		Ζαχάρης - Βασιληπάς	44	1545	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΕΘΑΝΑΣΙΑ		έτ. «Γκρήσπο»	46	4984	εἰς μεταφοράς Κίνας
ΑΕΘΕΝ		έτ. «Διαπούλη»	51	2699	διπλήθε Γιβραλτάρ 15 Μαρτ.
ΑΘΗΝΑ		έτ. «Πλόσιος»	54	6129	άνεχ. Θεούτα 23 Μαρτ. διά Νεάπολιν
ΑΘΗΝΑ		έτ. «Σέλομαρ»	59	8132	διπλήθε Παναμᾶ 15 Μαρτ. διά Σπέτζια
ΑΘΗΝΑΙ		έλλην. συμφέροντα	51	2372	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)		Έλλ. Γραμμή N. 'Αμερικής	53	3575	άνεχ. Τεργεόπον 22 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)		έτ. «Τρανοπασιφίκη»	56	2863	έφθ. Πειραιά 21 Μαρτ.
ΑΘΗΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)		έτ. «Πλάκομαρ»	55	10027	έφθ. Βούδαν 24 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΑΘΗΝΙΑΝ ΛΑΙΔΗ (δ.)		έτ. «Πλάκηλη»	53	8921	άνεχ. 'Αμπαντάν 15 Μαρτ.
		έτ. «Πλάκηλη»	53	11457	άνεχ. Σαβάννων 9 Μαρτ. διά Τρίνινταν
		έτ. «Αθηνίαν»	51	8675	άνεχ. Τοιταγκόκ 10 Μαρτ. διά Περοκόν Κόλπον
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΡΑΙΖΩΝ (δ.)					
ΑΘΗΝΟΥΛΑ		έτ. «Άθηνιαν 'Οιλη»	58	13074	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλέανην
ΑΒΑΟΝ		έτ. «Άγκα»	63	9916	άνεχ. Σίδνευ 15 Μαρτ. διά Χίλιν
ΑΘΩΣ		έτ. «Άθλος»	45	13570	άνεχ. Μπ. 'Αύρες 20 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΑΙΓΑΙΟΣ ΓΚΡΕΙΣ		έτ. «Άθως»	69	10008	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Μαρτ. διά Βιρυττόν
ΑΙΓΑΙΟΣ ΚΙΝΤΚΝΤΟΜ		έτ. «Κορονέτη»	71	11280	εἰς Μπιλμπάν ύπο συμπλήρωμαν
ΑΙΓΑΙΟΣ ΔΗΤΖΕΝΤ		έτ. «Εστρέλα Ντομινάντε»	71	15650	άνεχ. Βανκούβερ 17 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΕΙΤ'ΒΕΡΥ		έτ. «Μιαουλής»	58	8925	άνεχ. Ντακάρ 14 Μαρτ.
ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΕΣΣΤΙΝΥ		έτ. «Κάρυκο»	71	15387	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδα 25 Φεβρ. διά Ναχότκα
ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ		έτ. «Σουντατλάντικα»	70	15650	άνεχ. Οίτα 9 Μαρτ. διά Φρημαντλ
ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΑΟΥΕΡ		έτ. «Σπινγκγουελ»	69	9355	άνεχ. Μουρόραν 12 Μαρτ. διά Σπάττλ
ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΓ'ΙΝΤ		έτ. «Αλακός»	54	9337	έφθ. 'Αμπιτζάν 20 Μαρτ.
ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ		έτ. Βενούεντρε Τρανουάρ	70	9200	έφθ. Νταμάμαν 20 Μαρτ.
ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ		έτ. «Καιμέπον 'Οσεάνικη»	71	15400	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 25 Μαρτ.
ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)		έτ. «Εστρέλα»	70	9200	έφθ. Λός 'Αντζελες 23 Μαρτ.
ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ		έτ. «Κάιμεδε»	53	12377	έφθ. Πειραιᾶ 28 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΑΙΗΝΟ		έτ. «Κόρονετ»	70	9025	άνεχ. 'Αμβέρσαν 11 Μαρτ. διά Ντάρ εἰς Σαλόμ
ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΙΟΥΡΙ		έτ. «Σπινγκγουελ»	69	9345	έφθ. Γιοκοχάμαν 19 Μαρτ.
ΑΙΓΑΙΟΣ ΧΟΝΟΡ		έτ. «Καραϊσκάκης»	61	13058	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 24 Μαρτ.
ΑΙΓΑΙΟΤΟΣ		έτ. «Αρντίτος»	58	9337	έφθ. 'Αμβούργον 24 Μαρτ.
ΑΙΓΑΙΟΤΕΡΙΝΗ (δ.)		έτ. «Ελληνική Α.Ε.	45	3805	έφθ. Λονδίνον 25 Μαρτ.
ΑΙΟΛΙΑ		έτ. «Θεσσαλονίκην»	65	40043	άνεχ. Θεού (Θεο) νικν 16 Μαρτ. διά Τρίπολιν (Λιθάνου)
ΑΙΟΛΟΣ		έτ. «Ιόνικη»	54	8825	διπλήθε Κωνίας πολιν 21 Μαρτ. διά Σαμοσύντα
ΑΙΟΛΟΣ		έτ. «Αλθέα»	71	10006	εἰς Σηκαπούρην 15 Δεκ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΙΤΖΙΑΝ		έτ. «Κρέων»	51	7860	άνεχ. Πόρτ ο Πρίνς 9 Μαρτ. διά Πουέρτο Μπάριος
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Αστρο Κρείντο»	56	10929	έφθ. 'Αμβέρσαν 23 Μαρτ.
ΑΙΤΩΛΙΑ		έτ. Πλόρτα Νάσιοναλ	62	11063	έφθ. Σάντος 20 Μαρτ.
ΑΚΟΥΑΛΑΙΑΝ		έτ. «Σαρδίνικη»	61	14431	έφθ. Ζάλμπαν (Δ.Α.) 22 Μαρτ.
ΑΚΟΥΡ		έτ. «Γεράνια II»	72	8722	έφθ. Φουκουγιάμα 18 Μαρτ.
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ		έτ. «Ούλτραμορ Νεπτούν»	53	17363	άνεχ. Ντόρμπαν 10 Μαρτ. διά Ιμιγκαμ
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ		έτ. «Άντρια»	57	2322	έφθ. Ταρρόλετων 16 Μαρτ.
ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ		έτ. «Ακριονί»	59	3379	άνεχ. Πειραιᾶ 23 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ		ό. Κ. Γεωργώδησπουλος	60	4623	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 21 Μαρτ. διά Λέγκορν
ΑΚΡΙΤΑΣ		έτ. «ΠΝάσιοναλ Μαρ. Κ.»	71	10006	άνεχ. Θεού 22 Μαρτ. διά Βιρυττόν
ΑΛΕΞΑΝΔΑΡΟΣ		έτ. «Αλεμάτη»	59	9735	άνεχ. Σηκαπούρην 12 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΛΕΞΑΝΔΑΡΟΣ Α.		έτ. «Στέλμα»	47	2097	άνεχ. Βρέμπν 23 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΑΡΟΣ Β.		έτ. «Νεπτούνια»	62	7868	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΑΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ		έτ. Στρατής Άνδρεάδης	44	7207	άνεχ. Χάρδην 12 Μαρτ. διά Κριότομπαλ
ΑΛΕΞΑΝΔΑΡΟΣ Τ. II		έτ. Τουριρίανάκη	39	3375	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 2 'Ιαν.
ΑΛΕΞΑΣ Γ.		έτ. «Ναυτίλος II»	53	1963	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΛΑΚΜΩΝ		έτ. «Μορτέρο»	47	2389	έφθ. Τρίπολιν (Λιθύς) 23 Φεβρ.
ΑΛΛΑΚΜΩΝ ΑΙΓΙΣ		έτ. «Εμπρος»	54	7234	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΛΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΣ		έτ. «Λικρίσια»	55	3003	άνεχ. Αμβέρσαν 24 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΑΛΛΑΚΜΩΝ ΠΑΙ'ΛΟΤ		έτ. «Αλιάκμων»	57	8192	έφθ. Πειραιά 6 Μαρτ.
ΑΛΛΑΚΜΩΝ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ		έτ. «Αλιάκμων Μαρίνη»	58	7949	έφθ. Ρίο Ιανέριο 21 Μαρτ.
ΑΛΛΑΚΜΩΝ ΠΑΟΥΕΡ		έτ. «Αλιάκμων»	68	9811	άνεχ. Δουνκέρκν 19 Μαρτ. διά Μπαντάρ 'Αμπάς
ΑΛΛΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ		έτ. «Αλιάκμων»	57	8266	άνεχ. Μπούμπουρο 2 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΛΛΙΚΗ Ι. Π.		έτ. «Αλιάκμων»	56	8192	άνεχ. Καζαμπλάνκα 20 Μαρτ. διά Καντίζ
ΑΛΛΙΚΡΑΤΩΡ		έτ. «Ταροτάρη	70	10011	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Μαρτ.
ΑΛΙΟΘ		έτ. «Άρμενιστής»	62	9092	άνεχ. Πειραιά 16 Μαρτ. διά Σύρον
ΑΛΚΑΝ		έτ. «Ωτινιμαρίνη»	56	1803	έφθ. Βιρυττόν 24 Μαρτ.
ΑΛΚΥΩΝ		έτ. «Ραιμόσουν»	60	9959	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 23 'Ιουλ.
ΑΛΚΥΩΝ		έτ. «Σπυγαΐτης»	53	1886	έφθ. Καζαμπλάνκαν 20 Μαρτ.
ΑΛΜΑΡ		έτ. «Αλκυωνίαν»	49	5048	άνεχ. Τακοράντι 19 Μαρτ. διά 'Αμβέρσαν
ΑΛΜΠΑ		έτ. «Μαρβέρας»	47	5441	άνεχ. Καλκούταν 23 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΑΛΜΠΙΡΕΟ		έτ. «Αστροντεσόν»	42	6967	άργει εἰς Σαλκίδα ἀπό 17 Σεπτ.
ΑΛΟΥΕΤ		έτ. «Πανος. Γκαλάντε»	57	3791	έφθ. Κωνίας πολιν 20 Μαρτ.
ΑΛΤΙΣ		έτ. «Κορίνθια»	53	4509	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 21 Μαρτ. 1971
ΑΛΩΔΑ		έτ. «Ρόστον»	70	10007	διπλήθε Γιβραλτάρ 13 Μαρτ. διά 'Αλγέριον
		έτ. «Στέλαλα»	39	1830	διπλήθε Κωνίας πολιν 8 Μαρτ.

ΑΜΑΖΟΝ	έτ. «Άκαρνανία»	48	5021	άνεχ. Σοπέλε 2 Μαρτ. διά Πόρτ Τζεντιλίδηπλος Κων) πολιν 21 Μαρτ.
ΑΜΑΛΙΑ	έτ. «Ιόνιαν Ρομάνο»	49	3261	εἰς Μάλταν ἀπό 29 'Ιαν. (ἐπισκευαι)
ΑΜΑΛΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έτ. «Μαρινόριο Βεντουρόζο»	57	10967	άνεχ. Ρόττερνταν 16 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΑΜΒΕΡΣΑ	έτ. «Άργυρο - Έλλας»	58	4231	άνεχ. Ντάντην 21 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	έτ. Ζεφύρος	60	4475	διπλος Παναμά 18 Μαρτ. διά Κασσιούνγκ
ΑΜΕΘΥΣΤ	έτ. «Πιεντελικόν»	70	10006	άνεχ. Κόμπε 18 Μαρτ. διά Πουσανίαν
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΑΡΚ	έτ. «Ε. Λόουντ»	71	1590	Χόγκ Κόρκ 24 Μαρτ. διά Κασσιούνγκ
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΕΓ' ΙΝ	έτ. «Ε. Λούκη»	71	1590	άνεχ. Χόγκ Κόρκ 24 Μαρτ. διά Μανιλάν
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΕΓ' Σ	έτ. «Ε. Λύρα»	71	1590	άνεχ. Χόγκ Κόρκ 24 Μαρτ. διά Κεελάγκ
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΙΓΚ	έτ. «Ε. Λούναρ»	70	1590	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 21 Μαρτ. (κρουαζιέρα)
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάινερ)	έτ. «Εθν. Ελλ. Γραμ. Άμερ.	52	16485	άνεχ. Πόρτ Εβερυκλέιντς 19 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΑΜΕΡΙΦΟΙΝ (δ.)	έτ. «Αττικα»	53	11466	άνεχ. Ισκεντερούν 16 Μαρτ. δι' Αχους
ΑΜΠΕΛΟΣ	έτ. «Πόλει»	47	2191	έφθ. 'Αμβέρσαν 24 Μαρτ.
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	έτ. «Άθως»	52	3653	άνεχ. Καλκούτταν 23 Μαρτ. διά Γλασκώθην
ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ	έτ. «Εστρέλλα Όσεάνικα»	57	8617	άνεχ. Αστόντ 22 Μαρτ.
ΑΜΥΝΑ	έτ. «Άμυνα»	49	3831	έφθ. Σάντος 24 Μαρτ.
ΑΜΥΝΤΑΣ	έτ. «Λυκαβηττός»	70	10006	άνεχ. Αύγουστον 5 Μαρτ. διά Βαλτιμόρου
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	έτ. «Μίνι Ζίπη»	45	5789	ύπο παραλαβήν
ΑΝΑΓΚΕΛ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	έτ. «Άναγκελ»	57	8636	έφθ. Πειραιά 17 Μαρτ.
ΑΝΑΓΚΕΛ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΖ	έτ. «Άναγκελ»	57	8634	άνεχ. Αυδέρσαν 17 Μαρτ. διά Μανζανίλο
ΑΝΑΓΚΕΛ ΦΑΙΗΝΟ	έτ. «Άναγκελ»	57	8636	άνεχ. Μαυρίκιον 11 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Μίντγουεστ»	59	7965	έφθ. Βενετίαν 21 Μαρτ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Θ. Εύσταθιον	52	2039	άνεχ. Σάφι 20 Μαρτ. διά Βέλγιον
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	Μ. Ρήγας κλπ.	50	2837	διπλος Παναμά 14 Μαρτ.
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Ενοενάντα»	56	8818	άνεχ. Ράς Τανούρα 16 Μαρτ. διά Μιλφορντ Χάφεν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Πλασιφικ Όιλη»	69	99460	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 19 Μαρτ. διά Περοκόν Κόλπου
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικτόν)	έτ. «Γκάλφ Τράσπορτ»	72	92600	διπλος Γιβραλτάρ 21 Μαρτ. δι' Αλεξανδρειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	έτ. «Νόρθ Γουεστέρν»	68	21399	άνεχ. Πόρτ Αλίζαμπεν 10 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ιντερέροσαν»	69	21399	έφθ. Σάφι 20 Μαρτ. διά Βέλγιον
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ Όιλη»	70	98983	διπλος Παναμά 14 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Τζένεραλ Όσεάνικ»	70	105855	άνεχ. Ράς Τανούρα 13 Μαρτ. διά Μιλάζο
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	έτ. «Σεν Τράνοπορτ»	69	99460	έφθ. Σίπιμη 18 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Πλανοσεάνικ Τ. Κ.»	72	77600	εις Κούρες ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μικτόν)	έτ. «Τζένεραλ Σπι»	69	99893	άνεχ. Γιουροπόρο 19 Μαρτ. διά Ζευμπρούγκε
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)	έτ. «Τρανοπασιφικ Μαρίνη»	70	107091	ανεχ. Χάρηρν 1 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	έτ. «Γουεστέρον Γουώτεργη»	45	7072	διπλος Κων) πολιν 20 Μαρτ. διά Κωνστάντζον
ΑΝΕΜΩΝΗ	έτ. «Ενομένα»	54	2489	άνεχ. Τείμηλη Μπαιν 13 Μαρτ. διά Λάντς "Εντ
ΑΝΕΤΤΑ	έτ. «Ανέττα»	61	22053	έφθ. Σίδεντ 23 Μαρτ.
ΑΝΖΙ (δ.)	έτ. «Αναβίζη»	70	10006	έφθ. Αμέρεραν 9 Μαρτ.
ΑΝΟΕΜΙΟΣ	έτ. «Γιγιτός»	53	4635	άνεχ. Τακόμα 18 Μαρτ. δι' Αύστραλιαν
ΑΝΚΑΡΑ	έτ. «Πλανημάρες»	54	3807	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδας 23 Μαρτ.
ΑΝΝΑ Β.	έτ. «Ιντερόδεεαν»	49	4933	άργει εις Πειραιά από 18 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ Κ.	έτ. «Κάστωρ»	47	2111	διπλος Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. διά Ορεχοβεντ
ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ	έτ. «Στάρκο»	57	5728	έφθ. Αμέρεραν 25 Μαρτ.
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	έτ. «Σιλιμπάτη»	48	4804	έφθ. Μουρορά 18 Μαρτ.
ΑΝΝΑ Φ.	έτ. «Εφ. Ναθάλη»	71	9690	άνεχ. Μουρορά 18 Μαρτ. δι' Αύστραλιαν
ΑΝΝΟΥΑ	έτ. «Θέλποις»	47	2553	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΟΥΛΑ	έτ. «Κέαναθ»	71	16606	άνεχ. Γκάλφπορτ 12 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΑΝΤΑΙΟΣ	έτ. «Ανταίος»	57	12113	έφθ. Αύγουστον 20 Μαρτ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	67	24807	διπλος Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Κρήμειαν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Αγγελική Δόδα»	71	30192	άνεχ. Νιουκαστλ (Αύστρ.) 18 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	έτ. «Αγγελική Χάριες»	58	9585	άνεχ. Κολδύμο 16 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΓΝΙΚΗΣ	έτ. «Αγγελικά Πτερέ»	59	9584	έφθ. Βανκούθερ 23 Μαρτ.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	έτ. «Αγγελικά Συνάμεις»	59	9584	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 Μαρτ. διά Πολωνίαν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	έτ. «Αγγελική Προστασία»	63	20625	άνεχ. Μοντεβίδεο 17 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοοίαννα»	57	12558	άνεχ. Νέαν 'Ορκην 24 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαροελόζο»	59	24716	εις Γένοβαν από 14 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Μαργκερένσια»	46	2957	διπλος Παναμά 15 Μαρτ. διά Τόκιο
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΔΕΜΟΣ	έτ. «Είρηνη»	61	13515	άνεχ. Τζέντα 10 Μαρτ. διά Μπερμπέρα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Η.	έτ. «Στίλια»	47	6735	άνεχ. Αμέρεραν 18 Μαρτ. διά Θιλαδέλφειαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλεντινιάνα»	61	10952	άνεχ. Γιοκοχάμα 2 Μαρτ. διά Χοινκάγκ
ΑΝΤΟΝΥ	έτ. «Άντωνυ»	59	6859	διπλος Παναμά 6 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΟΥΡΟΡΑ II	έτ. «Σωτηράς»	68	15353	άνεχ. Αγαδίρ 21 Μαρτ. διά Ντουάλα
ΑΠΑΡΚΤΙΑΣ	έτ. «Σέρπταν»	58	5058	άνεχ. Ταρόλεστων 14 Μαρτ. διά Μπρίτζπορτ
ΑΠΗΛΙΟΤΗΣ	έτ. «Σέρπταν»	59	5052	διπλος Γιβραλτάρ 15 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Απόλλων»	70	18662	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝ ΙΧ (δ.)	έτ. «Εριέττα»	57	22479	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 17 Μαρτ. διά Κασσιούνγκ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργκράτεν»	61	11127	διπλος Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. διά Μη. "Αύρες
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Αφρομάρ»	54	7325	έφθ. Καρράρα 9 Μαρτ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Λουναρ»	49	1502	έφθ. Ναχότα 26 Φεβρ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	έτ. «Παρνές»	67	16210	έφθ. Ντάρ έσ Σαλαμ 9 Μαρτ.
ΑΡΑΜΙΣ	έτ. «Αραμίς»	70	10006	άνεχ. Μπερνόπορτ 26 Φεβρ.
ΑΡΑΝ	έτ. «Αράνη»	70	9870	διπλος Εθέρνταιη 4 Μαρτ.
ΑΡΓΕΣΤΗΣ	έτ. «Σέρπταν»	58	5067	έφθ. Ικίκ 21 Μαρτ.
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Ετόλικα»	56	8823	έφθ. Γιοκοχάμαν 16 Μαρτ.
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Οσεανφάριγκ»	61	13553	έφθ. Σπάτη 22 Μαρτ.
ΑΡΓΟΣ	έτ. «Αργος»	69	10006	άνεχ. Αμέρεραν 15 Μαρτ. διά Καμσάρ
ΑΡΓΡΩ	έτ. «Άργυρο»	64	2763	άνεχ. Τανγκόν Μαΐ 1 Μαρτ. διά Καντώνα
ΑΡΔΑΣ	έτ. «Άρδας»	69	3654	άνεχ. Ντακάρ 16 Μαρτ. διά Πειραιά
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	έτ. «Εμπέντο»	62	12038	έφθ. Γιουροπόρτ 24 Μαρτ.
ΑΡΗΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11897	έφθ. Αλεξανδρειαν 19 Μαρτ.
ΑΡΗΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Σομπεράνο»	56	8753	άνεχ. Ντάρ έσ Σαλαμ 9 Μαρτ.
ΑΡΗΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «Άλμα»	71	11721	άνεχ. Σιμίου 21 Μαρτ. δι' Οζάκαν
ΑΡΗΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Καστελάτουν»	46	7783	διπλος Παναμά 29 Φεβρ. διά Ναγκόγια
ΑΡΗΣΤΑΝΑΣ	έτ. «Μεντόμιο»	58	10226	έφθ. Κουνταλόρε 7 Μαρτ.
ΑΡΗΣΤΑΝΑΡΟΣ	έτ. «Ιμπέριο Τρανοπασίφ.»	72	12000	διπλος Παναμά 20 Μαρτ. διά Λύμπεκ
ΑΡΗΣΤΑΡΧΟΣ	έτ. «Πλανφόλ»	72	11722	άνεχ. Θεούτα 12 Μαρτ. διά Μη. "Αύρες
ΑΡΗΣΤΑΡΧΟΣ	έτ. «Πλινδος»	68	10009	άνεχ. Μιλάζη 17 Μαρτ. διά Τής
ΑΡΗΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μίνιας»	45	8422	άνεχ. Σιμίου 21 Μαρτ. δι' Οζάκαν
ΑΡΗΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ	έτ. «Εξόρμηταις»	57	6452	διπλος Παναμά 29 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΑΡΗΣΤΕΥΣ	έτ. «Πινδαρος»	69	10009	έφθ. Μπωάστ 22 Μαρτ.
ΑΡΗΣΤΙΑΣ	έτ. «Φούμεντο»	58	8805	διπλος Παναμά 15 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΗΣΤΙΑΛΟΣ	έτ. «Μαριντόλοι»	56	9894	άνεχ. Ρίο Τανέιρο 16 Μαρτ. διά Γενόβια
ΑΡΗΣΤΟΒΟΥΛΟΣ	έτ. «Πανσουρένα»	56	8920	διπλος Γιβραλτάρ 16 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΑΡΗΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	έτ. «Μαρνουσεύστρο»	60	8583	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 9 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΑΡΗΣΤΟΓΕΝΗΣ	έτ. «Μαρνουσεύστρο»	47	6780	έφθ. Ρόττερνταν 23 Μαρτ.
ΑΡΗΣΤΟΔΗΜΟΣ	έτ. «Κόργας Τρανοπασίφ.	71	11722	άνεχ. Βανκούθερ 18 Μαρτ. διά Χοντάγκουα
ΑΡΗΣΤΟΚΑΙΔΗΣ	έτ. «Λύρενς»	45	7351	έφθ. Σέτε 17 Μαρτ.
ΑΡΗΣΤΟΚΑΛΗΣ	έτ. «Άστρο Μαρίνη»	60	10710	διπλος Παναμά 12 Μαρτ. διά Μπαγκόδυκ
ΑΡΗΣΤΟΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Νάδεες Τρανοδέεαν»	59	8814	άνεχ. Μασσαλίαν 23 Μαρτ. διά Πειραιά
ΑΡΗΣΤΟΝ	έτ. «Μαριδάτην»	59	10613	άνεχ. Βανκούθερ 23 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΗΣΤΟΝΙΚΟΣ	έτ. «Ομηρος»	56	10182	όργει εις Πειραιά από 7 'Οκτ.
ΑΡΗΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Συμβολο»	58	7671	άνεχ. Μπέρι 21 Μαρτ.
ΑΡΗΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Προσπάθεια»	69	24599	άνεχ. Βανκούθερ 13 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΡΗΣΤΟΦΙΟΙΣ	Φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	άνεχ. Τοιβιταθέικα 18 Μαρτ. διά Γενόβια
ΑΡΗΣΤΟΦΟΙΗΣ	έτ. «Οσεάνια Γαλάτε»	57	10503	εις θεσιν 26.00 N. - 10.34 A 14 Μαρτ.
ΑΡΜΑ	έτ. «Οσεάνικα Σέντραλ»	57	10505	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 25 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Άρμα»	58	9364	άνεχ. Μπαγκόδυκ 15 Μαρτ. διά Γουαμπίδα
ΑΡΟΣ	έτ. «Αρμονία»	61	9443	άνεχ. Μπαγκόδυκ 15 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΑΡΤΑ	έτ. «Σηγουαίνης»	48	3783	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 10 Μαρτ. διά Τιεντούιν
ΑΡΤΕΜΙΔΑ 2	έτ. «Ντόρικα»	55	1875	άνεχ. Ντώρμπαν 20 Μαρτ. διά Γουαμπόα
ΑΡΤΕΜΙΔΑ 2	έτ. «Ντόρικα»	58	9603	άνεχ. Ντώρμπαν 20 Μαρτ. διά Γουαμπόα

ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Εσπέρια»	62	15781	διπλόθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	έτ. «Αρτεμία»	50	8893	άργει εις Μπέρρες από 7 Δεκ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Σπάνμελ»	49	1564	διπλόθε Κων) πολιν 11 Μαρτ. διά Βάρναν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Αρχαγγελ»	63	15929	άνεκ. Μομούγκασ 29 Μαρτ. διά 'Ιαπωνιαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Ούσιτ Σπή»	53	1552	διπλόθε Κων) πολιν 22 Μαρτ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Άσωματοι»	60	10142	άνεκ. Κούς Μπαι 19 Μαρτ. διά Βηρυττόν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Ατλαντίς»	59	9013	άνεκ. Αμαγκασάκι 15 Μαρτ. διά Ναχότκα
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Ολυμπος»	66	16142	άνεκ. Αύγουσταν 19 Φεβρ. διά συν. Αύστραλιαν
ΑΡΧΟΝΤΑΣ	έτ. «Ζεπαγκους»	68	25755	άνεκ. Πόρτ Ελλαζμπεθ 24 Μαρτ. διά Δουνκέρκην
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μικτόν)	έτ. «Ντιμάντε»	72	42200	εις Σπαλάτον ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Αστροβαλέτωρ»	51	1991	εις Κορούνα από 3 Φεβρ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Αντζελιχαπλ»	51	7594	άργει εις Πειραιά από 26 'Ιουλ.
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πλανορίμπιτς»	50	7657	άργει εις Πειραιά από 10 Μαρτ. 1971
ΑΡΧΩΝ ΧΕΡΟΥΒΕΙΜ	έτ. «Σανχερούσειμ»	54	5605	άργει εις Πειραιά από 14 'Ιουλ.
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Αρμουρν»	56	10542	άνεκ. Ντώρμπαν 10 Μαρτ. διά Βομβάν
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	έτ. «Αλάντζε»	48	2577	έφθ. Κολομπο 20 Μαρτ.
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Αρμέλλ»	53	4787	ύπο παραλίθην
ΑΣΠΙΔΟΣ	έτ. «Ασπιδοφόρος»	60	11128	άνεκ. Μπρούναμπουτελ 15 Μαρτ. διά Μουρμάνακ
ΑΣΣΙΟΣ	έτ. «Φιαντόρα»	59	9999	άνεκ. Κορινθία 11 Μαρτ. διά Μπουεναβεντούρα
ΑΣΤΕΡΙ	έτ. «Ντρικι»	63	13461	άνεκ. Λά Γκουάρα 19 Μαρτ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΣΤΡΩΝ	έτ. «Αφρομάρ»	65	6200	διπλόθε Παναμά 18 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Αστρον»	52	1939	άνεκ. Καζαμπλάκιαν 14 Μαρτ. διά 'Ιαπωνιαν
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Ατρόμπτος»	60	3890	άνεκ. Αμδούργον 21 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	έτ. «Αλόννη»	56	6156	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 5 Φεβρ. διά Σαγκάπην
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Σηγουαΐνης»	55	1916	άνεκ. Πειραιά 20 Μαρτ. διά Σεύση
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Αλφα»	72	11000	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 12 Μαρτ. διά 'Ιαπωνιαν
ΑΤΖΙΛΙΤΥ	έτ. «Αφρομάρ»	66	6235	άνεκ. Μέζι 21 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΦ	έτ. «Ατζίλιτη»	49	4641	έφθ. Βαλαρού 14 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Βλαμανί»	55	1941	διπλόθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Πουάντ Νουάρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ (δίνερ)	έτ. «Στάρη»	63	15921	έφθ. Γιοκοχάμα 20 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	έτ. «Σόλον Ναθ.»	44	18920	άνεκ. Νασσάδον 24 Μαρτ. (κρουαζιέρα)
ΑΤΑΛΑΣ	έτ. «Ελληνικός Πλούτος»	70	9426	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 17 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Άναξη»	58	9724	άνεκ. Μήρρορου 24 Μαρτ. διά Σουάντον
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Ατρωτος»	53	13675	άργει εις Πειραιά από 2 'Ιουλ.
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Λάιμπ Τρανσατλ.»	60	29741	άνεκ. Λειζερας 13 Μαρτ. διά Μπαντάρ Μαχαρά
ΑΤΤΙΚΟΝ	έτ. «Μιοκόλη»	72	9300	άνεκ. Νασσάδον 17 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΤΥΣ (δ.)	έτ. «Εύροσιπηγκ»	53	6160	έφθ. Γδυνία 8 Μαρτ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Μαργκουαρντιά»	53	12305	εις Πούλο Μπούκον από 10 Δεκ.
ΑΦΟΒΟΣ	έτ. «Σηγουαΐνης»	54	1755	έφθ. Κων) πολιν 24 Μαρτ.
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Αφοδος»	68	35477	έφθ. 'Οζάκαν 19 Μαρτ.
ΑΦΡΙΚΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Σανμάρρη»	41	4879	έφθ. 'Απαπα(Αλάγκος 23 Μαρτ.
ΑΦΡΟ	έτ. «Τελομάρη»	37	5613	έφθ. Λίμπρεθι 25 Φεβρ.
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Σάνλαντη»	53	3327	έφθ. Αμδούργον 25 Μαρτ.
ΑΧΑΪΚΑ ΣΤΑΡ	έτ. «Σέντωρη»	49	2036	εις Ηεσσεγιακάς μεταφοράς
ΑΧΙΛΛΕΣ (δ.)	έτ. «Μάλοιμη»	49	2755	Ιδε: «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β.» σημαία Κύπρου
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ. «Μανονίτεντη»	56	30500	άνεκ. Χάλιφας 15 Μαρτ. διά Κεμπέκ
ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Πιλεύες»	65	21508	άνεκ. Ρόττερνταμ 18 Μαρτ. διά Κόλπον ΗΠΑ
ΒΑΛΜΑΣ	έτ. «Αστρο Μαντάντε»	60	29967	έφθ. Ντώρμπαν 24 Μαρτ.
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	έτ. «Λανάντον»	41	5295	άργει εις Πειραιά από 12 'Οκτ.
ΒΑΣΙΑ	N. Βαρδινογιάννης	56	20022	άνεκ. Μένος Άχμαντη 20 Φεβρ. διά Κεελάγκ
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	έτ. «Τούστα»	56	4053	άνεκ. Χιούστον 21 Μαρτ. διά 'Αλγέριον
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Κομέριαλ Μαριτάμη»	54	8603	διπλόθε Παναμά 10 Μαρτ. διά Βάρναν
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Γκόλφο Άζούλη»	62	10741	άργει εις Σύρον από 11 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Μάγιας»	43	5331	άνεκ. Ντώρμπαν 7 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΒΑΣΙΛΑΝΝΑ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Γραίτασια»	65	40043	άνεκ. Ράς Τανόύρα 7 Μαρτ. διά Καλούντηποργκ
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΑΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	έτ. «Τρασσοσάνικη»	56	21716	άργει εις Ρίθερ Ντάρτ από 22 Σεπτ.
ΒΕΛΜΠΑ	έτ. «Θεμιστοκλῆς»	27	16435	άνεκ. Τενερίφην 17 Μαρτ.
ΒΕΝΟΙΣΙΚΙΜΗ	έτ. «Βέλμπα»	47	1998	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΡΓΩ (μικτόν)	έτ. «Βενθίσιοκιμπ»	72	16606	άνεκ. Βανκούμπερ 7 Μαρτ. διά Μανιλαν
ΒΕΡΟΙΝΟΝ	έτ. «Πριμούλα»	72	57100	εις Τουρουμύ ύπο συμπλήρωσιν
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΚΕΙΤΟΡ	Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	45	1892	άργει εις Πειραιά από 14 Αύγ.
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	έτ. «Βίκμαρ Ναδιγκ.»	48	4149	άνεκ. Νουακότ 11 Μαρτ. διά Κόνακρου
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	έτ. «Άστρο Μαεστρο»	58	13186	έφθ. Κέρυτον 24 Μαρτ.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.	έτ. «Άρουρη»	57	3952	έφθ. Πειραιά 18 Μαρτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	έτ. «Ρέα»	58	8510	έφθ. Ρουέν 15 Μαρτ.
ΒΙΡΜΑ	έτ. «Ναυαρίνον»	49	2334	άνεκ. Θέσατα 23 Μαρτ. διά 'Αλγέριον
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Βιρτζίνια ΚΜΕΘ»	54	8251	άνεκ. Πουάντ Νουάρ 15 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΒΡΕΤΑΝΙΣ (ύπερωκ.)	έτ. «Άστρο Ασσάντε»	54	6229	άνεκ. Βηρυττον 24 Μαρτ. διά 'Αλεξανδρειαν
ΒΡΟΥΛΙΔΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεκ. Κέιπ Τάουν 18 Μαρτ. διά Σίδενεύ
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	έτ. «Ειτζας Ναδιγκ.»	32	18254	άνεκ. Καλκούταν 23 Μαρτ. διά 'Αμαγκασάκι
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	έτ. «Δημητρα»	56	8414	έφθ. Γδυνία 17 Μαρτ.
ΓΑΛΑΤΑ	έτ. «Μποτάπα»	61	18588	έφθ. Αντιγκουα 16 Μαρτ.
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Πόδαρ»	37	2159	άνεκ. Λάς Πάλμας 9 Μαρτ. διά 'Ακαμπα
ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.)	έτ. «Γαλινη»	60	10186	έφθ. 'Ειλάτ 18 Μαρτ.
ΓΕΡΑΝΙΑ	έτ. «Γαύριον»	53	13649	άνεκ. Σαιντ Μιχαέλς 1 Μαρτ. διά Μπράιτον (Τριν.)
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. «Γαλινη»	56	6424	άνεκ. Γκληόγη 15 Μαρτ. διά Τζέντα
ΓΕΡΟΣ (δ.)	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	2016	άνεκ. Λονδίνον 25 Μαρτ. διά Κων) πολιν
ΓΕΩΦΡΗΣ ΠΡΩΗΣ	έτ. «Μάρφου»	56	20776	έφθ. Πειραιά 7 Φεβρ. (επισκευαί)
ΓΕΩΓΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κ.Α.Μ.Α.»	67	15414	άνεκ. Κομώ Μπαι 20 Μαρτ.
ΓΕΩΓΡΙΟΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	έτ. «Φλόρθικη»	60	23451	άνεκ. Ριγιέκαν 22 Μαρτ. διά Μονφαλκόνε
ΓΕΩΓΡΙΟΣ Β. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	έτ. «Άθες Μαρία»	62	16765	άνεκ. Αμπιτζάν 7 Μαρτ. διά 'Απαπα(Αλάγκος
ΓΕΩΓΡΙΟΣ Μ. (δ.)	N. I. Βαρδινογιάννης	61	18796	έφθ. Πόρτ Χέντλαντ 12 Μαρτ.
ΓΕΩΓΡΙΟΣ Μ. II (δ.)	έτ. «Μίνωας»	48	10928	άνεκ. Τζιμπούτι 16 'Ιαν. διά Ράς Γκαριμπ
ΓΕΩΓΡΙΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ	έτ. «Κ.Α.Μ.Α.»	58	16605	διπλόθε Κων) πολιν 23 Μαρτ.
ΓΕΩΓΡΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	έτ. «Κρετα»	39	2958	έφθ. Νέαν Υόρκην 20 Μαρτ.
ΓΕΩΓΡΙΟΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Άλμαζόρη»	70	10006	άνεκ. Αμπιτζάν 11 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΓΕΩΓΡΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	έτ. «Αιτζίαν»	70	18634	έφθ. Οκάκαν 21 Μαρτ.
ΓΕΩΓΡΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Σπτάντη»	69	10006	έφθ. Κολούμπια πίθερ 23 Μαρτ.
ΓΕΩΓΡΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	έτ. «Άλμπα»	70	19162	έφθ. Γιοκοκάμαν 19 Μαρτ.
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	Στρ. «Ανδρεάδης»	43	7176	άνεκ. Μορμούγκα 15 Μαρτ. διά Ιαπωνιαν
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Κρέτα»	57	12729	άργει εις Πειραιά από 10 'Ιαν. 1971
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	έτ. «Κοκνουίστα»	60	41982	έφθ. Αιμέρον 4 Μαρτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Μαρλινέα»	58	2875	άνεκ. Πειραιά 23 Μαρτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	έτ. «Χουμίντας»	63	11194	άνεκ. Τεργεστόν 21 Μαρτ. διά Καράτοι
ΓΙΑΝΝΗΣ Σ. Δ.	έτ. «Τέξ - κόκλη»	52	6033	έφθ. Μπιζέρτα 20 Μαρτ.
ΓΙΟΥΚΑΤΑΝ	έτ. «Πεντάς»	65	21374	άνεκ. Μπιζέρτα 20 Μαρτ.
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	έτ. «Αχιλ. Χαλκούπος»	65	28945	άνεκ. Νεάν Υόρκην 3 Φεβρ. διά Κένυα
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Γιούνιτυ»	71	9508	εις Σπετζια από 29 Δεκ. (επισκευαί)
ΓΙΟΥΡΟΝΤΩΝ	έτ. «Αστούριας»	52	8129	άνεκ. Μπέλεμ 20 Μαρτ.
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ	έτ. «Γιουρούσιν»	56	4048	άνεκ. Μαυρίκιον 17 Μαρτ. διά Χάθρην
ΓΚΑΛΑΤΑ	έτ. «Παλόμα»	50	6057	διπλόθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά 'Αμδούργον
ΓΚΑΛΑΣΥ	έτ. «Τρανσόμαρη»	52	2676	έφθ. Α' Άσαμπ 14 Μαρτ.
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άλχαδιο»	45	3312	άνεκ. Ιμπριγκα 18 Μαρτ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΓΚΕΦΟ Ε. (δ.)	έτ. «Ρεϊνάτε»	61	28917	διπλόθε Κων) πολιν 11 Μαρτ.
ΓΚΙΚΑΣ	έτ. «Ελιξ»	55	10999	έφθ. Α' Αιτζάν 19 Μαρτ.
ΓΚΙΜΠΛΕ (δ.)	έτ. «Βογανάτος»	48	2358	έφθ. Γιουροπόρτ 26 Μαρτ.
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γκίμπλε»	54	12968	έφθ. Μπαγκάκη 15 Μαρτ.
ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Εύη»	60	8150	άνεκ. Ταμπα 19 Μαρτ. διά Ντουάλα
ΓΚΟΛΛ ΚΟΙΝ	έτ. «Άντζελικη»	52	2077	διπλόθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διά Χάρυκ 'Αιλαντ
ΓΚΟΛΛ ΚΟΙΝ	έτ. «Γκόλντ Κοΐν»	52	1957	άνεκ. Ταμπα 19 Μαρτ. διά Ντουάλα
ΓΚΟΛΛ ΗΓΚΛ (δ.)	έτ. «Σαιν Κρουά»	71	65347	διπλόθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διά Γουνίτυ 'Αιλαντ
	έτ. «Πετρομάρη»	56	21049	άνεκ. Ταμπα 19 Μαρτ. διά Γουνίτυ 'Αιλαντ

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	έτ. «Γκόλντεν Εύαγγελίστρια»	71	12951	άνεκ. Καλλάδο 9 Μαρτ. διά Λάς Βεντάνας
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	έτ. «Γκόλντεν Κρός»	68	11148	άνεκ. Σπάττα 8 Μαρτ. διά Ακαπούλκο
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΝΣ	έτ. «Γκόλντεν Λάνς»	69	11148	άνεκ. Μινιάκο 8 Μαρτ. διά Τακόμα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΦΡΝΤ	έτ. «Γκόλντεν Εύαγγελίστρια»	71	12950	άνεκ. Πόστ όφ Σπαιν 19 Μαρτ. διά Σάντος
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	έτ. «Γκόλντεν Σπήρ»	72	12950	άνεκ. Σ'μιζου 16 Μαρτ. διά Ανάτραλιαν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	έτ. «Γκόλντεν Άγιογαλού»	72	12950	άνεκ. Σιμίζου 22 Φεβρ. διά Φιλιππίνες
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΛΙΣ	έτ. «Γκόλντεν Φλίς»	69	11148	έφθ. Παναμά 5 Μαρτ. διά Βαλπαράιζο
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Φράνγκικουτζ»	49	2641	άνεκ. Μπόναγκαρ 18 Μαρτ. διά Μπεντί
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	έτ. «Κρίνα»	57	2885	άνεκ. Τενερίφην 24 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Ολινάρεσ»	57	9132	έφθ. Τοάρεστων 22 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ	έτ. «Λιττά Μπήρ»	63	15373	άνεκ. Βανκούβερ 2 Μαρτ. διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΓΙΜ	έτ. «Ρόμπλο ντέ Όρο»	62	15389	άνεκ. Ταραγκόνα 21 Μαρτ. διά Θέουτα
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	έτ. «Γκραντόν»	66	10961	έφθ. Βομπάν 16 Μαρτ.
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	Ίω. Λάτσης	52	11580	διπλής Κνυ) πολιν 21 Μαρτ.
ΓΚΡΕΓΓΙΣ Λ.	έτ. «Ελούπερες»	71	16306	έφθ. Μπαντάρ Σαπούρο 9 Μαρτ.
ΓΚΡΕΜΠΕΡΣΤΡΟΥΜ	έτ. «Ντέ Σότα»	71	3646	άνεκ. Ντρόμπρουν 8 Μαρτ. διά Καζαμπλάνκα
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	έτ. «Κανλόκαρ»	58	10139	άνεκ. Σίδενεν 23 Μαρτ. διά Αδελαΐδα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	έτ. «Οπαλ»	68	22531	άνεκ. Μόζι 12 Μαρτ. διά Νιούκαστλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	έτ. «Ονυξ»	68	26366	διπλής Γιβραλτάρ 19 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηρών»	61	15979	άνεκ. Οκκαμ Νές 16 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΩΛΤΕΡ	έτ. «Σουνίσπι»	54	4389	έφθ. Ρόττερνταν 26 Μαρτ.
ΓΡΑΒΙΑ	έτ. «Γραβία»	51	2133	έφθ. Αλεξανδρειαν 23 Μαρτ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7227	άνεκ. Ριγιέκαν 20 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΔΑΜΩΝ (δ.)	έτ. «Άρμπα»	55	11307	άργει εις Πειραιᾶ ἀπό 14 Ιουν.
ΔΑΝΑΗ ΙV	Πηγή «Αλεξάτου»	46	1831	άργει εις Πειραιᾶ ἀπό 10 Δεκ.
ΔΑΝΑΟΣ	έτ. «Δαναός»	39	4569	άνεκ. Λάς Πάλμας 16 Φεβρ. διά Κέιπ Τάουν
ΔΑΝΑΟΣ	Πηγή «Αλεξάτου»	43	1845	έφθ. Πειραιά 18 Μαρτ.
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Δελφοί Πριμέρα»	48	1553	άνεκ. Βενετίαν 20 Μαρτ. διά Αγ. Νικόλαον
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιολία»	59	9312	έφθ. Ρόττερνταν 26 Μαρτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γκούλιβερ»	71	9085	έφθ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 21 Μαρτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.	έτ. «Δεσποίνα Α.»	35	3724	άνεκ. Αύγουστον 18 Μαρτ. διά Καζαμπλάνκα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	έτ. «Αστέρια»	54	8712	άνεκ. Γιβραλτάρ 21 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΔΕΥΤΕΡΟΝ	έτ. «Μανούπουλου»	37	4989	άνεκ. Ακαμπια 19 Φεβρ. διά Νταμάρι
ΔΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	«Σίπηπικ Ντεβέλοπμεντ»	63	16417	άνεκ. Τοκουγιάμα 20 Μαρτ.
ΔΗΑΙΑΝ ΛΗΤΩ (δ.)	«Σίπηπικ Ντεβέλοπμεντ»	64	16417	άνεκ. Ράς Τανούρα 15 Μαρτ.
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	«Σίπηπικ Ντεβέλοπμεντ»	61	16417	άνεκ. Αλεξανδρειαν 25 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΔΗΜΗΤΡΑ	έτ. «Σάντος»	58	9325	άνεκ. Σάντος 15 Μαρτ. διά Λιοσαδώνα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Λαν Μάλ»	53	2379	άνεκ. Αμδέρσον 26 Μαρτ. διά Καράτοι
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Θηθιαί»	58	8636	έφθ. Ρόττερνταν 23 Μαρτ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ - ΓΙΩΡΓΟΣ	έτ. «Ερμιόνη»	55	5397	άνεκ. Δουνικέρκην 18 Μαρτ. διά Ρέδον
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	έτ. «Αράποκο»	56	3369	έφθ. Ντακάρ 17 Μαρτ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	έτ. «Ντιμάκο»	49	3676	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδις 24 Μαρτ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Φιργούνινες»	55	3534	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 3 Μαρτ. διά Κόνακρυ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Θεοπατάρων»	56	8782	έφθ. Βανκούβερ 22 Μαρτ. διά Κόνακρυ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Μινέρβα»	44	13486	έφθ. Αμδύρογον 24 Μαρτ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	63	10523	άνεκ. Αμδύρογον 24 Μαρτ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Τρανομεντιτεράνεαν»	51	6895	άργει εις Πειραιᾶ ἀπό 30 Ιαν.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Κολόν»	49	3948	διπλής Κνυ) πολιν 13 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Δημητρός»	36	4997	άργει εις Πειραιᾶ ἀπό 11 Φεβρ.
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Μαρμπιάνες»	52	8790	έφθ. Ντακάρ 3 Μαρτ.
ΔΗΜΟΣ	έτ. «Δῆμος»	54	4486	άργει εις Πειραιᾶ ἀπό 29 Απρ. 1971
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	έτ. «Κρήνηστοσουν»	71	10007	άνεκ. Καλλάδο 20 Μαρτ. διά Κορίντο
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	N. Βαρδινογιάννης	58	16277	έφθ. Χάμπτον ρόδις 22 Μαρτ.
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	έτ. «Διάκαν»	59	4218	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 20 Φεβρ. διά Καμαράρ
ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ. «Διάκαν Προγκρές»	58	4226	άνεκ. Αμπιτζάν 17 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	έφθ. Τζέντα 22 Μαρτ.
ΔΙΑΣΑ	έτ. «Δίασις»	71	16606	άνεκ. Βανκούβερ 2 Μαρτ. διά Κίναν
ΔΙΟΥΝΙΣΗΣ	έτ. «Πάιονηρ»	50	1515	έφθ. Πειραιά 21 Μαρτ.
ΔΙΡΟΥΣ II	έτ. «Άστρο Ντικόδο»	59	7801	άργει εις Πειραιᾶ ἀπό 5 Απρ. 1971
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Παρίνγα»	57	9722	έφθ. Χαλκίδα 19 Μαρτ.
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	έτ. «Ντόλφιν»	72	19162	διπλής Παναμά 18 Μαρτ. διά Γαλλιάν
ΔΡΑΚΩΝ	έτ. «Καναντέρα»	56	6534	ύπο παραλαθήν
ΔΡΥΜΑΚΟΣ	έτ. «Μαϊανδρού»	55	6190	έφθ. Πειραιά 14 Μαρτ.
ΔΡΥΣ	έτ. «Δρύς»	63	22211	άνεκ. Νέαν Όρλεάνην 13 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΔΥΡΟΣ	έτ. «Δυρός»	46	2271	έφθ. Τοιβαδέκια 19 Μαρτ.
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	έτ. «Διόνυσος»	54	11313	άνεκ. Δάρκαν 21 Μαρτ. διά Μπάνιας
ΔΩΡΟΣ	έτ. «Μαροίμα»	49	4727	άνεκ. Ντώρμπαν 19 Μαρτ. διά Βρέμην
Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ (δ.)	έτ. «Εθμίτς Τάνκερς»	60	25057	άνεκ. Νέαν Ύόρκην 23 Μαρτ. διά Αρούμπα
ΕΒΗ	έτ. «Ηγκλα»	70	10006	άνεκ. Βανκούβερ 18 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΕΒΗ Γ. ΤΣΙΜΠΗΑΝ	έτ. «Ιντερκοντινέντολ»	58	8150	έφθ. Κοταζάκαλκος 20 Μαρτ.
ΕΒΡΟΣ I.	έτ. «Εβρος Ι»	70	3654	άνεκ. Τανγκάνικ Μανί 24 Φεβρ. διά Καντώνα
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Άστρο Καστελλάνο»	56	9041	άνεκ. Πειραιά 11 Μαρτ. διά Θεο) νίκνην
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	έτ. «Σάντος Ειρήνη»	58	8005	άνεκ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 7 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΔΑ	έτ. «Λακωνίκη»	48	3269	έφθ. Τακόμα 4 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Καρνέσιον»	54	7835	άνεκ. Βανκούβερ 25 Φεβρ. διά Κίναν
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Αλμπιον»	63	14203	άργει εις Σύρον ἀπό 10 Δεκ. (έπιοκευα)
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Μαρμαντάτο»	52	4423	έφθ. Στεττίνιον 19 Μαρτ.
ΕΚΤΩΡ	E. Σαράκης κ.λ.π.	70	16258	άργει εις Πειραιᾶ ἀπό 27 Φεβρ. 1971
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Κωσταγιάννια»	50	2643	έφθ. Τρίπολιν (Λιθάνιο) 20 Μαρτ.
ΕΛΕΝΑ (δ.)	έτ. «Άριες»	44	2524	άνεκ. Χάθρην 21 Φεβρ. διά Περικόνι Κόλπουν
ΕΛΕΝΑ ..	έτ. «Στανίπα»	44	5202	έφθ. Ντακάρ 11 Φεβρ.
ΕΛΕΝΑ ..	έτ. «Γιουνάιτεντ Σ.Ε.»	63	1196	έφθ. Απαπα) λάγκος 24 Μαρτ.
ΕΛΕΝΑ Μ.	έτ. «Χρυσόλενεα»	58	5729	έφθ. Απαπα) λάγκος 24 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Βιοτά Ριος»	52	12239	άργει εις Πειραιᾶ ἀπό 7 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ ..	έτ. «Ανδρια»	48	8420	εις Δάντοις ἀπό 27 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Εύοινος»	58	2739	έφθ. Πειραιά 14 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ ..	έτ. «Αλάντες»	47	2577	άνεκ. Γκάλλε 29 Φεβρ. διά Κίναν
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	Nik. Βαρδινογιάννης	58	12680	έφθ. Βαλτιμόρην 23 Νοεμ.
ΕΛΕΝΗ Η. Φ.	έτ. «Φράγκα»	63	9858	έφθ. Λονδίνον 24 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνωα»	49	11389	διπλής Κων) πολιν 23 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ Μ.	έτ. «Ελενμαρί»	58	8523	έφθ. Μασσαλίων 20 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ Τ.	έτ. «Έλετο»	60	4294	έφθ. Είλατ 16 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ Τ.	έτ. «Τόσνελ»	46	1588	άνεκ. Αύγουστον 17 Μαρτ. διά Απαπα) λάγκος
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μαρλίνεας»	54	8886	εις Πειραιᾶ ἀπό 18 Ιαν. (έπιοκευα)
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	ΗΛ. Τομπούλη	29	2581	έφθ. Αστόντον 4 Μαρτ.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΤΡΙΑ	έτ. «Αιρτζίαν»	67	11429	ύπο παραλαθήν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	έτ. «Εύπτωτο»	49	4605	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 20 Μαρτ. διά Βαλτιμόρου
ΕΛΙΤΑ ..	έτ. «Μαρτρόπολι»	64	4701	άνεκ. Τόκιο 20 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΛΛΑΣ ..	έτ. «Τρανσπασιθικού	56	4380	έφθ. Πειραιά 20 Μαρτ. διά Κίναν
ΕΛΛΑΣ IN ΕΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Αλάντες»	48	2548	άνεκ. Κολόμπο 20 Μαρτ. διά Κίναν
ΕΛΛΑΣΙΚ ΑΓΓΝΗΑΛ	έτ. «Ετερνίτου»	70	18734	άνεκ. Νέαν Όρλεάνην 16 Μαρτ. διά Ο' Οσπαδόν
ΕΛΛΑΝΙΚ ΛΑΚΥΩΝ	έτ. «Ελληνικήν» Α.Ε.	72	9070	εις Σκαραμαγκά ύπο συμπλήρωσιν
ΕΛΛΑΝΙΚ ΓΟΥΑΙΒ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	43	7989	έφθ. Μπείρα 23 Μαρτ.
ΕΛΛΑΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	71	10328	άνεκ. Τζέντα 22 Μαρτ. διά Ακαμπα
ΕΛΛΑΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	72	9070	εις Σκαραμαγκά ύπο συμπλήρωσιν
ΕΛΛΑΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	έτ. «Τρανσπασιθικ & Γιουνιβ.	66	6666	άνεκ. Μομπάσα 22 Μαρτ. διά Σακάτα
ΕΛΛΑΝΙΚ ΜΕΝΤ	έτ. «Άστρο Φίρμε»	60	7297	άνεκ. Σαδάνναν 24 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΑΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	έτ. «Τρανσπασιθικ & Βιονινή	54	8121	άνεκ. Πειραιά 20 Μαρτ. διά Βόλον
ΕΛΛΑΝΙΚ ΝΤΟΛΘΙΝ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	60	7297	άνεκ. Νέαν Ύόρκην 24 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΑΝΙΚ ΠΑΤΩΝΗΡ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	διπλής Τιβραλτάρ 14 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΑΝ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	62	6659	έφθ. Καλκούτταν 17 Μαρτ.
ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΑΝΜΠΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	72	11203	άνεκ. Νέαν Όρλεάνην 23 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	72	11200	έφθ. Ντώρμπαν 22 Μαρτ. διά Τουρκού ύπο συμπλήρωσιν

ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΠΛΑΝΤΑΡ	59	9550	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 24 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	9075	έφθ. Βιρυττών 25 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9075	έφθ. "Ηστ Λόντον 25 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΤΣΑΡΜ	44	7989	έφθ. Ντώρμπαν 22 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΝΟ	72	10300	εἰς Τουρκοί υπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 Μαρτ. διὰ Μπράουνσδιλ
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	57	7068	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 20 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	39	6281	έφθ. Τεργεστην 15 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	44	7229	άργει εἰς Πειραιά ἀπὸ 11 'Ιαν.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	56	7510	άνεκ. Μπάραν 25 Μαρτ. διὰ Κουδαΐτ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	56	7510	άνεκ. Ταματές 16 Μαρτ. διὰ Τζέντα
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΥΠΕΡΦΩΑΝΕΙΑ	71	11201	άνεκ. Κέιπ Τάουν 3 Μαρτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	57	7063	άνεκ. Καλκούταν 16 Μαρτ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνη
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	71	10328	άργει εἰς Πειραιά ἀπὸ 18 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	43	7200	έφθ. Σαουθάμπτον 26 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΣ (άνερ)	32	18564	άνεκ. Θέστα 23 Μαρτ. διὰ Ντουάλα
ΕΛΟΝΑ	25	4011	έφθ. Κούς Μπαιν 12 Μαρτ.
ΕΛΠΙΔΑ	46	3472	έφθ. Πλότος 16 Μαρτ.
ΕΛΠΙΣ	71	10006	εἰς Κενούσιας μεταφοράς
ΕΛΠΙΣ	54	1585	διῆλθε Γιβραλτάρ 19 Μαρτ. διὰ Δυτ. 'Αφρικήν
ΕΜΕΡΑΝΤ	46	4119	άνεκ. Ντώρμπαν 15 Μαρτ. διὰ Περο. Κόλπον
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ	48	3932	όνεκ. Λά Γκουλέτ 23 Μαρτ. διὰ Βεγγάζην
ΕΜΜΑΝΟΥΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	57	21185	άργει εἰς Πειραιά ἀπὸ 13 Φεβρ.
ΕΜΠΑ	55	2555	άργει εἰς Πειραιά ἀπὸ 24 Μαΐου
ΕΝΟΤΗΣ	54	8146	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 16 Μαρτ. διὰ Ράς Λανούφ
ΕΞΕΤΕΡ	47	1149	άνεκ. Βανκούμερη 23 Μαρτ. διὰ Κίναν
ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτόν)	65	37469	έφθ. Πειραιά 21 Μαρτ.
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	άνεκ. Επέτζα 19 Μαρτ. διὰ Κωνσταντζάν
ΕΡΑΤΕΙΝΗ	53	5690	άνεκ. Ρότερνταν 19 Μαρτ. διὰ Πειραιά
ΕΡΑΤΩ	69	12754	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 Μαρτ.
ΕΡΑΤΩ	66	2999	άνεκ. Γιβραλτάρ 12 Μαρτ. διὰ Μωχαμέντια
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΕΣΗ (δ.)	66	43399	έφθ. Δουνκέρκην 22 Μαρτ.
ΕΡΜΙΟΝΗ	61	8976	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 11 Μαρτ. διὰ Λά Σαλίνα
ΕΡΟΪΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	52	15848	έφθ. Πειραιά 17 Μαρτ.
ΕΣΣΕΡΙΣ (δ.)	58	12168	άνεκ. Κοστζακόλας 20 Μαρτ. διὰ Χιούστον
ΕΤΕΡΝΙΤΥ	55	9718	άνεκ. Σπέτζα 19 Μαρτ. διὰ Κωνσταντζάν
ΕΤΕΣΙΑΝ (δ.)	56	16392	άνεκ. Ρότερνταν 19 Μαρτ. διὰ Πειραιά
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	54	10251	εἰς Ράς Σαντάντ ἀπὸ 4 Αύγ. 1969
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Θ. (δ.)	51	16203	διῆλθε Κωνική πολιν 16 Φεβρ. διὰ Γαλάτοι
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	49	4723	διῆλθε Κωνική πολιν 16 Φεβρ. διὰ Γαλάτοι
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	53	17354	διῆλθε Κωνική πολιν 15 Μαρτ.
ΕΥΤΕΝΙΑ	67	9854	άνεκ. Κείπ Τάουν 15 Μαρτ. διὰ 'Αμβούργον
ΕΥΤΕΝΙΑ Κ.	55	3002	άνεκ. Ντεμέραρα 12 Μαρτ. διὰ Σουδίαν
ΕΥΤΕΝΙΑ Μ.	61	8999	έφθ. Ναγκόγια 6 Μαρτ.
ΕΥΤΕΝΙΑ Σ. ΕΠΙΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 26 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	εἰς Κενούσιας μεταφοράς
ΕΥΕΛΠΙΣ	51	4177	άνεκ. Αμδούργον 25 Μαρτ. διὰ Καζαμπλάνκα
ΣΥΗ Τ. (δ.)	52	10228	άνεκ. Αύγουστουν 17 Μαρτ. δι' 'Ιψιτ
ΕΥΘΑΛΙΑ	57	10371	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 23 Φεβρ. διὰ Ντάϊρεν
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 11 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	50	4734	άνεκ. Αμπιτζάν 17 Μαρτ. διὰ Ντακάρ
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	61	6373	άνεκ. Χόγκι Κόκγ 24 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΤΗΝΗΣ	61	6373	διῆλθε Παναμά 18 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	56	8985	άργει εἰς Πειραιά ἀπὸ 9 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	60	6288	άνεκ. Αμβέρσαν 24 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	60	6288	άνεκ. Γιοκοχάμαν 4 Μαρτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ	59	8643	εἰς Πάλμουθ
ΕΥΡΥΣΘΕΝΗΣ	57	8596	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 24 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΤΑΝ	66	9095	άργει εἰς Πειραιά ἀπὸ 16 Αὔγ.
ΕΥΡΥΤΙΩΝ	60	8643	έφθ. Σλόχαρεν 16 Μαρτ.
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	58	2288	άνεκ. 'Αμβέρσαν 16 Μαρτ. διὰ Βιρυττών
ΕΥΤΕΡΗΝ	56	1690	εἰς Κενούσιας μεταφοράς
ΕΦΘΗ	55	5008	έφθ. Λά Γκουάρια 18 Μαρτ.
ΖΑΝΕΤ	58	4529	άνεκ. Βιρυττών 22 Μαρτ. διὰ Λατάκια
ΖΑΝΕΤΤΑ III (δ.)	53	10919	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 10 Μαρτ. διὰ Μπίλμπαν
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	άνεκ. Λείσες 22 Μαρτ. διὰ Πόρτλαντ
ΖΟΓΙΑ (δ.)	58	12493	άνεκ. Πούερτο Μιράντα 18 Μαρτ. διὰ Μπ. 'Αύρες
ΖΟΝΤΑ (δ.)	52	11516	άνεκ. Μένα 'Αχμάντ 29 Φεβρ. διὰ Σιράχα
ΖΟΥΓΡΟ	66	2975	άνεκ. Παναμά Σίτου 9 Μαρτ. διὰ Σαδάνα
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Υ.	71	10023	άνεκ. Αστόρια 17 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΖΩΗ	39	1266	άνεκ. Αμπού Νταμπί 20 Μαρτ. διὰ Καράτοι
ΖΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)	63	15899	άνεκ. Κριοπόμπα 15 Μαρτ. δι' 'Ελ Παλίτο
ΖΩΡΖΕΤΤΑ	55	8021	έφθ. Πόρτ Κλάγκ 15 Μαρτ.
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	57	10173	άνεκ. Ρόττερνταν 23 Μαρτ. διὰ Λορέντζο Μάρκες
ΗΛΙΑΣ ΣΥΛΑΣ	57	9060	άνεκ. Ρεσί Φ Φεβρ. διὰ Βαλτικήν
ΗΛΙΟΣ	54	1303	εἰς Κενούσιας μεταφοράς
ΗΡΑ	55	7757	άργει εἰς Πειραιά ἀπὸ 27 'Ιουλ.
ΗΡΑΙΟΝ	48	1524	άνεκ. Κοπεγχάγην 20 Μαρτ. διὰ Κασκίνεν
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723	άνεκ. Λονδίνον 18 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΗΩΑΙΣΤΟΣ	66	21374	άνεκ. Φρημάντλ 15 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΘΕΑΝΤΟ Α. Σ.	58	9603	διῆλθε Κωνική πολιν 22 Μαρτ.
ΘΕΟΙΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	άνεκ. Λείσες 12 Μαρτ. δι' 'Αμρουάιν Μπαιν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	57	1325	έφθ. Πόρτ Φ Φεβρ. διὰ Βαλτικήν
ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)	61	21894	άνεκ. Φινάντρα 16 Μαρτ. διὰ Περοϊκόν Κόλπον
ΘΕΟΔΟΧΟΣ	58	10801	άνεκ. Βιζαντοπότανό 21 Μαρτ. διὰ Περοϊκόν Κόλπον
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	54	13157	έφθ. Πειραιά 16 Μαρτ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.)	51	9810	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 22 Μαρτ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Λ.	50	1507	άργει εἰς Πειραιά ἀπὸ 29 'Ιουλ.
ΘΕΟΦΑΝΟΙ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	άνεκ. Φρημάντλ 29 Φεβρ. διὰ Μπαντάρ Σαπούρ
ΘΕΟΦΙΛΟΣ I. ΒΑΤΗΣ (δ.)	58	15895	έφθ. 'Αμδούργον 5 Μαρτ.
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑ (δ.)	53	8995	εἰς μεταφοράς 'Ινδονησίας
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	50	8065	έφθ. Τζακάρτα 25 Φεβρ.
ΘΗΡΑΙΟΣ	35	2580	έφθ. Τρίπολιν (Λιβύης) 12 Μαρτ.
ΘΙΣΜΗ	51	3435	έφθ. Πόρτ Σουδάν 24 Μαρτ.
ΘΩΜΑΣ Α.	58	8078	άνεκ. Ρόττερνταν 12 Μαρτ. διὰ Πειραιά
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	53	3004	άνεκ. Πειραιά 20 Φεβρ. δι' 'Ιτέαν
ΙΑΣΩΝ	70	11489	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδες 21 Μαρτ.
ΙΖΩΜΠΕΑ	57	9746	έφθ. Μπαγκόγκ 17 Μαρτ.
ΙΘΑΚΗ	68	9066	άνεκ. Γιακασίδης 16 Μαρτ. δι' Αυστραλίαν
ΙΚΑΡΙΑ	39	1514	άργει εἰς Πειραιά ἀπὸ 7 Φεβρ.
ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	άνεκ. Νιού Γουέστμπιντερ 16 Μαρτ.
ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	άνεκ. Φινάντρα 23 Μαρτ. διὰ Λός 'Αντζελες
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	άνεκ. Γιοκοχάμαν 19 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρων
ΙΑΙΟΝ	55	6640	άνεκ. Τσάλανα 23 Νοεμ. διὰ Τσιταγκόγκ
ΙΑΙΟΝ	48	3514	άργει εἰς Πειραιά ἀπὸ 15 Φεβρ. 1971
ΙΑΙΚΟΝ ΖΑΝ	39	4866	ὑπό παραλαβήν
ΙΑΙΚΟΝ ΠΟΛΥ	34	2708	έφθ. Σαδάνναν 21 Μαρτ.
ΙΑΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	65	42204	ὑπό παραλαβήν
ΙΑΝΟΗΣΙΑ (δ.)	52	8633	άνεκ. Κείπ Τάουν 21 Μαρτ. διὰ Πειραιά
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΙ	48	2088	έφθ. Μερούσια 11 Μαρτ.
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτ.)	56	17940	άνεκ. Μπαλύλουμφιορδ 24 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΙΟΝΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	55	12576	έφθ. Σώλτ 25 Μαρτ.
ΙΟΝΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	56	12569	έφθ. Γκρέιντζασουθ 23 Μαρτ.
ΙΡΕΝΗΣ ΛΑΚ	59	2746	έφθ. Βακαγιάμα 14 Μαρτ.

ΙΡΕΝΕ ΣΤΑΡ		έτ. «Λότους»	53	1548	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Τρανούπορτες 'Άρμ.»	65	39011	έφθ. Σαββάνα 23 Μαρτ.
ΙΤΑΛΙΑ		«Ελληνική» A.E.	46	6727	έφθ. Χιούστον 20 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΑ		έτ. «Εμπρέσα 'Αρματόρες»	71	11722	άνεχ. Φουσκι 19 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)		έτ. «Π.Ε.Κ.»	45	9918	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)		έτ. «Βαρνίκος»	56	12230	έφθ. Ταυπικό 22 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ		έτ. «Δουμαρούσα»	59	3162	άνεχ. Σαντερλαντ 25 Μαρτ. διά Μπιλμπάνο
ΙΩΑΝΝΗΣ		έτ. «Βεντούρης»	47	2280	άνεχ. Ντώρμπαν 25 Φεβρ. διά Πιούμπινο
ΙΩΑΝΝΗΣ		έτ. «Ζυγός»	48	1845	έφθ. Γιοκοχάμαν 13 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Α.		έτ. «Σαλαμίς»	67	20568	άνεχ. Ναγκόγια 24 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Ερδίκα»	55	8799	Μορμουγκάδο 21 Μαρτ. δι' Ιανουάριον
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΛΑΣ		έτ. «Μαρτινάμικο»	69	9073	άνεχ. Βιζακαπανάνι 13 Μαρτ. διά Μουροράν
ΙΩΑΝΝΗΣ Σ.		έτ. «Πασιφίκα»	71	11506	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Μαρτ. διά Ντουμπάι
ΙΩΝ		έτ. «Ιων»	57	7109	έφθ. Χαμπτον ρόδας 22 Μαρτ.
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)		ΝΙΚ. Βαρδινογιάννης	58	13316	διπλήθε Κωνί πολιν 20 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΚΑΒΑΚΟ		έτ. «Καβάκο»	53	5589	ύπο παραλαβήν
ΚΑΒΟ ΑΚΡΙΤΑΣ		έτ. «Μαρντεστίνο»	46	9767	άργει εις Οδόμουθ ἀπό 17 Ιουλ.
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ		έτ. «Μαρεπόκα»	61	10934	άνεχ. Σαντος 24 Μαρτ. διά Τοιταγκόγκ
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ		έτ. «Άστρο Τριντέντε»	49	7612	άργει εις Πειραιά ἀπό 11 Ιουλ.
ΚΑΒΟ ΔΕΛΩΝΙ		έτ. «Μαρτεβότο»	60	10934	άνεχ. Θιλαρέλειαν 15 Μαρτ. διά Κασσιούνγκ
ΚΑΒΟΤΟΡΟΣ		έτ. «Σάουθ 'Ατλάντικ»	57	10110	άνεχ. Μορμουγκάδα 21 Μαρτ. διά Μουροράν
ΚΑΖΑΜΠΛΑΝΚΑ		έτ. «Ηρακλῆς»	55	2762	άνεχ. Άμδούργον 21 Μαρτ. δι' Όραν
ΚΑΘΡΙΝ Λ.		έτ. «Ελλαδίας»	70	16306	διπλήθε Παναμά 20 Μαρτ. διά Νέαν Υόρκην
ΚΑΛΑΧΑΡΙ		έτ. «Βαλιέντε Πανού»	59	8562	έφθ. Βρέμην 23 Μαρτ.
ΚΑΛΙΡΡΟΗ		έτ. «Άριστειδης»	59	8860	άνεχ. Ντώρμπαν 14 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)		έτ. «Ιντάστριας»	55	11792	άνεχ. Κριστούπαλ 23 Μαρτ. διά Μαρακάιμπο
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ		Α' πολ Γέμελο	71	9074	εις Ελιζάμπεθ ρίβερ 14 Μαρτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.		έτ. «Άστρο Ναβιέρα»	55	6133	άνεχ. Ντώρμπαν 19 Μαρτ. δι' Ελλάδα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Άιλα Γκράντε»	65	15932	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 23 Μαρτ. διά Ρωσίαν
ΚΑΛΥΜΝΟΣ		έτ. «Ζαδέ»	51	7154	έφθ. Πειραιά 14 Μαρτ.
ΚΑΛΥΨΟ Ν.		έτ. «Οδυσσέο»	55	1799	άνεχ. Δουδίνιον 23 Μαρτ. διά Γουώτερφορντ
ΚΑΜΙΝΑ ΜΠΑΙΗ		έτ. «Καλυψώ»	54	5774	έφθ. Πουντέρενας 9 Μαρτ.
ΚΑΜΠΑΝΟΥΛΑ		έτ. «Σπάρτο»	45	5130	άργει εις Ζεμπούργκε ἀπό 25 Μαΐου
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ		έτ. «Μαριόκα»	53	6553	άνεχ. Λάς Πάλμας 20 Φεβρ. διά Καράτοι
ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.)		έτ. «Ηότ Μεντιτεράνεαν»	55	1582	άνεχ. Νάντνα 18 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΚΑΠ ΤΑΙΝΑΡΩΝ		έτ. «Κάπι Σούνιον»	64	1763	άνεχ. Αράνοκα 20 Μαρτ.
ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)		έτ. «Ηότ Μεντιτεράν»	57	1549	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 Μαρτ. διά Μαρσάλα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ		έτ. «Κάπι Φαιστός»	62	1562	άνεχ. Πόρτο Τόρες 15 Μαρτ. διά Σκικντα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ		έτ. «Πιουνάιτεντ Μπακ.»	67	16098	άνεχ. Βοστώνην 18 Μαρτ. διά Πανομά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Άστροκλάρο»	53	5185	άνεχ. Καζαμπλάνκα 12 Μαρτ. διά Δυρράχιον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Άλαφούζος»	68	9031	άνεχ. Σιγκαπούρην 5 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ		«Γκλόμπαλ Μπάλκ Κάρ.»	68	24801	άνεχ. Βακαγιάμα 17 Ιαν. διά Γκλάντοτοσουν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ		έτ. «Μηρόμος»	51	6076	έφθ. Δουνκερκν 23 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ		έτ. «Μυθικός Πλούτος»	50	5120	έφθ. Ναγκόγια 18 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ (μικτόν)		έτ. «Σανμάμιας»	71	30192	άνεχ. Ναγκόγια 13 Μαρτ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝΟΥ		έτ. «Άλλαφαρ»	71	42196	άνεχ. Γκότεμπουργκ 16 Μαρτ. διά Φορκάντος
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Κερκέτις»	50	4876	άργει εις Πειραιά ἀπό 21 Απρ. 1971
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.		έτ. «Οσεάνικ Μπάλκ»	68	24668	διπλήθε Κωνί πολιν 17 Μαρτ. δι' Ερεγγίλι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ		έτ. «Ολυμπος»	68	15355	έφθ. Χιούστον 20 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ (δ.)		έτ. «Κόλμεναρ»	67	24734	έφθ. Αλεξάνδρειαν 23 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ		έτ. «Πεληναιον»	62	18411	έφθ. Νέαν Υόρκην 21 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ (δ.)		έτ. «ΣΕΡ Ήγκλ»	69	9044	έφθ. Αντοφαγκάστα 24 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΡΟΣ		έτ. «Αστροπροτέκτωρ»	55	16357	άνεχ. Κάρλαουν 22 Μαρτ. διά Σλάγκεν
ΚΑΠΟΙΑΣ ΙΣΤΡΙΑΣ		έτ. «Πιουνάιτεντ Τοάρτεριγκ»	66	16164	άνεχ. Βανκούμπερ 23 Μαρτ. δι' Αύστραλιαν
ΚΑΠΤΑΙ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ		έτ. «Εθμαρίνερς»	72	16290	εις Μουροραν ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΠΤΑΙ ΒΙΚΤΩΡ (δ.)		έτ. «Σπηλαράδας»	60	8497	άνεχ. Κολόμπα 10 Μαρτ. διά Κουθέτη
ΚΑΠΤΑΙ ΓΕΡΟΝΤΑΣ		έτ. «Σεριλιάνα»	46	4576	έφθ. Σπετζία 19 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙ ΛΕΜΟΣ		έτ. «Σάντα Σεριλιά»	60	8717	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 Φεβρ. διά Μακάυ
ΚΑΠΤΑΙ ΜΑΓΙΚΑΛ		έτ. «Μαρίνα Σίπηγκη»	55	12495	διπλήθε Παναμά 24 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙ ΣΥΛΛΑΣ (δ.)		έτ. «Σύγνειασ»	59	8493	άνεχ. Πούλο Μπούκον 8 Μαρτ. δι' Εύρωπην
ΚΑΠΤΑΙ ΤΖΩΡΤΖ		έτ. «Μαρέρο»	60	8493	έφθ. Μιτάρα 18 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙ ΣΤΑΘΗΣ		έτ. «Ζαδέ»	62	9229	άργει εις Πειραιά ἀπό 18 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙ ΣΤΑΘΗΣ		έτ. «Ακτίς»	53	11164	διπλήθε Παναμά 25 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙ ΠΑΠΠΗΣ		Π. Παππής Ν. Κουκουνάς	44	5184	άνεχ. Κολόμπα 24 Μαρτ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΚΑΠΤΑΙ ΤΖΩΝ (δ.)		έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	47	9956	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 6 Μαρτ.
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΛΙΩ		έτ. «Λέπσα»	64	3717	άνεχ. Κέρκ 22 Μαρτ. διά Γκρέιντζμασουθ
ΚΑΡΟΛΟΣ		έτ. «Κέροδος»	54	2336	άνεχ. Ηοτχαμ 7 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΚΑΡΡΑΣ		έτ. «Ζαδέ»	47	8288	έφθ. Ταραγκόνα 20 Μαρτ.
ΚΑΡΥΑΤΙΣ		έτ. «Ακτίς»	68	25084	άνεχ. Φράμπαλ 24 Μαρτ. διά Βανκούμπερ
ΚΑΣΟΣ		έτ. «Σπηλαράδης»	70	10886	άνεχ. Σελάδερυ 2 Μαρτ. διά Σούπης
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ		έτ. «Κριόμαρ»	56	3401	έφθ. Λισσαδώνα 21 Μαρτ.
ΚΑΣΣΕΛΑ		έλλην. ουμφέροντα	51	2959	έις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Μαρεμπρέσας»	53	5603	έφθ. Καλλάδ 23 Μαρτ.
ΚΑΣΤΑΛΙΑ		έτ. «Ανιμόντε»	51	9936	εις Πειραιά ἀπό 8 Φεβρ. (έπισκευα)
ΚΑΣΤΡΑΚΙ		έτ. «Βοσιλιάκη»	53	1901	έφθ. Τρίπολιν (Λιδύνη) 28 Φεβρ.
ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ		έτ. «Ιντερν. Γουορ. Όο.»	71	9690	άνεχ. Μπριουμπαίν 10 Μαρτ. διά Τόκιο
ΚΑΤΕ Ν. Λ.		έτ. «Κοστούντζα»	49	2317	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΙΓΚΑΚΙ		έτ. «Άρδζα»	65	18723	άνεχ. Ντακάρ 20 Μαρτ. διά Μομάσα
ΚΑΤΙΓΚΟ Κ. (δ.)		έτ. «Ντελαντέρα»	64	4702	άνεχ. Τής 11 Μαρτ. διά Μπέιρα
ΚΑΤΙΓΚΟ Χ. (δ.)		Α' πολ Κολοκοτρώνη	50	11136	άνεχ. Χάμπον ρόδας 16 Μαρτ. διά Σαΐν Τόμας
ΚΕΑ		έτ. «Εννάι»	54	11647	άνεχ. Παναμά Σίτι 16 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΚΕ'ΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ		έτ. «Άφρομάρ»	55	2683	έφθ. Ρόττερνταμ 17 Μαρτ. διά Μπάκια Μπλάνκα
ΚΕ'ΙΠ ΝΕΡΙΤΑ		έτ. «Λαγκοντούραντό»	71	10000	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 16 Φεβρ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Σαρόντιοι»	57	9092	άνεχ. Ντάκαρ 20 Μαρτ. διά Μομάσα
ΚΕΡΚΗΣ		έτ. «Κο - Βεντούρα»	62	10493	άνεχ. Τής 11 Μαρτ. διά Μπέιρα
ΚΕΡΚΥΡΑ		έτ. «Πόκο»	47	2131	άνεχ. Λάς Πάλμας 14 Μαρτ. δι' Ακαμπα
ΚΕΦ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)		έτ. «Ζαδέ»	48	4030	έφθ. Μπάκια Μπλάνκα 22 Μαρτ.
ΚΕΧΑΡΙΤΩΜΕΝΗ		έτ. «Μέτα»	54	8904	έφθ. Πειραιά 6 Μαρτ.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΡΕΥΣ		έτ. «Ρεντόντο»	62	9951	διπλήθε Παναμά 20 Φεβρ. δι' Οζάκαν
ΚΙΓΚ ΑΙΣΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ (δ.)		έτ. «Λαρνάκη»	56	8362	έφθ. Χάλιφας 20 Μαρτ.
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ		έτ. «Μακεδόνιαν»	70	103012	άνεχ. Χάρκι 16 Μαρτ. διά Χάρην
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ		έτ. «Θησεύς»	57	9153	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ		έτ. «Κίλικ Θηράς»	63	15740	έφθ. Ταρτούς 28 Φεβρ.
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ		έτ. «Μίνοαν»	58	11156	άνεχ. Γιβραλτάρ 14 Μαρτ. διά Νακάλα
ΚΙΜΩΝ (δ.)		έτ. «Πύλας»	63	15378	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. διά Μπρίτζπορτ
ΚΙΝΙ (δ.)		έτ. «Πρώτη»	61	16068	άνεχ. Τοκοπία 24 Μαρτ. δι' Ικίν
ΚΙΡΙΝ		έτ. «Κίνι»	61	25409	άνεχ. Γένοβαν 21 Μαρτ. διά Μένα Αχμαντί
ΚΙΑΥΔΙΑ		έτ. «Κολιμάρ»	56	9403	άνεχ. Λάς Πάλμας 19 Μαρτ. διά Τόκιο
ΚΙΑΣΑΚΗ		έτ. «Κλαυδία»	66	10601	άνεχ. Ντώρμπαν 9 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΙΑΣΠΑΤΡΑ		έτ. «Αντιγόνη»	55	8562	άνεχ. Πειραιά 17 Μαρτ. διά Συρίαν
ΚΙΝΗΣΣΟΣ		έτ. «Κενόνοβ»	42	2269	διπλήθε Κυνηγόπολις 3 Μαρτ. διά Πειραιά
ΚΟΑΝ		Κ. Εύθυμιάδης	49	2146	αργει εις Πειραιά ἀπό 17 Ιαν. 1971
ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Νάθες Νεπτούνια»	53	5606	άνεχ. Αντοφαγκάστα 13 Μαρτ. διά Βαλπαραΐζο
ΚΟΝΙΣΤΡΑ		έτ. «Κοντινέντα» Αμαν.	66	78785	άνεχ. Ράς Τανούρα 26 Φεβρ. διά Γιουσοπόρτ
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ		έτ. «Καλιόρα»	58	10011	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 8 Φεβρ. δι' Εύρωπην
ΚΟΝΚΕΡΟΠ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Κόνκαρ Ιντόμιταμπλ»	72	40000	άνεχ. Ταύνο θύρασιν ουμάδην
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΤΖΟΣ		έτ. «Μαρθενόστο»	56	20855	όνεχ. Ντας Αίλαντ 3 Μαρτ. διά θιννάρτ
ΚΟΡΑΤΖΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Μάροες Ν.Ν.»	56	4401	* Ιδε : ΤΖΟΣ Π.» ώς μετωνομάσθη
ΚΟΡΘΙΑΝ		έτ. «Ναβιγκάτες Γιουνιβ.»	66	44895	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Φεβρ. δι' Ακαμπα
ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ		έτ. «Κόρθιαν»	58	9292	ύπο παραλαβήν
ΚΟΡΙΝΘΙΚ		έτ. «Ναυπνηοναυτικήν»	51	2491	έφθ. Λάς Πάλμας 23 Μαρτ.
ΚΟΡΩΝΗ		έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	άνεχ. Ακαμπα

ΚΡΙΟΣ	έτ. «Ούρανός»	59	16989	έφθ. Βανκούβερ 13 Μαρτ.
ΚΡΟΝΟΣ	έτ. «Ελ Σάκο»	48	8610	έφθ. Βαλτιμόρην 21 Μαρτ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Μίραμπρ»	59	9360	άνεχ. Γένοβαν 22 Μαρτ. διά Τρίπολιν
ΚΥΩΝΙΑ	έτ. «Ζαδέ»	52	5153	έφθ. Ριό Ιανέιρα 23 Μαρτ.
ΚΥΘΟΝ	έτ. «Ζαδέ»	46	3648	άνεχ. Σάντος 24 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΚΥΠΡΟΣ	Ρούσσος & Σιά	38	2838	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	«Ελληνίκη» Α.Ε.	45	3799	έφθ. Θεονίκην 1 Μαρτ.
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Κυρά»	49	2032	έφθ. «Ακαμπα 6 Μαρτ. (ἐπισκευαί)
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΔΕΜΟΥ	έτ. «Δύρων»	56	9086	διπλήθε Κων/πολίν 9 Μαρτ. δι' 'Οδοσσόν
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Καπετάν Διαμαντής»	66	20516	έφθ. Μηάκιο Μηλάνκα 23 Μαρτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Καρδαμουλιαν»	51	2644	άνεχ. Αμέρερσαν 10 Μαρτ. διά Σάν. Χουάν (Π.Ρ.)
ΚΩΣ	έτ. «Κορντιαλ»	68	9084	άνεχ. Λονδίνον 16 Μαρτ. διά Λισανδρών
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Κορνιόρ»	56	3430	έφθ. Ρόττερνταμ 17 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	Λ. Κ. Μίχαλος	54	8063	άνεχ. Βαλτιμόρη 17 Μαρτ. διά Λισανδρών
ΚΩΣΤΑΛΩΡΑ	έτ. «Μάρφων»	67	15355	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Μαρτ. δι' 'Οδοσσόν
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Λεντούμα»	53	5921	άνεχ. Γιανδίτα 11 Μαρτ. δι' 'Ελ. Σαλβαδόρ
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Σειτία»	54	4862	έφθ. Σιμόποσ 18 Μαρτ.
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝ	έτ. «Λός Χέρμανος»	56	8474	άνεχ. Αγ. Βικέντιουν 18 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΛΑΕΡΤΗΣ	έτ. «Αιτζιάν»	65	14088	άνεχ. Χάλιφαζ 18 Μαρτ. διά Κεμπέκ
ΛΑΙΑΝΗ ΗΡΑ	έτ. «Άστρο Ντυνάμικο»	56	10597	άνεχ. Δάς Πάλμας 19 Μαρτ. διά Σάντος
ΛΑΙΔΗ ΟΥΤΕ	έτ. «Οσεανίκη»	56	8108	άνεχ. Βεραθρά 1 Ζεβρ. διά Δάντοιχ
ΛΑΙΓΙΟΝ ΦΦ ΔΗΛΟΣ	έτ. «Νταρτέναλ»	53	5690	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 13 Φεβρ. διά Κίναν
ΛΑΙΓΙΟΝ ΦΦ ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Κουύτεκαλ»	49	2273	έφθ. Τζιμπούτι 24 Μαρτ.
ΛΑΙΓΙΟΝ ΦΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	έτ. «Χριούκουμ»	50	2494	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 23 Φεβρ. 1971
ΛΑΜΠΡΟΣ	έτ. «Κουυπακούμη»	54	3315	άνεχ. Μπαντιρίμα 6 Μαρτ. διά Βεγγάζην
ΛΑΜΠΡΟΣ Μ. ΦΑΤΣΗΣ	έτ. «Ντουενός Άρμαντόρα»	57	6132	έφθ. Γουαμπόρα 12 Μαρτ.
ΛΑΡΡΥ Λ.	έτ. «Αλφα»	60	9486	έφθ. Χάμπτον ρόδης 19 Μαρτ.
ΛΑΤΩ	έτ. «Ελφόρτούνα»	70	16306	διπλήθε Παναμά 15 Μαρτ.
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λατα»	52	4207	άνεχ. Βιρυττόν 16 Μαρτ. δι' 'Αιμμόχωστον
ΛΕΑΝΑ (δ.)	έτ. «Ντιμαδάντε»	62	10514	έφθ. Νάντνη 22 Μαρτ.
ΛΕΞΤΕ	έτ. «Κύδωνη»	51	11124	έφθ. Θεονίκην 18 Μαρτ.
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ	έτ. «Κωνσταντίνη»	54	2488	έφθ. Γιουροπόρτ 24 Μαρτ.
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	έτ. «Εντερπράϊ»	61	22785	άνεχ. Πόρτο Τόρες 13 Μαρτ. δι' 'Αρζέθ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΙΑΝΗΣ	έτ. «Εκάραστελ»	36	4997	10ες : (ΔΗΜΗΤΡΟΣ), ώς μετωνυμάσθιν
ΛΗΠΠΕΡΕΙΤΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Ρεοπανέλη»	47	2685	διπλήθε Κων/πολίν 1 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΛΙΜΠΡΑ	έτ. «Φαιρόπο»	65	15738	άνεχ. Γιουροπόρτ 22 Μαρτ. διά Σαίν Ναζάρη
ΛΙΝΓΙΚΕΣΤΡΟΥΜ	έτ. «Άστρο Μαντάτο»	59	12773	άνεχ. Μίνα διλ Φοχάλ 20 Μαρτ. διά Μπαντάρ Μαχαόρ
ΛΙΝΔΑΟΣ	έτ. «Τρανοπασίφικο»	52	4995	έφθ. Χάμπτον ρόδης 24 Μαρτ.
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Άγια Ντεστίνη»	57	7110	άνεχ. Νάντνη 22 Μαρτ.
ΛΙΝΤΕΝΕΣΤΑΙΝ	Τ. Σ. Τρειντίκ	60	8563	έφθ. Αρζέλαια 17 Μαρτ. δι' 'Άντεν
ΛΙΡΙΑ (δ.)	έτ. «Σίμπολο»	52	4435	άνεχ. Ρόττερνταμ 11 Μαρτ. δι' 'Αλεξανδρείαν
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	έτ. «Μαρκούνα»	51	6338	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 16 Αύγ.
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μικτόν)	έτ. «Σετέμπαρ»	56	10210	έφθ. Μακέιο 23 Μαρτ.
ΛΟΥΙΣ	έτ. «Τολέδο»	71	3646	άνεχ. Δουνκέρκην 4 Μαρτ. διά Λατάκια
ΛΟΥΛΑ	έτ. «Τόρρες»	62	10196	άνεχ. Νέαν Ύρκην 17 Μαρτ. διά Μπάρον
ΛΟΥΔΙΑ	έτ. «Μαρβέντο»	60	14302	έφθ. Χούλλ 20 Μαρτ.
ΛΟΥΤΡΑ	έτ. «Νεπτούνια»	54	4785	διπλήθε Παναμά 20 Μαρτ. διά Καλλάο
ΛΟΥΝΑΝΟΝ	έτ. «Σκορπίδη»	60	28913	άνεχ. Σάρος 14 Μαρτ. δι' 'Ασκελόν
ΛΟΥΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μικτόν)	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	άνεχ. Διάνοια 22 Μαρτ. διά Λατάκια
ΛΟΥΤΣ	έτ. «Σκουπο»	68	39617	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 22 Μαρτ.
ΛΟΥΤΣΙΑΝΑ	έτ. «Λούις»	54	6103	έφθ. Κόπερ 16 Μαρτ.
ΛΟΥΤΣΙΑΝΑ	έτ. «Βόλος»	58	8546	ύπο παραλαβήν
ΛΟΥΤΣΙΑΝΑ	έτ. «Λάριμανα»	57	4486	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΛΟΥΤΣΙΑΝΑ	έτ. «Λυκαπόπιτός»	52	18306	διπλήθε Κων/πολίν 18 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΛΟΥΤΣΙΑΝΑ	έττη. ουμφέροντα	47	8207	εἰς Τζιμπούτι ρόδης ἀπό 22 Ιαν.
Μ. Γ. ΤΕΑΓΚΑΡΗΣ	έτ. «Ακτίς»	69	25168	
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μάγκνα»	70	2867	
ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Σολοδίλη»	58	18297	
ΜΑΪ' ΕΡΑ (δ.)	έτ. «Εράγκο»	58	21291	
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Μαλανδρος»	63	15929	
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Μίνιμαρη»	68	22391	
ΜΑΙΡΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Εξάπλωσις»	60	12091	
ΜΑΚΑΛΛΑ	έτ. «Εκάλη»	55	1517	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	έτ. «Ελλενικ Μπάλκ Τράνσον»	67	38286	
ΜΑΚΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ. Μάκο Προγκρές	43	4419	
ΜΑΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	έτ. «Μακοπροσπέριτυ»	40	5307	
ΜΑΚΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Μάκο Τρείντερ»	47	2271	
ΜΑΚΟ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	έτ. «Μάκο Φόρτσιουν»	47	2848	
ΜΑΝΑ (δ.)	έτ. Αχ. Χαλκούσης	55	11430	
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μοτορνάδες»	55	8526	
ΜΑΝΟΣ Μ.	έτ. «Σάν Ματέο»	58	1591	
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)	έτ. «Βαρνήμα»	51	11022	
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	έτ. «Σαμοθρέκην»	57	1962	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	έτ. «Μαργαρίτα»	61	3347	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	έτ. «Λάτοπς»	51	16440	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πιναρόναρά»	66	18231	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκορίνετε»	53	11376	
ΜΑΡΓΚΕΤΙΝΑ	έτ. «Μαργκετίνα»	49	4311	
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερ»	66	18569	
ΜΑΡΘΑ (δ.)	έτ. «ΕΑ - ΠΑ»	49	10123	
ΜΑΡΙ	έτ. «Μαρί»	58	4219	
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	
ΜΑΡΙΑ III	έτ. «Λαερτης»	70	9101	
ΜΑΡΙΑ Α. Λ.	Γιολδάσης - Μαρούλης	53	824	
ΜΑΡΙΑ Β.	έτ. «Τρ. Τζενερόλες»	56	10016	
ΜΑΡΙΑ Ε. (δ.)	έτ. «Ιντερμαρ Σέρβις»	55	3597	
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	52	10607	
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Φρδω»	70	9070	
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Μανκάταν»	52	7676	
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Κοντάνταν»	57	10311	
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Πλατσάνι»	41	5291	
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Εμπειρία»	67	9365	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πιασιφίκα Θινανσιάρα»	62	11033	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Πανδιότα»	57	10314	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	έτ. «Ριμάραν»	62	14047	
ΜΑΡΙΓΩ	έτ. Λατοπς	50	16485	
ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ	έτ. & Μ. Μπουσέδες	47	1595	
ΜΑΡΙΓΩ Ρ.	έτ. «Μέμελος Μαρ. Έντερπ.»	68	10016	
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Γκόλφο Άζούλ»	69	10816	
ΜΑΡΙΚΑ	έτ. «Αιλάντερς»	55	5118	
ΜΑΡΙΛΕΑΝΑ Κ.	έτ. Μ. Μαρκαντωνάκης & Υιοι	62	1511	
ΜΑΡΙΛΕΑΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «Κόστι»	52	2284	
ΜΑΡΙΛΕΑΝΩΝ	έτ. (ΝΕΚ)	53	15789	
ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Μαρίλιον»	56	4486	
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Σάντο Μαρίνα»	56	6907	
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	έτ. «Μαρμπούνεο»	63	15364	
ΜΑΡΛΕΝ	έτ. «Βρουλιδία»	62	10485	
ΜΑΡΛΙ (δ.)	έτ. «Τίτραμάρ Ινκ.»	51	1851	
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	έτ. «Μάρλι»	59	20827	
ΜΑΡΟΥΑΙΟ Β.	έτ. «Μαρρεσιέντε»	60	19663	
ΜΑΡΗΝΗΣΑ	έτ. «Βουλκάνη»	50	1694	
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	έτ. «Ούνιδερσαλ»	55	9125	
ΜΑΡΥΒΑ	έτ. «Ιω. Λάτοπς»	52	11198	
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	έτ. «Βάρκο»	54	3146	
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Παρνασσόδ»	70	15806	
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Ματόρρες»	59	9162	
	έτ. «Μαϊότρος»	69	22391	

ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνιμια»	57	8906	άνεχ. Ρίο Γκράντε 7 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	έτ. «Λιμπρά»	71	18636	άνεχ. Μόμπιλ 18 Μαρτ. δι' 'Ισπανίαν
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Άυτόλυκος»	57	8823	εἰς Τούλα όποι 18 Νοεμ.
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ ΚΟΛΟΚΤΩΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα»	65	32168	άνεχ. Ιμιγκάκι 6 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάνι»	57	9168	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Μαρτ. διά Κίναν
ΜΕΓΑΛΟΠΟΔΙΣ	έτ. «Σελή Χόκ»	71	9426	άνεχ. Θρήνιαντλ 23 Μαρτ. δι' 'Ισπανίαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	«Ελλενικ Μαρίτ. Τραπο.»	65	14264	άνεχ. Ντάρμπιαν 16 Μαρτ. διά Σαγκάπην
ΜΕΛΙΑΛΑ	έτ. «Σελή Ρέθερι»	52	1699	έφθ. Γιβραλτάρ 25 Μαρτ.
ΜΕΛΙΣΣΙΤΤΑ (δ.)	έτ. «Μελισίττα»	56	13233	άνεχ. Μπαντάρ Μαχάρι 18 Μαρτ. διά Λάντς "Εντ
ΜΕΛΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Τζερελίνα»	58	21986	άνεχ. Λίθερπουλ 25 Μαρτ. διά Μπόννυν
ΜΕΛΙΤΩΝ	έτ. «Φρέντον Ιντερκοντ.»	68	10017	έφθ. Βιζακαπανάμ 7 Μαρτ.
ΜΕΝΤΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	έτ. «Μεντατάλαντικ Τράμπη»	47	1700	άνεχ. Πύλων 19 Μαρτ. διά Μεροίνα
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	έτ. «Άστογιριας»	58	21479	έφθ. Γενοβάν 21 Μαρτ.
ΜΕΡΣΙΝΙΑΙ	έτ. «Μερσινίδη»	50	6654	άνεχ. Θεούτα 23 Μαρτ. δι' "Απασο(Λάγκος
ΜΕΣΣΗΝΗΑΙΑ	έτ. «Αιτζιαν Φράιτ»	60	14269	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 17 Μαρτ. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	έτ. «Αιγαίος»	69	17840	άνεχ. Ράς Τανούρα 20 Μαρτ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΡΕΤΗ (δ.)	έτ. «Βάρκιζα»	70	17840	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 9 Μαρτ. διά Γκουάμ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΓΗ (δ.)	έτ. «Θοσιαντένταλη»	70	17718	άνεχ. Πούλα 15 Μαρτ. διά Μίζουσιμα
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΙΑΕΑ (δ.)	έτ. «Εστέλλα»	71	17718	διπλής Παναμά 10 Μαρτ. διά Κιουρασσάο
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	έτ. «Φορτούνα Όσεάνικα»	71	17718	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 23 Μαρτ. διά Κουάιν "Αίλαντ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΙΝΤΕ (δ.)	έτ. «Ιμπέριο Μαρίτιμο»	71	17700	εις 'Αιόλι υπό συμπλήρωσιν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα Ναούεντε»	71	17718	διπλής Παναμά 24 Μαρτ. διά Πούντα Καρντόν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	έτ. «Ικερίνε»	70	17840	άνεχ. Γραγκίσκον 24 Μαρτ. δι' 'Ισπανίαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΠΝΟΗ (δ.)	έτ. «Κιγκαφθλί»	71	17718	άνεχ. Πουρόπορτ 20 Μαρτ. διά Κιουρασσάο
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΟΛΜΗ (δ.)	έτ. «Μαρέρος Γκαλάντες»	72	17700	εις 'Αιόλι υπό συμπλήρωσιν
ΜΗΛΕΑ	έτ. «Άστρο Εξίτο»	65	51412	άνεχ. Πουάντα 6 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΜΗΝΟΙΣ	έτ. «Τραπουντάνα»	46	5804	έφθ. Μπορντώ 15 Μαρτ.
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Κυκλάδεψ»	54	7831	άργει εις Πειραιά όποι 23 'Ιουν.
ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΙΣ (δ.)	έτ. «Άκρια»	49	9004	άνεχ. Μπαντάρ Αμπάς 10 Μαρτ. διά Μπανάνα
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	έτ. «Ερέτρια»	54	11450	άνεχ. Λαυδιόγονον 24 Μαρτ. δι' 'Αμστερνταμ
ΜΙΜΙΝΑ	Έλλην. Έτ. Ναυτ. & Βιομ.	60	18889	έφθ. Χάρυκ 'Αίλαντ 13 Μαρτ.
ΜΙΝΑ Δ. ΚΑΜΠΑΝΗ	«Μοτορνάθες»	57	9200	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 12 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΜΙΝΕΡΒΑ	έτ. «Μαρεμπλάμα»	69	16413	άνεχ. Κοκύρω 21 Μαρτ. διά Μορμουγκάο
ΜΙΝΕΡΒΑ II	έτ. «Κολοσσός»	49	6126	άνεχ. Σφάλ 21 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	έτ. «Βαλικόνι»	44	2463	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ. δι' 'Αλγέριον
ΜΙΝΙ ΛΑΙΝΕΡ	Μ. Βέτος	56	1194	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	έτ. «Ε. Λαγκούνη»	70	1591	έφθ. Μπλέμεν 15 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	έτ. «Ε. Λάινερ»	71	1590	άνεχ. Πούντα άπο 6 Μαρτ. διά Περιστόνα
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	έτ. «Ε. Λαίονες»	71	1580	εις Χακοντάτε υπό συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	έτ. «Ε. Λαΐφ»	71	1580	εις Τοίμπα υπό συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	έτ. «Ε. Λαμα»	70	1591	έφθ. Κιγκοτών (Τζαμ.) 20 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΛΕΓ'Κ	έτ. «Ε. Λάμπη»	70	1591	άνεχ. Πειραιά 21 Μαρτ. δι' 'Ανεξανδρούπολιν
ΜΙΝΙ ΛΕΓΙΜΠΟΡ	έτ. «Ε. Λάντη»	70	1592	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 16 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	έτ. «Ε. Λάντρια»	71	1590	έφθ. Κιγκοτών (Τζαμ.) 23 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΛΕΩ	έτ. «Ε. Λάπη»	70	1592	διπλής Παναμά 25 Μαρτ. διά Πόρτ Λίμον
ΜΙΝΙ ΔΗ	έτ. «Ε. Λάπη»	70	1592	άνεχ. Βιρτούόν 21 Μαρτ. διά Βόλον
ΜΙΝΙ ΔΗΓΚ	έτ. «Ε. Λάρη»	70	1592	έφθ. Τοιταγκόκ 2 Φεβρ.
ΜΙΝΙ ΔΗΝΤ	έτ. «Ε. Λέικικ»	70	1590	άνεχ. Εθερόντ 15 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΜΙΝΙ ΔΙΝΤΟ	έτ. «Ε. Λέιμπορ»	71	1580	εις Βιζακαπανάμ όποι 20 'Ιαν.
ΜΙΝΙ ΔΟΒ	έτ. «Ε. Λένης»	71	1590	άνεχ. Σιγκαπούρην 14 'Ιαν. διά Τοιταγκόκ
ΜΙΝΙ ΔΟΓΚ	έτ. «Ε. Λέο»	70	1591	έφθ. Τερόποτην 21 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΔΟΟΥ	έτ. «Ε. Λήγκη»	70	1592	άνεχ. Βιρτούόν 25 Μαρτ. δι' 'Αμμόχωστον
ΜΙΝΙ ΔΟΡΥ	έτ. «Ε. Λήφ»	71	1590	έφθ. Ντεμεράρα 10 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΔΟΤ	έτ. «Ε. Λέοντη»	70	1591	άνεχ. Βαρκελώνην 20 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΜΙΝΙ ΔΟΤΖΙΚ	έτ. «Ε. Λότζικ»	70	1592	έφθ. Ντεμεράρα 18 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΔΟΤΟΥΣ	έτ. «Ε. Λότσουζ»	70	1591	άνεχ. Χαλκίδη 6 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΔΟΥΣ	έτ. «Ε. Λόυζ»	71	1591	έφθ. Τοιταγκόκ 31 'Ιαν.
ΜΙΝΙ ΔΡ	έτ. «Ε. Λόουφ»	71	1590	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 Μαρτ. διά Γκρήνβιλ (Μισ.)
ΜΙΝΙ ΔΡΟΥ	έτ. «Ε. Λόρου»	71	1590	άνεχ. Πόρτ Εσκούιθέλ 15 Μαρτ. διά Κιγκοτών (Τζαμ.)
ΜΙΝΙ ΔΟΤ	έτ. «Ε. Λότη»	71	1590	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΔΟΤΖΙΚ	έτ. «Ε. Λότζικ»	70	1592	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 14 Μαρτ. διά Ντεμεράρα
ΜΙΝΙ ΔΟΤΟΥΣ	έτ. «Ε. Λότσουζ»	70	1591	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 23 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΔΡΟΥΣ	έτ. «Ε. Λόου»	71	1580	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 14 Μαρτ. διά Σάντο Ντομίγκο
ΜΙΝΙ ΔΡΩΝ	έτ. «Ε. Λόντη»	70	1592	έφθ. 'Αρουπάτα 18 Μαρτ. διά Γκρήνβιλ (Μισ.)
ΜΙΝΙ ΔΡΩΝ	έτ. «Ε. Λόνγκη»	70	1592	έφθ. Πειραιά όποι 28 'Ιαν.
ΜΙΝΙ ΔΗΝΤ	έτ. «Ε. Λόντη»	70	1592	έφθ. Χαλκίδη 6 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΔΙΑΡΝ	έτ. «Ε. Λιζαρντή»	71	1580	εις Τοίμπα υπό συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΔΙΑΥ	έτ. «Ε. Λίλακ»	70	1591	άνεχ. Βατιάρωρν 22 Μαρτ. διά Μαιάμι
ΜΙΝΙ ΔΙΜΙΤ	έτ. «Ε. Λίλιν»	70	1590	έφθ. Τοιταγκόκ 7 Φεβρ.
ΜΙΝΙ ΔΙΜΠΡΑ	έτ. «Ε. Λιμιτ»	71	1580	έφθ. Τοιταγκόκ 2 Φεβρ.
ΜΙΝΙ ΔΙΝΚ	έτ. «Ε. Λίμπρα»	70	1592	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 18 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΔΙΝΤ	έτ. «Ε. Λίνκα»	70	1590	έφθ. Βιτρόπορν 25 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΔΙΝΤΟ	έτ. «Ε. Λίντη»	71	1590	έφθ. Τοιταγκόκ 31 'Ιαν.
ΜΙΝΙ ΔΟΒ	έτ. «Ε. Λίντο»	71	1590	έφθ. Βιτρόπορν 21 Φεβρ. διά Τοιταγκόκ
ΜΙΝΙ ΔΟΓΚ	έτ. «Ε. Λόγκη»	71	1580	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 Μαρτ. διά Γκρήνβιλ (Μισ.)
ΜΙΝΙ ΔΟΟΥ	έτ. «Ε. Λόουφ»	71	1590	άνεχ. Πόρτ Εσκούιθέλ 15 Μαρτ. διά Κιγκοτών (Τζαμ.)
ΜΙΝΙ ΔΟΡΥ	έτ. «Ε. Λόρου»	71	1590	άνεχ. Αγούστον 3 Μαρτ. διά Λίπαρι
ΜΙΝΙ ΔΟΤ	έτ. «Ε. Λότη»	71	1590	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 23 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΔΟΤΖΙΚ	έτ. «Ε. Λότζικ»	70	1592	άνεχ. Αρουπάτα 14 Μαρτ. διά Ντεμεράρα
ΜΙΝΙ ΔΟΤΟΥΣ	έτ. «Ε. Λότσουζ»	70	1591	άνεχ. Κάντλα 12 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΔΡΟΥΣ	έτ. «Ε. Λούδη»	71	12409	έφθ. Τοιταγκόκ 21 Μαρτ. διά Φός
ΜΙΝΙ ΔΥΝΙΚΗΣ (δ.)	έτ. «Μινιμική»	68	23067	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 19 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΔΥΝΗΣ Κ.	έτ. «Μαρκρέάντα»	57	12317	άνεχ. Υόρκιν 7 Μαρτ. διά Σαίντ Αννα Μπαίν
ΜΙΝΙ ΔΥΝΙΟΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Τρινίτυ»	61	2490	άνεχ. Λέγκορν 23 Φεβρ. διά Καμσάρ
ΜΟΛΝΟΤΟΒΑ	έτ. «Ευλογία»	61	12662	άνεχ. Αύγουστον 3 Μαρτ. διά Λίπαρι
ΜΟΜΠΙΑΙΤΑ (δ.)	έτ. «Πλανοσάνικ Ναβ.»	69	47958	έφθ. 'Ηοτ Λόντον 22 Μαρτ. διά Καντάντα
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	έτ. «Διδυμούι»	52	1950	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 22 Μαρτ. διά Κουάιν "Αίλαντ
ΜΟΝΣΟΥΝ	έτ. «Γεράνια»	53	2959	εις Τοίμπα όποι 29 'Ιουν.
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΚΛΙΟ	έτ. «Μοντέκαρλος»	58	3529	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 25 Φεβρ. διά Καντάντα
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκούρινταντν»	55	10013	έφθ. Μακρόρις 25 Φεβρ. διά Ρίο Χαϊνα
ΜΠΑΡΜΠΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Παλασάρη»	57	9244	έφθ. Κάντλα 12 Μαρτ.
ΜΠΙΑΛΙ	έτ. «Παν. - Οσεαν»	36	5275	έφθ. Τοιταγκόκ 16 Μαρτ. διά Φός
ΜΠΙΑΛΜΠΑΟ	έτ. «Παραλήπη»	53	2261	άργει εις Πειραιά όποι 29 'Ιουν.
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαρλινών Σουρένας»	62	3926	διπλής Βαρκελώνην 24 Μαρτ. διά Βαρκελώνην
ΜΠΟΡΝΑΙΟΥ	έτ. «Μπορνγμάουθ»	56	16413	άνεχ. Αμδέραον 16 Μαρτ. διά Πειραιά
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Γουεστογουίντη»	56	10062	έφθ. Κέιπ Τάουν 17 Μαρτ.
ΜΠΟΥΡΜΑ ΤΖΕ·ΙΝΤ (δ.)	έτ. «Χέρρηπ»	51	10203	έφθ. Απανα(Λάγκος) 24 Μαρτ.
ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	έτ. «Μπράιτ Σάνη»	45	3450	άνεχ. Καλκούταν 12 Μαρτ. δι' Ούμ Κάορ
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ'	έτ. «Εύθαβιον - Π. Παππᾶς»	51	6022	έφθ. Πειραιά όποι 11 Δεκ. (έπισκευαι)
ΜΥΚΗΝΑΙ 11	έτ. «Στύλο»	50	2424	έφθ. Ηλκίεν 21 Μαρτ.
ΜΥΡΡΙΝΕΛΑ (δ.)	έτ. «Γκένιομαρ»	54	5240	άργει εις Πειραιά όποι 9 Φεβρ. 1969
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	έφθ. Ηλκίεν 5 Νοεμ. 1970
ΜΥΡΤΙΔΙΑΤΙΣΣΑ	Παπαδημητρίου	47	9957	άνεχ. Αμδέραον 3 Μαρτ. διά Καράτοι
ΜΥΡΤΟ	έτ. «Σαλαμινία»	57	9345	άνεχ. Θεσ(η) νικν 19 Μαρτ. διά Κυνοτάντζαν
ΜΥΣΩΝ	έτ. «Μυράλη»	58	11442	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΩΡΗΑΣ	έτ. «Αλμα»	53	6811	άνεχ. Βαμπάν 23 Μαρτ. διά Χάθρην
ΜΩΤΡΙΚ	έτ. «Βικτωρίνα»	56	7841	άνεχ. Πάσιον 17 Μαρτ. διά Λίθερπουλ
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Μιμπρά»	58	13152	άνεχ. Λάς Πάλμας 10 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
Ν. ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. «Νόροπις Θρέυτερς»	59	11299	άνεχ. Γιοκοχάμαν 16 Μαρτ. διά Κέιπ Τάουν
ΝΑΒΙΣΙΠΠΕΡ	έτ. «Τότα»	58	9998	άνεχ. Βρέμπν 21 Μαρτ.
ΝΑΝΣΥ ΜΑΙ'ΚΕΛΣ	έτ. «Παΐν»	57	4225	διπλής Γιβραλτάρ 25 Μαρτ. διά Χάθρην
ΝΑΞΟΣ ΑΓΓΙΑΝΤ	έτ. «Μαρκάμινος»	68	3850	άνεχ. Πασίον 17 Μαρτ. διά Ντεμεράρα
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	Κατρίσσων - Δραγώνας	57	2012	άνεχ. Ντόθερ 19 Μαρτ. διά Νάρδικ
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Βεργκά»	55	3329	έφθ. Φανέναον 18 Μαρτ.
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΜΠΑΙ'Υ	έτ. «Τριφυλία»	50	1501	άνεχ. Σμύρνην 4 Μαρτ. διά Βεγγάζην
ΝΑΥΣΙΚΑ	έτ. «Μπακαναμάρ»	60	3324	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Μαρτ. διά Μπελφαστ
ΝΑΥΣΙΚΑ	έτ. «Μ. Βέττας»	51	2372	έφ

ΝΕΑ ΤΥΧΗ		έτ.	«Πανμπάλκο»	71	9000	άνεχ. Λαζ Ηλάμας 22 Μαρτ. διὰ Σαγκάνη
ΝΕΟΤΗΣ		έτ.	«Εσπερία»	54	7968	έφθ. Χαλκίδα 11 Μαρτ.
ΝΕΠΟΥΝ		έτ.	«Θιουνάιτεντ Σ.Ε.»	63	1196	άνεχ. Μπιλιμπάο 18 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
ΝΕΡΙΝΑ		έτ.	«Ούλτραμαρ 'Αρμαντόρα	51	17225	έφθ. Αμβέρσαν 24 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΝΕΣΤΩΡ		έτ.	«Νέοτωρ»	48	3286	έφθ. Δάντοιχ 18 Μαρτ.
ΝΕΣΤΩΡ		έτ.	«Πολιλίκρι»	56	7911	άνεχ. Λαζ Ηλάμας 22 Μαρτ. διὰ Σάντος
ΝΕΦΟΣ	II	έτ.	«Ζουρούμπι»	71	9093	έφθ. Βερακρούς 16 Μαρτ.
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)		Ν. I. Βαρδινογιάννης	60	25471	άνεχ. Νόρθθιλ 21 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα	
ΝΗΡΗ'ΙΣ		έτ.	«Θαλασσίος Πλούτος»	71	9426	άνεχ. Βανκούμπερ 23 Μαρτ. δι' 'Ινδίαν
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ		Φ. Γεωργόπουλος	49	1849	άνεχ. Καζαριπλάνκα 19 Μαρτ. διὰ Λά Παλίς	
ΝΗΣΟΣ ΕΚΥΡΟΣ		Φ. Γεωργόπουλος	47	2017	άνεχ. Μασσαλίαν 23 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ	
ΝΙΚΗ		έτ.	«Ουάλλα»	71	9070	άνεχ. Νιώρηπον 10 Μαρτ. διὰ Κάμπης
ΝΙΚΗΤΑΣ	2	έτ.	«Ατλαντικός»	58	9087	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 6 Μαρτ. διὰ Κασσιούγκ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ.	«Πλάντιο»	51	2699	άνεχ. Μονφαλένσι 7 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Λ.		Στ.	Νταιφάς κ.λπ.	44	3911	έφθ. Τριπολίν (Λιδάνου) 22 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΝΤΑΡΑΣ		έτ.	«Ιονιάρη»	69	9038	έφθ. Κασσιούγκ 12 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ.		έτ.	«Η. Β. Κομπανία Να.»	70	2867	άνεχ. Σαίντ 'Αννα Μπαΐν 18 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.		έτ.	«Εκάλη»	55	1520	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ.	«Σανσάιν»	54	2496	έφθ. Λονδίνον 25 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Δ.	Βασιλάτος & Σίλα	53	1362	έφθ. Ταύκον 19 Μαρτ.
ΝΙΚΟΣ		έτ.	«Μαρκομάρε»	51	6987	άνεχ. 'Άμβούργον 17 Φεβρ. διὰ Ντάρεν
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)		έτ.	«Βάρνινπρος»	49	15980	εἰς μεταφοράς Περοϊκού Κόλπου - 'Ινδιών
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (μικτόν)		έτ.	«Τρέιντ Λάινς»	55	15004	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 12 'Ιουλ. (έπισκευα)
ΝΙΝΗ		έτ.	«Νίνα Πάνη»	60	2914	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 26 Φεβρ.
ΝΟΡΔΛΟΡ		έτ.	«Οας Σίπηγκκι	62	28651	άνεχ. Βανκούμπερ 16 Μαρτ. δι' 'Άμβούργον
ΝΟΡΔΜΑΡΚ		έτ.	«Εθμίκα»	48	2462	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Μαρτ. δι' 'Αμερερνταμ
ΝΟΡΔΧΑΪΝΤ		έτ.	«Γκλόριανταΐ»	51	2758	άνεχ. Νιώρηπον 15 Μαρτ. διὰ Καντίς
ΝΟΡΘ ΒΑΤΙΚΑΟΥΝΤΕΣ		έτ.	«Ανάκταντα»	48	2401	άνεχ. Χάρτεπουλ 20 Μαρτ. διὰ Θέρρετ
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ		έτ.	«Παγκαλόντες»	60	10235	άνεχ. Λισσαβώνα 14 Μαρτ. διὰ Βερακρούζ
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ		έτ.	«Παλαμέντες»	57	10904	διπλής Γιδραλάρ 20 Μαρτ. διὰ Κωνοτάντζαν
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ		έτ.	«Πανκονκουστά»	58	10662	άνεχ. Σαίντ 'Αννα Μπαΐν 18 Μαρτ. διὰ Πουερτο Καμπέλο
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)		έτ.	«Πασιφικ Κάρριερα»	66	25820	διπλής Γιδραλάρ 17 Μαρτ. δι' 'Οδησσόν
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ		έτ.	«Πράμη»	59	8646	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 12 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ		έτ.	«Πάντο»	58	8639	έφθ. Ραδενάν 18 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ		έτ.	«Πρίντοπε»	61	15092	έφθ. Γένοβαν 23 Μαρτ.
ΝΟΡΤΡΑΝΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ		έτ.	«Καραϊσκάκης»	62	15110	άνεχ. Δουνκέρκην 15 Μαρτ.
ΝΟΤΗΣ		έτ.	«Άλκο»	59	12256	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ		έτ.	«Μαρπούσεος Σουρένος»	54	4487	διπλής Μπρούνιμπουτελ 9 Μαρτ. διὰ Ροτσόκ
ΝΤΑΡΑΙΓΚ		Α.	Παναγάκος	47	2095	άνεχ. Θεσσαλίην 17 Μαρτ.
ΝΤΑΡΑ		έτ.	«Αλντεμπαράν»	53	4234	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ.	«Φορτούνα Α.»	65	32060	άνεχ. Κοσιν 25 Μαρτ. διὰ Βομβάν
ΝΤΕΑΦΙΚ ΗΓΚΑ		έτ.	«Θάσιαν»	58	13545	έφθ. Βιλελμουσφεν 17 Μαρτ.
ΝΤΕΑΦΙΚ ΣΚΑΥ		έτ.	«Σελ 'Εντερποδίζες»	63	13571	έφθ. Σακάδη 28 Φεβρ. διὰ Σακάντε
ΝΤΗΟΑΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ.	«Μονύντα»	64	31040	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 26 Μαρτ. διὰ Περαικόν Κόλπου
ΝΤΗΟΕΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ.	«Μάρες Σουρέντος»	55	8821	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Μαρτ. διὰ Περαικόν Κόλπου
ΝΤΙΚΝΙΤΥ		έτ.	«Ντιγκνίτιν»	38	3304	άνεχ. Αμπερνταμ 20 Μαρτ. διὰ Τουρκίαν
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ		έτ.	«Αρχοντόνποος»	62	14150	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 27 'Ιουν.
ΝΤΙΝΟΣ Μ.		έτ.	«Ιαννιδάρι»	56	8159	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Μαρτ.
ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ		έτ.	«Γλυφάδα»	52	9210	άνεχ. Μοντεβίδεο 16 Μαρτ. δι' 'Ολλανδίαν
ΝΤΟΛΗ ΜΑΡΙΑ		έτ.	«Μαριλίνα»	57	8978	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 16 Μαρτ. διὰ Πόρτ 'Ελιζαμπεθ
ΝΤΟΥΔ		έτ.	«Ακουαρίους»	55	4953	έφθ. 'Άμβούργον 24 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ.	«Εύριπιδην»	57	7285	έφθ. Οζάκον 1 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ		έτ.	«Ηροδότης»	56	8716	διπλής Παναμά 13 Μαρτ. διὰ Καντίς
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ		έτ.	«Κόδρος»	69	9072	έφθ. Χοραμάρ 10 Μαρτ.
ΝΤΟΡΙΚ ΑΡΡΟΥ		έτ.	«Οσεαν Τράνσοπορ»	70	18662	έφθ. Σεμπού 16 Μαρτ.
ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΥ		έτ.	«Μαρπερέφέκτα»	59	13381	έφθ. Μπάκια Μπλάνκα 22 Μαρτ.
ΝΤΟΝΤΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ.	«Εστρέλλα Λήλη»	65	28551	άνεχ. Μασσαλίαν 22 Μαρτ.
ΣΕΝΗ		έτ.	«Κόντυν»	55	1965	άνεχ. Αμπιτζάν 14 Μαρτ. διὰ Βάρρι
ΟΔΥΣΣΕΥΣ		έτ.	«Σουνταμέρικα»	50	2059	άνεχ. Πειραιᾶ 23 Μαρτ.
ΟΘΩΝ		έτ.	«Αιτζιάν»	57	9448	άνεχ. Κείν Τάουν 23 Μαρτ. διὰ Ντώρμπαν
ΟΙΑΤΗΣ		έτ.	«Μολτέζα»	72	18662	εἰς Ριγιέκαν ύπο συμπληρωσιν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΑΓΙΕΝΤΙΣΤ		έτ.	έλλην. ουμέρερντα	61	14661	διπλής Παναμά 22 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΟΛΓΑ		έτ.	«Ιόνιος Ναυτ. Μετ.»	54	5661	έφθ. Ντεμέράρα 13 Μαρτ.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ		έτ.	«Ελληνική» Α.Ε.	56	4380	άνεχ. Νέαν 'Ορκην 21 Μαρτ. διὰ Χιούστον
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερωρη.)		έτ.	«Τρανσαστλάντικη»	53	17434	άνεχ. Νέαν 'Ορκην 24 Μαρτ. (κρουαζιέρα)
ΟΛΥΜΠΙΑΣ		έτ.	«Ζανέτα»	55	2552	άνεχ. Ζεεμπρούγκε 14 Μαρτ. διὰ Θεσσαλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ		έτ.	«Εθδαία»	37	2354	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)		έτ.	«Γκράφτον»	69	109579	άνεχ. Τέιμπλ Μπαΐν 12 Μαρτ.
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ		έτ.	«Ακτίς»	63	1887	έφθ. Λισσαβώνα 22 Μαρτ.
ΟΝΕΕΤΙ		έτ.	«Μερτερόβρι»	47	1593	άνεχ. Μασσαλίαν 14 Ιαν. (έπισκευα)
ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ.	«Μαρκάμινος»	54	17888	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 5 'Ιουλ.
ΟΡΕΛΙΑ ΣΤΑΡ		έτ.	«Άλλιεντ Φάινανς»	55	6859	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 5 'Ιουν.
ΟΡΕΝΤΙΑΝ ΣΤΑΡ		έτ.	«Άλλιεντ Φάινανς»	54	6856	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 5 'Ιουν.

SOL

Always at
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL."

GOTHENBURG

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

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP."

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

ΟΡΕΟΣΑ ΣΤΑΡ	έτ. «Άλλιεντ Φάίνανς»	54	6856	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 26 'Ιουν.
ΟΡΕΣΤΙΑ	έτ. «Ινκάικα»	55	6859	εἰς Μουκαϊσίου υπό συμπλήρωσιν
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Αστρομπόλλο»	57	9367	ἀνεκ. Σαβδάνναν 13 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφεύς»	56	9942	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 12 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πηγασος»	61	16622	ἀνεκ. Ναγκόγια 23 'Ιαν. διὰ Λονδίνου
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Οσεάνικ»	61	10966	ἀνεκ. Κορίντο 13 Μαρτ. διὰ Τασματερίκο
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΟ	έτ. «Μπορέίτζι»	66	3919	ἀνεκ. Αμπιτζάν 10 Μαρτ. διὰ Κοτόνου
ΟΥΛΑΓΚΑ	έτ. «Ποιωφικα Νεπτούνια»	55	3944	ἀνεκ. 'Αμβούργον 21 Μαρτ. δι' 'Απανα) Λάγκος
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ	έτ. «Ούλυσσες Σίππινγκ»	54	2731	ἀνεκ. Διέππην 21 Μαρτ.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΡΗΟΕΡ	έτ. «Αντικλείσι	50	3206	ἀνεκ. 'Αστοντών 19 Μαρτ. διὰ Δουβλίνον
ΟΥΜΠΙΕΝΑ	έτ. «Μάρφιελ»	56	4966	ἀνεκ. 'Απανα) Λάγκος 23 Μαρτ. δι' 'Αμπιτζάν
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Σελέστιαλή»	53	4069	ἔφθ. Χάιφα 23 Μαρτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	έτ. «Βαλντόρο»	63	15377	διπλής Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. δι' 'Οδησσόν
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Δραγωνάς»	49	1597	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρέγες»	60	9317	ἀνεκ. Λάς Λόμας 22 Μαρτ. διὰ Πόρτ 'Ελιζαμπεθ
ΠΑΙ'ΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	διπλής Γιβραλτάρ 21 Μαρτ.
ΠΑΙΑΛΑ	έτ. «Φίλιμπότε»	47	6702	ἔφθ. 'Απανα) Λάγκος 7 Μαρτ.
ΠΑΙΛΜΥΡΑ	έτ. «Μιραπόλη»	58	5720	ἀνεκ. Βανκούβερ 10 Μαρτ. διὰ Θόύνες
ΠΑΝ	έτ. «Μαρμαρόζα»	61	16561	ἀνεκ. Σιγκαπούρην 14 Μαρτ. διὰ Κίναν
ΠΑΝ	έτ. «Σαρωνικός»	56	10529	ἀνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 27 Φεβρ. διὰ Ταΐθαν
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Πόρτο 'Αλεγκρες»	56	16250	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 7 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Άγγελάκος»	51	5170	ἀνεκ. Κοτόνου 7 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	Σουρῆς - Σοφράς & Σια	52	1295	ἔφθ. Κάλιαρι 8 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Γουίαντάσο»	44	7252	ἀνεκ. 'Ακαζούτλα 3 Μαρτ. διὰ Σαλίνα Κρούζ
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ.	έτ. «Άστρο Β.»	44	2872	άργει εἰς Πύλον ἀπό 28 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «Άκμες»	57	10508	ἀνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 18 Φεβρ. διὰ Ταΐθαν
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	έτ. «Πτενεράλ-Μαρ. Έντρες»	47	2576	ἔφθ. Σαβόνα 16 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.	Τουρινάκης	39	2456	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	ἀνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 18 Μαρτ. δι' Αύστραλιαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ρίμνες»	50	7468	ἔφθ. Πειραιᾶ 8 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Διάμοντ Φρέιτερς»	72	16500	εἰς Χακοντάτε υπό συμπλήρωσιν
ΠΑΝΟΣ	έτ. «Λόγκος»	45	4229	ἀνεκ. Τζέντα 16 Φεβρ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	έτ. «Πάρα Βιάζες»	54	7853	ἀνεκ. Βούδινον 11 Μαρτ. διὰ Λιθερπουλ
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	έλλην. ουμφέροντα	57	1882	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ	έτ. «Γιουνάιτεντ μπάλκ»	72	19370	εἰς Οζάκαν 31 'Ιαν.
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	έτ. «Πανωραία»	39	4623	ἔφθ. Βενετίαν 18 Μαρτ.
ΠΑΝΩΡΙΑ	έτ. «Δημήτριο»	53	8576	υπό παραλαβὴν
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (μικτὸν)	έτ. «Ιουνά ΙV»	53	15882	διπλής Κωνιών πολὺ 23 Μαρτ.
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	έτ. «Μαρμπάχια»	57	8184	ἔφθ. Σάντος 20 Μαρτ.
ΠΑΣΙΘΕΑ (μικτὸν)	έτ. «Μέτις»	71	80225	ἀνεκ. Μένα Λήμαντι 7 Μαρτ. διὰ Πόρτ ντέ Μπούκ
ΠΑΣΙΩΙΚ ΚΛΙΟ	έτ. «Άρμαντα II»	56	6156	ἀνεκ. Παναμά Σίτυ 23 Μαρτ. δι' 'Ελεσμερ Πόρτ
ΠΑΣΙΩΙΚ ΠΡΑ	έτ. «Κονοσόλιντάντος»	57	5176	ἀνεκ. Γκουάμ 23 'Ιαν. διὰ Τρούκ
ΠΑΣΙΩΙΚ ΣΗΧΟΡΣ (δ.)	έτ. «Άμυράκια»	64	55115	υπό παραλαβὴν
ΠΑΤΑΓΩΝΙΑ	«Νοβίνκατορε Τρόπικο»	58	10152	ἀνεκ. Ρόττερνταν 24 Μαρτ. διὰ Σιγκαπούρην
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	ἀνεκ. Βρυξέλλων 23 Μαρτ. διὰ Αλεξανδρειαν
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	«Μέρδες»	65	31768	ἀνεκ. 'Αμβούργον 22 Μαρτ. διὰ Ράς ές Σιδέρ
ΠΑΤΡΙΣ (λάδινερ)	έτ. «Ενανδιγιάτορος»	50	16259	ἀνεκ. Φρόμπαντ 18 Μαρτ. διὰ Τζιμπούτι
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Δ.	Ν. Σ. Βαρδινογιάννην	71	16306	εἰς Πικοκάχαν 8 Μαρτ. διὰ Πουσάν
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	Μ. Μαρκαντωνάκης & Υιοι.	51	15867	ἔφθ. Πειραιᾶ 22 Μαρτ.
ΠΕΙΡΑΙΔΑΣ	έλλην. ουμφέροντα	62	1510	ἀνεκ. Όκκαμ 23 Μαρτ. διὰ Γιβραλτάρ
ΠΕΛΙΚΗ	έτ. «Ντετέμπε»	57	1337	ἀνεκ. Ρόττερνταν 25 Μαρτ. διὰ Βρέμην
ΠΕΛΙΑΣ	έτ. «Μερίντιαν»	46	8590	ἀνεκ. 'Αμβούργον 23 Μαρτ. δι' ΗΠΑ
ΠΕΛΛΑ (δ.)	έτ. «Σὸν Παντελεήμωνην»	58	27372	εἰς Σιγκαπούρην (ἐπισκευαι)
ΠΕΝΝΥ	έτ. «Πλακόριμον»	41	3496	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. «Φράνικονς»	59	23607	ἀνεκ. Σιγκαπούρην 18 Μαρτ. διὰ Περοϊκόν Κόλπον
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	έτ. «Φράνικονς»	48	1594	ἔφθ. Θείαν 17 Μαρτ.
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (μικτὸν)	«Τρέιν Αμπάντερ»	55	17999	ἀνεκ. Όκκαμ 23 Μαρτ. διὰ Γιβραλτάρ
ΠΕΡΣΑ ΔΥΑΙΔΑ	έτ. «Ελπάνα»	58	2667	ἀνεκ. Κορούνα 13 Μαρτ. διὰ Λά Σείμπα
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρνάτο»	63	33462	ἀνεκ. Αμουσίν Μπαίν 19 Μαρτ. διὰ Θώλευ
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	56	15852	ἔφθ. Αἴλ θε Γκραίν 22 Μαρτ.
ΠΕΤΡΟΛΙ ΙΙ (δ.)	έτ. «Σπέις»	52	16083	ἔφθ. Καζαμπλάνκαν 14 Μαρτ.
ΠΕΤΡΟΛΙ ΙΙΙ (δ.)	έτ. «Πάϊόνηρο»	51	14538	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΤΡΟΛΙ ΙV (δ.)	έτ. «Σερένιτυ»	45	10375	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΤΡΟΛΙ ΙV (δ.)	έτ. «Πικάσθητός»	54	20746	ἔφθ. Πειραιᾶ 28 Φεβρ.
ΠΙΤΡΙΑ	έτ. «Χαλκούπος	58	20592	ἀνεκ. Γκαέτα 19 Μαρτ. διὰ Τομπρούκ
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ	έτ. «Κάνονους»	57	11089	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 21 Δεκ. (ἐπισκευαι)
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΥ	έτ. «Πιλέας»	69	10010	διπλής Παναμά 23 Μαρτ. διὰ Βανκούβερ
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2282	ἔφθ. Δάντοις 23 Μαρτ.
ΠΟΙΗΤΗ	έτ. «Τορκουάτο»	61	10072	ἀνεκ. Σάντος 23 Μαρτ. διὰ Καζαμπλάνκαν
ΠΟΙΗΤΗ	έτ. «Αφρομάρι»	56	9045	υπό παραλαβὴν
ΠΟΙΕΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Ιάσωνων»	72	9300	εἰς Φλένομπουργκ υπό συμπλήρωσιν
ΠΟΙΚΙΚΟΣ (δ.)	έλλην. ουμφέροντα	71	3646	ἔφθ. Ντάκαρ 1 Μαρτ.
ΠΟΛΛΟΥΣ	έλλην. ουμφέροντα	72	3646	εἰς Γαλάτοι υπό συμπλήρωσιν
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρκουάντο»	63	10736	ἔφθ. Εομπτζεργκ 21 Μαρτ.
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	έτ. «Νάθ. Μουντιάλες»	57	9486	ἔφθ. Μαυρικίουν 21 Φεβρ.
ΠΟΛΥΖΕΝΗ Κ.	έτ. «Κασσίνι»	53	8647	ἀνεκ. Αλεξανδρειαν 22 Μαρτ δι' Ελλάδα
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	έτ. «Μαργκάδια»	54	12752	ἔφθ. Πειραιᾶ 19 Μαρτ.
ΠΟΛΥΦΗΜΟΣ	έτ. «Ταδόρες»	54	10878	διπλής Γιβραλτάρ 2 Μαρτ.
ΠΟΝΙΚΑΛ	έτ. «Κάνονους»	61	9966	ἔφθ. Σαγκαν 15 Μαρτ.
ΠΟΝΗ	έτ. «Μαρταλέντο»	56	10374	εἰς Σκίκντα ς από 16 Μαΐου
ΠΟΝΕΙΔΩΝ	έτ. «Νάδσ. Στροβίλι»	62	11229	ἔφθ. Βερακρούζ 22 Μαρτ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ	έτ. «Ατλάντα»	57	9797	ἀνεκ. Τεργέστην 26 Φεβρ. διὰ Κουβάτ
ΠΙΤΡΙΑ	έτ. «Ανδρεδόπ»	43	14424	εἰς Πειραιᾶ από 20 Σεπτ. (ἐπισκευαι)
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ	έτ. «Πολύφρωνος»	47	8485	ἀνεκ. Μόμπιλ 17 Φεβρ. διὰ Κοσίν
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΥ	έτ. «Ρύπερ & Τένενραλ»	64	3902	ἀνεκ. Σάντο Ντομίγκο 24 Μαρτ. διὰ Κριότομπαλ
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Σεβίλλα»	38	2562	ἀνεκ. Σαίν Λουι (Ρόν) 17 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	έτ. «Πάριας	53	1355	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	έτ. «Γουδρλυτ - Γουάντιντ»	53	4085	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Μαρινπίταλ»	65	20529	ἔφθ. Σασέπιο 10 Μαρτ.
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Πρίαμος»	51	4788	ἀνεκ. Χάιφα 24 Μαρτ. διὰ Τεργέστην
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ·ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Κωστογιάννης»	30	4184	ἀνεκ. Βόλον 14 Μαρτ. διὰ Τριπολίν
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα»	64	40098	ἔφθ. Κέιπ Τάουν 19 Μαρτ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (δ.)	έτ. «Λάτσος	64	33403	ἀνεκ. Σάρος 19 Μαρτ. διὰ Ταρτούς
ΠΡΟΕΣΤΟΣ	έτ. «ΕΛ Ντοράντο»	55	10975	ἔφθ. Πούντα Πάλμας 5 Μαρτ.
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Προεστών»	59	8401	ἔφθ. Ρίο Γκράντε 15 Μαρτ.
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	58	10995	άργει εἰς Πειραιᾶ από 28 Νοεμ.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13606	ανεκ. Βιτόρια 15 Μαρτ. δι' Αμστερνταμ
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	έτ. «Προμπθέντ»	68	35491	διπλής Βανκούβερ 26 Μαρτ.
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	έτ. «Γκίνανα»	70	10009	ἀνεκ. Θέσσατα 20 Μαρτ. διὰ Ρίο Γκράντε
ΠΡΟΣΩ	έτ. «Ριονονιμπίλιτυ»	50	7464	ἀνεκ. Πιουρόπορε 26 Μαρτ. διὰ Κίρκενες
ΠΡΩΤΕΥΣ 2	έτ. «Πρόσω»	68	34640	διπλής Ελαΐνορε 22 Μαρτ.
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2392	ἔφθ. Καντλα 4 Μαρτ.
ΠΡΩΤΟΝ	έτ. «Μπλάκοπη»	56	9218	ἔφθ. Αμδούργον 13 Μαρτ.
ΠΡΩΤΩΝ (δ.)	έτ. «Μανόπουλος	48	6771	ἀνεκ. Καρόπα 22 Μαρτ. διὰ Μορμουγκάο
ΠΡΩΤΩΝ	έτ. «Λάτσος	52	10224	ἀνεκ. Πειραιᾶ 23 Μαρτ. διὰ Κωνσταντζαν
ΠΡΩΚΡΑΟΥΝ	έτ. «Πώλκραονυ»	51	6724	ἀνεκ. Θέσσατα 22 Μαρτ. δι' Όραν
PANTIANIT MENT	έτ. «Μαρεόκτονο»	46	3920	ἀνεκ. 'Αμδέροαν 22 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
PEA	έτ. «Λονοντέλι»	71	9100	ἔφθ. Καντλα 4 Μαρτ.
PEΓΓΙΝΑ	έτ. Κοορπεράιτην 'Εντζίνιερς	54	1203	ἔφθ. Λιοσσάνια 21 Μαρτ.
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Ναριγκαντόρε»	58	13093	ἔφθ. Ντόμπιαν 19 Μαρτ.
ΡΕΟΥΜΝΟΝ	έτ. «Ρέουμνον»	66	1127	ἀνεκ. Λούγαντα 21 Μαρτ. διὰ Βάσοι
ΡΕΝΑ	έτ. «Εύοινος»	55	8902	ἀνεκ. Ντόμπιαν 6 Μαρτ. διὰ Βάρναν
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Σύρα»	70	9069	ἔφθ. Ναγκόγια 19 Μαρτ.
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Ανεσίς»	55	7790	ἔφθ. Πειραιᾶ 15 Μαρτ.
ΡΟΔΟΝ	έτ. «Μιλανέζα»	55	8828	ἀνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 24 Φεβρ. δι' Αμδούργον
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	ἀνεκ. 'Αμδέροαν 25 Μαρτ. διὰ Λονδίνον
ΡΟΖΑΡΙΟ	έτ. «Ιντερνάσιοναλ Σίπ.»	71	9070	ἔφθ. Σαβόνα 11 Μαρτ.
ΡΟΖΕΛΕΝ	έτ. «Στάλτεσε	54	2676	ἀνεκ. Χιούστον 14 Μαρτ. δι' Αλγέριον

ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ		45	3863	άνεκ. Λονδίνον 25 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΡΟΥΜΑΝΙΑ		54	4562	έφθ. Πειραιά 14 Μαρτ.
Σ. & Κ. ΓΙΟΥΝΙΤΥ		56	9206	έφθ. Σάντος 20 Μαρτ.
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)		60	19300	άνεκ. Ρόττερνταμ 22 Μαρτ. διά Περισκόν Κόλπον
ΣΑΒΙΔΑΚΟ		38	1770	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 25 Φεβρ. 1971
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)		56	21081	άνεκ. Μηαχρέιν 22 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΣΑΓΚΑ		51	2573	έφθ. Πειραιά 19 Μαρτ.
ΣΑΓΚΡΕΣ ΣΤΑΡ		53	1048	εἰς Σεβίλλην ἀπό 6 Σεπτ. 1970
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (δ.)		55	11356	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 21 Μαρτ.
ΣΑΙΝΤ ΣΟΦΙΑ		56	1749	άνεκ. Μόμπιλ 18 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ		60	11117	άνεκ. Πόρτ Κλάνγκ 19 Φεβρ. δι' 'Αμμέρσαν
ΣΑΛΑΜΑΤ		62	9648	έφθ. Βαυμάπον 23 Μαρτ.
ΣΑΜΟΣ		66	17208	άνεκ. Βανκούβερ 23 Μαρτ. διά Κίναν
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΛ		37	2409	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 15 'Ιουν.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ		52	1746	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝ ΖΩΝ		58	9104	έφθ. Γένοβαν 19 Μαρτ.
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ		71	9070	έφθ. Ήντ Λόντον 24 Μαρτ.
ΣΑΝΑΡΙΝΑ		53	2694	άνεκ. Ειλάτ 15 Μαρτ. διά Μπαντάρ Σαπούρη
ΣΑΝΖΑΡΒ		58	10179	Ίδε : «ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΙΟΥΤΥ», σημ. Κύπρου
ΣΑΝΚΤ ΤΖΑΚΟΜΠ		43	1595	άνεκ. Βάστο 1 Μαρτ. διά Δυρράκιον
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ		62	3926	άνεκ. Βιρυττών 23 Μαρτ.
ΣΑΝΖΑΤΗΝ		54	2485	Ίδε : «ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.», ως μετωνομάσθιν
ΣΑΝΤΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ		57	10376	άνεκ. Ρόττερνταμ 15 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ		63	13841	άνεκ. Τοίμπα 15 Μαρτ. δι' Αύστραλιαν
ΣΑΝΤΑ ΑΝΘΟΥΣΑ II		43	4295	διπλήθε Κύνων) πολιν 14 'Ιαν. δι' 'Ιλιτσεφ
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ		58	10397	έφθ. Χιουστον 23 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ		71	9038	άνεκ. Μπ. 'Αύρες 12 Μαρτ. διά Λισσαβώνα
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ		48	5957	εἰς Αμδέρυγον ἀπό 30 'Απρ. (ἐπισκευαί)
ΣΑΝΤΑ ΕΥΔΟΚΙΑ		52	4687	άνεκ. 'Αλεξανδρειαν 24 Μαρτ. δι' Αύγουστον
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ		71	9100	έφθ. Γένοβαν 23 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ II		54	2945	έφθ. Πειραιά 4 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΕ		60	8772	άνεκ. Κόπερ 21 Μαρτ.
ΣΑΡΜΠΟ		71	9100	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Μαρτ.
ΣΑΡΩΝΙΣ		54	2006	έφθ. Πειραιά 17 Φεβρ.
ΣΑΣ		44	2284	άνεκ. Πειραιά 18 Μαρτ. διά Κόρινθον
ΣΑΧΕΛ II (δ.)		58	10391	άνεκ. Γένοβαν 24 Μαρτ. διά Βαλπαραΐο
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ		56	10271	έφθ. Σάντο Ντομίγκο 13 Μαρτ.
ΣΕΜΙΡΑ		57	2396	διπλήθε Κύνων) πολιν 22 Μαρτ.
ΣΕΝΕΓΚΑΛ		65	1129	άνεκ. Αμδέραν 22 Μαρτ. διά Πόρτ Λίμον
ΣΕΡΙΟΣ		40	5360	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 4 Μαΐου
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ		62	2335	άνεκ. Τάραντα 18 Μαρτ. διά Σέτε
ΣΗ ΛΑΙΟΝ		46	3921	έφθ. 'Αμδέραν 24 Μαρτ.
ΣΗ ΜΠΡΑΤ'		53	6838	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 20 'Ιαν.
ΣΗ ΜΠΡΗΖ		47	1835	βρ. Γδύνια 21 Μαρτ.
ΣΗ ΡΑΙΝΤΕΡ		63	3098	έφθ. Πειραιά 17 Μαρτ.
ΣΗ ΤΑΙΝΤ		50	8201	άνεκ. Σπάττλ 10 Μαρτ. δι' 'Ανκορετζ
ΣΗ ΧΟΡΣ		53	6504	άνεκ. Χάδρων 1 Μαρτ. διά Κίναν
ΣΙΩΝΙΑ		60	2774	άνεκ. Τζέντα 20 Μαρτ. διά Σαφάγκα
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ		52	3256	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 16 'Οκτ.
ΣΙΑΒΕΡ ΚΡΕΣΤ		51	2652	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 7 Αύγ.
ΣΙΑΒΕΡ ΣΤΑΡ		52	4998	άνεκ. Χούγκ Κόγκ 18 Μαρτ. διά Μόζι
ΣΙΜΟΣ		43	7275	άνεκ. Ντάκαρ 4 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΣΙΜΕΜΕΤΑΛ		69	12748	άνεκ. Σεβίλην 9 Μαρτ. διά Νιού Χαμαδάρη
ΣΙΝΕΡΕΠΤΥ		49	4825	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Μαρτ.
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)		58	18287	άνεκ. Σουραμπάγια 24 Φεβρ. διά Κόντινεντ
ΣΙΣΣΕΣ		60	7563	άνεκ. Έσκραβος ρίβερ 13 Μαρτ. δι' 'Αιλ όφ Γκραίν
ΣΙΣΣΕΥ		54	1832	άνεκ. Πόρτ Πιρ 2 Μαρτ. διά Τσιταγκόγκ
ΣΙΩΝΟΣ		62	3097	άνεκ. Μαυρίκιον 20 Μαρτ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΣΙΚΑΠΟΥΓΙΝΤ		70	9077	έφθ. Βιρυττών 24 Μαρτ.
ΣΙΚΑΠΕΙ'Κ		53	3839	διπλήθε Παναμά 10 Φεβρ.
ΣΙΚΑΠΜΠΡΗΣ		71	9000	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 Μαρτ.
ΣΙΚΑΠΡΙΒΕΡ (δ.)		57	11978	διπλήθε Παναμά 29 Φεβρ. διά Κίναν
ΣΙΚΑΠΡΟΥΝΤ		50	11502	ύπο παραλαβήν
ΣΙΚΑΠΧΙΛΛ		61	12012	έφθ. Σύρουν 4 Φεβρ. (ἐπισκευαί)
ΣΙΚΙΑΣΟΣ		54	1856	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Μαρτ.
ΣΙΚΙΝΟΣ		53	2340	διπλήθε Κύνων) πολιν 16 Μαρτ. διά Νοβορωσίκην
ΣΙΚΛΕΡΙΟΝ		69	9057	άνεκ. Κοατζακόλκος 15 Μαρτ. διά Λά Σέιμπο
ΣΙΚΟΠΕΛΟΣ		48	3745	έφθ. Ντάρα 19 Μαρτ.
ΣΙΚΡΟΠΙΟ (δ.)		57	26032	άνεκ. Στάντος 15 Μαρτ. διά Πειραιά
ΣΙΜΑΡΩ		54	1423	άνεκ. Χάργκ 'Αιλαντ 8 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΣΙΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ		52	5936	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΙΟΛΩΝ		54	1423	διπλήθε Κύνων) πολιν 18 Φεβρ. διά Βάρνων
ΣΙΟΥΖ		55	2283	εἰς μεσογεινάκας μεταφοράς
ΣΟΥΛΑ Κ.		58	10690	έφθ. Ντώρμπαν 3 Μαρτ.
ΣΟΥΜΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		51	4664	άνεκ. Ντώρμπαν 14 Μαρτ. διά Μορμουγκάο
ΣΟΥΝΙΟΝ		63	1089	άνεκ. 'Απαπα(Λάγκος 18 Μαρτ. διά Ντουάλα
ΣΟΥΦΙΑ		50	1140	έφθ. Βερακρούζ 20 Μαρτ.
ΣΟΥΦΙΑ Κ.		43	2729	διπλήθε Κύνων) πολιν 1 Μαρτ.
ΣΟΥΦΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ		57	10398	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΑΛΑΤΟΡΙ Α' ΓΑΛΑΝΤΣ		62	14622	άνεκ. Φρίτσουν 18 Μαρτ. διά Γάνδην
ΣΠΑΛΑΤΟΡΙ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ		47	5010	έφθ. 'Αμδέραν 20 Μαρτ.
ΣΠΑΛΑΤΟΡΙ ΚΑΠΤΑΙΝ		50	6354	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 30 'Απρ.
ΣΠΑΛΑΤΟΡΙ ΣΗΜΑΝ		56	5720	άνεκ. Ντάρεν 11 Μαρτ. διά Ντάρ ες Σαλάμ
ΣΠΑΡΤΑ		50	9189	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 18 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΣΠΑΡΤΗ (δ.)		51	6006	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 1 Μαρτ. διά Εύρωπην
ΣΠΑΡΤΟ		50	9959	έφθ. Πόρτορ 16 Μαρτ.
ΣΠΕΚΤΡΑ I. (δ.)		57	10615	άνεκ. Πούλοι Μπουκούμ 1 Μαρτ. διά Πλατζού
ΣΠΗΛΑΙΑΔΑ		65	33971	έφθ. Σάροχ 18 Μαρτ.
ΣΠΟΡΑΔΕΣ		54	6994	άνεκ. Αμοτερντάμ 15 Μαρτ. δι' 'Αμπιτζάν
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)		43	3328	έφθ. Απαπα(Λάγκος 10 Μαρτ.
ΣΠΥΡΟΣ		54	12808	άνεκ. Καζαμπλάνκα 10 Μαρτ. διά Καέν
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ		52	5754	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Μαρτ.
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)		68	26481	εἰς Σουάνον ἀπό 19 'Ιαν.
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)		70	17840	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 17 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΣΤΑΛΩ		70	18262	έφθ. Βερακρούζ 22 Μαρτ.
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ		53	7353	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 26 Φεβρ.
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		64	6213	έφθ. Αρούμπα 19 Μαρτ.
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)		56	8878	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 12 Φεβρ. δι' 'Ινδιαν
ΣΤΑΜΟΣ		70	17840	άνεκ. Χάμπον ρόδες 22 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)		56	8789	άνεκ. Βιρυττών 5 Μαρτ. διά Μποκρέιν
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)		70	17840	άνεκ. Μοντεθίδειο 16 Μαρτ. διά Βαλπαραΐο
ΣΤΕΛΛΑ		64	44726	άνεκ. Καζαμπλάνκα 20 Μαρτ. διά Ραθεναν
ΣΤΙΛΛΥ ΚΑΡΡΙΕΡ		57	8971	άνεκ. Μόρπιλ 22 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΣΤΙΛΛΥ ΠΑΝΝΕΡ		66	2703	έφθ. Πειραιά 22 Μαρτ.
ΣΤΟΛΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)		66	2456	άνεκ. Καρθαγενών (Κολ.) 4 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΣΤΟΥΜΠΕΝΙΟΥΧ		55	10553	έφθ. Πειραιά 22 Μαρτ.
ΣΤΟΥΓΚΑΡΑ		58	13409	άνεκ. Σιγκαπούρων 21 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΣΥΜΜΑΧΙΑ		64	4281	άνεκ. Τακοράντι 23 Μαρτ. διά Λομπίτο
ΣΥΡΑ		53	5635	άνεκ. Γκουαγιακίλ 20 Μαρτ. δι' 'Αμδέρυγον
ΣΥΡΑ		57	2520	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΥΡΑ		60	24549	άνεκ. Μαντράς 15 Μαρτ. διά Χάργκ 'Αιλαντ
ΣΥΡΑ		66	12171	ύπο παραλαβήν

ΤΑΚΑ	έτ. «Χακεανός» .	58	11200	άνεχ. Πουάντ Νουάρ 14 Μαρτ. διά Ταλλίν διπλής Γέρματος 10 Μαρτ. διά Πρόδιντενς εἰς Θέσιν 46.40Β. - 59.05 Δ. 24 Μαρτ.
ΤΑΜΑ (δ.)	έτ. «Μητελέτζες»	55	19674	εφθ. Ναντίν 20 Μαρτ.
ΤΑΜΑΡΑ	έτ. «Νάβιος Πανοσεανίκα»	60	4800	άνεχ. Ήμμόχωστον 15 Μαρτ. διά Συμύρνην ανεχ. Τομπάτα 15 Μαρτ. διά Κείν Τάουν εφθ. Πειραιά 18 Μαρτ.
ΤΑΝΙΑ	έλλην. συμφέροντα	57	3598	άνεχ. Ντακάρ 19 'Ιαν. διά Κίναν εφθ. Λιοσσώνα 13 Μαρτ.
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Καμπεδών»	71	9070	ένθ. Μπρέμερχαφεν υπό συμπλήρωσιν οικλήσ Κωνυπολίν 15 Μαρτ. διά Β. Θάλασσαν ανεχ. Τομπάτα 15 Μαρτ. διά Κείν Τάουν εφθ. Πειραιά 18 Μαρτ.
ΤΑΡΑ	έτ. «Παναεγκούρο»	61	3994	άνεχ. Ντακάρ 19 'Ιαν. διά Κίναν εφθ. Λιοσσώνα 13 Μαρτ.
ΤΑΡΠΟΝ ΚΑΙΝΠΕΡ	έτ. «Ταροπεύ»	60	8742	ένθ. Μπρέμερχαφεν υπό συμπλήρωσιν οικλήσ Κωνυπολίν 15 Μαρτ. διά Β. Θάλασσαν ανεχ. Τομπάτα 15 Μαρτ. διά Κείν Τάουν εφθ. Πειραιά 18 Μαρτ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	έτ. «Άλικιν»	71	10011	άνεχ. Ντακάρ 19 'Ιαν. διά Κίναν εφθ. Λιοσσώνα 13 Μαρτ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΡΩ	έτ. «Ταροάντς»	56	8001	ένθ. Μπρέμερχαφεν υπό συμπλήρωσιν οικλήσ Κωνυπολίν 22 Μαρτ. διά Μ. Θάλασσαν εις μεσογειακάς μεταφοράς είς Τζιμπούτι από 3 Φεβρ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	έτ. «Ταργκάλφι»	72	10000	άνεχ. Ντακάρ 19 'Ιαν. διά Κίναν εφθ. Λιοσσώνα 13 Μαρτ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΒΕΡ	έτ. «Ταργουαίνιβ»	65	10979	άνεχ. Ντακάρ 19 'Ιαν. διά Κίναν εφθ. Λιοσσώνα 13 Μαρτ.
ΤΑΖΟΥΛΑ	έτ. «Μπελλά Κορίνα»	46	3495	άνεχ. Σιμόπούσον 2 Μαρτ. διά Πέρσικον Κόλπον εφθ. Ντάρμπαν 22 Μαρτ.
ΤΑΥΓΕΤΟΣ	έτ. «Γουίττου»	46	8513	άνεχ. Πουόλο Μπούκομ 25 Μαρτ. διά Πέρσικον Κόλπον ανεχ. Ντακάρ 13 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τασσανοκοντίνενταλ»	56	20332	άνεχ. Ντακάρ 20 Μαρτ. διά Κίναν εφθ. Τζακάρτα 13 Μαρτ.
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Ταύρος»	55	19638	άνεχ. Πουόλο Μπούκομ 25 Μαρτ. διά Πέρσικον Κόλπον ανεχ. Ντακάρ 13 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΤΑΧΥΣ (δ.)	έτ. «Άρκτουρος»	55	20060	άνεχ. Ντακάρ 20 Μαρτ. διά Κίναν εφθ. Τζακάρτα 13 Μαρτ.
ΤΕΑ	έτ. «Σαντιλάνα»	49	5632	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 13 Μαρτ. διά 'Αρούμπα ανεχ. Ρότερνταμ 21 Μαρτ. διά Σάντος
ΤΕΑΔΑΜΩΝ	έτ. «Πλοντόπορος»	56	9236	άνεχ. Αντεν 14 Μαρτ. διά Πέρσικον Κόλπον εφθ. Τζακάρτα 13 Μαρτ.
ΤΕΜΠΟ	έτ. «Πόσιμη»	43	3188	άνεχ. Ντεμέράρα 23 Μαρτ. διά Δανιάν εφθ. Ντάρμπαν 22 Μαρτ.
ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Τέρπανδρος»	53	2990	άνεχ. Πουόλο Μπούκομ 25 Μαρτ. διά Πέρσικον Κόλπον ανεχ. Ντακάρ 13 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΤΕΡΡΥ	έτ. «Αστρο Έπικο»	55	7798	άνεχ. Μαντράς 18 Μαρτ. διά Βιζαγκαπατάνημ ανεχ. Νέαν 'Υόρκην 13 Μαρτ. διά 'Αρούμπα ανεχ. Ρότερνταμ 21 Μαρτ. διά Σάντος
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	έτ. «Τέτα III»	60	20058	άνεχ. Αντεν 14 Μαρτ. διά Πέρσικον Κόλπον εφθ. Τζακάρτα 13 Μαρτ.
ΤΕΤΗ Ν.	έτ. «Σημπερτν»	69	10009	άνεχ. Ντακάρ 19 'Ιαν. διά Κίναν εφθ. Τζακάρτα 13 Μαρτ.
ΤΕΧΝΗ (δ.)	έτ. «Αχερενρι	54	11250	άνεχ. Σιμόπούσον 2 Μαρτ. διά Πέρσικον Κόλπον ανεχ. Ντακάρ 19 'Ιαν. διά Κίναν εφθ. Τζακάρτα 13 Μαρτ.
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ	έτ. «Συνεοίς»	61	7558	άνεχ. Ντεμέράρα 23 Μαρτ. διά Δανιάν εφθ. Ντάρμπαν 22 Μαρτ.
ΤΖΕΛΕΠΗΣ	έτ. «Φούλοπι»	56	7712	άνεχ. Ταιμπα 1 Μαρτ. διά Πέρσικον Κόλπον διπλής Γέρματος 14 Μαρτ. διά Ντάρμπαν ανεχ. Ντακάρ 20 Μαρτ. διά Κίναν εφθ. Τζακάρτα 13 Μαρτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μούντιαλ»	65	42109	άνεχ. Πουόλο Μπούκομ 25 Μαρτ. διά Πέρσικον Κόλπον ανεχ. Ντακάρ 13 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΤΖΕΝΗ	έτ. «Πιθαγόρας»	59	9855	άνεχ. Μαντράς 18 Μαρτ. διά Βιζαγκαπατάνημ ανεχ. Νέαν 'Υόρκην 13 Μαρτ. διά 'Αρούμπα ανεχ. Ρότερνταμ 21 Μαρτ. διά Σάντος
ΤΖΕΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Ρούμπιποταρ»	62	16563	άνεχ. Αντεν 14 Μαρτ. διά Πέρσικον Κόλπον εφθ. Τζακάρτα 13 Μαρτ.
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «Τέτα IV»	63	27885	άνεχ. Ντακάρ 19 'Ιαν. διά Κίναν εφθ. Βιλέλμοχαφεν 18 Μαρτ. διά Μπεζίας ανεχ. Χαμπούτον ροδς 18 Φεβρ. διά Ροστοκ υπό παραλαβήν
ΤΖΟΑΝΝΑ	έτ. «Αστροναβίστα»	55	6609	άνεχ. Ηποτά Λόντον 20 Μαρτ. διά 'Αγγλίαν εργει εις Πειραιά από 8 Ιουλ.
ΤΖΩΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκέριντο»	56	21185	άνεχ. Ταιμπα 1 Μαρτ. διά Πέρσικον Κόλπον ανεχ. Ντακάρ 13 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	έτ. «Ανκλα»	71	20045	άνεχ. Ερεβίνη 23 Φεβρ. διά Λός 'Αντζελες εφθ. Τζακάρτα 13 Μαρτ.
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Ν. Γ. Λιθανδρ»	70	9070	άνεχ. Ντεμέράρα 23 Μαρτ. διά Δανιάν εφθ. Ντάρμπαν 22 Μαρτ.
ΤΖΩΡΤΖ ΠΑΝ	έτ. «Πλάνη»	57	1600	άνεχ. Ταιμπα 1 Μαρτ. διά Πέρσικον Κόλπον ανεχ. Ντακάρ 13 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΤΗΑΕΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Βλαδούσσεαν»	53	12962	άνεχ. Χόκη Κέρκη 17 Μαρτ. διά Μπεζίκην διπλής Παναμά 15 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΤΙΝΑ Δ.	έτ. «Καδανο»	57	2569	άνεχ. Ερεβίνη 23 Φεβρ. διά Λός 'Αντζελες εφθ. Βρέμην 23 Μαρτ. διά Αντζελες ανεχ. Βιλέλμοχαφεν 18 Μαρτ. διά Μπεζίας ανεχ. Χαμπούτον ροδς 18 Φεβρ. διά Ροστοκ υπό παραλαβήν
ΤΙΝΤΑΧΑΟΛ	έτ. «Θαλπῖς»	43	4314	άνεχ. Ηποτά Λόντον 20 Μαρτ. διά 'Αγγλίαν εργει εις Πειραιά από 28 Αύγ.
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣ	έτ. «Φρίπτον»	71	10006	άνεχ. Οίτα 15 Μαρτ. διά 'Ινδονησίαν εφθ. Ερεβίνη 23 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΤΟΛΜΗ	έτ. «Τράνγονουορλήν Εντ.»	59	12149	άνεχ. Ερεβίνη 23 Μαρτ. διά Σαγκάν εργει εις Πειραιά (έπισκεψι)
ΤΟΛΟΦΩΝ	έτ. «Τολμη»	49	6971	άνεχ. Ερεβίνη 23 Φεβρ. 1971 εργει εις Πειραιά από 9 Φεβρ.
ΤΟΣΟΤΗΣ	έτ. «Ερατεινή»	57	7683	άνεχ. Βρέμην 23 Μαρτ. διά 'Αμβέρσαν εφθ. Γιοκοχάμαν 20 Μαρτ.
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν)	έτ. «Πλανάμικ»	71	9070	άνεχ. Χόκη Κέρκη 17 Μαρτ. διά Μπεζίκην διπλής Παναμά 15 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΤΟΥΛΑ Ν.	έτ. «Πούεστερ Ναός»	69	41687	άνεχ. Ερεβίνη 23 Φεβρ. διπλής Παναμά 15 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΤΟΥΛΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Σηνούσιφτ»	53	3411	άνεχ. Ερεβίνη 23 Φεβρ. διπλής Παναμά 15 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Ετερνίτα»	56	8297	άνεχ. Ερεβίνη 23 Φεβρ. διπλής Παναμά 15 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΤΡΑΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)	«Ελληνικήν Α.Ε.	56	2863	άνεχ. Ερεβίνη 23 Φεβρ. διπλής Παναμά 15 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΤΡΕΞΟΝ (δ.)	έτ. «Τραμοντάνα»	58	16695	άνεχ. Ερεβίνη 23 Φεβρ. διπλής Παναμά 15 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Τίτον»	57	21496	άνεχ. Ερεβίνη 23 Φεβρ. διπλής Παναμά 15 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΤΡΙΤΩΝ	έτ. «Ντενέμπι»	59	22561	άνεχ. Πόρτα Όκα 11 Μαρτ. διά Σιγκαπούρων εις Πειραιά από 26 'Ιαν. (έπισκεψι)
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Πρόδριντενς»	48	11172	άνεχ. Πόρτα Όκα 11 Μαρτ. διά Σιγκαπούρων εις Χακονάτε υπό συμπλήρωσιν ανεχ. Σπαλάτον 17 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν εφθ. Πειραιά 20 Μαρτ.
ΤΣΑΜΠΙΟΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Τρίτων»	72	16606	άνεχ. Πόρτα Όκα 11 Μαρτ. διά Σιγκαπούρων εις Χακονάτε υπό συμπλήρωσιν ανεχ. Σπαλάτον 17 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν εφθ. Πειραιά 20 Μαρτ.
ΤΕΧΝΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Σηνούσιφτ»	55	6595	άνεχ. Πόρτα Όκα 11 Μαρτ. διά Σιγκαπούρων εφθ. Πειραιά 20 Μαρτ.
ΤΥΧΗ (δ.)	έτ. «Οδινέταν»	64	44895	άνεχ. Πόρτα Όκα 11 Μαρτ. διά Σιγκαπούρων εφθ. Πειραιά 20 Μαρτ.
ΤΥΧΗ	έτ. «Οδινέταν»	64	52868	άνεχ. Ιούσοι 16 Μαρτ. διά Ντουμάι εφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 Φεβρ.
ΥΑΡΑΙΟΣ III	έτ. «Οστρούοντ»	52	16210	άνεχ. Ντουμάι 20 Μαρτ. διά Κέιπ Τάουν εφθ. Κουίλόν 25 Μαρτ.
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	Ραφαήλ-Μελάχρονός & Yiol	52	7744	άνεχ. Ντουμάι 20 Μαρτ. διά Δάντοικ εφθ. Κουίλόν 25 Μαρτ.
ΦΑΕΘΩΝ	έτ. «Βιζικ Τρέιντερ»	38	5239	άνεχ. Ντουμάι 20 Μαρτ. διά Σαφάς εφθ. Αμπιτζάν 20 Μαρτ.
ΦΑΙΑΣ	έτ. «Βιωτία»	59	23678	άνεχ. Ουάλικετ 3 Μαρτ. διά Μπόννυ εφθ. Ειδένεν 29 'Ιαν. διά Φιλιππίνες εφθ. Σπαλάτον 17 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΦΑΙΔΡΑ	έτ. «Μαραδοσίος»	66	15565	άνεχ. Πόρτα Όκα 14 Μαρτ. διά Κέιπ Τάουν εφθ. Σιμίζου 21 Μαρτ.
ΦΑΙΗ II	έτ. «Καλα»	51	2428	άνεχ. Πόρτα Όκα 14 Μαρτ. διά Ντουμάι εφθ. Σιμίζου 21 Μαρτ.
ΦΑΝΗΣ	έτ. «Σπανός Ναυτιλ.»	45	3549	άνεχ. Πόρτα Όκα 14 Μαρτ. διά Ντουμάι εφθ. Σιμίζου 21 Μαρτ.
ΦΑΣΤ ΓΟΥΙΝΤ	Γ. Γιακούμη - Κ. Αθανασ.	47	3247	άνεχ. Πόρτα Όκα 14 Μαρτ. διά Ντουμάι εφθ. Σιμίζου 21 Μαρτ.
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ 2	έτ. «Φάστ»	50	3139	άνεχ. Πόρτα Όκα 14 Μαρτ. διά Ντουμάι εφθ. Αμπιτζάν 20 Μαρτ.
ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΟΙΝ	Γιακούμποντούλς-Αθαν.	45	2742	άνεχ. Πόρτα Όκα 14 Μαρτ. διά Ντουμάι εφθ. Πειραιά 20 Σεπτ.
ΦΑΩΝ	έτ. «Γκόλφρος»	59	3006	άνεχ. Πειραιά 19 Μαρτ. διά Λός 'Αντζελες εφθ. Πειραιά 19 Μαρτ.
ΦΕΙΛΙΣΙΤΥ	έτ. «Οσεανός Σιππιγκ»	50	5317	άνεχ. Πειραιά 19 Μαρτ. διά Σικάγο εφθ. Πειραιά 22 Μαρτ.
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΪΚΕΣ	έτ. «Πλάτρα»	69	12748	άνεχ. Βριτόντον 22 Μαρτ. διά Αλεξάνδρειαν εφθ. Πειραιά 22 Μαρτ.
ΦΗΑΡΑΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα»	62	31050	άνεχ. Βριτόντον 22 Μαρτ. διά Κέιπ Τάουν εφθ. Πειραιά 22 Μαρτ.
ΦΙΛΟΙΣ	έτ. «Φιλόποτς»	55	7578	άνεχ. Τρινούμπολη 15 Μαρτ. διά Κέιπ Τάουν εφθ. Πειραιά 22 Σεπτ.
ΦΟΥΛΑΜΕΝ	έτ. «Επτανοιακή»	44	1596	άνεχ. Τρινούμπολη 15 Μαρτ. διά Κέιπ Τάουν εφθ. Πειραιά 22 Σεπτ.
ΦΩΑΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Επανοιακή»	71	22006	άνεχ. Τρινούμπολη 15 Μαρτ. διά Κέιπ Τάουν εφθ. Πειραιά 22 Σεπτ.
ΦΡΗΝΤΟΝ	έτ. «Φωλιντάρομ»	49	3625	άνεχ. Τρινούμπολη 15 Μαρτ. διά Κέιπ Τάουν εφθ. Πειραιά 22 Σεπτ.
ΦΡΙΝΤΑ	έτ. «Αμφίων»	57	9949	άνεχ. Τρινούμπολη 15 Μαρτ. διά Κέιπ Τάουν εφθ. Πειραιά 22 Σεπτ.
ΦΡΙΝΤΑΣ	έτ. «Κατερίνα»	69	11489	άνεχ. Τρινούμπολη 15 Μαρτ. διά Σαδόνα εφθ. Ντεκάρ 15 Μαρτ. διά Κοτόνου
ΦΡΙΝΤΑΣ	έτ. «Ντικτά»	66	2982	άνεχ. Τρινούμπολη 15 Μαρτ. διά Σαδόνα εφθ. Ντεκάρ 15 Μαρτ. διά Κοτόνου
ΦΡΙΝΤΑΣ	έτ. «Ινιβίτα»	47	2475	άνεχ. Τρινούμπολη 15 Μαρτ. διά Σαδόνα εφθ. Ντεκάρ 15 Μαρτ. διά Κοτόνου
ΦΑΙΝΕΙΝΤΑ	έτ. «Αραύνη»	70	10003	άνεχ. Τρινούμπολη 15 Μαρτ. διά Σαδόνα εφθ. Ντεκάρ 15 Μαρτ. διά Κοτόνου
ΦΑΙΝΕΙΝΤΑ	έτ. «ΑΚΜΕ»	47	1391	άνεχ. Τρινούμπολη 15 Μαρτ. διά Σαδόνα εφθ. Ντεκάρ 15 Μαρτ. διά Κοτόνου
ΦΑΙΝΕΙΝΤΑ	έτ. «Ζαννής»	71	9900	άνεχ. Ναντούρε 16 Μαρτ. διά Κεελάγκ
ΦΑΙΝΕΙΝΤΑ	έτ. «Ολυμπος»	70	18633	άνεχ. Ναντούρε 16 Μαρτ. διά Κεελάγκ
ΦΑΙΝΕΙΝΤΑ	έτ. «Σαιντ 'Ιαννηνς»	70	9069	άνεχ. Ναντούρε 16 Μαρτ. διά Κεελάγκ
ΦΑΙΝΕΙΝΤΑ	«Κοοπερεΐτηκ Εντζινιέρες»	53	1184	άνεχ. Ναντούρε 16 Μαρτ. διά Κεελάγκ
ΦΑΙΝΕΙΝΤΑ	έτ. «Χασιν»	57	18815	άνεχ. Ναντούρε 16 Μαρτ. διά Κεελάγκ
ΦΑΙΝΕΙΝΤΑ	έτ. «Κλειών»	50	10315	άνεχ. Ναντούρε 16 Μαρτ. διά Κεελάγκ
ΦΑΙΝΕΙΝΤΑ	έτ. «Αρκε»	60	9319	άνεχ. Ναντούρε 16 Μαρτ. διά Κεελάγκ
ΦΑΙΝΕΙΝΤΑ	έτ. «Ζαννής»	54	21006	άνεχ. Ναντούρε 16 Μαρτ. διά Κεελάγκ
ΦΑΙΝΕΙΝΤΑ	έτ. «Χαρλίον»	55	4486	άνεχ. Ναντούρε 16 Μαρτ. διά Κεελάγκ
ΦΑΙΝΕΙΝΤΑ	έτ. «Χαρισελ»	55	4721	άνεχ. Ναντούρε 16 Μαρτ. διά Κεελάγκ
ΦΑΙΝΕΙΝΤΑ	έτ. «Γκρήγκαλ»	55	1791	άνεχ. Ναντούρε 16 Μαρτ. διά Κεελάγκ
ΦΑΙΝΕΙΝΤΑ	έτ. «Γράμποντ»	69	10016	άνεχ. Ναντούρε 16 Μαρτ. διά Κεελάγκ
ΦΑΙΝΕΙΝΤΑ	έτ. «Φρίντον»	68	10016	άνεχ. Ναντούρε 16 Μαρτ. διά Κεελάγκ
ΦΑΙΝΕΙΝΤΑ	έτ. «Φρίντον»	69	10016	άνεχ. Ναντούρε 16 Μαρτ. διά Κεελάγκ
ΦΑΙΝΕΙΝΤΑ	έτ. «Μάγια»	66	16193	άνεχ. Ναντούρε 16 Μαρτ. διά Κεελάγκ
ΦΑΙΝΕΙΝΤΑ	έτ. «Αμπερος»	50	8632	άνεχ. Ναντούρε 16 Μαρτ. διά Κεελάγκ
ΦΑΙΝΕΙΝΤΑ	έτ. «Θελιούτι»	54	7701	άνεχ. Ναντούρε 16 Μαρτ. διά Κεελάγκ
ΦΑΙΝΕΙΝΤΑ	έτ. «Τίτκα»	49	1681	άνεχ. Ναντούρε 16 Μαρτ. διά Κεελάγκ
ΦΑΙΝΕΙΝΤΑ	έτ. «Χρήγκαλ»	45	2886	άνεχ. Ναντούρε 16 Μαρτ. διά Κεελάγκ
ΦΑΙΝΕΙΝΤΑ	έτ. «Μεντιτεράνεαν»	45	2331	άνεχ. Ναντούρε 16 Μαρτ. διά Κεελάγκ
ΦΑΙΝΕΙΝΤΑ	έτ. «Ντιόβε»	56	3904	άνεχ. Ναντούρε 16 Μαρτ. διά

Τα ύπό σένας σημειώσεις

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάρι»	56	12231	άνεχ. Κριοτομπαλ 19 Μαρτ. δι' 'Ελ. Πολίτο
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κυκαρποΐα»	59	15660	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 20 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σιμούλο Ατλάντ.»	62	9690	έφθ. Γιοκοκάμαν 13 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τζένεραλ»	49	3718	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπὸ 24 Σεπτ.
ΑΓΝΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τανγκετος»	71	8721	έφθ. Μπαντάρ 'Αμπας 14 Μαρτ.
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντε Μπάρμπαρα»	43	2847	άργει εἰς Πειραιά ἀπὸ 13 Ιαν. 1971
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια Ερυθιανή»	56	20153	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 22 Μαρτ.
ΑΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια»	47	4805	εἰς Καράτσι ἀπὸ 28 Νοεμ.
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	43	2809	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύπορια»	51	2527	διπλής Μπρούνωμπούτελ 14 Μαρτ. διὰ Ντακάρ
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίνιτι»	53	11010	άνεχ. Λάς Πάλας 24 Μαρτ. διὰ Μένα 'Αχμαντί
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστοτέλης»	56	20140	έφθ. Σαδάνναν 16 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπίκαι»	51	8377	έφθ. Μενάνταρ 'Αμπας 14 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανάστασις»	49	2358	έφθ. Πύλον 12 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΕΡΜΟΛΑΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλλωρξ»	43	7208	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 23 Μαρτ. διὰ Λονδίνον
ΑΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρουσπίριαν»	55	1216	άνεχ. Πειραιᾶ 22 Μαρτ. διὰ Βενγγάζην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλειάδες»	43	7254	άνεχ. Μπαντάρ Μαχάρ 13 Μαρτ. διὰ Λός "Αντζελες
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστανέρα»	56	15881	άνεχ. Βαλτιμόρην 21 Μαρτ. διὰ Σαντάντερ
ΑΔΕΛΦΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Άδελφοι»	50	11693	διπλής Γιβραλτάρ 21 Μαρτ. διὰ Κοπεγχάγην
ΑΕΛΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόται»	57	20745	άνεχ. Γιοκοχάμαν 11 Μαρτ. διὰ Κίναν
ΑΖΑΛΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άζαλέα»	48	9556	έφθ. Βόλον 18 Μαρτ.
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθανόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σηγουαίνη»	49	4113	άνεχ. Κέιπ Τάουν 24 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΘΕΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νορδπότσερν»	70	8825	έφθ. Πουάντι 21 Μαρτ. διὰ Ράς ἐς Σιδέρη
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	54	5130	άνεχ. Φόδ 21 Μαρτ. διὰ Ράς ἐς Σιδέρη
ΑΘΗΝΑ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπίς Μίνεραλς»	64	30682	έφθ. Καράτσι 20 Μαρτ.
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουν Ήτ Μεντίτη»	68	15886	άνεχ. Φόδ 21 Μαρτ. διὰ Ράς ἐς Σιδέρη
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	έφθ. Καράτσι 20 Μαρτ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλ»	54	19462	άνεχ. Φίλαδελφειαν 22 Μαρτ.
ΑΘΗΝΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράλ»	62	9943	άνεχ. Σακάι 13 Μαρτ. διὰ Σιδέρη
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'	(N.A.T.)	έτ. «Ξενοφών»	59	9010	έφθ. Μη. 'Αύρες 24 Μαρτ.
ΑΘΗΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πάνατε»	67	48747	άνεχ. Χάργκ 'Αλαντ 29 Φεβρ. διὰ Χόδικ
ΑΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιας»	53	12023	άργει εἰς Πειραιά ἀπὸ 17 Ιουν.
ΑΙΓΓΙΣ ΕΠΙΚ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	50	8463	έφθ. Ντουμπάι 22 Μαρτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΕΤΕΡΝΙΤΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φέρος Φράιτερ»	57	8814	έφθ. Απαπά) Λάγκος 13 Μαρτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άναξ»	50	8469	έφθ. Βρέμπν 24 Μαρτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΛΟΓΙΑΔ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	57	10405	διπλής Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διὰ Κούβαν
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάννερ»	69	9025	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδις 13 Μαρτ. διὰ Τσαμκόγκ
ΑΙΓΓΙΣ ΜΥΘ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	55	7561	έφθ. Απαπά) Λάγκος 23 Μαρτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	52	7552	άνεχ. Ρουέν 20 Μαρτ. δι' 'Απαπά) Λάγκος
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΙΟΥΤΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	58	10179	διπλής Γιβραλτάρ 17 Μαρτ. διὰ Ριγιέκαν
ΑΙΓΓΙΣ ΣΑΓΚΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απουρτος»	49	8469	έφθ. Ντακάρ 1 Μαρτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστάλαντικ Κάρη»	71	11525	διπλής Παναμᾶ 7 Μαρτ. δι' 'Οναχάμα	
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άμμων»	58	9305	έφθ. 'Απαπά) Λάγκος 19 Μαρτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΦΕ'ΙΜ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φε'ίμ»	69	9241	έφθ. Αδάναν 16 Μαρτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΦΕ'ΙΜΠΛ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκαμας»	53	7544	άνεχ. Αμπιτζάν 12 Μαρτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	72	11000	άνεχ. Ήτ Λόντον 2 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΙΓΓΙΣ ΧΟΟΥΠ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλκον»	51	5678	άνεχ. Δουνκέρκην 13 Μαρτ. διὰ Ριγιέκαν
ΑΙΓΚΑ ΝΤ' ΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πίλοκες»	61	24871	άνεχ. Κεμπέκ 29 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΑΙΩΑΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίμορ»	56	12355	άνεχ. Μπράκε 21 Μαρτ. διὰ Κορούνα
ΑΙΩΑΙΔΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αιθαλία»	52	7787	έφθ. Σάντος 18 Μαρτ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Ση»	67	28774	άνεχ. Νταμπέρ 20 Μαρτ. διὰ Ταιμάνα	
ΑΙ'ΙΑΝΤ ΑΡΧΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τράιαντ»	71	15666	διπλής Γιβραλτάρ 17 Μαρτ. διὰ Ντώρμπαν
ΑΙ'ΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίμο»	58	10018	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Μαρτ.
ΑΙ'ΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊνμπρείς»	58	10018	άνεχ. Θεούτα 15 Μαρτ.
ΑΙ'ΙΑΝΤ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Δέλτα»	71	15700	έφθ. Ρίο Γκράντε 16 Μαρτ.
ΑΙ'ΙΑΝΤ ΣΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλαντ Σίπη»	58	926	άνεχ. Ακαδούλα 10 Μαρτ.
ΑΙ'ΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίμο»	58	10020	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 12 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΑΙ'ΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίντα»	55	21054	έφθ. Ντουάλα 18 Μαρτ.
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χράντ Πέικ»	47	3343	άργει εἰς Αμστερνταμ ἀπὸ 8 Φεβρ.
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέποντον Μαριτάιμ»	65	35324	άνεχ. Σακάι 13 Μαρτ. διὰ Περοϊκόν Κόλπον
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'ΙΑΝΤ (μικτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιτζιάν Σηγουαίνης»	72	57800	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 20 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μικτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιτζιάν Μπάλκη»	71	57830	άνεχ. Αγ. Φραγκούκον 13 Μαρτ. διὰ Ντουμάι
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιτζιάν Ση»	69	51627	έφθ. Αίοι 12 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρόρζ»	67	32644	έφθ. Γιοκοχάμαν 25 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταρντ»	67	32644	έφθ. Κεελάγκ 9 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φρέυτερς Τρανσόν»	56	8835	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Κάρριερ»	66	22362	έφθ. Νιοκαστόλ (Άνστρο.) 18 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ'	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ»	66	22362	άνεχ. Τάουναθι 1 Μαρτ. διὰ Ραθέναν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανγκουαίνες Κάρριερς»	65	18452	άνεχ. Άμβούργον 25 Μαρτ. διὰ Καναδᾶ
ΑΚΜΙΠΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ταύρος»	58	9005	έφθ. Πόρτλαντ (Βικ.) 14 Μαρτ.
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	διπλής Παναμᾶ 25 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Μαρτ. διὰ Κόλπον ΗΠΑ
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	άνεχ. Νόρτεγκαμ 18 Μαρτ.
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίς»	67	25168	έφθ. Σάντο Ντομίγκο 23 Μαρτ.
ΑΚΟΥΑΡΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρέντ»	56	10394	άνεχ. Εμδεν 19 Μαρτ. διὰ Κόλπον ΗΠΑ
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Μαρτ. διὰ Κόλπον ΗΠΑ
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίς»	68	25168	άνεχ. Μόμπιλ 19 Μαρτ. διὰ Κριοτομπαλ
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίς»	68	25155	έφθ. Νταμιάμ 24 Μαρτ.
ΑΚΟΥΓ'ΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλταίρη»	57	8889	

"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

ΑΚΡΟΓΙΑΛΙ	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλάντο» .	49	2935	άργει εις Πειραιά ἀπό 10 'Απρ. 1971
ΑΚΡΟΠΕΤΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακρόπετρος» .	67	1211	έφθ. 'Αμβούργον 20 Μαρτ.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέτεορ» .	70	8825	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΑΚΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτή» .	56	10370	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΑΚΤΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αρκίαν» .	58	11351	έφθ. Ρίο Γκράτε 17 Μαρτ.
ΑΛΑΜΑΡ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	57	11929	έφθ. Πειραιά 9 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέξ» .	58	10499	άνεχ. Αμβούργον 21 Μαρτ. διά Σουντσβαλ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαμπτήριαν» .	56	20926	άνεχ. Μπόννυ 10 Μαρτ. δι' 'Αιλ φρ Γκραΐν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα» .	68	44646	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 23 Φεβρ. διά Τζεμπέλη Ντανά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταρόζα» .	55	12380	άνεχ. Τοάρλεστον 18 Μαρτ. διά Τζώρτζεσον (Β.Κ.)
ΑΛΕΞ. ΣΚΟΥΤΑΡΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλειώ» .	55	8280	άνεχ. Ντωρμπαν 15 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Α. Σ. (κ.)		έλλην. συμφέροντα	60	10141	ύπο παραλαθήν
ΑΛΕΞΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλισσον» .	56	2299	άνεχ. Σουάνον 23 Μαρτ. διά Βιέστοπν
ΑΛΕΞΣΑΝΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Φράγκτερς» .	67	14845	άνεχ. Μοριουγκάν 24 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αλιάκμων» .	68	16320	άνεχ. Βιζακαπανάμ 14 Μαρτ. διά Τομπάτα
ΑΛΙΚΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλφο» .	53	1320	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΙΤΡΙΚ (κυπρ.)		έτ. «Βικτώρια» .	53	7564	έφθ. 'Άθαναν 23 Φεβρ.
ΑΛΚΜΑΝ		έτ. «Αλκμαν» .	66	27985	άνεχ. Σακάι 17 Μαρτ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΑΛΚΥΩΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκουέντο» .	70	11826	άνεχ. Μιζουούμια 7 Μαρτ. διά Παναμά
ΑΛΚΥΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλκυωνίς» .	48	2681	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παισιφικ Μαρ. Κάρριερς» .	67	46401	άνεχ. Λάς Πάλμας 10 Μαρ. διά Μποχρέιν
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στενάκας» .	57	12630	άργει εις Πειραιά ἀπό 24 Φεβρ.
ΑΛΜΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα Σ.» .	41	9097	έφθ. 'Άθαναν 8 Μαρτ.
ΑΛΜΠΑΖΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόδφορντ» .	55	14121	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 Μαρτ.
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιτζρόδι» .	58	13023	άνεχ. Σαίντ "Αννα Μπαιν 14 Μαρτ. δι' 'Αμουαίν Μπαιν
ΑΛΜΠΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξτραμάρ» .	54	13145	διπλήθε Παναμά 17 Μαρτ. διά Μαζατλάν
ΑΛΜΠΑΡΟΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέλανταν» .	55	12727	άνεχ. Κιουράσο 17 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χαντερ» .	58	18413	άνεχ. Χάρκι 'Αιλαντ 20 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΛΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ντένενπορτ» .	69	15808	άνεχ. Ρότερνταμ 17 Μαρτ. διά Τρίνινταντ
ΑΛΝΤΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιανέα» .	42	7292	άνεχ. Αθάναν 2 Μαρτ. διά Σαντιάγκο
ΑΛΠΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπα» .	43	9159	έφθ. Ούμ Κάσρ 14 Μαρτ.
ΑΛΥΣΙΔΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιος Στυλιανός» .	46	2904	έφθ. Ναντν 23 Μαρτ.
ΑΛΦΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουλένιτυ» .	41	7388	άνεχ. 'Αμβέροαν 28 Φεβρ. διά Τουρκίαν
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλαθλεία» .	51	11169	άνεχ. Ντώρμπαν 18 Μαρτ. διά Μόσσελ Μπαιν
ΑΜΑΡΥΛΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμαρυλίς» .	56	8959	άνεχ. 'Άθαναν 18 Μαρ. διά Σαντίάγκο (Κούβα)
ΑΜΟΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο» .	61	14073	διπλήθε Παναμά 18 Μαρτ. διά Βαρκελώνην
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλια Χερμόσα» .	66	23571	άνεχ. Ρότερνταμ 10 Μαρτ. διά Κή Σουέστ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ε.		έτ. «Ελίξις» .	57	2238	άνεχ. Πενσοκόλα 23 Μαρτ. διά Κορίντο
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ «Έντ» .	69	15869	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 13 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΑΔΟΡΑ (κ.)		έτ. «Ναυτίλος» .	50	1784	έφθ. Μάλταν 23 Μαρτ.
ΑΝΔΡΕΑ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	64	1199	άνεχ. Νιούλιν 22 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΑΝΔΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αράγια» .	53	4314	έφθ. Λονδίνον 24 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	65	15597	άνεχ. 'Αγ. Βικέντιον 15 Μαρτ. διά Ραθέναν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛΙΟΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη» .	67	3974	έφθ. Κρέντιγκμαρο 20 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ» .	55	19125	διπλήθε Παναμά 29 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη» .	68	21426	άνεχ. Βιτόρια 14 Μαρτ. διά Δουνκέρκην
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη» .	68	21418	άνεχ. Δουνκέρκην 1 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ» .	63	33375	άνεχ. Τερέγητον 23 Μαρτ. διά Ράς ές Σιδέρη
ΑΝΕΜΩΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανεμώνη» .	52	7168	διπλήθε Παναμά 20 Μαρ. δι' 'Άθαναν
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελαντόραντο» .	57	25441	άνεχ. Μπάνιας 22 Μαρτ. διά Θαλκονάρα
ΑΝΝΑΝΣΙΕΣΙΟΝ ΝΤΑΙΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντεν Στάρ» .	46	8047	άργει εἰς Βόλον ἀπό 21 Αύγ. 1970
ΑΝΝΙΤΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρίους» .	53	2236	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 23 Μαρτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτσα» .	65	19758	έφθ. Μάλταν 20 Μαρτ.
ΑΝΝΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	49	2149	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΣΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρη Ν. Κ.» .	59	20935	άνεχ. Μένα 'Αχαρντι 9 Μαρ. διά Λά Πλάτα
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτζένιο» .	66	15597	έφθ. Βιτόρια 20 Μαρτ.
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντιγόνη» .	44	3174	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 20 'Ιουν.
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο» .	63	14048	έφθ. Πουαντ Νουάρ 16 Μαρτ.
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας Πετρόλεουμ» .	57	22130	άνεχ. Χιμέλι 15 Μαρ. δι' 'Αϊσι
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης» .	48	6259	διπλήθε Κωνιόπολιν 21 Μαρ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μορντόρο» .	57	10888	έφθ. Τζάκονιαν 14 Φεβρ.
ΑΟΥΡΟΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντρα» .	46	10754	άνεχ. Αθάναν 5 Μαρ. δι' 'Αντίλλες
ΑΠΗΛΟΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πεντέτε Τράνσοπτο» .	63	9733	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 Μαρ. δι' 'Οδησσόν
ΑΠΟΛΛΟΔΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	72	13120	εἰς Τόκιο ύπο συμπληρώσιν
ΑΠΟΛΛΩΝ		έτ. «Απόλλων» .	68	27989	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Μαρ. διά Λόουερ Μπουτσάν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθήνιαν» .	72	14000	άνεχ. Φρημάντη 18 Μαρ. δι' 'Αγιούπον
ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (δ')	(N.A.T.)	έτ. «Αρφός» .	58	10369	άνεχ. Λόγκ Κόγκ 13 Μαρ. διά Κεελάγκ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμαρίν» .	63	29141	άνεχ. Νότιοτες 15 Μαρ. διά Τρίπολιν (Λιθάνου)
ΑΡΑΓΑΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα» .	54	3287	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 25 Φεβρ. δι' 'Άλεξανδρειαν
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκούδια» .	56	10180	άνεχ. Εμδεν 19 Μαρ. διά Καεν
ΑΡΓΚΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τορεμάρ» .	41	5215	άνεχ. Μπέλφαστ 29 Φεβρ. διά Γκάλθεστων
ΑΡΓΚΟΓΟΥΑΙΗΒ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκυων» .	53	3071	άνεχ. Καραβοστάσι 18 Μαρ. διά Νέαν Καρβάλην
ΑΡΓΚΟΛΑΝΤ		έτ. «Αργκοσῆ» .	51	2988	έφθ. Σεβάνναν 19 Μαρτ.
ΑΡΓΚΟΜΑΣΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέσιον» .	61	10163	άνεχ. Καλλάο 23 Μαρ. διά Παματοκουαλίτο
ΑΡΓΚΟΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αργκοσῆ» .	50	2973	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 19 Μαρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΓΚΟΣΚΑ'Υ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπιαν» .	51	3065	άνεχ. Πόρταρου 7 Μαρ. διά Φρήταουν
ΑΡΓΚΟΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ούλμπιαν» .	50	3442	άνεχ. Κοστάζακαλόκος 19 Μαρ.
ΑΡΓΟΙΔΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιτας» .	35	4733	άνεχ. Σέτε 20 Μαρτ. διά Πάρτιγκτων
ΑΡΓΟΙΔΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλος» .	64	28313	άνεχ. Πουερτό λα Κρούζ 7 Μαρ. διά Αγγλίαν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέποτου Μαριτάιμ» .	68	24894	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 Μαρ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΡΕΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρετή» .	57	8409	διπλήθε Παναμά 11 Μαρ. διά Μανζανίλο (Μεζ.)
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα» .	45	4578	έφθ. Κέιπ Τάουν 23 Μαρτ.
ΑΡΗΣ II (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρια» .	54	7202	άνεχ. Οζάκαν 21 Φεβρ. διά Τσουντζίν
ΑΡΙΑΔΗΝΗ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	55	7510	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Μαρτ.
ΑΡΙΕΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκαύμώρα» .	54	13432	άνεχ. Χόθικ 24 Φεβρ. διά Μπόννυ
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο 'Αμαρίλλο» .	62	25211	άνεχ. Πουερτό λόρδος 17 Φεβρ. διά Πορτλάντα
ΑΡΙΕΤΤΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριέττα» .	64	31331	άνεχ. Όλτο 13 Μαρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΡΙΕΤΤΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθθοι» .	72	125000	άνεχ. Όντενός 20 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρίας» .	63	28029	διπλήθε Παναμά 28 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεδόντε» .	35	992	άνεχ. Πορτλάντα 15 Μαρ. διά Νιούχαφεν
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέξ» .	38	10280	άνεχ. Ραγκούν 7 Μαρ. διά Μπαχρέιν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρτικ Γκάζ» .	45	4693	εἰς Ρεσιφ ἀπό 29 'Ιουλ. (ἀποθήκη)
ΑΡΙΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριών» .	38	5245	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 23 'Ιουν.
ΑΡΚΑΙΑ (κ.)		έτ. «Ρηλάιαν» .	58	6380	έφθ. Κοστάζακαλόκος 1 Μαρτ.
ΑΡΜΑΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμάρ» .	54	7307	έφθ. 'Αρμάν 23 Μαρτ.
ΑΡΜΑΣ (κ.)		έτ. «Νταιτζίν» .	53	2526	άνεχ. Θέσιατο 16 Φεβρ. διά Τρίπολιν
ΑΡΜΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	52	3714	έφθ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαρτ.
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπήκρετ» .	67	45376	άνεχ. Σιγκαπούρην 2 Μαρτ.
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αργώ» .	58	7772	άνεχ. Πρυττάνη 23 Μαρτ. διά Καραβοστάσι
ΑΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρο» .	56	22670	έφθ. Πόρτο Τόρες 16 Μαρτ.
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρουάνα» .	54	1960	έφθ. Μαυρικίου 21 Μαρτ.
ΑΡΣΕΝΑΛ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αροεναλ» .	48	3675	έφθ. Φουκουγιάμα 16 Μαρτ.
ΑΡΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αρτα» .	56	1647	έφθ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 7 Μαρτ.
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Οβεροίς Μπόλκ Κάρριερς	64	18000	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 5 Μαρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάεύς» .	49	5841	άνεχ. Νανδίμα 23 'Ιαν. διά Σάγκουα
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρχιμηδόπη» .	52	8076	άνεχ. Λάς Πάλμας 21 Μαρ. διά Καλκούτταν
ΑΣΗΜΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηνγούιντ» .	66	35001	άνεχ. Νανδίμα 19 Μαρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΣΙΑΤΙΚ (μικτόν)		έτ. «Ηστογούιντ» .			

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιβερς»	60	21138	άνεκ. Φρήμαντλ 19 Μαρτ. διά Μπάρρους "Αίλαντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπερού»	49	17325	άνεκ. Χόρ όλ. 'Αμάγια 12 Μαρτ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρδαινάνοιν»	64	31716	άνεκ. Θιλαδέλφειαν 23 Φεβρ. διά Μπαχρέιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκά»	63	15977	άνεκ. Χιούστον 1 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΙΓΚΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίκκ»	57	25172	άνεκ. Βοστώνην 18 Μαρτ. διά Καραϊβικήν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουήν»	57	24813	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 16 Μαρτ. δι' 'Αρεύμπα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιήντυ»	55	12985	έφθ. Χόρ όλ. 'Αμάγια 19 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκες»	68	40962	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 8 Μαρτ. διά Κόρυτον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτσιόνες»	68	40962	διπλής Γιβραλτάρ 19 Μαρτ. διά Μπαχρέιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΙΝΤ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μέρμαϊντ»	54	16006	άνεκ. Ντώρμπαν 1 Μαρτ. δι' ΉΠΑ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ ..	(N.A.T.)	έτ. «Εθεργκλέιντς»	66	15568	άνεκ. Μασσαλίαν 8 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Μόναρκ»	68	48936	διπλής Γιβραλτάρ 15 Μαρτ. διά Σαιν Κρουά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρον»	53	12696	άνεκ. Ταμπικό 18 Μαρτ. διά Μαντανίλο (Μεζ.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονες»	53	12712	άνεκ. Βοστώνην 20 Μαρτ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπρίζ»	63	15985	έφθ. Σακάι 21 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑ-ΙΤ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Νάιτ»	56	14839	άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 20 Μαρτ. διά Χόρ όλ. 'Αμάγια
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Πρίνς»	64	38538	άνεκ. Ράς Τανούρα 15 Μαρτ. διά Σιράχα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Πρίνσες»	66	40884	άνεκ. Αργεντίνη 24 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Σάν»	57	10067	άργει εις Πειραιά από 14 Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΗΜ ..	(N.A.T.)	έτ. «Σάνμημ»	58	10067	άργει εις Πειραιά από 15 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΖ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Σάνραϊζ»	58	10057	άργει εις Πειραιά από 15 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ ..	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ»	56	10066	άργει εις Πειραιά από 23 Δεκ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΕΜΠΙΟΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Σάουν Ήτοτ Ατλαντικ	64	15977	έφθ. Αστόρια 14 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Φάλκον»	59	10389	άργει εις Πειραιά από 24 Νοεμ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ ..	(N.A.T.)	έτ. «Φιούρυ»	60	10389	άργει εις Πειραιά από 27 Δεκ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΘΡΗΝΤΟΜ ..	(N.A.T.)	έτ. «Φρηντόνι Σίπινγκ»	62	10405	άργει εις Πειραιά από 21 Νοεμ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΔΕΜΑΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Χέλδεμαντ»	69	16291	άνεκ. Όζκαν 8 Μαρτ. διά Σακάιντε
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΤΖ ..	(N.A.T.)	έτ. «Χέριταζ»	69	16291	Μορμουγκάδο 7 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΗΡΟ ..	(N.A.T.)	έτ. «Χήρο»	69	16320	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 1 Μαρτ. δι' Ιράν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΟΡΑ-ΙΖΩΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Χοράζων»	69	16320	άνεκ. Ντώρμπαν 10 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ ..	(N.A.T.)	έτ. «Χώκ»	69	16291	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 21 Μαρτ.
ΑΤΟΜΙΚ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατμπατρος»	67	45321	άνεκ. Ράς Τανούρα 19 Μαρτ. διά Άλγκεθίρας
ΑΤΤΙΚΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Αττικα»	71	13166	άνεκ. 'Αστόρια 9 Μαρτ. δι' Ιντσάδην
ΑΥΓΗ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπιθερ»	56	10312	άργει εις Πειραιά από 7 Φεβρ. 1971
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερωκ. π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανία»	40	26315	άνεκ. Σουδά 14 Μαρτ. διά Σαουθάμπτον
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Απόστολος Ανδρέας»	56	8136	διπλής Μπρούνωμπουτελ 25 Φεβρ.
ΑΧΑΙΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μαραγκούλα»	50	5455	άργει εις Πειραιά από 20 Μαΐου
ΒΑΛΛΙΑΝΤ ..	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	60	9058	διπλής Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλέανην
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Χαρμονι»	51	2501	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 13 Μαρτ. διά Μανιλάν
ΒΑΡΗ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βάρη»	53	18743	άνεκ. Χόβικ 6 Μαρτ. διά Γκρότον
ΒΑΡΣΑΝΤΑΝ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βάρσανταν»	61	1521	διπλής Μπρούνωμπουτελ 22 Μαρτ. διά Λύμπεκ
ΒΑΣΙΛΕΙΑ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπαραν»	55	979	εις Φλήγησοντ από 18 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΜΕΘΕΝΙΤΗ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Νεύετροι	55	10464	άνεκ. Αμέρειαν 23 Μαρτ. διά Πόρογκρουν
ΒΕΓΑΣ Ι (π.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ντινάκο»	51	8032	άνεκ. Βαρκελώνην 14 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΒΕΓΟΝΙΑ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βεγόνια»	52	6576	έφθ. Γιοκούσαμάν 18 Μαρτ.
ΒΕΝΟΥΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	12897	άνεκ. Τενερίφων 12 Μαρτ. δι' Αθάναν
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βένουρ»	54	1202	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 17 Μαρτ. διά Μπόννυ
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βεντουρέρ»	68	9070	άνεκ. Πειραιά 16 Μαρτ. διά Κόρινθον
ΒΕΡΜΟΝΤ I ..	(N.A.T.)	έτ. «Ρεπούμπλικ Μαρίτ»	55	30682	διπλής Πάναμα 7 Φεβρ. διά Κίναν
ΒΙΚΤΡΙΞ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μίνι Ήτοτ»	49	1592	έφθ. Σετούμπαλ 21 Μαρτ.
ΒΙΚΤΩΡ (κ.) ..	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	2280	άνεκ. Καλλάο 3 Μαρτ. διά Σάντα Ροζαλία
ΒΙΚΤΩΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Κονγουαίν»	57	8622	έφθ. Ριγιέκαν 20 Μαρτ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ I ..	(N.A.T.)	έτ. «Πράντο»	64	15238	άνεκ. Χάιφα 23 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
ΒΙΝΤΣΕΝΤΖΙΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Πε-χολέρα»	62	23497	άνεκ. Ντάρμπαν 14 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιγκάδο»	58	11625	έφθ. Φάλαουσ 23 Μαρτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Πριμούλα»	68	31093	άνεκ. Ήστχαν 25 Μαρτ. δι' Αμέρειαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βιργίνια»	57	11554	άνεκ. Ναγκόρια 14 Μαρτ. διά Νιούκαστλ (Άνστρ.)
ΒΙΡΓΚΟ (δ.π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σύτικα»	44	10499	άνεκ. Ταμπά 8 Μαρτ. δι' Αμουσιάν Μπαίν
ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βάσα»	53	5666	έφθ. Πόρ Λίμου 12 Μαρτ.
ΒΟΛΕΟΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Βόλεον»	52	2672	άνεκ. Ντώρμπαν 23 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΒΟΡΡΑΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Τραμουντάνο»	58	11677	έφθ. Καλλάο 21 Μαρτ.
ΒΟΥΛΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Κλόμπαλ Ν.»	58	8472	άνεκ. Αύρες 20 Μαρτ. διά Ρότερνταμ
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8615	έφθ. Μπ. Αύρες 12 Μαρτ.
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	64	33245	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 24 Μαρτ. διά Μπαντάρ Μαχοάρ
ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ»	54	8720	έφθ. Μάλιο 19 Μαρτ.
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ντέιβιντη»	68	24894	άνεκ. Φουκουγιάμα 15 Μαρτ. διά Νταμπιέρ
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	25988	άνεκ. Μπόννυ 3 Μαρτ. διά Σαιν Κρουά
ΓΑΙΡΕΤΟΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Άδριάτικ»	64	32231	άνεκ. Φρεντερίωνα 22 Φεβρ. διά Περοίκον Κόλπον
ΓΑΛΑΤΕΙΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Αντέξ»	56	9415	έφθ. Αιδερπούλ 17 Μαρτ. διά Πειραιά
ΓΑΛΗΝΗ ..	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα»	55	9415	άνεκ. Λίδερπούλ 17 Μαρτ. διά Πειραιά
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γαρδένια»	57	9723	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 17 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αντιτιτι»	55	8344	έφθ. Ντώρμπαν 23 Μαρτ.
ΓΕΜΕΛΟΣ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γέμελος Μπρόβερ»	61	9100	άνεκ. Κορίν 21 Μαρτ. διά Ριγιέκαν
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ»	63	30650	έφθ. Μπόννυ 19 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μανάντο»	52	7503	άργει εις Πειραιά από 24 Μαρτ. 1971
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Κίμων»	53	7439	άνεκ. Μουτσούρες 19 Μαρτ. διά Σιγκαπούρων
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.) ..	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	49	2755	άνεκ. Πειραιά 18 Μαρτ. διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Φρανκονία»	66	30647	άνεκ. Ζουετίνα 16 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λανονίποι»	58	9483	προσφραστείς Κέπι Τζόύμπι 4 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΚ, ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Οίλα»	54	18790	άνεκ. Χόβικ 2 Μαρτ. διά Γκρότον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Αγνίνο»	68	9071	άνεκ. Αθάναν 7 Μαρτ. διά Ματάντζας (Κούθα)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ελίζαμπεθ»	54	9646	άνεκ. Πειραιά 25 Φεβρ. διά Τουάψ
ΓΙΑΝΝΗΣ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν Σ.»	53	7490	έφθ. Αθάναν 3 Φεβρ.
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΣΚΑΪ' (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αλάθερι»	55	1275	άνεκ. Λίδερπούλ 22 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
ΓΚΑΙ' ΛΟΥΣΣΕΑΚ (π.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεανγκάζ»	69	27725	έφθ. Μπ. Αύρες 24 Μαρτ.
ΓΚΑΙ' ΘΟΡΤΣΙΟΥΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Αμαλία»	55	5543	έφθ. Λονδίνον 25 Μαρτ.

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

REPRESENTATIVES OF:

Hellenic Register of Shipping

SURVEYOR:

Eng. Pablo J. More

DIRECTOR:

Mr. Stam. Elefteriu

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (Uruguay)

TELEGRAMS: ARGOSHIP

TELEPHONE: 82226

ΓΚΑΛΑΞΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρυάτις»	59	2763	άνεχ. Σαδάνναν 15 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν προσήραξεν εἰς 27.56 Β - 12.58 Δ 3 Μαρτ.
ΓΚΑΛΑΞΥ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντουρόζα»	50	6036	άνεχ. Γκουαγιάκιλ 23 Μαρτ. διά Νέαν Όρλεόννη
ΓΚΑΛΑΞΥ ΘΑΙΗΘ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λύρα»	57	4637	έφθ. Βρέστον 13 Μαρτ.
ΓΚΑΛΦ ΚΟΟΥΣΤ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	58	1113	έφθ. Βηρυτόν 23 Μαρτ.
ΓΚΑΛΦ ΣΗ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	59	1113	έφθ. Βηρυτόν 23 Μαρτ.
ΓΚΕΜ (δ.)		έτ. «Μερκουρία»	52	10381	άνεχ. Ντακάρ 19 Μαρτ.
ΓΚΕΡΝΤΑ ΣΝΕΛΛ (κ.)		έτ. «Γκέρντα Σνέλλ»	56	2635	έφθ. Χώρ ἀλ 'Αμάγια 19 Μαρτ.
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριάτικ»	63	30650	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	67	48747	άνεχ. Χώρ ἀλ 'Αμάγια 11 Μαρτ. διά Λάντς 'Εντ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκουιλα»	59	23084	άνεχ. Λος 'Αντζελες 14 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδωμικ»	59	15397	άνεχ. Παλέρμο 14 Μαρτ. διά Μάρος ἐλ Μπρέγκα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΖΑΙΣΗΟΝ κ.δ.	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	22762	έφθ. Γιοκοχάμαν 18 Μαρτ.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλαντεν Τσαλίς»	68	10397	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΓΙ'Λ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ γουγιύλ»	49	1395	άνεχ. Αμδούργον 24 Μαρτ. διά Βρέμπν
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΓΙ'Σ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιναρέιτο»	56	6778	άνεχ. Χώρ Κόγι 9 Φεβρ. διά Χούγκναμ
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΓΙ' (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ λάκι»	52	7307	άνεχ. Πόρτ Κέμπλα 15 Μαρτ.
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΗΘ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλονιν»	45	3934	έφθ. Ναγκόγια 19 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΔΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίλα Νόσο»	57	8644	άνεχ. Ζεστηρούγκε 21 Φεβρ. δι' 'Ινδιαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΙΛΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ολινάρεψ»	57	9340	έφθ. Αιμέρραον 22 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λίτζεντ»	69	22998	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 16 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σπιρίτ»	70	22992	άνεχ. Σίδνευ 20 Μαρτ. διά Λίθανον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πιετρομάρ»	66	23570	άνεχ. Ντώρμπαν 17 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βόλζ»	64	15240	άνεχ. Λός 'Αντζελες 6 Μαρτ. δι' 'Οζάκαν
ΓΛΑΥΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γλαυκός»	68	16320	άνεχ. Βάροι 14 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΓΛΥΦΑδα (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρτιμπα»	55	3004	έφθ. Σάφι 19 Μαρτ.
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγουιντ»	70	11329	έφθ. Γένοβαν 17 Μαρτ.
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ (μετ.63)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρμασούντη»	43	14313	έφθ. Γκληλούκ 18 Μαρτ.
ΓΟΥΙ'ΛΑΣΑΙ'Ρ ΜΠΟΥΛΕΒΑΡΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σόλαρ»	70	11025	άνεχ. Πειραιά 17 Μαρτ. διά Σαιν Κρουά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α'ΙΝΤΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλεεύ»	57	26032	άνεχ. Μπόννυ 12 Μαρτ. διά Νέαν Υόρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΛΑΝΤΡΥ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Έντεν»	57	14353	έφθ. Πειραιά 15 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Τζέντρου»	55	27278	έφθ. Τήν 25 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑ'ΙΝΤΑΝΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέσχαμ»	55	27278	άνεχ. Λας Πάλμας 18 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφαζ»	55	25317	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 10 Μαρτ. διά Μανιλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΝΤδ.	(N.A.T.)	έτ. «Φέντονι»	54	27287	έφθ. Γιοκοχάμαν 19 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙ'Σ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνισι»	54	27277	άνεχ. Πειραιά 27 Φεβρ. διά Μαμονάλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΊ'Ζ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	53	21284	διπλήθε Παναμά 17 Μαρτ. διά Γάλλιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ομοιλί»	62	11971	άνεχ. Τήν 25 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Κάνε»	57	25489	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 19 Μαρτ. διά Πούντα Πάλμας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιγύκοτ»	57	25490	άνεχ. Μένα 'Αμπιντούλα 10 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΖΕΝΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Κέλεο»	57	25357	άνεχ. Ντάς Αιλαντ 7 Μαρτ. διά Πόρτλαντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣδ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιμογένην»	57	26032	άνεχ. Ράς ἀλ Χαφζί 27 Φεβρ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Τζουμπίλη»	58	25222	άνεχ. Αμδούργον 3 Μαρτ. διά Μπόννυ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΐ'ΝΤΝΕΞ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ντράμοντ»	69	41477	άνεχ. Ράς Τανούρα 6 Μαρτ. διά Μπατάσον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νότλευ»	50	25305	άνεχ. Τζιμπούτι 21 Μαρτ. διά Ράς Γκαρίμπ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομάρ»	49	25360	εἰς Τζιμπούτι ρόδης ἀπό 4 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουερλάν Μπάννερ»	58	20546	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. διά Φίλαδελφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκρον»	57	27902	έφθ. Πειραιά 14 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλέζης»	57	20533	έφθ. Σουάπτο 21 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άγκάτε»	67	22549	άνεχ. Νιούκαστλ (Άνιστρ.) 10 Μαρτ. δι' Εύρωπην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάπρικορν»	67	23064	άνεχ. Νιούκαστλ (Άνιστρ.) 15 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΤΟΪΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζεισπερ»	58	22513	διπλήθε Παναμά 10 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΜΠΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπρα»	68	23064	έφθ. Γκληλούκ 6 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέινιντ»	67	23064	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΑΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάγχαμ»	69	41477	διπλήθε Γιβραλτάρ 26 Μαρτ. διά Ράς Λανούφ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μικτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρθος»	71	51878	άνεχ. Ράς Αιλαντ 27 Ιαν. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΙΤ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθως»	53	12843	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. διά Σάροκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τιούντορ»	58	11201	έφθ. Αιλερπούλ 23 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ητον»	55	20165	άνεχ. Λισσαδώνα 26 Φεβρ. διά Χώρ ἀλ 'Αμάγια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΠΙΤY (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρρα»	55	25888	άνεχ. Τοκουνιάμα 27 Φεβρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βένκα Σ.»	54	20864	άνεχ. Βιλελμόχαφεν 20 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάνσερ Σ.»	64	47344	άνεχ. Πιουροπόρτ 24 Μαρτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΘΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλμα»	65	49437	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 19 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντίλον»	71	38172	έφθ. Τριπολίν (Λιβύης) 25 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΞ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Είδον Σίπ.»	71	102326	έφθ. Εκαράδος ρίβερ 20 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκουαριους»	70	100175	άνεχ. Ράς έσ Σιδέο 18 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	71	100175	άνεχ. Φρπορπ (Μπαχ.) 19 Μαρτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΓΡΑΝΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γρανάδα»	56	10180	έφθ. Ανκόνα 12 Μαρτ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίμον»	50	3364	διπλήθε Κων(πολιν 8 Ιαν. διά Μ. Θάλασσαν
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Βένκεντορ»	54	11385	άνεχ. Γιουροπόρτ 23 Μαρτ. διά Φελιξοτόους ύπο παραλίδων
ΔΑΦΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	50	4650	άνεχ. Νέαν Υόρκην 23 Μαρτ. διά Μαρακάιμπο
ΔΑΦΝΗ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθερσόπης Μίνεραλς»	63	31289	άνεχ. Ποντίσερι 18 Μαρτ. διά Πενάγκ
ΔΕΛΦΙΑΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μελτέμι»	62	31289	άνεχ. Μοντεβίδεο 18 Φεβρ. διά Ντώρμπαν
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέλαιντ»	56	11669	άνεχ. Ρίο Γκράντε 11 Μαρτ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Δελφοί»	68	8796	άνεχ. Λεγκορ 22 Μαρτ. διά Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόργυ»	53	5579	έφθ. Μασαλίαν 22 Μαρτ.
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένερα Ναδιγκ»	53	7829	άνεχ. Λεγκορ 22 Μαρτ. διά Κορέαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Στέλλα»	55	1894	έφθ. Τριπολίν (Λιβύης) 25 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Μπαραλόδη»	71	38172	έφθ. Εκαράδος ρίβερ 20 Μαρτ.
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Προϊκόπος»	53	13173	άνεχ. Αρούμπα 18 Μαρτ.
ΔΙΑΜΑΝΤΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα Μπορεάλις»	71	16300	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 19 Μαρτ.
ΔΙΩΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στηγκαλά»	52	12523	άνεχ. Μπάκια Μπλάνκα 4 Μαρτ. διά Λά Πλάτα
ΔΙΩΝΗ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβαλόδη»	52	11675	άνεχ. Φοραλέτσα 16 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΔΡΟΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	64	17487	διπλήθε Παναμά 4 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΡΟΜΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωριεύς»	58	8431	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 24 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελένην»	67	43231	άνεχ. Καλλάρ 28 Φεβρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	άνεχ. Μπέλφαστ 7 Μαρτ. διά Κόλπον ΗΠΑ
ΔΩΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Βιτάσα»	68	35191	άνεχ. Νιούκαστλ (Άνιστρ.) 11 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωρ»	58	9431	άνεχ. Αδάνων 18 Φεβρ. διά Σιενφουέγκος
ΕΒΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Μαριτάιμ»	55	13637	άνεχ. Μοντεβίδεο 14 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΕΒΗ Α. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημαλία»	52	5496	άνεχ. Τζιμπούτι 23 Μαρτ. δι' 'Ειλάτ
ΕΒΗ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Ελπιριέρος»	67	14800	έφθ. Αστορία 15 Μαρτ.
ΕΒΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εθέρος»	53	15983	άνεχ. Οζάκαν 19 Μαρτ. διά Σαδάνναν
ΕΕΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντρέικ»	56	10329	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 11 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	64	1199	άνεχ. Πειραιά 18 Μαρτ. διά Κων(πολιν 8 Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	56	10289	άνεχ. Καλλάρ 28 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανλάιτ»	72	113800	άνεχ. Τερέπωντ 20 Μαρτ. διά Βαλτιμόρων
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινικάν»	48	3627	άνεχ. Νέαν Υόρκην 23 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΕΚΟΥΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εκουίτη»	52	16173	άνεχ. Κριοπούλα 17 Μαρτ.
ΕΛΑΝΙΚΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάρη»	53	2007	άνεχ. Ντουάλα 10 Μαρτ.
ΕΛΑΝΘΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	49	6801	άνεχ. Λεγκορ 20 Μαρτ. διά Γιέμπο
ΕΛΑΝΤΙ	(N.A.T.)	έτ. «Νάρκ			

ΕΛΚΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνη, συμφέροντα	57	6309	ύπο παραλαβήν
ΕΛΛΗΝ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνη, συμφέροντα	56	10312	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 19 Μαΐου
ΕΛΜΕΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνη, συμφέροντα	51	9798	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 15 Μαρτ. διὰ Μαντράς
ΕΛΜΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνη, συμφέροντα	61	10080	άνεχ. Βανκούμερ 17 Μαρτ. διὰ Βραζίλιαν
ΕΛΜΕΠΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνη, συμφέροντα	54	6322	έφθ. Αμβούργον 24 Μαρτ.
ΕΛΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήρουτ»	58	8373	άνεχ. "Αγ. Θρακικόν 13 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΛΝΤΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκκαντλερ»	55	6316	διπλής Γιβραλτάρ 29 Φεβρ. διὰ Δυρράχιον
ΕΑΝΤΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπλόρντη»	59	5515	άνεχ. "Απανα" Λάγκος 27 Φεβρ. διὰ Πόρτ Τζεντιλ
ΕΛΠΙΔΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίδα»	56	8296	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 19 Μαρτ. διὰ Μπαγκόκ
ΕΜΜΑ Μ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπίδηρ»	59	5224	άνεχ. Ντακάρ 16 Μαρτ. διὰ Βρέστην
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ (N.A.T.)		έτ. «Οσεαν Τράπι»	60	8539	διπλής Παναμά 18 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΒ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)		έλληνη, συμφέροντα	60	10141	ύπο παραλαβήν
ΕΞΩΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Νορθγουίτι»	70	70619	έφθ. "Αίδι 24 Φεβρ.
ΕΞΠΡΕΣ Ι (κ.)		έλληνη, συμφέροντα	57	1367	διπλής Κωνώπιον πολιν 11 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επιδαυρος»	40	6895	άνεχ. Κουβάιτ 11 Μαρτ.
ΕΠΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλες»	58	30332	έφθ. Ήπης 15 Μαρτ.
ΕΠΙΚΟ (δ.)		έτ. «Επικο»	60	12898	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 21 Μαρτ.
ΕΡΓΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέγαρον»	48	26180	άνεχ. Φάλευδην 23 Μαρτ. διὰ Περούκον Κόλπον
ΕΡΕΣΣΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οιλ Τράνοπορτη»	59	30187	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΕΡΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίταλεξ»	48	3497	διπλής Γιβραλτάρ 11 Μαρτ. διὰ Νεαπόλιν
ΕΡΟ ΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ρόκετ»	64	29396	άνεχ. Γιουροπόρτ 24 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΕΣΠΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντις»	57	10317	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 5 Μαρτ. 1971
ΕΣΣΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπφάρερ»	57	4171	άνεχ. Μπάναγκαρ 17 Μαρτ. διὰ Καλκούτταν
ΕΤΕΟΚΛΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ετεοκλης»	37	5574	διπλής Κωνώπιον πολιν 5 Μαρτ. διὰ Τραπεζούντα
ΕΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6046	άνεχ. Ήπης 21 Μαρτ. δι' Ινδίαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΥΡΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρης Σιππινγκ»	55	2472	άνεχ. Μομπάσο 25 Μαρτ. δι' Ειλάτ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύασσε»	39	3971	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Οίλη»	66	38339	άνεχ. Ρόττερνταμ 11 Μαρτ. διὰ Περούκον Κόλπον
ΕΥΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορφέυς»	64	34827	άνεχ. Αμουάι Μπαίν 13 Μαρτ. διὰ Πόρτ ντε Μπούκ
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθέας»	54	11208	έφθ. Λός Αντζελές 20 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλόδαι»	56	10053	άνεχ. Χιούστον 16 Μαρτ. διὰ Πουέρτο Σούκρε
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόμπουργκ»	56	30158	άνεχ. Γιουροπόρτ 21 Μαρτ. διὰ Μπόννυ
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηθελά»	70	96775	άνεχ. Λίβερπουλ 3 Μαρτ. διὰ Μένα Αχαντί
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκαν»	64	35410	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 16 Μαρτ. διὰ Πουέρτο Μιράντα
ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ»	71	4412	έφθ. Χάρριον 21 Μαρτ.
ΕΥΛΑΛΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενες»	54	2234	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΠΛΟΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύπλοια»	55	19959	άνεχ. Τάκομα 12 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισιο»	59	9003	έφθ. Μην. Αύρες 23 Μαρτ.
ΕΥΡΥΑΛΟΣ		έτ. «Μπλάς Σῆ»	64	9727	άνεχ. Κόμπη 8 Μαρτ. διὰ Σακάιντε
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		έτ. «Μπλάς Σῆ»	65	10290	άνεχ. Τακόμα 12 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοίας»	43	2896	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 25 Φεβρ. 1971
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύσταθιος»	55	12497	άνεχ. Ντώρμπων 2 Μαρτ. διὰ Λίβερπουλ
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φελίσιτου»	65	9854	έφθ. Γύνια 17 Μαρτ.
ΕΥΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ»	65	35406	άνεχ. Φορκάντος 18 Μαρτ. διὰ Φρέπορτ (Μπαχ.)
ΖΑΙΓΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρεν»	51	8032	έφθ. Πουάντ Νουάρ 7 Μαρτ.
ZAN ZAN (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίκιντ Ναθιγκ.»	51	10917	έφθ. Σαιν Τζώνς (N.B.) 6 Μαρτ.
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.)	(N.A.T.)	Α. Ζαχάρης	49	2806	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ZHNO	(N.A.T.)	έτ. «Μαλάγια»	68	9583	έφθ. Ωκλαντ 17 Μαρτ.
ZHNΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ»	68	9877	άνεχ. Σάντος 18 Μαρτ. διὰ Χάρριον
ZINNIA (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζίννια»	52	7114	άνεχ. Πούλο Μπούκον 13 Μαρτ. διὰ Σαγκάνη
ZΙΠΟΥΝΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονορτένο»	59	4226	διπλής Γιβραλτάρ 20 Μαρτ.
ZITA	(N.A.T.)	έτ. «Παρθενών»	70	15665	έφθ. Μορμουγκάο 29 Φεβρ.
ZΩΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάθριν»	67	43231	άνεχ. Τέιμπλ Μπαιν 29 Φεβρ. διὰ Ρός άλ Χαφζι,
ZΩΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβίρι»	57	4176	άνεχ. Σαιν Τζώνς (N.B.) 16 Μαρτ. διὰ Βερακρούζ
ZΥΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστράδομο»	58	19417	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 2 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΗΒΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Θράυτερς»	68	28774	άνεχ. Λάς Πάλμας 24 Φεβρ. διὰ Κιαραζού
ΗΛΙΑΣ Λ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλντελίον»	50	3343	άνεχ. Αύγουστον 18 Μαρτ. διὰ Μπουργκάς
ΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Δάρδανος»	48	4574	άνεχ. Σφάζ 13 Μαρτ. διὰ Ράγκουν
ΗΡΩΔΗΜΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελεάνη»	47	7356	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 5 Ιαν. 1971
ΗΡΩ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Θραγκάντοια»	65	23535	άνεχ. Πόρτ Κέμπλα 19 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΗΣΤΕΡΝΗΓΚΑ (π. μετ. 63)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντεθότο»	44	14540	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 26 Οκτ.
ΗΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ητον»	53	13224	άνεχ. Σαιντ Άννα Μπαίν 23 Μαρτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΘΑΛΕΙΑ (π.)		έλληνη, συμφέροντα	44	1662	έφθ. Πουάντ Νουάρ 7 Μαρτ.
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενιαρ»	57	4904	έφθ. Σαιν Τζώνς (N.B.) 6 Μαρτ.
ΘΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οράζονς»	57	10316	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	57	20414	άνεχ. Τάς 22 Μαρτ. διὰ Φλώσιγκ
ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκουίστα Όσεάν»	63	31581	έφθ. Καντζί 8 Μαρτ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ		έτ. «Νεπούνια»	65	27960	άνεχ. Νάρδικ 18 Φεβρ. διὰ Μουροράν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α.Σ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκουνιάρη»	58	13834	έφθ. Μπιλμπάο 22 Μαρτ.
ΘΕΟΚΑΗΤΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιγκαν»	56	3649	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 13 Μαρτ. 1971
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεύκαν»	56	3799	έφθ. Μομπάσο 24 Μαρτ.
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	61	10744	άνεχ. Τσάρλεστον 16 Μαρτ. διὰ Νεάπολιν
ΘΕΟΜΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τράβερς»	65	16901	άνεχ. Κέιπ Τάουν 2 Μαρτ. διὰ Πολωνίαν
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντεζόύμα»	54	10916	άνεχ. Ταμπίκο 9 Μαρτ. διὰ Νέαν Ύόρκην
ΘΕΟΜΗΤΩΡ III	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Σπίριτ»	53	2920	έφθ. Βιτόρια 26 Φεβρ.
ΘΕΟΜΠΙΛΑ		έτ. «Σάν Παρασκευή»	59	29141	άνεχ. Σακάι 20 Μαρτ. διὰ Ντουμάϊ
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέγκα»	51	6618	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	58	26650	έφθ. Στάβακερ 19 Μαρτ.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεύκα»	62	26157	διπλής Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. δι' Αυστραλίαν
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέποντον Μαριτάιμ»	60	8461	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 23 Μαρτ. διὰ Ντώρμπαν
ΘΕΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	62	14151	άνεχ. Βιρτούτων 7 Μαρτ. διὰ Χιουστον
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ζαδέ»	55	2740	έφθ. Βακελώνην 22 Μαρτ.
ΘΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θηρεσία»	59	21323	άνεχ. Μπάρρους "Αίλοντ 6 Μαρτ. διὰ Λάντς Έντ
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρονήζ»	66	40933	άνεχ. Ζουετίνα 16 Μαρτ. διὰ Πόρτ ντε Μπούκ
ΘΩΜΑΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Τράνοπορτ»	61	14032	διπλής Παναμά 17 Μαρτ. διὰ Χίλην

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ SINGAPORE

SEASIC MARINE SERVICES

CABLES : SEASIC

21, TELOK AYER STREET, SINGAPORE-1

PHONE : 912.371

76.749

93.231

A/O : 66.278

492.850

ΔΙ' ΟΙΑΝΔΗΠΟΤΕ & ΟΤΙΔΗΠΟΤΕ ΑΝΑΓΚΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

ΕΙΣ ΥΛΙΚΑ & ΤΡΟΦΙΜΑ

DIRECTORS : CAPT. P. PAPADIAS

K. S. TAJU DEAN

ΙΑΝΟΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 9 Φεβρ.
ΙΒΟ ΛΟΓΓΕΡ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσσάρ»	40	5355	άνεχ. Μητέρα 16 Μαρτ. διά Ραγκούν
ΙΘΑΚΑ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάναντα»	53	12504	άνεχ. 'Αντοφαγκάστα 24 Μαρτ. δι' Ικικ
ΙΛΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Σπυρίδων»	37	5925	έφθ. 'Αθάναν 19 Μαρτ.
ΙΛΚΟΝ ΝΙΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάμινος»	59	4381	έφθ. Σαδάνναν 21 Μαρτ.
ΙΛΚΟΝ ΤΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρολινέας Όσεάνικας»	59	4378	έφθ. Πειραιά 17 Φεβρ. (ἐπισκευαί)
ΙΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλκυονία»	68	27989	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	12646	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 29 Ίουλ.
ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιοκάστη»	38	5509	έφθ. 'Αλικέντε 8 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικόδημικι	65	30516	άνεχ. Δουνικέρκην 9 Μαρτ. διά Μπόννυ
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκάνια»	67	20959	διπλήθε Παναμά 18 Μαρτ. διά Τόκιο
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μηρέρκλεϋ»	64	13516	άνεχ. Κάμπο Ρόχο 20 Μαρτ. διά Πόιντ Κόμφορτ
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σαταύρνια»	66	20959	έφθ. Μπράκε 23 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΧΗΜΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μηνότθφορτη»	63	13517	άνεχ. Βερακρούζ 23 Μαρτ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικη»	53	22531	έφθ. "Αντεν 29 Φεβρ.
ΙΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρκλούθερερ»	66	45280	έφθ. Βρέστον 19 Μαρτ.
ΙΟΥΝΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιούνιος»	53	9357	άνεχ. 'Αμερέρσαν 3 Μαρτ. δι' 'Αθάναν
ΙΡΕΝΕ Ι (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρόνεας»	56	1820	άργει εἰς Αργοστόλιον ἀπό 29 Φεβρ.
ΙΡΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροδόπο»	52	6198	έφθ. Πουνταρένας 11 Μαρτ.
ΙΣΗΜΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρις»	59	8479	άνεχ. Κοατάρκοδάκος 21 Μαρτ. δι' 'Αθάναν
ΙΩΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιούνινη»	44	7141	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 4 Ίουν.
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεγγίνα»	69	15869	έφθ. Χάμπτον ρόδς 14 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ευρώ Σιππιγκη»	58	10057	έφθ. Πειραιά 18 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Μεντίτερραν»	68	15890	άνεχ. Κομαϊδα 11 Μαρτ. διά Μορμουγκάο
ΙΩΑΝΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	άνεχ. Ράρ Τανόύρα 10 Μαρτ. διά Μπατάαν
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σφαιρίκαλ»	57	12614	άνεχ. Νιού Χάφεν 22 Μαρτ. διά Πόιντ Τούπερ
ΚΑΒΑΛΑ					
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέλφ Άνλοάντερς»	56	16015	άνεχ. Χάλιφας 19 Μαρτ. διά Φρίπορτ
ΚΑΒΟ ΑΕΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καβαλάρης»	48	4804	έφθ. Λάς Πάλμας 23 Μαρτ.
ΚΑΘΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέρο»	55	12151	άνεχ. "Αντεν 22 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Μαριτάιμ»	64	10864	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 6 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΛΗ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιλα Πεντρεγκαλ»	65	23524	άνεχ. Βανκούμπερ 20 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζουσί»	51	1923	άνεχ. Τσαγκαράμας 14 Μαρτ. διά Βραζιλίαν
ΚΑΛΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Νουέβα Βαλένθια»	67	34498	έφθ. Χάμπτον ρόδς 23 Μαρτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόμπερτοπορτ»	57	8774	έφθ. Μπλέμι 19 Μαρτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριάνα»	54	6112	άνεχ. Μορμουγκάο 13 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΛΥΨΩ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	άνεχ. Ράρ Τανόύρα 5 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΜΕΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άροος. Κάρριερς»	52	12883	έφθ. Ντουμπάνι 1 Μαρτ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βλαφίνα»	52	8111	εις μεσοειδικάς μεταφοράς
ΚΑΝΤΜΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αντιροντάκ»	64	14493	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 5 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξκος»	48	4949	άνεχ. Αύγουστον 22 Μαρτ. διά Σουειτίνα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Π.»	57	24854	έφθ. Γιοκοχάμαν 19 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΑΙΑΣ (δ.η.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακνίνια»	55	15683	άνεχ. Είσ Πειραιά ἀπό 6 Φεβρ. 1971
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τέραμπαρ»	50	6841	έφθ. Σιδηνεί 22 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άιλα Βολκάνικα»	68	23666	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 17 Μαρτ. 1971
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλίστο»	50	3910	διπλήθε Πιγραλτάρ 17 Μαρτ.
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλμουσον»	59	29626	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 Μαρτ. διά Πιγραλτάρ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΤΕΡΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρίους»	51	15784	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 Μαρτ. διά Σαΐν Κουά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοράφτι»	56	20899	έφθ. Ρόττερνταμ 14 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	65	18995	έφθ. Σλόχαφεν ἀπό 6 Ιαν. (ἐπισκευαί)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπονίνια»	48	5370	έφθ. Βάρρι 16 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΥΛΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρέντλι Πέιλ»	47	3340	έφθ. Ντακάρ 20 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άσκα»	40	3500	άνεχ. Μίκης 18 Μαρτ. διά Βανκούμπερ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑΒΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλιάνζα»	61	13437	άνεχ. Πόττερνταμ 25 Μαρτ. διά Γκολφίτο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελαμπίνα»	52	7597	άνεχ. Βανκούμπερ 22 Μαρτ.
ΚΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φρεσέι Κάρριερς»	66	19827	έφθ. Μίζουμα 13 Μαρτ. διά Λός Αντζελες
ΚΑΡΝΤΙΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιφ»	69	9072	διπλήθε Κωνυπόλιν 16 Μαρτ. διά Βατούμ
ΚΑΡΟΛΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρντερ»	55	21075	ει; Λιοσσανίν ἀπό 27 Αύγ.
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρομάρ»	54	2716	άνεχ. Τενερίφον 20 Μαρτ. διά Μπ. "Αύρες
ΚΑΣΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρδάλι»	55	5879	έφθ. Τόιν 1 Μαρτ.
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιοννίκος»	53	7641	άνεχ. Αμέρερσον 2 Μαρτ. διά Σμύρνην
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Λίνκ. Λάινς»	57	20564	άνεχ. Είσ Πειραιά ἀπό 24 Ιαν. (ἐπισκευαί)
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεσσαλία»	56	15802	άνεχ. Νέαν Υόρκην 17 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρόζα»	53	10339	άνεχ. Ντουμάι 5 Μαρτ. διά Μπαλίκιπαν
ΚΕΤΤΙ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Σεσιλίο»	58	13996	άνεχ. Αλεξάνδρειον 25 Μαρτ.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλετέσα»	58	11755	άνεχ. Σιρίν "Αννα Μπαιν 22 Μαρτ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΚΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάστριαλ Θρέύτ.»	57	17180	άνεχ. Τζεμπέλη Ντανά 6 Μαρτ. διά Τεργέστον
ΚΕΦ ΠΕΤΕΡ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάλα»	52	20667	έφθ. Σάρος 16 Μαρτ.
ΚΕΦΑΛΑΡΙΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέμπα»	58	13533	έφθ. Γένοβαν 10 Μαρτ.
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	άνεχ. Σευειτίνα 18 Μαρτ. διά Ντόντζες
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόπορτες Ντ. Εστε	71	16563	άνεχ. Πούντα Καρνόν 16 Μαρτ. διά Πρόβιντενες
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυκήναιν»	66	44867	άνεχ. Ντουμάι 14 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΙΓΚ ΚΑΔΑΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	άνεχ. Μίνα άλ Φαχάλ 11 Μαρτ. διά Νιγκάτα
ΚΙΓΚ ΠΛΑΣΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδηνος»	64	29797	άνεχ. Τζεμπέλη 21 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΚΙΚΙΣ (δ.κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρούδινον»	58	20487	έφθ. Αρτζούνα 16 Μαρτ.
ΚΙΜΩΛΟΣ Β. (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	54	17568	έφθ. Μόλαν 14 Μαρτ.
		έτ. «Βεντούρη»	48	3858	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 22 Μαρτ.
ΚΙΜΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	62	6370	έφθ. 'Αμπιτζάν 20 Μαρτ.
ΚΙΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέντ Σιππιγκη»	52	3714	άνεχ. Νέαν Υόρκην 15 Μαρτ. διά Πουέρτο Ρίκο
ΚΙΣΜΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριούμπα»	49	8328	άνεχ. Σάντος 24 Μαρτ. διά Πειραιά
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορχίδιο»	61	23373	άνεχ. Τέμπλι Μπαι 17 Μαρτ. δι' ΗΠΑ
ΚΙΤΙΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίλ Τράνσορπτ»	56	23232	άνεχ. Τεργέστον 22 Μαρτ. διά Μάρσα έλ Μπρέγκα
ΚΙΤΣΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	7130	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 24 Ιαν.
ΚΛΑΙΡΧΙΛΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζενίφερ»	54	9519	άνεχ. Μπαριμπάντος 25 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΚΛΑΡΕΝΤΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Κάμπενοι»	54	12782	άνεχ. Νέαν Υόρκην 21 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντνέταλ»	60	22944	άνεχ. Ντώρμπαν 23 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΚΛΕΩΠ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρούντ Γουΐντη»	59	10400	άνεχ. Τζιμπούτι 11 Μαρτ. διά Μπερμπέρα
ΚΛΕΩΠΑΤΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόινα»	38	7590	άνεχ. Αμέρεργον 23 Φεβρ. δι' Αλγερίουν
ΚΛΕΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίσια»	51	8079	διπλήθε Πιγραλτάρ 20 Μαρτ.
ΚΛΕΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλεοδόουλος»	59	16217	άνεχ. Βαλτιμόρην 19 Μαρτ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμη»	58	22129	άνεχ. Γένοβαν 15 Μαρτ.
ΚΟΜΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκάλα»	55	20924	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 17 Μαρτ. δι' Ινδονησίαν
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	56	20219	άνεχ. Ντώρμπαν 23 Μαρτ. διά Σάν Νικολας (Περού)
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ Ιντερπίντ»	71	38847	έφθ. Λονδίνον 23 Μαρτ.
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ Μαριτάιμ»	68	23258	άνεχ. Σουάμπα 20 Μαρτ. διά Βομβάνον
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ Ρέζιολιουτ»	70	25139	άνεχ. Σουάμπα 20 Μαρτ. διά Βομβάνον
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονοτελλέσιον»	52	11755	άνεχ. Εύρηπορτ (Μπαχ.) 23 Μαρτ.
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλάρους»	56	12754	άνεχ. Ντώρμπαν 7 Μαρτ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βλανουσέδα»	63	30705	άνεχ. Πειραιά 23 Μαρτ. διά Φώλευ
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρομάρ»	56	6370	άνεχ. Πειραιά 23 Μαρτ. διά Αύρες
ΚΟΡΕΑΙ'Ρ	(N.A.T.)	έτ. «Κόρανος»	72	17000	διπλήθε Παναμά 16 Μαρτ. διά Ματάντζας (Βεν.)
ΚΟΡΦΟΥ ΑΓΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Νάξου»	62	15000	άνεχ. Παραντή 16 Μαρτ. διά Κόμπες
ΚΟΡΩΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιολαμποράντα»	69	9045	έφθ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 23 Μαρτ.
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμοι»	70	11826	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 23 Μαρτ.
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Χώμη»	49	7378	άνεχ. Ντώρμπαν 7 Μαρτ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφελ»	57	30332	έφθ. Αμβούργον 22 Μαρτ.
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρρα»	44	14875	άργει ε

ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24234	έφθ. Σασέμπο 21 Μαρτ.
ΚΥΝΘΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βισφέλλη»	71	11801	άνεχ. Ούμ Κάρρ 19 Μαρτ. διά Μπάραν
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βρόνκα»	52	7415	έφθ. Λός «Αντελες 23 Μαρτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ II (κ.)	(N.A.T.)	Άδ. Μπουσούς	47	3213	άνεχ. Πειραιά 14 'Ιαν. διά Θεσ) νικν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεός»	64	34827	άνεχ. Γιουροπόρτ 23 Μαρτ. διά Μπέλφαστ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταμάσσος»	52	10593	έφθ. Σουάίμπα 21 Μαρτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβιράζον»	51	2430	άνεχ. Νέαν Όρλεάνη 12 Μαρτ. διά Κίγκοτων (Τζαμ.)
ΚΩΣΤΙΑΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωνιάνα»	52	7199	έφθ. Άθαναν 12 Μαρτ.
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιδάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστικός»	39	2993	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 11 Νοεμ.
ΛΑΒΕΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Μαριτάιμ»	55	8281	έφθ. Μαγκαλόρε 24 Μαρτ.
ΛΑΙΔΗ ΕΛΣΠΕΘ	(N.A.T.)	έτ. «Χορήλακ»	53	3545	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 6 Μαρτ. 1971
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	53	7047	έφθ. Δουνκέρκην 19 Μαρτ.
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργάκα»	53	11230	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 29 Μαρτ.
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	59	27462	άνεχ. Ράς ές Σιδέρ 19 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηλώκη»	65	34185	διπλόθ. Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. διά Τής
ΛΑΚΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	61	13360	άνεχ. Αντεν 23 Μαρτ. διά Λάντς "Εντ
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοεύδα Σεβίλλα»	64	37338	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 1 Μαρτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΛΑΜΨΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάμψις»	55	2983	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 21 Μαρτ.
ΛΑΟΔΙΚΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	61	19133	άνεχ. Κοσιν 15 Μαρτ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	56	23880	άνεχ. Γκάλφορτ 7 Μαρτ. διά Νιούχαφεν
ΛΑΣΤΡΙΓΟΝΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίθος»	56	3506	άνεχ. Ντακάρ 20 Μαρτ. διά 'Αμβούργον
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Παγκαλάντε»	60	8801	έφθ. Θεούτιο 18 Μαρτ.
ΛΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωνσταντίνος»	47	7029	άνεχ. Σεβίλην 19 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λένα»	48	2563	άνεχ. Ντώρμπον 14 Μαρτ. διά 'Ινδιαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιλίσιας»	57	10499	άνεχ. Πόιντ Σέντραλ 23 Φεβρ. διά 'Ιαπωνιαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Φρέυτερς»	67	28776	διπλόθ. Γιβραλτάρ 24 Μαρτ.
ΛΗΤΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουάν»	53	12577	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 8 Φεβρ. 1971
ΛΙΑΝΑ (Λιδαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	42	2881	άνεχ. Ζουείτινο 16 Μαρτ. διά 'Εμδεν
ΛΟΙ'ΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο 'Αζούλη»	57	20730	άνεχ. Χόγκ Κόρκ 18 Μαρτ. διά Κόμπε
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Νόραιόπου»	57	8986	διπλόθ. Μαύρικον 25 Φεβρ. (έπισκευα)
ΛΟΥΓΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάτερντντ»	57	1041	άνεχ. Χαϊ Πόιντ 11 Μαρτ. διά 'Ελλάδα
ΛΟΥΣΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	57	7478	έφθ. Γιουροπόρτ 25 Μαρτ.
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αϊκονι»	71	27958	άνεχ. Τεργέστον 19 Μαρτ. διά Ράς ές Σιδέρ
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 9 Μαρτ. διά Κόρπους Κριοτι
ΛΩΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κονοτέλείον»	64	29396	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14 Μαΐου
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λωζάν»	52	2906	
ΜΑΡΚΝΟΛΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκνόλια»	51	7126	
ΜΑΪ'Κ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελ Λιμπερτάντη»	53	5789	
ΜΑΪ'ΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμερίτο»	63	25768	
ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάϊσι»	52	8853	
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούμελη»	47	2811	
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόσανίκ Π.Κ.»	60	13592	
ΜΑΪ'ΣΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άουρόρα Μπρεαλίς»	58	24065	
ΜΑΙΝΗΟΡΣ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαίνφερ Τάνκερς»	69	18923	
ΜΑΙΥΔΛΟΥΑΡ Χ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυστράς»	53	15685	
ΜΑΚΟ ΦΕΛΙΣΙΤΥ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανομάκο»	52	10856	
ΜΑΛΑΓΚΑΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιότι»	51	10570	
ΜΑΛΑΜΠΑΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λατομίτισα»	47	4344	
ΜΑΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλ Λιμπερτάντη»	54	1970	
ΜΑΝΑΡΑΚΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θαλάσσιαι Μεταφοραι»	57	10044	
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν Σίπη»	54	3596	
ΜΑΝΤΟΥΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντινένταλ»	58	21738	
ΜΑΡ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέγκουλαρ»	52	2352	
ΜΑΡΑΒΩΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίνεας»	53	11310	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρόπο»	43	15028	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΤΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	66	15404	
ΜΑΡΙΚΟ	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	41	3307	
ΜΑΡΕΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναβίσερο»	62	8951	
ΜΑΡΦΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρεαν»	52	12057	
ΜΑΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάιολετ»	52	2240	
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρδα»	60	25190	
ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ισθιμένια»	56	12231	
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεγγίνα»	71	16313	
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεάντερ»	64	34827	
ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερόδεσαν Κάρριερς»	70	15102	
ΜΑΡΙΑ ΦΩΡΣΥΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίνη»	43	8518	
ΜΑΡΙΑΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόροτα»	59	28693	
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Βεντουρόζο»	58	9299	
ΜΑΡΙΓΟ Τ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερίντιαν»	51	7354	
ΜΑΡΙΕΛΛΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάριελλη»	53	11616	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	
ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	
ΜΑΡΙΚΑ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντελαντέρα»	63	9190	
ΜΑΡΙΔΥΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Θεοκίπα»	53	2471	
ΜΑΡΙΜΟΥΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελβαπόρες»	68	14800	
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμούντα»	49	10596	
ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπέλλα»	55	12971	
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτυ»	66	19411	
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλαρινα»	65	19805	
ΜΑΡΙΝΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Νικολας»	55	7726	
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λιθαδεία»	56	1937	
ΜΑΡΙΟΤΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς»	48	2739	
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριφίλια»	58	12443	
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπέρλα»	50	15747	
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπρίμα»	51	10216	

"SINGAPORE"

'Ο κυριότερος προμηθευτικός οίκος ύλικων και τροφίμων των έλληνικών πλοιών

DAWOOD & Co. LTD.

(INCORPORATED IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE-4

PHONES: 95631, 95632, 72277, 72400

NIGHT : 95631, 72277

TELEX NO. RS 21376

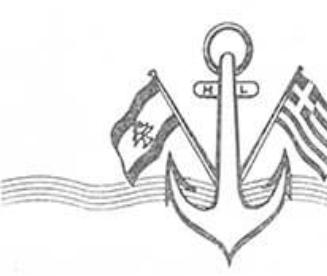
TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

CABLES: «LATHIPHRIA» OR «DAWOODCO»

SINGAPORE

ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριρόζα»	53	12991	άνεκ. "Ειδομασούθ 25 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 24 Αὔγ.
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλλάιντ - Ινταστρίς»	51	7977	άνεκ. Ρόττερνταμ 25 Μαρτ. δι' "Αιλ ὄφ Γκραΐν
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολικός 'Αστήρ»	53	11310	άνεκ. Ρόττερνταμ 19 Μαρτ. διά Καζαμπλάνκα
ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουρίου»	37	5272	διῆλθε Παναμᾶ 17 Φεβρ. διά Κόπερ
ΜΑΡΙΩ	(N.A.T.)	έτ. «Παραμάσουντη»	65	17238	άνεκ. Χάμπτον ρόδες 21 Μαρτ. διά Παναμᾶ
ΜΑΡΚΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελκομοντόρε»	68	36365	άνεκ. Κολούμπια πίθερ 19 Μαρτ. διά Βανκούμερ
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθισι»	61	12011	έφθ. "Αντεν 19 Μαρτ.
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρος»	54	16573	άνεκ. Ρίο Γκράντε 22 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σώμων»	64	9390	εἰς Μαριέλ ἀπὸ 24 Ίουλ. 1970
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάσιπαρο»	46	7334	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 Μαρτ. διά Τής
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γαλαζίας»	65	34185	άνεκ. Ντιώρμπαν 8 Μαρτ. διά Ριγιέκαν
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αιρβίλλ Μότοροιπ»	57	8855	άνεκ. Μοριάδα 22 Μαρτ. διά Σαδόνα
ΜΕΓΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνεσοπ»	67	43231	έφθ. Γιοκοχάμαν 20 Μαρτ.
ΜΕΘΩΝΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	58	29139	άνεκ. Μπέλεμ 17 Μαρτ. διά Μόμπιλ
ΜΕΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Υπαπαντή»	59	3372	άνεκ. Μπαχρέιν 17 Μαρτ. διά Μπαντάρ Μαχάρ
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλέργρακας»	57	11652	άνεκ. Τζεμέλ Ντανα 24 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (κυπτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιναλ»	66	39617	άνεκ. Τόρ Μπαι 22 Φεβρ. διά Μπαχρέιν
ΜΕΛΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανφλέιρ»	71	113750	άνεκ. Ντιώρμπαν 17 Μαρτ. διά Μπέλφαστ
ΜΕΛΤΕΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέσσαλ Τράμπ»	56	7986	διῆλθε Παναμᾶ 5 Μαρτ.
ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΕΑΝ ΚΛΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριοπίλη»	56	10360	έφθ. Ρουέν 22 Μαρτ.
ΜΕΝΤΟΒ ΣΠΑΓΚΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	4258	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΕΡΟΠΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέδεν Σπίτη»	54	1681	άνεκ. Ναγκόγια 16 Μαρτ. διά Κεελάγκ
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπεοέσο»	50	3139	εφθ. Καράπι 22 Μαρτ.
ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεριτάθ»	43	8158	έφθ. Βεγγάζη 2 Μαρτ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεσσάλα»	47	2740	άνεκ. Πειραιά 14 Μαρτ. διά Σπαλάτον
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΔΡΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	48	1420	έφθ. Ντουμάι 6 Μαρτ.
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκούλα Καλάντε»	65	57307	άνεκ. Πούλοι Μπούκοι 6 Μαρτ. διά Παγκαλάν Σουσοῦ
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπετούνο»	58	25275	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 9 Μαρτ.
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	61	31387	άνεκ. Κόπρα 24 Φεβρ. διά Ν. Κορέαν
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	57	7732	εἰς Σπαλάτον (ύπο ΔΙΑΛΥΣΕΙΝ)
ΜΗΤΕΡΑ ΖΑΦΕΙΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις» Σ.	44	7291	άνεκ. Μόζι 11 Μαρτ. διά Κουθέτι
ΜΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κασιόπειαν»	51	8032	άνεκ. Ορφανόπολη (Μπαχ.) 18 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΜΙΛΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	άνεκ. Ρόττερνταμ 26 Φεβρ. διά Μπριτζπορτ
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηχάντερ»	59	5221	άνεκ. 'Αδανάν 10 Μαρτ. διά Σιενφουέγκος
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωρ»	68	9069	έφθ. Πειραιά 9 Μαρτ.
ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιμζά»	65	8782	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 12 Φεβρ. διά Τοιταγκόκ
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστελλά»	56	21090	άνεκ. Ντιώρμπαν 22 Μαρτ.
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλαμίς»	39	3486	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 21 Μαρτ. διά Γκλαντεύδουν
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λαϊντυ»	69	1572	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΛΑΪ' ΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάϊον»	70	1582	έφθ. Σιγκαπούρην 20 Μαρτ. διά Τοιταγκόκ
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάϊτ»	70	1582	εἰνεκεν ουσιαστικάς συνέχεια
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάκ»	69	1560	διῆλθε Παναμᾶ 29 Φεβρ. διά Κουτουκό
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάνς»	69	1572	άνεκ. Καζαμπλάνκα 18 Μαρτ. διά Λά Παλίς
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάρκ»	69	1582	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 17 Μαρτ. διά Τοιταγκόκ
ΜΙΝΙ ΛΕΓ' Ν	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λεϊν»	70	1582	εἰνεκεν ουσιαστικάς συνέχεια
ΜΙΝΙ ΛΕΓ' Σ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λεϊς»	69	1572	έφθ. Τοιταγκόκ 5 Φεβρ.
ΜΙΝΙ ΛΙΩΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λιφτ»	70	1582	άνεκ. Νάντην 22 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λορντ»	69	1565	έφθ. Σαΐντ 'Αννα Μπαι 17 Μαρτ. δι' 'Εθερτον
ΜΙΝΟΥΤΣΕΙ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μινούτσει»	48	8242	άνεκ. Ντάκρα 16 Μαρτ.
ΜΙΝΩΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	1980	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Ναθ»	58	10490	άνεκ. Ρίο Ιανέριο 24 Μαρτ. δι' 'Εμδεν
ΜΙΝΩΑΝ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μίνωαν»	57	8181	έφθ. 'Αδίλεας 13 Μαρτ.
ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ	(N.A.T.)	έτ. «Αγκαμί»	64	11743	προσήρθαν εἰς 57.40 B. – 21.37 A. 22 Μαρτ.
ΜΙΝΩΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	57	21229	άνεκ. Μπαντάρ Μαχάρ 3 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμάρ»	56	8590	άνεκ. Ντιώρμπαν 21 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΜΙΡΕΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μιρέιτ»	57	6205	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΜΙΣ ΜΑΡΙΠΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μίσμαρο»	66	22241	έφθ. Λύμπεκ 20 Μαρτ.
ΜΙΣ ΠΑΠΑΙΕΤΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτώρα»	69	9241	άνεκ. 'Αμθέραν 25 Μαρτ.
ΜΙΣΤΡΑΛ 1	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράλ»	49	1683	έφθ. Νέαν Ύρκην 8 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΜΙΧΑΗΑ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	60	12779	άνεκ. Σαΐντ Ζένων (Ν.Β.) 22 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροβίγκια»	59	26737	άνεκ. Νέαν Ύρκην 6 Μαρτ. διά Σαΐντ 'Αννα Μπαι
ΜΙΧΑΗΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιερμαΐου»	62	2574	διῆλθε Γιβραλτάρ 12 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΑ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαραιμέντο»	65	28313	έφθ. Αύγουστον 20 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τροπική»	58	22129	άνεκ. Καρθαγένεα (Κολ.) 19 Μαρτ. διά Μπαραγκουΐλα
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	53	11289	διῆλθε Σιγκαπούρην ρόδες 16 Μαρτ. διά Φιλιππίνες
ΜΙΧΡΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόσι»	54	2807	έφθ. 'Αμθέραν 25 Μαρτ.
ΜΟΝΤΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αμαζών»	57	7655	άνεκ. Νέαν Όρλεάνην 14 Μαρτ. διά Πούέρτο Μιράντα
ΜΟΣΧΑΝΟΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε»	51	3386	έφθ. Αγύουστον 27 Απρ.
ΜΠΑΖΙΑ ΙΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαζίλη»	48	3574	έφθ. Πόρτο Κλάνγκ 21 Μαρτ.
ΜΠΑΡΑΚΟΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέρό - Γκουάκο»	65	18459	άνεκ. Μπρέμερχαφεν 7 Μαρτ. διά Τουρκίαν
ΜΠΕΛΓ. ΚΡΟΥΣΕΙ ΙΝΤΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πεντάς»	56	1333	έφθ. Κοινόχωρ 12 Μαρτ.
ΜΠΕΛΟΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρταν»	52	4303	άνεκ. Καρθαγένεα (Κολ.) 19 Μαρτ. διά Μπαραγκουΐλα
ΜΠΕΡΤΗ ΜΑΙΚΕΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σημιάτορ»	65	4636	διῆλθε Σιγκαπούρην ρόδες 13 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΜΠΗΝΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπινδέρ»	57	20464	έφθ. Αύγουστον 20 Μαρτ.
ΜΠΛΟΝΑΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπερος»	58	998	άνεκ. Νέαν Όρλεάνην 14 Μαρτ. διά Πούέρτο Μιράντα
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιος»	59	22844	έφθ. Αδέλανδρειον 23 Φεβρ. διά Βεγγάζην
ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανάρχαντος»	48	3315	άνεκ. Νέαν Όρλεάνην 14 Μαρτ. διά Πούέρτο Μιράντα
ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γοργόνα»	53	21577	έφθ. Πόρτο Κλάνγκ 23 Μαρτ. διά Καρλασμέν
ΜΠΡΙΓΙΑΝ ΙΙΙ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλοριάνα»	51	2633	άνεκ. Τανόνια 23 Μαρτ. δι' 'Αύγουστον
ΜΠΡΙΣΕ ΙΙ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζασμίν»	57	999	άνεκ. Τοιμά 2 Μαρτ. διά Ντουμάι
ΜΥΟΙΚΗ (κυπτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μπροέρας»	67	39617	άνεκ. Μένα 'Αμπντούλα 7 Μαρτ.
ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυούτρας»	62	27483	άνεκ. Χάμπτον ρόδες 9 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυούτρας»	57	25267	έφθ. Καράποι 5 Μαρτ.
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	64	17487	άνεκ. Χάμπτον ρόδες 9 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνιαν
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	67	11025	έφθ. Κασιούγκ 10 Μαρτ.
ΝΑΝΑ Π. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νανά Π.»	53	4783	άνεκ. Τζέντα 27 Φεβρ. διά Μπερμπέρα
ΝΑΠΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	άνεκ. Ντόντες 9 Μαρτ. διά Περοκόν Κόλπον
ΝΑΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζέντρι»	59	23785	άνεκ. Αίλ ὄφ Γκραΐν 10 Μαρτ. διά Περοκόν Κόλπον
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάρδικο»	57	9990	άνεκ. Ντόντες 18 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέα 'Ελλάς»	69	9241	άνεκ. Πόστ Κλάνγκ 3 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αξιλλές»	58	12624	άνεκ. Χάμπτον ρόδες 19 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουδόρλ - Γουάντην»	58	24068	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 19 Μαρτ.
ΝΕΑΙ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	38	7679	έφθ. Τέμα 19 Μαρτ.
ΝΕΑΙΣΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ Ν. Κ.»	57	12784	άνεκ. Σάντο Τόμας 21 Μαρτ. διά Πούντα Καρντόν
ΝΕΜΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεμέο»	54	10980	άνεκ. Θώλευ 24 Μαρτ. διά Λίθερπουλ
ΝΕΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	1044	εἰς Γκρούνοκ
ΝΕΠΚΟ ΑΝΤΒΑΝΕΣ (π.δ.) . . .					

ΝΙΚΟΛΑ	(N.A.T.)	έτε. «Τζένεραλ Φράιτερς» .	68	9034	έφθ. Γιοκοσούκα 21 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ (?)	(N.A.T.)	έτε. «Πετρόλεουμ» .	53	12396	άργει εις Πειραιά από 16 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	(N.A.T.)	έτε. «Ιζόλα» .	48	3614	εις Άλμερια από 3 'Ιαν.
ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτε. «Γκόλφο ντε Πάνομα» .	68	86521	άνεκ. Χάρηκ Αίλαντ 28 Φεβρ. διά Λάντς "Εντ
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτε. «Μάρσιπ Κορπ.» .	58	7324	έφθ. Ντεμεράρα 23 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτε. «Άγια Ι.» .	51	3364	άργει εις Σιγκαπούρην ρόδς από 21 Νοεμ.
ΝΙΝΟΕΟ (δ.)		έτε. «Νινφέο» .	52	12975	άνεκ. Νέαν Υόρκην 18 Μαρτ. διά Λεϊκ Τσάρλς
ΝΙΟΥΧΗΔ (κ.)	(N.A.T.)	έτε. «Κλαίρη» .	51	7643	άργει εις Πειραιά από 23 Δεκ. 1970
ΝΙΤΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Ιντερκοντ. Όσεδνικ» .	71	17000	άνεκ. Χάρηκ Αίλαντ 19 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΝΟΕΔ (κ.)	(N.A.T.)	έτε. «Καμελιά» .	41	7256	έφθ. Γάνδην 19 Μαρτ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Σαμψών» .	58	20451	έφθ. Νέαν Υόρκην 25 Μαρτ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ (μετ. 63)	(N.A.T.)	έτε. «Τρανζόσεαν Φράιτερ» .	44	14800	άργει εις Βελτιμόρην από 25 'Ιαν.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Κουέστορα» .	58	18183	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 17 Μαρτ. διά Μπαντάρ Μαχαρ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Ρέμους» .	59	18180	άνεκ. Τζεμπελ Ντανά 15 Μαρτ. διά Λάντς "Εντ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΙ-ΑΝΤ .	(N.A.T.)	έτε. «Άγμπερ» .	67	22549	διπλήθε Γιβραλτάρ 11 Μαρτ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ· (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Πρίαμ» .	64	38649	άνεκ. Δουνκέρκην 19 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΔΕΡΝ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτε. «Πασιφικ Κάρριερς» .	67	25837	άργει εις Πειραιά από 31 Αύγ.
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Παλιώρα» .	56	12402	άργει εις Πειραιά από 15 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Πετρόλερα» .	56	18210	άργει εις Πειραιά από 23 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. Πετρόλερα 'Αρμαντόρα	52	12029	άνεκ. Χιούστον 10 Μαρτ. δι' 'Απανα) Λάγκος
ΝΟΡΤΓΟΥΙΝΤ	(N.A.T.)	έτε. «Γουεστγουίντ» .	70	11328	άνεκ. Πιοκοχάμαν 1 Μαρτ. διά Μαζούρο
ΝΟΡΤΗΦΕΛΣ (κ.)		έτε. «Ερδάκ» .	54	4313	διπλήθε Ντόρερ 4 Μαρτ.
ΝΟΤΟΣ	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα .	50	2748	έφθ. Ντακάρ 20 Μαρτ.
ΝΤΑΛΑΜΑΡΙΝ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα .	58	12339	έφθ. Τεκιρτάν 14 Μαρτ.
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτε. «Οινούσσα» .	56	2709	άνεκ. Ιμιγκάμ 8 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΤΕΙΚΕΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτε. «Γουίντουορτ» .	58	30235	διπλήθε Μπρουνόμποτελ 22 Μαρτ. διά Κίναν
ΝΤΕΛΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	(N.A.T.)	έτε. «Καλύνινιαν» .	68	9079	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 19 Μαρτ.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Δωρίκη & Δελφική» .	57	21340	άνεκ. Αϊλ οφ Γκραίν 15 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΤΕΡΜΠΥ	(N.A.T.)	έτε. «Νόρδερν Σπηγουαίν» .	58	10396	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 Μαρτ. διά Ριγιέκαν
ΝΤΕΣΤΕΡΧΑΝ	(N.A.T.)	έτε. «Πράστον» .	63	15249	έφθ. Μακέο 22 Μαρτ.
ΝΤΗΣΗΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Καζαμπλάνκα» .	57	22006	έφθ. Σέτε 16 Μαρτ.
ΝΤΗΣΗΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Τζάκονιν» .	57	20728	άνεκ. Βαλτιμόρην 21 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΝΤΗΣΗΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Ντηζερτ» .	56	20352	άνεκ. Τζακοντίλι 12 Μαρτ.
ΝΤΗΟΑΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτε. «Ναβηγκέιτορς» .	60	19988	άνεκ. Μαντράς 23 Μαρτ. διά Πιοκοχάμαν
ΝΤΟΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Ντόβερ» .	53	15826	έφθ. Λά Διμπεράντ (Έκουαδόρ) 19 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Θουκίδιδης» .	51	12590	άργει εις Πειραιά από 15 'Απρ. 1971
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Δημοσθένης» .	53	12200	έφθ. Μένα 'Αμπντούλα 19 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Κόρινθος» .	50	9956	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 21 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Κόρινθος» .	43	10865	άνεκ. Ντούμπαλ 6 Μαρτ. διά Σουνγκεΐ Πακνίγκ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)		έτε. «Άλλαντ 'Ιντερν.» .	58	10483	άνεκ. Ντόρερ 6 Μαρτ. δι' 'Ειδονμαουθ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτε. «Μίντλαντ» .	51	14804	έφθ. Νιούκαστλ (Άγιορ.) 18 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Ερμῆς» .	54	11478	έφθ. Τοκοπίλα 21 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτε. «Τζένεραλ Κάρριερς» .	57	9553	άνεκ. Γκότεμπουργκ 19 Μαρτ. διά Γάνδην
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Αρμαντόρες» .	55	11209	έφθ. Κόρνερ Μπρουκ 12 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτε. «Μπάμπιτ» .	56	8716	έφθ. Ράς Τανόύρα 23 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Σωκράτης» .	60	28655	άνεκ. Φουκουγάμα 20 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτε. «Ρέζόλιουτ» .	56	10486	έφθ. Τής 23 Μαρτ.
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Λίτζεντ» .	66	45280	άνεκ. Πόρτ 'Αλμπέρνι 9 Μαρτ. δι' 'Αδάναν
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτε. «Άλκων» .	56	8424	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΖΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτε. «Μάρ» .	47	2836	ύπο παραλαβήν
ΟΑΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)		έλλην. ουμφέροντα .	49	1953	έφθ. Κίγκοτων (Τζαμ.) 18 Μαρτ.
ΣΑΥΣΣΕΥΣ (π.)	(N.A.T.)	έτε. «Μαρέπικα Νεπτούνει» .	54	2227	έφθ. Σιμενίκι 18 Μαρτ.
ΟΑΝΤΕΝΠΟΥΡΓΚ (κ.)		έτε. «Ρενάφο» .	50	1439	άνεκ. Λάς Πάλμας 4 Μαρτ. διά Βομβάν
ΟΑΥΜΠΙΑΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτε. «Κύμα» .	62	11270	άνεκ. Γιουροπόρτ 23 Φεβρ. διά Κοοίν "Αϊλαντ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Ντουράγκο» .	69	97468	άνεκ. Μένα 'Αχαντί 5 Φεβρ. διά Κόρυτον
ΟΑΥΜΠΙΚ Α'Σ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Εξετερ» .	54	17999	άνεκ. Ζευμπρούγκε 16 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Ντεμεράρα» .	70	98726	άνεκ. Τέιμπλ Μπαιν 23 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΛΛΑΓΑΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Λύγνουντ» .	70	97206	άνεκ. Γιουροπόρτ 5 Μαρτ. διά Μένα 'Αχαντί
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Ιγκλεσδίντ» .	70	97206	άνεκ. Τέιμπλ Μπαιν 24 Μαρτ. δι' 'Αγγλιαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΝΘΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Ιρβίνη» .	70	98566	έφθ. Μένα 'Αχαντί 21 Μαρτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΦ δ.	(N.A.T.)	έτε. «Ωμπουρν» .	70	97466	άνεκ. Τέιμπλ Μπαιν 24 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΞΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Ουμπορντ» .	70	98566	άνεκ. Τέιμπλ Μπαιν 14 Μαρτ. διά Λάντς "Εντ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Γράντονη» .	70	96627	άνεκ. Μίλφορτ Χάφεν 10 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΡΤΙΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Μπρίτπορτ» .	70	96679	άνεκ. Σαΐντ Αννα Μπαιν 22 Μαρτ. διά Μαρακάιμπο
ΟΑΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ·Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Καρταγένα Σίππιγκ» .	54	13652	άνεκ. Τεργέστον 19 Μαρτ. διά Μπανίας
ΟΑΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Πριμρόουζ» .	54	20453	έφθ. Σαλαβάρη 18 Μαρτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Ειδοντείλ» .	54	20495	άνεκ. Μίλφορτ Χάφεν 13 Μαρτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Σηληνοελ» .	65	38607	έφθ. Ρόττερντα� 22 Μαρτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤΜΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Ρέντιμπανκ» .	64	32380	άνεκ. Χόρ άλ 'Αμαγια 24 Μαρτ. διά Τενερίφων
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Μάντεν» .	65	32478	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Μαρτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Μίλφορδ» .	64	38598	άνεκ. Ράς Τανόύρα 5 Μαρτ. διά Σαβόνα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Πόρταμαρ» .	65	38607	άνεκ. Σαιντ 'Αννα Μπαιν 22 Μαρτ. διά Μαρακάιμπο
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ·Σ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Κονοέποιον» .	65	32407	άνεκ. Τερνόζεν 18 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Αρρόδιο Σίππιγκ» .	54	14047	άνεκ. Βοστώνην 16 Μαρτ. διά Καραϊβικήν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Γκρινούιτς» .	58	27602	έφθ. Πανάρεν 25 Μαρτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Τρανομαρίν» .	50	24741	άνεκ. Βίλμικτων (Β.Κ.) 19 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Τοεστερ» .	53	14221	άνεκ. Μιλάζο 15 Μαρτ. διά Σιδώνα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Μπάρμπαντος» .	53	24009	άνεκ. Νέαν Υόρκην 22 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΛΕΓΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Φλωρίδα» .	54	17999	άνεκ. Τερνόζεν 18 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Σουανσοῦ» .	54	13934	άνεκ. Βοστώνην 16 Μαρτ. διά Καραϊβικήν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Γκρινθίλ» .	55	13709	έφθ. Ρόττερντα� 13 Μαρτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓ'Α (δ.)	(N.A.T.)	έτε. «Τρανοκόντινενταλ» .	54	18476	έφθ. Νεάπολιν 14 Μαρτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτε. «Ρίτομοντ» .	66	15625	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. διά Τεργέστον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΑΛΜ	(N.A.T.)	έτε. «Κλιφτον» .	65	15577	άνεκ. Τάμπα 8 Μαρτ. διά Σάντος
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	(N.A.T.)	έτε. «Ινγουντ» .	68	15809	έφθ. Ταρόλεστον 22 Μαρτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	(N.A.T.)	έτε. «Σώμερετ» .	65	15179	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 25 Φεβρ. δι' 'Ιράν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	(N.A.T.)	έτε. «Φόλιουθ» .	65	15671	διπλήθε Παναδ 14 Μαρτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΙΓ'Σ	(N.A.T.)	έτε. «Κινούτελι» .	69	15688	έφθ. Μορμουγκάο 29 Φεβρ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΡΑΓ'ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτε. «Αντέρλευ» .	67	15697	έφθ. Μορμουγκάο 14 Μαρτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ		έτε. «Ολίντα» .	69	15808	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 19 Μαρτ.



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

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χόδουλαντ»	69	15688	άνεχ. Μοριουγκάδο 19 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρουλαντ»	55	13934	άνεχ. Πέννυγκτον 9 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΪΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεύ»	60	32008	άνεχ. Τερνόζεν 22 Μαρτ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούζερο»	59	32007	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 Μαρτ. διά Τεργέστον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στηνμπρουκ»	55	17999	άνεχ. 'Αμέρεραν 16 Μαρτ. διά Νέαν 'Υρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάσουθ Ατλάντικ»	55	18790	διπλήθε Παναμά 17 Μαρτ. δι' 'Αρρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτού Τράνσοπορτ»	55	13934	άνεχ. Σάντο Ντομίγκο 24 Μαρτ. διά Τρινιντάντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενσενάντα»	54	13665	έφθ. Ρόττερνταμ 16 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντοερόντο»	54	20595	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 Μαρτ. διά Σαιν Κρουά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντ»	49	17792	έφθ. Νέαν 'Υρκην 24 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμόντε»	54	14047	άνεχ. Καλλάρ 10 Μαρτ. διά Νεγκρίτος
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	24689	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 14 Μαρτ. δι' 'Αμουαίν Μπαιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια Τράνσοπορτ»	59	37958	έφθ. Βαγκαρέλ 23 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουεσέτ Σίππιγκ»	60	37744	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 14 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραπαΐα»	63	30574	άνεχ. Ράς Τανόύρα 17 Μαρτ. δι' 'Αύγούσταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούσερνη»	64	30581	άνεχ. Χάρυκ 'Αιλαντ 9 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΕΘΩΝ	(δ.)	έτ. «Μελμπουρού»	65	15179	έφθ. Μοριουγκάδο 22 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΛΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οξιντένταλ»	58	27602	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΕ'ΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δόλκον»	65	47493	έφθ. Χάρυκ 'Αιλαντ 18 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΛΕ'ΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηφορντ»	50	17791	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 13 Μαρτ. δι' 'Αρρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπεδερλου»	64	47493	άνεχ. Μιζουίμα 19 Μαρτ. διά Χάρυκ 'Αιλαντ
ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. ύπερωκ.)		έτ. «Χόρη Λάινς»	31	18563	έφθ. Νέαν 'Υρκην 25 Μαρτ. (κρουαζιέρα)
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουμόνοια»	55	17102	άνεχ. Ντόντζες 16 Μαρτ. διά Μπάχο Γκράντε
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δα Έμπρεσσα»	56	21090	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 Μαρτ.
ΟΡΕΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερδέεαν Μπάλκ»	56	11267	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 3 Ιαν.
ΟΡΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οροσόλλα»	58	12668	άνεχ. Φορταλέσα 23 Μαρτ. δι' 'Αρρούμπα
ΟΡΟΝΤΗΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	Ρούσσος	42	2881	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΣΕΑΝ ΕΜΠΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	9807	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΛΑΙ'ΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γόλαρ Στάρ»	70	79001	άνεχ. Χάρον 21 Μαρτ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΟΣΕΑΝ ΛΑΝΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χαννοβέρο»	49	15456	διπλήθε Γιβραλτάρ 11 Μαρτ. διά Κεμπέκ
ΟΣΕΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	50	9627	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 3 'Ιαν.
ΟΣΕΑΝ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	9839	άνεχ. Λάς Πάλμας 18 Φεβρ. διά Βομβάνη
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φόρτουνα»	56	9165	άνεχ. Βομβάνη 23 Μαρτ. διά Μοριουγκάδο
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμαριν»	56	10016	έφθ. Ντακάρ 20 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χαννοβέρο»	57	15406	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδις 19 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νοστρουμ»	63	11963	άνεχ. Σαιν Τέμας 23 Μαρτ. (κρουαζιέρα)
ΟΣΕΑΝΙΚΑ (π. ύπερωκ.)		έτ. «Χόρη Λάινς»	65	27645	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 11 Μαρτ. διά Τομπάτα
ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικα»	65	28101	άνεχ. Γιοκοχάμαν 15 Μαρτ. διά Σερία
ΟΥΘΟΡΝ (κ.)		έτ. «Στάνταρντ»	56	23232	έφθ. Αντρούσαν 23 Μαρτ.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΑΓΓΛΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλεοπάτρα»	66	999	διπλήθε Παναμά 3 Μαρτ. διά Βαλπαραϊζό
ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αρκείσσα»	50	2500	έφθ. Αμέρεραν 25 Μαρτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσουρέρτε»	55	1839	άργει εἰς Ζευμπρούγκε ἀπό 22 Μαΐου
ΟΥΡΑΝΟΣ		έτ. «Μορίν»	29	2692	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Μαρτ. διά Βοστώνην
ΠΑΛΑΙΜΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρείντερ Σίππιγκ»	61	16984	
ΠΑΛΕΡΜΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροτοράντο»	57	12881	
ΠΑΜΠΕΡΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρτού»	51	2214	
ΠΑΝΑΓΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	56	8674	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φώς»	54	2566	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκοκ»	50	5304	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλουζάρδος»	50	8280	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κασάνια»	58	10659	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Β. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρυοποταμος»	52	4589	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αναμπάλλ»	48	1977	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελατράνοπορτ»	57	10493	
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζόπκατ»	39	3562	
ΠΑΝΑΧΑΓΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέποντονέα»	60	7809	
ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεψύρο»	63	30408	
ΠΑΝΔΟΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρες»	50	6307	
ΠΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρουντόρα»	61	11925	
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑ'ΙΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Κ.»	58	12417	
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΓΙΕΜΕΛΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργκαρετ»	54	9618	
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πελλήναιαν»	61	10393	
ΠΑΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανάνδ Σίππινγκ»	51	1000	
ΠΑΡΟΣ		έτ. «Παγκόρμποντ»	59	23607	
ΠΑΣΑΓΙΕΣ (κ.)		έτ. «Άλαρα»	61	13912	
ΠΑΣΙΦΟΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιριάλεζ»	56	966	
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σελαεστιάλ»	65	38116	
ΠΑΤΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτερ»	54	6902	
ΠΕΙΛΑΣΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πύλα»	50	5623	
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιον»	52	5483	
ΠΕΛΑΠΙΔΑΣ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24521	
ΠΕΛΟΨ		έτ. «Σολάδι»	36	5065	
ΠΕΙΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δανάδος»	55	7508	
ΠΕΝΝΥ ΜΑΓΙΚΕΛΣ		έτ. «Αουρόρα Σ.»	54	19444	
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οφίκιε»	59	7919	
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περιματάρος»	41	6464	
ΠΕΡΑ ΑΓΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάδ»	51	1077	
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	64	10865	
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	58	8466	
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΓΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	62	9908	
ΠΕΡΜΙΝΑ ΣΑΜΟΥΝΤΡΑ V δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλκο»	58	15987	
ΠΕΡΜΙΝΑ ΣΑΜΟΥΝΤΡΑ VI δ.	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόποτ»	57	18176	

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) Telephone: GENOA 541361

Cables MEDOV GENOA

Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping



ΠΕΡΜΙΝΑ ΣΑΜΟΥΝΤ. VII δ. (N.A.T.)	έτ. "Ηοτερν Σῆ"	55	16241	άνεχ. Τακόμα 26 Φεβρ. διά Παγκαλάν Σουσού
ΠΕΡΜΙΝΑ ΣΑΜΟΥΝΤ. VIII δ. (N.A.T.)	έτ. "Ηοτερν Γουόρλντ"	54	20489	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Σάντουιτς (Μαρ.)
ΠΕΤΟΥΝΙΑ (κ.)	έτ. "Πετούνια"	57	7843	άνεχ. Χόκ Κόκυ 7 Μαρτ. διά Γουαμπά
ΠΕΤΡΟ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (κ.) (N.A.T.)	έτ. "Ακουαμαρίν"	68	1199	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Μαρτ. δι' "Οσλο"
ΠΕΤΡΟ ΕΜΕΡΑΛΔ (κ.)	έτ. "Εμεράλδ"	68	1200	έφθ. Ιργουελ 22 Μαρτ.
ΠΕΤΡΟ ΡΟΥΜΠΥ (κ.)	έτ. "Ρουμπυ"	68	1200	άνεχ. "Ηοτχαρ 24 Μαρτ. δι' 'Αρκλοου
ΠΕΤΡΟ ΤΟΠΑΖ (κ.)	έτ. "Τοπάζ"	66	1198	άνεχ. "Ειδονωαου 25 Μαρτ. δι' 'Εμδεν
ΠΕΤΡΟΙ'Α (δ.)	έλληνικά συμφέροντα	53	10164	άργει εις Πειραιά ἀπό 4 Αύγ.
ΠΕΤΡΟΣ (κυπρ.)	έτ. "Πάσοπαρο"	48	3349	εις Κάρδιφ ἀπό 20 'Ιαν. 1970
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	έτ. "Πασοπαρο"	57	41255	άνεχ. Λός Αντζελες 15 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΠΗΑΙΩΝ (δ.)	έτ. "Μαροεάνο"	58	23607	έφθ. Πειραιά 9 Μαρτ.
ΠΗΤΕΡ Λ.	έτ. "Ελλάδαλ"	61	13437	άνεχ. Χιμέζι 25 Φεβρ. διά Σκαγκουουάιν
ΠΙΣΚΕΣ (δ.)	έτ. "Ελμίρα"	50	17763	άνεχ. Σάρος 11 Μαρτ. δι' 'Ασκελόν
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	έτ. "Σποντρεύ"	67	48747	άνεχ. Μασσαλίαν 20 Μαρτ.
ΠΛΑΤΕΡΕΣ (κ.)	έτ. "Πλάτρες"	44	7244	έφθ. Πειραιάς ἀπό 18 'Ιαν.
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	έτ. "Γκάρντιαν"	53	12514	έφθ. Σάντος ρόδς 18 Μαρτ.
ΠΛΕΙΓΤ ΜΑΣΤΕΡ	έτ. "Πλείτ"	53	9422	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 24 Μαρτ.
ΠΛΟΥΤΩΝ (κυπρ.)	έτ. "Βράχος"	59	10918	άνεχ. Χάροκ "Αίλαντ 7 Μαρτ. διά Καλούντημποργκ
ΠΛΩΤΩΝ	έτ. "Βιρτζίρι"	68	35191	άνεχ. Σαδόνα 18 Μαρτ.
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	έτ. "Σκάντουτο"	66	33291	έφθ. Βανκούμπερ 21 Μαρτ.
ΠΟΙΩΝΤ ΚΛΑΗΡ (μικτόν)	έτ. "Πριμούλα"	72	57102	ύπο παραλασήν
ΠΟΛΑ Ν.	έτ. "Πασα"	56	10483	έφθ. Μασσαλίαν 21 Μαρτ.
ΠΟΛΙΑΙΓΟΣ (κ.)	έλληνη συμφέροντα	48	2000	προσφέρανταν εις Μπουργκάς ρόδς 7 'Ιαν. 1971
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	έλληνη συμφέροντα	56	8325	άνεχ. Πόρτο Κλάννη 12 Μαρτ. διά Βρέμην
ΠΟΛΥΝΙΚΗΣ (κ.)	έτ. "Πολινίκης"	45	5181	άνεχ. Χάροκ "Αίλαντ 5 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (N.A.T.)	έτ. "Βάλ ντι Κομπάρε"	57	8549	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 24 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτόν)	έτ. "Πάξ"	71	80225	έφθ. Βένετιαν 18 Μαρτ.
ΠΟΝΤΟΣ (δ.)	έτ. "Άστροριέδο"	58	16258	έφθ. Τακούραντ 23 Μαρτ.
ΠΟΡΤΑΛΟΝ	έτ. "Άργυρους"	44	4897	έφθ. Βάρρο 16 Μαρτ.
ΠΟΡΤΟ (κ.)	έτ. "Σούστερ"	56	1384	όνεχ. Ταμιώνα 5 Μαρτ. διά Σαλίνα Κρουζ
ΠΡΑΙΝΤ ΟΦ ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	έτ. "Κεφαλωνιά"	57	1739	διήλθε Μπιλμπάο ἀπό 22 'Ιουλ. (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΠΡΑΙΝΤ ΟΦ ΜΟΡΕΑΣ (κ.)	έτ. "Ακαία"	56	1706	άνεχ. Μπιλμπάο 22 Μαρτ. διά Σεθιλλήν
ΠΡΕΒΕΖΑ	έτ. "Γουεστινόντερ"	57	10389	έφθ. Χάιφα 22 Μαρτ.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	έτ. "Προμπιθεύς"	59	9633	έφθ. Αμοτερνταμ 10 Μαρτ.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	έτ. "Προουπθεύς"	64	5916	έφθ. Βένετιαν 18 Μαρτ.
ΠΡΟΜΠΙΤΥ (δ.)	έτ. "Πρόμπιτυ"	52	10188	διπλόθε Ντοβετ 24 Μαρτ. δι' "Αμοτερνταμ
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY (κ.)	έτ. "Μπακίπη"	44	2088	έφθ. Βάρρο 16 Μαρτ.
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	έτ. "Τουέστ Άφρικαι"	58	8369	όνεχ. Ταμιώνα 5 Μαρτ. διά Μπάθναγκαρ
ΠΡΟΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (κ.)	έτ. "Προτοαπόστολος"	56	8130	όνεχ. Σακάι 4 Μαρτ. διά Σαλίνα Κρουζ
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ (κυπρ.)	έτ. "Πρωτόκλητος"	44	7984	διήλθε Μπρούνωμπουτελ 8 Μαρτ. διά Περού
ΠΥΟΙΑ	έτ. "Γουεστερν Σπλέντνης"	72	10600	εις Σανογίασου ύπο συμπλήρωσιν
ΠΥΛΑΡΩ (δ.)	έτ. "Πυλάρω"	53	13256	διήλθε Γιβραλτάρ 18 Μαρτ. διά Σάροχ
ΠΥΛΙΑΣΤΡΩΝ (δ.)	έτ. "Πυλίαστρονη"	46	1921	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΥΡΓΟΣ (δ.)	έτ. "Πετρόλεσουμ"	58	23102	έφθ. Μαντράς 23 Μαρτ.
ΠΩΛΙΝΑ	έλληνη συμφέροντα	64	1199	άνεχ. Λιμνηκ 21 Μαρτ. διά Βιομαρ
P. K. ΡΙΚΜΕΡΣ (κ.)	έτ. "Ηοτερν Γουαιί β"	57	8127	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 27 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΡΑΒΕΝΣ (κ.)	έτ. "Κωστούλα"	47	8036	άνεχ. 'Αθανάν 17 Μαρτ. διά Φέλτον
ΡΑΙΜΠΟΟΥ (κυπρ.)	έτ. "Αντωνία"	52	1346	καζαμπλάνκαν 20 Μαρτ. διά Τέρμινι
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	έτ. "Λίγκουες"	57	23693	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδη 13 Μαρτ. διά Χάροκ "
ΡΕΙΓΙΦΕΝΣ (κ.)	έτ. "Κωστούλα"	46	8071	Αίλαντ 16 Μαρτ. διά Κούδαν
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	έτ. "Ιντεραμερικάνα"	59	19047	διήλθε Παναμά 22 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΡΗΝΟΥΛΑ (κ.)	έτ. "Κάνονους"	48	1515	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΗΤΟΡΙΚ (μικτόν)	έτ. "Μουνφλάουερ"	71	77049	ουνέκ. Τερ Μπαΐν 1 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. "Μαραλάντα"	65	16334	εξο. Μπαράρων 3 Μαρτ.
ΡΙΟΝ	έτ. "Άλτα"	58	17407	άνεχ. Ριο Γκράντε 12 Μαρτ. διά Πουάντ Νουάρ
ΡΟΘΕΝΣ (κ.)	έτ. "Κωστούλας"	46	8113	έφθ. Μπάσον 24 Μαρτ.
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. "Γουεστερν Σῆ"	56	21028	άνεχ. Φιλαδέλφειον 16 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μικτόν)	έτ. "Μουνταύουν"	71	77049	άνεχ. Ράς Τενούρα 6 Μαρτ. διά Σαδο Σεμπαστίαν
ΡΟΥΓΙΑ (κ.)	έλληνη συμφέροντα	67	2486	διήλθε Μπρούνωμπουτελ 22 Μαρτ. διά Λά Σιοτάτ
ΡΟΥΘΗ ΜΑΤΙΚΕΛΣ	έτ. "Άπολλο Μ."	63	7363	άνεχ. Βιρυττών 10 Μαρτ. διά Σύρον
ΡΥΘΜΟΣ	έτ. "Γκλόμπε"	57	10316	άργει εις Πειραιά ἀπό 11 Μαΐου
ΡΥΘΜΙΑ (δ.)	έτ. "Πασιφίκα Μαρίνα"	59	21275	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 18 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΣΑΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	έτ. "Προμπατίνα"	53	1837	άνεχ. Αγντόντ 19 Μαρτ.
ΣΑΙΝΤ ΑΘΗΝΑ	έτ. "Άθηνᾶ"	54	2730	έφθ. Καντίς 16 Μαρτ.
ΣΑΙΝΤ ΑΝΔΡΕΑΣ (κυπρ.)	έτ. "Θάντερ"	58	3066	άνεχ. Λονδίνου 24 Μαρτ. διά Λήθ
ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΗ	έτ. "Σαιντ 'Ασσημ"	65	27042	άνεχ. Αλμέρσαν 22 Μαρτ. διά Σέθεν "
ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)	έτ. "Σαιντ Νικολασ"	57	20686	Αίλαντ 24 Μαρτ.
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ	έτ. "Σελένη"	56	2285	εις Νέαν 'Υόρκην 23 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	έτ. "Σαιντ 'Εμμάνουελ"	59	17954	άνεχ. Μπάσον 24 Μαρτ.
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ	έτ. "Σαιντ Κωνσταντίν"	58	9150	άνεχ. Πότερνταμ 23 Μαρτ. διά Σαδο Σεμπαστίαν
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	έτ. "Σαιν Νικόλας"	56	12279	διήλθε Μπριουρόπορτ 25 Μαρτ. διά Βρέμην
ΣΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	έτ. "Σαιν Μαρία"	53	8715	έφθ. Παπάτ 16 Μαρτ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. "Άστρονάθαλ"	66	16334	άνεχ. Μπριουρόπορτ 21 Μαρτ. διά Τόκιο
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	έτ. "Σαιντ Γογγορύσσα"	53	12453	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 14 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΣΑΙΝΤ ΟΛΓΑ (δ.)	έτ. "Σαιν Ολγά"	49	17905	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 16 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ. "Ιόνιον Μαρί"	59	22190	άνεχ. Σιλαδέλφειον 6 Μαρτ. δι' 'Εσκραβός ρίθερ
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (μικτόν)	έτ. "Σαιν Τζών"	50	11631	έφθ. Δουνκέρκην 21 Μαρτ. διά Τόκιο
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖ III (δ.)	έτ. "Σαιν Τζώρτζ"	54	9755	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδη 19 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΑΛΛΙΑ (κ.)	έτ. "Σάλλια"	56	8522	διήλθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ.
ΣΑΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	έτ. "Σαλευθέριος"	51	1566	ονέκ. Βενγγάδην 11 Μαρτ.
ΣΑΛΛΑΥ Χ. (δ.)	έτ. "Κρουαγκίνικ"	52	13542	έφθ. Αν. Θρακικόν 23 Μαρτ.
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτ. "Άπας Δημητρός"	71	12100	έφθ. Σανταντέρ 22 Μαρτ.
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	έτ. "Άπας Γάννης"	71	12100	άργει εις Πειραιά ἀπό 2 Νοεμ.
ΣΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)	έτ. "Λυγιά"	50	1805	έφθ. Αν. Θρακικόν 23 Μαρτ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. "Γιαδίσα"	57	8952	έφθ. Πειραιά 19 Φεβρ.
ΣΑΝ ΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	έτ. "Λάξια"	50	1439	έφθ. Απαντα Λάγκος 21 Μαρτ.
ΣΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (κ.)	έλληνη συμφέροντα	52	1824	άνεχ. Ιγρουελ 24 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	έτ. "Νόρτορα"	59	29486	άνεχ. Οκχαρ Νέας 29 Φεβρ. διά Ζεεμπρούγκε
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	έτ. "Ναθερπίμο"	46	2849	άργει εις Πειραιά ἀπό 2 Νοεμ.

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

TELEPHONES: (98 30 50 - 98 73 12
NIGHT: 98 43 82

TELEGRAMS: "FEDERAL" - MONTEVIDEO

TELEX: CX 782 FEDERAL MONTEVIDEO

ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβίντα»	53	2550	διήλθε Πανομά 24 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	εις Πειραιά από 10 Δεκ. (επισκευαί)
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουέρο»	65	31779	άνεκ. Φορκάτον 11 Μαρτ. δι' Ιμιγχαμ
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σαντ' Αγκο»	57	9144	άνεκ. Τεγκάλ 9 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝΤΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	53	5999	εφθ. Φουσίκι 19 Μαρτ.
ΣΑΛΕΣΣΟΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαζεσσόρ»	63	11471	άνεκ. Σιγκαπούρην ράδη 9 Φεβρ. διά Ντώρμπαν
ΣΑΛΟΥΘΕΡΝ ΉΓΚΑ (μετ. 61)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέσο - Αφρικαν»	70	11329	ενεκ. Σρίτσαυν 24 Μαρτ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΣΑΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαφανούριος»	52	1566	εφθ. Σιράτερ 7 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΣΕΟΥΤΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαντ' νέλα»	54	19053	εφθ. Σιράτερ 11 Μαρτ. δι' Αλγέριον
ΣΕΡΦΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάστριολ Κάρριερ»	58	13944	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Μαρτ.
ΣΕΡΙΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριάλεξ»	57	962	άνεκ. Μπ. Αύρες 18 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΣΕΤΟΥΜΠΑΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριάννα»	59	9165	εφθ. Καντζί 22 Μαρτ.
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σάρμα»	71	11055	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 21 Μαρτ. διά Ρεσιφ
ΣΗ ΠΑΪΓΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πέλλα»	51	1522	άνεκ. Λός Αντζελες 7 Μαρτ. διά Τομπάτα
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φριντούμ»	51	3904	ενεκ. Ισκεντερόν 21 Μαρτ.
ΣΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οθεράντζ Φρ.»	61	13083	εφθ. Ελευσίνος Πόρτα 23 Μαρτ. διά Μόντρεαλ
ΣΗΒΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σηνγκαλ»	47	6507	εφθ. Λα Γκουλέτ 20 Μαρτ.
ΣΗΓΚΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σηνγκαλ»	56	1041	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 21 Μαρτ. διά Μεσσήνα
ΣΙΓΚΡΙΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίλιπερ Κουστ»	48	7473	εφθ. Νταρές εσ Σαλάμ ράδη 14 Μαρτ.
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΟΥΟΣΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάντι»	58	4840	άνεκ. Κόμπε 2 Μαρτ. διά Ρεσιφ
ΣΙΛΑΒΕΡ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίλιπερ Χόουνι»	58	4839	άνεκ. Φουκουγιάμα 2 Μαρτ. διά Τοιγκτάο
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΑΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίλιπερ Χόουνι»	56	4827	ύπο παραλαθήν
ΣΙΛΑΒΕΡ ΦΙΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίλιπερ Χόουνι»	45	5319	εφθ. Μελδούρνην 20 Μαρτ.
ΣΙΛΑΒΕΡ ΧΟΟΥΠ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιλάρνταστ»	65	33287	εφθ. Ριο Ιανέιρο 22 Μαρτ.
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σινόρειτον»	54	15463	άνεκ. Ντόντζες 17 Μαρτ. διά Σπέτζια
ΣΙΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαφέλη»	70	18287	άνεκ. Τέμα 21 Μαρτ. διά Τακοσάντι
ΣΙΣΙΛΙΑΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εφτι»	47	1108	οργει εις Πειραιά από 8 Φεβρ.
ΣΙΣΤΕΡ ΑΜΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αγάπη»	57	944	επιλθή Κων) πολιν 1 Μαρτ. διά Γαλάτσι
ΣΙΣΤΕΡ ΚΑΕΙΩ	(N.A.T.)	έτ. «Τέμζ»	57	984	διήλθε Γιβραλτάρ 13 Μαρτ. διά Θεσσαλίαν
ΣΙΦΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνν Σεσιλίο»	58	13906	άνεκ. Φρινάκιαν 20 Φεβρ. διά Χίλιν
ΣΚΑΥΑΛΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ριο Βαλιζά»	63	12273	άνεκ. Τεμπλαντόρα 22 Μαρτ. δι' ΗΠΑ
ΣΚΙΠΠΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιλας»	59	8497	άνεκ. Φριπόρτ (Μπαχ.) 9 Μαρτ. διά Μπαγκόγκ
ΣΚΙΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιούνο»	64	17487	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΣΚΟΡΠΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προοπεριντάντη»	54	11909	άνεκ. Τεργέστην 16 Μαρτ. διά Ράς Λανούφ
ΣΟΒΕΡΙΓΚ ΚΡΥΣΤΑΛ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρό Πασίφικη»	57	3070	άνεκ. Ντωμόπαν 13 Μαρτ. διά Χιούστον
ΣΟΒΕΡΙΓΚ ΡΟΥΜΠΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριντεντκό»	58	4403	διήλθε Πανορά 20 Μαρτ.
ΣΟΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Τάϊκερ»	62	23837	εφθ. Πειραιό 21 Μαρτ.
ΣΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Λίζα»	57	10661	άνεκ. Λουπίτο 16 Μαρτ. διά Λισσαβώνα
ΣΟΥΝΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μιντατλάντικη»	62	10862	άνεκ. Χάλιφας 25 Φεβρ. διά Γουέστθενγκα
ΣΟΦΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	29	9375	άργει εις Πειραιά από 19 'Ιουν.
ΣΟΠΑΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	65	14048	άνεκ. Αυδέρσον 21 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπορτα»	69	8825	άνεκ. Γιουρεπόρτ 19 Μαρτ. διά Κυνοτάντζαν
ΣΠΑΡΤΑ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανέλη»	56	1743	άνεκ. Γκάντια 17 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	55	13322	άνεκ. Νεόπολιν 14 Μαρτ. διά Νέαν 'Υρκην
ΣΠΗΝΗΤΡΟΥΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικη»	57	20683	άνεκ. Χόδικ 25 Φεβρ. διά Γκρότον
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οδυσσεας»	64	34593	άνεκ. Πειραιά 17 Μαρτ. διά Φώλεύ.
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουαρέζ»	65	31428	άνεκ. Πειραιά 18 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΣΠΥΡΟΣ Λ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιάλα»	40	2208	έργει εις Πειραιά από 15 Φεβρ. 1971 (ΕΠΩΛ.)
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουαλντεν»	56	30709	άνεκ. Μινόνια 18 Μαρτ. διά Σταδιαγκέρο
ΣΤΑΡ ΦΦ ΣΑΝΤΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσσομ»	51	4032	έφθ. Αιγαίν Νταμπί 5 Μαρτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ Χ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιθέρα»	49	4930	άνεκ. Πειραιά 15 Μαρτ. διά Κυνοτάντζαν
ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αργινούσσαι»	52	10407	διήλθε Κων) πολιν 3 Μαρτ. διά Κυνοτάντζαν
ΣΤΕΛΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάλκα»	55	8623	έφθ. Πειραιά 15 Μαρτ. διά Κυνοτάντζαν
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ. (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	45	4014	έφθ. Βασιλόπολη 8 Μαρτ.
ΣΤΕΛΛΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοντίνι»	55	3398	άνεκ. Χάμπτον ράδη 14 Μαρτ. διά Σάντο Ντομίγκο
ΣΤΕΦΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφολντ»	60	10733	άνεκ. Πενάγκ 24 Φεβρ. διά Μη. Αύρες
ΣΤΟ'ΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνσυνθογιντη»	71	71208	άνεκ. Ράς Τανούρα 19 Μαρτ. διά Σάρ Σεμπαστίον
ΣΤΟΑΤ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδενίρη»	53	8031	άνεκ. Βασιλόπολη 10 Μαρτ. δι' Ισπανίαν
ΣΤΟΑΤ ΣΑΚΟΥΡΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Θάσκα»	51	12540	άνεκ. Ρόττερνταμ 23 Μαρτ. διά Γάνδον
ΣΤΟΑΤ ΖΕΜΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζέμινι»	60	13481	εφθ. Νέαν Όρλεάνην 21 Μαρτ.
ΣΤΡΥΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στρυμών»	69	16320	άνεκ. Ράς Τανούρα 15 Μαρτ.
ΣΥΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σύμη»	53	5916	εφθ. Μη. Αύρες 17 Μαρτ.
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγιονίντη»	72	70600	εις Αΐδι ίπο ουμπλήρωσιν
ΣΥΠΡΙΑΝ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΕΡ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ Στάμ Ναθ.»	53	1764	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΥΠΡΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνη»	50	1776	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΥΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Φράτερς»	68	9024	άνεκ. Κόμπε 21 Μαρτ. διά Γιοκαίοι
ΣΟΑΚΑΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άιδορος Κόσουοτ»	44	8636	εις Μαντράς από 20 Δεκ.
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνταρκτικ Γκάδ»	53	1092	εφθ. Χάρην 20 Μαρτ.
ΤΑΙΝΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικ Σίππιγκ»	55	10697	άνεκ. Μαντράς 15 Μαρτ. διά Τομπάτα
ΤΑΚΤΙΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακουάριους»	54	12237	άνεκ. Βοστώνη 16 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταρπον»	58	13581	άνεκ. Αντεν 5 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ταρπούιφ»	57	7977	εφθ. Μομπάσα 24 Μαρτ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΐΓΓΟΤ	(N.A.T.)	έτ. «Άλικπο»	58	8465	άνεκ. Ρόττερνταμ 21 Μαρτ. διά Κέιπ Τάουν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΤΚΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλικπο»	68	11025	εφθ. Ποκαούμαν 17 Μαρτ.
ΤΑΡΣΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άγ. Σπυρίδων»	47	5605	άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 4 Μαρτ. διά Λίθερπουλ
ΤΑΡΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλεμπα»	55	17103	άνεκ. Χάρκι Αΐλαντ 13 Μαρτ.
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιντ Άναστάσιος»	57	21450	άνεκ. Νέαν 'Υρκην 23 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΤΕΒΕΓΚΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τεβέγκα»	54	1592	εφθ. Ντόρτερτεκ 24 Μαρτ.
ΤΕΚΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνταρες»	55	15807	άνεκ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον

TAXEΙΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΤΑΞΥ ΛΙΜΕΝΩΝ :

ΚΟΛΠΟΥ Η.Π.Α. (ΤΑΜΠΑ - NEW ORLEANS - HOUSTON) ΠΕΙΡΑΙΩΣ — ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ ΔΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΔΗΣΕΛΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 21 ΜΙΛΙΩΝ

ΜΕ ΨΥΚΤΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ (διά κρέατα, φαρικά, τυριά, φρούτα)

ΚΑΙ ΜΠΙΓΕΣ 85* ΚΑΙ 50** ΤΟΝΝΩΝ

'Αναμένονται εις Πειραιά : M.V. "ALBERTA" 29/4

ΔΕΚΤΑΙ ΕΠΙΣΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ :

LA GUAIRA — VERA CRUZ — SAN JUAN

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: BALTIC LEVANT Co.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 7, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — P.O.B. 110

Τηλέφωνα: 479-265, 476-902 — Τέλεξ: 2597 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — Τηλεγρ.: BALEVSHIP, BEJASHIP

ΤΕΜΑΓΙΑ (κ.)		έλλην, συμφέροντα	59	1879	άνεχ. Φεντίτ 11 Μαρτ. δι' 'Αρζέβ
ΤΕΣΣΑΝΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ιντερόσας "Οίλα"	68	48339	άνεχ. Κέπιτ Τάουν 15 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΤΕΡΡΥ (δ.)		έτ. "Τέρρυ"	52	12152	ώφελος 25 Μαρτ. διά Σώλτ "Εντ
ΤΕΧΟΓΚΑ (κ.)		έτ. "Τεχόγκα"	58	1870	έφθ. Καζαμπλάνκα 20 Μαρτ.
ΤΖΑΝΙΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. "Ελεογκούρο"	68	14800	άνεχ. Τάουνοβιλ 14 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΤΖΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. "Φιντέλιτυ"	57	21831	εἰς Βαλτιμόρην ἀπό 29 Δεκ.
ΤΖΕΝΙΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. "Τζένιμαρ"	65	1942	άνεχ. Αιγαίνερταν 8 Μαρτ. διά Κόλπον ΗΠΑ
ΤΖΕΝΥ	(N.A.T.)	έτ. "Σποντρέύ"	62	3535	άνεχ. Χιούστον 18 Μαρτ. διά Πούντα Καράχο
ΤΖΟΥΛΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. "Ελμοτόρες"	69	9072	άνεχ. Μπαγιόν 11 Μαρτ. διά Δουθλίνον
ΤΖΩΝ ΚΡΟΣΜΠΥ		έτ. "Ορε Καρύκο"	68	14800	άνεχ. Σιμίζου 11 Μαρτ. διά Κουνσάν
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μπιλμπάρ"	57	6590	εἰς Ειρήνην ἀπό 20 'Ιουν.
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Τρανσαστάλαντικ"	54	19129	άνεχ. Σπάτη 14 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΤΖΩΝΝΥ (κυπ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αρτα"	57	9680	άνεχ. Τέιμπλ Μπαιν 19 Μαρτ. διά Τάραντα
ΤΗΛΕΓΟΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Λαερτός"	51	11110	έφθ. Μπάραν 14 Μαρτ.
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)		έλλην, συμφέροντα	50	3922	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 22 Μαρτ.
ΤΗΛΕΝΙΚΗΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Βλασσίλη"	53	12303	ύπο παραλαβήν
ΤΙΓΡΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Καρπίς"	55	22891	έφθ. Ρόττερντον 17 Μαρτ.
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (ο.Μάλτ.)	(N.A.T.)	έτ. "Λεβαντάτην"	39	5270	άνεχ. Ράς Τανούρα 22 Φεβρ. διά Καλούντηποργκ
ΤΙΝΑ (κ.)		έτ. "Στά Κρέστη"	59	1219	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 15 'Ιουλ.
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πάλμας"	53	28798	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 3 Μαΐου
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	(N.A.T.)	έτ. "Μαρφορτούνα"	64	15597	άνεχ. Μένα Σαούδ 12 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)		έτ. "Τολλάνα"	59	12821	άνεχ. Μπ. Αύρες 18 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΤΟΝΥ Κ.	(N.A.T.)	έτ. "Λιμπανέζα"	44	7349	άνεχ. Ρόττερντον 25 Μαρτ. διά Λισσαδώνα
ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. "Τορένια"	57	8077	έφθ. Πειραιᾶ 21 Μαρτ.
ΤΟΡΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Νάσιοναλ"	59	21617	έφθ. Ήδανον 20 Μαρτ.
ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΩΡ (μικτ.)	(N.A.T.)	έτ. "Τρείντ"	61	24461	έφθ. Νιγκάτα 17 Μαρτ.
ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. "Τρέιντ"	54	12579	άνεχ. Πόρτ Ελλαζιμπεθ ρόδος 18 Μαρτ. διά Μονρόδιο
ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ δ.	(N.A.T.)	έτ. "Μαράστρο"	63	34376	έφθ. Πλάτος 9 Μαρτ.
ΤΡΙΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. "Αναρόμεδα"	54	6640	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 5 Μαρτ. διά Γκηλογκ
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. "Ντιάνα"	53	5493	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 19 Νοεμ.
ΤΡΙΚΑΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. "Ναούσιοντο"	56	10423	έφθ. Ντάρμπαν 3 Μαρτ.
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. "Γιουνάντειν Τράνσοπορτ"	57	10493	εἰς Νέαν 'Υόρκην ἀπό 29 'Ιουλ. (έπιοκευαί)
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Νέπτουν"	67	34501	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 28 Φεβρ. διά Μπαγκόγκ
ΤΡΙΠΟΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μπαντλανδ"	54	17672	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 Μαρτ.
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Βιαλόγκρο"	64	28311	έφθ. Αρουάν 20 Μαρτ.
ΤΡΟΓΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Τρόπικα"	54	11913	άνεχ. Τόρ Μπαιν 28 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Κλίπερη"	60	10470	άνεχ. Σπέτζια 18 Μαρτ. διά Φος
ΤΡΟΠΙΞ (π.δ.)		έτ. "Άλκαντίντ"	66	45255	έφθ. Γιοκοχάμεν 17 Μαρτ.
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Νίλα"	55	11991	άνεχ. Γκουάνι 13 Μαρτ. διά Χόρ αλ 'Αμαγία
ΤΣΕΡΓΚΟΥΙ' (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Νοτ Μεντιτεράνεαν"	57	23664	άνεχ. Γιουροπόρτ 24 Μαρτ. διά Νόρκοπιγκ
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Υδρούσσα"	55	21083	άνεχ. Τεργεόστην 22 Μαρτ. δι' Αύγουσταν
ΥΜΗΤΤΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. "Υμηττός"	49	11771	άνεχ. Αμδούργον 24 Μαρτ. διά Κούθαν
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. "Υπέρμαχος"	52	2517	έφθ. Αλεξανδρείαν 21 Μαρτ.
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)		έτ. "Σπονράιν "Οίλα"	71	105784	εἰς Ράς Τανούρα (ἀπόθηκη)
ΦΑΕΩΝ	(N.A.T.)	έτ. "Κόμετη"	45	15006	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 9 'Απρ. 1971
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. "Λάνδοερ"	45	13849	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 30 Αύγ.
ΦΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. "Μπάλτικο"	43	13548	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 5 'Ιουλ.
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. "Άλλρα"	60	13998	άνεχ. Φρήμαντλ 8 Μαρτ. διά Καλλάο
ΦΑΛΛΟΥΘ	(N.A.T.)	έτ. "Φάλμουθ"	59	9830	έφθ. Ήστ Λόντον 21 Μαρτ.
ΦΑΝΝΥ	(N.A.T.)	έτ. "Φάννυνη"	48	2436	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μερμάντην"	57	21910	άνεχ. Κοσιν 19 Μαρτ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Μέις"	44	13854	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 11 Σεπτ.
ΦΕΔΟ (κυπ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ευαγόρας"	53	1430	εἰς Μάλταν ἀπό 23 Νοεμ.
ΦΕΡΕΤ ΛΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. "Γκλουπάλλη"	53	6415	άνεχ. Λα Γκουλέτ 21 Μαρτ. διά Κάλιαρι
ΦΙΑΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ανδούμεδα"	63	50872	άνεχ. Κοπεγχάγην 22 Μαρτ. διά Δάνταικ
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (π.)		έτ. "Κουμπανίδη"	36	3149	άνεχ. Μόζι 21 Μαρτ. διά Τόκιο
ΦΙΝΤΕΑΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ποσιφίκ Μαρ. Κάρριερς	67	46382	έφθ. Πουέρτο λα Κρούζ 12 Μαρτ.
ΦΙΩΝΑ ΤΖΕ'ΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Νάσιοναλ"	59	15914	άνεχ. Ντάρμπαν 21 Μαρτ.
ΦΙΩΦ ΑΒΕΝΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. "Λούναρη"	70	11024	άνεχ. Λα Γκουλέτ 21 Μαρτ. διά Κάλιαρι
ΦΙΩΜΙΓΚΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Εύουρέκα"	49	1502	άνεχ. Κοπεγχάγην 22 Μαρτ. διά Δάνταικ
ΦΙΩΡΑ II		έτ. "Άρσινόνη"	54	2519	άνεχ. Σαβόνι 16 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΦΙΩΝΕ Ι (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άρφαρομαρ"	60	5044	άνεχ. Μόζι 21 Μαρτ. διά Τόκιο
ΦΙΩΛΓΑΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Τρανούσσεανικ"	54	13972	έφθ. Πουέρτο λα Κρούζ 12 Μαρτ.
ΦΙΝΤΕΛΕ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άλόρα"	60	13997	άνεχ. Ντάρμπαν 11 Μαρτ. διά Ρόττερνταν
ΦΙΡΤΣΟΥΙΤΥ (δ.)		έλλην, συμφέροντα	50	1391	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΙΡΑΤΕΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. "Φορταζίουτην"	53	10945	άνεχ. Μίλφορτ Χάφεν 24 Μαρτ. διά Ντάνγκλας
ΦΙΡΕΖΑ		έτ. "Φρατερίνιτυ"	63	10382	έφθ. Ρεσιφ 20 Μαρτ.
ΦΙΡΗ ΛΑΝΣΕΡ (κ. μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. "Ντόβερ"	58	12036	άνεχ. Ρόττερνταν 25 Μαρτ. διά Μπάρρι
ΦΙΡΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Κ. Ν. Ι. Τάνκερ"	59	17984	διῆλθε Κων 20 Μαρτ.
ΦΙΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. "Κλαιρίνη"	44	7061	άνεχ. Σαν Χοσέ (Γουατ.) 5 Μαρτ. διά Γιοκαϊο
ΦΙΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άλματ"	57	10493	άνεχ. Φώλευ 23 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΦΙΤΕΙΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. "Έλκαπιταιν"	68	44646	εἰς Σαούμπο ἀπό 5 'Οκτ.
ΦΙΦΦ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην, συμφέροντα	67	36365	έφθ. Αμδούργον 24 Μαρτ.
ΦΙΠΠΥΛΑΝΤ (κ.)		έτ. "Χάππι"	64	1199	
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	(N.A.T.)	έτ. "Χαρικλεία"	48	10703	
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Πιλγκρύμη"	59	21357	
ΧΕΛΟΥΑΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. "Χελουανί"	56	10523	
ΧΗΡΙΑΚ	(N.A.T.)	έτ. "Χρίλακ"	51	1544	
ΧΗΡΙΣΤΙΝΑ II		έτ. "Φιντέλιτυ"	44	2783	
ΧΗΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. "Φρεαττύς"	66	19419	
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. "Οσέανο 'Ατλαντικο"	58	10351	
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	(N.A.T.)	έτ. "Κόσμαρ"	59	29141	
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σανγκηπ"	71	16275	
ΧΡΥΣΗ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. "Μαρκρία"	71	113780	
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πλαισίκ "Οίλα"	51	5563	
ΦΚΕΑΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Βίρα"	60	29086	έφθ. Ρόττερνταν 15 Μαρτ.
ΦΚΕΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Νέπτουν"	67	26021	άνεχ. Κούρε 15 Μαρτ. διά Σάν Νικολας (Περού)

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 476.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Α.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΩ ΝΟΜΟ:

Έκδοτης - Διευθυντής
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
Όρφεως 18 - N. Σμύρνη

'Επί τής θάλης
ΚΩΣΤΑΣ ΔΟΥΚΑΣ
Μαντινείας 2 - Αθήνα

Διευθυντής Τυπογραφείου
ΑΘ. Α. ΚΩΣΤΑΡΑΣ
Θεμίδος 80 - Αμαρουσίου

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεὺς

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., New York N.Y. 10022 - Tel. MU 8-7070 - Telex: 224042 - Cables: Troceanic, New York

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 276

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st APRIL 1972

Ominous Trends

The president of the Swedish Merchant Marine Officers' Union has recently announced that maritime unions would be called upon to lend their support to the struggle to equalise shipboard wages on all European-owned ships. He suggested also that the assistance of the I.T.F. would be sought in this respect if it became necessary.

We believe that the unions are confusing the issue between improving living and working conditions on board ship and equalising the wage scale. The first is to be pursued by all means. Moreover, conditions have improved so much in recent years that little remains to be done in that quarter. The equalisation of the wage scale, however, is both unwarranted and unfeasible. The amount of wages a seaman receives is governed by the cost of living in his home country. It may be only a pittance in a country that has a high cost of living, but it could permit him to live royally in his own country. And when you come down to it, why should the running costs of other ships be increased merely for the sake of making Swedish ships competitive?

We should beware of these ominous trends which can do the utmost harm to Greek shipping. The I.T.F. is once again after our blood and is already active in this respect. We must be watchful and we must be prepared to meet this new threat to our survival.

The I.T.F. Again

Our shipowners and the Panhellenic Seamen's Federation should beware of the ITF's clearly indicated desire to interfere with Greek shipping — a desire doubtless prompted by the intrigues of our competitors.

Inspections of ships in port, the checking of wage scales, sporadic boycotts in various ports and the attempt to equalise wages with those on British ships with, finally, the demand of a £6 per head poll tax as a contribution to the ITF, are nothing short of a blatant campaign of harassment of those ships with lower running costs that compete against the ships of some West-European flags.

Cases of such interference have occurred recently in Scandinavian and Israeli ports. Our shipowners and PNO are called upon to take whatever countermeasures are needed. The Greek Shipping Committee in London had resolved a year ago to organise these countermeasures with the assistance of British legal counsels in such a manner that every case of a ship's boycott would be taken to court in the port in question. This indeed occurred in the case of the "Anna K." but, inexplicably, the litigation was abandoned half-way through. The case never reached the courts.

Now, there is no reason why litigation should not be pursued. We hold all the trump cards. Our ships are all under contract to PNO and insured by NAT. And as long as the provisions of the collective agreement are applied, what grounds could the ITF have, legal or moral, to justify a boycott? None

at all beyond the desire to put a spoke in the wheel of ships that compete with those of Britain, Germany and the Scandinavian countries.

In a recent letter to the Israeli maritime unions, PNO's Secretary-General points out that PNO has been successful in signing contracts with 1,100 out of a total of 1,250 Greek-owned convenience-flag vessels. These contracts include the same provisions applicable to Greek-flag ships with regard to social insurance, repatriation, accident compensation, etc. More important, the contracts have been recognised by the Greek courts.

He goes on to say: "If now, a third guarantor of such agreements is sought beyond ourselves, we are determined to protect with all the means at our disposal everything we have achieved in favour of the Greek seafarer. It would be a criminal omission on our part if we abandoned our protection of 40,000 Greek seamen, a protection we have succeeded in obtaining after many long years of struggle."

Boycott Threat

The most immediate boycott threat to our ships in line with the ITF's policy of supporting wage equalisation comes from the leftist unions in Australia. The ITF has classified the Greek flag among the flags of convenience and the aim is to equalise the wage scale on such ships to that of British-flag vessels.

The boycott of convenience flag ships in Australia began on March 21. If Greek-flag ships are included in this boycott by the all-powerful unions in Australia, it could deal a serious blow to Greek shipping in that part of the world.

Of course, neither our shipowners nor the Greek state will take this threat lying down. Protests will be made on diplomatic levels and recourse to justice will be a natural consequence. The Panhellenic Seamen's Federation (PNO) should make it quite clear in the courts that wage equalisation claims are a thinly disguised attempt by the competitors

of Greek shipping to sabotage it. Attorneys should be appointed and owners' representatives should be on hand to plead the Greek cause. Any delay could cause untold damage and both the Shipowners' Association and the Greek Shipping Committee in London should be on their toes to meet this new and grave challenge. And it must be met decisively.

The Perennial Problem

Our merchant fleet continues to grow in size in spite of the current recession in the freight market. Engineer and radio officers are almost impossible to find as are cooks and stewards. On the other hand, an abundance of unskilled coloured crews are offering their services.

Wages are rising, as the law of supply and demand inexorably dictates, and the list of Greek ships manned exclusively by Greek crews grows smaller day by day.

The problem is compounded by the addition to our fleet of ships that are nominally Greek-owned but in effect are controlled by foreign interests.

There will come a time very shortly when the shortage will become so acute that shipowners will be offering inordinately high wages to qualified engineers and enticing them away from other firms.

These are the hard facts of the case. We simply don't have the men for a 35 million-ton fleet unless something is done quickly to attract more youngsters to a sea career and unless more training schools come into operation.

Mr. Papalios Orders Seven New Ships

Mr. N. Papalios has signed a contract with the Astilleros Espanoles Shipyards of Spain to build seven multi-purpose, new-style cargo vessels. He has an option on another five.

These ships, which have been named "Santa Fe 77" (they have been designed to

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

PANDORA MARITIME AGENCIES (Pty) Ltd.

SHIP AGENTS & BROKERS

16TH FLOOR, JOHN ROSS HOUSE (WEST) 22/38 VICTORIA EMBANKMENT

CABLES: "PANDORA"

DURBAN

TELEX: 7500 DN

PHONE: 62921

SOUTH - AFRICA

P. O. BOX 2110

D. P. SYRRIS - G. B. GOULACOS

meet shipping requirements in 1977), will be triple-purpose vessels able to carry general cargo, bulk cargo and containers. They will also be able to carry a sizable number of cars.

A spokesman for Mr. Papalios's "Aegis Company" has announced that the first of these ships is to be delivered in 1973, three more within 1974 and the other three in 1975, with the last scheduled for delivery in October of that year. The cost per ship is unknown but it is believed the total contract is in the vicinity of \$ 50 million and that Mr. Papalios intends to pay 20% of the cost up to the date of delivery and the remaining 80% on delivery. Prices are fixed and not subject to escalations. If, up to June, Mr. Papalios should take up the option on the other five vessels, these would be delivered within the time limits mentioned above and on the same terms.

Mr. Papalios's orders in the midst of a recession are the practical application of his belief, expressed in a "Naftika Chronika" article some months ago, that the recession would last for only two years. He also believes that the successful shipowner should build when the shipyards are crying out for orders, since that is the time to obtain the best possible terms. In this case, he has obtained good prices and avoided the escalation terms which are imposed by other European yards.

Mr. Papalios hopes to repeat with the "Santa Fe 77" the success he had with the Mark 2, the ordinary Santa Fe and the SD 14-type cargo ships. He was among the first to order the new and untried Liberty replacements the price of which, in time, has almost doubled.

The "Santa Fe 77" has an overall length of 159 metres, total breadth of 22.8 m. and a loaded depth of 31 ft. 11½ ins. The dead-

weight capacity is 21,000 metric tons and the cubic capacity is 1,030,000 cu. ft. She is propelled by a 9,900 hp Sulzer engine giving her a speed of 16 knots at 150 rpm.

Finally, the Papalios spokesman revealed that the "Aegis Company" had imported \$ 5,750,000 worth of foreign exchange into Greece in 1971.

ount to a sizable sum every year. We wonder how many of them are doing it—and more particularly those that have obtained loans from Greek banks.

We think the Bank of Greece and the Tourist Organization should look into the matter on the grounds that cruise ships sailing in the Aegean are, in essence, floating hotels.

Foreign Exchange Earnings

One after another, our large shipping firms are announcing the figures for foreign exchange imported by each of them during the past year.

Thus, the P. Goulandris Sons firm imported \$ 9,852,943 during 1971 which represent about 30% of the country's total foreign earnings from shipping.

Not to be outdone, Mr. Tasso Potamianos's "Epirotiki Lines" have announced foreign exchange imports to the tune of more than \$ 11,000,000 in 1971. "Epirotiki Lines" operate eleven cruise ships which are wholly based in and operated from Piraeus.

Cruise Ship Earnings

Greek-owned cruise ships enjoy many privileges from the Greek state in the form of credits, tax exemptions, etc. It is only fair that they should deposit their total earnings in foreign exchange in local banks in return for these privileges, retaining only those amounts needed for disbursements in foreign ports.

We believe they could easily deposit between sixty and seventy percent of their earnings in Greek banks and this could am-

Safety from Fire

The effectiveness of the Solas 1966 regulations was proved beyond doubt in the recent instance of the fire that broke out on the cruise ship "Aphrodite". The ship's sprinkler system and watertight compartments made it possible to restrict the fire where it broke out and keep it from spreading elsewhere. It was thus quickly extinguished.

Rules of Construction

Bureau Veritas has just published the Amendments and Additions No. 8 to its 1971 Rules for the construction and classification of steel vessels.

The amendments deal with:

- steering gears, the rules of which are now in agreement with in-force international requirements,
- assignment of marks for navigation in the ice. Henceforth, the owner can request, either one of the marks "Glace I - Supor", "Glace I", "Glace II" and "Glace III", or one of the marks "Ice Class IA Super", "Ice Class IA", "Ice Class IB" and "Ice Class IC". The four last marks are normally reserved for ships intended for trading in Northern Baltic, whose owners desire to comply with the Finnish-Swedish Ice Class Rules published on the 6th April 1971.

A new Section has been entered, considering pushed or towed barges and, accessorially, pushers.

VAN DER HORST EUROPE

THE WORLD FAMOUS COMPANY FOR PORUS-KROME-CHROMEPLATING

AND RESTANDARDSIZING LINERS AND CROSSHEADS

NOW IN GREECE!!

CONTACT :

VAN DER HORST EUROPE

(MR BASIL EMM. XANTHIS)

PIRAEUS OFFICE

C. M. LEMOS BUILDING - 35, AKTI MIAOULI - TEL. 452.0222 & 930.890

CABLE ADDRESS: PORUSKROME, PIRAEUS