

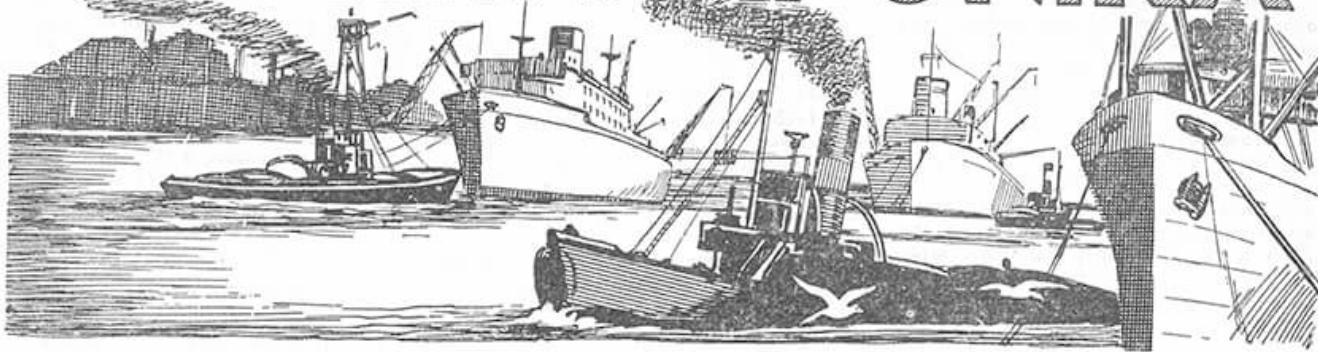
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1972

Αρ. Φύλλου 889/648

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΑ' (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 889/648

ΕΚΔΟΤΗΣ :
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1972

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΝΗΣΥΧΙΑΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΥΡΙΟΝ

Έφοπλιστής προέχων είς έπαγγελματικήν δραστηριότητα, άπο μακρού είς τὸ ἔξωτερικὸν διαμένων καὶ παρακούσθων ὅσον δίλγοι τὰ τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τὴν ιδιάζουσαν θέσιν αὐτῆς μέσα εἰς τὸ στίδον τοῦ διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ, μᾶς ἔξεφραζεν, εἰς μακράν πρὸ ἡμερῶν συνομιλίαν, τὴν ἀνησυχίαν του διὰ τὴν αὔριον τοῦ ἐλληνοκτήτου πλοίου.

«Αἱ σκέψεις μου —μᾶς ἐτόνισε— δὲν ἐπηρεάζονται ἀπὸ τὴν κατάστασιν τῆς ναυλαγορᾶς. Περαστικὴ θὰ είναι καὶ ἡ τωρινὴ κρίσις. 'Η εξισορρόπησις προσφορᾶς καὶ ζητήσεως θὰ ἐπέλθῃ. Δὲν μᾶς ἔλειψαν καὶ τὰ χειρότερα, οὔτε καὶ φοβούμεθα κλονισμὸν ἀνεπανόρθωτον διὰ τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, τὴν ὀπωσδήποτε συγκεκροτημένην καὶ ἔχουσαν σταθεράν τὴν ὑποδομήν της. Οἱ 'Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ κατὰ σημαντικὸν ποσόστον ἔχουν εἰς χειρας τῶν εὐθυνοῦ κόστους τοννᾶς καὶ ἡ ἀξία του ἀκόμη καὶ τώρα ὑπερκαλύπτει τὰς ὑποχρεώσεις των. Διαθέσιμα κεφάλαια πολλά, θεοῖς, δὲν ἔχουν ὄλοι, δῶμας η πίστης των εἰς τὴν χρηματαγορῶν διατηρεῖται ἀκεραία. 'Ἐλπίζω νὰ διατηρηθῇ, ἔστω καὶ δὲν δύο ἀκόμη ἔτη κακεξίας ἀντικρύσουν οὗτοι. 'Ομιλῶ, θεοῖς, περὶ τῶν ἐφοπλιστῶν μὲ μακράν ὀπωσδήποτε ἐπαγγελματικὴν σταδιοδρομίαν, δοκιμασθέντων καὶ εἰς προηγουμένας κρίσεις, ὥπως η τελευταία τοῦ 1958. Οἱ ἄλλοι, οἱ τὸ πρώτον γενούμενοι τῶν δυσχερειῶν τῶν θαλασσῶν ἔργων, ἄν ἀνήχθησαν εἰς τὸ πέλαγος ὑπερμέτρων ὑποχρεώσεων, θὰ είναι ἄξιοι τῆς τούχων των καὶ τοῦ θάρρους τῆς ἀγνοίας των διὰ τὸ πολιντρόπον τῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως.

«Πρόσθετος ἀκόμη λόγος τῆς πεποιθήσεως μου —προσέθετεν ὁ συνομιλητής μας— περὶ τῆς καλῆς ἐκβάσεως καὶ τῶν σημερινῶν δυσχερειῶν είναι τὸ γεγονός ὅτι ἡ ἀκαθέτως χωρῶν τὴν ἀντίστασιν παγκόσμιος νομισματικὸς πληθωρισμὸς θὰ ἐπιτρέψῃ καὶ εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς μας νὰ ἔξοφλήσουν τὰς δανεικακὰς των ὑποχρεώσεις ἐπὶ νεοτεύκτων πλοίων εἰς νομίσματα μειωμένην, ὀπωσδήποτε, ἀνταλλακτικῆς ἀξίας. Δὲν είναι παράτολμος ὁ ὑπολογισμὸς ὃτι τὸ δολλάριον καὶ τὰ ἄλλα νομίσματα χάνουν κατ' ἔτος ἔνα 4 - 5% τούλαχιστον τῆς ἀξίας των. Τὰ νεότευκτα σκάφη, ποὺ κατέχουν οἱ πλείστοι τῶν ἐφοπλιστῶν μας, στοιχίζουν τώρα ἀκριβότερα εἰς δολλάρια.

«Αἱ ἀνησυχίαι μου διὰ τὴν αὔριον —

τονίζει ὁ συνομιλητής μας— δὲν ἔγκεινται συνεπῶς εἰς τὴν παρούσαν κρίσιν, ἀλλ' εἰς ὅλλα ἀτυχῆ διὰ τὴν ἐπιδίωσιν τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας γεγονότα, τὰ ὅπια οἱ μετὰ προσοχῆς ἔξετάζοντες τὰ πράγματα ἐπισημάνουν.

»Πρότον καὶ κύριον τὸ πρόδηλημα τοῦ ἐμφύου μας ὑλικοῦ. 'Ανεπαρκές είναι, ἀριθμητικῶς καὶ ποιοτικῶς. 'Ομοιογώ ὅτι δὲν βλέπω πῶς θὰ κατορθώσωμεν νὰ ἐπανδρώσωμεν τὰ τόσα πολλά πλοία μας μὲ ἀνώτερα τούλαχιστον ιδικά μας στελέχη, ἀφοῦ καταφοράς είναι καὶ ἀπροθυμία τῶν νέων νὰ εἰσέλθουν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ νὰ πυκνώσουν τὰς ἀραιάς τάξεις τῶν ναυτιλούμενών μας. Περὶ κατωτέρων πληρωμάτων δὲν γίνεται πλέον λόγος. Οἱ ἔγχρωμοι θὰ συμπληρώνουν τὰ κενά, ἀπτινα καὶ διευρύνονται. Δοκιμαζόμεθα καὶ ἡμεῖς ἀπὸ τὸ πρόδηλημα τῶν ἄλλων βορειοδυτικῶν ναυτικῶν χωρῶν. Καὶ αὐτῶν τὸ ἐμψυχον ὑλικὸν βαίνει μειούμενον. Μερικῶς πως ἀντιμετωπίζουν τὴν κατάστασιν (σακανδιναϊκαὶ χώραι), παρὰ τὰ μεγαλύτερα πλοῖα καὶ τὰ ὀλιγώτερα πληρωμάτα. Προβλέπω ὅτι τὸ αὐτό θέλει συμβῆ καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας. Κατ' ἐμὲ είναι ἀδύνατον νὰ κρατήσωμεν ὑπὸ τὴν σημειρινὴν συγκρότησιν τὴν εἰς ἀριθμὸν δύναμιν πλοίων ποντοπόρων, που κατέχομεν. 'Ανεξαρτήτως τῶν ἄλλων λόγων, τοὺς ὅποιους θὰ ἀναφέρω, οἵτινες καὶ θὰ μᾶς υποχρεώσουν νὰ ἀπαλλαγῶμεν τῶν ἀντιοικονομικῶν, μὴ συναγωνιστικῶν τράπεζων, προτέρω τὰ ὀλιγώτερα πλοία εἰς τὸ μέλλον, λόγω τῆς ἀδύναμίας μας νὰ ἐπανδρώσωμεν τὰ περισσότερα μικράς η μετρίας χωρητικότητος.

»Ἀλλὰ δὲν είναι ἡ ἀνεπάρκεια τῶν πληρωμάτων τὸ μόνον πρόδηλημα ἡ μᾶλλον ὁ μόνος κίνδυνος ποὺ ἀντιμετωπίζει ἡ Ναυτιλία μας. 'Αντικρύζομεν τὸν ἔξι 'Ανατολῶν, ὥπως προσφύεστατα τονίζουν τὰ 'Ναυτικά Χρονικά', ἀνταγωνισμὸν τῶν πλοίων τῆς Σιγκαπούρης, τοῦ Χόγκ Κόγκ, τῆς Κορέας, τῆς Φορμόζας καὶ αὐτοῦ τοῦ κολοσσοῦ, τῆς 'Ιαπωνίας, αὔριον δὲ καὶ τῆς Κίνας. 'Οποιος παρακολουθεῖ τὰς ἔξελιξεις καὶ τὴν ναυλαγοράν, θὰ διαπιστώσῃ τὴν ἐπερχομένη διόγκωσην τοῦ τοννᾶς τῶν χωρῶν τῆς 'Απω 'Ανατολῆς. Καθημερινῶς πλοῖα ἀγοράζουν καὶ ναυπηγούν οἱ ἔξι 'Απω 'Ανατολῆς ἐφοπλισταί. 'Έχουν ὑπέρ εἴσατῶν ἄφθονα καὶ εὐθύνην πληρώματα καὶ λιμένας ἔχορμήσεως καλῶς ἔξωπλισμένους διὰ ναυπηγήσεις καὶ ἐπισκευάς. 'Έχουν πρὸ αὐτῶν τὴν τεραστίαν μεταφορικὴν κίνησιν τοῦ Ει-

ρωνικοῦ, τὴν ὅποιαν πρῶτοι αὐτοὶ θὰ κερδίσουν, διότι θὰ προσφέρουν ναύλους κατωτέρους, ἀφοῦ καὶ τὸ κόστος κινήσεως τῶν πλοίων των είναι αἰσθητῶς τοῦ ίδιου μας κατώτερον. 'Ελάχιστα είναι καὶ τώρα τὰ ἀργούντα. 'Αναφέρομαι, θεοῖς, εἰς τὰ τράπεζη, ἔριον καὶ ύγρον φορτίου.

»Καὶ θὰ προσέθεσα —συνέχισεν ὁ συνομιλητής ἐφοπλιστής— τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ στόλου τῶν χωρῶν τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλόκου. Κυριολεκτικῶς τείνουν νὰ κατακλύσουν τὰς θαλασσαῖς, ἐνῷ αἱ χῶραι αὐταὶ κατέστησαν ὑπεραστάρκεις διὰ τὰς ιδιαῖς των μεταφοράς. 'Αρκεὶ νὰ σημειώσω, ὅτι τὰ σιτηρά ποὺ πρόκειται νὰ εἰσαγάγῃ ἡ Ρωσία ἐξ 'Αμερικῆς, θὰ μεταφέρωνται διὰ τῶν ιδίων της πλοίων καὶ ἄν υπογραφή ἡ σχετικὴ συμφωνία κατὰ τὸ ημισυ διὰ ρωσικῶν καὶ τὸ ἔτερον ημισυ δι' ἀμερικανικῶν σκαφῶν.

»Καὶ αὐτὴ ἡ ὑπερεπάρκεια εἰς τοννᾶς τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλόκου, βαίνει παραλλήλως μὲ τὴν μάστιγα τοῦ προστατευτισμοῦ καὶ τῶν διακρίσεων τοῦ κατὰ χώρας θέντικού πλοίου. Δὲν ὑπάρχει χώρα, θαλάσσια ἔχουσα τὰ ὄρια, ποὺ νὰ μὴ ἀντιμετωπίζῃ τὴν ἀπόκτησιν ιδίου τοννᾶς. 'Η τελευταία διάσκεψις τοῦ Σαντιάγο τῆς Οὐνκταντ καὶ αἱ διατυπωθεῖσαι ἀπὸ τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας ἀπατήσεις διὰ τὴν συγκρότησιν τῶν θέντικῶν των Ναυτιλιῶν καὶ διὰ τὴν συμμετοχὴν των εἰς τὰς ιδιαῖς των μεταφοράς, υπῆρχαν ἀρκετά δηλωτικαὶ τῶν υφισταμένων τάσεων. 'Απὸ αὐτᾶς θὰ ζημιώθονταν τὰ πλοῖα ποὺ ἀνέντονται εἰς χώρας μὲ μεγάλην Ναυτιλίαν καὶ μικράν μεταφορικήν κίνησιν, πρώτη ἡ 'Ἐλλάς. Σὺν τῷ χρόνῳ αἱ προσφέρομεναι ἀπὸ τὰ πλοῖα μας υπερεπέσται πρὸ τρίτας χώρας θὰ ύφιστανται τὴν συτολήν ἐκ τῶν διακρίσεων σημαίας καὶ τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν, ἀσφαλῶς εὐθηνοτέρου κόστους διαχειρίσεως, σκαφῶν. 'Αναπότεπτος, κατὰ συνέπειαν, ὁ περιορισμὸς καὶ τοῦ ιδίου μας τοννᾶς.

Οἱ Νορβηγοί, δοκιμαζόμενοι καὶ αὐτοὶ ἀπὸ τὰ ιδιαῖς πρόδηληματα, ήκολούθησαν ἐγκαίρως —ἀπὸ πεντετετάριας— τὴν πολιτικὴν τῆς ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τὰ μικροῦ μεγέθους ἀντιοικονομικὰ δι' αὐτοὺς πλοῖα καὶ τῆς ἀποκτήσεως ὅχι μόνον τῶν μεγαλυτέρων, ἀλλὰ καὶ τῶν περισσότερων εἰδικευμένων εἰς παντός εἰδους μεταφοράς σκαφῶν. Καμμίαν πλευράν τῆς μεταφορικῆς κίνησεως, βάσει τῆς συγχρόνου τεχνολογικῆς προόδου, δὲν γιγάντησαν. Είναι πανέτοιμοι, συναγωνιστικώροι εἰς τὰς εἰδικότερας μεταφοράς. "Έχουν ἐπιτύχει τὴν διαφοροποίησιν τοῦ τοννᾶς. "Έχουν πλοῖα διὰ παράγωγα πετρελαίου, πλοῖα τῶν ΟΒΟ, πλοῖα μικτά, μεγάλα δεξαμενόπλοια, πλοῖα γραμμῆς καὶ κρουαζιερόπλοια υποδει-

γυματικά. Τό ποσοστὸν τῶν τράμπης τοῦ γνωστοῦ τύπου τῶν τουηντέκερς εἶναι ἀλάχιστον.

»Τὸ παράδειγμα τῶν Σκανδιναύων ὄφειλομεν νὰ ἀκολουθήσωμεν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, δεδομένης τῆς πληρεστέρας τῶν ἐπιχειρίσεων μᾶς ὄργανώσεως καὶ τῆς δελτιώσεως τῆς ἀσφαλιστικῆς μᾶς θέσεως —τῆς χειρίστης— εἰς τὰ Κλάμπτ καὶ τὴν ἀσφάλισιν τῶν σκαφῶν μας. Ἡ ἀσφαλιστική μᾶς θέσης εἶναι ἡ ἀχίλλειος πτέρνα τῆς Ναυτιλίας μας.

»Ἀναφέρομαι —κατέληξεν ὁ συνομιλητὴς μας— ἐν συντομίᾳ εἰς τοὺς λόγους, ποὺ μὲ καθιστοῦν διστακτικὸν διὰ τὴν αὐριόν τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Τείνομεν νὰ χάσωμεν τὴν συναγωνιστικήν μᾶς ἵκανότητα, λόγῳ αἵτιον ἔνδογενων, ἐνῷ ἄλλοι κινδυνεύομεν νὰ μᾶς ὑποκαταστήσουν, σὺν τῷ χρόνῳ, εἰς τὰς τράμπη μεταφοράς, ὅπου τῷ χρόνῳ κατέχομεν τὸ προβάδισμα.

»Εἰς αὐτὰ συνοψίζονται αἱ ἀπόψεις μου καὶ ἀνησυχῶ. "Ἄν ἔχω λάθος —τὸ εὔχομαι — παρακαλῶ τοὺς ἀντιλέγοντας νὰ μοῦ τὸ ὑπόδειξον".

«Ομολογοῦμεν ὅτι ἀντίρρησίν τινα εἰς ὅσσα ἀναπτύσσει ὁ συνομιλητὴς μᾶς ἐφοπλιστὴς δὲν ἔχομεν νὰ προβάλλωμεν. Τὰ γεγονότα ἀπεικονίζει οὗτος.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Οξυδερκής παρατηρητὴς τῶν περὶ τὴν Ναυλαγοράν ἔξειδεν διαπιστώνει, πράγματι, τὴν δελτιώσην, ὑπὸ δραδύνων πάντως τὸν ρυθμὸν τῆς ἀνιούσης, παραγωγικὴν δραστηριότητα εἰς ὅλας τὰς μεγάλας διομηχανικὰς χώρας ('Αμερικήν, 'Ιαπωνίαν, Γερμανίαν κλπ.). 'Η αὐξανομένη παραγωγὴ προϋποθέτει καὶ ἀνάλωσιν περισσοτέρων πρώτων ὑλῶν, αὐξήσιν, κατὰ συνέπειαν, καὶ τῶν μεταφορῶν.

Πλὴν —παρατηρεῖται— τὸ πλοῖον τελευταῖον θὰ ἐπωφεληθῇ τῆς ἀνακάμψεως τῆς παραγωγῆς. Θὰ ἔχῃ αὐτὴ ἀναλάβει τὸν ηγεμόνον ρυθμὸν πρὶν ἡ φθάσουν μέχρι τοῦ πλοίου αἱ πρὸς μεταφορῶν πρώται ὑλαι. 'Αναλίσκονται κατ' ἄρχην, τὰ ἐπὶ τόπου εἰς τὰς διομηχανίας ὑφιστάμενα ἀποθέματα. Τούναντίον, ὅταν κατὰ τὰς σημειουμένας κυκλικὰς οἰκονομικὰς κρίσεις, ἡ παραγωγὴ ἀρχίσῃ νὰ συστέλλεται, πρώτων τότε τὸ πλοῖον δέχεται τὸν ἀντίκτυπον, ἀφοῦ θὰ περιορισθοῦν αἱ εἰσαγωγαὶ πρώτων ὑλῶν, ἄρα καὶ αἱ μεταφοραί.

Εὐπαθεστέρα, κατὰ συνέπειαν, ἡ θέσης

τοῦ θαλασσίου μεταφορικοῦ μέσου, εἰς τὸ δόλον κύκλωμα τῆς παραγωγῆς. Πρῶτον ὑφίσταται τὰς συνεπείας τῆς συστολῆς τῆς καὶ τελευταῖον ἀπολαμβάνει τῶν ἀγάθων τῆς ἀναπτύξεως τῆς.

* * *

Παρὰ τὴν ἀκίνητοποίησιν 1.350 ιαπωνικῶν σκαφῶν, ἐκ τῶν ὅποιών 605 εἶναι ὀκεανοπόρα, ἡ ναυλαγορὰ διὰ τὰς ζηρὰς φορτία δὲν ἐπέδειξεν ἐν τῷ συνόλῳ της σημεία δελτιώσεως. 'Η ὑπερπροσφορά τονάκς ἀμειώτως συνεχίζεται. Διὰ κάθη κυκλοφορούσαν διαταγήν πολλὰ τὰ προσφέρομενα, πλοία. Εἰς πλείστας ὅσας κλεισμένας ναυλώσεις δὲν καλύπτονται οὐδὲ αὐτὰ τὰ ἔξοδα κινήσεως τῶν πλοίων. Καὶ δῆμως, τὰ σκάφη δὲν παροπλίζονται. Τὰ χρεωμένα κινοῦνται διὰ νὰ ἔξοικονομηθοῦν προσωρινῶς αἱ δυσχέρειαι, μὲ τὴν εἰσπραξίν τῶν προπληρωμένων ναύλων.

'Αν, δηλαδή, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν διαπανῶν κινήσεως καὶ τοῦ ἐσόδουμένου ναύλου κατεστρώνετο ὁ λογαριασμὸς τοῦ κάθε ταξιδίου καὶ ὃν δὲν ὑφίστατο ἡ πίεσης τῶν δανεισκῶν ὑποχρεώσεων, πολὺ περισσότερα θὰ ἥσαν τὰ παρωπλισμένα πλοία.

* * *

Κατὰ τὸ 'Ινστιτοῦ τοῦ 'Ερευνῶν Οἰκονομικῶν τοῦ Μονάχου, ἡ διομηχανία τῆς Δυτ. Γερμανίας ἥρχισεν ἀποκαθισταμένη ἐπὶ ἀνωτέρων ἐπιπέδων παραγωγῆς. Αὔξησης διαγράφεται διὰ τὸ τρέχον ἔτος, κατὰ 2½ - 3% ἔναντι τοῦ 1972. Εἰς τὴν αὐτὴν διαπίστωσιν προβάινει καὶ ἡ Κρατικὴ Τράπεζα εἰς τὸ τελευταῖον τοῦ Μαΐου δελτίον τῆς.

* * *

Προτείνεται ἀπὸ τὸ κρατικὸν Οἰκονομικὸν Συμβούλιον τῆς 'Ιαπωνίας ἡ δημιουργία ἀποθεμάτων πρώτων ὑλῶν καὶ καυσίμων. 'Η σταθεροποίησις τῶν τιμῶν θέλει οὕτω ἐπιτυχῆ ἢ ἡ ἀξιστολίσις διὰ τῶν ἀποθεμάτων τῆς ἀκώλυτου προμηθείας ἀπὸ τὰς διαφόρους πηγὰς τοῦ ἔξωτερού. Τονίζεται σχετικῶς ὅτι αἱ ἀνάγκαι τῆς 'Ιαπωνίας εἰς πρώτας ὑλας ηγήθησαν κατὰ τὴν δεκαετίαν τοῦ 1960 ἀπὸ 10—20% ἐτησίων καὶ τώρα ἡ 'Ιαπωνία εἶναι ἡ δευτέρα χώρα τοῦ 'Ελευθέρου Κόσμου εἰς κατανάλωσιν μεταλλευμάτων καὶ καυσίμων. Καὶ αἱ ἀνάγκαι αὐταὶ προβλέπεται ὅτι θὰ βαίνουν αὐξανόμεναι, ἀναζητουμένων νέων πηγῶν προμηθείας τῶν πρώτων ὑλῶν εἰς τὸ ἔξωτερον.

Κατὰ τὰς στατιστικὰς τοῦ Λόδη'ς, ἡ ἀργούσα χωρητικότης τὴν 31ην Μαΐου ἀνήρχετο εἰς 609 σκάφη, 4.949.514 τόν. γκρός, ἔναντι 586 σκαφῶν 3.993.660 τόν. γκρός τοῦ τέλους 'Απριλίου. Εἰς 143 σκάφη, 2.476.711 τόν. γκρός ὑπελογίζοντο τὰ παρωπλισμένα δεξαμενόπλοια καὶ εἰς 466 σκάφη τὰ ξηροῦ φορτίου, τόν. γκρός 2.472.803.

Οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ δὲν ἀποδίδουν πλήρως τὴν πραγματικότητα. Πολλὰ τὰ τελούντα ὑπὸ ἐπισκευὴν σκάφη, ἀτίνα δὲν συνυπολογίζονται ως ἀργούντα, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἐπισκευάζονται διὰ τὸ μὴ ἔχειν εὔκολον καὶ ἀποδοτικὴν τὴν ἀπασχόλησιν.

Καὶ τονίζεται σχετικῶς, ὅτι ἐφ' ὅσον ἡ Ναυλαγορὰ συνεχίσῃ τὸν δραδύνων ρυθμὸν τῆς

mini line

ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΓΡΑΜΜΗ (ΕΚΤΟΣ ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ)

ἐκ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ — ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ — ΓΕΝΟΥΗΣ — ΛΙΒΟΡΝΟΥ — ΜΑΡΙΝΑ NTI ΚΑΡΡΑΡΑ
διὰ ΠΕΙΡΑΙΑ — ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΝ — ΒΗΡΥΤΤΟΝ — ΛΑΤΤΑΚΙΑ

καὶ ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διὰ

ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ — ΜΑΣΣΑΛΙΑ — ΓΕΝΟΒΑΝ — ΛΙΒΟΡΝΟ — ΜΑΡΙΝΑ NTI ΚΑΡΡΑΡΑ

διὰ πλοίων 'Ελληνικῆς σημαίας, κατασκευῆς 1970,

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

3.000 τόννων d.w., διαθέτοντα γερακούς ἀνυψωτικῆς δυνάμεως 30 τόννων ώς καὶ ψυκτικούς χώρους.

Όσαύτως διαθέτομεν εἰς τοὺς κ.κ. εἰσαγωγεῖς καὶ ἔξαγωγῆς CONTAINERS τῶν 20 ποδῶν ὑπὸ λίαν εύνοϊκοὺς δρους.

ΓΡΑΜΜΗ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ : ἀπὸ BENETIAN — TERGESTHIN — RIGIEKAN

διὰ ΠΕΙΡΑΙΑ — ΒΗΡΥΤΤΟΝ — ΛΑΤΤΑΚΙΑ καὶ τάναπολιν

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

'Ιακώβου Δραγάτση 8, Δημοτικὸν Θέατρον - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

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

Μέγαρον Ναυτιλίας, 'Ακτὴ Μικούλη καὶ Σκουζέ 1, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

Τέλεξ: 212.257 CHSE GR — 212.606 SHPC GR

διὰ τὴν συμμετοχὴν τοῦ ιαπωνικοῦ κεφαλαίου εἰς τὴν ἐκμετάλλευσίν των.

* * *

Λίαν ἐνθραυντικαὶ καὶ αἱ ἐνδείξεις ἀπὸ τὴν 'Ιαπωνίαν. Κατὰ δηλώσεις τοῦ 'Ιαπωνοῦ 'Οπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν ἡ ὑφεσίς παρέχεται. Οἱ βασικοὶ δείκται τὸ ὑποδηλώνουν. 'Η διομηχανικὴ παραγωγὴ ἡτο καὶ 'Απριλίου ἀνάτορε πατάτη 7,4% ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν ἀντίστοιχον περιοδινὸν μῆνα.

'Ιδιαιτέρως ὅμως ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν παραγωγὴν τοῦ χάλυβος ή Νίππον Στήλη ὑπολογίζεται ζήτηση διά τὸ 1975 ἑκατὸν εἴκοσι εκατομμύρια. τόν. ἔναντι προβλεφθέντων 130 — 140 ἑκατομμ. τόννων.

* * *

Οἱ τελευταῖοι δείκται τῆς πορείας τῆς 'Αμερικανικῆς Οἰκονομίας δὲν ἐπιτέρπουν παρὰ τὴν διαπίστωσιν ὅτι ἐπιτέλους ἀνέλαβεν αὐτὴ σταθερῶς τὴν ἀνιούσαν. 'Η υφεσίς τοῦ 1970 παρήλθεν ἡδη. Οἱ πάντες συμφωνοῦν ὅτι αἱ ἐνδείξεις τοῦ επερχόμενου 'μπούμ' εἶναι θετικαὶ.

* * *

Δὲν ἀποκλείονται αἱ περαιτέρω ἀνωμαλίαι εἰς τὴν πετρελαϊκήν τῶν πετρελαϊκών τῆς Μέσης 'Ανατολῆς, ἀν καὶ αἱ ἄλλαι πετρελαιοπαραγωγοὶ ἀραιοί καὶ χώραι, μετὰ τὸ 'Ιράκ καὶ τὴν Λιβύην, ἀναδάσουν τὴν πρὸς τὴν Ἐθνικοποίησιν στροφήν. Καὶ ἡ οιαδήποτε ἀναπαραγὴ εἰς τὰς σχέσεις ἑταῖρων πετρελαϊκού καὶ παραγωγῶν χωρῶν ἀναμφισθήτως θέλει προκαλέσει ἐπιπτώσεις ἀγνόστου ἔκτασεως καὶ ἀπροσδιορίστου ἐκβάσεως διὰ τὴν θέσιν τῶν δεξαμενοπλοίων.

* * *

Κατὰ τὰς στατιστικὰς τοῦ Λόδη'ς, ἡ ἀργούσα χωρητικότης τὴν 31ην Μαΐου ἀνήρχετο εἰς 609 σκάφη, 4.949.514 τόν. γκρός, ἔναντι 586 σκαφῶν 3.993.660 τόν. γκρός τοῦ τέλους 'Απριλίου. Εἰς 143 σκάφη, 2.476.711 τόν. γκρός ὑπελογίζοντο τὰ παρωπλισμένα δεξαμενόπλοια καὶ εἰς 466 σκάφη τὰ ξηροῦ φορτίου, τόν. γκρός 2.472.803.

Οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ δὲν ἀποδίδουν πλήρως τὴν πραγματικότητα. Πολλὰ τὰ τελούντα ὑπὸ ἐπισκευὴν σκάφη, ἀτίνα δὲν συνυπολογίζονται ως ἀργούντα, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἐπισκευάζονται διὰ τὸ μὴ ἔχειν εὔκολον καὶ ἀποδοτικὴν τὴν ἀπασχόλησιν.

Καὶ τονίζεται σχετικῶς, ὅτι ἐφ' ὅσον ἡ Ναυλαγορὰ συνεχίσῃ τὸν δραδύνων ρυθμὸν τῆς

δραστηριότητός της, περισσότερα σκάφη πρέπει νά παροπλισθούν, ίνα έπελθή ή έξισορρόπησις μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως. 'Η παραπλησμένη χωρητικότης θά ήτο ήδη μεγαλύτερα, όντας παρενέπιπτεν ή διπεργία τών Ιαπωνών ναυτικών. Καὶ πρέπει νά υπογραμμισθῇ τὸ γεγονὸς ὅτι, παρὰ τὴν καθήλωσιν εἰς τὴν ἀργίαν ὑπερεξακοσίων ιαπωνικῶν ποντοπόρων σκαφῶν, ἡ ἀγορᾶ δὲν ἐπέδειξε —πλὴν τοῦ τομέας τῆς 'Απο 'Ανατολῆς— σημεία ικανοποιητικά ἀνάκαμψεως. Κατὰ τοὺς παραπρητάς τῶν ἔξελίζεων τὸ ἀργοῦν τονάζ θὰ βαίνῃ κατὰ τοὺς ἀμέσως προσεχεῖς μῆνας —τούλαχιστον μέχρι τοῦ φθινοπώρου— διογκούμενον.

Κατὰ στατιστικά τοῦ Οίκου Τζέικομπς τὰ ἀργοῦντα κατὰ Μάϊον δεξιμενόπλοια ανήρχοντα εἰς 184, τόν. d.w. 6.024.643.

Σιτηρά 100 ἑκατομ. δολ. 1,5 ἑκατομ. τόν.— ήγόρδασεν ή Κίνα ἀπὸ τὸν Καναδάν. Παράδοσις τῶν 750 χιλ. τόν. μεταξὺ 'Ιουλίου - Δεκεμβρίου, τῶν ὑπολοίπων μεταξὺ 'Ιανουαρίου - Μαρτίου 1973. Σύνολον πωλήσεων καναδικοῦ σίτου εἰς τὴν Κίναν διὰ τὸ 1972 τόν. 3,75 ἑκατομμύρια.

'Η Βραζιλία ἐπίσης ήγόρδασε 300 χιλ. τόν. σίτου ἀπὸ τὸν Καναδάν.

ΕΥΟΙΩΝΟΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Θετικὰ διαγράφονται σημεῖα προαγωγῆς εἰς τὸν διεθνὴ ἐπιχειρηματικὸν ὄρίζοντα, παρὰ τὸ αὐξανόμενον ἐπίπεδον κόστους ζωῆς, τὰ ἀναπτυμένα νομίσματα καὶ τὸν χαλαρωμένον ρυθμὸν ἐπενδύσεων εἰς πολλὰς χώρας.

'Η τελευταία ἀναπτύπησις τῆς 'Ενώσεως τῶν Βρετανικῶν 'Εμπορικῶν 'Επιμελητηρίων ἐμφαίνει ότι τὸ ηθικὸν τοῦ ἐπιχειρησιακοῦ κόστους είναι τὸ ψηλότερον ἀπὸ τοῦ 1962. Μερικὰ κέρδη ἀνήλθον ἀπότομας.

'Η ἐπίσης τελευταία ἀνασκόπησις τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Κοινότητος ἀποκαλύπτει πλέον αἰσιόδοξον διάθεσιν εἰς τὴν Γαλλίαν, Γερμανίαν καὶ αὐτὴν ἀκόμη τὴν Ιταλίαν. Παρὰ ταῦτα πολλὰ διομήχανικοὶ ἐπιχειρήσεις διστάζουν νὰ φιναλάδουν ἐπενδύσεις σοδοφρωτέρας ἀναπτυξιακῆς ἐπεκτάσεως καὶ ἀντιθέτως καταβάλλουν προσπαθείας διὰ τὴν περικοπὴν τοῦ ἐργατικοῦ κόστους.

Εἰς τὴν Γαλλίαν αἱ ἀγοραὶ τῶν καταναλωτῶν προσδίδουν ιδιαιτέρων ὀδηγούν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ὀλικῆς έθνικῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος. Αἱ γαλλικαὶ ἔξαγωγαι ὀφελοῦνται ἐπὸ τῆς ἀναπτυξιακῆς τοῦ μάρκου. Παρὰ ταῦτα δὲν σημειώνεται ἐξόρμησης δι' ἐπενδύσεις πρὸς ἐκμετάλλευσιν νέων ἀγροῶν η αὔξησην τῆς τοιαύτης δραστηριότητος. Οἱ Γάλλοι ἐπιχειρηματίαι ἔχακολουθοῦν ν' ἀντησχοῦν διὰ τὸν πληθωρισμόν.

Εἰς τὴν Ιταλίαν ἐπικρατεῖ ἐπιφυλακτικὴ αἰσιόδοξία. Τὰ μεγαλύτερα ἔταιρικὰ συγκροτήματα διεβράδουν τὰς πρώτας ἀκτίνας φωτὸς μετὰ τὴν μακρὰ ἀπὸ τοῦ 1969 σκοτεινῆς περιόδου ὑφέσεως. 'Ἐν τούτοις, δὲν ἀναμένεται πλήρης ἀνάκαμψης παρὰ ἀπὸ τοῦ 1973.

Εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν μερικαὶ ἐπιχειρήσεις ἀγωγίζονται ἀπελπιστικῶς διὰ τὴν ἐπιβίωσίν των. Εἰς τὸν τομέα τοῦ χάλυβος, ὅμως, τὸ συγκρότημα Θύσσεν μετὰ περικοπὴν τῶν μερισμάτων του, τὴν μερικὴν ἀπασχόλησην 10.000 ἐργατῶν του καὶ τὸ κλείσιμον μερικῶν χαλυβουργείων τοῦ Ρούρ, εἶναι ἡδη εἰς θέσιν ν' ἀναφέρῃ ὅτι σημειούται ἀναδιώσις τῆς ζητήσεως καὶ ἀποκατάστασης τῶν τιμῶν.

Εἰς τὴν 'Ελβετίαν, ἡ ἐν γένει κατάστασις εἶναι πλέον ζωηρά.

Εἰς τὴν Ιαπωνίαν —ώς παραπροῦν ἐμπειρογνόμονες— ἡ ἀναπτυξιστικής τοῦ γιεν ἐπεβράδυνε τὴν ἐσωτερικὴν οἰκονομικὴν ἀνάκαμψην κατὰ ἔξι μῆνας. 'Η κρίσις ἔχει συνυπῆ μὲν καθηλωμένας τιμὰς καὶ καθωρισμένην παραγωγήν. Παρὰ ταῦτα αἱ ἔξαγωγαι ηύδηθησαν κατὰ 23% ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ

1972. Πάντως, αἱ ἐπενδύσεις εἰς βιομηχανίκην ἔξοπλισμὸν σημειώνουν κάμψην κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Αἱ χαλυβουργικαὶ ἐταιρίαι περιορίζουν τὰς προσλήψεις ἐργατῶν. Πάντως, σύμασ, ὁ πραγματικὸς ρυθμὸς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς Ιαπωνίας δύναται ν' ἀνέλθῃ εἰς 6% η ἀκόμη καὶ 9%.

Η "ΚΑΡΤΑ,, ΤΗΣ Δ.Ο.Μ.

Νὰ προσέξουν οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων μας τὰς πρὸς τὴν Δ.Ο.Μ. προτάσεις τῆς Π.Ν.Ο. διὰ τὴν ἀπολαγήν των ἀπὸ τοὺς ἔκβισμούς τοῦ μπούκοτάζ. 'Ανεξαρτήτως τοῦ ἐπιβαλλομένου φόρου - χαράστως τῶν πέντε λιρῶν κατ' ἄνδρα ἐπήσιως, αὐτὴ η ὑποχρέωσις τῆς καταβολῆς τοῦ ἐλληνικοῦ μισθολογίου εἰς τοὺς ἀναύτους ἐγχρόμους, μὲ τὴν γνωστὴν μειωμένην ἀπόδοσιν, πρέπει νὰ είναι ἀπαράδεκτος. 'Ἄν ἐπρόκειτο πλήρωμα νὰ συγκροτηθῇ ἀπὸ ἐγχρόμους, διπλάσιοι εἰς ἀριθμὸν θὰ ἔχειασθοντο, ἵνα αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ πλοίου οἱ ὀμαλῶς πως λειτουργήσουν. 'Υπερέτρως, κατὰ συνέπειαν, θὰ ἐπιβαρυθοῦν τὰ πλοῖα. Αἱ ἀγγλικαὶ ἐταιρίαι, αἱ 'Ασιάτας προσλημάνουσαι, καταβάλλουν μικρότερον μισθολογίουν, ναυτολογούν ὅμως δύο 'Ασιάτας, ἔναντι ἑνὸς 'Αγγλου ναυτικοῦ. Χαράστοι δὲν καταβάλλουν. Διατὶ τὸ ἐλληνόκτητον πλοίον θὰ ὑποχρεωθῇ εἰς τοιαύτας ἐπιβαρύσεις;

'ΑLL' ἔτι σοβαρώτερον είναι τὸ προτεινόμενον περὶ ἀδείας ἀνόδου καὶ ἐπιβαρύσεως τῶν πλοίων, ἵνα ἐλέγχωνται οἱ σροὶ τῆς ἐπ' αὐτῶν ἐργασίας ἀπὸ τοὺς «ἐπιβερηρτάς» τῆς Δ.Ο.Μ. Σοβαρῶς διενοίησαν οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ δεχθοῦν τὴν παρέμβασιν τῆς Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν εἰς τὰ τῆς διοικήσεως τῶν πλοίων των;

'Ανάγονται εἰς περιπτετίας ἄνευ προηγουμένου διὰ τῆς ἀναγνωρίσεως τοιούτων δικαιωμάτων εἰς μίσι ξένην συνδικαλιστικήν ὄργανωσιν, ἔχθρικάς τρέφουσαν διαθέσεις πρὸς τὴν Ναυτιλίαν μας.

Συνιστώμενη τὴν προσοχὴν εἰς τὰ προτεινόμενα. Πολὺ φούσιμεθα διὰ τὸ ἀποδέχθηκε τοὺς πολλὰ ἡ οὕτω ἐπιδιωκούμενη μὲ τὴν Δ.Ο.Μ. συνδιαλαγή, διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῆς «κάρτας». 'Η δικαστικὴ ὁδὸς είναι προτιμήτας. "Απαξ διὰ παντὸς δι' ἀποφάσεων τῶν δικαστηρίων βάλ καθίστατο ἀδύνατος ὁ ἐκβιασμός.

Πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν πράξεων μπουτάκις εἰς βάρος πλοίων ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας ἀπὸ τὰς λιμενεργατικάς τρέφουσαν διαθέσεις πρὸς τὴν Ναυτιλίαν μας.

τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ 'Επικοινωνιῶν κάτωθι μέτρα:

1) Νὰ είναι ἐνήμεροι οἱ πλοιόρχοι τῶν σκαφῶν, τὰ ὅποια καταπλέουν εἰς αὐτοτραλιανοὺς λιμένας, ἐπὶ τῶν λαμβανομένων ὑπὸ τῶν «γιούνιονς» μέτρων κατὰ τῶν ὑπερτούντων ἐπὶ πλοίων ὑπὸ διαφόρους σημαίας «πληρωμάτων εύκαιριες», καθ' ὅσον ὡς διεπιστώθη, οἱ πλοιόρχοι τῶν πλοίων τούτων ἀγνοοῦν τὰς ἐπιδιώξεις τῆς Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν.

2) Νὰ ληφθῇ μέριμνα περιορισμοῦ τῶν ἀλλοδαπῶν πληρωμάτων, ἐν πάσῃ δὲ περιπτώσει νὰ ἔξισθων μισθολογικῶς οἱ ἀλλοδαποί ναυτικοί μετὰ τῶν συνυπηρετούντων Ελλήνων ναυτικῶν, δόσει τῆς ισχυούσης συλλογικῆς συμβάσεως.

3) Νὰ είναι ἔξωπλισμένα τὰ πλοῖα, ἀπὸ ἀπόφευξ σωτικῶν μέσων καὶ φορτοεκφοτώσεως, συμφώνων πρὸς τοὺς κανονισμούς τῆς Αὐστραλίας, καθ' ὅσον οἱ λιμενεργάται μπούκοτάρουν τὰ πλοῖα, διτίνα δὲν συμμορφοῦνται ἀπολύτως πρὸς τοὺς κανονισμούς τούτους.

Πρὸ τοῖος, ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφος, ἀνήκον εἰς γνωστὸν «Ελληνα πλοιοκτῆτην, ὑπερχεώθη ὑπὸ τῶν «γιούνιονς» εἰς τὸ Σίδεντος νὰ καταβάλῃ ἀναδρομικῶς ἀποδοχὰς βάσει μισθοῦ 105 λιρῶν διὰ τὸν ναυτην, προκειμένου νὰ ἀποπλεύσῃ. 'Εκπρόσωποι τῶν λιμενεργατῶν ἀνῆλθον ἐπὶ τοὺς σκάφους καὶ παρώτρυνον τὸ ἀλλοδαπόν πλήρωμα νὰ ἀπεργήσῃ. Τελικῶς ἡ πλοιοκτησία ὑπερχεώθη νὰ καταβάλῃ τοῖς μετρητοῖς ποσὸν 5.500 λιρῶν 'Αγγλίας, διὰ νὰ δυνηθῇ τὸ σκάφος νὰ ἀποπλεύσῃ.

Τῆς ιδίας, ἐξ ἄλλου, μεταχειρίσεως εἰς τὸν λιμένα τοῦ Νιούκασλ ἔτυχε καὶ ἔτερον ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφος.

Η "ΕΙΣΒΟΛΗ,,

Μετὰ τὸν κ. 'Αναστ. Ποταμιάνον, δόσις διὰ τῶν τελευταίων δημοσιευθέντων ἀρθρῶν του ἐπεσήμανεν ωρισμένας ὁσθενεὶς πλευρᾶς τῆς ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας, ιδιαιτέρως ἔκεινης τῶν κρουαζιεροπλοίων (πιστοδοτήσεις, εἰσβολὴ τῶν ξένων ἐπιχειρηματιῶν κλπ.), ἔτερος ἐφοπλιστικὸς παράγων, ὁ κ. Νικ. Καθουνίδης, Πρόεδρος τῆς 'Ενώσεως

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-7500 DN

R. 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

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

τῶν Ἐφοπλιστῶν τῆς Ἐπιβατηγοῦ Ναυτίλιας, ἔρχεται, δι' ἐπιστολῆς του πρὸς τὸν κ. Μπαδόπουλον, Γενικὸν Γραμματέα τοῦ Ε.Ο.Τ., νὰ υποδείξῃ τὰς σημειουμένας ἀνωμάλους ἔξειριξις εἰς τὰ πράγματα τῶν ουριστικῶν πλοίων.

Ο κ. Καβουνίδης ἀναφέρεται εἰς τὴν, παρὰ τὴν ὑφίσταμένην νομοθεσίαν, συνεχιζομένην ἐκτέλεσιν τακτικῶν δρομολογίων ἀπό τὸν λιμένα τοῦ Πειραιώς ἀνά τὰς ἐλληνικὰς νῆσους δύο ιταλικῶν κρουαζιέροπλοίων. Ἡ κακῶς παραχωρηθεῖσα προσωρινὴ ἄδεια τείνει πλέον νὰ ὄριστικοποιηθῇ, μὲ κίνδυνον νὰ ἴδωμεν τὰ Ιταλικὰ κρουαζιέροπλοια ἐγκαθιστώντα λιμένα ἀφετηρίας τὸν πειραικόν, διὰ τὰ τουριστικά των δρομοδογια.

Περαιτέρω ό κ. Καθουνίδης έπισημαίνει τὸν πληθωρισμὸν τῶν τουριστικῶν πλοίων εἰς τὰς ἐπταπεμέρους κρουαζιέρας ἐκ Πειραιῶς. Δύο καὶ τρία κρουαζιέρολοισα θὰ συναναχωροῦν ἀπὸ τὸ προσχοῦς ἔτους καθ' ὥρισμένας ἡμέρας τῆς ἑδδομάδος, μὲ ἀποτέλεσμα τὸν συναγωνισμὸν καὶ ἀγαποτρέπτως τὸν ὑποδιβασμὸν τῆς ποιοιστικῆς στάθμης τῶν σκαφῶν καὶ τῶν παρεχομένων δι' αὐτῶν ἀνέσεων. 'Ολιγώτεραι θὰ είναι αἱ ἐκ τῶν ναύλων εἰσπράξεις, λόγῳ τοῦ συναγωνισμοῦ, ὀλιγώτεραι καὶ αἱ δαπάναι διὰ τὴν καλήν συντήρησιν τῶν σκαφῶν καὶ τὴν ἀνετον τῶν ἐπιβατῶν ἐνδιαίτησιν. 'Ο συναγωνισμός —ὅ γνωστός, ἄλλως τε, ἀπὸ τὴν Ἀκτοπλοΐαν— θὰ ἔχῃ τὰ δυσάρεστα ἐπακόλουθά του.

Καὶ τονίζει περαιτέρω ὁ κ. Καθουνίδης τὴν ἀνησυχίαν ἀπό τὴν ὅποιαν πρέπει νὰ διακατέχεται τὸ Κράτος, ἐὰν δὲν ἔχητερη-
τηθούν μὲ τὰ ὅληγάτερα ἕσσοδα οἱ πρὸς αὐ-
τὸν δανεισκαὶ ὑποχρέωσεις τῶν πλοιοκτη-
τοιών ἔταιροιῶν.

'Αλλά ύπάρχει καὶ ἄλλο σοδαρώτατον, ἐπίστης, θέμα. Διερωτάται ὁ κ. Καθουνίδης: «Ποῖος εἶναι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζῃ τὰς διαθέσεις καὶ τὰς προθέσεις τῶν εἰσελθόντων ἔχατως εἰς τὸν στίβον τῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος τῶν ἑλλήνικών κρουσ-ζιεροπλοίων ἀλλοδαπῶν ἐπιχειρηματιών; Τὰ πλοιά τὰ ὄ ποια ἐλέγχονται η δη τοι όφείλουν καὶ αὐτά, δεδιάσι, εἰς τὸν Ἑλληνικὸν Δημόσιον καὶ τὰς Ἑλληνικὰς Τραπέζας σημαντικά ποσά, ἀλλ' ἐν ἀντιθέσει πρὸς τοὺς «Ἐλληνας πλοιοκτήτας, οὓτοι ἔχουν πολὺ ισχυρότερα οἰκονομικά μετέλια, μὲ προφανεῖς τούς κινδυνούς εἰς βάρος τῆς ἀμιγούς ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ἐν τῆς ἀνίσου πάλης. Μήπως μετεξύ τῶν ἐπιχειρηματικῶν των σκοπῶν εἶναι καὶ ἡ πλήρης κατάκτησις τῆς ἑλληνικῆς ἀγορᾶς καὶ ἐργασίας, διὸ πλοίων ὑπὸ τὴν ἐλληνικήν, δε σαίως, σημειώσιμον οποιούντων τὰ

έλληνικὰ κίνητρα καὶ τὰς
έλληνικὰς χρηματοδοτή-
σεις, ἀλλὰ καλυπτόντων ἐν
πάσῃ περιπτώσει καὶ συμ-
φέροντα οἴκων τοῦ ἔξωτε-
ρικοῦ;».

‘Ανεφέρθημεν εἰς τὰ κύρια σημεῖα τῆς ἐπιστολῆς τοῦ κ. Καβουνίδου. “Οσα αὐτός καὶ ὁ κ. Ποταμίανος ἐπισημάνουν δέον νὰ προκαλέσουν τὴν προσοχὴν τῶν κρατικῶν ἀρμοδίων. Αἱ στήλαι αὐταὶ ἀγώνα δύσκολον διεξήγαγον ἐπὶ τῆς εἰσβολῆς τῶν ἔλληνικῶν κρουαζιεροπόλιών. ‘Ἐπωφελοῦνται οἱ ξένοι των ὅσων πλεονεκτημάτων προσφερεὶ ἡ Ἑλληνικὴ σημαία διὰ τὰ ὑπὸ αὐτήν σκάφη — εἰς θηγότερον κόστος ἐπανδρώσεως, ἀφορολόγητον τῶν κερδῶν, ὑψηλαὶ χαμηλότοκοι χρηματοδοτήσεις, ἀσυνδοσία συνναλαγμάτων κ.κ. Καὶ ἔρχονται νὰ θέσουν ἐν ἀμφιβόλῳ, διὰ τού μελλοντος νὰ δικηθῇ συναγωνισμῷ, αὐτὴν ταύτην τὴν ὑπόστασιν τῶν ἀκραφιῶν ἐλληνικῶν ἐπιχειρήσεων κρουαζιεροπόλιών.

Καὶ τὸ χειρότερον : Πόθεν θὰ ἀντλήσῃ ἡ Οἰκονομία μας τὸ ἐκ τῆς ἑκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων ξένων συμφερόγυνων ἐσόδους μενον συνάλλαγμα, ὅταν ἀ καὶ ω λύτως θὰ δύνανται οἱ ξένοι ἐπιχειρηματίαι νὰ τὸ ἔχουντο εἰς τὸ ἑξατερικὸν ; Ἰδού διατί ὑπερβιξαμενοὶ ηδη τὴν ἀνάγκην τῆς ὑ πο ρ εω τικὴς ἐδῶ εἰσαγωγῆς τοῦ συναλλάγματος ἐκ τῶν νεαλών καὶ τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων διαπανῶν τῶν ἐπιβατῶν, κατὰ ποσοστὸν

τοι πλάχιστον 50%.

'Ο κ. Ποταμίανος δύρθως προτείνει όπως υπόχρεωσθούν οι λαδόντες έκ τών 'Ελληνικών Τραπέζων χρηματοδοτήσεις, να καταθέσουν τάς μετοχάς των εις την δανειοδοτούσαν Τράπεζαν, ίνα άκριδώς απόφευχθή ή πρός ξένους άκρωτους έκποιησίς των, ή συνυπειφέρουσα τόσους κινδύνους κατά της 'Ελληνικής Επιβατηγού Ναυτιλίας.

Πρέπει —τὸ ἐπαναλαμβάνομεν— νὰ παύσουν οἱ ξένοι νὰ ἐπωφελοῦνται τῶν ὄσων πλεονεκτήμάτων προφέροντας τὸ Κράτος εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν ἐπικείρισθαι. Πρέπει η «εἰσόδηλη» αὐτῆι νὰ ἀποκαλυφθῇ καὶ νὰ σταματήσῃ. Τὸν λόγον ἔχουν οἱ ἀρρόδιοι κρατικοί παράγοντες.

ΕΞ ΑΝΑΤΟΛΩΝ Ο ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Τὸ χαρακτηριστικώτερον γεγονός τῆς ἀγορᾶς τῶν μεταχειρισμένων πλοίων είναι ή συνεχιζομένη ἐποίησις «σελεπτέκερς» σκαφών ἀπό Βρετανούς καὶ Γερμανούς ἐφοπλιστάς, μὲν ἄγοραστος ἀπό τὸ Χόγκι Κόκγι, τὴν Κίναν καὶ τοὺς ἐφοπλιστάς τῆς Σιγκαπούρης. Προπορεύονται τῶν Ἑλλήνων.

Αι τιμαι διατηρούνται σχετικῶς ἐπὶ σταθερῶν βάσεων διὰ τὰ μικροτέρας ἡλικίας σκάφη. Πλειστα σόσα εἶναι τὰ φορτηρόμετα φορτηγὴ λαΐνερς, τὰ ἀπόσυρόμενα ἀπό τὰς γραμμάς των μετὰ τὴν εἰς αὐτὰς παρουσίαν τῶν πλοιών - κοντέινερς. Κατέστη, ἀλλως τε, καὶ ἀντιοικονομικῇ ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν «τουτηνέκερς» υπὸ τὴν συμεινῆνταν ψυχαροφάν καὶ τὰς σημαίας τῶν δορεοδυτικῶν χωρῶν. Οἱ πλοιοκήται τείνουν νὰ ἀπαλλαγοῦν τῶν σκαφῶν των αὐτῶν μὲ ἀγροστάτας, τοὺς δυναμένους νὰ τὰ ἐπανδρώσουν μὲ πληρώματα χαμηλοῦ κόστους — Κινέζους, Μαλασίους, Φιλιππινέζους, Κορεάτας καὶ Ἀφρικανούς.

Αἱ κρατοῦσαι τιμαὶ εἰναι, ὁπωσδήποτε,
ἐλκυστικαὶ ἀκόμη καὶ διὰ σκάφη ἡλικίας
κάτω τῶν δέκα ἑτῶν. Τὰ καταβαλλόμενα
ἡδη μισθώματα διὰ χρονοναυλῶσεις, ἐφ' ὅ
σον τὸ κόστος τῆς ἐπανδρώσεως εἰναι χα-
μηλόν, δικαιολογούν πλήρως τὸ ἔγχειρομα.
Ἀπόδειξις ὅτι μεταξὺ τῶν ἀργούντων σκα-
φῶν δὲν ἀναφέρουσται πλοῖα ἀνήκοντα εἰς
ἔφοπλιστάς του Χόγκ Κόγκ, τῆς Σιγκα-
πούρης, τῆς Φορμζάς καὶ τῆς Κορέας. Τὰ
πλοῖα τῶν ναυτικῶν αὐτῶν κέντρων τῆς "Α-
πω 'Ανατολῆς εἰναι ἀσυναγώνιστα. Αὐτά
θὰ ἐπικρατήσουν, ὁπωσδήποτε καὶ εἰς τὸ
μέλλον. Οἱ ἀριθμοί, οἱ σχετικοὶ μὲ τὴν εἰς
τοννᾶς ἵσχυν τῶν ἀνατολικῶν χωρῶν, ὑπο-
δεικνύουσιν τὸν ἐπερχόμενον κίνδυνον διὰ τὰ
πλοῖα τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν
τῆς Εὐρώπης. Τὸ ἀκαταγώνιστον τῶν
τράμπικυρίως, τῶν ἔχοντων βάσιν τοὺς
λιμένας τῆς "Απω 'Ανατολῆς, πρέπει να
θεωρήται ὡς δεδομένον.

Η ΠΛΗΓΗ ΤΩΝ ΔΡΑΠΕΤΕΥΣΕΩΝ

"Εχουμεν ύπ' οψιν μας προσφάτως άνακοινωθέντας πίνακας τιμωρηθέντων πειθαρχικώς ναυτικών ύπο του Πρωτοβαθμίου Π.Σ. Ε.Ν. κατά τὸ β' 15θήμερον Σεπτεμβρίου, τὸ β' 15θήμερον 'Οκτωβρίου, τὸ α' καὶ β' 15θήμερον Νοεμβρίου καὶ τὸν μῆνα Δεκεμβρίου 1971. Τὸ Συμβούλιον ἔξεδωκεν ἐν συνόλῳ 556 ἀποφάσεις καὶ έξι αὐτῶν αἱ 431 ἀνέφερον εἰς λιποταξίας, ἐπισυμβάσας κατὰ μεγίστου ποσοστὸν εἰς λιμένας τοῦ ἑξωτερικοῦ.

Αύτή, δηλαδή, ή ἀθεράπευτος πληγή, ήτις κατατρύχει τὸν ὄγρανισμὸν τῆς Ναυτιλίας μας, ὅχι μόνον δὲν περιώρισθε δι' ὅσων μετρῶν αὐτοτρόπων Ἐλασέν γη Διοίκησις και διάτης καθιερώσεως τοῦ ἐνὸς προσθέτου μισθοῦ ἐπὶ τῆς ἔνιαυσίου ὑπηρεσίας τοῦ ναυτικοῦ, ἀλλ' ἐνετάθη εἰς ἕκτασιν ὑποδεικνύουσαν τὴν φυγὴν ἀπὸ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελλον μας τῶν νέων. Αὐτός ναυτολογούντας διὰ να δραπετεύσουν ἀκριβῶς εἰς τὴν πρώτην περίστασιν, ὅταν κυρίως τὰ ποντοπόρα σκάφη μας προσεγγίσουν εἰς λιμένας τῆς 'Α-

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

μερικής, τοῦ Καναδᾶ, τῆς Αὐστραλίας καὶ τῆς Ἀργεντινῆς.

Καὶ τεκμαίρεται ἀπὸ τοὺς λεπτομερεῖς πίνακας ἐπὶ τῶν ἀποφάσεων τοῦ Πειθαρχικοῦ Συμβουλίου, ὅτι οἱ ναυτόπαιδες, οἱ χυτροκαθαρισταὶ καὶ οἱ ἐπίκουροι θαλαμηπόλοι, φέρονται εἰς τὴν πρώτην σειρὰν τῶν καταλόγων. Μετ' αὐτούς κατ' ἀριθμούς κρουσμάτων οἱ ναῦται, οἱ δόκιμοι μηχανικοὶ καὶ τινὲς ναυάληροι, ξυλουργοὶ καὶ γ' ὁ δ' μηχανικοί, εἰς δὲ καὶ μόνον δ' Πλοίαρχος.

Λιποτακτοῦν, δηλαδή, οἱ νέοι κυρίως, αὐτοὶ τὸ πρώτων γνωρίζουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Πρόθεσίς της ἀρχικὴ ἡτοῦ διαφυγὴ εἰς τὸ ἔξωτερον. Τὸ ναυτικὸν φυλάδιον καὶ ἡ ναυτολόγησίς των ἥσαν τὸ μέσον.

Εἶναι, ὅμως, σοβαρὰ ἡ ἐκ τῶν δραπετεύσεων ζημία εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας. Καμμία ἄλλη ζένη δὲν ὑφίστασται τὴν ἐπιδραμυσίαν αὐτήν. Κατὰ τὰς σχετικὰς στατιστικὰς οἱ Ἑλληνες ἔρχονται πρώτοι μεταξὺ τῶν λιποτακτούντων ναυτικῶν. Μετ' αὐτοὺς οἱ Κινέζοι.

Μέτρον τι διὰ τὴν πρόληψιν ἡ τὸν μετρισμὸν τοῦ κακοῦ δὲν ἔχουν νὰ ὑποδείξωμεν, δεδομένης τῆς ἀλλείφεως πληρωμάτων, ἡτοῦ καὶ δὲν ἐπιτρέπει τὴν ἐπιλογὴν τῶν πρὸς ναυτολόγησιν προσερχομένων. Εὔπροσδεκτος ὁ οἰσοδῆποτε. "Υπὸ ἄλλας συνθήκας θὰ ἡδύναντο οἱ ἐπὶ τῆς ἐπανδρώσεως τῶν ποντικόρων πλοίων πράκτορες νὰ ζητοῦν τὴν θεοβαίωσιν φερεγγύου τινός προσώπου διὰ τὴν πρόσληψιν νεαρού τινος λευκοφυλλαδίου, ἐπιζητοῦντος τὴν ναυτολόγησιν. Τὴν ἐπιβολὴν αὐτῆροτέρων ποιῶν δὲν βλέπομεν ἀποτελεσματικήν, δεδομένου ὅτι ὁ δραπετές δὲν συγκινεῖται ἀπὸ αὐτάς. Δραπετεύει μὲ τὴν πρόθεσιν νὰ μὴ ἐπανέλθῃ εἰς τὸ ἐπάγγελμα. Πρός τι ἡ στέρησις τοῦ φυλλαδίου του; Τὸ μόνον, ἵσως, μέτρον ὅπερ ἐπιβάλλεται νὰ θεοβαίητη, εἶναι ὅχι μόνον ἡ ποινικὴ καταδίκη τοῦ λιποτάκτου, ἀλλὰ καὶ ἡ νόμῳ ὀριστικὴ καὶ ἀμετάκλητος ἀποβολὴ τοῦ δραπετεύοντος ἀπὸ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Κατὰ τὴν τυχὸν ἐπάνοδόν του εἰς Ἑλλάδα νὰ μὴ ἐπιτρέπεται ὀπωδήποτε ἡ ἐπαναναυτολόγησίς του. Ο κατάλογος τῶν τιμωρουμένων νὰ κατατίθεται εἰς τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. καὶ νὰ γνωρίζηται εἰς τὰ ναυτικὰ γραφεῖα. Συχνότατα, πράγματι, ὁ λιποτακτών λαθρομετανάστης συλλαμβάνεται ἀπὸ τὰς ζένας μεταναστευτικὰς ἀρχὰς καὶ ἀπελαύνεται εἰς τὰ ἴδια. Πρέπει νὰ γνωρίζῃ ὅτι ἐπανερχόμενος θὰ συναντήσῃ τὴν φυλακήν καὶ τὸ ἀδύνατον τῆς ἐπαναποκτῆσεως τοῦ φυλλαδίου του διὰ τὴν ἐκ νέου ναυτολόγησιν του. Περιπτώσεις ἐπαναναυτολόγησεως πολλάς ἔχουμεν νὰ ἀναφέρωμεν.

Πάντως, ἐνδημικὴ διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ἀπέβη ἡ νόσος τῶν λιποταξιῶν. "Ορθῶς οἱ ἐφοπλισταὶ μεταξὺ τῶν διαφόρων κονδυλίων, τῶν σχετικῶν μὲ τὴν κίνησιν τῶν πλοίων των, ὑπολογίζουν καὶ τὰς ἐκ τῶν λιποταξιῶν ἐπιθαρύνονται, τὰ πρόστιμα, τὰς μετακλήσεις εἰς ἀντικατάστασιν τῶν δραπετεύοντων καὶ τὴν ὅλην ἀνώμαλιαν, δεδομένου ὅτι δὲν εἶναι σπάνιας αἱ περιπτώσεις λιποταξίας ἐπτὰ καὶ περισσότερων ἐκ τοῦ κατωτέρου πληρώματος ἐνός πλοίου.

Συμπέρασμα: Αἱ δραπετεύσεις ἀποτελοῦν, ἀτυχῶς, ἐν ἀπὸ τὰ σοβαρὰ μειονεκτήματα τοῦ ἐλληνοκήτου πλοίου.

Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

Μᾶς γράφει ἀπὸ τὸ Λονδίνον γνωστὸς "Ἐλλην ἐφοπλιστής": «Προσωπικῶς τὸ ἐννοῦ καὶ τὸ πιστεύων, ὅτι ἡ Ναυτικὴ Ἑλλὰς πρέπει νὰ ἔχῃ Ἐθνικὸν Ν.Ο.Γ.Ν.Μ.Ο.Ν. αἱ τώρα ιδίαι ποὺ ἡξιώθημεν νὰ ἔχουμεν σοβαράν ναυπηγοδιομηχανίαν. Βεβαίως ἡ δουλειά μας γίνεται μὲ τοὺς ζένους Νηογνώμονας, ὀλλὰ ὡς ναυτικὴ χώρα χρειάζεται νὰ χειραφεθῶμεν κάποτε καὶ εἰς τὸν τομέα αὐτὸν, ποὺ ἐπίσης συμβαδίζει καὶ μὲ τὴν ἐπιδίωξιν τῆς ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς. "Όλα αὐτὰ ὅμως διὰ νὰ πούμε κάπο-

τε ὅτι ἔχουμεν 'Οργανισμὸν ταξιδιού (Classification Society) προϋποθέτουν τὴν ὑπαρκείαν ὀργανισμού τοιούτου ὃ ὅποιος τελικῶς θὰ διεκδικήσῃ τὴν διεθνῆ ὄργανωσιν καὶ τὴν ιστομίαν».

Καὶ εἰς ἀπόψεις τοῦ ἐπιστολογράφου μας ἐπὶ τοῦ τρόπου ὄργανωσεως τοῦ 'Ἐλληνικοῦ Νηογνώμονος καὶ τῆς ἀναγνωρίσεως του ἀπὸ τὸν ζένους ἀσφαλιστικὸν συνοψίζονται εἰς τὸ έξης: Τὸ γε νῦν ἔχον τὸ 'Ἐλληνικὸν Νηογνώμων ύπο τὴν μορφὴν τῆς 'Ανωνύμου 'Εταιρίας καὶ τῆς παρούσης ὄργανωσεως του, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ συγκεντρώσῃ τὴν δέουσαν προσοχὴν κατὰ κύριον λόγον τῶν ἀμεσώτερων ἐνδιαφερομένων, τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν ἀμμοδίων κρατικῶν ἀρχῶν. Οὔτε καὶ οἱ ζένοι δυνατὸν νὰ ἔντυπωσισθοῦν. Τὸ γεγονός ὅτι αἱ μετοχαὶ τῆς 'Ανωνύμου 'Εταιρίας εἶναι εἰς χειρας ιδιωτῶν, δὲν πράγμα τὴν ὑπόθεσιν μᾶς ὄργανωσεως ταξινομήσεως. Κανεὶς ζένος νηογνώμων δὲν εἶναι αὐτῷ συγκεκριμένος.

Οι ζένοι νηογνώμονες ἔχουν ιδιότυπον τρόπον διοικήσεως, μὲ τεχνικὸν ἔμπειρον προσωπικὸν εἰς τὰς κατ' εἰδικότητας διευθύνσεις. 'Ο 'Ἐλληνικὸς Νηογνώμων ἔχει πολλὰ ἀκόμη νὰ ἐπιτελέσῃ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς τεχνικῆς συγκροτήσεως του.

Καὶ προδιαγράφονται αἱ φάσεις τῆς ἀναδιοργανώσεως του: α. 'Ἐταιρικὴ συγκρότησις παρεμφερῆς πρὸς τὰ εἰς τὴν ζένην κρατοῦντα. β. 'Πλήρης ἀναθεώρησις τῆς ὅλης δομῆς καὶ τοῦ διοικητικοῦ μετανισμού τῆς ὄργανωσεως. γ. ' Συμμετοχὴ ἀμεσώτερα εἰς τὸ τοῦ Νηογνώμονος τοῦ 'Ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἵνα ἐπιτευχθῇ κατ' ἀρχὰς ἡ διπλὴ ταξινόμηση, μὲ συμμετοχήν, δηλαδή, καὶ τοῦ 'Ἐλληνικοῦ Νηογνώμονος. δ. ' Σύστασις 'Ἐπιτροπῶν τοῦ Νηογνώμονος εἰς Νέαν 'Υδρκην καὶ Λονδίνον, μὲ μέλη αὐτῶν ἐφοπλιστὰς καὶ 'Ἐλληνας τεχνικούς. ε. ' Εγκατάστασιν πρακτορείων τοῦ Νηογνώμονος καλῶς ὠργανωμένων εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τοῦ Κόσμου καὶ τέλος, ὡς κατακλείδα τῆς προσπαθείας νὰ ἐπιτηθῇ ἡ ισότιμος ἀναγνώρισις τοῦ Νηογνώμονος ἀπὸ τὸ 'Ινστιτούτον τῶν 'Αγγλων 'Ασφαλιστῶν, ὅταν, δεβαίως, ὁ 'Ἐλληνικὸς Νηογνώμων θὰ ἔχῃ νὰ παρουσιάσῃ ἐντυπωσιακὸν κατάλογον ταξινομημένων παρ' αὐτῷ πλοίων.

Καὶ προσθέτωμεν ἡμεῖς εἰς τὰ ὡς ἄνω παρὰ τοῦ ἐπιστολογράφου μας διατυπώμενα: Γνωρίζομεν καλῶς ὅτι δὲν ἐπιζητήσαν ποτὲ οἱ διοικοῦντες τὸν 'Ἐλληνικὸν Νηογνώμων τὴν παρ' αὐτῶν ἀποκλειστικὴν δι-

οίκησίν του. 'Εκάλεσαν καὶ καλοῦν τοὺς ἐφοπλιστάς νὰ ἐπιδείξουν, διὰ τὸ ἰδιόν των κατ' ἀρχὴν συμφέρον, περισσότερον ἐνδιαφέρον διὰ τὰ πράγματα τοῦ Νηογνώμονος. Κάθες καλοπροσάρτετον καὶ ἐποικοδομητικὴν ὑπόδειξιν εύχαριστως τὴν δέχονται καὶ εἶναι πρόθυμοι νὰ τὴν υιοθετήσουν καὶ νὰ τὴν υλοποιήσουν. 'Ας συνέλθουν, κατ' ἀκολουθίαν, ἐπὶ τὸ αὐτὸν οἱ συναισθανόμενοι τὴν ἀνάγκην τῆς ὑπάρξεως τοῦ 'Ἐθνικοῦ Νηογνώμονος καὶ ἀς συσκεφθούν διὰ τὰ δέοντα γενέσθαι. 'Ο 'Ἐλληνικὸς Νηογνώμων καὶ ὑπὸ τὴν παρούσαν μορφὴν τῆς 'Ανωνύμου 'Εταιρίας δὲν ὑπῆρξε ποτὲ κερδοσκοπικὴ ἐπιχείρησις. 'Αρκεῖ τὸ γεγονός ὅτι τὸ ἥμισυ τῶν ἀποκομιζόντων κερδῶν του περιέχονται διὰ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας εἰς τὴν Ναυτικὴν Ἐκπαίδευσιν. Καὶ ὃν μέχρι τοῦ δὲν ἐπέτελεσε τὸν προορισμόν του ὁ Νηογνώμων, κύριοι καὶ μόνοι νηεύθυνοι εἶναι οἱ 'Ἐλληνας ἐφοπλισταί, οἵτινες ποτὲ δὲν συμπαρεστάθησαν εἰς τὴν καλὴν προσπάθειαν. Τὰς ὑπηρεσίας τοῦ Νηογνώμονος ἐπεζήσαν τίνες, ὅταν ἀντεμετώπιζαν τὸ ἀδίεσδον εἰς τὴν ταξινόμησιν τῶν πλοίων των. Οὔτως ἔχουν τὰ πράγματα.

Η ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΙΣ ΤΟΥ Γ.Ε.Ν.Ε.

Μᾶς εὐρίσκουν συμφώνους, εἰς τὰς γενικὰς τῶν γραμμάς, τὰ ὅσα παρατηρεῖ ὁ Γεν. Γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο. κ. Κατσαρός, ἐν σχέσει μὲ τὴν ἐπιβαλλομένην, πράγματι ἀναδιοργάνωσιν τοῦ Γραφείου Εύρεσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας (Γ.Ε.Ν.Ε.). Είναι ἀναμφισβήτητον ὅτι, ὡς τοῦτο σήμερον λειτουργεῖ πόρρω ἀπέχει νὰ ἐπιτληροῖ τὸν σκοπὸν διὰ τὸν ὄπισθιον τὸ 1929 συνεστήθη.

Εἰς τὸ σχετικὸν ἔγγραφόν του ὁ κ. Κατσαρός, ἀφοῦ διαπιστώνει τὸ γεγονός ὅτι εἰς τὴν διέπουσαν τὴν ἐλόγων ὑπηρεσίαν νομοθεσίαν «περιέχονται διατάξεις ἐκ τῶν ὅποιων ὡρισμέναι εἰναι λίαν χρήσιμοι, πλὴν ἀπαραδείται ἡ ἐφαρμογὴ των, ἐνῷ ἀλλαὶ συγκρούονται πρὸς καθιερωμένας νῦν ὄρχας καὶ ἀποτελοῦν ἐμπόδιον διὰ τὴν τελεσφόρον λειτουργίαν τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., σκοπὸς τοῦ ὅποιου, κατὰ κύριον λόγον, εἶναι ἡ ἔξυπηρτησίας τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως ἐν τῇ ναυτικῇ ἐργασίᾳ».

Ός έχουν ἡδη τὰ πράγματα, τὰ ναυτικὰ γραφεῖα δὲν ἀπευθύνονται εἰς τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. διὰ τὴν ἐξεύρεσιν πληρωμάτων, ἀλλὰ εἰς τοὺς γνωστοὺς μεσίτας, τοὺς διατηρούντας γραφεῖα προσλήψεως ἐπὶ προμηθεία ναυτι-

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

κών. Εις τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. προσέρχονται διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν μιᾶς γραφειοκρατικῆς διατυπώσεως, διὰ τὴν τυπικὴν ἔκδοσιν τῆς κάρτας ἀνέργίας εἰς τοὺς προτεινομένους πρὸς ναυτοδύγησιν.

Καὶ προτείνονται ἀπὸ τὴν Π.Ν.Ο. ὁρισμέναι τροποποιήσεις εἰς τὴν περὶ τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. νομοθεσίαν, τινὲς τῶν ὧδοις, ὡς αἱ κατωτέρω, ἐποικοδομητικαὶ εἰναι τῆς ἀποδοτικῆς λειτουργίας τοῦ Γραφείου. Εἶναι αἱ ἔξης:

1. "Ολαι αἱ ναυτιλιακαὶ ἔταιριαι ν' ἀπευθύνωνται ἀπ' εὐθείας πρὸς τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. διὰ τὴν πρόσληψιν τῶν ναυτικῶν, τῶν ὧδοις ἔχουν ἀνάγκην καὶ νά μὴ προσφέγουν εἰς τοὺς διαφόρους μεσίτας, ὡς γίνεται σήμερον.

2. Νὰ εἰναι ὑποχρεωτικὴ ἡ ἔγγραφὴ ἔκάστου ἀπολυμένου ἐκ τίνος πλοίου ναυτικοῦ εἰς τοὺς καταλόγους τῶν ἀνέργων.

3. Νὰ καθιερωθῇ διὰ διατάξεως ὁ ἐφοδιασμὸς ἔκάστου ναυτικοῦ δι' ἐπαγγελματικῆς ταυτότητος ἐτησίας χρονικῆς διαρκείας, ὑπογραφομένης ὑπὸ τῆς οἰκείας Ἐπαγγελματικῆς τοῦ 'Οργανώσεως. 'Η ταυτότης αὐτὴ θὰ πρέπει νὰ ἐπιδεικνύεται κατὰ τὴν ναυτολόγησιν.

4. Νὰ ἀπαγορευθῇ ἡ ναυτολόγησις οἰουδήποτε ἀνέργου ναυτικοῦ ἐὰν οὕτως δὲν είναι ἐγγεγραμμένος εἰς τοὺς καταλόγους ἀνέργων 20 τούλαχιστον ἡμέρας πρὸ τῆς ναυτολόγησέως του.

Τὰ λοιπὰ προτεινόμενα μέτρα, τὰ τείνοντα κατὰ κάποιον τρόπον εἰς τὸν περιορισμὸν τῆς ἀκαλύπτου πρωτοβουλίας τῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων εἰς τὴν ἐπιλογὴν τῶν ναυτολογουμένων, δὲν μᾶς εὐρίσκουν συμφώνους. Εἴναι τόσαι αἱ δυσχέρειαι ποὺ ἀντιμετωπίζει τῷρα ὁ ἐφοπλιστὴς εἰς τὴν ἔξευρεσιν πληρωμάτων, ὥστε νὰ μὴ ἐπιτρέψωμεν τὴν ἐπίτασιν αὐτῶν διὰ τῆς παρεμβάσεως τῶν σωματείων, ὅσον ἀφορᾷ τὴν παροχὴν ἀδείας ναυτολογῆσεως τῶν τυχόν προσφερομένων, τῶν ἐλοχίστων ἄλλως τε καὶ οὐχὶ πάντοτε τῶν καταλληλοτέρων.

HTO KAIROS

Εἰς τὸ πλαίσιον τῆς καταδαλλομένης προσπαθείας διὰ τὴν χρησιμοποίησιν ἐλληνικῶν προϊόντων —κυρίως εἰδῶν διατροφῆς— ἐκ μέρους τῶν ἐλληνικῶν πληρωμάτων, ἀνεκοινώθη ὅτι, ἡ ETBA συνέπηξε τὴν θυγατρικὴν ἔταιριαν τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εξαγωγαὶ Α.Ε.', ήτις μεταξὺ τῶν ἐπιδιώχεων αὐτῆς περιέλαβε καὶ τὴν ἵδρυσιν διὸ εἰς πρώτη δοκιμαστικὴν φάσιν, σταθμὸν κτράνζιτον εἰς τὸ ἔξωτερικόν, τοῦ ἐνὸς εἰς λιμένα τῆς Δυτικῆς Εύρωπης καὶ τοῦ ἔτερου ἐκτὸς ταύτης.

Καὶ ζητεῖται ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστικοὺς κύκλους ἡ ὑπόδειξις τῶν πλέον προσφόρων διὰ τὸ σκοπὸν τοῦτον λιμένων τοῦ κόσμου.

AKTOPOLOIKA

"Ολαι τὰ ἔδω κατασκευασθέντα κρατικῆς προστοποίησεις ἐπιβατηγὰ ἀκτοπλοϊκὰ θά διατεθοῦν, καὶ ἀπόφασιν τῆς Κυβερνήσεως, διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἑσωτερικῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν, κοθ' ἢν ἄλλως τε ἀνέλασθον ἐκ τῶν προτερῶν ὑποχρέωσιν οἱ πλοιοκτῆται των. Αὔτοι ἀνεκοίνωνται δὲ κ. Παπαδογιάννης ἀπαντῶν εἰς σχετικὰ διαβῆματα τῶν ἐνδιαφερομένων.

'Ορθὴ ἡ ἀπόφασις ὑπὸ ωρισμένας ὅμως προϋποθέσεις, δεδομένου ὅτι ὅταν πρὸ διετίας τὰ σκάφη παρηγγέλθησαν ἄλλαι ἐπεκράτουν συνθήκαι εἰς τὰ τῆς 'Ακτοπλοΐας. 'Ανεπαρκὴ ησαν καὶ ἐν τινι μέτρῳ ἀκταπλῆληα διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν γραμμῶν.

"Ἐκτοτε δόμως τρία εὐμεγέθη μεταχειρισμένα ἐπιβατηγὰ σκάφη προσετέθησαν εἰς τὴν δύναμιν τοῦ ἀκτοπλοίου στόλου, ἄπταινος καὶ ἐκάλυψαν μέρος τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν.

Αὐτοί αἱ ἀνάγκαιοι προεβλέφθησαν καὶ ἤγαγον τὸ Κράτος εἰς τὴν παροχὴν τῶν μέσων διὰ τὴν ναυπηγησιν δέκα εἰναι συνόλῳ ἐπιβατηγῶν — ὅχηματα γωγῶν. Τώρα τὰ κενὰ εἰς τὴν ἔξυπηρέτησιν ὠρισμένων κυρίων γραμμῶν — Σάμου, Δωδεκανήσου, Τήνου, Μικούνου — ἐπληρώθησαν διὰ τῶν νεοεισαχθέντων «Μιμίκω», «Ἀρκάδι», «Ναιάς». Διερωτώμεθα, κατὰ συνέπειαν, ποῖαι θὰ είναι οἱ γραμμαὶ — αἱ ἀποδοτικοὶ βεβαίως καὶ ὅχι αἱ ἀγονοὶ — αἱ ἔχουσαι ἀνάγκην τῶν ὑπηρεσιῶν αὐτῶν τῶν νεοτεύκτων πλοίων καὶ ποῖα προβλέπονται τὰ ἐξ αὐτῶν ἔσοδα, τὰ ἀρκετὰ διὰ νὰ καταβληθοῦν ἐν καιρῷ τὰ τοκχρεωλύσια τῶν δανείων μὲ τὰ ὅποια είναι δεδομένα τὰ σκάφη αὐτῶν;

Πολὺ φοδούμεθα, διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν ὅτι εἴμεθα βέβαιοι, ὅτι τοιαῦται κερδοφόροι γραμμαὶ εἰς τὴν 'Ακτοπλοΐαν δὲν ύφιστανται. Προβληματικὴ ἀποδοτικοὶ ἐκμετάλλευσις πλοίων ἀκριβῶν μὲ τὸ ισχύον ναυλοδόγιον, τὸ πράγματα χαμηλόν.

'Ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν μηνῶν τρία ἐπιβατηγὰ σκάφη ἀποπερατωῦνται. Θὰ ἀναζητήσουν τὰς προσδοσιαρχόρους γραμμὰς καὶ ὃν αὐτοῖς δὲν προσφέρωνται, θὰ ἀνακύψῃ τὸ πρόδημα τῆς ἀπασχολήσεως των. Αὐτὸ καὶ ἀνάγκην θὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον τῆς μελέτης ἀπὸ μέρους τοῦ ἀρμοδίου 'Υπουργείου. Μήπως διὰ τῶν νεοτεύκτων σκαφῶν φθάνομεν ἀπὸ τὴν Ἑλλειψιν εἰς τὸν πληθωρισμὸν;

* * *

Καὶ αὐτὰ τὰ ἔτοιμα πρὸς δρομολόγησιν νεοτεύκτων ἐπιβατηγὰ ἀκτοπλοϊκὰ ἀναζητοῦν τὰς πλέον ἀποδοτικὰς γραμμὰς, αἵτινες θὰ ἐδικαιολόγουν τὴν κατὰ κάποιον τρόπον κερδοφόρον ἐκμετάλλευσιν των καὶ κατὰ συνέπειαν τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν πρὸς τὸ Δημόσιον.

Καὶ ἐφ' ὅσον αἱ γραμμαὶ δι' ἓς ἀρχικῶς πρωριζόντων ἔχουν ήδη καταληφθῆ παρ' ἄλλων σκαφῶν, ἀσκοποὶ καὶ ζημιογόνος θὰ ήτο ή εἰς τὰς αὐτὰς γραμμὰς προσθήκη καὶ ἄλλων πλοίων. Δίκαιον καὶ λογικὸν είναι νὰ δρομολογηθοῦν τὰ νεοτεύκτωτα αὐτὰ σκά-

φη εἰς γραμμάς, αἱ ὅποιαι εἶχουν ἀνάγκην καὶ ἄλλων πλοίων, ἵνα πληρέστερον ἔχουν πρετηθοῦν.

'Η θερινὴ περίοδος ἥρχισεν. 'Η κίνησις ἐπιβατῶν έστιν αὐξανομένη. Θὰ ἡτο ἀδιανόητον νὰ παραμένουν ἐν ἀπραξίᾳ τρία νεότευκτα σκάφη, χρηματοδοτηθέντα, σημειωτέον, ἀπὸ τὸ Δημόσιον.

O K. ANT. ANTΩΝΙΟΥ

'Απὸ τὸν σύλλογον τῶν καθηγητῶν τοῦ 'Εθνικοῦ Μετσοβίου Πολυτεχνείου κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 7ης Ιουνίου ἔξελέγη παμφυλητής καθηγητής τῆς νεοσυσταθείσης ἔδρας μελέτης καὶ κατασκευῆς πλοίων τῆς Σχολῆς Ναυπηγῶν τοῦ Πολυτεχνείου, ὁ κ. 'Αντ. 'Αντωνίου.

Τὰ θεριά συγχαρητήρια σύμπαντος τοῦ κόσμου τῶν ναυτιλούμενων —ιδιαιτέρως τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» — ἀκολουθοῦν τὸν διαπρεπή πτοιστήμανα εἰς τὴν νέαν προέχουσαν τοποθέτησί του.

EKPAIDETYTIKON PROSOPIKON

'Εντυπωσιακὸν τὸ πρόγραμμα τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως καὶ ἀρίστη ἡ δὴ τοποθέτησις τοῦ ζητήματος, εἰς ἣν καὶ ἀφερόμενη πολλὰς σολίδας τοῦ προγραμμένου τεύχους. 'Η σύμπτωσις τῶν ἀπόδεσών Κράτους καὶ ἐφοπλισμοῦ, ἡ ἀμοιβαία κατανόησις καὶ αἱ συνδυασμέναι ἐνέργειαι, προσωιαίζουν ὅχι μόνον τὴν καθηέρωσιν τῶν πολλῶν καὶ ἀξίων μέτρων ἀλλὰ καὶ τὴν κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον ὥστε ἡ ἀπόδοσίς των νὰ φθάσῃ τὸ ἀνώτερον δυνατὸν σημείον.

'Ἐφ' ὅσον, λοιπόν, τὰ σκάφητα ἀφθόνως θὰ διατίθενται, νέαι σχολαὶ ιδρύονται ἡ καὶ τῶν ὑφισταμένων αὐξάνεται ἡ δυναμικότης, καὶ τὰ προγράμματα καταρτίζονται, θὰ ἐλεγέ τις ὅτι τὸ οἰκοδόμημα τῆς ναυτικῆς παιδείας θαταὶ ὀλοκληρωμένων καὶ ἀρραγές. 'Υπάρχει, ὅμως, ἐν ἀσθενὲς σημείον, τὸ ὅποιον καθιστᾷ ιδιαιτέρως εὐπαθές τὸ οἰκοδόμημα τούτο. Είναι τὸ ζητήμα τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ προσωπικοῦ. Ζήτημα τοσούτων μᾶλλον δυσχερές, ὅσον γενικώτερον χαρακτήρα καὶ ἐνδημούσταν μορφή, φαίνεται ὅτι κατέχει εἰς τὴν ἐγένει τεχνικὴν παιδείαν. Εἰς τὴν ἔκθεσιν τῆς 'Ενωσεως 'Ελλήνων 'Ἐφοπλιστῶν γίνεται σαφῆς μνεία τοῦ πρεσβλήματος. 'Αλλ' ἡ λύσις του δὲ ἀπαιτήση καὶ κόπον καὶ χρόνον. Πρέπει νὰ προηγηθῇ μία ἐξ ὑπαρχῆς μελέτη τοῦ θεσμοῦ, νὰ ἔρευνηθοῦν ὅλαι σύντοιχοι αἱ λεπτομέρειαι καὶ νὰ καταστρωθῆ μία μέθοδος προελεύσεως, συγκροτήσεως καὶ ἐξελίξεως τοῦ καθηγητικοῦ προσωπικοῦ τῶν ναυτικῶν μας σχολῶν.

Χρειάζονται σταθεραὶ βάσεις καὶ μακρόνος προσποτήκη. Δὲν δημιουργοῦνται καθηγηταὶ καὶ δὴ εἰδικευμένων μαθημάτων ἀπὸ ημέρας εἰς ημέραν, οὕτε ἐπιτρέπεται

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 GRAMMES)

ν' ἀναβάλωμεν συνεχῶς τὴν δημιουργίαν τοῦ δριστικοῦ θεμέλιου τῆς ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως τῶν αὐτιανῶν στελέχων τῆς Ναυτιλίας. Τὸ ὑπάρχον προσωπικόν, μὲ τὴν πολυετή πείραν του καὶ τὴν ἀφοσίωσιν εἰς τὸ ὑψηλὸν ἔργον του ἐπέτευξε, εἰς τὴν μεγάλην ἀναλογίαν, ν' ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς μέχρι τούδε ἀνάγκας. 'Ἄλλ' αἱ ἀνάγκαι αὗται, ὅπως κατ' ἐπανάληψιν ἔχει τοινισθή, ὄγκουνται καὶ πληθαίνουν καθημερινῶς. Πρέπει, ἐπομένως, νὰ μὴν εἶναι τυχαῖαι αἱ χειρεῖς εἰς τὰς ὅποιας θὰ παραδοθῇσιν αὔριον ἡ σκυτάλη τῆς διδασκαλίας καὶ τῆς ἐκπαιδεύσεως.

Θέτομεν τὸ ζῆτημα ὑπ' ὅψιν τῆς ἀρμόδιας 'Υπρεσίας. 'Ἄς ἀσχοληθῇ εἰδικῶς ἐπ' αὐτοῦ διὰ νὰ τὸ τοποθέτησῃ τὸ συντομώτερον ἐπὶ τῆς ὁρῆς βάσεως. 'Ἄν δὲν γίνη ἡ καλή ἡ θεμελιωμένη ἀρχή, θὰ συνεχίσωμεν ἐπ' ἄπειρον τὰς προχειρίους λύσεις. Καὶ τὸ ἀποτέλεσμα θὰ εἴναι ἐπικίνδυνον δι' αὐτὴν ταύτην τὴν ὑπόστασιν τοῦ συγκροτήματος διὰ τὸ ὅποιον τόσα πολλὰ διατίθενται.

KAI DIOIKHSEIN

Δεύτερον ἀλλὰ σοβαρὸν ἐπίσης ζῆτημα, ἀποτελεῖ ἡ διοικητικὴ στελέχωσις τῶν δημοσίων ναυτικῶν σχολῶν. 'Η διεύθυνσις ἐπαιδευτηρίων, τόσον ἀποφασιστικῆς σημασίας διὰ τὴν τύχην τῆς Ναυτιλίας μας, δὲν εἶναι ἔργον μικρὸν ή εὐκολόν. Καὶ κυρίως δὲν εἶναι ἔργον τοῦ τυχόντος. 'Η ὥργανσις μιᾶς ναυτικῆς σχολῆς, ἡ διοίκησις καὶ ἡ ἀπόδοσίς της χρειάζεται χειρεῖς ἐμπειρους καὶ στιβαράς. Περισσότερον ἴσως ἀπό πολλὰς ἄλλας σχολάς, μὲ δομούμορφον καθηγητικὸν προσωπικὸν καὶ μακροτάτην παράδοσιν.

'Ἐκ τῆς μέχρι τούδε πείρας ἔχει καταδειχθῆ ὅτι ἡ ἐπιτυχία μιᾶς Σχολῆς, φέρει ἐπ' αὐτοῖς τὴν σφραγίδην τῆς Διοικήσεως της. Αὕτη θὰ ὁρθεύσῃ τὴν δύσκολον γραμμήν τῆς ἀρμοδιότητος τοῦ διευθυντοῦ σπουδῶν. Αὕτη θὰ χαράξῃ τὰς βάσεις τῆς συνεργασίας, ἥτις πέραν διαφωνῶν καὶ ἀντεγκλήσεων, θὰ καθοδηγήσῃ τὸ προσωπικὸν καὶ συντονίσῃ τὸ ἔργον του. 'Ἐξ ἄλλου, τὰ διοικητικὰ στελέχη εἶναι ἕκεινα τὰ ὅποια θὰ διαπιστώγησον τοὺς νεαρούς μαθητάς, θὰ τοὺς κατευθύνουν πρὸς τὸ ὄρθον δρόμον καὶ θὰ τοὺς κάμουν νὰ ἐκτιμήσουν καὶ ν' ἀγάπησουν τὸ ἐπάγγελμά των.

Τὸ Λιμενικὸν Σῶμα, διαβέτε, νομίζομεν, τὰ κατάλληλα πρὸς τούτο στελέχη. 'Αλλὰ χρειάζεται νὰ μεθοδεύσῃ τὰς ἐν προκειμένῳ ἐνέργειας του. 'Ο προγραμματισμὸς τῆς στελέχωσης τῶν ναυτικῶν σχολῶν πρέπει νὰ τύχῃ ιδιαιτέρας προσοχῆς καὶ ὑψηλῆς προτεραιότητος. Νὰ διατεθοῦν ὡς διοικηταὶ οἱ καλύτεροι καὶ οἱ ίκανότεροι. Καὶ νὰ πλαισιωθοῦν διὰ νέων ἀξιωματικῶν, γενικῆς καὶ ειδικῆς μορφώσεως, οἱ ὅποιοι ν' ἀγάπουν μὲ πάθος τὸ ἔργον τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως. Διότι ἐνῷ εἶναι μέγας καθ' ἐαυτὸν ἔργον, πάσας ὑποτίμησις, προχειρότης ἡ ἀδιαφορία, κινδυνεύει νὰ τὸ ὑποβιβάσῃ εἰς μίαν μοιραίων καὶ τυχαίων διεξαγομένην ὑπηρεσιακὴν ρουτίναν, μεθ' ὅλων τῶν ἐντεύθεν ἀπογοητευτικῶν συνεπειῶν.

AKRHSTETEYETAI H DIWRYE;

'Ο ραδιοφωνικὸς σταθμὸς τοῦ 'Ισραὴλ, εἰς τελευταίαν ἐκπομπήν του, ἀναφερομένην εἰς τὴν Διώρυγα τοῦ Σουεζ ἀνεκόινωσεν ὅτι, κατὰ μελέτη ἐκπονήθησαν ὑπὸ εἰδικευμένου ὄργανισμοῦ τῆς χώρας του, ἡ ἐπαναλειτουργία τῆς Διώρυγος δὲν θὰ ἐπιφέρῃ μείωσιν τοῦ κόστους μεταφορᾶς τοῦ πετρελαίου, τοῦ προοριζόμενου διὰ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην.

'Η πληροφορία, ἐκ πρώτης ὄψεως, τούλαχιστον, παρουσιάζεται ὡς συζητησίμως πιστευτή. Είναι φανερόν, ἐν τούτοις, ὅτι τὸ κλείσιμον τῆς Διώρυγος ἐπέφερε μίαν αἰσθητὴν αὔξησιν τῆς τιμῆς τοῦ ὀργοῦ πετρε-

λαίου εἴτε διότι ἡ διαδρομὴ μεταξὺ τῶν λιμένων φορτώσεων καὶ τῶν τοιούτων ἐκφορτώσεων ἐπεμηκύνθη κατὰ 5.000 τούλαχιστον μίλια, εἴτε διότι ἡ κατάστασις ἦν ἐδημιούργησε ἑξάδημης τοὺς παραγωγούς πετρελαίου τῆς Μεσογείου εἰς τὸ νὰ οὐδέτερον τάς τιμὰς τοῦ ὑπὸ αὐτῶν παρεχομένου πετρελαίου, ἡ δὲ συνέχισις τῆς μὴ χρησιμοποιήσεως τῆς Διώρυγος, προκειται ἀσφαλῶς νὰ προκαλέσῃ καὶ νέας αὔξησις. Εἰδικοὶ ἐπὶ τοῦ τομέως αὐτοῦ τῆς οἰκονομίας ὑπολογίζουν πράγματι, ὅτι τὸ κλείσιμον τῆς Διώρυγος κοστίζει εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Οἰκονομίαν ἑπτήσις 700 - 800.000.000 δολαρίων.

'Αδιαφόρως, ἐπομένως, τοῦ περισσότερον ἡ ὀλιγότερον πιστευτοῦ τῆς πληροφορίας, αὕτη ἡ χρησιμεύει διὰ νὰ προσελκύσῃ τὴν προσοχήν ἐπὶ τῆς συζητουμένης ὑποθέσεως τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς Διώρυγος, ὑποθέσεως ἐπὶ τῆς ὅποιας μετὰ τὰς διαφόρους ἀποπειρίας συμβιβασμού τῶν Αἰγαπτίων καὶ Ἰσραήλινῶν ἀφέθη νὰ πέσῃ εἰς τὸ κενόν. Πράγματι, ἀπὸ τίνος χρόνου ούδεις ὀμιλεῖ πλέον ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ. Είναι δυνατόν ὅτι μία ὁδὸς ἐπικοινωνίας, τὴν ἀνάγκην τῆς ὅποιας είχεναι αἰσθανθῆ ἡ ἀνθρωπότης ἀπὸ τὴν ἐποχής τῶν Φαραώ καὶ διὰ τῆς ὅποιας διακίνησις είχε φθάσει εἰς κολοσσιαίας ποσότητας —2.000.000 τόνοι έμπορευμάτων κατὰ τὸ 1875 καὶ 245.000.000 τόνοι έμπορευμάτων κατὰ τὸ 1965— νὰ χάσῃ ἀπό προσπάθειας ὅλην τὴν σημασίαν της. Ποίος καὶ ποία εἶναι ἡ ὑποκρυπτομένη αἵτια τῆς τοιαύτης ἀδιαφορίας;

'Δὲν εἶναι ἀπλοὺν νὰ προσπαθῇ τις νὰ ἐμβαθύνῃ εἰς τὴν πραγματικότητα μέσω τῶν ἀντιτιμένων συμφερόντων, ἀτίνα πολλούς διάγονος κατ' ὀλίγον γίνονται γνωτάτα. 'Ισως θὰ εἶναι καλύτερον νὰ προσπαθήσῃ τις νὰ ἀντιληφθῇ τὸ ὅλον παιγνίδιο διασιζόμενος ἐπὶ τῶν γνωστῶν στοιχείων, ἀτίνα ἀφοροῦν τὰ μᾶλλον εὐθέως ἐνδιαφερόμενα ἔθνη.

'Συνεπίεις τοῦ κλείσιματος τῆς Διώρυγος ἡ Αἴγυπτος ἔχει περίπου 200.000.000 δολαρίων ἑπτήσιας ἐκ τῶν διοίδων, ἀτίνα μερικῶς εἰσπράττει μέχρι σήμερον δοθέντος ὅτι καταστάλλουν εἰς αὐτὴν τὰ ποσά αὐτά οἱ πετρελαιοπαραγγοὶ ἀραιοίκαι χώραι. 'Η Αἴγυπτος, ἐπίσης, ἔχει σχεδιασμένη τὴν κατασκευὴν πετρελαιαγωγού ὅποια τῆς Διώρυγος θὰ ἔχουν λιαν ὧχυρωμένη ἀμύντικη γραμμὴ καὶ δὲν ἔχει ούδεμίαν διαδεσμού νὰ δεχθῇ τὴν ἀπώλειαν αὐτῆς, ἐὰν δὲν λάθη ἀσφαλεῖς ἐγγυήσεις. Ποίος εἶναι ὅμως ἀκείνος, δοτίες δύναται νὰ παράσχῃ τὰς ἐγγυήσεις αὐτᾶς;

'Όλα τὰ εὐρωπαϊκὰ κράτη, περιλαμβανομένης καὶ τῆς Ἐνωσίας Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν, ἥτις ἐντὸς τοῦ πετρελαιαγωγὸν 'Ειλάθ - 'Ασντότ. 'Εξ ἄλλου, μὲ τὸ ἀνιστογόμα τῆς Διώρυγος θὰ ἔχουν λιαν ὧχυρωμένη ἀμύντικη γραμμὴ καὶ δὲν ἔχει ούδεμίαν διαδεσμού νὰ δεχθῇ τὴν ἀπώλειαν αὐτῆς, ἐὰν δὲν λάθη ἀσφαλεῖς ἐγγυήσεις. Ποίος εἶναι ὅμως ἀκείνος, δοτίες δύναται νὰ παράσχῃ τὰς ἐγγυήσεις αὐτᾶς;

'Όλα τὰ εὐρωπαϊκά κράτη, περιλαμβανομένης καὶ τῆς Διώρυγος, προσεκτικῶν προσοχῆς καὶ τούτων τῶν χωρῶν ὅποια τοῦ πετρελαίου, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ μεταφορῶν ὅλων τῶν ἄλλων ἐμπορευμάτων ἀπὸ ἢ διὰ τὴν Μέσην ἢ 'Απωλ. 'Ανατολήν. 'Η Ρωσία διατηρεῖ ἀπὸ ἀρκετῶν ἐτῶν συνεχῶς ναυτικὴν μάριστα εἰς τὸν 'Ινδικὸν Όκεανόν, παρακολουθοῦσα λίαν τὸ προσεκτικῶν προσοχῆς αὐτῶν τῶν χωρῶν αἵτιας ἔχουν τὸ πετρελαίον ἀπό τοῦ πομένων πετρελαίου. 'Η έκ νέου διάνοιξις τῆς Διώρυγος θὰ ὑπενθύμησε σταματικῶς τὴν ἑπέμβασιν τῆς ἐκ τοῦ Εὐξείνου ἡ τῆς Μεσογείου. 'Ο αὐτός, ὅμως, λόγος θὰ ἡδύνατο νὰ ἐπηρεάσῃ ἀρνητικῶς τὰ συμφέροντα τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ τοῦ NATO. 'Ἐπομένως δὲν εἶναι ἄξιον νὰ ἀπορῇ τις ἐὰν μεταξὺ τῶν ἀντιτιμένων αὐτῶν τὰς τάσεων ἡ Διώρυγα ἔξακολουθη παρα-

μένουσα κλειστὴ καὶ ὅτι ὑπὸ τὰς σημερινὰς συνθήκας ὑφίστανται ὀλίγαι πιθανότητες νὰ ἐπιναλθοῦν ἡ δι' αὐτῆς δραστηριότης.

'Ούτω παριστάμεθα πρὸ τῆς παραδόξου καταστάσεως καθ' ἧν διαμάχαι μεταξὺ δύο μικρῶν κρατῶν παραδίδουν τὰ ἐμπορικά συμφέροντα ὀλοκλήρου τοῦ πολιτισμένου κόσμου. Τὸ γεγονός εἶναι ὅτι δημιουργεῖ τὸν δύο μικρῶν αὐτῶν κρατῶν κρύπτονται αἱ δύο κυριότεραι παγκόσμιαι Δυνάμεις μὲ σκοπούς, οἵτινες δὲν διαφαίνονται καθαρῶς. 'Ο Ὁργανισμὸς τῶν 'Ηνωμένων Εθνῶν ἀποτελεῖ —καὶ ἀπετέλει πάντοτε— ἔνα εὐκλογικὸν ρητορικὸν δῆμο, ἀλλὰ εἶναι φυσιολογικῶς ἀδύναμος νὰ ἐνεργήσῃ καθ' οἰνδήποτε τρόπον.

TA "POSEIDONIA,"

Συνέρρευσαν καὶ ἐφέτος, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν «Ποσειδωνίων», πολλοὶ ἐφοπλισταὶ ἐκ τοῦ Ἑξωτερικού καὶ πλήθος ἄλλων συναλλασσομένων μὲ τὴν Ναυτιλίαν παραγόντων, διὰ νὰ παραστοῦν εἰς τὰ ἔγκαινία τῆς διεθνοῦς ταύτης ναυτιλιακῆς ἐκθέσεως καὶ — ἀξιολογικῶς — εἰς τὰς λοιπὰς ἐνδιαφερούσας εἰδῆς.

Πλήρως δικαιολογημένη ἡ τοιαύτη συρροὴ προσωπικοτήτων, καταδεικνύουσα τὴν σφριγγόλοττη τῆς Ναυτιλίας μας, ἀλλὰ καὶ τὸ μέγεθος τῶν μετ' αὐτῆς ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιτέλους συναλλαγῶν.

Συμμετέχον ἔφετος εἰς τὰ «Ποσειδωνίων» ἀνά τὼν 150 ἑκατόντα, προερχομένων ἔξι 20 χωρῶν. 'Εφοπλιστικοί, ναυλομεσιτικοί, ναυπηγικοί, τεχνικοί, μεστικοί καὶ τραπεζικοί οἵκοι οἵκοι ἀντεπροσωπεύσθησαν εἰς καλῶς ὠργανωμένα περίπτερα τοῦ Ζαππείου Μεγάρου, οἱ δὲ πολυπληθεῖς ἐπισκέπται εἶχον τὴν εὐκαιρίαν νὰ μορφώσουν παραστατικὴν γνώμην τόσον διά τὰ πολυεύκολα συνεργαστήρια της Ναυτιλίας, σόσον καὶ διὰ τὰ σχέδια τοῦ μέλλοντος, ιδίως τοῦ ναυτιλικῶν πομπαρίων.

Θετικόν, ἀναμφιβόλως, καὶ πολύπλευρον θὰ εἶναι διὰ τὴν χώραν μας τὸ κέρδος ἐκ τῆς ἐκθέσεως τῶν «Ποσειδωνίων». Πέραν τοῦ κέρδους τῆς προσβολῆς τῆς 'Ελλάδος ὡς διεθνοῦς ναυτιλιακού κέντρου, ἔδοθη ἡ εὐκαιρία εἰς τοὺς ἔδαφους τοῦ Ἑξωτερικοῦ συρρεύσαντας νὰ διαπιστώσουν ἀντικειμενικῶς τὰ σσα ἐπετεύχθησαν καὶ εἰς τὸν κοινωνικο-πολιτικὸν τομέα τῆς χώρας μας.

PORTUGAL
Address your enquiries to :

SHIPBROKERS
STEVEDORES

CARLOS GOMES & CO LTD

CENTENARY ORGANIZATION

POB : 658 TLG: GOMESCO TLX: 1545

LISBON (2)

AND AT ALL OTHER PORTUGUESE PORTS

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

Η ΚΡΙΣΙΣ... ΤΕΧΝΑΣ ΚΑΤΕΡΓΑΖΕΤΑΙ

**ΔΥΟ ΝΕΑΣ ΤΑΚΤΙΚΑΣ ΓΡΑΜΜΑΣ
ΙΔΡΥΣΕΝ Ο κ. ΝΙΚ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ**

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΔΥΤΙΚΗΝ ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ ΑΠΟ ΤΟ KONTINENT • ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝΤΑΙ 15 ΣΚΑΦΗ ΛΑΤ'ΝΕΡΣ ΠΡΟΣΦΑΤΩΣ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ • ΠΛΗΡΗΣ Η ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΣ • ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΔΙΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ΕΥΟΙΩΝΟΝ

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΤΑΙ ΚΑΙ Η ΕΔΩ ΣΥΣΤΑΣΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΣ ΒΑΣΕΩΣ

Δύο νέας τακτικάς γραμμάς πρός 'Ανατολικήν και Δυτικήν 'Αφρικήν από τό Κόντινεντ συνέστησεν ο κ. Ν. Παπαλίος, καθ' δλας δὲ τάς ένδειξεις, ή προσπάθειά του στέφεται υπό πλήρους έπιτυχίας.

Αι νεοδήρυθείσαι γραμμαί φέρουν τάς έπωνυμίας ή μίας «Άλφα» (Γουέστ 'Αφρικα) Λάιν» και ή έτερας «Άλφα» ('Ηστ 'Αφρικα) Λάιν». Ή τελευταία αύτη είναι και ή πλέον ένδιαφέρουσα, διὰ τὸν λόγον δὲ αὐτὸν χρησιμοποιούνται έκει τά μεγαλύτερα και καινούργια σκάφη.

'Η στροφή τού κ. Παπαλιού πρός τὴν ίδρυσιν τῶν δύο τούτων γραμμῶν δύναται τις νὰ εἴπῃ, διὰ εἰναι ἀποτέλεσμα τῆς κρίσεως τῆς ναυλαγοράς.

Ο κ. Παπαλίος τὴν κρίσιν αὐτὴν ἀποφασιστικῶς ἀντιμετωπίζει. Τὰ 17 συνολικῶν σκάφη τὰ ὅποια χρησιμοποιούνται σημέρουν ἐκτελοῦν τὸ έξης δρομολόγιον: Κόντινεντ ('Αμβούργον), Βρέμην, Ρόττερνταμ, 'Αμβέρσαν, Ρουέν και συνεχεία, Ντακάρ, 'Αμπιτζάν, Τέμα, Λάγκος, Ντουάλα και ἄλλους δευτερεύοντας ἀφρικανικοὺς λιμένας. Τὰ ἐκτελοῦντα τὴν γραμμὴν σκάφη μὲ πρῶτον συνθετικὸν τὸ «Αίγις», είναι τὰ έξης: «Ἐτέρνιτ», «Χόνορ», «Στρέγκθ», «Λήτζεντ», «Πλάουερ», «Ντίγκιντ», «Μίθ», «Φαιμπλ», «Κούρατζ», «Σάγκα», «Λόϊσλ», «Γκράιτ» (παραλαμβάνεται τώρα), «Ντόρα Παπαλίος» (SD14), «Αίγις Τρέητ» (S.D.-14) «Αίγις Στόικ» (Σάντα Φέ), «Αίγις Χόουπ» και «Αίγις Μπλαίζης».

Προηγήθη μία ἐνδελεχής διερεύνησις τῶν ἀφρικανικῶν ἀγορῶν. 'Η πρώτη εύκαιριά ἐδόθη μὲ τὴν ἀποτυχοῦσαν τελικῶς συνεργασίαν μετὰ τῆς «Βόλτα Λάιν». Ακολούθως τὸ σχέδιον ἐτέθη σταδιακῶς εἰς έφαρμογήν. Εἰς τὰ προθέσεις τοῦ «Ελλήνος πλοιοκτήτου» ήτο η καθιέρωσις μᾶς εὐκόπιτου γραμμῆς, μὲ δυνατότητας συνεχοῦς ἐπεκτάσεως ἀναλόγως τῶν διατιθέμενων πρὸς μεταφορὰν φορτίων. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἡγοράζοντο σταδιακῶς φορτηγὰ λάινερς, γεγονός, σημειεύοντον, ὅπερ προεκάλεσε τὴν ἐκπλήξιν τῶν ναυτιλιακῶν κύκλων. Ήτο μία ἀσύνηθη δραστηριότης συστάσεως τακτικῶν γραμμῶν ἐντὸς δραστικῶς σχετικῶς χρονικοῦ διαστήματος.

Σήμερον πραγματοποιούνται τρεῖς ἀναχωρήσεις ἀπὸ τὸ Κόντινεντ, ἔνψι κάθε 10 ή 12 ἡμέρας, ἐν τούλαχιστον σκάφος τῆς «Αίγις» καταπλέει εἰς ἀφρικανικοὺς λιμένας.

Τὸ πρόβλημα τῆς πληρότητος τοῦ προφερομένου χώρου ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα σκάφη τύπου «Σάντα Φέ» τῶν 19.000 τόννων ἐπελύθη ἐπιτυχῶς. Ἀπὸ τὸ Κόντινεντ παραλαμβάνονται 10.000 ἥως 13.000 τόννοι λιπαριμάτων και τὸ κύτη συμπληρούνται μὲ γενικοῦ φορτίου. Κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν δὲν υφίσταται θέμα πληρότητος, διότι τὰ πλοῖα παραλαμβάνουν ἀκριβὰ φορτία (καφέδες κ.λπ.).

Συγχρόνως ὁ κ. Παπαλίος ὑπέγραψε συμβόλαιον διὰ τὴν μεταφορὰν 300.000 τόννων μὴ ἀποκαλυφθέντος φορτίου ἐπὶ ἔτος μὲ δύσιν 10%. Αἱ φορτωσίες ἀρχίζουν ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς Αύγουστου. 'Οπωδήποτε, ὁ κ. Παπαλίος ἀφησει νὰ ἐννοηθῇ διὰ τὴν σημαντικὴ αὐτὴ παρτίδα ἀκριβοῦ φορτίου θὰ βελ-

διαθέτομεν στόλον, σεβόμεθα τὰς ἡμερομηνίας προσεγγίσεως εἰς τοὺς λιμένας και περιποιούμεθα τὰ φορτία. 'Αποτέλεσμα τῆς ἐμπιστοσύνης αὐτῆς είναι διὰ συνάπτουν μὲ ημάς συμβόλαια διαρκείας ἐνὸς και δύο ἐτῶν. Παραλλήλως ὠργανώσαμεν ἔκει και λιδικάς μας ὑπηρεσίας. Εἰς τὴν Τέμα λειτουργεῖ γραφείον μας και εἰς τὸ Λάγκος και τὸ 'Αμπιτζάν ὑπάρχουν ἔγκατεστημένοι ἀρχιπλοίσιρχοι μας.

ΕΥΡΥ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

'Ερωτηθεὶς ὁ κ. Παπαλίος ἐὰν αἱ δημιουργηθεῖσαι γραμμαὶ θὰ ἐγκαταστηθοῦν μὲ τὴν ἀνάκμαψιν τῆς ναυλαγορᾶς, εἶπε: «Ισως ἀποσύρωμεν τὰ μὴ λάινερς διὰ τραπῆς μεταφοράς. Τὰ λοιπά, δύως, θὰ ἐκτελοῦν τὰς γραμμὰς τῶν. Είναι μία προσπάθεια πολλὰ ὑπερχωμένη.

Πιστεύει ὁ κ. Παπαλίος διὰ τὴν συνεχῶς ἀναπτυσσομένη ἀφρικανικὴ ἡπειρος, θὰ προσφέρει μεγάλας εὐκαιρίας ἀναπτύξεως τῶν πρὸς αὐτὴν τακτικῶν γραμμῶν.

Εἰς σοδαρὸν δίλημμα εὑρέθη ὁ κ. Παπαλίος ὅταν ὑπερχρώθη νὰ ἀντικαταστήσῃ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν διὰ τῆς κυπριακῆς εἰς ὡρισμένα πλοῖα του. Οι φορτωταί, διαθέτοντες πολλὰ κρατικὰ φορτία και ὑπείκοντες εἰς τὰς ἐπιταγὰς τῆς κυβερνήσεώς των, ἤξιουν τὴν ἀπασχόλησιν 'Αφρικανῶν ναυτικῶν ἐπὶ τῶν πλοίων ὡς ὅρον διὰ τὴν προσφορὰν φορτίων, ἀλλ' η Ἑλληνικὴ νομοθεσία περὶ συνθέσεως, δὲν ἐπιτρέπει τὴν χρησιμοποίησιν ἀλλοδαπῶν πέραν ἐνὸς ὡρισμένου ἀριθμοῦ. Πρὸ τοῦ κινδύνου νὰ ἀποτύχουν αἱ προσπάθειαι ἐγκαθιδρύσεως τῆς γραμμῆς, ὁ κ. Παπαλίος ὑπερχρώθη εἰς τὴν πρωστινὴν ἀλλαγὴν τῆς σημαίας.

ΝΑΥΠΗΓΙΚΑΙ ΕΝΑΤΕΝΙΣΕΙΣ

'Εξ ἄλλου, ὁ κ. Παπαλίος δὲν ἔχει παραιτηθῆν τῶν προθέσεων του περὶ δημιουργίας ναυπηγικῆς η τούλαχιστον ἐπισκευαστικῆς εἰς πρῶτον στάδιον μονάδος. Εἰς τὰς ἐπιδιώξεις του αὐτάς, χορνολογούμενας ἀπὸ τοῦ 1954, ὑπῆρξεν ἀτυχῆς. Τελευταίως, μετὰ τὴν ματαίωσιν τῶν σχεδίων διὰ τὴν ἰδρυσιν μονάδος εἰς τὴν Σούδαν τῆς Κρήτης διὰ λόγους ἀνεξαρτήτους τῆς θελήσεώς του, προήλθεν εἰς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀξιοτίθησιν τοῦ ὑπάρχοντος ναυπηγείου τῆς Τέμα. Καὶ ἐνῷ τὰ σχέδια είχον ἐγκριθῆ καὶ δαπάναι σημαντικαὶ είχον πραγματοποιηθῆ, ἡλλάξεν η κυβέρνησις τῆς χώρας καὶ η νέα ἐπιζήτει διαπραγματεύεις ἐξ ἀρχῆς. 'Οπωδήποτε, ἐφ' ὅσον αἱ διαπραγματεύσεις τελεσφορήσουν, πάσα συμφωνία θὰ συναρθῇ ἐπὶ τὴν βάσει τῆς μισθώσεως χώρων καθ' ὅσον οἰλαδήποτε ἀγορὰ είναι ἐπισφαλής λόγω τῶν ἀπειλούμενων ἑθνικοποιήσεων. Κρατεῖ ἐπίσης σκέψις ἀγορᾶς χερούσιας παραλιακῆς ἐκτάσεως εἰς τὸν Σαρωνικὸν διὰ τὴν σύστασιν ἐπισκευαστικῆς βάσεως.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ NAYTIAΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ**PANDORA MARITIME AGENCIES (Pty) Ltd.****SHIP AGENTS & BROKERS**

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

DURBAN

CABLES: "PANDORA"

PHONE: 62921

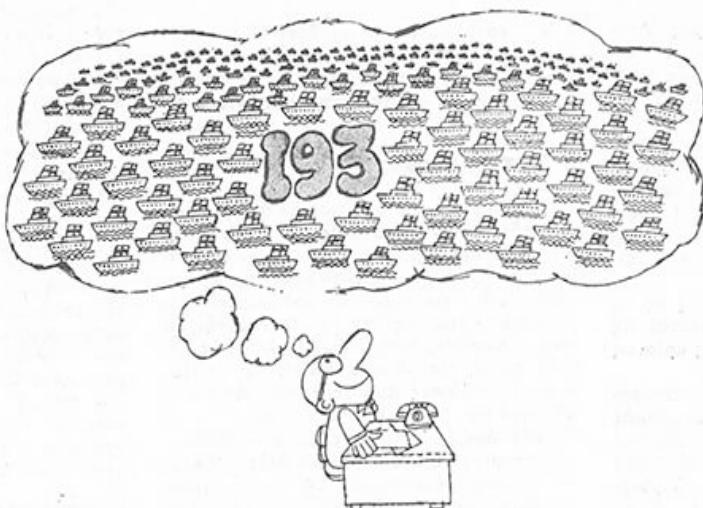
SOUTH - AFRICA

TELEX: 7500 DN

P.O. BOX 2110

D. P. SYRRIS - G. B. GOULACOS

Before you choose an insurance broker, talk to one of the top four.



193 shipping lines that did, chose Frank B. Hall & Co.

Frank B. Hall is considered the leading broker in the marine insurance field. It's a reputation we started building over 100 years ago by giving our clients a combination of personal service and professional expertise that no one else could match.

For example, one of the first things our marine insurance brokers do is review the entire insurance program.

We show our shipping clients how to buy only the insurance they really need, creating a package specially designed to their specific needs at the lowest cost possible. But only from those carriers we know will give them the best possible security and service.

And to make sure our clients always get prompt answers to any problems that might arise we assign a single account executive to coordinate their whole plan.

Now you know some of the reasons 193 shipping lines chose Frank B. Hall & Company to serve all their insurance needs. They're typical of the kind of services we offer our clients no matter what business they're in.

If you had to choose an insurance broker right now, which one would you call first?

Frank B. Hall & Co., Inc.

Frank B. Hall keeps you in good company.

Average Adjusters. Employee Benefits Consultants.
Offices in Adelaide, Anchorage, Atlanta, Boston, Brisbane, Caracas, Cedar Rapids, Chicago, Coral Gables, Detroit, Hong Kong, Honolulu, Jacksonville, Los Angeles, London, Melbourne, Mexico City, New Orleans, New York, Oakland, Orlando, Oslo, Perth, Philadelphia, Pittsburgh, Portland, Ore., Providence, Salinas, San Francisco, Seattle, Sydney, Tel Aviv, Washington, D.C.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΕΩΣ

Τὰ μεγαλύτερα πλοῖα μὲ τὰ ὀλιγότερα πληρώματα

ΕΥΓΛΩΤΤΟΙ ΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ

Η πρώτη κρίσις τοῦ Σουέζ έφερεν εἰς τὸ προσκήνιον τὰ σούπερ τάνκερς τῶν 90.000 τόν. d.w., καὶ ἄνω. 'Επεδιώκετο δι' αὐτῶν ἡ μείωσις τοῦ μεταφορικοῦ κόστους, όπερ εἶχε τότε πολλαπλασιασθῆ μὲ τὸ κλείσιμον τῆς Διώρυγος. "Ἐν ἀπό τὰ κύρια πλεονεκτήματα τῶν γιγαντιαίων αὐτῶν σκαφῶν ἡτο καὶ ἡ δυσανάλογως πρὸς τὸ σύγκον τῶν ὀλιγομελεστέρα συγκρότησις τῶν πληρωμάτων τῶν. 'Ο μετέπειτα ἐφαρμοσθεῖς ἐπὶ τῶν ἔτι μεγαλύτερων σκαφῶν μερικός ἡ καὶ πλήρης αὐτοματισμὸς περιώρισεν ἀκόμη περισσότερον τὸν ἀριθμὸν τοῦ πληρώματος.

Τῷρα ἡ κρίσις εἰς τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων ἀποβαίνει δισημερίαι ἐπὶ διεθνοῦς κλίμακος ὅστερα. "Ομως οἱ στραφέντες πρὸς τὰ μεγάλα πλοῖα ἐφοπλισταὶ ἀποδεικνύεται ὅτι ἀντιμετωπίζουν εὐχερέστερὸν πως τὸ πρόβλημα.

Πρῶτοι οἱ Νορβηγοὶ ἐδοκιμάσθησαν ἀπὸ τὴν Ἐλλειψιν πληρωμάτων. Κατὰ δεκόδας χιλιάδων ὑπερχρεώθησαν νὰ δεχθοῦν ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν τοὺς ξένους ναυτικούς, τοὺς ἐκ τῶν βασικῶν χωρῶν προερχομένους, τοὺς 'Ισπανούς καὶ τοὺς 'Ιταλούς. Πιεζόμενοι ἀπὸ τὴν ἀνάγκην ἡκολούθησαν ἀπὸ ἑτῶν τὴν πολιτικὴν τῆς ἐκποιήσεως τῶν μικροτέρων σκαφῶν, μὲ τὸ πολὺ πλήρωμα, τὸ ὀκριδόν εἰς τὰς μισθοδοτικὰς του ἀπαίτησεις. Τὰ τουηγτέρες καὶ τὰ μικρὰ δεξαμενόπλοια κατήτησαν πλέον ἀντιοκονομικά εἰς τὴν ἐκμετάλλευσίν των ὑπὸ τὴν νορβηγικὴν σημαίαν.

Καὶ ἐστράφησαν οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ πρὸς τὰ μεγαλύτερα σκάφη — τὰ μαρμούθ — μὲ τὸ ὀλιγότερον πλήρωμα.

'Εκτὸς τῶν σκαφῶν δι' εἰδίκας μεταφοράς, ἡ Νορβηγικὴ Ναυτιλία συγκροτεῖται τῷρα κατὰ μέγιστον ποσοστὸν ἀπὸ γιγαντιαία δεξαμενόπλοια τῶν 200 - 300 τόν. d.w., μικτὸ μεταλλοφόρα — πετρελαιοφόρα μέχρι 240.000 τόννων καὶ O.B.O. καὶ μπάκι κάρφιερς τῆς τάξεως τῶν 100 - 160.000 τόννων. Καὶ οὕτω, ἐνῷ κατέχει τοννάς ὅγκωντερον τοῦ πρὸ τετρατίσας, αἱ ἀνάγκαι τῆς εἰς πληρώματα ἔχουν αἰσθητῶς κατέλθει. 'Επὶ πλέον, εὐχερεστέρα είναι τῷρα ἡ ἐπιλογὴ τῶν

καταλλήλων πληρωμάτων διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν νορβηγικῶν πλοίων, ἐνῷ παραλλήλως δύναται ὁ ἐφοπλιστής νὰ καταβάλῃ καὶ ὑψηλότερα μισθολόγια.

Η ΙΔΙΚΗ ΜΑΣ ΠΛΕΥΡΑ

Οἱ "Ἐλληνες ἐφοπλιστοὶ — ὁρισμένοι ἐξ αὐτῶν συνεδάδισκοι εἰς ναυπηγήσεις μὲ τοὺς Νορβηγοὺς συναδέλφους τῶν. "Ομως οἱ πλειστοὶ ἐξ αὐτῶν ἥσαν οἱ ἀγροσταὶ τῶν ἐκπιούμενων νορβηγικῶν σκαφῶν. Καὶ τὰ ἐπιλήρωσαν ὀκριδά, προκαλέσαντες τὴν ὑπερέντασιν τοῦ προβλήματος τῆς ἔξευρέσεως πληρωμάτων.

Ἄλλα διὰ νὰ καταδείξωμεν πόσον διὰ τῶν μεγάλων πλοίων — ἀνεξαρτήτως τῶν πολλῶν ἀλλοι πλεονεκτημάτων — ἀποφασιστικῶς ἀντιμετωπίζεται ἡ Ἐλλειψις πληρωμάτων, παρέχομεν κατωτέρω εἰς πίνακα τοὺς ἀριθμούς τῶν παρὸν 'Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν κτηθέντων τὰ τελευταῖα αὐτὰ ἐπὶ μεγάλων πλοίων — ἀπὸ 90 χιλ. τόν. καὶ ἄνω — καθὼς καὶ τῶν τελούντων ὑπὸ παραγγελίαν διὰ λογαριασμῶν τῶν.

Οὕτω τὰ ἄνω τῶν 90.000 τόν. d.w. σκάφη ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας ἀνέρχονται σήμερον εἰς 70 καὶ καλύπτουν 12.106.144 τόν. d.w., ήτοι ποσοστὸν ὑπὲρ τοῦ 20% τοῦ συνόλου τοῦ ἐλληνοκτήπου τοννάζ. Ταυτοχρόνως τελούν ὑπὸ παραγγελίαν ἔτερα 23 σκάφη 5.960.000 τόν. d.w. Διὰ τὰ 70 αὐτὰ σκάφη, τὰ τελούντα ἐν ὑπηρεσίᾳ, ἀπασχολούνται τρισιγίλιοι καὶ πλέον ναυτικοί. Διὰ τὰ λοιπὰ 80% τῆς χωρητικότητός μας ὑπὲρ τὰς ὅδησκοντα χιλιάδας. Ή διαφορὰ είναι κατάδυση.

Καὶ ἐδὲ περισσότερα μεγάλα σκάφη εἴχομεν ἀποκτήσει, ἀντὶ τῶν κατὰ ἐκαποντάδας κτηθέντων μικρῶν, τῶν τῷρα ἀποδεικνυόμενων ἀντιοκονομικῶν, τὸ πρόσθλαμα τῆς ἐπανδρώσεως δὲν θὰ προσελάμβανε τὴν σημερινήν του ὀξύτητα, ὥστε νὰ φθάσωμεν εἰς τὸ σημεῖον νὰ δεχθῶμεν κατὰ χιλιάδας τοὺς ἐγχρώμους ἐπὶ τῶν πλοίων μας. Καὶ ὀκόμη ἡ ἐπιλογὴ θὰ ἥτο εὐχερεστέρα καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ ἥσαν εἰς θέσιν νὰ πληρώσουν ἀνω-

τέρους μισθοὺς εἰς τὰ πληρωμάτα των. 'Η πρός τὴν θάλασσαν στροφὴ τῶν νέων, ὡς ἐκ τῶν καλυτέρων συνθηκῶν ἐργασίας, δὲν θὰ ἀνεκόπτετο.

"Ιδοὺ καὶ ὁ πίνακας τῶν παρ' 'Ἐλλήνων κατεχομένων καὶ ὑπὸ παραγγελίαν τελούντων μεγάλων σκαφῶν :

Σ. NIARXOS

Όνομα Πλοίου	Τόν. d.w.
(Δεξαμενόπλοια)	
Elena	202.500
Eugenie S. Niarchos	213.000
Philip S. Niarchos	95.993
World Faith	90.680
* Happiness	215.000
* Hero	220.700
* Honour	220.700
* Horizon	215.000

(O. B. O.)

World Duality	96.300
* Duet	96.300
Σύνολον : Πλοία 10	
	1.666.173
Υπὸ παραγγελίαν	
1 Δεξ. X 220.700	220.700
6 Δεξ. X 300.000	1.800.000
Σύνολον : Πλοία 7	
	2.020.700
Γεν. Σύνολον : Πλοία 17	
	3.686.873

A. ΩΝΑΣΗΣ

Όνομα Πλοίου	Τόν. d.w.
(Δεξαμενόπλοια)	
Olympic Accord	215.895
* Action	222.500
* Adventure	216.000
* Alliance	216.400
* Ambition	216.500
* Anthem	222.500
* Archer	214.000
* Armour	216.508
* Arrow	214.770
* Athlete	216.490
* Avenger	222.500
* Fame	94.956
* Freedom	95.313
Σύνολον : Πλοία 13	
	2.584.332
Υπὸ παραγγελίαν	
1 Δεξ. X 222.500	222.500
1 Δεξ. X 263.000	263.000
2 Δεξ. X 264.000	528.000
Σύνολον : Πλοία 4	
	1.013.500
Γεν. Σύνολον : Πλοία 17	
	3.597.832

DEFS NORDANA LINE

ΤΑΞΕΙΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΤΑΞΥ ΛΙΜΕΝΩΝ :

ΚΟΛΠΟΥ Η.Π.Α. (TAMPA - NEW ORLEANS - HOUSTON) ΠΕΙΡΑΙΩΣ — ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

ΔΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΔΗΣΕΛΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 21 ΜΙΛΛΙΩΝ

ΜΕ ΨΥΚΤΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ (διὰ κρέστα, φαρικά, τυριά, φρούτα)

ΚΑΙ ΜΠΙΓΕΣ 85* ΚΑΙ 50** ΤΟΝΝΩΝ

'Αναμένονται εἰς Πειραιά: M.V. "MANITOBA" 17/6
M.V. "MICHIGAN" 27 - 30/6
M.V. "ALBERTA" 17 - 18/7

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

ΥΙΟΙ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

Όνομα Πλοίου	Τόν. d.w.
(Δεξαμενόπλοια)	
Allegro	101.108
Andros Apollon	215.555
> Master	213.707
> Orion	225.000
> Patria	215.212
> Star	214.396
> Texas	213.707
> Titan	228.000
F. A. Davies	225.000
Fidelio	100.311
Mobilita	99.940
Texanita	100.670
(μεταλλοφόρα/πετρελαιοφόρα)	
Andros Aries	223.508
> Atlas	223.500
> Storm	147.000
Nephos	98.455
Σύνολον : Πλοία 16	2.845.069
'Υπό παραγγελίαν	
1 Δεξ. X 226.500	226.500
1 Μεταλ.)Πετρ. X 223.500	223.500
Γεν. Σύνολον : Πλοία 18	3.295.069

Κ. Μ. ΛΕΜΟΣ

Όνομα Πλοίου	Τόν. d.w.
(Δεξαμενόπλοια)	
Chrysanthy M. Lemos	250.000
Irene Lemos	250.000
Melpo Lemos	250.000
Michael C. Lemos	250.000
(Ο. Β. Ο.)	
Asiatic	150.000
Exotic	150.000
Rhetoric	160.000
Romantic	160.000
Stoic	150.000
Symphonic	150.000
Σύνολον : Πλοία 10	1.920.000
'Υπό παραγγελίαν	
2 Ο.Β.Ο. X 150.000	300.000
Γεν. Σύνολον : Πλοία 12	2.220.000

Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ

Όνομα Πλοίου	Τόν. d.w.
(Δεξαμενόπλοια)	
Atlantic Monarch	104.268
Arietta Livanos	283.000
Eugenie Livanos	283.000
Σύνολον : Πλοία 3	670.268
'Υπό παραγγελίαν	
2 Δεξ. X 259.000	518.000
Γεν. Σύνολον : Πλοία 5	1.188.268

ΑΝΤ. ΧΑΝΔΡΗΣ

Όνομα Πλοίου	Τόν. d.w.
(Δεξαμενόπλοια)	
Evgenia Chandris	206.000
'Υπό παραγγελίαν	
1 Δεξ. X 282.800	282.800
1 Δεξ. X 263.000	263.000
Γεν. Σύνολον : Πλοία 3	751.800

ΥΙΟΙ Ν. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

Όνομα Πλοίου	Τόν. d.w.
(Δεξαμενόπλοια)	
Nicholaos J. Goulandris	192.000
'Υπό παραγγελίαν	
1 Δεξ. X 255.000	255.000
Γεν. Σύνολον : Πλοία 2	447.000

Ν. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ

Όνομα Πλοίου	Τόν. d.w.
(Δεξαμενόπλοια)	
Gold Star	136.000
'Υπό παραγγελίαν	
2 Δεξ. X 120.200	240.400
1 Δεξ. X 120.200 (δριόν)	120.200
Γεν. Σύνολον : Πλοία 4	496.600

ΜΕΤΡΟΠΟΛΙΤΑΝ

Όνομα Πλοίου	Τόν. d.w.
'Υπό παραγγελίαν	
2 Δεξ. X 128.000	256.000
1 Δεξ. X 128.000 (δριόν)	128.000
Σύνολον : Πλοία 3	384.000

ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ

Όνομα Πλοίου	Τόν. d.w.
(Ο. Β. Ο.)	
Aegean Island	113.000
> Wave	113.000
Σύνολον : Πλοία 2	226.000
'Υπό παραγγελίαν	
1 Ο.Β.Ο. X 113.000	113.000
Γεν. Σύνολον : Πλοία 3	339.000

Σ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

Όνομα Πλοίου	Τόν. d.w.
(μεταλλοφόρα/πετρελαιοφόρα)	
Pasithea	153.000
Pontoporia	153.000
Σύνολον : Πλοία 2	306.000

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

ΑΦΟΙ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ

Όνομα Πλοίου	Τόν. d.w.
(Δεξαμενόπλοια)	
Chief Colocotronis	92.420
Commander Colocotronis	149.556
Σύνολον : Πλοία 2	241.976

M. ΝΟΜΙΚΟΣ

Όνομα Πλοίου	Τόν. d.w.
(Δεξαμενόπλοια)	
King Alexander the Great	227.500

Α. ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ

Όνομα Πλοίου	Τόν. d.w.
(Δεξαμενόπλοια)	
Point Clear	113.000
Vergo	113.000
Σύνολον : Πλοία 2	226.000

A. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

Όνομα Πλοίου	Τόν. d.w.
(Δεξαμενόπλοια)	
Gallant Seahorse	94.100
Pacific Seahorse	94.100
Σύνολον : Πλοία 2	188.200

ΤΕΡΓΙΑΖΟΣ — ΖΟΥΛΛΑΣ

Όνομα Πλοίου	Τόν. d.w.
(Δεξαμενόπλοια)	
Ocean Lancer	151.000

ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ

Όνομα Πλοίου	Τόν. d.w.
(Δεξαμενόπλοια)	
Nepco Gallant	115.000

ΣΥΝΟΔΑ

Ένν. Ένεργειά

Δεξαμενόπλοια	52	9.543.081
Ο. Β. Ο.	112	1.564.600
Μεταλ.)Πετρελ.	6	998.463
Σύνολον	70	12.106.144
'Υπό παραγγελίαν *		
Δεξαμενόπλοια	23	5.324.100
Ο. Β. Ο.	3	413.000
Μεταλ.)Πετρελ.	1	223.500
Σύνολον	27	5.960.600
Γεν. Σύνολον	97	18.066.744

* Περιλαμβάνοντα τάξ δύο δριών.

ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΡΟΧΘΕΣΙΝΗΝ ΕΠΙΣΚΕΨΩΝ ΤΟΥ ΕΙΣ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

'Ενημερώθη ὁ κ. 'Ορ. Γιάκας ὑπὸ τοῦ «Κομίτη» ἐφ' ὅλων τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μας

● ΤΑ ΑΝΑΛΥΘΕΝΤΑ ΥΠΟ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΟΜΙΛΗΤΩΝ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

"Επραγματοποιήθη τὴν 12ην τρέχοντος εἰς Λονδίνον εύρεια σύσκεψις καθ' ἣν οἱ "Ελληνες ἐφοπλισταὶ ἀνέπτυξαν ἐν ἑκάστῃ τὰ γενικότερα καὶ εἰδικότερα θέματα, ἄτινα σοφαρῶς ἀπασχολοῦν τὴν Ναυτιλίαν μας, εἰς τὸν ἀρμόδιον "Υπουργὸν κ. 'Ορ. Γιάκαν, δῖστις πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἐπεσκέψθη τὴν βρετανικὴν πρωτεύουσαν.

"Η ἐνημερωτικὴ αὕτη σύσκεψις ἐπραγμάτοποιήθη εἰς τὰ γραφεῖα τῆς 'Ελληνικῆς 'Επιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας, ὁ πρόεδρος τῆς ὅποις, κ. 'Ιω. Κουλουκούντης, προσφωνῶν τὸν κ. 'Υπουργὸν καὶ τὸν παιριστάμενον πρέσβυν κ. Σωρᾶκον, ἐπεστήσανε τὸν ἀθρόον ἐπαναπατρισμὸν τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν γενέτειραν, ἀλλὰ καὶ τὰς ἔξ αντικειμένους ἀδυναμίας, αἱ ὄποιαι καλύουν τὸν ἐφοπλιστικὸν κόσμον νὰ ἀντοκριθῇ ἀμέσως καὶ κατὸ πανηγυρικὸν τρόπον εἰς τὴν πρωθυπουργικὴν παραίνεσιν (τὸ πλήρες κείμενον τῆς ὅμιλίας τοῦ κ. Κουλουκούντη δημοσιεύεται κατωτέρω).

"Ακολούθως, ὑπὸ ὅψιν τοῦ κ. Γιάκα αἴτηθσαν ὑπὸ διαφόρων ἐφοπλιστῶν τὰ κάτωθι θέματα:

- 'Υπὸ τοῦ κ. Π. Σ. Παγώνιου: «'Ελληνικὸς 'Αλληλασφαλιστικὸς 'Οργανισμὸς κατὰ Κινδύνων Πολέμου.
- 'Υπὸ τοῦ κ. Α. I. Χανδρῆ: «Προσέλκυσις νέων — ναυτικὴ ἐκπαίδευσις — πτυχία ἀξιωματικῶν E.N. — ἐκπαίδευτικὸν προσωπικὸν σχολῶν — δωρεὰν προποιεύσις καὶ ἐκτάσις — συστηματικὴ διαφύτισις νέων — ἀλλὰ κίνητρα προσέλκυσεως».
- 'Υπὸ τοῦ κ. K. I. Καρρᾶ: «Διαδοχικὴ ασφάλισις — κοινὴ ἐκπαίδευσις ἀξιωματικῶν γεφύρας καὶ μηχανῆς — πληρωματα κοινῆς εἰδικότητος (dual purpose) — σύγχρονοι μέθοδοι ἐκπαίδευσεως ἐπὶ πλοίων — σύνθεσις πληρωμάτων — κανονισμὸς αυτοκαποτοιημένων πλοίων».
- 'Υπὸ τοῦ κ. Γ. Μπίσμπα: «Ἀνάπτυξις ασφαλιστικῆς ἀγορᾶς ἐν 'Ελλάδι».
- 'Υπὸ τοῦ κ. Γ. Λεντάκη: «Ναυλαγορά ἐν 'Ελλάδι».
- 'Υπὸ τοῦ κ. 'Αχ. Κομηνοῦ: «Ἐφαρμογὴ νόμων ἐλέγχου ναυτικῶν ἀτυχημάτων».

"Ο κ. Γιάκας ηγαρίστησε τὴν 'Επιτροπήν, διότι τοῦ ἀδόθη ἡ εὐκαιρία νὰ μορφώσῃ σφαστέρων γνώμην ἐπὶ τῶν προβλημάτων, ἔτινος ἀντιμετωπίζει σήμερον ἡ Ναυτιλία καὶ ὑπεσχέθη ὅτι αἱ εἰσηγήσεις τῶν ὅμιλτῶν θὰ τύχουν ὅλως ἰδιαιτέρας μελέτης ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως πρὸς συντονισμὸν τῶν προσποθείων διὰ τὴν ἔξερεσιν τῆς πλέον προσφόρου λύσεως.

Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ κ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Προσφωνῶν ἐν ἀρχῇ τῆς συνεδρίασεως τὸν 'Υπουργὸν Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ 'Επικοινωνῶν κ. Γιάκαν, ὁ πρόεδρος τοῦ «Κομίτη» κ. I. Κουλουκούντης, εἶπε τὰ ἔχεις:

«'Ενοχώτατε Κύριε 'Υπουργέ,

Εἴμεθα, οἱ Συνάδελφοί μου καὶ ἐγώ, Ιδιαιτέρως εὔτυχείς, ὑποδεχόμενοι 'Υμᾶς εἰς τὴν πόλιν αὐτήν, τὴν παγκόσμιον πρωτεύουσαν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.

Είναι γεγονός ὅτι ἡ ἀφίξις σας εἰς τὸ

Λονδίνον, Κύριε 'Υπουργέ, μᾶς εὐρίσκει εἰς περίοδον συνεχιζομένης ἥδη ἐπὶ μακρῷ ὁξείας ναυτιλιακῆς κρίσεως καὶ τὰ προβλήματα, τὰ ὅποια ἔκαστος ἔξ ήμων ἀντιμετωπίζει εἰς τὸν περιωρισμένον χώρον τοῦ ναυτιλιακοῦ του γραφείου είναι τοσούτον σοβαρός καὶ δισεπίλυτα, ὅσον αἱ ἀναληφθεῖσαι ὑποχρεώσεις καὶ ἀλλαὶ δεσμεύσεις είναι μεγαλύτεραι.

Ἐύχομεθα καὶ ἐπλίζομεν ἡ ὑπάρχουσα κρίσις νὰ παρέλθῃ συντόμως, ἵνα μὴ θρηνήσωμεν θύματα μεταξὺ ήμων.

Ποραμερίζοντες πρὸς στιγμὴν τὰς σκέψεις αὐτάς, προσήλθομεν παρακαθήμενοι μεθ' ὑμῶν εἰς τὴν τράπεζαν αὐτὴν μὲν συμπατριαρένους τὸν ἔσχοχταν Κον Πρέσβυν καὶ τοὺς ἀμέσους συνεργάτας του καὶ μεταξὺ αὐτῶν τὸν ναυτιλιακὸν ἀκόλουθον κ. Χρονόπουλον, μὲ τὴν πεποίθησιν ὅτι θὰ δυνηθῶμεν καλύτερον νὰ σᾶς μεταδώσωμεν τὰ γενικὰ προβλήματά μας, τὰ κοινὰ θέματα ποὺ ἀπασχολοῦν ὅλους μας.

Ο ΕΝΙΑΙΟΣ ΦΟΡΕΥΣ

Ἄπευθυνόμεθα πρὸς 'Υμᾶς ὡς 'Υπουργὸν ἀρμόδιον ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας, μὲ τὴν ἐλπίδα ὅτι ἡ Κυβέρνησις, ἀποβλέπουσα εἰς τὴν κολυτέραν καὶ πλέον ὄρθολογικὴν ὄργανωσιν τῆς Διοικήσεως, θὰ ἐπιφέρῃ, ἐκαιρῷ, τὰς ἀναγκαῖας μεταβολάς, ὡστε ἡ 'Ελληνικὴ Ναυτιλία καὶ ὁ ναυτιλιακὸς κόσμος νὰ ἐπανεύρουν τὸν ἔνα ἀρμόδιον, τὴν ἔνιαν συγκρότησιν, τὴν ἔνιαν συναντίληψιν καὶ γραμμήν, τὴν ὄποιαν ὡς εἰς φορεὺς ἔχασφαλίζει καὶ δῆ, εἰς τὴν ἰδιότυπον δραστηριότητα ποὺ λέγεται Ναυτιλία.

Ημεῖς, οἱ διατηροῦντες εἰσέτι ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ μέρος τῆς ναυτιλιακῆς μας ἐπιχειρηματικότητος, ἀποβλέπομεν πάντοτε πρὸς τὴν 'Ελλάδα, παρακολουθούντες συνεχῶς μετ' ἐνδιαφέροντος καὶ ἱκανοποιησεως τὴν

σημειουμένην ἔξελιξιν καὶ πρόσδον. Συνέπειαι αὐτῶν είναι αἱ συχναὶ μεταβάσεις ὀλλῶν μας εἰς τὴν πατρίδα, αἱ νοστολγικαὶ παρορμήσεις, ἡ ἀμείωτος ἐπιθυμία ἐπαφῆς καὶ ἐπικοινωνίας.

Ο ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟΣ

Ηδη, σημαντικὸς ἀριθμὸς ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων μετέφερε τὸ κύριον τμῆμα τῆς δραστηριότητός του εἰς 'Ελλάδα καὶ τούτῳ θὰ συνεχισθῇ σὺν τῷ χρόνῳ ὅσον ἡ ἀπαράίτητος ὑποδομὴ ἐπεκτείνεται καὶ στοβεροποιεῖται.

Οὐδεὶς ἔκ τῶν ἀδῶν συναδέλφων ἐπιθυμεῖ νὰ εὐρίσκεται μακρὰν τῆς θαλπαρῆς τῆς πατρίδος, ἀλλὰ καὶ οὐδεὶς δύναται νὰ ἀρνηθῇ ὅτι ἀνάπτυξις καὶ τὸ ἐπονομαζόμενον θαύμα τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας ὀφείλεται κατὰ κύριον λόγον εἰς τὴν ἀναπτυχθεῖσαν ἐκτὸς 'Ελλάδος δραστηριότητα τῶν 'Ελλήνων.

Εἰς τὴν ἀλλοδαπήν εὐρέθησαν τὰ Κεφάλαια, ἐκεῖ αἱ μεγάλαι εὐκαιρίαι, οἱ ἐπιτυχεῖσις οἰκονομικοὶ συνδυασμοί, εἰς τὴν ξένην αἱ μεγάλαι ναυλώσεις, αἱ Διεθνεῖς Μεταφοραί, η πογκόσμιος ναυλαγορά.

Ολοὶ ἀναγνωρίζομεν καὶ πιστεύομεν ὅτι είναιι καθῆκον καὶ ὑποχρέωσις ἐκάστου ἔξ ήμων νὰ εὐρίσκομεθα πλησίεστερον πρὸς τὴν πατρίδα, νὰ ἀναμιχθῶμεν εἰς τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν τῆς χώρας, νὰ ὑψώσωμεν ὅπως χαρακτηριστικῶς ἐξήτησεν ὁ Πρόεδρος τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως Κος Παπαδόπουλος, ἐπὶ τῶν ιδιῶν τῶν πλοίων μας τὴν έθνικην σημαίαν.

Ηδη, κατὰ τὴν τελευταίαν πεντετεύθιαν ἐσημεώθη καταπληκτικὴ αὐξησης τοῦ 'Ελληνικοῦ Στόλου, ὑπερδιπλασιασθείσης τῆς χωρητικότητός του, ἐνῷ τοὺς τελευταίους μῆνας εἰς ἀνταπόκρισιν τῆς πρωθυπουργικῆς παρορμήσεως, ὁ ρυθμὸς ὑπέρεβη πάν προηγούμενον. Πιστεύομεν ὅτι

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ COSTANTINO TOMASOS LTD.

— ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 —

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

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ • ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ • ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΔΙΚΤΥΟΝ ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΙΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ

• ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ •

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦ. {
312210
321225
328543

ΤΕΛΕΞ: 71080
CABLES: CHIOS - NAPOLI

ό ρυθμός αύτός θα συνεισθῇ καὶ πολλὰ δλλα πλοία θὰ υψώσουν τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, ἐκτὸς ἔναν δλλαι δεσμεύσεις καὶ δυσχέρειαι ἐμποδίζουν τοῦτο.

Ἐκ παραλλήλου, πολλοὶ ἔξημάν ἔχουν ἥδη οὐσιαστικάς ἀναμενόμενές εἰς οἰκονομικάς δραστηριότητας εἰς τὴν Ἑλλάδα, πρόθυμοι νὰ συμβάλουν εἰς τὴν κατασταλμένην προσπάθειαν ἀναπτύξεως τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας.

ΑΙ ΔΥΝΑΜΙΑΙ

Ἡ δραστηριότης, ὅμως, αὗτη ἔξαρτᾶται πάντοτε ἀπὸ τὴν ἀτομικὴν πρωτόδουλίαν ἑκάστου, ἀπὸ τὰς ιδικὰς του προοπτικὰς καὶ δὲν δύναται συλλογικῶς νὰ καθοδηγηθῇ ἡ ἐκδηλωθῆ. Ἐπειδὴ δὲ εἶναι παράλληλος πρὸς τὴν κυρίαν ἐπαγγελματικὴν δρᾶσιν χρειάζεται χρόνος διὰ νὰ ἔρειχθῇ καὶ οἰκονομικὸν ὑπόβαθρον, διὰ νὰ ἀναπτυχθῇ καὶ ἀποδῷσῃ.

Μή λησμονῆται ὅτι ἡ ἐφοπλιστικὴ ἐπιχείρησις ἔχει ἀνάγκην πολλῶν Κεφαλαίων διὰ νὰ δημιουργηθῇ καὶ διατηρηθῇ, μεγάλων πιστωσεων διὰ νὰ ἀναπτυχθῇ καὶ περαιτέρω πιστωτικῶν διευκολύνσεων διὰ νὰ συντηρηθῇ εἰς τὴν δυσκόλους περιστάσεις, ὡς ἡ διανυομένη.

Ἀμφιβόλωμεν ἔαν καὶ εἰς καλὴν ἀκόμη ἐποχῇ, ὑπάρχουν περιθώρια καὶ εὐχέρεια διαθέσεως ἐφοπλιστικῶν Κεφαλαίων διὰ τηστωτικοὺς ὅργανους μεγάλας μεγάλας ἐπενδύσεις.

Εἶναι, συνεπῶς, ἡ ἔαν τῶν πραγμάτων ἀδυναμία, ἡ ὁποία καλύει τὸν ἐφοπλιστικὸν κόσμον νὰ ἀνταποκριθῇ ἀμέσως καὶ κατὰ πανγυρικὸν τρόπον εἰς τὴν ὄρθην καὶ ἀπολύτως δικαιολογημένην πρωθυπουργικὴν πρότασιν.

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Θετική, ἔξηλλου, εἶναι ἡ συμβολή, τὴν ὁποίαν ὁ ἐφοπλισμὸς παρέχει εἰς τὴν οἰκο-

νομίαν τῆς χώρας διὰ τοῦ εἰσαγομένου ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, τὸ δόποιον, εἰσέροντες τὴν χώραν, παραμένει εἰς δόφελος αύτῆς.

Ἄλλαι ναυτιλιακαὶ χώραι ἐμφανίζονται ὡς εἰσάγουσαι ἐντυπωσιακὰ ποσὰ συγαλλάγματος ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας, ἔξαγουν δόμως ἀντιστοίχως ἐπίσης μεγάλα ποσά διὰ τὰς εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ὑποχρεώσεις των, ὡς εἶναι ἡ προμήθεια καυσίμων, δικαιώματα εἰς ξένους λιμένας, κατασθλή ναύλων εἰς χρησιμοποιηθεῖσα ξένα πλοῖα καὶ ἄλλαι πληρωματικοί. Ἡ Νορβηγία περιλαμβάνει ὡς εἰσαγόμενον εἰς τὴν χώραν συναλλαγματικὸν ἀξίαν τῶν ύπο ναυπήγησιν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἡ ἀγοραζομένων πλοίων τιθεμένων ύπο νορβηγικὴν σημαίαν.

Κατὸ διοικεία τοῦ Βρετανικοῦ N. Ἐπιμελητηρίου, τὸ ἔτος 1970 ἡ Βρετανικὴ Ναυτιλία εἰσήγαγε μὲν 1212 ἔκατομμύρια λιρῶν, ἔξηγαγε, δόμως, ἀντιστοίχως 1057 ἔκοπτο, ἦτοι παρέμειναν εἰς τὴν χώραν μόνον 155 ἔκατομμύρια λιρῶν. Ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἐπὶ πλέον τῶν συνήθων δαστανῶν εἰς συναλλαγματικὸν ὑποχρεούται νὰ κατασθλῇ καὶ τὰς εἰς τὰς ξένας χρηματαγοράς ὑποχρεώσεις αύτῆς ἐκ διανείών καὶ ἄλλων διευκολύνσεων.

Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Ἄξιέπαινοι εἶναι αἱ προσπάθειαι νὰ ἀναπτυχθῇ ὁ Πειραιεὺς εἰς διεθνές κέντρον ναυλώσεων, ἀπαιτεῖται δόμως χρόνος πολὺς καὶ ἐκτεταμένη ὅργανωσις διὰ νὰ δημιουργηθῶν προϋποθέσεις λειτουργίας τοῦ κέντρου αὐτού, μὲ πρῶτον στόχον τὴν συγκέντρωσιν εἰς αὐτὸν τῶν μεσογειακῶν μεταφορῶν.

Μακρόπονος καὶ μακρόχρονος προσπάθειας ἐπίσης ἀπαιτεῖται διὰ νὰ ἀναπτυχθῇ ἐν Ἑλλάδι ναυτασφαλιστικὴ ἀγορά, νὰ ὑπάρξουν προϋποθέσεις διεθνοῦς ἀναγνωρίσεως καὶ νὰ δημιουργηθῇ τὸ ἀπαιτούμενον κλίμα ἐμπιστοσύνης, ὅχι μόνον μεταξὺ τῶν Ἑλλήνων

ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν ἀλλοδαπῶν πιστωτῶν αὐτῶν. Θὰ λειτουργήσῃ, δόμως, πάντοτε, μὲ ἀντασφάλισιν εἰς τὰς μεγάλας ἀσφαλιστικὰς ἀγοράς τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ ιδίᾳ τοῦ Λονδίνου.

ΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΛΕΜΟΥ

Δὲν ἐπιθυμῶ νὰ ἐπεκταθῶ περισσότερον, ἵνα ὀφήσω εἰς τοὺς συναδέλφους νὰ σᾶξ ἀναπτύξουν τὰ καθ' ἕκαστον ζήτηματα που μᾶς ἀπασχολούν.

Προτού, δόμως, τελειώσω θὰ ἀναφερθῶ ἐπ' ὀλίγον εἰς τὸ θέμα τοῦ "Ἑλλην. Ἀλληλασφαλιστικοῦ Ὁργανισμοῦ Κινδύνων Πολέμου, τοῦ ὁποίου ζητεῖται ἡ σύνδεσις μετά τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους ὥστε εἰς περίπτωσιν πολέμου νὰ ἀναδάῃ ούτος τὴν εἰς τὰ πλαίσια τοῦ NATO ἀσφάλισιν τῶν ἐλληνικῶν πλοίων κατὰ πολεμικῶν κινδύνων, τὴν ὁποίαν ἔχουν ἔξασθατίσει διὰ τὰ πλοῖα των ἄλλαι χώραι.

Ο ὄργανος μόδης αύτὸς εἶναι ἡ μοναδικὴ πρωτοβουλία συλλογικῆς ἐνεργείας τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, ἡ ὁποία εἰχε πλήρη ἐπιτυχίαν καὶ δύναται ἐνδεχομένως νὰ ἀποτελέσῃ βάσιν πρὸς ἐπέκτασιν καὶ εἰς ὅλη πεδία. Εἶναι κατὰ συνέπειαν ἀναγκαῖον, φρονούμεν, νὰ διατηρηθῇ ἡ μορφὴ καὶ προϋπόθεσις λειτουργίας του ὡς ἀρχικῶς είχον συμφωνήθη, διότι ὑπάρχει κινδύνος, ἐπειδὴ ἡ συμμετοχὴ εἰς αύτὸν ήτο καὶ εἶναι πραιτερικὴ νὰ ὑπάρξῃ διαρροή, νὰ διασπασθῇ ἡ ἐπιτευχεῖσα κοινὴ ἀντιμετώπισις τοῦ θέματος.

Ἡ προτεινομένη μεταφορὰ τῆς ἔδρας αὐτοῦ εἰς Ἑλλάδα, βεβαίως θὰ μελετηθῇ, ἀλλὰ πρέπει νὰ ἔχεταισθῇ ἔαν καὶ πῶς δυνάμεθα νὰ παρακάμψωμεν τὰς ὑπάρχουσας δυσχερείας.

Θὰ μοῦ ἐπιτρέψῃτε νὰ παρακαλέσω τὸν κ. Παγώνην, ἐνύμερον τοῦ θέματος, ὅπως ἀναπτύξῃ δι' ὀλίγων τὰς δυσχερείας καὶ τὰ προβλήματα ποὺ ὑπάρχουν σχετικῶς.

CURACAO DRYDOCK CO., INC.

P.O.Box 153 WILLEMSTAD - CURACAO, N.A.

TEL. : 37200 — CABLES : SHIPYARD CURACAO

TELEX : 1107 CDM NA



The largest shiprepair base in the Caribbean with

GRAVING DOCK 120,000 d.w.t.

GRAVING DOCK 28,000 d.w.t.

FLOATING DOCK 3,500 Tons

Representatives in Greece :

TH. GIAVRIDIS BROS S.A.

33, Akti Miaouli, Piraeus

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

TH. GIAVRIDIS BROS

SHIPBROKERS

33, Akti Miaouli, Piraeus



● SALE AND PURCHASE Tel. : 4520278

● TANKER CHARTERING Tel. : 4522340

● DRY CARGO CHARTERING Tel. : 4520414

● CONTRACTING NEW-BUILDINGS Tel. : 4520414

● VALUERS Tel. : 4520278

● CONSULTANTS FOR TECHNICAL AND FINANCIAL MARITIME PROJECTS Tel. : 4520278

● AGENTS FOR ALL GREEK PORTS Tel. : 4520280

CABLES : THEOGIBROS

Telex : 212202, 212508, 212169, 212725 GIAV GR

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

Κύριε Διευθυντά,

Εύρεια συζητήσεις, έπισημου και ανεπισήμου χαρακτήρος, διεξάγονται άπό τινος χρόνου, ηδη δε κατέστησαν συχνότατα, έν σχέσει πρός την ίδρυσιν Ναυτιλιακής Τραπέζης, με έπακλούσα σχετικά δημοσιεύματα εις τὸν Τύπον. Πάντα ταῦτα, δημοσιεύματα είσι τὸν Τύπον. Πάντα ταῦτα, δημοσιεύματα είσι τὸν Τύπον.

Έπειδη δη τὸ θέμα τούτο είναι καὶ ἐπείγον καὶ ἐπίκαιρον, σᾶς παρακαλῶ νὰ φιλοξενήσετε εἰς τὰ ἀγαπητὰ «Ναυτικά Χρονικά» τὰς κατωτέρω σκέψεις μου αἱ ὄποιαι, ἐνδεχομένως, νὰ ἀποτελέσουν συμβολὴν εἰς τὴν οὐσιαστικὴν ἀπονομὴν τοῦ θέματος;

Ἡ δύναμις τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ εἶναι τεραστία. Ἰδίᾳ ἐπιτυγχανομένης τῆς συνενώσεως ὅλων τῶν ἐφοπλιστῶν ὑπὸ τὴν αὐτὴν στέγην, ἐν Ἐλλάδι. Ἐκδήλωσις τῆς τοιαύτης δυνάμεως θὰ ἡτο ἡ ὑπὸ τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν ίδρυσις ἐν Ἐλλάδι. μᾶς ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ, τῆς ὄποιας μέτοχοι θὰ ἥσαν ἀπαντεῖς οἱ «Ἐλληνες πλοιοκτήται, ἀνεξαρτήτως τῆς σημαίας τῶν πλοίων των». Ἀν εἰς ἔκστον ἡ χιλίους τόνους ὀλικῆς χωρητικότητος, ἥθελεν ἀναλογεῖ μία μετοχὴ 10 διὰ τοὺς 100 τόνους ἡ £ 100 διὰ τοὺς 1.000 τόνους, τότε τὸ σημερινὸν τονός τῆς, ἐλληνικῶν συμφερόντων, ἰδιοκτησίας τῶν 35.000.000 τόνων γιρός περίπου θὰ ἀπέδινεν ἀμέσως ἕν κεφάλαιον £ 3.500.000. Ἡ ἀξία τῶν μετοχῶν τῆς Τραπέζης ταύτης ἀσφαλῶς θὰ ἡδύσαντο μετά τίνα χρόνου εἰς τὸ 5πλάσιον ἡ καὶ 10πλάσιον ὅκουμ, ὡς ἔκ τουτοῦ δὲ οὐδεὶς κίνδυνος ζημίας θὰ ὑπῆρχε διὰ τοὺς μετόχους - ἐφοπλιστάς. Ἀν, μάλιστα, εἰς τὴν Τραπέζαν αὐτὴν, τῆς ὄποιας αἱ μετοχοὶ θὰ ἀνήκον, κατὰ μείζονα πλειοψηφίαν, εἰς τὸν «Ἐλληνες ἐφοπλιστάς, συμμετείχον, ὡς εὐτόχως ὑπέδειξεν ὁ πρωθυπουργὸς κ. Γ. Παπαδόπουλος, ἐπ' ἐκείριτά τῆς, μετὰ τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν συνεστιάσεως του τῆς 6.5.1971 καὶ ἀπασαὶ αἱ ἐλληνικαὶ Τράπεζαι, διὰ τῆς πείρας καὶ τῆς ὀργανώσεως των, δοκιμούμενος οὐτὸς ὄργανον μέσον δὲ ηδύνατο νὰ είναι ἐκ τῶν ὑγιεστέρων εἰς τὸν κόσμον.

Μία τοιαύτη Τράπεζα τῆς ὄποιας ὡς «τζίρος» θὰ κοθίστατο καθ' ἡμέραν μεγαλύτερος καὶ θὰ ἔφθανε νὰ γίνητεράστιος, θὰ ἐ δικτυούτο οἱ εἰς ὅλην τὴν ύδρο γειτονεῖς καὶ δὲν θὰ ὑπῆρχε γνώμα τῆς γῆς, χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ ἐν ὑποκατάστημά της, μὲ τὰ ἐλληνικὰ χρώματα. Καὶ αὐτὸν δητὸν, ἀσφαλῶς, μία ἐλληνικὴ γνώμα, ἡ ὄποια, ὅχι μόνον θὰ ἔξυπρέψει τοὺς ἀνά τὸν κόσμον «Ἐλληνας συναλλασσομένους, ναυτικοὺς ἡ μη, ἀλλὰ θὰ ἀπετέλει λυστανῶν κύτταρον τῆς ἐλληνικῆς παρούσας ἡ αἱς καὶ εἰς τὰ πλέον ὀπομεμακρυσμένα σημεῖα τῆς γῆς. Διότι, εἶναι φυσικὸν ὅτι, κάθε ὑποκατάστημα τῆς Τραπέζης ταύτης, θὰ κοθίστατο ἡ «βιτρίνα» τῆς «Ἐλλάδος, τῶν προϊόντων της, τοῦ τουρισμοῦ της καὶ τοῦ πολιτισμοῦ της. Αὐτὴ είναι ἡ οὐσία! Τὰ λοιπὰ είναι ζητήματα ὄργανώσεως. Οὕτω, θὰ ἐ πετυχεῖται τὸ κατ' οὐσίαν, ἡ πρόσθια έποιησης τοὺς «Ἐλληνας ἐφοπλιστάς ἐκκλησίας τοῦ πρωθυπουργοῦ κ. Γ. Παπαδόπουλού, τῆς 25.2.1972, διὰ τὴν μέσην τῆς ἐλληνικῆς σημαίας πλοίων, τουθ' ὅπερ, διὰ πολλοὺς λόγους, δὲν είναι πάντοτε ἐφίκτον.

Ἐνδεικτικῶς σημεῖων ὅτι ἐάν διὰ τῆς Τραπέζης αὐτῆς, διενηργεῖτο καὶ μὲρος μὲν ὁ γενναῖον συναλλαγαῖς τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, καὶ τῶν μετασημένων ἡ συναλλασσομένων (εἰσπράξεις καὶ πληρωμαὶ ναύλων, ἀποδοχῶν πληρωμάτων, καυσίμων, ἀσφαλίστρων κ.λπ.), ὁ κύκλος τῶν ἐργασιῶν της θὰ ἀνήρχετο εἰς δισεκατομμύρια δολάρια! Ἀλλὰ μετὰ πάροδον καποίου χρόνου (5—10), δετε ὅργανωσις τῆς Τραπέζης θὰ ἡτο πλήρης, καθόπουσα δι' ὑποκαταστήματων της τοὺς ἀνά τὴν υδρόγειον λιμένας, ὥχι μέρος μόνον ἀλλὰ τὸ μέγιστον τὸν συναλλαγῆς τῶν της Ελλήνων ἐφοπλιστῶν εἰς πλοία ὑπὸ ξένην σημαίαν γίνεται ἐκπτωσις 30 λιρῶν Ἀγγλίας μηνιαίων καὶ ἐν συνεχείᾳ, ὑπολογίζεται φόρος 5% ἐπὶ τοῦ ἐναπομένοντος εἰσόδηματος. Διὰ τοὺς ἐργαζομένους εἰς πλοία ὑπὸ ξένην σημαίαν γίνεται ἐκπτωσις 30 λιρῶν Ἀγγλίας μηνιαίων καὶ ἐν συνεχείᾳ, ὑπολογίζεται φόρος 5% ἐπὶ τοῦ ἐναπομένοντος εἰσόδηματος. Διὰ τοὺς ἐργαζομένους εἰς πλοία ὑπὸ ξένην σημαίαν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν ἀφαιροῦνται 1.000 δρχ. μηνιαίων. «Ὀπωσδήποτε διὰ τοῦ τρόπου τούτου ὑπολογισμοῦ, εύνοοῦνται οἱ ἔχοντες ὑψηλὸν εἰσόδημα, Ὅγινον τῶν ἀριθμῶν πάντων θέτομεν τὴν κατωτέρω ἐπιστολὴν, ητις χρήζει ἀπαντήσεως πρὸς διασκέδασιν πάσης ἀμφιβολίας.

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΩΝ

Δημοσιεύμενον κατωτέρω μετὰ πάσης ἐπιφυλάξεως ἐπιστολὴν ἀναγνώστου μας σχετικῶς μὲ τὸν τρόπον ὑπολογισμοῦ τῆς φορολογίας εἰσόδηματος ἀξιωματικοῦ Ε.Ν. Δὲν γνωρίζομεν κατὰ πόσον τὰ ὑπὸ αὐτοῦ ὑποτοπηρίζομενα περὶ προσγενομένης ἀδικίας εὔσταθούν, δεδομένου ὅτι ἡ υφισταμένη σχετικὴ νομοθεσία εἶναι σαφής. Διὰ τοὺς ἐργαζομένους εἰς πλοία ὑπὸ ξένην σημαίαν γίνεται ἐκπτωσις 30 λιρῶν Ἀγγλίας μηνιαίων καὶ ἐν συνεχείᾳ, ὑπολογίζεται φόρος 5% ἐπὶ τοῦ ἐναπομένοντος εἰσόδηματος. Διὰ τοὺς ἐργαζομένους εἰς πλοία ὑπὸ ξένην σημαίαν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν ἀφαιροῦνται 1.000 δρχ. μηνιαίων. «Ὀπωσδήποτε διὰ τοῦ τρόπου τούτου ὑπολογισμοῦ, εύνοοῦνται οἱ ἔχοντες ὑψηλὸν εἰσόδημα, Ὅγινον τῶν ἀριθμῶν πάντων θέτομεν τὴν ἀριθμῶν πάντων θέτομεν τὴν κατωτέρω ἐπιστολὴν, ητις χρήζει ἀπαντήσεως πρὸς διασκέδασιν πάσης ἀμφιβολίας.

Κύριε Διευθυντά,

Ὦς ἐφαρμόζονται σήμερον αἱ διατάξεις τῆς Νομοθεσίας περὶ φορολογίας τοῦ εἰσόδηματος διὰ τοὺς ναυτιλομένους ἀξιωματικοῦς Ε.Ν., οὓτοι φορολογοῦνται κατὰ τρόπον περίεργον, ἀδικούμενοι ἔναντι δῶλων τῶν ἄλλων «Ἐλλήνων ἐργαζομένων καὶ φορολογουμένων. Εἰς τοὺς ἀξιωματικοὺς Ε.Ν. ἀναγνωρίζεται μία μόνον ἐκπτωσις, ἐκ τοῦ εἰσόδηματος των ἑκατόντας 30 λιρῶν μηνιαίων, 360 ἑπτησίων, ἡτοι μηνιαίων δρχ. 2.160, ἐπησίων, δρχ. 25.920. «Ἐναντὶ τῆς ἐκπτώσεως ταύτης καταργοῦνται διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς Ε.Ν.: 1) Ἡ κατὰ 30%, μὴ διναμένη νὰ ὑπερβῇ τὰς 18.000 δρχ. (τὸ ποσὸν αὐξάνεται εἰς 25.000 ἀπὸ 1.1.72), μείωσις τοῦ εἰσόδηματος ἐκ μισθωτῶν ὑπηρεσῶν, ἡτις ἴσχει διὸ δῶλους τοὺς ἐργαζομένους μισθωτούς, (ἄρθρ. 1 Ν.Δ. 1077/71). 2) Ἡ ἐκπτώσις λόγω συντηρήσεως καὶ οἰκογενειακῶν δῶρων, ἡτοι ἐκπτωσις ἀρχίζει ἀπὸ 15.000 διὰ τὸν δισιον, 15.000 διὰ τὴν σύζυγον καὶ 7, 17, 37, 67 κ.ο.κ. διὰ τὰ τέκνα 1, 2, 3 κ.λπ. καὶ ἡ ὄποια ἐκπτωσις ίσχει διὸ δῶλους τοὺς «Ἐλληνας φορολογουμένους» (ἄρθρ. 4 Ν.Δ. 1077/71).

Τὸ ἀπότελεσμα εἶναι νὰ φορολογοῦνται οἱ ἀξιωματικοὶ Ε.Ν. διαρύτερον ἀπὸ δῶλους τοὺς ἐργαζομένους καὶ φορολογουμένους, μεταξὺ δὲ αὐτῶν τούτων τῶν δῶλων ἀξιωματικῶν Ε.Ν. Ισοπεδώνεται φορολογικῶς διοικογενειακῶν δῶρων, ἡτοι ἐκπτωσις ἀρχίζει πάντα τέλος, 15+15 χιλ. (μετὰ συζύγου). Τούτα δῶμας φορολογικῶν δῆλωσιν διότι ἔχει γίνει ἐκπτωσις τῶν λιρῶν 30 X 2½ μήνας 75 ἡτοι δρχ. 5.400.

Καὶ μία περίπτωσις, ἀπὸ τὰς πολλὰς ὑπάρχουσας δομοῖς: Γ' Μηχανικὸς Ε.Ν. κατὰ τὸ 1971, εἰργάσθη μόνιν 2/3 μήνας, ὑπέβαλεν δῶμας φορολογικῆν δῆλωσιν διότι ἔχει μικρὸν ἀκίνητον διοικοτοίκησιν.

Τὸ ἐκκαθαριστικὸν σημείωμα τῆς Γ' Μηχανικῆς Ἐφορίας Πειραιῶς, βάσει τῆς δηλώσεως, ἔχει ὡς ἔξης: Σύνολον εἰσόδηματος 25.598, φορολογητῶν ποσὸν εἰσόδηματος δρχ. 25.598 X 5% φόρος 1.280. «Αναφέρει ἀκόμη τὸ σημείωμα, μείωσις 30% δρχ. 7.679, ἐκπτωσις οἰκογενειακῶν δῶρων 15+15 χιλ. (μετὰ συζύγου). Τούτα δῶμας δὲν λαμβάνονται ὑπὸ ὅμιν, διότι ἔχει γίνει ἐκπτωσις τῶν λιρῶν 30 X 2½ μήνας 75 ἡτοι δρχ. 5.400.

Καὶ καταλογίζεται σ' αὐτὸν τὸν ἐργαζομένουν μὲ αὐτὸν τὸ εἰσόδημα φόρος δρχ. 1.280. Εἰς οὐδέναν ἐργαζόμενον εἰς τὴν ἔτηραν μισθωτὸν ἡ εἰς οἰνδήποτε ὅλῳ ἐπάγγελμα, ἐπιβάλλεται φόρος μὲ αὐτὸν τὸ ποσὸν εἰσόδηματος.

Καὶ μία ἄλλη περίπτωσις: Γ' Μηχανικὸς Ε.Ν. κατὰ τὸ 1971 εἰργάσθη ἐπὶ 11

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.

μήνας και 5 ήμέρας. "Έχει σύνολον είσοδη μετά τάξις κρατήσεις ύπερ τών Ασφαλιστικών Ταμείων, λίρας Άγγλιας 1.960,75 ή δρχ. 141.174, έκπτωσις λίρες 30Χ11,55)30, 335 ή δρχ. 24.120, ύπόλοιπον λίρες 1.625,75 ή δρχ. 117.054. Τις έφερεν διλες στήν πατρίδα του.

Τό δικαιοδοσικόν σημείωμα τῆς Γ' Οικονομικής Έφορίας Πειραιώς διαφέρει τάξις: Σύνολον είσοδη μετά τάξις κρατήσεις 117.054. Φόρος 5.853 ήτοι 117.054 X 5% = 5.853. Αναφέρει έπισης τό δικαιοδοσικόν σημείωμα: Μείωσις 18.000 (τὸ 30%) και έκπτωσεις 15.000+15.000+17.000 μετά συζύγου και 2 τέκνων. Σύνολον μειώσεων - έκπτωσεων 65.000. Ταῦτα, δημοσ., δὲν λαμβάνονται ύπ' ὄψιν διὰ τὸν υπόλογισμὸν τοῦ φόρου διότι ἔχει γίνει ἡ έκπτωσις τῶν 30 λιρῶν μηνιάς. Απορίας ἀξιον. εἰναι τὸ διστι. διαφέρονται διαδικτικῶς τὰ ποσὰ αὐτὰ εἰς τὸ δικαιοδοσικόν σημείωμα, ἀφοῦ ὁ φόρος υπόλογος εἶται ἐπὶ τοῦ συνολικοῦ είσοδη μετά τῶν δρχ. 117.054.

Καὶ συγκριτικῶς, ὁ ἔργαζομενος εἰς τὴν ἔργαν μισθώτος μὲ τὸ ἴδιον ἀκριδῶς είσοδη μετά τὴν αὐτὴν οἰκογένειαν φορολογεῖται ώς ἔξις:

Σύνολον είσοδη μετά τάξις 141.174, μείωσις 18.000, (τὸ 30%), (τοῦτο ἀπὸ 1.1.72 εἰναι: 25.000), έκπτωσις οἰκογενειακῶν διαρῶν 15 + 15 + 17 χιλ. ήτοι σύνολον μειώσεων - έκπτωσεων δρχ. 65 χιλ., ύπόλοιπον φορολογητέον ποσὸν δρχ. 76.174, εἰς δ. ποσὸν δὲ ἀναλογῶν φόρους κατὰ τὴν κλίμακα, εἰναι δρχ. 5.317, ητοι κατὰ 536 δρχ. διλγάντεος ἐκείνου τοῦ ὡς ἄνω ἀξιωματικοῦ Ε.Ν. Διὰ τὸ 1972 δ. φόρος τοῦ ἔργαζομένου στὴν ξηρὰ θὰ εἰναι 4.617, τοῦ ἀξιωματικοῦ Ε.Ν. ὁ ίδιος 5.853.

Καὶ ἐν τούτοις, τὸ ἀρθρον 7 τοῦ Συντάγματος τοῦ 1968 ὅριζει ἄδ. 1. «Οι Ἑλληνες εἰναι ίσοι ἐνώπιον τοῦ Νόμου». Ἐδ 5. «Οι Ἑλληνες πολίται συνεισφέρουν ἀδιακρίτως εἰς τὰ δημόσια δάρη ἀναλόγως τῶν δυνάμεων των».

Θερμῶς εὐχαριστῶν
διὰ τὴν φιλοξενίαν
Γ.Α.Δ.

Στρατιωτικὸς Συνταξιούχος

Πειραιεύς, 31 Μαΐου 1972

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Τὸ διὰ τῆς δημόσιας ἔξοχου γραφίδος τὰ ἔκαστοτε θέματα τῆς μεγίστης θέματος τῆς Ναυτιλίας μας δηλαδή, εὐρίσκουν πάντοτε τὴν ἀρίστην τοποθέτησιν, δὲν ἀποτελεῖ ἀπλῆν γνώμην τοῦ υπογράφοντος. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά, ἀκριδῶς διὰ τὸν λόγον αὐτὸν, ἔχουν κερδίσει τὴν ἀγάπην, ἀλλὰ καὶ τὴν πλήρη ἐμπιστοσύνην τῶν ὑπω-

δηπτού ναυτιλομένων μας.

«Ἡδη ἔχω ὑπ' ὄψιν μου τὸ κύριον ἀρθρον τοῦ τελευταίου τεύχους, δόπου μὲ διαμέγεια ἀκτίθεται ὁ ἔμεσος κύνηνος. Μή νομισθῇ ὅτι συγκινούμαι ὡς συνταξιούχος, μὲ μακρά ναυτολόγια ναυτικός, οὔτε ἐκτιμῶ τὰς ἀπόψεις σας μὲ τὸ θέμα τῶν συντάξεων. Ως Ἀνδριώτης ναυτικός ἔμαθα νὰ λατρεύω τὴν Ναυτιλίαν μας. Τὰ συμφέροντά της καὶ τὸ μέλλον της εἶναι δὲ μόνος μου δραματισμός.

Ναυτιλία δημοσ. δὲν εἰναι μόνον τὸ πλοῖον. Δὲν εἶναι ἡ ἐπιχείρησις. Εἰναι κυρίως ὁ ναυτικός. Ἡ ναυτικότης τοῦ λαοῦ μας. Σὰν αὐτὸ τὸ ξάρισμα νοθεύθη, σὰν παραμερισθῇ καὶ λησμονθῇ, τότε σκοτός τῶν πλοίων δὲν θὰ εἶναι ἡ ἐξυπηρέτησις τῆς θέμικης μας Οικονομίας οὔτε ὅπωσδηπτο τῶν ἐλληνικῶν συμφερόντων.

«Ωστε ἐπιτακτική διάγκη ἡ τόνωσις τοῦ ζῆλου πρὸς τὴν θάλασσαν, δοτὶς σαφῶς στήμερον παρουσιάζει ἐκδηλᾶ σημεῖα χαλαρώσεως. Πολλὰ πρέπει νὰ ἀναθεωρηθοῦν ἀπὸ τὰ ἀκολουθύμενα καὶ τὰ ὅποια εὐθύνονται διὰ τὸ ἀχαρι τοῦ φαινόμενο. Αἱ δε συντάξεις τῶν ἔκαστοτε ἀπομόνων ναυτικῶν, ὡς ἀριστα περιγράφετε, εἶναι τὸ δέσμηνον μεγάφων τῆς καθοδοῦ ή τῆς ἀρνήσεως πρὸς τὴν θάλασσαν. Δυστυχῶς πολὺ ὀλίγοι ἀντιλαμβάνονται τούτο, ἀκόμη καὶ ἔξι ἔκεινον οἵτινες ρυθμίζουν τὰ ἔκαστοτε θέματα τῆς Ναυτιλίας.

Δὲν μακριλογῶ, Πειριούματι νὰ σᾶς συγχαρο μεταφέρων πρὸς ὑμᾶς τὰς εὐχαριστίας τῶν ἀπομόνων τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, τοὺς ὅποιους ἔχει τὴν τιμὴν νὰ ἐκπροσωπῶ.

Σᾶς σφίγγω τὸ χέρι καὶ σᾶς βεβαιῶ, δτι ἐπὶ πολλὰς γενεάς ἡ ναυτική μας ιστορία ἐπὶ πολὺ θὰ ἀναφέρεται εἰς τὰς ὑμετέρας ἐπαγγελίας καὶ τὴν πολύτιμον συμβολὴν σας εἰς τὸ δραστηριό τούτο θέμικον μας μεγαλούργημα.

Μετὰ πλείστης τιμῆς
Ο Γενικός Γραμματεὺς
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Δ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ

Πειραιεύς, 10 Ιουνίου 1972



'Αξιότιμε Κε Κωττάκη,

Δραπτόμεθα τῆς εύκαιριας νὰ εὐχαριστήσων ὑμᾶς θερμῶς διὰ τὸ τελευταίον κύριον ἀρθρον τῶν «Ναυτ. Χρονικῶν», θέτοντος ἐπὶ τάπτητος τὸ φλέγον θέμα τῆς προσελκύσεων νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

«Ημεῖς οι συνταξιούχοι, τοῦ Ν.Α.Τ., οι συντελέσαντες εἰς τὴν ἀνευ προηγουμένου ἀνάπτυξην τῆς Ναυτιλίας μας, εύρισκομενοι εἰς τὰς δυσμάτας τοῦ διου μας ἀπενίζομεν μὲ δέος τὴν ἀπρομημάτων σημειών «Ἐλλήνων νὰ μᾶς ἀντικαταστήσουν. Πολὺ προσφύως μὲ τὴν χαρακτηρίζουσαν ὑμᾶς εύθυκρισιαν ἐπὶ παντὸς ναυτιλιακοῦ θέματος, θέμιστε τὴν «Ἀχιλλείον πτέρενα» τοῦ σοδαρωτάτου αὐτοῦ θέματος.

Πράγματι καθ' ὑμᾶς ἡ αὐξησης τῶν συντάξεων εἰς ἐπίπεδα ἐπιτρέποντα τὴν ἀξιοπρεπή ἀντιμετώπιση τῶν διωτικῶν ἀναγκῶν τῶν παραγνωρισμένων ἀπομάχων τοῦ κύματος, θὰ ἀνοίξῃ τὰς πύλας πρὸς τὴν θάλασσαν καὶ τὸ πλοῖο μας.

Ο Πρόεδρος
ΑΝΔΡΕΑΣ ΑΝ. ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ

Ο Γενικός Γραμματεὺς ἀ.α.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΤΟΡΡΗΓΑΣ

Ἐν 'Αθήναις τῷ 9 Ιουνίου 1972

ΠΑΡΑΠΟΝΑ

'Αξιότιμε Κε Διευθυντά,

«Αφοῦ τοσαδουτούσαμε σ' δλες τὶς θάλασσες καὶ τοὺς ὀκεανοὺς ἐπὶ 34 χρόνια πῆρα τὴν σύνταξί μου καὶ μένω ἐδῶ στὸν Πειραιά.

Κατὰ τὴν διαδρομὴν τῆς καρριέρας ἔκανα κι' ἔγω ἵνα δινειροῦ: νὰ φτιάχω ἔνα μικρὸ τρεχαντήρι νὰ πηγαίνω μὲ κανένα φίλο γιὰ κανένα περκόχανο καὶ νὰ μὴ στερηθῶ τὸ στοχεῖο μὲ τὸ δποι ζησα καὶ γήρασσα.

Πράγματι, τὸ ἐναυπήγησα καὶ τόχα ἐδῶ στὸ Πασαλιμάνι καὶ τὸ μὲν καλοκαρι πήγαινα καὶ τὸ κανένα κοντινὸ νησί (Τζάι-Θερμικόπλ.) καὶ περνοῦσα τὸν καιρό μου, τὸν δὲ χειμῶνα, πότε νὰ φήσω μέτα κανένα καφὲ μὲ κανένα φίλο συνάδελφο, πότε νὰ κάμω καμιά φευτοδουλειά.

Μέχρι τὸν Δεκέμβριο τοῦ 1971 πλήρωνα λιμενικὰ δικαιώματα 90 δρχ. τὸ μῆνα.

«Οταν πῆγα νὰ ἐξοφλήσω τὴν τριμήνια 'Οκτ. - Νοεμ. - Δεκ. μοῦ ἐδήλωσαν δτι ἀπὸ τῆς Ιησ. Ιανουαρίου τὰ δικαιώματα τοῦ Ε. Ο. Τ. ΕΝΔΕΚΑΠΛΑΣΙΑΣ ΘΗΣΑΝ, δηλαδὴ ἀπὸ 90 δρχ. σὲ 990 τὸ μῆνα. Τὸ πῆγα στὴν Κούλουρη καὶ τὸ φουντάρηστ κ' ἀρμάτες ἔκει πέρα τὸ πῆρα καὶ τὸ πῆγα στὸ Καρδόβαστης Σάμου, δπου εἰναι καὶ ἡ ιδιαιτέρω πατρίδα μου.

Σημειώσατε δτι, εἶμαι καὶ θῦμα πολέμου, σταν κατὰ τὴν γερμανοίταλικη κατοχὴ ἔχασα τὸ ἔξ 180 τόνων πετρελαιοκίνητον μου, χωρὶς οὔτε μιάς δρασμῆς ἀποζημίωσι.

Τώρα πῶς νὰ χαρακτηρίσω κανεὶς αὐτὴ τὴν ἐνέργεια τοῦ Ε.Ο.Τ; Ισως δύσκολα θὰ δρεθῇ δ χαρακτηρισμός. Γιατὶ δὲν σκέφθηκαν τούλαχιστον δτι ὑπάρχουν καὶ φτωχοὶ ναυτικοὶ συνταξιούχοι ποὺ τέτοια πλοιάρια δὲν τάχουν γιὰ ἐπίδειξη πλούτου, ἀλλὰ γιὰ νὰ ζοῦν μὲ τὸ στοιχεῖο ποὺ μεγάλωσαν καὶ γέρασαν;

«Ἐπὶ τούτοις διατελῶ μετὰ τιμῆς
Γ. Θ. ΦΕΛΟΥΚΑΤΖΗΣ
Πλοιάρχος συνταξιούχος

Πειραιεύς, 10 Ιουνίου 1972

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ SINGAPORE

SEASMIC MARINE SERVICES

CABLES: SEASMIC
TELEX: RS 21793

21, TELOK AYER STREET, SINGAPORE-1

PHONE: 79421/3
(24 Hrs) (3 lines)

ΔΙ' ΟΙΑΝΔΗΠΟΤΕ & ΟΤΙΔΗΠΟΤΕ ΑΝΑΓΚΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
ΕΙΣ ΥΛΙΚΑ & ΤΡΟΦΙΜΑ

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

ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΠΛΗΘΟΥΣ ΕΠΙΣΗΜΩΝ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Καθειλκύσθη τὸ πρῶτον τῆς σειρᾶς φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως εἰς τὰ Ναυπηγεῖα Ἐλευσῖνος

ΚΑΙ ΕΤΟΠΟΘΕΤΗΘΗ Η ΤΡΟΠΙΣ ΤΟΥ ΔΕΥΤΕΡΟΥ • ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑ ΕΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΘΗ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ κ. ΣΤΡΑΤΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ ΤΟ ΚΑΘΕΛΚΥΣΘΕΝ ΣΚΑΦΟΣ • ΗΡΧΙΣΑΝ ΑΙ ΠΡΟΠΑΡΑΣΚΕΥΑΙ ΤΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΝ ΣΕΙΡΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΩΝ 43.000 ΤΟΝΝΩΝ • ΘΑ ΠΡΟΣΚΤΗΘΗ ΧΕΡΣΑΙΟΣ ΧΩΡΟΣ 200 ΣΤΡΕΜΜΑΤΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΙΝ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

'Ανάδοχος ή κυρία Δέσποινα Γ. Παπαδοπούλου

Κατὰ τὴν διάρκειαν λαμπρᾶς τελετῆς καθειλκύσθη τὴν 8ην Ιουνίου ἡ πρώτη νέας κατασκευὴ τῶν «Ναυπηγείων Ἐλευσίνος», τὸ χωρητικότητος 5.900 τόννων d.w. φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «Ὀικεανίς». Ἀνάδοχος τοῦ σκάφους ἦταν ἡ σύζυγος τοῦ Πρωθυπουργοῦ κ. Δέσποινα Γ. Παπαδοπούλου, ἡ ὁποία καὶ ἔθραυσεν ἐπὶ τῆς βολδοειδοῦς πρώρας τοῦ νεοτεύκτου σκάφους τὴν πατροπαράδοτον φιάλην σαμπάνιας. Εἰς τὴν τελετὴν τῆς καθειλκύσεως - ἐπιπλέουσας, ἡ ὁποία ἔλαβε χώραν ἐντὸς τῆς μεγάλης πλωτῆς δεξαμενῆς, παρέστησαν ἐπίσης ὁ Ἀρχιεπίσκοπος Ἀθηνῶν καὶ πάσης Ἐλλάδος κ. Ἰερώνυμος, ὁ Μητροπολίτης Ἀττικῆς καὶ Μεγαρίδος κ. Νικόδημος, οἱ «Πουργοί» Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνῶν κ. Ὁρ. Γιάκας, Οἰκονομικῶν κ. Ι. Κούλης, Δικαιοσύνης κ. Ἀγγ. Τσουκαλᾶς, καὶ Κοιν. Ὑπηρεσιῶν κ. Ἀντ. Μπερνάρης, οἱ «Υφυπουργοί» Ἐξωτερικῶν κ. Δ. Τσάκωνας, Ἐθνικῆς Οἰκονομίας κ. Α. Χωριστόπουλος, Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνῶν κ. Κ. Μπαπαδογιάννης, Κοιν. Ὑπηρεσιῶν κ. Δ. Λαμπράκος, παρὰ τῷ Πρωθυπουργῷ κ. Χρ. Μίχαλος, πολλοὶ γενικοὶ γραμματεῖς «Πουργείων», ὁ Δήμαρχος Πειραιῶς κ. Ἀρ. Σκυλίτσης, ὁ διοικητὴς τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος κ. Χ. Ἀχής, ὁ διοικητὴς τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος κ. Δ. Γαλάνης, ἀνώτατοι καὶ ἀνώτεροι ἀξιωματικοὶ τῶν Ἐνόπλων Δυνάμεων, ἐκπρόσωποι τοῦ διπλωματικοῦ σώματος, πολλοὶ ἐφοπλισταὶ καὶ ὑπερχίλιοι ἐκπρόσωποι τοῦ ἐπιστημονικοῦ, οἰκονομικοῦ καὶ παραγωγικοῦ κόσμου τῆς χώρας καὶ τοῦ ἔξωτερικοῦ.

Ἡ ἀδρός παρουσία τόσων προσωπικοτήτων εἰς τὴν καθέλκυσιν τοῦ «Ὀικεανίς» διποδεικνύει τὴν σημασίαν, ἡτις ἀποδίδεται τόσον ἀπὸ κυβερνητικῆς πλευρᾶς, ὅσον καὶ ἐκ μέρους τῶν οἰκονομικῶν καὶ ἐφοπλιστικῶν κύκλων, διὰ τὴν ραγδαῖαν ἔξελιξιν τῶν «Ναυπηγείων Ἐλευσίνος» ἐντὸς μιᾶς μόλις τριετίας ἀπὸ τῆς ιδύντεως των, ἀπό τὸν περιωρισμένον τούτου διαστήματος ἡδυνήθησαν δυναμικῶς νὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν φάσιν τῶν νέων κατασκευῶν, διὰ τῆς ναυπηγήσεως σκάφους λίγων ἔξειδικευμένου καὶ ἀνταποκρινομένου πλήρως εἰς τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τοῦ μέλλοντος.

Ἐντύπωσιν ἐνεποίησεν εἰς τοὺς πολυπληθεῖς προσκεκλημένους ἡ δῆλωσις τοῦ καθηγητοῦ κ. Στρατῆ Ἀνδρέαδη, τοῦ δημιουργοῦ τοῦ κολοσσιού τούτου βιομηχανικοῦ συγκροτήματος, ὅτι ἡρχισεν ἡδη καὶ συνεχίζεται ἡ προκατασκευὴ τῶν τμημάτων διὰ τὴν ναυπηγησιν ἐν σειρᾷ μπάλῃ κάρριερ μεταφορικῆς ίκανότητος 43.000 τόννων d.w. Θὰ είναι τὰ σκάφη αὐτὰ τὰ μεγαλύτερα τὰ δύοις κατεσκευάσθησαν μέχρι σήμερον ὑπὸ Ἑλληνικῶν ναυπηγείων.

Ἡ δῆλωσις αὐτὴ τοῦ κ. Ἀνδρέαδη ἐνέχει δλῶς ιδιαιτέρων σημασίαν λαμβανομένης ὑπ-

όφιν τῆς τεραστίας ζημίας τὴν ὁποίαν ὑπέστη τὸ ναυπηγεῖον τὸν παρελθόντα 'Απρίλιον διὰ τῆς καταρρεύσεως τοῦ κολοσσιού γερανοῦ, διότι σημαίνει ὅτι ἀφ' ἐνὸς τὰ «Ναυπηγεῖα Ἐλευσίνος» ἐπέλυσαν τὰς τεχνικὰς δυσχερείας, αὔτινες προεκλήθησαν ἐκ τοῦ ἀτυχήματος διὰ τὴν ἀπρόσκοπτον συνέχισιν τοῦ προγράμματος τῶν νέων κατασκευῶν, ἀφ' ἐτέρου δὲ ὅτι ὑφίσταται στερρὰ ἀπόφασις τῶν θυνόντων περὶ ταχυρρύθμου ἔξελίσεως τῶν Ναυπηγείων. Τούτῳ ἐπιβεβαιούται καὶ ἐπὶ τῶν προσπαθειῶν προσκτήσεων καὶ νέων χώρων, εἰς τρόπον ὡστε ἡ συνοδικὴ ἐπιφάνεια τῶν «Ναυπηγείων Ἐλευσίνος» νὰ ἀνέλθῃ εἰς 700 στρέμματα.

Η ΤΕΛΕΤΗ

'Ἐν ἀρχῇ ἐψάλλῃ ἀγιασμός χοροστατοῦντος τοῦ 'Αρχιεπισκόπου Ἀθηνῶν κ. 'Ιερώνυμου, ἀκολούθως δὲ προσεφώνησε τοὺς παρισταμένους ὁ καθηγητὴς κ. Στρατῆ 'Ανδρέαδης, ὅστις ἔξεφρασε τὴν εὐγνωμοσύνην τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου πρὸς τὸν Πρωθυπουργὸν κ. Γ. Παπαδοπούλου καὶ τὴν ὑπ' αὐτὸν κυβερνητικήν, ἀκολούθως δὲ παρέσχε λεπτομερείας διὰ τὸ τεχνικὸν ἐπίτευγμα τῶν

Ναυπηγείων, ὡς καὶ πληροφορίας ἐπὶ τῆς περαιτέρω σχεδιαζομένης δράσεως.

'Ἐν συνεχείᾳ ὡμίλησεν ὁ 'Υπουργὸς Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνῶν κ. Γιάκας, ὁ διποίος ἐπόνισεν ὅτι ἡ Κυβέρνησις ἀποδίδει ιδιαιτέρων σημασίσιμης εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς :

'Εις δύο σημεῖα ὄφειλω νὰ ἀναφερθῶ, ἐπόνισεν ὁ κ. 'Υπουργός : α) Εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας, αὐτῆς καθ' ἐαυτήν, ἡ διποία ὑπῆρξε τόσον ραγδαῖα κατά τὴν τελευταίαν 25ετίαν, ὥστε νὰ κατατλήξῃ ἀκόμη καὶ τοὺς ἐφοπλιστάς καὶ β) εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς, ἡ διποία ἀπαιτεῖ παράδοσιν, στελέχη καὶ πειρων καὶ, ἐπομένως, περισσότερον χρόνον. Εἰς αὐτήν ἀκριβῶς ἀποδίδει ιδιαιτέρων σημασίαν ἡ Κυβέρνησις».

Καὶ ὁ κ. 'Υπουργὸς συνέχισε :

'Συγχάρια τὸν κ. 'Ανδρέαδην καὶ τὰ «Ναυπηγεῖα Ἐλευσίνος», διὰ τὸ ἐπιτελεσθὲν θαύμα εἰς τὴν περιοχὴν αὐτήν, εύχομαι δὲ ὅπως ἔλθῃ σύντομα ἡ ὥρα νὰ παρευρεθῶμεν καὶ εἰς τὴν καθέλκυσιν σκαφῶν 43.000 καὶ 100.000 τόννων. 'Ἐπίσης συγχαίρω τοὺς



'Η ἀνάδοχος τοῦ «Ὀικεανίς», κυρία Δέσποινα Γ. Παπαδοπούλου, μετὰ τοῦ καθηγητοῦ κ. Στρατῆ 'Ανδρέαδη, ὅλιγον μετὰ τὴν καθέλκυσιν.



Γενική αποψης των Ναυπηγείων 'Ελευσίνος, τά όποια θά έπεκταθούν κατά 200 στρέμματα.

"Ελληνας έργατας, οι όποιοι διά της έπιμελημένης έργασίας των αφωμάωσαν δριστα την νέαν τέχνην των, τους εύχομαι δε συνεχῆ βελτίωσιν τῶν ὄρων έργασίας των. Τέλος εύχαριστώ τὴν κ. Δέσποινα Παπαδοπούλου, ή όποια έχει ἀποδείξει στι γνωρίζει νὰ ἐνισχύῃ καὶ νὰ συμπαρίσταται εἰς τοὺς έργαζομένους, εὐχομαι δὲ εἰς τὸ καθελκυόμενον σκάφος νὰ ἔχῃ καλὰ ταξίδια, ὡς καὶ τὴν χάριν τῆς ἀναδόχου του".

Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ κ. ΑΝΔΡΕΑΔΗ

Προηγουμένως, προσφωνῶν τοὺς παρισταμένους ὁ καθηγητὴς κ. Στρατῆς 'Ανδρεάδης, εἶπε τὰ ἔξῆς :

«Μακαριώτατε,

Ἐξοχώτατοι,

Κυρίαι καὶ Κύριοι,

Δέν έχει, ἀκόμη, συμπληρωθῆ τριετία ἀπὸ τῆς ίμεράς ἑκείνης —τῆς εἰκοστῆς ἑβδόμης Αύγουστου του 1969— κατὰ τὴν όποιαν ὁ 'Ἐξοχώτατος Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως, ὁ Πρωθυπουργὸς τῆς 'Ελλάδος κύριος Γεώργιος Παπαδόπουλος, εὐηρεστήθη νὰ ἐγκαινιάσῃ, προσωπικῶς, τὴν λειτουργίαν τῶν 'Ναυπηγείων 'Ελευσίνος».

Είχον, τότε, ἐκφράσει τὴν διαθυτάτην συγκίνησιν καὶ χαράν μου διά τὴν τιμήν, ή όποια μᾶς προσεγένετο διά τῆς παρουσίας τοῦ κυρίου Πρωθυπουργοῦ. Είχον ἐκφράσει τὴν εὐγνωμοσύνην μου πρὸς αὐτόν, καὶ τούτας ἀξίους ἐν τῇ 'Εθνικῇ Κυβερνήσει συνεργάτας του, διά τὴν ἐνεργὸν συμπαράστασιν τὴν όποιαν ἡ 'Εθνικῇ Κυβερνήσεις ἔξ ἀρχῆς παρέσχεν εἰς τὴν 'Εμπορικὴν Ναυτιλίαν μας καὶ τὴν Ἑλληνικὴν ναυπηγικὴν διοικησίαν. Είμαι εύτυχής, διότι η σημερινὴ τελετὴ μοῦ παρέχει τὴν εὔκαιριαν νὰ ἐκφράσω, καὶ πάλι, τὴν εύγνωμοσύνην τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου τῆς 'Ελλά-

δος πρὸς τὸν Πρωθυπουργὸν τῆς Χώρας καὶ τὴν 'Εθνικὴν Κυβερνήσειν διά τὴν σταθερῶν ἐφαρμζεύμενην, δημιουργικὴν ναυτιλιακὴν τῆς πολιτικὴν.

Τὴν σημερινὴν τελετὴν τιμῷ διά τῆς παρουσίας τῆς, ὡς ἀνάδοχος τοῦ καθελκυούμενου σκάφους, ή κυρία Δέσποινα Γεώργιος Παπαδόπουλος. Τῆς ἐκφράζω τὴν διαθυτάτην συγκίνησιν καὶ χαράν μου καὶ τὰς πλέον ἐγκαρδίους εὐχαριστίας μου.

'Εγκάρδιοι αἱ εὐχαριστίαι μου ἀπευθύνονται καὶ πρὸς ὅλους ὑμᾶς, διὰ τὴν φιλόφρονα τιμητικὴν συμμετοχὴν σας εἰς τὴν τελετὴν αὐτῆν.

ΛΑΜΠΡΑ Η ΠΡΟΟΔΟΣ

«Συμβολίζει ή σημερινὴ καθελκυτικὴ τὴν λαμπράν πρόσδον τὴν όποιαν ἐπραγματοποίησε, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ή Ἑλληνικὴ ναυπηγικὴ διοικησία. Ή πρόσδοσ αὐτὴ κατέστη δυνατὴ χάρις εἰς τὴν δυναμικὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως. Χάρις εἰς τὴν πολιτικὴν αὐτὴν ἀνάπτυσσεται ραγδαϊκῶς κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ή ναυτιλιακὴ ὑποδομὴ τῆς Χώρας, ή όποια οὕτω, ἔρχεται εἰς ἐνίσχυσιν τῆς προσπαθείας τῶν 'Ἑλλήνων ναυτικῶν καὶ ἐφοπλιστῶν διά τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας καὶ τὴν ἐδραίωσιν τῆς παρευρούσης θέσεώς της, εἰς τὸ παγκόσμιον στίθιον.

Αἱ διοικησίαι ἐπισκευῆς καὶ κατασκευῆς πλοίων, σταθερῶς προαγόμεναι, συμβάλλουν, εἰς αὗξοντα συνεχῶς διαθέμον, εἰς τὴν ταχύρυθμον ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας. 'Εξοικονόμουν συνάλλαγμα καὶ ἔξασφαλίζουν αὔξουσαν εἰσροήν του. 'Αξιοποίοιν τὸ ἐργατικὸν δυναμικὸν τῆς Χώρας —ἅπασχολοισαι διλονες περιστοστέρους ἐργάτας, τεχνίτας καὶ ἐπιστήμονας— καὶ προσδόγουν τὴν ἐργασιακὴν ἐξειδίκευσιν. Βοηθοῦν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν ἔτερων βασικῶν διοικησικῶν κλάδων καὶ διευρύνουν τὸν κύκλον ἐρ-

γασιῶν σειρᾶς δόλης ἐπιχειρήσεων καὶ ἐπαγγελμάτων. Ής πρὸς τὴν ἀπασχόλησιν, ἀναφέρω χαρακτηριστικῶς, διτι εἰς τὰ Ναυπηγεία 'Ελευσίνος ἔργαζονται ηδη περὶ τοὺς 2.000 ἐργατοτεχνῖται καὶ ὑπάλιηλοι.

ΤΕΓΟΝΟΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΝ

«Πάντα ταῦτα ὑποδηλοῦν τὴν σημασίαν, τὴν ὅποιαν δύναται νὰ ἀποκτήσῃ μελλοντικῶς ή ναυπηγο-ἐπισκευαστικὴ μας διοικησία, διά τὴν οἰκονομίαν τῆς Χώρας. 'Ακριδῶς σήμερον —ὅπως δοι γνωρίζομεν— πρωτεύουσα εἶναι η σημασία τῆς ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας τόσον διὰ τὸν ἔξωτερικὸν δοσον καὶ διά τὸν ἔσωτερικὸν τομέα τῆς θέμνικῆς μας οἰκονομίας.

Καθελκύομεν σήμερον τὸ πρῶτον σκάφος, τὸ ὄποιον κατεσκευάσθη ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὰ Ναυπηγεία 'Ελευσίνος.

'Ἐπιτρέφατε μοι νὰ χαρακτηρίσω τὸ γεγονός ὡς σημαντικὸν διά τὸν κύκλον δραστηριότητος τῆς ναυτιλιακῆς μας ἐπιχειρήσεως. Διότι δεικνύει τὴν ταχυτάτην ἀνάπτυξιν καὶ τὸν δυναμισμὸν τῶν Ναυπηγείων 'Ελευσίνος.

Πράγματι. Εἰς τὸ δραχὺ χρονικὸν διάστημα τῆς λειτουργίας των, τὰ Ναυπηγεία μας, ἔχουν νὰ ἐπιδείξουν μίαν ἀνευ προηγουμένου δραστηριότητα εἰς τὸν τομέα ἐπισκευῆς καὶ μετασκευῆς σκαφῶν παντὸς τύπου. Ενώ δὲ ἡ δραστηριότητας τῶν αὐτῆς συνεχίζεται καὶ ἐπεκτείνεται, ἐνεκανίσασαν —ἐντὸς δραχυτάπου χρονικού διαστήματος, ὑπερβάντος πάσαν προσδοκίαν— τὴν κατασκευαστικὴν φάσιν τῆς δραστηριότητος των. Καὶ ίσοι σήμερον, ὥλοκληρωμένη, ή πρῶτη ναυπήγησις.

Εἶναι, οὖτα, δεδικαιολογημένη ή βαθεῖα ικανοποίησις, ή μεγάλη χαρά καὶ ὁ ἐνθουσιασμός δῶν τῶν ἐργατοτεχνῶν, τῶν ὑπαλλήλων καὶ τῶν εἰδικεύμενῶν ἐπιστημόνων μας, οἱ ὄποιοι διὰ τῆς στενῆς συνεργασίας καὶ τῆς συντονισμένης προσπαθείας των κατεσκευάσαν τὸ καθελκυόμενον σήμερον σκάφος. Είναι τὸ δημητύργημα τοῦ πνεύματος καὶ τῶν χειρῶν των. Καρότος τῆς προσπαθείας καὶ τοῦ μόχου των. Ξειρέτος ὥλοποισίς τῆς δημιουργικῆς των ικανότητος καὶ τῆς κατασκευαστικῆς των δεξιότητος.

Πρὸς τοὺς δημητουργούς αὐτοὺς ἐκφράζω τὰ πλέον ὑφράμα συγχαρητήριά μου καὶ τὰς πλέον ἐγκαρδίους εὐχαριστίας μου. Δικαιούνται νὰ είναι ὑπερήφανοι· διότι είναι ἀφογογόν τὸ δημητύργημά των.

ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑ

«Τὸ ναυπηγηθὲν σκάφος συγκεντρώνει σειρὰν δλην σπουδαίων τεχνικῶν χαρακτηριστικῶν, τὰ ὄποια συνθέτουν ἐντονον τὴν φυσιογνωμίαν ναυπηγικῆς ποιότητος καὶ προσφέρουν ἡδημένας δυνατότητας πλήρους καὶ ποικιλούσσης ἐμπορικῆς ἐκμετάλλευσεως.

Χωρητικότητος 5.900 τόνων d.w., τὸ σκάφος, είναι πολλαπλῆς χρήσεως, ικανὸν νὰ μεταφέρῃ παντὸς εἰδίους ξηρὰ φορτίων ὡς καὶ ξυλείαν, ἐπιπλέον δὲ ἔχει τὴν δυνατότητα μεταφορᾶς 155 ἐμποροκιβωτίων, εἰς τὸ κύτος του καὶ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος.

Η μεγάλη εύκαμψια τοῦ σκάφους καὶ τὰ τεχνολογικὰ χαρακτηριστικά του τὸ καθιστοῦν ἀνταγωνιστικόν, τόσον ὡς ὀκεανοπόρον, δοσον καὶ εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφοράς.

Οι ναυπηγοί μας, κατόπιν εἰδικῶν παραμετρικῶν μελετῶν, κατέληγαν εἰς τὴν πρόκρισιν τοῦ συνδυασμοῦ χωρητικότητος 5.900 τόνων d.w. καὶ μήκους 98 μέτρων μεταξύ καθέτων, ἔξασφαλίζοντος τὴν κατασκευὴν σκάφους «μὲλ λεπτὰς γραμμάταις» καὶ ἀπηλλαγμένου υδροδυναμικῶν μειονεκτημάτων. Τὸ συγκριτικῶν μεγάλο πλάτος τοῦ σκάφους, ἀνερχόμενον εἰς 16,5 μέτρα, δὲ «ευντελεστής γάστρας» 0,7 ἐν σχέσει πρὸς τὸ «εθύμισμα» τῶν 8,4 μέτρων, διδουν χωρητικότητα 274. 000 κυδικῶν ποδῶν.

Η σημασία τούτων γίνεται ἀντιληπτή, ἐάν ληφθῇ ὑπὸ ψηφίου διτι εἰς τὸ ἀκτοπλοϊκός στόλος τῆς 'Αγγλίας, τῆς Γερμανίας καὶ τῆς 'Ολλανδίας —συνολικῆς χωρητικότητος τριῶν καὶ ήμίσεος ἐκατομμυρίων τόνων— ἀξιπ-

ρετείται ύπο σκαφών έχόντων χαρακτηριστικά παρεμφερή πρός τὸ καθελκυόμενον σήμερον σκάφος. 'Άλλ' ή χωρητικότης έκαστου τῶν σκαφών τούτων άνερχεται μόνον εἰς 119.000 κυβικούς πόδας, δηλαδή είναι μικρότερα κατά 60% τῆς χωρητικότητος τοῦ σκάφους τὸ διόποιον βλέπετε αὐτὴν τὴν στιγμήν.

'Εξ ἄλλου, τὸ καθελκυόμενον σκάφος ἔχει ἀριστανθρωπικά χαρακτηριστικά, ἐπιτυγχανόμενα ίδια διὰ τοῦ συνυδασμοῦ διλοβοειδούς πρώρας πρός τὴν πλεονεκτικής ἀντιστάσεως κάθετον πρύμνην. Προωθεῖται διὰ τετραχρόνου μηχανῆς Δήζελ ἀπλῆς ἐνέργειας, τοῦ ἐργοστασίου Μ.Α.Ν. (τύπου R-TV 40/54), συνυλικῆς ἴπποδυνάμεως 3.900 BHP (εἰς 430/172 στροφαῖς ἀνά λεπτόν) καὶ ταχύτητος 14,7 κόμβων.

ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ

'Ἐπιθυμῶ, εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο, νὰ ἔκφρασω τὰς εὐχαριστίας μου εἰς τὸ Λόύδ'ς Ρέτζιστερ ὁφὲ Σήπτιπικ θία τὴν ἀμέριστον συμπαράστασιν καὶ βοήθειάν του κατὰ τὴν ναυπήγησιν τοῦ σκάφους,

'Ἐπιθυμῶ νὰ σημειώσω, ἔξ ἄλλου, διὰ σήμερον τίθεται ἡ τρόπις καὶ ἑτέρου σκάφους, ὁμοίου τύπου, ἐνῷ παραλλήλως συνεχίζεται πυρετωδῶς ἡ προκατασκευὴ τοῦ πρώτου ἐκ τῶν δύο μεγάλων σκαφῶν, τὰ δόποια παρηγγέλθησαν εἰς τὰ Ναυπηγεῖα μας διὰ ἔργα φορτία, ἐκάστου τῶν ὅποιων ἡ χωρητικότης άνερχεται εἰς 43.000 τόνους Δ.Δ. Τὸ σκάφος τοῦτο θά είναι τὸ μεγαλύτερον ἔξ δυών ἔχουν μέχρι σήμερον ναυπηγῆθη εἰς τὴν Ἑλλάδα.

Τὰ Ναυπηγεῖα 'Ἐλευσίνος διαθέτουν ἀρτίον καὶ ἀπολύτως ἔκσυγχρονιστιμένον τεχνολογικὸν ἔξοπλισμόν, πλήρεις ἐγκαταστάσεις καὶ ἀνέτους χώρων διὰ τὴν ἀκτέλεσιν ἐπισκευαστικῶν, μετασκευαστικῶν καὶ κατασκευαστικῶν ἐργαστῶν πάσις φύσεως. Οὐχ' ἥππον —εἰς ἀκτέλεσιν τοῦ ἔξ ἀρχῆς καταστρωθέντος μακροχρονίου προγράμματος συνεχοῦς ἐπεκτάσεως προβαίνομεν εἰς τὴν συνεχῆ περιπέτερα ἀνάπτυξιν τῶν Ναυπηγείων μας κατὰ τὰς ἐγκαταστάσεις, τὸν ἔξοπλισμὸν καὶ τὸ εἰδικευμένον προσωπικόν των.

ΕΠΕΚΤΑΣΙΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

«Ἐπεκτείνομεν τὸν χώρον τῶν Ναυπηγείων, διτὶς, σήμερον, ἔχει ἔκτασιν περίπου 500 στρεμμάτων. 'Ηδη συνεπληρώθησαν αἱ νόμιμοι διαστιπάσεις διὰ τὴν πρόσκτησιν καὶ ἔτερων 200 στρεμμάτων, οὕτω δὲ ἡ συνολικὴ ἔκτασις τῶν Ναυπηγείων θὰ ἀνέλθῃ εἰς 700 στρέμματα περίπου.

Προσέτι, ἐπερατώθη ἡ κατασκευὴ μεγάλης ναυπηγικῆς καλίνης, πλάτους 55 μέτρων, καὶ μήκους 190 μέτρων, μὲν δυνατότητα περαιτέρω ἐπεκτάσεως. 'Η ναυπηγική αὐτῆς κλίνη ἐπιτρέπει τὴν σύγχρονην κατασκευὴν δύο πλοίων, 15.000 τόνων ἕκαστον, ἢ ἔνδος πλοίου 45.000 τόνων ὅμοιοι μετ' ἄλλου μικροτέρου.

Ἐξ ἄλλου, τὸν προσεχῆ Αὔγουστον θὰ ἐγκαταστήσωμεν τὴν τρίτην πλωτὴν δεξαμενήν τῶν Ναυπηγείων, ικανή νὰ ἔξυπηρτησῃ σκάφη μέχρις 115.000 τόνων. Οὕτω θὰ ἔξαπλασισθεῖν, εἰς χωρητικότητα, αἱ ὑφιστάμεναι ἐπισκευαστικαὶ δυνατότητες τῶν Ναυπηγείων 'Ἐλευσίνος.

‘Ως πρὸς τὴν διασφάλισιν τῆς χρηματοδότησεως, τῆς ἀπαιτουμένης εἰς ἔκάστην φάσιν τῆς ἀναδικῆς πορείας τῶν Ναυπηγείων 'Ἐλευσίνος, ἀρκεῖ —νομίζω— νὰ σημειωθῇ ἡ εἰς τὴν ἐπιχειρήσιν ταύτην συμμετοχή τῆς Ἐμπορικῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος καὶ τῆς Ιονικῆς καὶ Λαϊκῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος.

ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ

‘Πέραν, δημος, τῶν χώρων, τοῦ μηχανικοῦ ἔξοπλισμοῦ καὶ τῶν χρηματικῶν κεφαλαίων, τὰ Ναυπηγεῖα 'Ἐλευσίνος διαθέτουν ἄριστον ἐργοστατικόν, διοικητικόν καὶ ἐπιστημονικόν προσωπικόν, ἀπολύτως εἰδικευμένον. 'Α-



‘Ο καθηγητὴς κ. Στρατῆς Ανδρεάδης, ἐν μέσῳ τῶν ἐργατοτεχνιτῶν τῶν Ναυπηγείων, οἱ ὅποιοι τὸν ἐπευφήμησαν ζωηρῶς.

ποδλέποντες ίδιαιτέρως εἰς τὸν ἀνθρώπινον παράγοντα, ἡ σημασία τοῦ ὅποιου εἶναι πρωτεύουσα εἰς πάσαν ἐπιχειρήσιν καὶ εἰς πάσαν δημιουργικὴν προσπάθειαν, ἐφαρμόζομεν συστηματικὸν πρόγραμμα δημιουργίας εἰδικευμένων ἐργοτοπεγνώτων, ἐπιμορφώσεως στελέχων καὶ ἐπιλογῆς εἰδικῶν ἐπιστημόνων.

Τὰ Ναυπηγεῖα 'Ἐλευσίνος διαθέτουν ἐπιτελείον ἀριστῶν ἐπιστημόνων, ικανωτάτους διοικητικοὺς ὑπαλλήλους καὶ εἰδικευμένους ἐργοτοπεγνώτας.

‘Ἡ φροντίς μας, εἰδικώτερον, διὰ τὴν δελτίωσιν τῆς τεχνικῆς καταπτίσεως τοῦ ἐργατικοῦ μας δυναμικοῦ, καὶ τὴν κάλυψιν τῶν μελλοντικῶν μας ἀναγκῶν εἰς εἰδικευμένον προσωπικόν, ἔξεδηλάθη διὰ τὴν θρύσισης τριῶν σχολῶν, αἱ δόποιαi λειτουργούν ήδη λίαν ἐπιτυχῶς. Πρόκειται περὶ τῆς «Σχολῆς Τεχνιτῶν Ναυπηγικῆς Βιομηχανίας 'Ἐλευσίνος», τῆς «Σχολῆς Ταχυρρύθμου 'Ἐκπαιδεύσεως 'Ἐνηλίκων» καὶ τῆς «Σχολῆς Μηχανικῶν 'Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ».

Αἱ σχολαὶ αὖται ἔπιτελον πολύτιμον ἔργον, διὰ τῆς ἀρτίας καὶ δυοιμόρφου καταπτίσεως ἐργατοτεχνιτῶν. Οὕτω ἔξασφαλίζεται ἡ ἀριστὴ ποιότητος τοῦ ἔργου τῶν Ναυπηγείων 'Ἐλευσίνος, ἡ ἀνδρός τῆς στάθμης τῆς ἀλληλικῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας καὶ, ἐν γένει, ἡ περαιτέρω προσαγωγὴ τῆς Ναυτιλίας μας. 'Ἄξιζουν πάντα ἔπαινον ἡ Διεύθυνσις καὶ τὸ διδακτικὸν προσωπικόν τῶν Σχολῶν αὐτῶν. Τοὺς εὐχαριστῶ καὶ τοὺς συγχαρῶ.

Αἱ εὐχαριστίαι μου καὶ τὰ συγχαρητήριά μου ἀπευθύνονται ἐπίσης, —ώς καὶ εἰς τὴν ἀσχήμην τῆς δημιλίας μου ἀνέφερα— πρὸς διλοκληροὺν τὸ προσωπικόν τῶν Ναυπηγείων 'Ἐλευσίνος. Χάρις εἰς τὴν ἐπιμελημένην ἔργασίαν του τὰ Ναυπηγεῖα 'Ἐλευσίνος δύναν-

ται νὰ ἐμφανίζωνται εἰς διεθνεῖς ναυτικάς καὶ ναυπηγικάς ἐκδηλώσεις, ως ἡ Γιουροπόρτο τοῦ "Αμπτερυταμ" καὶ τὰ Ποσειδώνια τῶν Ἀθηνῶν, ως ἐπίσης καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους χώρους διεθνεῖς ἀνταγωνιστικῆς προβολῆς τῶν ἀνά τὸν κόσμον ναυπηγικῶν διομηχανίων.

Ἐπιτυγχάνεται οὕτω ἡ προβολὴ τῆς 'Ἑλλάδος ως ναυπηγικῆς χώρας καὶ ἔξασφαλίζεται διλονέν μεγαλύτερος ἀριθμὸς πελατῶν στρεφομένων πρὸς τὰς ναυπηγικάς της διομηχανίας, ως καὶ ηδήμηνη εἰσροή συναλλαγμάτως.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑΙ

‘Καὶ ίδού, ἔτοιμον, τὸ πρῶτον σκάφος τῶν Ναυπηγείων 'Ἐλευσίνος, λαμπτὸν συλλογικὸν ἔργον τῶν ναυπηγῶν μας. 'Ἔτοιμον νὰ πλεύσῃ καὶ νὰ διασχίζῃ ὑπερήφανον τὰς θαλάσσας! 'Εκεὶ, συντόμως, βά τὸ συναντήσουν καὶ τὰ ἄλλα σκάφη, τῶν ὅποιων ἡ κατασκευὴ ηρχίσειν ηδή εἰς τὰ Ναυπηγεῖα 'Ἐλευσίνος.

Θά είναι μεγάλη ἡ τιμὴ, καὶ ἡ χαρά μου, διαν εἰς τὰς νέας αὐτάς καθελκύσεις θά είσησθαι καὶ πάλιν παρόντες δόλοι ὑμεῖς, οἱ δόποιοι μᾶς ἐτιμήσατε σήμερον διὰ τῆς παρουσίας σας.

‘Ἐκφράζω, πρὸς ὑμᾶς, Μακαριώτατε, 'Ἐξοχῶταί, Κυρίαι καὶ Κύροι, τὰς πλέον θερμάς εὐχαριστίας μου, διὰ τὴν συμμετοχήν σας εἰς τὴν σημερινὴν τελετήν.

‘Ἐκφράζω καὶ πάλιν, τὰς θερμάς εὐχαριστίας μου πρὸς τὴν 'Ἄξιότιμην Κυρίαν Δέσποιναν Γεωργίου Παπαδοπούλου, διὰ τὴν τιμὴν τὴν δόποιαν περιεποίησεν εἰς ἡμᾶς ἀποδεχθεῖσα τόσον φιλοφρόνως νὰ είναι ἡ ἀνάδοχος τοῦ πρῶτου αὐτοῦ σκάφους μας. Καὶ τὴν παρακαλοῦ, νὰ διλοκληρώσῃ τὴν χαρμόσυνην τελετὴν τῆς καθελκύσεως, δίδουσα εἰς τὸ σκάφος τὸ δόνομά του.

‘Ἀκολούθως ἡ κ. Παπαδοπούλου ἐδάπτισε τὸ σκάφος διὰ τὸ τοποθετήσῃ ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν παραπλέυρα της πλωτῆς δεξαμενῆς τὴν τρόπιδα τοῦ δευτέρου σκάφους.

Προηγουμένως ὁ κ. Ανδρεάδης δευτερολόγων, κατόπιν τῆς προσφωνήσεως τοῦ κ. Γιάκα, ἐπλεξε τὸ ἔγκωμιον τοῦ ἐργατοτεχνικοῦ παράγοντος τῶν Ναυπηγείων, γεγονός τὸ δόποιον προεκάλεσε τὰς ζωηράς ἐπευφημίας τῶν ἐργατῶν, οἱ δόποιοι ὅμαδικῶς παρίσταντο εἰς τὴν καθέλκυσιν.

Μετὰ τὴν τελετὴν τῆς καθελκύσεως ἐπικολούθησε δεξίωσις.

Dr. DIMITRIOS SALIVARAS

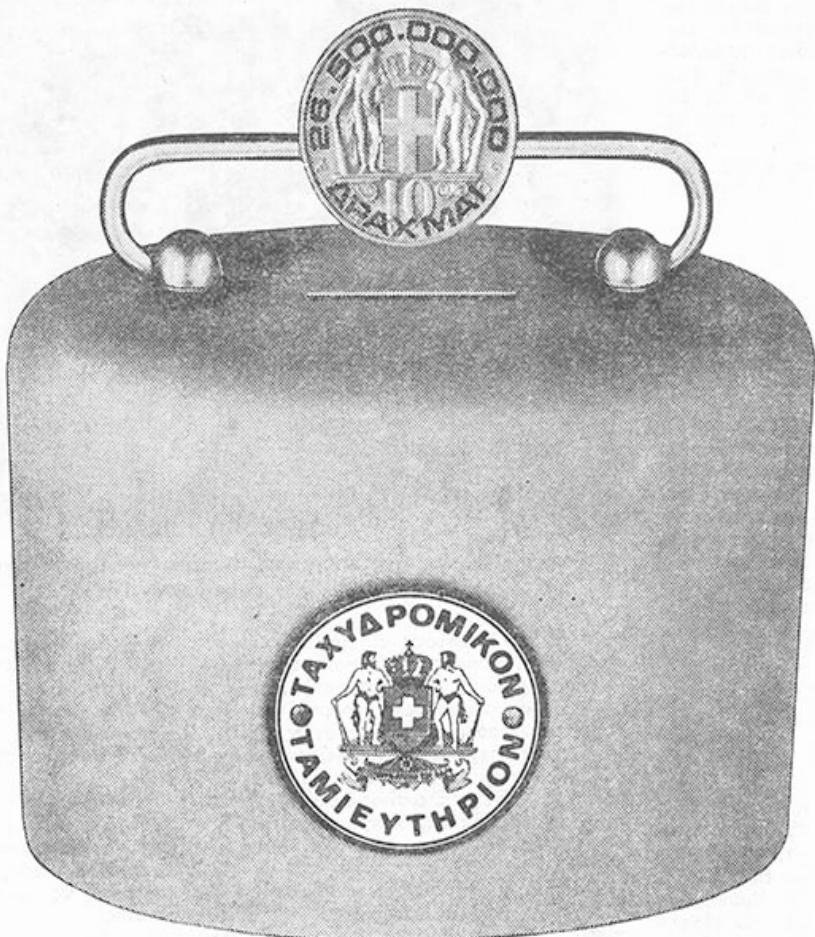
I A T R O S

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



26,5 δισεκατομμύρια δραχμές

έχουν μαζευτή δραχμή-δραχμή και βρίσκονται κατατεθειμένα στό TAXYDROMIKO TAMIEYTHRIO.

1.760.000

προνοπτικοί "Ελληνες τοῦ έσωτερικοῦ και ἔξωτερικοῦ δημιούργησαν περιουσίες γιά τά παιδιά και τά γεράματά τους, ἀπό τό μικρό καθημερινό περίσσευμα.

650

Ταχυδρομικά Γραφεῖα και 68 ύποκαταστήματα έξυπηρετούν τούς καταθέτας, πρωī-ἀπόγευμα, öλες τίς ήμέρες τοῦ έτους

21.000.000.000 δρχ.

διετέθησαν ἀπό τό TAXYDROMIKO TAMIEYTHRIO γιά στεγαστικά δάνεια και τίν δανειοδότησι ἑργων κοινῆς ὡφελείας.

TAXYDROMIKON  **TAMIEYTHRION**

ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΓΓΥΗΣΙΝ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ • ΤΟΚΟΣ 5,5 % ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΟΣ

Τὰ ἐπιτεύγματα τῆς τεχνολογίας

Η ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΑΕΡΙΩΝ

ΤΟΥ ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Λ.Σ. κ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΚΑΛΥΒΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Πολὺς λόγος ἔγένετο καὶ πολλὰ ἔγράφησαν τὸν τελευταῖον καιρόν, διὰ τὴν ὀποφάσισαν προσφάτως διακοπὴν τῆς λειτουργίας τῆς Ἐπιχειρήσεως Φωταερίου τοῦ Δήμου Ἀθηναίων.

Ἐτονίσθη κυρίως τὸ γεγονός τῆς ἀντιοικονομικῆς λειτουργίας τούτου καὶ τῆς ἐξ αὐτοῦ ρυπάνσεως τοῦ περιβάλλοντος τῆς πρωτεούσης, μὲν ἀμεσον μάλιστα συνέπειαν —κεντρικὴ περιοχὴ αὐτῆς, ἐν μέσῳ οἰκοδομικοῦ ὁργασμοῦ— νὰ παραμένῃ εἰσέτι, εἰς κατόστασιν σχεδὸν πρωτόγονον.

Ἄπο τῆς ὀπόφεως ταῦτης, κρινομένη, ἡ διακοπὴ λειτουργίας τῆς ἀνωτέρω ἐπιχείρησεως, εἶναι ἀπολύτως δικαιολόγημένη. Ἐν τούτοις, εἰς τὰς περισσότερας, προηγμένας χώρας (Η.Π.Α., Ἰαπωνίαν, Μεγάλην Βρετανίαν, Γαλλίαν, Γερμανίαν, Ἰταλίαν κ.λπ.) τὰ καύσιμα ἀέρια γνωρίζουν πραγματικὴν ἀνθησιν καὶ σημειώνουν συνεχῆ πρόδον, ὡς δίδοντα λύσεις εἰς πλειστα σύγχρονα προβλήματα, ἐν οἷς καὶ τὸ τῆς ὀποφυγῆς ρυπάνσεως τοῦ περιβάλλοντος.

Τὰ ἔξειγενισμένα ταῦτα ἀέρια, φυσικά ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, δὲν παράγονται διὰ τῶν παλαιῶν ἀντιοικονομικῶν μεθόδων, ἀλλὰ εἰσάγονται ἐκ διαφόρων περιοχῶν, ὅπου συνήθως εύρισκονται πλησίον κοιτασμάτων πετρελαίου.

Ἡ μεταφορά τῶν ἐκ τοῦ τόπου παραγωγῆς εἰς τὸν τόπον καταναλώσεως, διενεργεῖται κατὰ κανόνα δι' εἰδικῶν πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον κατεσκευασμένων δεξαμενοπλοίων, πλοίων ὑψηλῆς τεχνολογικῆς ἀναπτύξεως, ἀποτελούντων τὴν τελευταίαν λέξιν τῆς ναυπηγικῆς καὶ ναυτικῆς μηχανολογίας.

Αἱ σκέψεις αὗται, τῆς χρησιμοποίησεως δηλαδὴ τῶν πεπολαιωμένων μεθόδων παραγωγῆς ἀερίων εἰς τὴν Χώραν μας, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰς διεθνῶς ἀκολουθουμένας συγχρόνους μεθόδους χρησιμοποίησεως, κυρίως, τῶν φυσικῶν ἀέρων, ἀποτέλεσμα τῶν δοπίων ὑπῆρξεν ἡ καθιέρωσις εἰδικῶν τύπων πλοίων, μᾶς ὥθησαν εἰς τὴν συγγραφὴν τῆς μικρᾶς ταῦτης μελέτης.

Ἐπιδιώξις μας ὑπῆρξεν ἡ παρουσίασις τοῦ τομέως τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν τῶν καυσίμων ἀερίων, ἡ ἀπλῆ ἀνάλυσις τῶν κυριωτέρων προβλημάτων κατασκευῆς τῶν εἰδικῶν δεξαμενοπλοίων μεταφορᾶς ὑγροποιημένων ἀερίων, αἱ βασικαὶ ἀρχαὶ λειτουργίας τούτων καὶ ἡ παράθεσις τῶν πλέον χερακτηριστικῶν ἐκ τῶν τελούντων ἥδη ἐν ὑπηρεσίᾳ πλοίων τούτου τούτου.

Ἡ ἐργασία μας αὕτη παρουσιάζεται μὲν τὴν μικρὰν ἐλπίδα ὅτι βάτη συμβάλῃ, τὸ μὲν εἰς κατανόστιν τοῦ συγχρόνου τούτου τομέως τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, τὸ δὲ εἰς τὴν δημιουργίαν ἔστω μικροῦ ἐνδιαφέροντος περὶ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν ἔξειγενισμένων ἀερίων εἰς τὴν Χώραν μας, τούλαχιστον ὡς λύσεως εἰς τὸ πρόβλημα τῆς ρυπάνσεως τοῦ περιβάλλοντος τῆς Πρωτεούσης.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ἡ ζήτησις τῶν φυσικῶν ἀερίων καὶ δερίων πετρελαίου, παρουσιάσας κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαπενταίαν ἀλματώδη, παρὰ πᾶσαν πρόδηλεψιν, αὔξησιν, δοφειλομένην κατὰ τὰς δύο κυριωτέρας ἀσφέεις, τὸ μὲν εἰς τὴν δημιουργίαν ἀποθεμάτων πρὸς κάλυψιν μελλοντικῶν ἀναγκῶν, τὸ δὲ εἰς τὴν χρησιμοποίησίν των ὑπὸ τῶν βιομηχανικῶν μονάδων, ὡς κυρίων ἡ ἐναλλακτικῶν καυσίμων.

Ἡ δημιουργία ἀποθεμάτων, καθίσταται δημόρειας ἀναγκαῖα, λόγω τῆς συχνάκις παρουσιαζομένης ἀσταθείας εἰς τὴν τιμὴν τοῦ πετρελαίου ἀλλὰ καὶ τῆς κατὰ διαστήματα, ἐκ διαφόρων λόγων, ἀλλείψεως τούτου, μέχρι διαμορφώσεως σταθερᾶς τιμῆς ἡ ἀποκαταστάσεως τῶν πολιτικῶν βασικῶν πραγμάτων, εἰς τὰς περιοχὰς παραγωγῆς του.

Ἡ χρησιμοποίησις τῶν ὑγροποιημένων ἀερίων ὡς καυσίμων, ὑπὸ τῶν βιομηχανικῶν μονάδων, ὡς καὶ ἡ χρησιμοποίησις τούτων πρὸς κάλυψιν οἰκιακῶν ἀναγκῶν, κερδίζει συνεχῶς ἔδαφος, λόγω ἀναζητήσεως ἐναλλακτικῶν καυσίμων μικροῦ καὶ σταθεροῦ κόστους, κυρίως δύμως λόγω τῆς καταβαλλομένης προσπαθείας μειώσεως τῆς μολύνσεως τοῦ περιβάλλοντος.

Ἡ ζήτησις τῶν ὑγροποιημένων ἀερίων, παρουσιάζεται συνεχῶς αύξανομένη εἰς τὰς βιομηχανικῶν προηγμένας Χώρας, ὅπου ἡ ἀνάγκη τῶν καυσίμων, εἰσαγομένων κατὰ κανόνα ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ, εἶναι ζωτική, δο-

θερμοκρασίας τῶν ἀερίων, διὰ τὴν μεταφοτάν τῶν ὄποιων προορίζονται τὰ πλοία ταῦτα.

Ἡ μεταβολὴ τῶν δύο παραγόντων, πιέσεως καὶ θερμοκρασίας, δύναται νὰ ἔχῃ ὡς συνέπειαν τὴν μεταπροπήν, ἀπὸ τὴν στρεμμήν εἰς τὴν ύγραν ἢ εἰς τὴν ἀερίαν κατάστασιν.

Οἱ καθορισμός τῶν ἀνωτέρω παραγόντων δὲν ἔχει καθορισθῆ σαφῶς. Πολλαὶ Χώραι χρησιμοποιοῦν τὸν ὄρον STP (Standard Temperature and pressure), «Βασικὴ Θερμοκρασία καὶ Πίεσις», ὡς δάσιν καθορισμοῦ τῶν συνθηκῶν, στερεῶν, ύγρων καὶ ἀερίων. Ὁς ἐκ τούτου, διὰ τὴν ἀλλαγὴν τῆς ὑπὸ φυσιολογικάς συνθήκας μορφῆς, ἀπαιτεῖται ἡ μεταβολὴ τῶν στοιχείων τοῦ περιβάλλοντος, τῶν ὄποιων τὰ δρια, ποικίλλουν ἀπὸ χώρας εἰς χώραν, ίδια ὡς πρὸς τὰ φυσικά καὶ ἀέρια πετρελαίου. Ούτος ὁ δρός ύγροποιημένων ἀέριον (Liquefied Gas), ἀφορᾷ ἀέριον τὸ ὄποιον διὰ μεταβολῆς ἐνδέξῃ ἢ καὶ τῶν δύο παραγόντων θερμοκρασίας - πιέσεως, ἔλαση τὴν ύγραν μορφήν, εἰς τὴν δοπίων θά παραμένῃ, καθ' ὅσον χρόνον παραμένει σταθερά ἡ μεταβολὴ τῶν ἀνωτέρω παραγόντων.

Δοθέντος ὅτι τὰ πλοῖα εἶναι ἐπιφορτισμένα μὲν παγκοσμίου κλίμακος μεταφορᾶς, ἐγένετο δεκτὸν ὅτι δύνανται γὰρ καλύψουν μίαν κλίμακα φυσιολογικῆς, ὑπὸ τοισύτας συνθήκας, θερμοκρασίας ἀπὸ 0° ἕως 45°C. Ἐάν συνεπῶν ἐν ύγρων ἔχει σημεῖον ἀπομονωσά κάτω τῷ 45°C, ἀπαιτεῖται ἔλεγχος τοῦ περιβάλλοντος, εἰς τρόπον δῆστε τὸ φορτίον νὰ διατηρηθῇ εἰς τὴν ύγραν κατάστασιν καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου.

Εἰδικώτερον, τὰ ύγροποιημένα ἀέρια, πλοῖο τοῦ κατά τὰ ἀνωτέρω ἐλέγχου τοῦ περιβάλλοντος, πιέσεως καὶ θερμοκρασίας, δέρνεται δεκτὸν ὅτι δύνανται γάρ καταλήγουν ἐγκεκριμένων μέσων καὶ νὰ δισκωρίζωνται καταλλήλως μεταξύ των.

Κατὰ τὸ παρελθόν πολλαὶ χώραι είχον θεωρήσει τὰ πλοῖα ταῦτα ὡς ιδιαίτερον τύπον. Ἡδη δύμως ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν ἐγένετο δεκτὸν ὅτι τὰ πλοῖα μεταφορᾶς ύγροποιημένων ἀερίων, εἶναι δεξαμενόπλοια, μεταφέρουν δύμως ἐν συγκεκριμένων φορτίον, ἀπαιτούν δὲ εἰδικάς προφυλάξεις φορτοεκφορτώσεως, μεταφορᾶς καὶ προστασίας ἐν γένει.

Τὰ μεταφερόμενα σήμερον φυσικά ἀέρια εἶναι κυρίως Μεθάνιον, Αιθάνιον καὶ Αιθαλίνιον, ἐνώ τὰ ἀέρια πετρελαίου εἶναι κυρίως Βουτάνιον, Βουταδίενιον, Προπάνιον καὶ Ἀνιθρός Αμμωνία.

Ἡ ἀναλογία καταναλώσεως τῶν φυσικῶν ἀερίων, κυρίως μεθανίου, εἰς τὴν παγκόσμιον παραγωγήν ἐνεργείας, ἀντιπροσωπεύει σήμερον περίπου 20%, προσδέπεται δὲ μέχρι τὸ ἔτος 1975 νὰ ἀνέθῃ εἰς τὸ υψός 23—25% («Ναυτ. Χρονικά» Σεπτ. 1971, σελ. 31).

Αἱ κυριώτεραι γραμμαὶ τῶν μεταφορῶν φυσικῶν ἀερίων, ἐκ τῶν παραγωγῶν εἰς τὰς καταναλώσεις Χώρας, παρουσιάζουν σήμερον, τὴν κατωτέρω, περίπου, εἰκόνα.

(α) Ἀπὸ Ἀλάσκαν εἰς Εύρωπην καὶ Ἰαπωνίαν.

(β) Ἀπὸ Αιθύνη καὶ Ἀλγερίαν εἰς Εύρωπην, κυρίως Ἰταλίαν καὶ Γαλλίαν.

(γ) Από Βόρειον Θάλασσαν εἰς Ήκαμένον Βασίλειον.

2. ΕΠΕΞΗΓΗΣΙΣ ΟΡΩΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΩΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΑΕΡΙΩΝ

Ως άνεφέρθη, οι δροι στερεά, ύγρα και άερια, ως χρησιμοποιούνται εἰς τὴν τεχνικήν ορολογίαν, είναι σχετικοί, καθ' όσον έξαρτώνται ἐκ τῶν συνθήκων τοῦ περιβάλλοντος.

—Εἰς τὰς διὰ θαλάσσης ἔνεργουμένας μεταφοράς υγροποιημένων άεριών, χρησιμοποιούνται οι δροι LNG (Liquefied natural-gas) διὰ τὰς μεταφοράς υγροποιημένων φυσικών άεριών καὶ LPG (Liquefied Petroleum-gas) διὰ τὰς μεταφοράς υγροποιημένων άεριών πετρελασίου.

—Οι δροι οὗτοι ἔχονται έχονται οἱ διὰ τὸν περιωρισμένον ἀριθμὸν, τῶν πρὸ δικαιειάς περίποι, μεταφερόντων φορτίων υγροποιημένων άεριών. Σήμερον δύμα χρησιμοποιούνται δι' ὅλα ἀνέξαιρέως τὰ εῖδη τῶν υγροποιημένων άεριών τὰ δόποια μεταφέρονται διὰ θαλάσσης.

—Οι αὐτοὶ δροι χρησιμοποιούνται καὶ διὰ τὰ ἐκτελούντα τὰς ἀντιστοίχους μεταφοράς πλοία καίτοι ἐπεκράτησε σήμερον ἡ κοινὴ όνομασία Liquefield Gas Carriers (Πλοία Μεταφορᾶς Υγροποιημένων Άεριών) ἀνέξαρτής εἰδους μεταφερούμενου φορτίου άεριού. Τὰ πλοῖα ταῦτα χαρακτηρίζονται ἀπὸ τὴν μεγίστην πίεσιν καὶ ἐλάχιστην θερμοκρασίαν μεταφορᾶς τῶν άεριών. Τὰ πλοῖα ταῦτα δονομάζονται καὶ κρυογενῆ δεξαμενόπλοια (Cryogenic Tankers), ἐφ' όσον ή δι' αὐτῶν μεταφορά τῶν υγροποιημένων άεριών, ἔνεργεται διὰ τῆς διαστρέψεως τῆς ύγρας μορφῆς τῇ δοηθεῖσι φύξεως κάτω τῶν —100°C, ἀναλόγως τῆς φύσεως ἐκάστου άεριού. Τὰ οὕτω μεταφερόμενα ύγρα, δονομάζονται κρυογενῆ ύγρα (Cryogenic Liquids).

3. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ LNG — LPG.

Τὸ πρῶτον ἀξιόλογον πλοίον μεταφορᾶς υγροποιημένων άεριών υπῆρξε τὸ «Methane Pioneer», ἐν τούτοις, σημαντικὸν δῆμα πρόσδου εἰς τὸν τομέα τούτον, ἔγενετο μὲ τὴν ναυπηγήσιν τοῦ «Methane Princess» (Σχῆμα 1). Τὸ πλοίον τοῦτο μετέφερε τὸ πρῶτον φορτίον μεθανίου ἀπὸ τὸν λιμένα Ἀρχοῦ τῆς Ἀλγερίας εἰς τὸ Λήντης τῆς Ἀγγλίας τὸν ὁκτώβριον τοῦ 1964. Τὸ «Methane Princess» καὶ τὸ ἀδελφόν του πλοίον «Methan Princess» ἔχουν, ἔκαστον, ἐννέα πρισματικὰς δεξαμενάς, αὐτοσυγκρατουμένου τύπου (Self Supporting Tanks), κατεσκευασμένας ἐξ ἀλουμινίου, τοποθετημένας καταδηλήσως ἐντὸς τριών κυτῶν. «Έκαστον ἐκ τῶν κυτῶν ἔχει ἐσωτερικὴν ἐπένδυσιν — μόνωσιν μὲ βάσιν εἰδικήν ξύλειαν.

Τὸ ἔτος 1965 ἐναυπηγήθη εἰς Γαλλικὰ ναυπηγεῖα τὸ «Ιούλιος Βέρνων» (Σχῆμα 2), τὸ δόποιον μεταφέρει φυσικὰ υγροποιημένα άερια ἀπὸ τὸν οὔτον ὃς διω λιμένα τῆς Ἀλγερίας, εἰς τὸν λιμένα τῆς Χάρτρης καὶ

διὰ λογαριασμὸν τῆς Γαλλικῆς 'Εταιρίας GAZ. Τὸ πλοίον τοῦτο μεταφέρει τὸ φορτίον του ἐντὸς ἐπτὰ κυλινδρικῶν δεξαμενῶν κατεσκευασμένων ἀπὸ εἰδικῶν νικελιοχάλυβα μὲ περιεκτικότητα νικελίου 8%. Ἐκάστη δεξαμενὴ εἶναι τοποθετημένη ἐντὸς ίδιου κύτου. Διὰ τῆς ναυπηγήσεως τοῦ πλοίου τούτου, ἀνεζήτηθη καὶ ἔξερεθη εὐθηνότερος τρόπος κατασκευῆς δεξαμενῶν, ἐναντὶ τοῦ ψηλοῦ κόστους, συστήματος αὐτοσυγκρατουμένων δεξαμενῶν.

«Ηκολούθησε ἡ ναυπηγήσις εἰς τὰ Σουηδικὰ ναυπηγεῖα Kockums ἀντὶ 45 ἑκατομ. δολλαρίων ἐκάστου τῶν δεξαμενοπλοίων μεταφορᾶς υγροποιημένων άεριών, «Πόλαρ Ἀλάσκα» καὶ «Ἀρκτικό Τόκιο», χωρητικότητος

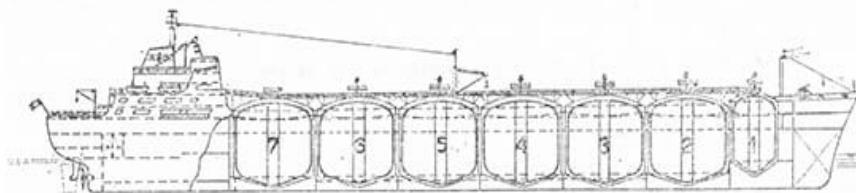
4. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΑΕΡΙΩΝ

·Ως ἦδη ἀνέφερθη, ὅλα τὰ δέρια δύνανται νὰ μεταφερθοῦν ὑπὸ τὴν ύγραν αὐτῶν μορφὴν, ἐφ' ὅσον μεταβληθοῦν αἱ φυσιολογικαὶ συνθῆκαι πιεσεως καὶ θερμοκρασίας.

·Απὸ τὰ γνωστά σήμερον στοιχεῖα, τὰ κυριώτερα ἐχονται συστήματα μεταφορᾶς υγροποιημένων άεριών, εἶναι τὰ ἀκόλουθα:

α. 'Υπὸ πίεσιν καὶ φυσιολογικὴν θερμοκρασίαν

·Εἰς τὰ ἐφαρμόζοντα τὸ σύστημα τοῦτο πλοία, τὸ ύγροποιημένον άεριον μεταφέρεται εἰς δεξαμενάς, ύπὸ πίεσιν, εἰς φυσιο-



Σχῆμα 2

Διάταξις τῶν δεξαμενῶν τοῦ «ΙΟΥΛΙΟΣ ΒΕΡΝΩΝ»

71.500 μ³ μὲ τὸ σύστημα δεξαμενῶν τύπου μεμβράνης, διὰ τὴν μεταφορὰν ύγροποιημένων άεριών ἀπὸ τὴν 'Αλάσκαν εἰς τὴν Ιαπωνίαν. Τὰ πλοῖα ταῦτα φέρουν μόνωσιν ἀνάλογον τῆς τοῦ 'Μεθάνη Πρινσέπης μὲ ἐνιαίας δημανάς δεξαμενάς, κατεσκευασμένας ἐξ ἀνεξιδώτου χάλυβος, τύπου μεμβράνης καὶ μὲ δευτερεύουσαν φρακτὴν ἐξ διλείας σύστημα γνωστόν, σήμερον, ὑπὸ τὴν δονομασίαν Conch Ocean System. 'Ηδη τὸ σύστημα τοῦτο χρησιμοποιεῖται εἰς 11 πλοῖα γνωπηγόρηστα ἢ τελοῦντα εἰσέτι ὑπὸ ναυπηγήσιν.

Τελευταίως, πρωθήθη μία νέα σχεδίασις δεξαμενῶν ὑπὸ πίεσιν εἰς ύψηλοτέρας θερμοκρασίας. Αἱ ἐν λόγῳ δεξαμεναὶ εἶναι σφριρικοῦ σχήματος, μὲ σημαντικὸν τμῆμα τῶν ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα.

Πρὸ διετίας, περίποι, ἐνεφανίσθησαν δύναμις συστήματα, τὸ σύστημα Moss Rosenberg verft καὶ τὸ σύστημα Technigaz. Εἰς τὸ πρῶτον ἐξ αὐτῶν, αἱ δεξαμεναὶ διαιρέτρου 100 περίποι ποδῶν, συγκρατοῦνται ὑπὸ κυλινδρικοῦ δακτυλίου - κιτανίου, ἐνῷ εἰς τὸ δευτερον χρησιμοποιεῖται μόνον εἰς ἀπλοὺς δακτύλους. Εἰς ἀμφότερα τὰ συστήματα τὸ 40% τοῦ φορτίου μεταφέρεται ὑπὲρ τὸ κατάστρωμα.

'Οπωσδήποτε, λόγω τῆς συνεχοῦς ἀναπύξεως τῶν δεξαμενοπλοίων μεταφορᾶς ύγροποιημένων άεριών, εἶναι φυσικὸν νὰ παρουσιάζωνται συνεχῶς νέα συστήματα καὶ βελτώσεις, δοθεῖσα δηλιούς διὰ τὸ τομέαν οὗτον τῶν θαλασσών μεταφορῶν, εὐρίσκεται εἰσέτι εἰς νηπιακὴν οὐσιαστικῶν ἡλικίαν, ὃστε θὰ ἔξερευν τοῦ σκοποῦ τῆς παρούσης μελέτης ἢ ἀνάπτυξις ἐνὸς ἐκάστου.

λογικὴν θερμοκρασίαν, μὴ ἀπαιτουμένης εἰδικῆς φυσικῆς ἐγκατάστασεως.

β. 'Ημιψυκτικοῦ τύπου

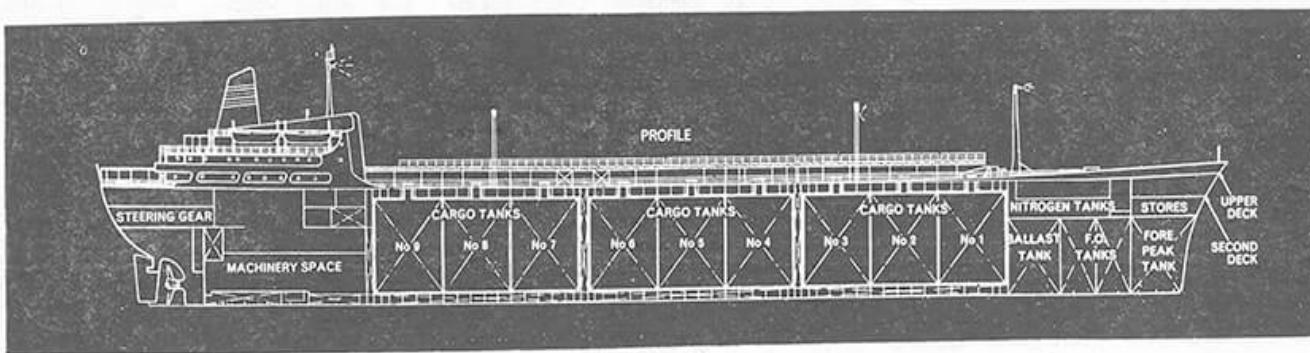
Εἰς τὸ σύστημα τοῦτο, τὸ φορτίον μεταφέρεται ὑπὸ πίεσιν, μικροτέραν δημαρχού τοῦ προγονούμενου συστήματος. Πρὸς ἀντιστάθμισιν τῆς μικρᾶς διαφορᾶς πιεσεως, χρησιμοποιεῖται ψυκτικὴ ἐγκατάστασις ἢ ὅποια διατηρεῖ τὴν θερμοκρασίαν εἰς ἐπίπεδα κατώτερα τῆς φυσιολογικῆς τοιαύτης.

γ. 'Υπὸ πλήρη φύξιν

Εἰς τὸ σύστημα τοῦτο, τὸ φορτίον μεταφέρεται εἰς δεξαμενάς ἐντὸς τῶν δόποιων ἐπικρατεῖ ἀπμοσφαιρικὴ ἢ σχεδὸν ἀπμοσφαιρικὴ πίεσις, ὑπὸ πολὺ χαμηλῆς θερμοκρασίαν. 'Επι τοῦ πλοίου εἰναι ἐγκατεστημένη φυσικὴ ἐγκατάστασις. Οἱ ἀτμοὶ τοῦ φορτίου (κυρίως μεθανίου) ἐλευθεροῦνται μέσω ἀνακουφιστικῶν δαλβίδων εἰς τὴν ἀπμοσφαιραριανή χρησιμοποιούνται διοχέτευσις καύσιμου, δεδομένου διτὶ ἡ διοχέτευσις τοῦ Μεθανίου εἰς τοὺς λέβητας ἢ τὰς μηχανάς εἶναι εὐχερῆς λόγω τοῦ μικροῦ εἰδικοῦ δάρους τούτου.

δ. 'Υπὸ πλήρη πίεσιν καὶ φύξιν

Εἰς τὸ σύστημα τοῦτο τὸ φορτίον μεταφέρεται εἰς δεξαμενάς κατεσκευασμένας εἰς τρόπον δύστε νὰ ἀντέχουν καὶ εἰς ύψηλὰς πίεσεις καὶ εἰς χαμηλάς θερμοκρασίας. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταῦτη, τὸ φορτίον δύναται νὰ μεταφερθῇ ὑπὸ πίεσιν εἰς φυσιολογικὴν θερμοκρασίαν ἢ εἰς χαμηλήν θερμοκρασίαν ὑπὸ φυσιολογικὴν πίεσιν ἢ υφ' οἰσινήποτε



Σχῆμα 1

Τὸ δεξαμενόπλοιον METHANE PRINCESS. 'Η μεταφορικὴ τοῦ ικανότητος, εἰς ύγροποιημένα φυσικὰ άερια, ἀνέρχεται εἰς 12.000 τόνους. Τὸ φορτίον μεταφέρεται ἐντὸς 9 δεξαμενῶν ἐξ ἀλουμινίου.

ένδιαμεσον κατάστασιν. Έπι τού πλοίου προβλέπεται άπαραιτήτως ή υπαρξίς ειδικής ψυκτικής έγκαταστάσεως. Τά ακόλουθανταν τό σύστημα τού πλοίου, δύνανται νά μεταφέρουν διαφόρων ειδών αέρια, κυρίως δὲ αέρια πετρελαίου.

5. ΚΡΙΣΙΜΟΝ ΣΗΜΕΙΟΝ ΚΑΙ ΣΗΜΕΙΟΝ ΑΤΜΟΠΟΙΗΣΕΩΣ

Κρίσιμον σημείον ή κρίσιμος θερμοκρασία, καλείται η θερμοκρασία άνω της δημοσίας οσσον και έαν συμπιεσθή έν αέριον δὲν δύναται νά ύγροποιηθῇ.

Σημείον ατμοποιήσεως είναι η θερμοκρασία άνω της δημοσίας τό ύγροποιημένον αέριον άναδιδει ταχέως αέριος, τείνον νά λάθη έκ νέου τήν αέριαν μορφήν του.

Άμφοτεροι αι καταστάσεις είναι έξαιρετικον άνδιαφέροντα είς τάς διά πλοίουν μεταφοράς τών αέριων. Τούτο διότι ή μὲν κρίσιμος θερμοκρασία καθορίζει τελικώς τό πλέον οίκονομικόν σύστημα μεταφοράς και συνεπώς ναυπηγήσεως, τό δὲ σημείον ατμο-

ποιήσεως τό σύστημα έπανυγροποιήσεως κλπ.

Έκ τού κατωτέρω παρατιθεμένου πίνακος φαίνεται διτι τό κρίσιμον σημείον τού μεθάνιου είναι τόσον χαμηλόν (-116°F) ώστε ή μέθοδος μεταφοράς τούτου υπό πίεσιν νά είναι έκ πρακτικών λόγων άκατάλληλος. Τούναντίον τό προπάνιον και δουτάνιον δύνανται εύχερως νά μεταφερθούν υπό πίεσιν και φυσιολογικήν θερμοκρασίαν.

"Όταν τά ύγροποιημένα δέρια πρόκειται νά μεταφερθούν υπό πάτηση φρακτής πίεσιν και χαμηλήν θερμοκρασίαν, η θερμοκρασία αυτή πρέπει νά είναι άλιγον κατωτέρα της θερμοκρασίας άπομοποιήσεως, δοθέντος διτι τά αέρια περιέχουν πάντοτε και μικράν ποσότητα έπειτα ένδρογονανθράκων, έχόντων συχνάκις χαμηλότερον σημείον άπομοποιήσεως. Ειδικώς διά τό μεθάνιον ή θερμοκρασία τών -260°F και διά τό προπάνιον ή τών -50°F κρίνονται ως ικανοποιητικά. Ό κατωτέρω πίναξ παρέχει τά βασικά τάυτα στοιχεία διά τέσσαρα έκ τών έν λόγω αέριων.

Μεθάνιον Αιθάνιον Προπάνιον Βουτάν.

	CH4	C2H6	C3H8	C4H10
-258	-127	-44	11	
-116	90	206	275	
5	3,2	2,4	1,8	
15	12,5	9,5	8,4	

Χημικός τύπος
Σημείον ατμοποιήσεως (ύπο πάτηση φρακτής) οφ.....
Κριτικόν σημείον
'Εκρηκτικόν δριον (%) εις αέρα)
Κατωτέροι
'Ανάτερον

"Η διά της ύγροποιησεως μείωσις τού δγκου τών αέριων άνερχεται είς σημαντικὸν ποσοστὸν διστάσεως αέριων νά μεταφέρωνται υπό τήν ύγρων μορφήν των είς μικρού δγκου δεξαμενάς. Τό ύγροποιημένον μεθάνιον είναι 585 φοράς μικροτέρου δγκου τού αέριου, τό αιθάνιον 406, τό προπάνιον 295 και τό δουτάνιον 229. Τό γεγονός τής μεγάλης τάυτης μειώσεως τού δγκου, συνιστά έν σημαντικόν πλεονέκτημα τού δεξαμενοπλοίου μεταφοράς ύγροποιημένων αέριων.

6. ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑ ΥΛΙΚΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ

Τά κυριώτερα έκ τών έν χρήσιες ώλικῶν διά τήν κατασκευήν, κυρίως, τών δεξαμενών τών χρησιμοποιούντων ψυκτικάς έγκαταστάσεις πρός διμοιριών την κρυογενήτηκων θερμοκρασίων, δεξαμενοπλοίων μεταφοράς ύγροποιημένων αέριων, είναι τά ακόλουθα:

a. Άλουμινιον και ειδικά κράματα αύτου. Κράμα αύτού μετά νικελιοχάλιδος χρησιμοποιείται είς τήν πράξην διά κατασκευήν ανεξαρτήτων δεξαμενών.

b. 9% Νικελιοχάλιψ. Χρησιμοποιείται κυρίως είς τάς αύτούς υπαρκτά συγκρατήσεις. Ο χάλιψ ούτος παρουσιάζει μεγίστην άντοχήν είς έλαχιστην άναλογιαν δάρους και έπι πλέον άριστας ίδιότητας είς χαμηλάς θερμοκρασίας μέχρι -320°F , χαμηλόν συντελεστήν διαστολής και εύχερειν είς ήλεκτροσυγκολλήσεως.

γ. Ανοξείδωτος χάλιψ τύπου 304. Χρησιμοποιείται διά τήν κατασκευήν δεξαμενών τύπου μεμβράνης. Παρουσιάζει έξαιρετικήν άντοχήν είς τάς χαμηλάς θερμοκρασίας και εύχερειν συναρμολογήσεως. Η δεξαμενή κατασκευάζεται διά συναρμολογήσεως κυματοειδών πλακών είς δράσης γωνίας και κατά δύο διευθύνσεις.

δ. INVAR. Κράμα περιέχον νικέλιον είς περιεκτικότητα 36%. Χρησιμοποιείται διά δεξαμενάς μεγάλης χωρητικότητος τύπου μεμβράνης. Παρουσιάζει άριστας ίδιότητας είς τάς χαμηλάς θερμοκρασίας, δέ έλαχιστος δέ συντελεστής διαστολής έπι πρέπει τήν σχεδίασιν έπι πέδων δεξαμενών οιασδήποτε χωρητικότητος, διά χρήσεως αύτού πάντοτε ήλεκτροσυγκολλήσεως.

"Απαντά τά άνωτέρω κράματα είναι λίσιν ύψηλού κόστους, σύσιαστικώς δὲ ή έκοι-

(β) 'Η έν περιπτώσει διαφροής άτμου, άποφυγή άπορροφήσεως τούτων ή δυνατότητης χημικής ένώσεως μετ' αύτών.
(γ) 'Η άποφυγή χρησιμοποιήσεως ευφλέκτων ώλικων.

(δ) 'Η είς τίνας περιπτώσεις ένέργεια τής μονώσεως ώς δευτερεούστης φρακτής. Είς τά πρώτα πλοία μεταφοράς υγροποιημένων άερων ώς μόνωσις έχρησιμοποιήθη ειδική ξυλεία (balsa wood) ποιηθεούμενη έντος κινωτών κατεσκευασμένων έκ φύλλων κόντρα πλακέ.
Σήμερον, και κυρίως είς τάς δεξαμενάς αύτοσυγκρατουμένου τύπου, λόγω μικροτέρου κόστους, εύχερεστέρας τοποθετήσεως και καλυτέρων άποτελεσμάτων χρησιμοποιείται ή μέθοδος ψεκάσεως τής έξωτερηκής έπιφανείας τών δεξαμενών φορτίου, δι' άφρου ποιησυρθάνης ή έφαρμογής έπι τών τοιχωμάτων ειδικώς κατεσκευασμένων πλακών ταύτης.

'Ολοκληρος ή έξωτερηκή έπιφανεία τής μονώσεως, δυνατόν νά προστατευθῇ έξωτερικώς έναντι φθορών και υγρασίας διά καλύψεως διά καταλλήλου ώλικού ώς τού ένισχυμένου υαλοβάμβακος.

8. ΕΙΔΗ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ

"Υπάρχουν δύο βασικά είδη δεξαμενών:

- α) Αι ανεξάρτητοι δεξαμεναί ή αύτοσυγκρατουμένου τύπου καί,
- β) Αι ενιαίαι δεξαμεναί ή τύπου μεμβράνης.

A. ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΙ ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ

Αι δεξαμεναί τού τύπου τούτου είναι τελείωσις ανεξάρτητοι τής δλης δομής τού πλοίου, έκτος τών σημείων συγκρατήσεως και συνδέσεως των μετά τού σκάφους, είς τρόπον ώστε νά έπιπρέπεται μὲν ή συντολή αύτών κατά τήν διάρκειαν τής ψύξεως, ένω συγχρόνων, έξασφαλίζεται ή σταθεροποίησης των και άποφεύγεται ή περίπτωσις έλευθεράς μετακίνησεως. Είναι γενικώς ισχυράς κατασκευής ώστε νά άντεχουν είς τήν υδροστατικήν πίεσιν και τό δάρος τού φορτίου.

Αι δεξαμεναί αύται κατασκευάζονται και διά τήν μεταφοράν ύγροποιημένων αέριων υπό πίεσιν. Είς τήν περίπτωσιν ταύτην άκολουθονται οι κανονισμοί σχεδιάσεως και κατασκευής διά σκεύη πίεσεως τών παρακλουθούντων τών σχετικάς έργασσις Νηρογιαμών. Τό σχήμα τών άνωτέρω δεξαμενών πίεσεως είναι συνήθως σφαιρικόν ή κυλινδρικόν διά νά άντεχη είς τάς δημηιουργισμένας έκ τών ύψηλων πίεσεων τάσεις.

"Ένω αι ανεξάρτητοι δεξαμεναί άκολουθον τό σύστημα μεταφοράς υπό πάτηση φρακτήν πίεσιν, τό σχήμα τών έκλεγεται πάντοτε όρθιων πρός καλυτέρων έκμετάλλευσιν τού χώρου τού κύτου τού πλοίου.

Κατά τήν σχεδίασιν και ύπολογισμόν τών άνεξαρτήτων δεξαμενών και τών μέσων συγκρατήσεως και συνδέσεως τούτων μετά τού

ARGONAUT STEAMSHIP AGENCIES, S.A.

STEAMSHIP AGENTS

TERMINAL PORTS - BALBOA/CRISTOBAL

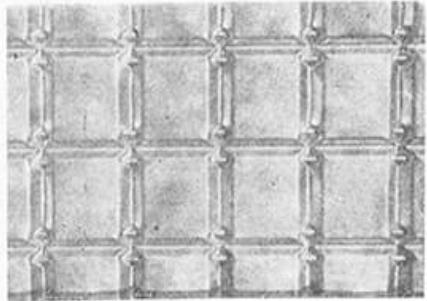
CABLE: ARGONAUT - PANAMA
TEL. (PANAMA OFFICE: 23-1372, 64-5559
COLON OFFICE: 47-7161

TELEX (PA- 3282151
ISLA- 368683
P. O. BOX 2094 BALBOA, C. Z.

Captain JOHN STRATIDAKIS
Mr. JACK M. CARMICHEL

σκάφους, λαμβάνονται υπ' άριστη διάρκειαν του πλούν, συμπεριλαμβανομένων διατοιχισμάτων και προνευστεσμών, ώς και τών έλευθέρων έπιφανειών του φορτίου. 'Όπωσδήποτε κρίνεται σκόπιμον νά σημειωθῇ δι τοῦ οὗ πολλούς οὐκολλήσεως, γίνονται κατά τὸν διατάξεις κατά τὴν κατηγορίαν τούτην, τῶν διατάξεων ἀκριβέστερον τρόπον καὶ λαμβάνουν υπ' ὄψιν τὰς διατάξεις διατάξεων συνθήκας, κατά τρόπον πολυπλοκότερον τῶν ἀντιστοίχων τοιούτων διὰ κοινὰ δεξαμενόπλοια. Εἰς τὴν κατηγορίαν τούτην, τῶν ἀνεξαρτήτων δεξαμενῶν, ὑπάγεται καὶ τὸ σύστημα Κνεργετ Γρούπ τῶν σφαιρικῶν δεξαμενῶν πίεσεως.

Αἱ δεξαμεναὶ τοῦ ἐν λόγῳ συστήματος κατασκευάζονται ἀπὸ νικελιοχάλυβα (9% νικέλιον), ἔχουν πάχος, περίπου, μᾶς ἵντσας καὶ διάμετρον μέχρι 33 μέτρα, ἔξαρτωμένη βε-



Σχήμα 3

Κυματοειδής με μεμβράνη τόπου INVAR

δαίως ἐκ τοῦ μεγέθους τοῦ πλοίου καὶ τῆς θέσεως τῆς δεξαμενῆς ἐπ' αὐτοῦ.

Στηρίζονται ἐντὸς κυλινδρικοῦ χιτωνίου συγκολλημένου ἐπὶ τοῦ σκάφους καὶ τῆς ἔξωτερικῆς ἐπιφανείας τῆς δεξαμενῆς. 'Η χρησιμοποιουμένη μέθοδος μονώσεως είναι τοιαῦτη, ὥστε νά διατηρῇ θερμοκρασίας ἐντὸς τῆς δεξαμενῆς -260°F καὶ ἐπὶ τοῦ σκάφους 50° ἔως 60°F. Διὰ τῆς μεθόδου ταύτης ἐναπηγήθησαν τὸ 1971 τὰ 25% τῶν δεξαμενοπλοίων ὑγροποιημένων ἀερίων, χωρητικότητας 88—120 χιλ. μ.β. Κατά τοὺς ὅρους σχεδιαστάς του, τὸ σύστημα τούτο παρουσιάζει σημαντικά πλεονεκτήματα. Αἱ δεξαμεναὶ δύνανται νά κατασκευασθούν κεχωρισμένως καὶ νά τοποθετηθούν ἐπὶ τοῦ πλοίου, εἰς προκεχωρημένους στάδιους τῆς ναυπηγήσεως, μειωμένους κατὰ πολὺ τὸν χρόνον παραδόσεως τοῦ πλοίου. 'Η κατασκευὴ τῶν δεξαμενῶν, λόγω τοῦ σφαιρικοῦ τῶν σχήματος καὶ τοῦ αὐτοῦ

πάχους καθ' ὅλον τὸ μῆκος τῆς περιφερείας των, γίνεται ταχέως καὶ εύχερών δι' αὐτούμάτου συγκολλήσεως. Λόγῳ τῆς ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν πιέσεως, ἡ ἀτμοποίησις τοῦ φορτίου περιορίζεται εἰς τὸ ἀλάχιστον. 'Η μόιωσις ἐπιτυγχάνεται διὰ ψεκάσεως ἀφοῦ πολυουρεθάνης. 'Έξωτερικῶς τῆς μονώσεως καὶ μεταξὺ δεξαμενῆς καὶ σκάφους παρεμβάλλεται στρώμα ἀδρανοῦς ἀερίου υπὸ ἀλάχιστην θετικήν πίεσιν. 'Ως τοιούτον ἀδρανὲς ἀερίου χρησιμοποιεῖται τὸ ἀζώτον.

Εἰς τὴν αὐτὴν ὁσάντων κατηγορίαν τῶν ἀνεξαρτήτων δεξαμενῶν, ὑπάγεται καὶ τὸ σύστημα Technigaz. Τὸ σύστημα τούτο προβλέπει σφαιρικοῦ σχήματος δεξαμενάς συγκρατουμένας ὑπὸ εἰδικοῦ δακτυλίου, συνδεομένου δι' ἡλεκτροσυγκολλήσεως ἐπὶ τῶν δεξαμενῶν καὶ τοῦ σκάφους. Τὰ διαστικά χαρακτηριστικά καὶ πλεονεκτήματα είναι ἀνάλογα τῶν ἡδη ἀναφερθέντων διὰ τὸ προηγούμενον σύστημα.

B. 'Ενιαῖαι Δεξαμεναὶ ἡ τύπου μεμβράνης

Αἱ δεξαμεναὶ τύπου μεμβράνης παρουσιάσθησαν προσφάτως μὲν σκοπὸν νὰ μειώσουν τὸ κόστος κατασκευῆς ἔναντι τῶν ἀνεξαρτήτων δεξαμενῶν. 'Υποστρίζεται δι τὸ σύστημα τούτο πειριώνει τὸ κόστος κατὰ 10%, ποσοστὸν λίαν σημαντικὸν ἀν ληφθῇ υπ' ὄψιν δι τοῦ πλοίου χωρητικότητος 100 χιλιάδων μὲν στοιχίζει 60—70 ἑκατομ. λιρῶν. Εἰς τὸ σύστημα τούτο αἱ δεξαμεναὶ σχεδιάζονται ἵνα παραλάβουν τὸ φορτίον οὐχί δύως καὶ νὰ συγκρατήσουν τούτο. Τὴν ἐργασίαν ταύτην ἀναλαμβάνει δι σκελετοῦ τοῦ σκάφους, ἐπὶ τοῦ ὅποιου στηρίζεται διὰ τῆς μονώσεως ἑκάστη δεξαμενή. Οὕτω τὰ διαματικά καὶ στατικά φορτία τοῦ ὑγροποιημένου ἀερίου παραλαμβάνονται ὑπὸ τοῦ σκάφους, διὰ μέσου τῆς μονώσεως. 'Η ὅλη μόνωσις, εύρισκεται εἰς ἄπ' εὐθείας ἐπαφήν μὲν τὸ περιβόλλον τὰς δεξαμενάς σκάφους. Τούτου ἐνεκεν τὸ πάχος τῆς μεμβράνης είναι μικρὸν κυματινόμενον συνήθως μεταξὺ 0.5 μέχρι 2 M.M.

Αἱ δεξαμεναὶ τοῦ τύπου τούτου, πρέπει νὰ είναι ικαναὶ νὰ συστέλλωνται διαστέλλωνται, ὀντλήγως τῶν ἑκάστοτε συνθηκῶν μεταφορᾶς ἢ φορτεκφορτώσεως. Εἰς τρόπον εὐχερούς ἐπιπεύξεως τῶν ἀνωτέρω, είναι ἡ κατασκευὴ δι' εἰδικῶν σχεδιασμῶν κυματειδῶν πλακῶν κατὰ τὴν διαμήκη καὶ ἐγκαρπίσιν διεύθυνσιν τούτων (Σχῆμα 3). 'Ἐπερος τρόπος είναι ἡ χρήσις τοῦ νικελιοχάλυβος INVAR, περιέχοντος νικέλιον εἰς ἀναλογίαν 36%.

**ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΗΝ Β. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ
ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΠΙΣ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ**

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

Cables to all offices: "KYKLADES"

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ — Teleph. 24 28 75 / 76 - 640 41 41
Head office : 2000 Hamburg 1, Steintorweg 8, Teleph. 24 28 75 / 76,
Telex "SIPC" No. 02 162345

Branch offices at :

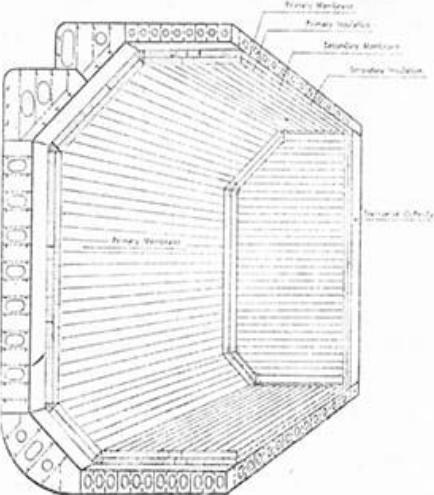
2800 Bremen,	Am Wall 128/134	P.O.Box 23, Teleph: 3 16 71, Telex: 02 44378
2850 Bremerhaven,	Columbusbahnhof 11,	P.O.Box 2187, Teleph: 4 54 13 / 4
2880 Brake,	Am Pferd,	P.O.Box 66, Teleph: 33 50
2970 Emden,	Neptunstrasse 15,	Teleph: 2 50 61, Telex: 027 804
2940 Wilhelmshaven,	Rheinstrasse 37,	Teleph: 2 64 04, Telex: 02 5327

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

Τὸ περίβλημα τοῦ πλοίου πρέπει, κατὰ τὰς διατάξεις τῶν κυριωτέρων Νησιονωμόνων, νὰ είναι διπλόν, ἐπὶ πλέον δὲ ἀπαιτεῖται ἡ ὑπαρξίς δευτερευόσης μεμβράνης φρακτῆς, καὶ δευτερευόσης μονώσεως, πρὸς ἔξασφάλισιν ικανοποιητικῶν ἐπιπέδων ἀσφαλείας.

Τὸ σύστημα δεξαμενῶν μεμβράνης χρησιμοποιεῖται κατὰ κανόνα διά τὴν μεταφορὰν ὑγροποιημένων ἀερίων, κυρίως φυσικῶν (Μεθανίου) υπὸ πλήρη ψύξιν καὶ ἀτμοσφαιρικὴν πίεσιν.

'Αντιπροσωπευτικὴ σχεδίασις τοῦ συστήματος τούτου είναι ἡ τοῦ Gaz Transport



Σχήμα 4

Δεξαμενή με μεμβράνη INVAR

Membrane System, ὅπερ ἔχρησιμοποιήθη εἰς τὰ πλοῖα «Πόλαρ 'Αλάσκα» καὶ «Άρκτικ - Τόκιο». Τὸ σύστημα τούτο συνίσταται ἐκ τῆς κυρίας δεξαμενῆς, τῆς ὅποιας τὸ θλασμα, μικρού πάχους, κατασκευάζεται ἀπὸ κράμα INVAR (νικελιοχάλυψ μὲ περιεκτικόπτητα 36% νικελίου). 'Ο εἰδίκος ούτος χάλυψ ἔχει πολὺ μικρὸν βαθμὸν συστολής εἰς τὴν χαμηλὴν θερμοκρασίαν διατηρήσεως τῶν φυσικῶν ἀερίων εἰς τὴν ύγραν κατάστασιν, καθισταμένης δυνατῆς τῆς χρησιμοποιήσεως ἐπιπέδων θλασμάτων καὶ οὐχί κυματειδῶν πλακών. 'Επιπτυγχάνεται οὕτως καλυτέρας ἀπορρόφησις τῶν τάσεων καὶ ταχύτερα καὶ εύθυνοτέρα κατασκευῇ. Μεταξὺ τῆς πρωτεύουσης καὶ δευτερευόσης μονώσεως, ὑπάρχει δευτέρα, οὕτως εἰπεῖν, δεξαμενή, κατεσκευασμένη ἐπίσης ἐκ κράματος INVAR καθ' ὅμοιον τρόπον πρὸς τὸν τῆς κυρίας δεξαμενῆς. Αἱ δεξαμεναὶ καὶ τὸ ἐντὸς αὐτῶν φορτίον, συγκρατοῦνται ὑπὸ τοῦ σκάφους μέσω τῆς μονώσεως. Διὰ τὴν μόνωσιν χρησιμοποιοῦνται ξύλινα κιβώτια διαστάσεων 1X0, 4X0, 4 μ. πεπληρωμένα διὰ περλίτου, εἰς τρόπον ὃστε ἡ ἀτμοποίησις νά περιορίζεται ἐντὸς τῶν ἐπιπτερομένων δρίων (Σχῆμα 4).

Εἰς περίπτωσιν διαρροῆς τῆς κυρίας δεξαμενῆς, δένεται ἐλάσματα τῆς δευτέρας εμποδίζουν τὴν ἐπέκτασίν της πρὸς τὸ σκάφος, τυχὸν δὲ βλάβη τοῦ INVAR, ἐπισκευάζεται εὔχερῶς. 'Η υψηλὴ ἀντοχὴ ἐλάσματος τῆς κυρίας δεξαμενῆς ἔναντι υπερπιεσθεως, η ὅποιας κατόπιν βλάβης δύναται νὰ παρουσιασθῇ εἰς τὴν πρωτεύουσαν μόνωσιν ή εἰς περίπτωσιν δημιουργίας κενού ἐντὸς αὐτῆς, είναι εἰς σημαντικός παράγων εἰς τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου.

'Η δῦλη ἔργασία κατασκευῆς τῶν δεξαμενῶν τύπου μεμβράνης καὶ ἡ ἐν συνεχείᾳ τοποθέτησης αὐτῶν ἐντὸς τῶν κυτῶν ἀπαιτούντων υψηλὴν τεχνολογικὴν στάθμην καὶ μεγίστην ἀκριβείαν, τονίζουσαν τὴν τελειότητα τῶν πλοίων τούτων.

9. ΠΡΟΫΨΙΣ

Λόγῳ τῆς υπὸ χαμηλὴν θερμοκρασίαν μεταφορᾶς τοῦ φορτίου, ἀπαιτεῖται ἡ λῆψις

μέτρων, ώστε πρό ή κατά τὴν διάρκειαν τῆς φορτώσεως, ή θερμοκρασία τῶν δεξαμενῶν νὰ κοτέληθῃ βαθμιαίως, πρὸς ἀποφυγὴν ἀναπτύξεως τάσεων.

Πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ψύξεως, κυκλοφορεῖ συνήθως ἡ ηρός ἀήρος ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν, πρὸς δημιουργίαν καταλλήλου περιθάλλοντος, ἀπλαγμάτου ὑγρασίας. 'Ἐν συνεχείᾳ αἱ δεξαμεναὶ καθαρίζονται ἐπιμελῶς, δι' ἀδρανοῦς ἀερίου, πρὸς ἀποφυγὴν δημιουργίας ἐκρηκτικῶν μιγμάτων ἀερίου - ὁξυγόνων, τὸ δποίον παρέμεινεν ἐνδεχομένως ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν..

Τὸ φορτίον φεκάζεται εἰς τὰς δεξαμενὰς μέσῳ εἰδικῆς σωληνώσεως, ἥ ὅποια φέρει εἰδικὰ πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον προφύσια, εὐρισκόμενα εἰς τὸ ἄνω κεντρικὸν τμῆμα ἐκάστης δεξαμενῆς, πρὸς περιορισμὸν μονομεροῦς ψύξεως τῶν ἀλασμάτων. Οἱ ἀτμοὶ τοῦ φεκαζομένου ὑγροῦ, δυνατῶν νὰ ἐπιστρέψουν εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις ἡράς ή νὰ δόηγούνται εἰς τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐγκατάστασιν ἐπανυγροποιήσεως.

'Η θερμοκρασία δεξαμενῶν καὶ σκάφους, παρακολουθεῖται ὑπὸ εἰδικῶν θερμομέτρων εἰς ἀνάλογα σημεῖα, παρεχόντων δὲ τὰς ἐνδείξεις τῶν εἰς τὸν πλοίον θάλαμον ἔλεγχου.

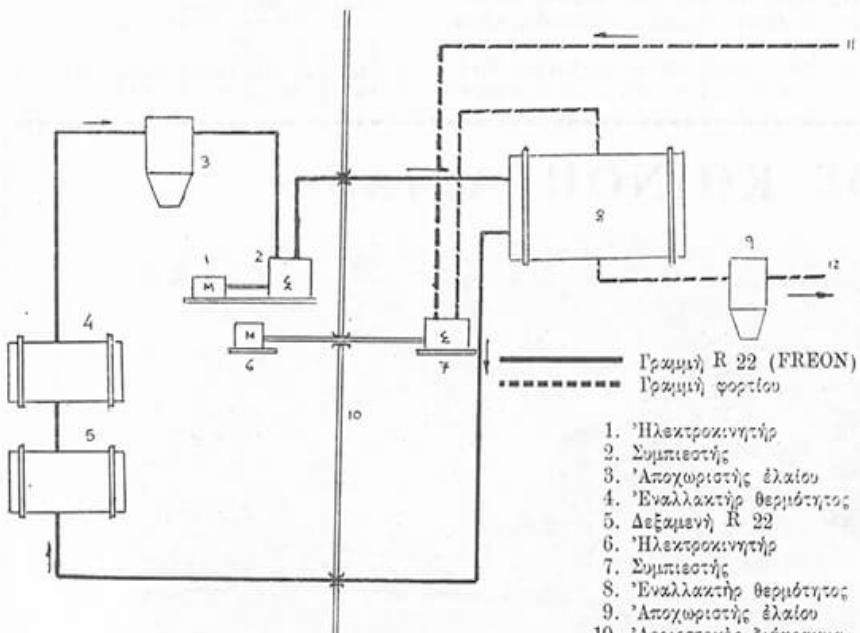
10. ΑΤΜΟΠΟΙΗΣΙΣ, ΕΠΑΝΥΓΡΟΠΟΙΗΣΙΣ

Παρὰ τὴν προσεκτικὴν ἐκλογὴν, ἀρίστην κατασκευὴν καὶ καταλλήλον τοποθέτησιν τῆς

μονώσεως ἐπὶ τῶν δεξαμενῶν, παρουσιάζεται πάντοτε ροή θερμότητος ἐκ τοῦ περιθάλλοντος πρὸς τὸ φορτίον, ὁφειλομένη εἰς τὴν μεγάλην διαφοράν θερμοκρασίας. Λόγῳ ἀκριβῶς τῆς ροῆς ταύτης, παρουσιάζεται μικρὰ ἀτμοποίησις τοῦ φορτίου, ἥ ὅποια δύμας συγκρινομένη πρὸς τὴν ποσότητα τοῦ μεταφερομένου φορτίου καὶ τὸν χρόνον συμπληρώσεως ἐκάστου ταξιδίου, κρίνεται ὡς σημαντική, κυματινόμενη σήμερον μεταξὺ 0.25 καὶ 0.35% ἡμερησίως. Οἱ ἀτμοὶ οὗτοι παλαιότερον ὀδηγούντων εἰς τὴν ἀτμοσφαριν μέσῳ εἰδικοῦ πρωραίου ἰστοῦ. "Ἡδη, ὅμως, αἱ διατάξεις τοῦ ἀντιτέρῳ τύπου ἀναθεωροῦνται, τὸ μὲν λόγῳ τῶν οἰκονομικῶν ἐπιπτώσεων ἐκ τῶν ἀπωλειῶν, τὸ δὲ λόγῳ ἀπαγορευτικῶν διατάξεων πρὸς ἀποφυγὴν ρυτάσεως τοῦ περιθάλλοντος εἰς τὸν λιμένας τῶν Η.Π.Α. καὶ τιναὶ ἄλλων Χωρῶν.

Πρὸς ἐπίλυσιν τοῦ ἀντιτέρῳ θέματος, τὰ δεξαμενόπλοια μεταφορᾶς ὑγροποιημένων ἀερίων, ἐφοδιάζονται δι' ἐγκαταστάσεως ἐπανυγροποιήσεως, τῶν ἀκλιματικῶν ἀτμῶν.

Αἱ ἐγκαταστάσεις ἐπανυγροποιήσεως, εἶναι εἰς τὴν οὔσιαν ψυκτικὴν μηχαναὶ ὀπλαῖ ἥ συντηθέστερον σύνθετοι, ψύχουσαι τοὺς ἀτμοὺς μέχρι συμπικνώσεως καὶ ἐπιστροφῆς τῶν εἰς τὰς δεξαμενές. Συζητεῖται ἡ μείωσις τοῦ πάχους τῆς μονάσεως, εἰς τρόπον ὥστε νὰ αὐξηθῇ τὸ ποσόν ἀλινομένων ἀτμῶν καὶ νὰ καταστῇ οὕτω οἰκονομικωτέρα ἥ ἀπόδοσις τῆς ἐγκαταστάσεως ἐπανυγροποιήσεως. 'Εαν ἡ λύσις αὕτη γίνεται τελικῶς δεκτή, φαίνεται πιθανὸν ὅτι θὰ καταργηθῆ ἡ καυτὶς τῶν ἀτμῶν ὑπὸ τῶν λεβήτων. 'Απλοῦν διάγραμμα συνθέτου ἐγκαταστάσεως ἐπανυγροποιήσεως διὰ χρήσεως Freon εἰς φορτίον (Μεθανίου) φαίνεται εἰς σχῆμα 5.

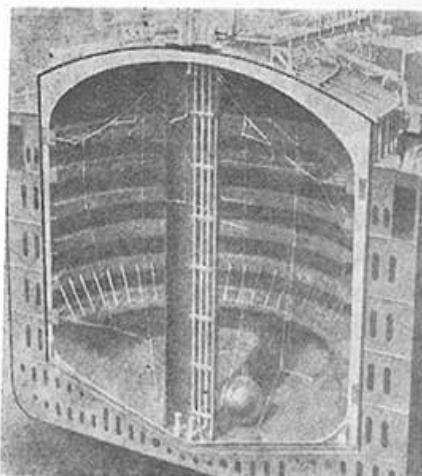


Σχῆμα 5

Απλοῦν διάγραμμα ἐγκαταστάσεως ἐπανυγροποιήσεως.

11. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣ ΣΕΩΣ

Ἐντὸς ἐκάστης δεξαμενῆς καὶ εἰς εἰδικὸν συνήθως φρεάτιον, ὑπάρχει μία ἡλεκτροκίνητος καταδυομένη ἀντλία (Σχῆμα 6), τῆς ὅποιας ὁ ἡλεκτροκινητήρ κατὰ κανόνα εύρισκεται ἐπὶ τοῦ καταστρώματος. 'Ο ἡλεκτρι-



Σχῆμα 6

Ἐσωτερικὴ διάταξης δεξαμενῆς τοῦ «ΙΟΓΛΙΟΣ ΒΕΡΝ».

κός ἔξαρτισμὸς καὶ τὰ σχετικὰ ἔξαρτήματα τῶν ἀντλιῶν καὶ τῶν σωληνώσεων αὐτῶν εἶναι ἔξαρτετικῶν ἀσφαλῆ καὶ κατεσκευασμένα ἵνα ἀντέχουν εἰς τὰς χαμηλὰς θερμοκρασίας τοῦ φορτίου. Μία νέα ἐπινόησις εἶναι ὁ χωρισμός ἐκάστης δεξαμενῆς εἰς δύο ἡμίσης διὰ διαμήκους φρακτῆς. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, προβλέπονται ἀνά μία ἀντλία δι' ἐκαστοῦ μησοῦ, μὲ διάταξιν ὅμως τοιαύτην, ὥστε νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ φορτοεκφόρτωσις καὶ τῶν δύο τημάτων διὰ τῆς μιᾶς ἀντλίας, μέσω εἰδικῆς σωληνώσεως, διερχομένης διὰ τῆς φρακτῆς.

Κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ φορτίου, ὁ ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν κενὸς χῶρος, συνδέεται μετὰ τῶν ἐγκαταστάσεων ἡράς, μέσῳ εἰδικῆς σωληνώσεως ἀτμῶν, ὥστε νὰ ἀποφευχθῇ ὁ κίνδυνος δημιουργίας κενοῦ ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν. 'Ἐπὶ πλέον, αἱ ἀντλίαι φορτίου σταματοῦνται αὐτομάτως, δοάκις ἥ πιέσις ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν πίπτει κάτω ἐνὸς προκαθορισμένου ὄριου. 'Ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπάρχουν συνήθως δύο συμπιεστά φορτίου. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς φορτώσεως, τὸ φορτίον φεκάζεται μέσῳ εἰδικῶν προφυσῶν εἰς τὸ ἄνω τμῆμα ἐκάστης δεξαμενῆς, κατὰ τρόπον ἀποκλίνοντα τὴν δημιουργίαν τάσεων, δὲλλὰ καὶ ὑπόβοηθούντα τὸν δημιουργούμενούς ἀτμούς νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς τὴν ἡράν, μέσῳ τῶν ἀνταέρων συμπιεστῶν. 'Αναλόγως τοῦ ἀκολουθουμένου συστήματος τοῦ φορτίου, ὑπάρχουν ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν, θερμαντικὰ σώματα διὰ τὴν προθέρμανσιν τοῦ φορτίου καὶ εἰδικὴ σωληνώσεως φεκασμοῦ ἀδρανοῦς ἀερίου, συνήθως ἀζώτου, διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν δεξαμενῶν ἐκ τυχὸν ἐκρηκτικῶν μιγμάτων, πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς φο-

CALLIOPE CONDOPOULOS

LAS PALMAS - TENERIFE

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

Ο ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΑΠΟ ΤΟΥ 1945 ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΑΝΑΡΙΟΥΣ ΝΗΣΟΥΣ
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "CALCONE"

ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: EXPLANADA TOMAS QUEVEDO EDIFICIA ESTE - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

τώσεως. Ή φόρτωσις δύναται νά διενεργηθῇ κατόπιν προφύξεως ή δύνει προφύξεως. Έαν έχῃ προηγημένη προφύξη, ό χρόνος φορτώσεως μειούνται αίσθητώς.

12. ΠΡΩΤΕΙΣ

Διάξ εξαμενόπλοια μεταφορᾶς ύγροποιημένων φορτίων, μεγάλης χωρητικότητος, τοποθετούνται συνήθως άτμοστροβίλοι, με λέβητας τῶν όποιων οι καυστήρες (Dual Fuel) δύνανται νά καύσουν καὶ πετρέλαιον καὶ δέριον ἐκ τοῦ φορτίου (Σχῆμα 6). Η ἀναλογία πετρελαίου - ἀερίου καθορίζεται ἐκ τῆς ἔκαστοτε τιμῆς τοῦ πετρελαίου καὶ τοῦ φορτίου κατά τὴν ἡμερομηνίαν παραδόσεως του.

Εἰς μικροτέρας χωρητικότητος δεξαμενόπλοια, τοποθετούνται ἀργόστροφοι ή μέσου ἀριθμού στροφῶν, μηχαναὶ ἑσωτερικῆς καύσεως ἐν συνδυασμῷ μὲν ἀεριοστροβίλους, ἔχοντας δυνατότητα ἐνολακτικῆς καύσεως πετρελαίου η ἀερίου ἐκ τοῦ φορτίου.

13. ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Πρὸς ἔξασφάλισιν διατηρήσεως ὑψηλῶν ἐπιπέδων ἀσφαλείας, πρὸς προστασίαν τοῦ πλοίου, τοῦ πληρώματος καὶ τοῦ περιβάλλοντος, προβλέπονται εἰδικὰ πρόσθετα μέτρα ἀσφαλείας.

Η πίεσις καὶ θερμοκρασία τοῦ φορτίου, οὐ καὶ ή θερμοκρασία τοῦ σκάφους, παρακολουθοῦνται συνεχῶς δι' αὐτομάτων ἐνδείξεων, προερχομένων ἐξ ὄργάνων τοποθετημένων ἐντὸς τῶν ἐπικινδύνων χώρων τοῦ πλοίου. Ή κατασκευή τῶν σωληνώσεων φορτίου καὶ ἐπανυγροποιήσεως εἰναι ἔξαιρετικῶς ἰσχυρᾶς ἀντοχῆς, πρὸς ἀποφυγὴν διστροφῆς φορτίου. Διὰ τὴν πρόληψιν πυρκαϊᾶς η ἐκρήξεως, ἐπιδιώκεται η ἀποφυγὴ συγκεντρώσεως ἐκρηκτικῶν μιγμάτων ἐντὸς η ἐκτὸς τῶν χώρων φορτίου. Οἱ χώροι τοῦ πλοίου, κατατάσσονται εἰς ἀσφαλεῖς καὶ μὴ ἀσφαλεῖς. Εἰς τοὺς δευ-

τέρους τοιούτους, ἀπαντα τὰ μηχανῆματα καὶ ἔξαρτήματα εἰναι εἰδικῆς κατασκευῆς, λαμβανομένης ίδιαιτέρας μερίμνης διὰ τὰ ἡλεκτρικά τοιαῦτα, τὰ ὅποια χαρακτηρίζονται ως ούσιαστικῶς ἀσφαλῆ. Ατμοὶ ἐλευθερούμενοι μέσφ τῶν ἀνακούφιστικῶν δολβίδων, δόηγούνται πρὸς καύσιν, ἐπανυγροποίησιν η ἐλευθερούνται εἰς τὴν ἀτμόσφαιραν μέσω εἰδικοῦ πρωράσιου ίστου.

Οι μεταξὺ δεξαμενῶν καὶ σκάφους ἐλεύθεροι χῶροι, παραμένουν πάροντε εἰς ἀδρανῆ κατάστασιν, διὰ τῆς πληρώσεως τῶν δι' ἀδρανοῦς ἀερίου. Ἐπὶ πλέον εἰς δόλους τοὺς ἐπικινδύνους, μὴ ἀσφαλεῖς, χώρους τοῦ πλοίου, ἔγκαθισταται σύστημα αὐτομάτου ἀναγγελίας συγκεντρώσεως ἀερίου. Τὰ πυροσβεστικά, τέλος, μέσα τοῦ πλοίου συμπληρούνται καταλλήλως.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Τὸ μέλλον τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν ύγροποιημένων ἀερίων, διαγράφεται λίαν αἰσιόδοξον.

Ἡ αἰσιοδοξία αὕτη δικαιολογεῖται πλήρως, ἐκ τῆς διαφόρου κατανομῆς τῶν περιοχῶν παραγωγῆς φυσικοῦ ἀερίου καὶ τῶν βιομηχανικῶν τοιούτων, τῆς συνεχοῦς προσπάθειας ἀνευρέσεως ἐνολακτικῶν καυσίμων καὶ τῆς συνεχῶς αὐξανομένης προσπάθειας πρὸς περιορισμὸν τῆς ρυπάνσεως τοῦ περιβάλλοντος.

Καίτοι τὰ φυσικὰ ἀερία θεωροῦνται εἰστεῖ νέον καύσιμον, δοθέντος ὅτι η ἐπὶ ὡραγανωμένων βάσεων ἐκμετάλλευσις, μεταφορὰ καὶ χρησιμοποίησις τῶν ἥρχιστα σχετικῶν προσφάτως, ἐν τούτοις, εἰς τινας τομεῖς, ἔχουν ἥδη ἐπιβληθῆ πλήρως, εἰς ἑτέρους δὲ ἔχουν σημειώσει ἀλματῶδη, πέραν πάστης προβλέψεως, πρόσδον. Λεπτομερεῖας περὶ τῆς παγκοσμίου καταναλώσεως δύναται τις νὰ ἔδη εἰς τὸ δρέπον «Αἱ μεταφοραὶ

ὑγραερίων», δημοσιευθὲν εἰς τὴν σελίδα 30 τοῦ τεύχους 15.3.72 τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Ἀνάλογος προβλέπεται καὶ η ἔξέλιξις τῶν δεξαμενοπλοίων μεταφορᾶς ὑγροποιημένων ἀερίων, παρὰ τὴν παρατηρηθείσαν κάμψιν λόγῳ τῆς ἀνευρέσεως σημαντικῶν κοιτασμάτων φυσικῶν ἀερίων εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν. Τὸ έτος 1975 προβλέπεται νὰ ὑπάρχῃ στόλος 30 περίπου μεγάλων δεξαμενοπλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος 2 ἑκατομπίων κυβ. μέτρων.

Τὰ προμηνύθεντα δεξαμενόπλοια ἔνεκανίσαν μίαν νέαν ἐποχὴν εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς, τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν καὶ τὴν χρησιμοποίησαν νέων πηγῶν ἐνέργειας, η ὅποια ἀναιρισθέλως θέλει συμβάλλει ἀποτελεσματικῶς εἰς τὴν πρόσδον τοῦ ἀνθρώπου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- J. B. DAVIES "The Carriage of Liquefied Petroleum and Natural Gases" Lloyd's Register of Shipping, Technical Reprint No. 20.
- BURGOYNE J. H. "Accidental Ignition and Explosions in Gases in Ships" Trans I. Mar. E. Vol 77, 1965.
- International Oil Tanker and Terminal Safety Guide S.G.
- Tanker Safety Guide I.C.S.
- M. Z. NAVAZ "The Carriage by Sea of Hazardous Cargoes Requiring Environmental Control" Trans. I. Mar. E. Vol 83, 1971.
- ΚΑΛΥΒΑ Ν. Τὸ σύντημα ἀδρανοῦς ἀερίου («Ν. Χρονικός 15.4.1972»).
- Marine Engineering Log 'Απρίλιον 1971.
- Modern Refrigeration and Air Conditioning 'Ιανουάριος 1969.
- S. and SR Shipbuilding and Shipping Record 'Ιανουάριος - 'Απρίλιος 1971.
- Motor Ship. Διάφορα τεύχη.
- Marine Engineer Review. Διάφορα τεύχη.
- Marine Engineer and Naval Architect. Διάφορα τεύχη.
- Κανονισμοὶ Νηρογωμόνων :
 - Lloyd's Register of Shipping.
 - Det Norske Veritas.
 - Bureau Veritas.
- Πολιτική Ήχος (τεύχος 'Ιουνίου 1971).
- Ναυτικά Χρονικά (τεύχος 15.3.72).

ΕΚΤΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ



Τὸ ισχυρότερον (3500 HP) καὶ πλέον σύγχρονον (κατασκευῆς Σεπτεμβρίου 1970) ναυαγοσωστικὸν / ρυμουνὸν κὸν «ΑΣΤΕΡΙ» σταθμεύον εἰς τὰ Ἑλληνικὰ χωρικὰ ὅδατα.

ΑΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Ναυαγιατιρέσεις – Ρυμουλκήσεις
35/39 'Ακτὴ Μιαούλη – ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
TELAD : "LIMINSHIP" – PIRAEUS
TELEX : 212250 LGM GR

Τηλέφωνα γραφείων:
4520.132, 4520.084, 4520.128

Κατὰ τὰς μὴ ἔργασμον δραστικές:
8946.107, 8028.592, 998.371,
& 4513.890

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ :

LUCAS MATSAS (LONDON) LTD.,

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

TELEX : 884723

TELAD : "LUMATSHIP" – LONDON

TELEPH : 283 - 2799 & 283 - 1755

ANTIMETΩΠΙΖΟΥΝ ΑΙ Η.Π.Α.

Φάσμα μεγάλου έλλειμματος πετρελαίου

• ΘΑ ΑΠΑΙΤΗΘΟΥΝ ΕΚΑΤΟΝΤΑΔΕΣ ΤΑΝΚΕΡΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΤΟΥ ΕΙΣΑΧΩΣΟΜΕΝΟΥ.

Όπως τών διοικητικών θεμάτων άρχισαν τάξης τόν "Σάντευ Τάιμς" τού Λονδίνου κ. κ. Ρίτσαρτσον ανέπτυξεν εἰς ειδικόν πρόσφατον άρθρον του, τὸ καίριον πρόβλημα τὸ δόπον αντιμετωπίζουν ήδη καὶ θά έχουν νὰ αντιμετωπίσουν υπὸ σοβαρότεραν ἔτι μορφήν τὸ μέλλον αἱ "Ηνωμέναι Πολιτεῖαι, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν εἰς αὐτὰς ἀναγκαιώντων πετρελαίων καὶ λοιπῶν μορφῶν πηγῶν ἐνεργείας.

Ἐνδικτικῶν τῆς κρατούσης παρούσης καταστάσεων πραγμάτων εἶναι, ὅτι ὁ πρόεδρος Νίξον ἡναγκάσθη ὅπως αὐξήσῃ —δις ἐντὸς τῶν τελευταίων τεσσάρων μηνῶν— τὰς ἐπιπρεπομένας ποσότητας εἰσαγωγῆς ἀργάν πετρελαίων εἰς τὰς "Ηνωμέναι Πολιτεῖαις τῆς πλευρᾶς" Ἀτλαντικοῦ, λόγῳ ἀνεπαρκείας τῆς ἐγχωρίου παραγωγῆς. Ἡ ἀναδίωσις τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας δημιουργεῖ ἐνεργειακήν κρίσιν, ἀδιανόητον πρὸ ἐτῶν.

ΑΝΕΠΑΡΚΗ ΤΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ

Τὰ ἀποθέματα τόσον τῶν πετρελαίων ὅσον καὶ τῶν φυσικῶν καυσίμων ἀρείων ἀποδεικνύονται ἀνεπαρκέστατα. Ἐξ ἄλλου, τὸ πολὺ ὑμοιογένην πρόγραμμα πυρηνικῆς ἐνεργείας ἔσχε λίαν δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις ἐκ τῶν αὐξανομένων δαπανῶν του, τῶν κινδύνων ἀσφαλείας καὶ τῶν περὶ τὸ περιβάλλον καθυστέρησεν.

Ἐτι πλέον —εἰς ἐποχὴν καθ' ἥν ή ἐκφότωτις σύντομο περιόδο τάκεος χωρητικότητος τῆς κατηγορίας τῶν 200.000 τόνων καὶ δύο εἰς πολλούς καὶ διαφόρους λιμένας τῆς Μεγάλης Βρετανίας, τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ισπανίας ἀποτελεῖ κοινωνίαν— σύνειται ύφιστασαι λιμήν δύοδήποτε τῶν "Ηνωμένων Πολιτειῶν, ἵκανός νὰ δεχθῇ τοιούτον σύντομο τάκεο! Τούτο διφέρεται εἰς τὸ διτὶ αἱ "Ηνωμέναι Πολιτεῖαι ὑπῆρχαν, ἐκ παραδόσεως σχεδὸν αὐτάκεις εἰς πετρέλαια. Αἱ "Ηνωμέναι Πολιτεῖαι κρησιμοποιούν περισσότερα πετρέλαια ἀπὸ δ.τ. αἱ χώραι τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης δημιούρων, ἐνῷ ἡ παραγωγὴ τῆς πετρελαίων εἶναι υπερδιπλασία οιασδήποτε ἀλλης χώρας τοῦ Κόσμου.

Ἡδη διαμφορούται προσπικὴ δεκατλασιασμοῦ τῶν εἰσαγωγῶν ἐκ τῆς Μέσης Ἀνατολῆς καὶ οἱ ἀμερικανικοὶ κύκλοι τῶν πετρελαίων τρέφουν ἀνησυχίας σχετικάς μὲ τὰ τάκεος, τοὺς λιμένας, τὴν πολιτικὴν ἀσφάλειαν τῶν πηγῶν καὶ τὰς τιμὰς πετρελαίων. Καὶ οὕτωι αἱ νέαι πηγαὶ τῆς Ἀλάσκας δὲν ὑπόσχονται παρὸ διάχεστον τῆς σοβαρότητος τοῦ προβλήματος ἐπὶ 2-3 ἔτη.

Κατὰ τὸ ἔτος 1970 αἱ "Ηνωμέναι Πολιτεῖαι δινήλωσαν καύσιμα πάσης φύσεως ισοδύναμα ποδὸς 1.600 ἑκατομ., τόνους πετρελαίων. Ἐξ αὐτῶν τὰ 78% ήσαν πετρέλαια καὶ φυσικά καύσιμα ἀρεία.

Οι κύκλοι τῶν πετρελαίων πιστεύουν ὅτι μέχρι τοῦ 1980 —μὲ ἐπῆσιν ρυθμὸν αὐξήσεως τῆς καταναλώσεως κατὰ 4,3%— αἱ εἰς καύσιμα ἀνάγκαι καὶ ἀνέλθουν εἰς 2.500 ἑκατομ., τόνους. Καὶ οὕτω τίθεται τὸ μέγα πρόβλημα τοῦ πόθεν θὰ ὑπάρξουν αἱ απαιτούμεναι πρόσθετοι πηγαί.

Ὄς πρὸς τὸν πυρηνικοὺς ἀντιδραστήρας, εἶναι χωρακτηριστικὸν ὅτι καὶ μέχρι τοῦ 1980 αἱ γαιάνθρακες θὰ ἔξακολουθήσουν νὰ προσφέρουν διπλασίαν ἐνέργειαν, ἐσυγκρίσει πρὸς αὐτούς. Μάλιστα δὲ εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ σημειωθῇ ἀργότερον ποιός τις διάσπασις τοῦ φράγματος ἀνεπαρκείας εἰκ τῶν

θυμὸς τῶν εἰς "Ηνωμέναις Πολιτεῖαις ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν φρεατίων πετρελαίων ἐμειώθη κατὰ 40%.

Ὄς ἀποτέλεσμα τῆς καταστάσεως ταύτης —καθ' ἥν οἱ πετρελαιοπαραγωγοὶ τοῦ Τέξας καὶ τῆς Λουιζιάνας οὐδόλως ἡδυνήθησαν ν' ἀνταποκριθοῦν εἰς τὴν ζήτησην τοῦ τρέχοντος ἔτους— ὁ Πρόεδρος Νίξον ἡναγκάσθη ὅπως αὐξήσῃ περαιτέρω κατὰ 15% τὰς δυναμικότητας (quintals) εἰσαγομένου ἀργοῦ πετρελαίου καὶ ὅλαιι ἐπίσης ἐγένοντο παραχωρήσεις. Ταῦτα πάντα ὑπὸ συνθήκας κατὰ τὰς ὅποιας αἱ "Ηνωμέναι Πολιτεῖαι προσταθοῦν ὅπως προστατεύουν τὰ ὑψηλότερου κόστους ἀμερικανικὰ πετρέλαια απὸ τὰ εὐθυμότερα εἰσαγόμενα τοιαῦτα.

Κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς τῆς Σέλλ, ἡ παραγωγὴ πετρελαίων ἐκ τῶν κυρίων πηγῶν τῶν "Ηνωμένων Πολιτειῶν θ' ἀνέλθῃ ἐπὸς διετίας εἰς 550.000.000 τόνους ἐπησίως καὶ μετὰ ταῦτα θ' ἀρχίσῃ νὰ μειούται βραδέως.

Ἐκ τῶν νέων πηγῶν πετρελαίων τῆς Νόρθ Σλόπ τῆς Ἀλάσκας, ἀναμένεται —μετὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ σχετικοῦ πετρελαιαγωγοῦ— ἀπόδοσις οὐχὶ μεγαλύτερα τῶν 100 ἑκατομ., τόνων ἐπησίως.

ΑΙ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑΙ ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ

Συνεπώς παραμένει τὸ φάσμα τοῦ μεγάλου ὑλείμματος, τὸ δόπον πρέπει νὰ καλύψουν αἱ "Ηνωμέναι Πολιτεῖαι δι' εἰσαγωγῶν.

Σήμερον πραγματοποιοῦνται εἰσαγωγαὶ ἀργοῦ πετρελαίου εἰς μικράς μὲν ποσότητας ἐκ τοῦ Καναδᾶ καὶ κατ' ὅλας τῆς τάξεως τῶν 40 ἑκατομ., τόνων ἐπησίως ἀπὸ ὑπεράπλανικάς πηγάς καὶ τῶν 100 ἑκατομ., τ. ἀπὸ τὴν Νότιον Ἀμερικήν (καὶ κυρίως ἀπὸ τὴν Βενεζούελαν, ὑπὸ τὴν μορφὴν διυλισμένου πετρελαίου χρησιμοποιούμενου πρὸς θέρμανσιν).

Μέχρι τοῦ 1980 ἡ Σέλλ προβλέπει ἐπησίας εἰσαγωγάς μέχρις 100 ἑκατομ., τόνων ἀπὸ τὸν Καναδᾶν, διπλασίας ποσότητας ἀπὸ τὴν Νότιον Ἀμερικήν, μέχρις 100 ἑκατομ., τόνων ἀπὸ τὴν Ἀφρικήν (καὶ κυρίως ἀπὸ τὴν Νιγηρίαν καὶ τὴν Λιβύην) καὶ δεκαπλασιασμένας ποσότητας ἀπὸ τὴν Μέσην Ἀνατολήν, τῆς τάξεως τῶν 170 ἑκατομ., τόνων ἐπησίως.

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ

Σ. Μ. Ρ Α Ν Η Πλωτάρχου Λ.Σ. ἐ.ἀ.

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

• Λειτουργοῦντα τμῆματα:

- 1) Πλήρη Φροντιστήρια Πλοιάρχων Α—Β—Γ
- 2) Πλήρη Φροντιστήρια Ραδιοτηλεγραφητῶν
- 3) Σχολὴ Ραντάρ Γυροπυξίδων
- 4) Τμῆμα φορτώσεως - Εύσταθείας

ΥΠΟΦΗΦΙΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΚΑΙ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΑΙ

• Διὰ τὴν ἐπιτυχίαν καὶ οἰκονομίαν σας, χρόνου καὶ χρήματος, ΣΥΝΔΥΑΣΑΤΕ:

- α) Τὰ φροντιστηριακά σας μαθήματα καὶ
- β) Τὴν παρακολούθησιν τῆς Σχολῆς Ραντάρ - Γυροπυξίδων Τὸ κύρος τοῦ ἐπιτελείου τῶν συνεργατῶν μας ἀξισθαίζει κατάρτισιν καὶ ἐπιτυχίαν.

Πληροφορία - 'Εγγραφαί:

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

Αι άνωτέρω ηγέη μένειν είσαγωγαι εις 'Ηνωμένας Πολιτείας θά διαταράξουν άναμφι-
βόλως και δή εις δέκυ σημείουν, τὴν διάρ-
θρωσιν τοῦ συστήματος τῶν τιμῶν ἐγχωρί-
ων πετρελαίων.

'Εκ παραλήπου, θὰ πρέπει νὰ γίνουν νέαι
ἐπενδύσεις χάριν ἀναπτύξεως τῶν συνθετι-
κῶν πετρελαίων τῆς Βορ. 'Αμερικῆς καὶ τῶν
ἔπι πισσειδών ἄμμων πετρελαίων τοῦ Κα-
ναδά.

Τὰ άνωτέρω θὰ ἀπαιτήσουν τὴν κατα-
σκευὴν νέων πετρελαιογάρων καὶ διυλιστη-
ρίων, ἐνῷ θὰ ἀπαιτηθούν καὶ ἑκατοντάδες
τάνκερς διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν εἰσαγόθσο-
μένων πετρελαίων, ἔτι δὲ πλέον καὶ ἡ πολυ-
δάπανος κατασκευὴ καταλλήλων λιμένων διὰ
τὴν ἑκόρτωσιν τῶν σύπερ τάνκερς.

ΙΑΠΩΝΙΚΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Διὰ τὴν ἑκάδασιν τοῦ Διαλού Ντελαου-
έρ καὶ μόνον προϋπολογίζεται δαπάνη ἐνὸς
δισεκατομμυρίου. δολ. διὰ δόσθιος μέχρι 50 ποδῶν
μόνον τὸ δόσθιον δισεκάλων ἐπαρκεῖ διὰ τὴν
διέλευσιν τάνκερς χωρητικότητος 100.000
τόνων. Διὰ τὴν περιοχὴν Χιούστον προτεί-
νεται· ἔτι δὲ πλέον οἰκονομική λύσις—ἡ κα-
τασκευὴ παρακτίων νησίδων ἑκόρτωσεων.

Αἱ ὡς πρὸς τὸ θέμα ἔξειρέσεων πετρε-
λαίων ὑπὸ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν προ-
πτικαὶ καθίστανται ἔτι ζοφερώτεραι καθ' ὅ-
σον ἀφορᾶ τὸν τομέα τῆς Μέσης 'Ανατολῆς,
ὧς ἔκ τοῦ ἡ γραστικοῦ συναγ-
γωνισμοῦ τὸν δόσθιον δέκατον ν' ἀν-
τιμετωπίσουν ἔκει καὶ ἐκ μέρους τῆς 'Ια-
πωνίας.

Προφανεῖς, συνεπῶς, καθίστανται καὶ οἱ
ηγέη μένοντοι κίνδυνοι ἔκ τῶν ἑκδιασμῶν τῶν πο-
λιτικῶν καὶ λοιπῶν πιέσεων —ὧς ὑψηλοτέ-
ρων τιμῶν— τὰς δόσιας θὰ δύνανται νὰ ἐπι-
βάλλουν αἱ χώραι τῆς Μέσης 'Ανατολῆς. Τὰ
πλεονεκτήματα ἔχουν πλέον οἱ πωληταὶ τῶν
πετρελαίων!

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΦΥΣΙΚΩΝ ΑΕΡΙΩΝ

Παρὰ τὴν δασικὴν σημασίαν τῆς καλύψε-
ως τῶν εἰς καύσιμα μελλοντικῶν ἀναγκῶν
τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν κυρίως διὰ πετρε-
λαίων καὶ δή διὰ τοῦ προβλεπομένου ἐντὸς
τῆς προσεχούς 10ετίας δεκαπλασιασμοῦ τῶν
ἐκ τῆς Μέσης 'Ανατολῆς εἰσαγωγῶν ἀργοῦ
πετρελαίου, καρίσια καθίσταται ἡ σημασία
τῆς καλύψεως σημαντικοῦ μέρους τῶν πρέσ-
μένων ἀναγκῶν τοῦ μελλοντοῦ διὰ τῆς χρη-
σιμοποιήσεως καυσίμων φυσικῶν δέριων. Τοῦ-
το συνεπάγεται τὴν ἔξασφάλισιν καὶ ἀναλό-
γου τονάζ οὐραεριοφόρων σκαφῶν, τὰ δόσια
εἶναι Ιδιαιτέρως πολυδάπτωνα ὡς πρὸς τὴν
ναυπήγησιν τῶν.

Τὸ 'Εθνικὸν Συμβούλιον Πετρελαίου, τὸ
ὅποιον συγκροτεῖται ἀπὸ τοὺς ἀμερικανικοὺς
κύκλους τῶν πετρελαίων καὶ χρησιμεύει ὡς
συμβούλευτικὸν σῶμα διὰ τὸν 'Υπουργὸν 'Ε-
σωτερικῶν, ἔχει προβλέψει δῆτα διὰ φυσι-
κά ἀέρια δῆτησις θὰ αὐξηθῇ ἀπὸ περίπου
23.000 ἑκατομμ., κυβ. πόδας ὡς ἡ σημερινὴ
τοιούτη εἰς σχεδόν 40.000 ἑκατομμ., κυβ. πό-
δας μέχρι τοῦ 1985, ἐνῷ αἱ προσφερόμεναι
ποσότητες θὰ ἔχουν μειωθεῖσαι εἰς 21.500
ἑκατομμ., κυβ. πόδας. 'Εμφανής, συνεπῶς, κα-
θίσταται ἡ ἀνάγκη ἔξευρέσεως καὶ κατα-
σκευῆς ἀναλόγου τονάζ οὐραεριοφόρων διὰ
τὴν εἰσαγωγὴν τῶν ἀναγκαιούντων δέριων
ἐκ τῶν ὑπερποντίων πηγῶν.

Ἡ 'Επιτροπὴ 'Αμερικανικῶν Ναυπηγήσε-
ων, ἡτὶς ἐδημοργήθη διὰ τοῦ περὶ 'Εμπο-
ρικῆς Ναυτιλίας Νόμου τοῦ 1970, δῆπας
μελετήσῃ τὸ δόλον πρόδηλημα ναυπηγήσεων
τῶν ἀπαιτουμένων ἐμπορικῶν σκαφῶν διὰ
τὰς μελλοντικὰς ἀνάγκας τῶν 'Ηνωμένων Πο-
λιτειῶν καὶ δῆπας ἀναφέρῃ σχετικῶς εἰς τὸν
πρόδεσμον Νίζον, ὑπέδεξεν εἰς τὸν 'Αμερικα-
νὸν Πρόδεσμον, δῆτα διὰ πετρελαίων 10ετίας τούλαχιστον 100 οὐρα-
εριοφόρα σκάφη (LNG) χωρητικότητος ἔκα-
στον 125.000 κυβικῶν μέτρων. Τούτο δὲν

σημαίνει δῆτα ὅλα αὐτὰ θὰ πρέπει νὰ είναι
καὶ ἀμερικανικῆς κατασκευῆς ἢ πλοιοκτησί-
ας ἢ ἐκμεταλλεύσεως καὶ ἐπανδρώσεως. Θὰ
είναι καὶ ἔνα, Πάντως, δύμας, οἱ κύκλοι τῆς
Οὐάσιγκτον ἀντρούχων διὰ τὸν βαθμὸν ἐ-
ξαρτήσεως ἀπὸ ξένης πλοιοκτησίας ὑγραε-
ριοφόρα σκάφη —ώς καὶ διὰ σύμπερ τάν-
κερς— καὶ διὰ τούτο μελετούν τὴν ἐπί-
λυσιν τοῦ προβλήματος καλύψεως σημαντι-
κοῦ μέρους τῶν ἀμερικανικῶν φορτίων καυσί-
μων δι' ἀμερικανικοῦ τονάζ.

ΑΝΑΓΚΗ ΣΟΥΠΕΡ ΤΑΝΚΕΡΣ

"Υπενθυμίζεται σχετικῶς πρόσφατος δῆ-
λλωσις τοῦ Ἑλληνικῆς καταγωγῆς 'Αμερικανοῦ
'Υπουργοῦ 'Εμπορίου κ. Πήτερ Γ. Πήτερσον
—καθ' ὅμιλίαν του εἰς τὴν εἰς Οὐάσιγκτον
'Εθνικὴν Λέσχην Τύπου— κατὰ τὴν δῆπαν
μέχρι τοῦ 1985 αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι θὰ
πρέπει νὰ εἰσάγουν ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ μεταξὺ
τοῦ τρίτου καὶ τοῦ ἡμίσεος τῶν ἡμεροτίων
εἰς καύσιμα ἀναγκαῖων ποσοτήτων. Κατὰ
τοὺς ὑπολογισμοὺς τῆς «Μαριτάζιου 'Αντημι-
στρέσιου», αἱ ἀπὸ τοῦ 1985 ἀμερικανικαὶ καὶ
μόνον ἀνάγκαιες εἰς πετρέλαια, θὰ ἀπαιτήσουν
στόλιον τάνκερς ἵστον πρὸς τὸν παρόντα παγ-
κόσμιον στόλον τάνκερς τῆς συνολικῆς χω-
ρητικότητος τῶν 160.000.000 τόνων d.w.
Ο σημερινὸς ἀμερικανικὸς στόλος τάνκερς
ἀνέρχεται εἰς μόλις 7.500.000 τόνων d.w.,
ηὗτοι περίπου τὰ 5% μόνον τοῦ παγκοσμίου
τοιούτου.

Προφανῆς, συνεπῶς, ἡ διὰ τοὺς 'Αμερι-
κανοὺς ἀνάγκη ναυπηγήσεως συγχρόνων σού-
περ τάνκερς (VLCC) τῶν 250.000 τόν. d.w.,
ἐντὸς τοῦ πλαστού καὶ τοῦ λεγομένου Ναυ-
πηγικοῦ Προγράμματος Νίζον καὶ ἡ δι' ὅλων
μέσων ἐνίσχυσις τῆς ὑπάρχειας ἀμερικα-
νικῶν τάνκερς, ὡς διὰ φορολογικῶν ἀποδα-
γών, διὰ νόμου καταχωρήσεως τῆς ὑποχρεώ-
σεως μεταφορᾶς ποσοστού ἀμερικανικῶν ὑ-
γρῶν φορτίων δι' ἀμερικανικῶν πλοίων, κ.ἄ.



TELEX NO. 6-6129 S.A.

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

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

DURBAN

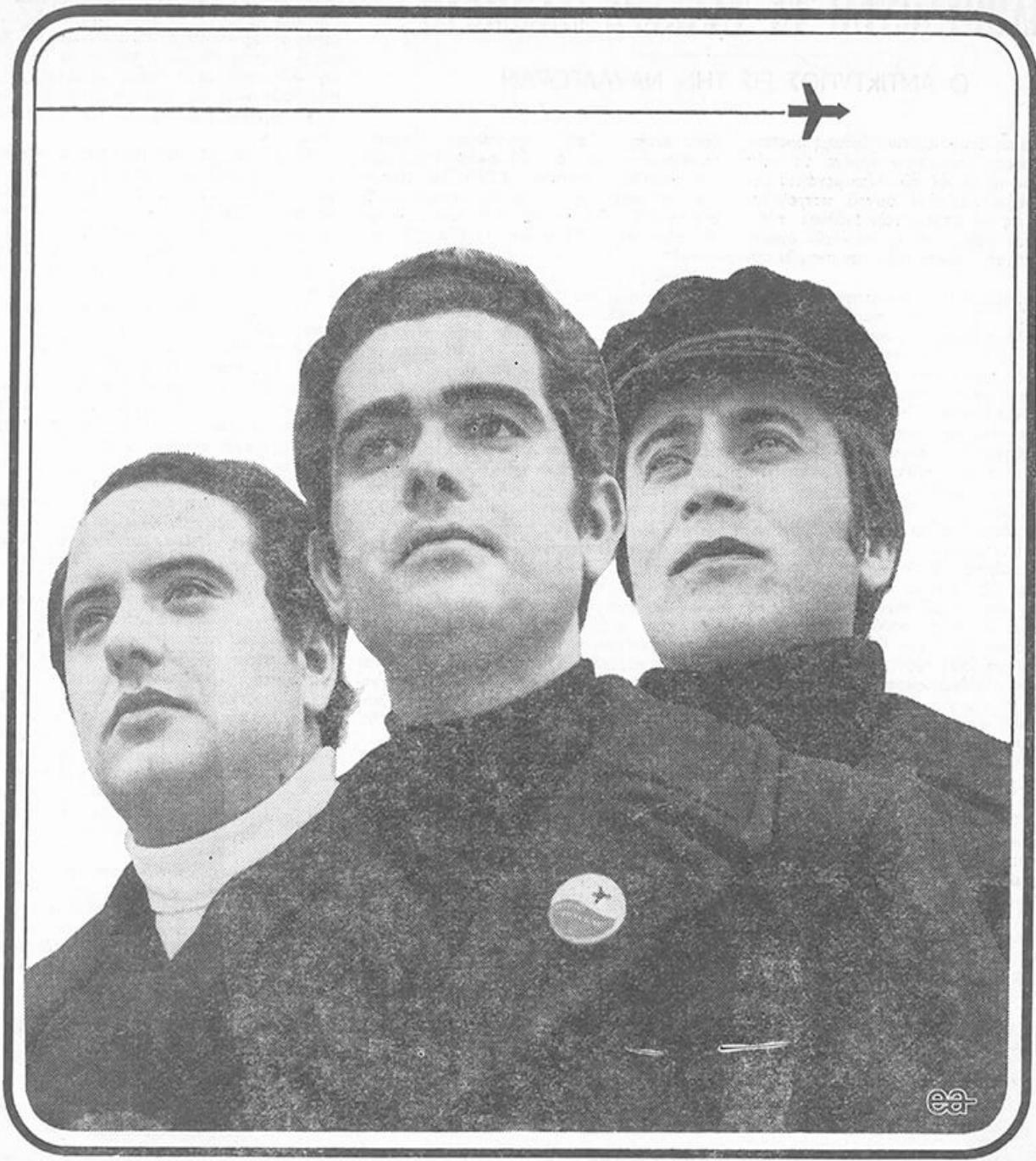
WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO
THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW

BONDED WAREHOUSE PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE

CABLE ADDRESS: "HERMES"
POSTAL ADDRESS: BOX 475
DURBAN - R.S.A.

TELEPHONES: 23.002 - 65.181 - 28.690
(882.321 - 21.841
(319.611 - 316.155

SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS



Έσεις πήτε μας μόνο σέ ποιό λιμάνι δέλετε νά πᾶνε τά πληρώματά σας.

ΓΙΑ ΤΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΘΑ ΦΡΟΝΤΙΣΟΥΜΕ ΕΜΕΙΣ.

Γιατί είμαστε ειδικευμένοι στίς μετακινήσεις τών ναυτικών πληρωμάτων. Τόσο ειδικευμένοι πού δέν δέλουμε άπο σάς παρά νά μάς πήτε μόνο τόν προορισμό. Γιά τά ύπόλοιπα δά φροντίσουμε έμεις. Θά φτάσουν δηλαδή έκει πού δέλετε, χωρίς κανένα πρόβλημα. Απόδειξη ή κονκάρδα στό πέτρο τού ναυτικού πού τόν ξεχωρίζει άπο τούς άλλους

ταξιδιώτες γιά νά τόν φροντίζουμε ίδιατερα, και ή έτικέτα στό είσιτηρίο του. Στήν έτικέτα αύτή περιλαμβάνονται όλες οι πληροφορίες πού βοηθούν τούς ειδικευμένους μας υπαλλήλους νά καθοδηγούν και νά έξυπνευτούν τούς ναυτικούς δχι μόνο κατά τήν άναχωρίση τους, άλλα και σέ όλους τούς ένδιάμεσους σταδιμούς. Έτσι, τά πληρώματα τά ιατρικά έμβολια και όλες

φτάνουν στόν προορισμό τους τήν ώρα πού πρέπει. Γιά κάθε πρόβλημά σας σχετικό μέ τή μετακίνηση τών ναυτικών πληρωμάτων, συμβουλευθήτε τόν πράκτορά σας πτή SWISSAIR. Θά έχετε άμεσως ύπεύθυνες πληροφορίες σχετικά μέ τίς τιμές, τίς έκπτωσεις, τά ναυτικά φυλλάδια, τά διαβατήρια, τίς δεωρήσεις,

τίς άπαραιτητες διατυπώσεις. Φροντίζοντας γιά τά ύπόλοιπα φροντίζουμε γιά όλα. SWISSAIR
Όθωνος 4, Πλατ. Συντάγματος,
Αθηναί, — Τηλ. 32 35 811/19



ΠΛΗΘΥΝΟΝΤΑΙ ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ ΜΑΜΜΟΥΘ

Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΝ

Τελευταίως δημοσιεύθηκε στην Βρετανικού γραφείου ναυλώσεων παρέχει στοιχεία σχετικά με τόπο τον οποίο τών λίγων μεγάλων μεγέθους δεξαμενοπλοίων αργού πετρελαίου (VLCC), ως και στατιστικήν άναλυσιν τινών τών σπουδαιοτέρων παραγόντων τών άναφερομένων είς την ναυλαγοράν τών σκαφών αύτων.

Ούτω αἱ παραδόσεις νεοναυπηγήτων τοιούτων σκαφών κατά τό 1971, παρέμειναν είς τὴν αὐτήν ὑψηλήν στάθμην, τὴν σημειώθησαν κατά τό 1970, μὲ τὴν πλειονότητα ἐξ αὐτῶν χρονικών ναυλώσεων κατά τὴν περίοδον καθ' ἣν τὰ ἐπίπεδα τῆς ναυλαγοράς εύρισκοντο εἰς σημαντικών ὑψηλότερα ἐπίπεδα τῶν σημερινῶν. Τὰ δλίγα τινά τῶν ἐναπομένων σκαφών, ἀπίνα ἐτέθησαν ἐν ἔνεργεια χωρὶς νὰ ἔχουν προεξησφαλισμένην ναύλωσιν ἡγακάθησαν νὰ ἀποδεχθοῦν χαμηλοὺς ναύλους κατά ταξίδιον, καθ' ὃν τοῦτο ἀπετέλει τὴν μόνην δι' αὐτῶν διέξοδον, ἥτις θὰ ἀπεσόδει τὸν κίνδυνον παραπλισμοῦ τῶν.

Οἱ πίνακες παραγγελῶν παρουσίασαν αὐξησιν κατά 18,3% κατά τό 1971 ἀδιαφόρως πρὸς τὰς κακὰς προβλέψεις τὰς σχετικάς ἐπὶ τῆς καταστάσεως προσφορᾶς - ζητήσεως διάτα ἐπερχόμενα 3—4 ἔτη. Πρόγαμπτι, κατά τό 1971 παρουσιάσθη τάσις ναυπηγήσεων ὅλοντεν καὶ μεγαλυτέρων σκαφών ὡς τοῦτο καταφαίνεται ἐκ τοῦ γεγονότος διτὶ ἐνῷ αἱ πραγματοποιήσασι παραγγελίαι κατά τὸ παρελθόν ἥσαν τῆς τάξεως τῶν 240.000—280.000 τόνων d.w., ἐφθασαν αὗται εἰς σκάφη 310.000 τόνων d.w.. Ἡ τοιαύτη τάσις αὐξήσεως τοῦ μεγέθους τῶν σκαφών ὑπῆρξε καταφανεστέρα ἐπὶ τῶν τοποθετηθεῖσῶν παραγγελιῶν ὑπὸ τῶν ἀταριῶν πετρελαίου. Τό 1971 ἐσημείωσε τὴν παράδοσιν τοῦ μεγαλυτέρου δεξαμενοπλοίου τοῦ κόσμου μεταφορικῆς ικανότητος 372.698 τόνων d.w.. Διαρκούντος τοῦ 1971 ὁ στόλος τῶν λίγων μεγάλων μεγέθους δεξαμενοπλοίων αργού πετρελαίου ηὔξηθη κατά 73 σκάφη 17.066,691 τόνων d.w.. παρουσιάσας αὐξησιν ἐν παραβολῇ πρὸς τό 1970 κατά 65,8%. Διαρκούντης τῆς περι-

όδου αὐτῆς αἱ διεθνῶς μεγαλύτεραι ἀταριῶν πετρελαίου παρέλαβον 13 σκάφη συνολικῆς μεταφορικῆς ικανότητος 3.070.710 τόνων d.w., αἱ ἀνεξάρτητοι ἀταριῶν πετρελαίου 9 σκάφη 2.225.857 τόνων d.w., καὶ οἱ ίδιαι πλοιοκτήται 51 σκάφη, 11.770.052 τόνων d.w.

Κατά τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1971, δι στόλος λίγων μεγάλου μεγέθους δεξαμενοπλοίων αργού πετρελαίου, ἀπετελείτο ἐκ 223 μονάδων συνολικῆς μεταφορικῆς ικανότητος 50.056.709 τόνων d.w.. ἐνῷ τὸ ὑπὸ παραγγελίων τονᾶς ἀνήρχετο εἰς 342 σκάφη 87.843.026 τόνων d.w.. Αἱ προαναφερθεῖσαι παραγγελίαι ἀπαρτίζονται ἀπὸ 89 σκάφη ναυπηγούμενα. Σιά λογαριασμὸν τῶν κυριωτέρων διεθνῶν ἀταριῶν πετρελαίου, μεταφορικῆς ικανότητος 32.581.550 τόνων d.w., 8 σκάφη διά λογαριασμὸν ἀνεξάρτητων ἀταριῶν πετρελαίου μεταφορικῆς ικανότητος 7.049.000 τόνων d.w. καὶ 225 σκαφῶν διά λογαριασμὸν ίδιωτῶν πλοιοκτητῶν μεταφορικῆς ικανότητος 57.212.476 τόνων d.w.

Τῶρα εἰς ποσοστὰ ἐπὶ τὸ στόλου τῶν λίγων μεγάλων δεξαμενοπλοίων αργού πετρελαίου αἱ μεγάλαι διεθνεῖς ἀταριῶν πετρελαίου κατέχουν τὰ 29,3%, αἱ ἀνεξάρτητοι ἀταριῶν πετρελαίου τὰ 7,5% καὶ οἱ ίδιαι πλοιοκτήται τὰ 63,2%. Ἐπὶ τῶν παραγγελιῶν αἱ τοιαῦται ποσοστοί αἱ ἀναλογίαι παρουσιάζονται ἀντιστοίχως εἰς 26,8%, 8,0% καὶ 65,2%.

Τὰ δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου 200.000—219.999 τόνων d.w. ἐξακολουθοῦν νὰ εἶναι τὰ μᾶλλον οἰκεῖα σκάφη, ἀντιπροσωπεύμενα εἰς τὸν ὑφιστάμενον στόλο δι' 107 μονάδων 22.668.796 τόνων d.w., μεταφορικῆς ικανότητος. Μεταξὺ τῶν ὑπὸ παραγγελίων τοιούτων σκαφῶν τὸ μᾶλλον οἰκεῖον μεγέθος εἴναι τὸ τῆς διμόδος μεταφορικῆς ικανότητος 260.000—279.999 τόνων d.w.. Ἐκ προσωπούμενον ἀπὸ 92 σκάφη συνολικῆς μεταφορικῆς ικανότητος 24.476.720 τόνων d.w.

Οἱ ἀριθμὸι τῶν ὑπὸ παραγγελίων μονάδων

τῶν τῶν 300.000 τ. d.w. ηὔξηθη κατὰ τὸ 1971 ἀπὸ 10—35 σκάφη. Ὁ μεγαλύτερος ἀριθμὸς τῶν ὑπὸ παραγγελίων λίγων μεγάλων δεξαμενοπλοίων ὑπὸ μιᾶς τῶν μεγάλων διεθνῶν ἀταριῶν πετρελαίου ἀποδίδεται εἰς τὴν Σέλην, ἥτις ἐλέγχει 94 σκάφη συνολικῆς μεταφορικῆς ικανότητος 22.785.311 τόνων d.w., ἀκολουθούμενην ὑπὸ τῆς Ἔσσος, ἥτις ἐλέγχει 62 σκάφη 15.472.678 τόνων d.w.

Ο μεγαλύτερος ἀριθμὸς ἐλεγχομένων λίγων μεγάλων δεξαμενοπλοίων ὑπὸ μιᾶς τῶν μεγάλων διεθνῶν ἀταριῶν πετρελαίου ἀποδίδεται εἰς τὴν Σέλην, ἥτις ἐλέγχει 94 σκάφη συνολικῆς μεταφορικῆς ικανότητος 22.785.311 τόνων d.w., ἀκολουθούμενην ὑπὸ τῆς Ἔσσος, ἥτις ἐλέγχει 62 σκάφη 15.472.678 τόνων d.w.

Ἡ κλίμαξ τριετῶν ναυλώσεων ὑπετιμήθη ἀπὸ w. 95 (τιμὴ Ιανουαρίου 1971) εἰς w. 68 κατὰ τὸ Ιούνιον τοῦ αὐτοῦ ἔτους.

Ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὸ 1970, τὸ 1971 υπῆρξε τελείως διαφόρου φύσεως, παρουσιάσαν χαμηλοτέραν ἔχητσιν σκαφῶν ἐκ τῶν περιλαμβανομένων εἰς τὰ λίγων μεγάλης χωρητικότητος αργού πετρελαίου τόσον διά μακρᾶς δύσης καὶ δρασείας διαρκείας ναυλώσεις ἀμέσου ἐνάρξεως ἢ μελλοντικῆς τοιαύτης.

Ἡδη ἡ ζήτησις διὰ σύντομον παράδοσιν εἶναι τόσου χαλαρά, ὥστε νὰ ἀποκλείεται ἡ πρόβλεψις ὑψηλοτέρων ναύλων ἢ καὶ οἰασθῆποτε μικρᾶς ἀνατιμῆσεως. Τὸ τρέχον ἔτος εἶναι τὸ πρώτον, ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ Σουέζ, καθ' ὃ ὁ ἀριθμὸς σκαφῶν διαθείμων καὶ ἀναντικατέστησαν τὰ μεγάλα ταξίδια, γεγονός ὅπερ θὰ παρουσιάσῃ ἐπὶ πλέον κορεσμὸν τοῦ δῆδη ὑφισταμένου πληθωρικοῦ τονᾶς τοῦ προσφερομένου εἰς τὴν ἄγοράν. Τούτο θὰ ἔη οὐσιαστική συνέπειαν ἐπὶ τῶν τιμῶν τῶν ναύλων τῶν διαθεσίμων σκαφῶν οἵτινες θὰ ἐπικρατήσουν κατὰ τὰ ἐπερχόμενα ἐν ἡ δύο ἔτη καὶ πιθανῶς, ὡς ἐκ τῆς τοιαύτης διαθεσιμότητος, θὰ δημιουργήσουν διαχερείας διά τὰ μικρότερα σκάφη, ἀπίνα διατίθενται εἰς τὴν ἄγοράν.

Ἐν καταλήξει, δύναται τις, νὰ προΐδῃ ὅτι μόνον τὰ μεγάλα σκάφη θὰ ἀσκοῦν αὔξοντα καὶ κύριον ρόλον εἰς τὰς μεταφορᾶς αργού πετρελαίου ἀνά τὸν κόσμον, ὡς ἐκ τῆς ικανότητος αὐτῶν νὰ δέχονται χαμηλοτέρους ναύλους οἰουδήποτε ἐτέρου γνωστοῦ μέσου μεταφορᾶς.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΓΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

T.S.S. ΑΠΟΛΛΩΝ

'Απὸ 15 Ιουνίου καθημερινῶς ὥραν 8.15 π.μ.
διὰ ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ. 'Επιστροφὴ ΠΕΙΡΑΙΑ ὥρα 20.30.

Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ

"Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ ὥραν 13.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ,
ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΣΑΜΟΝ, ΠΑΤΜΟΝ. 'Επιστροφὴ ΠΕΙΡΑΙΑ ΔΕΥΤΕΡΑ 05.30.

'Απὸ 12 Ιουνίου καθημερινῶς ἐκτὸς ΣΑΒΒΑΤΟΥ καὶ ΚΥΡΙΑΚΗΣ ὥραν 11.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ. 'Επιστροφὴ ΠΕΙΡΑΙΑ τὴν ἐπομένην πρωινὴν 05.30.

ΤΕΛΟΥΝ ΗΔΗ ΕΙΣ ΤΟ ΣΤΑΔΙΟΝ ΤΗΣ ΕΚΤΥΠΩΣΕΩΣ

Εἰς τὴν ἑλληνικὴν οἵ κανονισμοὶ τοῦ ABC

ΘΑ ΑΥΞΗΘΗ ΚΑΙ Ο ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΩΝ ΔΙΑ
ΤΗΝ ΚΑΛΥΤΕΡΑΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ κ. R. ΓΙΑΓΚ ΕΝΩΠΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝ. ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Ο πρόεδρος τοῦ Αμερικανικού Νηογνώμονος κ. Rόμπερτ Γιάγκ, δύμιλων κατά τὴν συνδρίσισιν τῆς Ελληνικῆς Τεχνικῆς Επιτροπῆς τοῦ ABC τὴν 7ην Ιουνίου καὶ ἀπευθύνομενος πρὸς τὸν πρόεδρον αὐτῆς καθηγητὴν κ. Στρατήν Λαυρέαδην καὶ τοὺς λοιποὺς παρισταμένους "Ελληνας πλοιοκτήτας, μέλη τῆς Επιτροπῆς, εἶπε τὰ ἔχει:

«Εἶναι τὸ δεύτερον κατὰ σειρὰν ἔτος, κατὰ τὸ οὗτον ἔχω τὴν εὐχαριστίσιν καὶ τὸ προνόμιον νὰ παρίσταμαι εἰς τὴν συνέλευσιν τῆς Επιτροπῆς αὐτῆς. Εγνώρισα πολλοὺς πλοιοκτήτας καὶ ὅλους παράγοντας σήμερον ἔδω, ἔχω δὲ τὴν ἐντύπωσιν ὅτι ἐπανέρχομαι καὶ πάλιν εἰς οἰκεῖον περιβάλλον.

Μολονότι τὸ ταξίδιον ἔκ Νέας Υόρκης εἰς Αθήνας είναι μακρύ, μοῦ ἐφόνη πολὺ μικρὸν λόγῳ τῶν κοινῶν ἐνδιαφερόντων μεταξὺ Αμερικανικού Νηογνώμονος καὶ ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς κοινότητος.

Ίσως τὸ πλέον διακριτικὸν χαρακτηριστικὸν τῶν ἑλληνικῶν πλοίων εἶναι —τοῦτο δὲ δὲν συμβαίνει μὲ τὰ πλοῖα ὄλων ἐφοπλιστῶν— ὅτι δὲν κινοῦνται ως ἀνήκοντα εἰς ἑταιρικὰ συγκροτήματα, ὅλ' εἰς ἓντος λόρων, ὅστις γνωρίζει τὰ σκάφη του καὶ ἀποκομίζει σμεσον κέρδος ἐξ αὐτῶν. Δὲν ὅμιλῶ, δεβαίως, κατὰ τρόπουν περιφρονητικὸν διὰ τὸν θεσμὸν τῆς ἑταιρίας. Εἶναι αὖται ἀναγκαῖαι κατὰ τὴν κρατούσαν νομοθεσίαν. Θέλω δὲν καὶ, ὡς τὸ γνωρίζομεν, εἶναι κάτι τὸ ἀπρόσωπον καὶ κατὰ τὴν γνώμην μου, τελοῦν ὑπὸ κάποιον μειονέκτημα, ἐν συγκρίσει μὲ τὴν διαχείρισιν ἐνὸς πλοίου ἐπὶ τῷ βάσει τῶν καλυτέρων ναυτικῶν παραδόσεων. "Ολοι ἐπίσης γνωρίζομεν καλῶς, ὅτι ὠρισμένοι ἑλληνόκτητοι στόλοι καταλέγονται μεταξὺ τῶν μεγαλύτερων τοῦ κόσμου, οὐτως δὲ ἡ διαφορὰ δὲν φέμεται εἰς τὸ μέγεθος, ὅλ' εἰς τὴν νοοτροπίαν. Ή νοοτροπία, πράγματι, τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν ἐμφοποιήθη κατὰ τὰν διάρκειαν γενεῶν καὶ ἔτη τῶν δυσχερεῶν δι' ἐπιβίωσιν εἰς τὴν πολύπλοκον θαλασσίαν ἐπιχείρησιν. 'Αλλ' ή θάλασσα, ἀν καὶ πλήρης ιδιορρυθμῶν καὶ κινδύνων, εἶναι, πράγματι, μία εύρυτάτη ὁδὸς ἐπὶ τῆς

ὅποιας τὰ ἀγαθά μεταφέρονται ἐκ τῆς μιᾶς χώρας εἰς τὴν ὅλην ἐπ' ὀφελεῖσ καὶ τῶν δύο. Καὶ οὐδὲν εἶναι περισσότερον βασικὸν διὰ τὴν ὑγιὰ οικονομίαν τοῦ κόσμου ἀπὸ τὴν ἐνθάρρυνσι τῆς αὐξήσεως τοῦ ἐμπορίου μετοξύ τῶν ἔθνων.

Γνωρίζω ὅτι δοκιμάζομεν τὴν πικρὰν, ἐμπειρίαν τῆς σοδαράς πτώσεως τῶν ναυλῶν



Ο κ. R. Γιάγκ.

κατὰ τὴν παροῦσαν στιγμήν. "Ολοι γνωρίζομεν διτὶς ἡ θαλασσία ἐπιχείρησις παρουσιάζει πρόσδοσις ἀνθήσεως καὶ ἐκπτώσεως. Τὸ ἐρώτημα εἶναι πότε ἡ ἀνάκαμψις θὰ ἐπέλθῃ. 'Ο Αμερικανικὸς Νηογνώμων εἶναι λίαν ὑπερήφανος διὰ τὰς στενὰς σχέσεις, τὰς δοπίας διατηρεῖ μὲ τὴν θαυμασίαν αὐτὴν χώραν. Αἱ στεναὶ αὐταὶ σχέσεις βασίζονται εἰς

τὰς ὑπηρεσίας τὰς δοπίας παρέχει δηλαδή πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας διὰ τῆς καταπάτεσσιν τῶν σκαφῶν των. 'Ο Αμερικανικὸς Νηογνώμων παρέχει βοήθειαν εἰς τὰς κατασκευάς. Εἶναι τὸ εύκολότερον πράγμα εἰς τὸν κόσμον νὰ εἴπῃ ἔνας ἐπιθεωρητής «δοχι» δοσάκις προκύπτουν δυσχέρειαι ἢ ἀκόμη καὶ δοσάκις ἔξαντληθοῦν τὰ ὄρια. 'Ημεῖς δίδομεν σταθερῶς δόηγιας εἰς τὸ προσωπικόν μας εἰπὲ τῇ βάσει τῆς σκέψεως τοῦ τί δυναμεῖται νὰ πράξωμεν διὰ νὰ δοηθήσωμεν.

Μετ' εὐχαριστήσεως λέγω ὅτι εἰς τὸν Πειραιάδιον διαθέτουμε συνολικῶς ἐνέα ἐπιθεωρητάς, οἱ οὗτοι καλύπτουν εύρυτάτην περιοχήν. Εἶναι ἐντυπωσιακὴ ἡ παρατηρηθείσα κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν ἀνάπτυξις εἰς τὴν Ἑλλάδα τῆς ναυπηγικῆς καὶ τῆς ἐπισκευαστικῆς βιομηχανίας καὶ ἐπιθυμῶ νὰ σᾶς διασεβαίσωσιν ὅτι εἰς τὰς προσέσεις μας εἰναι νὴ αὐξήσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιθεωρητῶν, καθ' ὃ μέτρον τούτο εἶναι ἀναγκαῖον προκειμένου νὰ διατηρήσωμεν τὸ ὑψηλὸν ἐπίπεδον τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν.

Η συνεργασία μας μὲ τοὺς "Ελληνας πλοιοκτήτας" είναι εύρυτάτη, διότι οὗτοι διατηροῦν 15 ἑκατομμύρια τόνων γκρός υπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν, ἐλέγχουν δὲ τονάς 35 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός. Τὰ ἑλληνόκτητα σκάφη ἀποτελοῦν ὑπολογίσιμον δύναμιν εἰς τὴν διεθνῆ κοινωνίαν καὶ ἐσημείωσαν ἐπίζηλον ρεκόρ διὰ τὴν ποιότητα τῆς διαχειρίσεως των.

Εἶμαι εύτυχής διὰ τὴν ἐπιβράβευσιν ἐκ μέρους τοῦ Αμερικανικού Νηογνώμονος διὰ τοῦ μεταλλίου ἑξαπέτελων πράξεων, δοθέντος πέντε μόνιον φοράς κατὰ τὰ τελευταῖα 44 ἔτη, τοῦ πλοιάρχου κ. Ευαγγέλου Νίρου τοῦ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν σκάφους «Χίαν Στάρα» διὰ τὸν ἑξαπετελικὸν ἡρωισμὸν κατὰ τὴν διάσωσιν τοῦ πληρωμάτος τοῦ «Μπάτζερ Σταΐτ» εἰς τὸν Βόρειον Ειρηνικὸν τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1969, ὅπαν εἰς τὸ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν σκάφος, μὲ φορίον βορμῶν, ἐσημειώθη ἔκρηξις. Εἶναι νὴ πρώτη φορά καθ' ἣν τὸ μετάλλιον τούτο δὲν ἐπεδόθη εἰς ἀμερικανικὸν σκάφος.

Ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους οἱ κανονισμοὶ μας ἔτι τῶν ναυπηγήσεων καὶ καταπάτεσσιν σκαφῶν θὰ κυλοφορήσουν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν. "Ηδη εύρισκονται εἰς τὸ στάδιον τῆς ἐκπτώσεως εἰς Αθήνας, τούτο δὲ πιστεύομεν διτὶς ἐνισχύσῃ τὰς σχέσεις μεταξὺ τοῦ Αμερικανικού Νηογνώμονος καὶ τῶν "Ελλήνων πλοιοκτητῶν.

Αἰκολούθως ἀνεκοινώθησαν πρὸς τὰ μέλη τῆς Επιτροπῆς τεχνικὰ θέματα ως καὶ τροποποιήσεις τοῦ Κανονισμοῦ, ήκουσθησαν δὲ ἐπ' αὐτοῦ ἀπόφεις καὶ ἐδόθησαν αἱ δέουσαι ἀπαντήσεις εἰς τὰ ὑποδιληθέντα ἐρωτήματα. Πρόσδρος τῆς ἔδω ἐπιτροπῆς τοῦ Νηογνώμονος ἐπανειχέλεγη ὁ καθηγητὴς κ. Στρατῆς Λαυρέαδης.

Telegrams : NIKAS

Telephones : Offices 5253
5254Residences : Director - 4456
Manager - 741803

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

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

N. Kassimatis, Ltd.

SHIPPING AGENTS - SHIPCHANDLERS - COLD STORAGE CHAMBERS
EXPORTERS - IMPORTERS

Bankers :

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

LOURENCO MARQUES

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΜΑΡΚΕΣ

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

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

ΤΟ "ΛΟΥΔΣ ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ" ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ

ΔΕΙΠΝΟΝ ΠΡΟΣ ΤΙΜΗΝ ΤΟΥ k. GROWER

"Η Ενωσις των Ελλήνων Εφοπλιστών παρέθεσε τό εσπέρας της 5ης Ιουνίου εις τον Βασιλικόν Ομίλον δειπνον πρός τιμήν του έπισκεφθέντος την χώραν μας προεδρού και γεν. διευθυντού του Αγγλικού Νηογγώμονος, κ. Grower. Εις την πρόσ αὐτὸν προσφόντσιν τού καθηγητού κ. Στρατή Ανδρέαδη και πρόεδρον της Ελληνικής Τεχνικής Επιτροπής τού Lloyd's Register ἀπῆντησεν ο κ. Grower διὰ τῶν κάτωθι:

'Εξοχώτατε κ. Πρέσβυ, κ.κ. Υπουργοί,

Κύριε Πρόεδρε,

Κύριοι,

Είναι εύχαριστησί μου μεγάλη νά παρευρίσκωμαι εις τὸ γεῦμα τούτο, τῆς Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, και ἀκόμη διότι διότι ο πρόεδρος τῆς Ενώσεως, καθηγητής κ. Στρατής Ανδρέαδης, είναι πρόεδρος τῆς Ελληνικής Επιτροπής τού Λόδους Ρέτζιστερ ὅφειται και ἔνας πολύτιμος φίλος.

Η σπουδαστής τῆς Ενώσεως καταδεικνύεται ἀπό τάς ἔξεχούσας προσωπικότητας τού ἑλληνικού έφοπλιστικού κόσμου, αἵτινες διαδοχικῶς προηδρευσαν ἀπό της, ἀπό τού ἑτού 1916, ιδρύσεως της. Εμπειρίκος, λυκιαρδόποιος, Γουλανδρῆς είναι μόνον δλίγα ὄνόματα, ὄνόματα γνωστά εἰς δλούς τούς μὲ τὴν Ελληνικήν Ναυτιλίαν συνδεμένους.

Δὲν θὰ ἡτο δυνατὸν νά ἔχῃ ἄλλος τις περισσότερα προσόντα διὰ νά είναι διό πρόεδρος σας, ἀπό τὸν καθηγητήν κ. Στρατήν Ανδρέαδην —δοτὶς ἀπό τού ἑτού 1960 κατέχει τὴν θέσιν αὐτήν— και δοτὶς πολυτίμους υπηρεσίας προσέφερε και προσέφερε εἰς τὴν Ελληνικήν Ναυτιλίαν, ἀντιπροσωπεύων τὴν τρίτην γενεάν πλοιοκτήτων τῆς οἰκογενείας του.

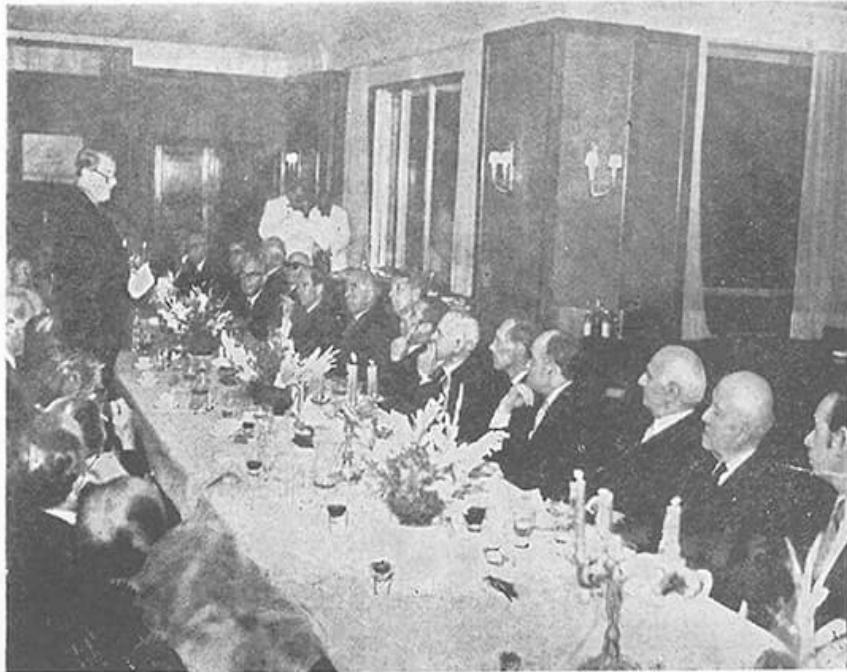
Τὰ ἐνδιαφέροντά του ἔκτείνονται και πέραν τῆς Ναυτιλίας, βεβαίως, ἡ ἐπιστήμη, αἱ τραπεζικαὶ ἔργασίαι, ἡ διομηχανικὴ ἀνάπτυξις και αἱ τέχναι διεῖλουστ πολλὰ εἰς αὐτόν. Ο Νηογγώμων Λόδους Ρέτζιστερ ὅφειται στην εἶχει μακρὸν και φίλικὸν δεσμὸν μετά τῆς Ελλάδος, χρονολογούμενον ἀπό τού ἑτού 1886 διό ἐξηῆθη παρὰ τού ἐν Κων-

σταντινουπόλει ἐπιθεωρητού τού Νηογγώμονος νά ἔπεκτείνη τὴν δραστηριότητά του και εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Ελλάδος. Τὸ ἑτού 1888 διό ἐν Ελλάδι ἔργασίαι ηὔξηθη ἀρκετά, ὡςτε νά καταστῇ ἀπαραίτητος ὁ διορισμὸς ἐπιθεωρητού εἰς Πειραιά διὰ μερικὴν ἀπασχόλη-

γασίας τάς παρεχομένας εἰς τὸν ναυτικὸν και διομηχανικὸν τομέα, διατηρεῖ πολυτίμους και στενάς σχέσεις μετά τού Υπουργείου Ναυτιλίας, Επικοινωνῶν και Μεταφορῶν. Δικαίως διλάμεθα νά πιστεύωμεν, διό παρέχομεν δοήθειαν τινά εἰς τὴν Κυβέρνησιν σας, και ἔκτιμόμεν πολὺ τὴν ύψισταμένην συνεργασίαν.

Παρέστημεν σήμερον τὸ ἀπόγευμα εἰς τὴν ἐπίσημην ἐναρξίν τῆς ἐκθέσεως «Ποσειδώνια», τὴν τρίτην κατὰ σειρὰν ἡ ὅποια λαμβάνει χώραν εἰς τὰς Αθήνας, ἡτις ἐκθεσίς κατέλαβεν σημαντικὴν θέσιν εἰς τὸ ήμερολόγιον τῶν μεγάλων ναυτικῶν ἐκθέτεων.

Η σπουδαίοτης τῆς ἐκθέσεως «Ποσειδώνια» καταδεικνύεται ἐκ τού μεγάλου ἀριθμού



Ο κ. Γκρόθερ ὁμιλῶν πρὸς τοὺς έφοπλιστάς

σιν, εἴκοσι δὲ ἔτη δραδύτερον διάδοχος του διωρίσθη διὰ πλήρη ἀπασχόλησιν.

Σήμερον τὸ γραφεῖον μας, τὸ ὅποιον εὐρίσκεται πάντοτε εἰς Πειραιά, τελεῖ ὑπὸ τὴν ίκανην διεύθυνσιν τού κ. E. Μπάστλεο, προϊσταμένου ἐπιθεωρητού διὰ τὴν Ελλάδα, δὲ ἀριθμὸς τῶν μονίμων ἀπασχολουμένων ἐπιθεωρητῶν ηὔξηθη τώρα εἰς δάσκαλα.

Ο Νηογγώμων, προσθέτως πρὸς τὰς ἐρ-

τῶν ἐκθέτων διαφόρων χωρῶν, οἱ δοποὶ συμμετέχουν εἰς αὐτήν. Καθίσταται ἡ ἐκθεσίς, ἐπίσης, τόπος πολυτίμου συναντήσεως πλοιοκτηγῶν, κατασκευαστῶν πλοίων και ἀσφαλιστῶν, οἵτινες δράτονται τῆς εὐκαιρίας δι' εἰλικρινῆ συζήτησιν τῶν προβλημάτων, τὰ δοποὶ τούς ἀπασχολοῦν καθημερινῶς.

Τὸ Ναυτικὸν Συνέδριον, τὸ δοποῖον θὰ λάβη χώραν αὐτήν τὴν ἐδδομάδα, ἐν συνδυα-

COMPTOIR MARITIME

GEORGE BESI
SHIPPING AGENCY LIMITED
ISTANBUL - IZMIR

AGENTS AT ALL OTHER TURKISH PORTS

SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE STRAITS

ISTANBUL

KARAK'ΟΥ, HOVAGIMYAN HAN

P. O. B. 545

TELEGRAMS: RAMMOC

TELEPHONE: 45 41 05

TELEX: RAMMOC 378

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΕΖΗΣ ΛΤΔ

Ε Δ Ρ Α Ι

ΙΣΤΑΜΠΟΥΛ - ΣΜΥΡΝΗ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΤΟΥΡΚΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑ ΤΑΣ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ

IZMIR

ATAT'URK CADDESI 176

P. O. B. 226

TELEGRAMS: RAMMOC

TELEPHONES: (35734

(36455

TELEX: 149

ΤΑΧΥΡΡΥΘΜΟΣ ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΙΣ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

Σταθερώς τὴν ἀνιούσαν τὸ Νεώριον Σύρου**● ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΗΝ ΑΝΟΔΟΝ ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΕΙ Ο ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΥΣ**

Σταθερώς τὴν ἀνιούσαν ἀκολουθεῖ ὁ δείκτης δραστηριότητος τοῦ Νεωρίου Σύρου, ἐν συναρτήσει πρὸς τὴν ἐπέκτασιν τοῦ ἔξοπλισμοῦ καὶ τῶν ἐγκαταστάσεων. Τοῦτο ἀνεκοινώθη κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐκθέσεως τῶν «Ποσειδώνιων» ὑπὲ τοῦ διευθύνοντος συμβούλου τῶν Ναυπηγείων κ. Κυρ. Φιλιππέακος, κατὰ τὴν διάρκειαν συνεντεύξεως Τύπου. Χαρακτηριστικῶς ὀνειρέθη, ὅτι ἐπίκειται συντόμως ἡ ἐπέκτασις τοῦ τομέως τῶν ἐπισκευῶν μὲ τὴν ἐγκαταστάσιν καὶ λειτουργίαν εἰς τὴν Σύρον τῆς νέας ἐκ Γερμανίας παραλόφθείσης πλωτῆς δεξαμενῆς, δυναμένης νάρχηπρετήσῃ σκάφη μέχρι 70.000 τόννων d.w.

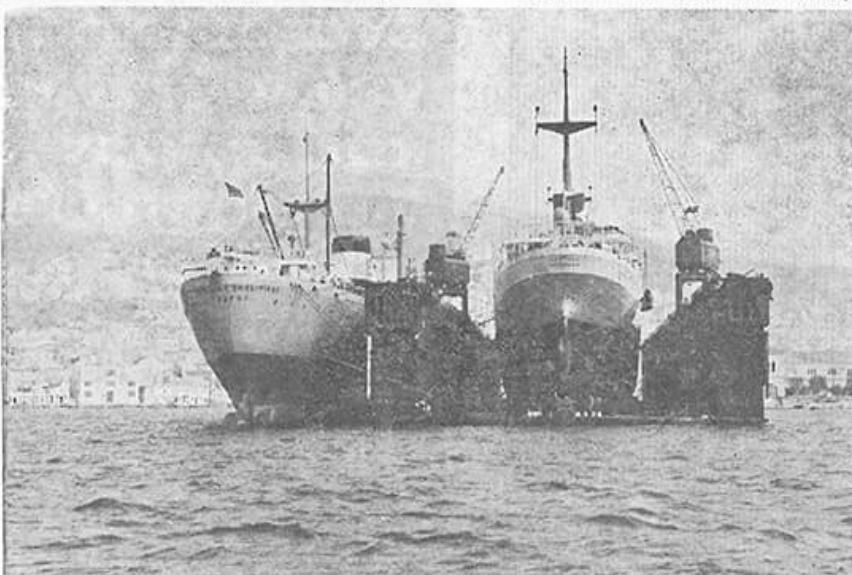
«Ἡ ἄνοδος τοῦ δείκτου τῶν ἐπισκευῶν τοῦ Νεωρίου καταδεικνύεται ἐκ τῶν κάτωθι ἀριθμῶν: 'Ἐνῷ τὸ τετράμηνον Σεπτεμβρίου

τὰ 1.000 ἄτομα, μεταξὺ τῶν ὅποίων 150 τεχνικοὶ καὶ διοικητικοὶ ὑπάλληλοι— τοῦ Νεωρίου ὑπὲ τὴν καθοδηγησιν τοῦ ἐπιστημονικοῦ ἐπιτελείου οὐτοῦ.

“Ἄλλαι πληροφορίαι, τὰς ὅποίας παρέσχεν ὁ κ. Φιλιππέακος, περὶ τοῦ ναυπηγείου καὶ τῶν προοπτικῶν τούτου, ήσαν αἱ ἔχης:

● Αἱ ἐγκαταστάσεις τοῦ Νεωρίου, μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν ἔργων ἐπεκτάσεως καὶ ὑποδομῆς θὰ καταλαμβάνουν ἐπιφάνειαν 120.000 τετρ. μέτρων, τὸ δὲ μῆκος τῶν κρηπιδωμάτων καὶ προβλήτων θὰ ἀνέρχεται εἰς 1.550 μέτρα.

● Τὸ Νεώριον ἐλθὸν εἰς συμφωνίαν μὲ τὸν βρεταννικὸν οίκον «Λόκγουντ Τόρνεϋ ἐντ Καρλάϊλ», ὀνδαλιμάνει τὴν ἐπισκευὴν ἐμβόλων ὥστι μόνον διὰ πλοία ἄτινα καταφεύ-



Πλοῖα ἐπισκευαζόμενα εἰς τὸ Νεώριον.

- Δεκεμβρίου 1969 ἐπεσκευάσθησαν 18 σκάφη, τὸ 1970 ὁ ὀρθιμὸς τῶν ἐπισκευασθέντων ἀνῆλθεν εἰς 126 καὶ τὸ 1971 εἰς 145. Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ἀναμένεται νὰ σημειωθῇ ἐντυπωσιακὸν ρεκόρ, δεδομένου ὅτι μόνον κατὰ τὸ πρώτον τετράμηνον τοῦ 1972 ἐπεσκευάσθησαν 61 ἐν συνόλῳ σκάφη.

Σημειωτέον ὅτι τὸ Νεώριον προθαίνεται εἰς πάσης φύσεως ἐπισκευὰς καὶ μετασκευὰς πλοίων, μηχανουργικάς καὶ ἐλασματουργικάς ἐργασίας, ἐπισκευάς λεβήτων κλπ. Ἡ ἀριότης τῶν ἐργασιῶν καὶ ὁ προκαθοριζόμενος χρόνος ἀποπερατώσεως καταδεικνύουν τὸ ὑψηλὸν τεχνολογικὸν ἐπίπεδον τοῦ ἐργατοτεχνικοῦ δυναμικοῦ — ὅπερ ἔφθασε

γούν ἑκεῖ, ἀλλὰ καὶ διὰ πλοία κινούμενα εἰς ὀλόκληρην τὴν περιοχὴν τῆς Μεσογείου. Σημειωτέον ὅτι, μέχρι πρὸ τίνος τὰ πρὸς ἐπισκευὴν ἔμβολα ἀπεστέλλοντο εἰς ἀγγλικά ἐργαστάσια.

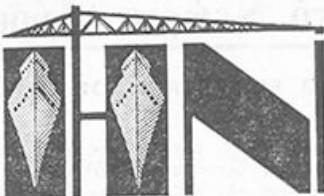
● Μετὰ τὴν ταχύρρυθμον ὀλοκλήρωσιν τῶν ἔργων ὑποδομῆς, ἐπεκτάσεως καὶ ἔξοπλισμοῦ, ὡς καὶ τὴν ἀποπεράτωσιν τῆς κατασκευῆς τῆς προγραμματισθείσης ναυπηγικῆς κλίνης, τὸ Νεώριον θὰ ἐπιδοθῇ εἰς ναυπηγήσεις σκαφῶν μέχρι 30.000 τόννων d.w. «Ἡδη ἀξιόλογος εἶναι ἡ ἐπίδοσις τοῦ ναυπηγείου εἰς νέας κατασκευὰς διὰ τὰς ἀνάγκας ὅμως τοῦ Νεωρίου, ὡς πλωτῶν γερανῶν, φορτηγίδων, ρυμουλκῶν κλπ.

COLOCOTRONIS LTD

SHIP BROKERS

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

Tanpy Building, Piraeus
17/19 Akti Miaouli,
Telephone : 471-523/527
Telex : 212367
Telegrams : Sifco, Piraeus



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

- ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ
- ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ
- ΜΕΤΑΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

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

ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΘΕΝΤΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΘΕΝΤΑ
ΚΑΤΑ ΤΟ 1971.

"**ΓΕΩΡΓΙΟΣ**" Έπιβατηγόν όχηματαγωγόν 3500 TDW

"**ΔΙΑΝΑ**" 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.

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΓΙΑΝΝΗ ΦΥΤΡΑ

ΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΔΙΑ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

Πρός τὴν λύσιν του βαίνει τὸ ἀκανθῶδες, ἀπὸ ἑτῶν, ἐκκρεμοῦν πρόδηλημα τῶν ναυπηγίων Περάματος. Διότι, πλέον, παρενέβη, τὸ πρώτην ὑπουργεῖον Συντονισμοῦ, τοῦ ὃποιού εἰδική ἐπιτροπὴ ἔκαθηγήτων τοῦ Πολυτεχνείου καὶ διακεκριμένων ἐπιστημόνων, ἡσχολήτη ἐπιστημένων μὲ τὸ θέμα καὶ προχθές ὑπέβαλε τὴν ἔκθεσίν της, τῆς ὁπίσας τὰ συμπεράσματα μελετῶντας ἡδη ὑπὸ τοῦ ὑφυπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Μιχ. Παπαδογιάννη, τοῦ προέδρου καὶ τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ τοῦ Ο.Α.Π. κ.κ. Γ. Μόραλη καὶ Θ. Πετροπόλου καὶ ὅλων ὀρμοδίων.

Τὰ ἐν λόγῳ συμπεράσματα, ἐπὶ τῶν ὅποιών, πᾶσα ἀπόφασις διὸ τὰ ναυπηγεῖα θὰ στηριχθῇ, ἐλάδομεν κατ' ἀποκλειστικότητα καὶ παραβέτομεν ἐν συνεχείᾳ.

Καὶ ιδού τί συμπεραίνει, συγκεκριμένως, ἡ ἐπιτροπῆ:

1. Η συνεχῶς αὐξανομένη κίνησις τοῦ λιμένος Πειραιώς δημιουργεῖ ἐπιτακτικὴν τὴν ἀνάγκην τοῦ προγραμματισμοῦ ἀναπτύξεως αὐτοῦ.
2. Βάσει τοῦ συνταχθέντος προγραμματικοῦ σχεδίου τοῦ Μείζονος λιμένος Πειραιώς ἡ περιοχὴ τοῦ ὄρμου Κερατσινίου — Περάματος θεωρεῖται κατάλληλος καὶ ἀναγκαῖος διὸ τὴν ὡς ἄνω ἀνάπτυξιν τοῦ λιμένος.
3. Διὰ τὴν λιμενοποίησιν τῆς ἀνωτέρω περιοχῆς παρίσταται ἀνάγκη μετεγκαταστάσεως τῶν παρὰ τὸ τέρμα Περάματος ὑπαρχόντων μικρῶν Ναυπηγείων. — Ναυπηγοῦντος οὐργείων.
4. Τὰ ἐν λόγῳ Ναυπηγεῖα εύρισκονται ἀπὸ ἀπόφεως ὄργανώσεως καὶ ἐγκαταστάσεων εἰς κατάστασιν μᾶλλον ὑποτυπώδη, πλήγη ἐλαχίστων ἔξαιρέσεων.

• Παρίσταται, θεοῦ, ἀνάγκη ὥπως κατὰ τὴν μετεγκατάστασιν αὐτῶν δημιουργοῦνται προϋποθέσεις διὸ τὴν ἀνάπτυξιν καὶ ἐπὶ συγχρόνων βάσεων ἀναδιοργάνωσιν καὶ λειτουργίαν των.

5. Διὰ τὴν μετεγκατάστασιν τῶν ὡς ἄνω Ναυπηγείων κρίνονται κατ' ἀρχὴν κατάλληλοι αἱ κάτωθι περιοχαί, καταλλήλως διαμορφούμεναι κατὰ τὰ προαναφερθέντα:

α. Ἡ βορεία πλευρὰ τῆς Χερσονήσου Κυνοσούρας, διὰ τὴν μετεγκατάστασιν κυρίως τῶν μεγαλύτερων μονάδων τῶν ἀσχολιμένων μὲ κατασκεύας νέων πλοίων ἡ μετασκευάς μεγάλης ἐκτάσεως.

β. Ἡ περιοχὴ τοῦ ὄρμου Ἀμπελακίων διὰ τὴν μετεγκατάστασιν τῶν μικρῶν Ναυπηγείων κατασκευῆς ξυλίνων σκαφῶν καὶ ἀνελκύσεως καὶ καθελκύσεως πλοίων.

• Περαιτέρω κρίνεται σκόπιμον ὥπως δοθῇ ἡ εὐχέρεια εἰς τὰς μεγαλυτέρας μονάδας, αἵτινες ἔχουν τὰς προϋποθέσεις ἀναπτύξεως των, εἰς ἀξιολόγους ἐπιχειρήσεις νὰ ἐγκατασταθοῦν καὶ εἰς ἐτέρους χώρους ἐντὸς καὶ ἐκτὸς τῆς περιοχῆς Ἀττικῆς, κα-

ταλλήλως χρηματοδοτούμεναι, ὑπὸ τὸν ὄρον ὅτι οἱ χώροι οὗτοι θὰ ἐντάσσονται εἰς ἐν γενικῷτερον χωροταξικὸν σχέδιον.

Ἡ διαδικασία τῆς μετεγκαταστάσεως τῶν ναυπηγείων Περάματος ἀπέτριχλησην εἰδικῶς τὴν Ἐπιτροπὴν, ἡ οποία ἐλάβεν ὑπὸ σχεδίου τὰς εἰδικάς, οἰκονομικάς συνθῆκας, αἰτίες διέπουν τὰς ἐν λόγῳ ἐπιχειρήσεις. Καὶ ὅρθως ἡ Ἐπιτροπὴ ἡσχολήθη μὲ τὴν μεθόδους ἡ οποία πρέπει νὰ ἀκολουθηθῇ, διὰ νὰ καταστῇ πραγματοποίησιμος ἡ μετεγκατάστασις.

· Ιδού, συγκεκριμένως, αἱ προτάσεις τῆς:

· Η μετεγκατάστασις τῶν Ναυπηγείων Περάματος εἰς τὰς ἀνωτέρω περιοχάς, θὰ ἀπαιτήσῃ δαπάνας, τόσον διὸ ἐργα ὑποδομῆς (κυρίως εἰς περιοχὴν Κυνοσούρας) σόσον καὶ διὸ ἐγκαταστάσεις καὶ ἐξοπλισμούς, διὸ καὶ διαβλέπει ἡ Ἐπιτροπὴ δύο κυρίων τρόπους πραγματοποίησές της:

1. Νὰ δοθῇ ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Π. εἰς ἔκαστον Ναυπηγείον ἡ εἰς ἀριθμὸν ἐκ τούτων συνενούμενων εἰς ἐταιρίαν, κατόπιν αἰτήσεώς των, ἀνάλογος ἐκτασίς ἐπὶ ἐνοικίῳ, διὰ μεγάλων χρονικὸν διάστημα (π.χ. 25ετίαν) ἡ κατὰ κυριότητα ἐπιτυχανομένης τῆς τελευταίας διὸ ἀνταλλαγῆς τῆς ἐν Περάματι ἐκτάσεως των μετά τοῦ Ο.Α.Π. καὶ καταβολῆς ἀναλόγως τῆς τυχὸν ἐπὶ πλέον διαφορᾶς.

Τοιουτόρπως, αἱ ἀνωτέρω ἐπιχειρήσεις θὰ δύνανται νὰ δανεισθῶσιν ὑπὸ τῆς Ε.Τ.Β.Α. ἡ ἄλλου φορέως διὰ νὰ δυνηθῶσι περαιτέρω νὰ διαμορφώσωσι τοὺς χώρους των, κατασκευάσωσι τὰ ἀπαραίτητα ἐργα ὑπο-

δομῆς καὶ ἀνωδομῆς καὶ προμηθευθῶσι τὸν κατάλληλον ἔξοπλισμὸν πρὸς ἐναρξίν τῶν ἐργασιῶν των.

Παράδειγμα πραγματοποίησεως τῆς ἀνωτέρω λύσεως, ἀναφέρεται ἡ περίπτωση τῆς ἑταῖριας «Ἐπισκευαστικὴ βάσις Κυνοσούρας» (Κ. Διαμαντῆ, Δ. Νέγκα καὶ Α. Ἐρμογένους), ητίς ἐπὶ ιδιοκτήτου χώρου τῆς εἰς τὴν περιοχὴν Κυνοσούρας προθαίνει ἡδη εἰς τὰς ἀπαιτουμένας διαμορφώσεις τούτου καὶ τὴν κατασκευὴν τῶν ἀπαραίτητων ἐγκαταστάσεων διὰ τὴν ἰδρυσιν ἐκεῖ Ναυπηγικῆς Βιομηχανίας.

2. Νὰ κατασκευασθῶσιν ὑπὸ Κρατικοῦ φορέως τὰ ἀπαραίτητα ἐργα ὑποδομῆς καὶ νὰ παραχωρηθῇ ἐπὶ ἐνοικίῳ, ἀνάλογος πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις εἰκάστου Ναυπηγίου, χώρος διὰ μακροχρόνιον ἐγκατάστασιν.

Τοιουτόρπως θὰ δυνηθῶσι τὰ ἐν λόγῳ Ναυπηγεία νὰ κατασκευάσωσι τὰς ἀπαιτουμένας ἀνωδομὰς κ.λπ., εἰς τὸ ἀνωτέρω χώρο, ἐξ ίδιων πόρων ἡ δανεισθῶσιν ἀναλόγως ὑπὸ τῆς Ε.Τ.Β.Α. ἡ ἐτέρων φορέων.

Πρὸς ἀπόσθεσιν τῶν δαπανῶν τῶν ἐργών ὑποδομῆς, τὰ ἐν λόγῳ Ναυπηγεία θὰ καταβάλωσι σχετικὸν μίσθωμα ἀρμοδίως καθορισθόσμενον.

· Η ἀνωτέρω λύσις θεωρεῖται πλέον πραγματοποίησμος.

Τὰ αὐτὰ δέοντα νὰ ισχύουν καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἥν ἡ μετεγκατάστασις θὰ λαμβάνῃ χώρων εἰς ἄλλας θέσεις, εἴτε ἐντός, εἴτε ἐκτὸς, τῆς περιοχῆς Πρωτευόσης.

Πάντως, διὸ ὅλας τὰς ἀναλλακτικὰς λύσεις, δέοντα νὰ προσκληθούν αἱ ἐπιχειρήσεις τῶν Ναυπηγείων Περάματος, ὅπως, ἐντὸς τακτῆς προθεσμίας, δηλώσουν δεσμευτικῶς, ποιῶν ἐπὶ τῶν προσφερομένων λύσεων προτιμῶν προκειμένου νὰ προγραμματισθῶν τὰ ἀπαριθμόσμενα ἐργα εἰς τὰς περιοχὰς Ἀμπελακίων.

Σήμερον εἰς τὸ Πέραμα λειτουργοῦν 27

MICHAELIDES & Cie

SHIP AGENTS & BROKERS

MARSEILLES

B. P. 9 COLBERT,
7, RUE BEAUVAU,
MARSEILLES

TELEPHONE : 33.68.33

33.68.34

TELEX : 43606 MICAL

TELEGR. : "MICAL" MARSEILLES

PORT - DE - BOUC

11, RUE DENIS-PAPIN - 13 TELEPHONE: 06.25.77

PORT-DE-BOUC TELEGR. : "MICAL" PORT-DE-BOUC

COVERING AREAS OF: PORT-DE-BOUC, CARONTE, LAVERA,

LA MEDE/BERRE, FOS-SUR-MER

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

S. A. MICHAELIDES

- A. S. VALVIS

ναυπηγικαὶ ἐπιχειρήσεις καὶ εἰς τὰ Ἀμπελάκια 8.

Ἐν πολλοῖς τὰ συμπεράσματα καὶ αἱ προτάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς συμφωνούν μὲ τάς, κατὰ καιρούς, ἐκφρασθείσας ἀπόφεις ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π., αἵτινες συνηγοροῦν ὑπὲρ τῆς συνενέσεως τῶν μικρῶν ἐπιχειρήσεων εἰς μεγάλας μονάδας, ίκανάς νὰ προσθοῦν εἰς σύγχρονον μηχανολογικὸν ἔξοπλισμὸν καὶ νὰ ὁργανωθοῦν ἐπὶ νέων βάσεων.

Ἡ ἐνδιαφέρουσα ἔκθεσις, ἡ ὅποια εἶναι χωρισμένη εἰς ἐννέα κεφάλαια, προεκάλεσε τάς ἔξης παρατρήσεις εἰς τὸν Ο.Λ.Π.:

Ἄπο τὰ στοιχεῖα τῆς ἐκθέσεως διὰ τὴν κίνησιν 1950—1970, φαίνεται ὅτι ἡ συνολικὴ κίνησις τοῦ λιμένος ἔχει τριπλασιασθῇ. Ἡ αὔξησις αὕτη θὰ συνεχισθῇ καὶ κατὰ τὴν ἐπομένην 20ετίαν. Παραλήλως, δύμας, ἔχουν τριπλασιασθῇ καὶ τὰ κρηπιδώματα τοῦ λιμένος. Ἡ διάπτυξις τοῦ λιμένος γίνεται πρὸς τὰ δυτικά, διότι ἡ ἀνατολικὴ πλευρὰ διατίθεται εἰς τὸν Τουρισμόν. Δημιουργοῦνται τρία μεγάλα συγκροτήματα μὲ κεντρικὴν θέσιν τῶν ἀναπτύξεων τῶν ὄρμων Κερατσινίου. Δυσχέρειαι, ὅμως, ὑπάρχουν καὶ διὰ τὴν ἑκεῖ ἀνάπτυξιν, ἔξι αἵτιας τῶν ἐταιριῶν πετρελαιοειδῶν καὶ τῶν ναυπηγείων. Διὰ τοῦτο καὶ ὁ Ο.Λ.Π. προωθεῖ ταχέως τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Κυνουσούρας.

Μαζί μὲ τὰ Ἀμπελάκια, ἡ διατίθεμένη εἰς τὸν Ο.Λ.Π. ἔκτασις ἑκτένεται εἰς 300 στρέμματα, τὰ ὅποια διὰ νὰ γίνουν ἐκμεταλλεύσιμος χώρος θὰ ἀπαιτήσουν σημαντικὰ ποσά.

ΡΥΜΟΥΛΑΚΑ ΚΑΙ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΑ

Εἰς εὑρεῖαν σύσκεψιν συνελθοῦσαν εἰς τὸ «Υπουργείον Ναυτιλίας, ἔγητάσθη ἐν πλάτει τὸ θέμα τῶν διαφορῶν, μεταξὺ Πυροσβεστικῆς «Πυρησίας καὶ κοινωνικίας ρυμουλκῶν λιμένος Πειραιώς. Ἔν τέλει συνεκρότηθη ἐπιτροπὴ ἐξ ἀξιωματικῶν τοῦ Λιμενικοῦ καὶ τοῦ Πυροσβεστικοῦ Σώματος καὶ ὑπηρεσιακῶν

παραγόντων τοῦ Ο.Λ.Π., οἱ ὅποιοι ἐκπονοῦν εἰδίκην ἔκθεσιν, προκειμένου μετὰ τὴν ἔγκρισίν της ὑπὸ τοῦ «Υπουργοῦ Ναυτιλίας, νὰ ἀποτελέσῃ τὴν βάσιν, διὰ τὴν νομοθετικὴν τακτοποίησιν τοῦ θέματος.

ΑΙ ΖΗΜΙΑΙ ΕΞ ΑΝΑΜΟΝΗΣ

Συχνάκις γενινῶνται ζητήματα εἰς τὸν Ο.Λ.Π., ἐξ αἵτιας ὀρισμένων πλοιαρίων ἢ πλοϊοκτητῶν, οἱ ὅποιοι ἐνῷ ἔχουν δηλώσει ὅτι θὰ ἐκκενώσουν ὀρισμένην ἡμέραν καὶ δραντὴν τὴν θέσιν εἰς ἣν είναι παραβεδηλώμενόν τὸ σκάφος των, διὰ νὰ παραβοῦνται ἐπερόπλοιοι πρὸς ἔκφρωτων ἢ φόρτωσιν, ἐν τούτοις τὸ πρῶτον πλοῖον δὲν ἔγκαταλείπει τὴν ἐπίμαχον θέσιν, ἔγκαίρως. Καὶ δλίγων δρῶν καθυστέρησις, δύμας, ζημιώνει τὸ ἀναμένον σκάφος, διότι αἱ ὁμοχειρίαι προσέρχονται πρὸς ἐναρξιν τῶν σχετικῶν ἐργασιῶν, ἀλλὰ δὲν ἀναλαμβάνουν ἐργασίαν, ἐφ' ὅσον τὸ πλοῖον δὲν ἔχει εἰσέτη πλευρίσει.

Τὰς δρασὶ τῆς ἀκάρτου ἀπασχολήσεως τῶν ἐργατῶν, φυσικά, πληρώνει τὸ σκάφος τὸ ὅποιον δὲν εἰσῆλθεν ἔγκαίρως εἰς τὴν θέσιν του, ἐπειδὴ τὸ ἐπερόπλοιον πλοῖον ἔξακολουθοῦσε νὰ παραμένῃ ἔκει.

Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ περίπτωσις, ἡ δόποια ἀπήρχαλησε τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Ο.Λ.Π.

Τὸ Σκανδιναϊκὸν Πρακτορεῖον εἶχε «κλείσει» μίαν θέσιν πλευρίσεως, διὰ τὸ φορτηγὸν «Μπόρελαντ» καὶ εἶχε ζητήσει ὁμοχειρίας. Ἡ θέσις τὴν ὅποιαν θὰ κατέλαμβανεν ἦτο κατειλημμένη ἀπὸ τὸ φορτηγὸν «Μαρία», τὸ ὅποιον καίτοι εἶχεν εἰδοποιηθῆν νὰ μετακινηθῇ εἰς ἀπόστασιν 40 μέτρων, καθυστέρησε νὰ μετακινηθῇ ἐπὶ τρίωρον.

Τὴν καθυστέρησιν, δύμας, δὲ Ο.Λ.Π. ἔχρεωσεν εἰς τὸ «Μπόρελαντ» καὶ τὸ «Σκανδιναϊκὸν Πρακτορεῖον» ἔζημιάθη 4.800 δρχ. Κατόπιν ἐφέσεων ἀδικιάθη, ἀλλὰ ἐν πάσῃ περιπτώσει, τὸ θέμα ἀπασχολεῖ καὶ ταλαιπω-

ρεῖ πολλὰ πρακτορεῖα καὶ ἐταιρίας. Τὸ δὲ πρόστιμον, διὰ τὴν μὴ ἔγκαιρον ἀπελευθέρωσιν θέσεως παραβολῆς, δὲν ὑπερβαίνει τὸ ποσόν τῶν 2.000 δρχ., ἐνῷ ὁ ἔχων τὸ δικαιον πλοιοκτήτης δυνατόν νὰ ζημιώθῃ δικράντα.

Ἐπιβεβλημένη, συνεπῶς, καθίσταται ἡ τροποποίησις τοῦ σχετικοῦ κανονισμοῦ, ἡ ὅποια πρέπει νὰ ὀρίζῃ, ἐφεξῆς, ὅτι δι' ἐπιβαρύνσεις ἐκ ματαίας ἀναμονῆς πλευρίσεως, πρέπει νὰ θεωρήται ὑπόχρεως ὁ ὑπάσιος τῆς καθυστέρησεως καὶ δχι ἐκεῖνος ὁ ὅποιος ἀλλαγεῖ ἀπὸ τὸν Ο.Λ.Π. τὴν ἡμέραν καὶ δραστηρίσεως, παρὰ τὰ δυσα λέγει τὸ ἀρθρόν 39 τοῦ Κανονισμοῦ.

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ

Ἀπὸ τῆς θερινῆς περιόδου 1973 θὰ ισχύσῃ νέον τιμολόγιον φορτοεκφορτωτικῶν καὶ λοιπῶν δικαιωμάτων ἀποσκευών τουριστῶν. Ἡδη ἀπεφασίσθη ἡ μελέτη τοῦ θέματος τούτου, κατόπιν σχετικῆς εἰσηγήσεως τῆς ἀρμοδίας ὑπερεσίας τοῦ Ο.Λ.Π.

Σήμερον, τὰ δικαιώματα διὰ τὰς ἀποσκευάς τῶν τουριστῶν είναι 18,75, ἐνῷ ἀπὸ τοὺς ἐπιβάτας γραμμῶν Μεσογείου εἰσπράττονται 62,50 δρχ.! Μέχρι τοῦ 1966 τὰ δικαιώματα τῶν ἀποσκευῶν καθωρίζονται βάσει τῆς θέσεως. «Οταν δύμας ήρχισεν ἡ τουριστικὴ πλημμυρίς καθιέρωσεν δὲ Ο.Λ.Π. κατώτατον δικαίωμα 6 δρχ., παρ' ὅλον ὅτι τὰ πλοῖα μὲ τουρίστας ήρχοντο ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ. Ἀργότερον, τὸ δικαίωμα αὐτὸν ηρήθη εἰς 15 δρχ., καὶ τὸ 1967 ἔγινε 18,75 δρχ., διατηρηθέντος μέχρι σήμερον, ὅποτε δὲ πρόστιμης τῶν γραμμῶν Μεσογείου πληρώνει 62,50 δρχ.

Ἡ πρότασις τῆς ὑπηρεσίας εἶναι τὸ δικαίωμα διὰ τὰς ἀποσκευάς τῶν τουριστῶν νὰ ανέλθῃ εἰς 30 δρχ., διὰ νὰ μὴ ὑπάρχῃ, τούλαχιστον, παθητικόν εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τῶν ἀποσκευοφόρέων. Διότι τώρα παθητικὸν ὑπάρχει...



M E D L I N E

Κοντέϊνερς - Βαρούλκα δυνάμεως μέχρις 105 τ.

Κύτη διαθέτοντα ψυκτικὰς ἐγκαταστάσεις - 'Ηλεκτρικὸς Αερισμὸς κυτῶν.

AZUR MED

BLUE MED

HELLENIC MED

RADIANT MED

SERENE MED

SUNNY MED

Έλληνικὴ 'Εταιρεία τακτικῶν γραμμῶν

λιμένων Κόντινεντ - Μεσογείου -

Μέσης 'Ανατολῆς καὶ τανάπαλιν:

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
MIDDLE EAST AGENTS

ΣΑΧΤΟΥΡΗ 8 - 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4523674, 4523676 - ΤΕΛΕΞ 2222 - ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ MEAST



ΠΡΟΣΗΛΘΑ προσκυνητής στήν καθέλκυση μιᾶς καινούργιας μονάδας τῆς Ναυτιλίας μας, στά ναυπηγεία Σκαραμαγκάκη, ήταν τό «Hellenic Navigator» τῆς «Ελληνικής», τοῦ Περικλή Καλλιμανούπολου. Αφιέν τὸ στεργιανό του λίκνο, γιὰ νὰ παραδοθῇ στά νερά τοῦ Σαρωνικοῦ, μὲ προορισμῷ τῆς συμμετοχῆς του καὶ τὸ ρόλο του στήν τόσο θυματική Ιστορία τοῦ καραβούρου του.

Η φιάλη τῆς ομπάνιας θραύστει στήν πλώρη ἀπὸ τὴν ἀνάδοχο, ἀδελφὴ τοῦ ίδιοκτητή, καὶ πειθαρχημένο, τὸ ἀπόλυτα συγχρονισμένο σκάφος, ἔκινη ἀμέσως πρὸς τὸ φυσικό του στοιχεῖο. Θρία καὶ σπάνια σκηνὴ γιὰ κάθε παρατηρητή. Μήτρα ἀρνήθητε, δημος, νὰ δικαιολογήσεται κάποια ἔξωχρηστή συγκίνηση ἐνδεὸς ἀπὸ τοὺς πολλοὺς ἄλλους παρισταμένους. Εἶναι, δὲ, ἀναφερόμενος προσκυνητής.

Ἄδτες, δὲν προσήλθε μόνος του. Μεταφέρει κοντά του, νοερά, τοὺς ναυτικούς τοῦ 1953, τοὺς ναυτικούς τοῦ 1945 καὶ τούς... ἀπομάχους τοῦ 1972. Εἶναι οἱ σωματαριστάτες τῆς ουραντάχρονης ἐκπληκτικῆς Ιστορίας τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ» καὶ τοῦ δημιουργοῦ της.

1935. Άυτή τὴν ἀφετηρία ποτοθετεῖ στὸ λόγο της στήν καθέλκυση, ἡ ἀνάδοχος, στὸ ζευγίνημα τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ». Ήταν τότε, δέπου τὸ μᾶλλον παλαιὸς φορτηγὸς τῆς «Ανατολικῆς» τὸ «ΕΛΕΝΑ - ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ», ἄλλαζε συνιάδο καὶ δύομισ, ἔδιντας στήν καμινάδα τὸ κεφαλοῦ «Εψιλον» καὶ στὶς μάσκες του τὸ καινούργιο του δύομισ «ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ.».

Ήταν ἔνα μικρὸ φορτηγό, ὃς τέσσερες χιλιάδες τόνοι. Μὲ αὐτὸ δὲ Καλλιμανόπολος ἀπετελήστη τὸ συναγωνισμὸς πρὸς μεγάλες καὶ κοσμοπολιτικὲς Διεθνεῖς Έταιρίες γενικῶν γραμμάδων. Δὲν είλησε σὲ θέση νὰ γνωρίζω ἀν μὲ θυμαζόμενὸν ἢ μὲ εἰρωνεία δέχθηκε ὁ ναυτικὸς κόδιος τῆς ἐποχῆς ἔκεινης τὸ κάπως παράτολμο ἐπιχείρημα του. Πέρα δημος ἀπὸ κάθε κριτική καὶ κάθε ὑπολογισμοῦ, προσέρχεται ἡ ἀλλάνθητη Ιστορία, γιὰ νὰ μιλήσῃ μὲ τὰ δικὰ τῆς συμπεράσματα καὶ νὰ βαθμολογήσῃ μὲ τὸ δικού τῆς βαθμοῦ τὰ ἀναμφισθῆτα δεδομένα. Δεδομένα πασίγνωστα: «Η πολεμικὴ θύελλα τοῦ 1939, δρήκε τὸ κεφαλοῦ «Εψιλον» σὲ δέκα καμινάδες καλῶν καραβιών.

Ἄδτες οἱ δέκα δρίστες μονάδες τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ», προσφέρθηκαν στὸν μεγάλο, ἔκεινο, ἀγώνα τῆς φυλῆς μας γιὰ νὰ πέσουν μὲ τὸν ἐντιμότερο τρόπο, ἀπὸ τὶς τορπίλες τῶν ἔχρισκων ιδιωτικούν καὶ ἀπὸ τὶς ἐπιέσεις τῶν στούκαρ. Μαζὶ μὲν ἀυτὰ καὶ τὸ «ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙ.», δέπου εἴλησε ἀντικαταστῆσε: στὸ μεταξὺ τὸν πρώτον «ΓΡΗΓΟΡΙΟ Κ.».

1945. Ἀφετηρία νέα γιὰ τὴν Έταιρία καὶ αὐτὸς δὲ χρόνος. Τὸ κεφαλοῦ «Εψιλον» καὶ τὸ δύομισ «ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ.» κοσμοῦν ἔνα ἀπὸ τὰ ἔκατο λίμπερτος, ποὺ μᾶς παρεχώρησαν οἱ Αμερικανοί, σὲ συμβολικὸ ἀντάλλαγμα τῶν χαμένων καραβιών μας τοῦ πολέμου. Δὲν μᾶς τὰ ἔχαρσαν βέβαια, ἀλλὰ ἀναλογιζόμενοι: τὴν μεγάλη ἔλλειψην καραβιών καὶ τὸ δτο ποὺ δὲ ἀργούσαν τὰ ναυπηγεῖα νὰ ἀναπληρώσουν τὶς ναυπηγικὲς ἀνάγκες, δημολογοῦμες δτο: ἡ ἀπόκτηση τους ήταν ἀξιολογότερη καὶ ἀπὸ τὴν δωρεά.

Καὶ ἔκινε καὶ πάλι δὲ Καλλιμανόπολος μὲ τὴν «ΕΛΛΗΝΙΚΗ» του. Εἴκινε καὶ τώρα μὲ τὴν ίδια αὐτοπεποίθηση ἀλλὰ καὶ μὲ πετρα μεγάλη. Η δὲ Ιστορία, ἐπαναλαμβάνει στὶς σελίδες της, δια καὶ προπολεμικὰ καταχω-

ΠΡΟΣΚΥΝΗΜΑ

ροῦσα. Ήδια καὶ ἀπυράλλαχτα. Αδεξάνονται καὶ πληγόνονται: τὰ κεφαλαῖα ἔψιλον σὲ καμινάδες. Εἶναι καμινάδες λίμπερτος στὴν ἀρχή, γιὰ νὰ συμπληρωθοῦν ἀπὸ καμινάδες νεωτεύκτων καραβιών, ποὺ ἔκινον ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα.

1955. Ξαναγίνονται δέκα τὰ καράδια τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ», ἐνώ δὲ κύκλος τῶν μεταφρῶν ἀναγκάζει τὴν ἑταῖρα νὰ ναυλώνῃ καὶ πολλὰ ἄλλα ἔνων διοικητῶν. Η γόνιμη δεκατεία ποὺ ἀκολουθεῖ, προσφέρει: στὴν ἀρτια, τώρα, ἐπιγείρησην τῶν γενικῶν γραμμάδων τὸ ἀξιωματοῦ στὴν ἐπέκταση τοῦ χώρου τῆς δράσης της. Μετὰ τὴν γραμμὴν «Ἀμερικῆς» — Μεσογείου καὶ Βορείου Εύρωπης — Μεσογείου, δὲ περίπους τῆς Μαύρης Ήπειρου καὶ δὲ Ίνδικος, δέχονται τὶς καμινάδες μὲ τὰ κεφαλαῖα «Εψιλον». Ακολουθοῦν τὰ λιμάνια τῶν Ίνδων, διὰ τὴν Βιρμανία. Δὲν χρειάζεται: περιγραφὴ τῆς συνέχειας, γιὰ τὴν «ΕΛΛΗΝΙΚΗ» οπάρχουν μόνο ἀφετηρίες. Οἱ πατρικές εὐχές συνοδεύουν πάντα τὸν καραβούρη καὶ τὰ εναλλασσόμενα κρδιά δρίσουν μόνιμο πηδαλίον τῶν καραβιών του, τὸν Περικλή τὸν Καλλιμανόπολο. Τὰ κατάρτια τους, σδε τὰ γιὰ μιὰ στιγμὴ δὲν δεχθήκαν τὴν ἀντικατάσταση τῆς Κυκνάδευκης καὶ μόνιμο τοούρμο τους δ δικός μας ναυτικός.

— «Οχι: σὲ μασόνα τὸ δύομά μου, παιδί μου. Είμαι δέδιος δτο: σύντομα θὰ ἀξιωθῆσῃ νὰ τὸ τοποθετήσως σὲ πλώρη καραβιοῦ.»

«Η πατρική αὐτὴ δεδιαίτητα, πλαισιωμένη καὶ μὲ τὴν εὐχὴ του, δὲν ἀστόχησε. Τὸ δύομά του, ἔκδομος τὶς πλώρες σειρᾶς καραβιών, ποὺ δλοκληρώνουν τὸν κύκλο σαράντα χρόνων ὑπέρλαμπτης δημιουργίας.

Άλλα, δὲν γιὰ τὸς ναυτικούς τοῦ 1935 καὶ τὸς ἀπομάχους τοῦ 1972, τὰ χρόνια ἀποκλείουν τὶς συνέχειας, γιὰ τὴν «ΕΛΛΗΝΙΚΗ» οπάρχουν μόνο ἀφετηρίες. Οἱ πατρικές εὐχές συνοδεύουν πάντα τὸν καραβούρη καὶ τὰ εναλλασσόμενα κρδιά δρίσουν μόνιμο πηδαλίον τῶν καραβιών του, τὸν Περικλή τὸν Καλλιμανόπολο. Τὰ κατάρτια τους, σδε τὰ γιὰ μιὰ στιγμὴ δὲν δεχθήκαν τὴν ἀντικατάσταση τῆς Κυκνάδευκης καὶ μόνιμο τοούρμο τους δ δικός μας ναυτικός.

— «Ολοι μας πιστεύουμε — εἶπε η Κα Παπαδοπούλου — δτο: διὰ κάθε ἐπαγγελματικὴν ἐπιτυχίαν, ἀπαραιτητοῦ ἔφδια είναι: η Ικανότης καὶ η ἐργατικήτης, έσοδοσ καὶ τὶς τύχης.

«Ἄλλας ἐπιτέρφη μίαν ἀλλαράν διαφωνίαν, δτο: Στὴν περίπτωση τοῦ ἀδελφοῦ της, η τύχη δὲν μᾶς παρουσιάζει: ἀξιόλογα πειστήρια, δσο τὰ προβαλλόμενα ἀλλα. Η ἐπιληκτικὴ Ικανότητα, η θαυμαστὴ ἐργατικότητα καὶ μόνιμη ένταση της δημιουργίας καὶ μοναδικοῦ πηδαλίουσχου.

«Απερχόμενος, μετὰ τὸ προσκύνημα, μὲ τὴν νοερή συντροφιὰ τῶν ναυτικῶν τοῦ 1935, τοῦ 1945, τοῦ 1955 καὶ τῶν ἀπομάχων τοῦ 1972, προσφέρω τὶς εὐχές μου στὸν ἀγωνιστὴ τῆς δράσης τοῦ διπλεύτη, δτο: Στὴν περίπτωση τοῦ ἀδελφοῦ της, η τύχη δὲν μᾶς παρουσιάζει: ἀξιόλογα πειστήρια, δσο τὰ προβαλλόμενα ἀλλα. Η ἐπιληκτικὴ Ικανότητα, η θαυμαστὴ ἐργατικότητα της δημιουργίας καὶ μοναδικοῦ πηδαλίουσχου.

«Απερχόμενος, μετὰ τὸ προσκύνημα, μὲ τὴν νοερή συντροφιὰ τῶν ναυτικῶν τοῦ 1935, τοῦ 1945, τοῦ 1955 καὶ τῶν ἀπομάχων τοῦ 1972, προσφέρω τὶς εὐχές μου στὸν ἀγωνιστὴ τῆς δράσης τοῦ διπλεύτη, δτο: Στὴν περίπτωση τοῦ ἀδελφοῦ της, η τύχη δὲν μᾶς παρουσιάζει: ἀξιόλογα πειστήρια, δσο τὰ προβαλλόμενα ἀλλα. Η ἐπιληκτικὴ Ικανότητα, η θαυμαστὴ ἐργατικότητα της δημιουργίας καὶ μοναδικοῦ πηδαλίουσχου.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY (BERMUDA) LIMITED

ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΚΑΙ ΛΟΚ-ΑΟΥΤ

Εὐπροσάρμοστος καὶ πλήρης κάλυψης Απεργιῶν καὶ Λοκ-Αουτ, προκαλούντων καθυστερήσεις εἰς τὰ πλοῖα. Οἱ δροι καὶ η διάρκεια τῆς καλύψεως δύνανται νὰ προσαρμόζωνται κατὰ τρόπον ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς ιδιαιτέρας ἀπαιτήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων.

Διὰ λεπτομερείας ἀποταθῆτε:

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.

* * * * *

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

·Η χθὲς καὶ ἡ σήμερον·

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

ΤΟ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΟ στοιχείο τῆς ἐλληνικῆς φυ-
λῆς θέτουν ὅποιοι εἰσιν αἱ ἀποκαλύψεις τῆς ἐπι-
στημονικῆς ἑρεύνης. Τὸ πλῆθος τῶν γνώσεων
ποὺ εἰχε κατατηῇ ἀπὸ τὴν ἑλληνικὴ σκέψῃ
καὶ ἐκληροδοτηθῆ εἰς τὸν λαόν τι καὶ τὸν πο-
λιτισμόν ποὺ ἀκολούθησαν, περιελάμβανε καὶ
τὴν ναυτιλιακὴν γνώσην εἰς ἔκεινὴ τὴν εὐρύ-
τερη ἔννοια τῆς κατατησεως τοῦ ὑγροῦ πόντου.

"Ετοι, λοιπόν, ἀπὸ τὴν ἐπιστημονικὴν ἕρευνα
ἀπεκαλύψθη ὅτι οἱ Ἑλληνες δὲν ἥκοισαν φράσαν
ἄλλο λαό εἰς αὐτὴν τὴν κατάκτησην, διότι λό-
γον χάριν τοῦς Φοίνικες, διότι ἐπιστεύετο
μέχρι πρὸ τινος, ἀλλὰ προσφίξτηκαν ἡ συντηρο-
ζεῖν εἰς αὐτὴν τὴν προσπάθεια μὲν τὸν ὑπόλο-
πο ἀρχαιο μὴ ἐλληνικὸν κύρον.

Βεβαίως, οἱ Φοίνικες ὑπῆρχαν ἐνωρίτερον
ἔμποροι: ἀπὸ τοὺς Ἑλληνες καὶ ὁ μποροῦσαν
κανεὶς νὰ ἀνησυχήσῃσον σούδα, δέποντας πώς
τὸ πλέον ομηρικὸν στοχεῖο, τὸ ἐμπορικὸν μέ-
ρος τῆς ὅλης ναυτιλιακῆς συμβολῆς, δὲν ἀ-
νήκει εἰς τὸ ἐνεργητικὸν τῆς ἐλληνικῆς προ-
φορᾶς.

Παρὰ τὸ γεγονός δημος αὐτῷ, παραμένουν ἀ-
κόμη πλῆθος οἱ ἐλληνικὲς κατατησεῖς, τῆς τεχ-
νικῆς τῆς ναυτιλίας ιδίως, ποὺ τοποθετοῦν
ὅλκηληρο τὸ σύστημα τῶν ναυτιλιακῶν γνώ-
σεων σὲ τέτοιο τρόπο, διότι νὰ προσβάλλεται ἀ-
κόμη πιὸ μεγάλη ἡ ἐλληνικὴ προσφορά. Ἀλλὰ
καὶ πέραν ἄπ' αὐτῷ, στὰ χέρια τῶν Ἑλλήνων
ἡ ἕνη ναυτιλιακὴ γνώσης ἔντετάχθη εἰς τὴν
ἐλληνικὴν μορφήν, πῆρε τὴν δικὴν της πλαστικὴν
ἰκανότητα καὶ ἀξιοποιήθηκε ἐντελῶς μέσα στὸ
χρόνο τῆς ναυτιλιακῆς τεχνικῆς.

"Ἄλλ' ἂς ἐπανέλθουμε στὴ διαπίστωσι: Πρά-
γματι, οἱ Ἑλληνες ἔρεισθερον ἀπὸ τοὺς Φοί-
νικες ἐπεδόθησαν εἰς τὸ θαλάσσιο ἐμπόριο χω-
ρίς νὰ παραγωγήζεται τὸ γεγονός ὅτι οἱ Κρή-
τες προσελγήκη φυλῆ, μὲν πάσος πρὸς τὴν θά-
λασσα, προώθησαν πολὺ ἐνορτεῖσι τὴν ναυτικὴν
τέχνη καὶ ὑπῆρχαν δάσκαλοι τῶν Φοίνικων καὶ
τῶν Ἑλλήνων εἰς τὰ ναυτικά. Τὸ ναυπηγεῖα
τῶν ήσαν φυμασμένα. "Οπως οἱ Κυκλαδῖοι, δι-
κρίνονται καὶ αὐτοὶ γιὰ τὸ ἐμπορικὸν τους δαι-
μόνιον. Τὰ προϊόντα τῆς κρητικῆς γῆς, λάδι,
κρασί, σύκα καὶ τὰ εἶδη τῆς μεταλλοτεχνίας,
δηλα, ἑργαλεῖα, κοσμήματα καὶ οικιακὰ σκεύε,
μετεφέροντα εἰς ὅλα τὰ σημεῖα τοῦ Αιγαίου
καὶ τῆς Μεσογείου. "Ησαν, συνεπῶς, οἱ Κρήτες
ἔμποροι, ἀλλὰ δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ θεωρηθοῦν
"Ἑλλήνες.

Οἱ Μυκηναῖοι, δινήκοντες εἰς τὴν φυλήν τῶν
"Ἀχαιῶν, κατ' ἔκοχήν ἐλληνικὴ φυλῆ, φυίνεται:
ὅτι πολὺ ἐνωρὶς ἐπεδόθησαν εἰς τὸ θαλάσσια
ἔργο, ἀλλὰ ἡ ἐπίδοσίς των αὐτῆς εἴχε περισσό-
τερον κατατητικὸν περιεχόμενον. "Οἱ περιπέ-
τειώδης χαρακτήρας τους, ὧδε αὐτοῖς σὲ τοῦ-
μηρές πολεμικές ἐπιχειρήσεις, Κυριαρχοῦνταν
εἰς τὸ Αιγαῖον μὲ τὸ στόλο τους, καὶ ἀλλοτε ὡς
θαλασσοφόροι, ἀλλοτε ὡς ἐπιδρομεῖς, κινοῦν-
ται πρὸς ὅλα τὰ σημεῖα τῆς Μεσογείου. "Ἄλλ'
δην καὶ νὰ ἔχῃ τὸ γεγονός, δὲν ἥργησαν νὰ
γίνουν ίκανοι ἔμποροι ὕραδύτερον. Τὰ ἀχαΐ-
να προϊόντα, λάδι, κρασί, ἔργα καραμειχῆς καὶ
μεταλλοτεχνίας ἑβρίσουν ἀγρότες ἀπὸ τὴν Μι-
κρὰ "Ασία καὶ τὴν Αἰγαίου πεύκην Κάτω Ι-
ταλία καὶ τὴν "Ισπανία. "Ἀκριμὴ πιὸ ἐπειτα,
καὶ μονίμους ἔγκαταστάσεις ἐπιχειροῦν οἱ "Α-
χαιοὶ εἰς τὴν Ρόδον τὴν Κύπρον καὶ τὶς μικρά-
σιατικές ἀκτές.

Τὸ γεγονός, δημος, τὸ δποῖον δὲν μπορεῖ νὰ
παραδειφῆται εἶναι: διότι οἱ Ἑλληνες ἀπὸ τὰ πρώ-
τα ταξιδῖα τους, παράλληλα μὲ δποιαδῆποτε
ἄλλη δραστηριότητα τους, ἀσκοῦν ἄνα μεγάλης
ἐκτάσεως πολιτιστικῆς ἔργο. "Ἐξεταζούμενη δὲ
ἡ δηλητική τους ἐπίδοσις εἰς τὴν ναυτιλιανάμισθη-
τήτως, ὑπῆρχαν θαλασσοφόροι πολὺ ἐνωρίτερον
ἀπὸ τοὺς Φοίνικες, ἔμποροι, δημος, φυίνεται,
λιγό ὕραδύτερον ἀπὸ αὐτούς.

ΚΑΙ ΔΕΝ παραμένει ἔνας δπλὸς ισχυρισμὸς
ὅτι οἱ Ἑλληνες ὑπῆρχαν πρῶτα θαλασσοφόροι,
κατακτητές, ἐπιδρομεῖς καὶ μετά ἐμποροί, ἀλ-
λὰ ὑπάρχει ἡ ἀπόδειξης μέσα σ' αὐτὰ τὰ ἀρ-
χαία κείμενα. Γιά ἔνα μεγάλο χρονικὸν διάστη-
μα, οἱ οἰκοῦντες τὰ παρόλα της Ἑλλάδος
λαοί, μᾶς λέγει: δη Σπάρασ, περιωρίζοντο σὲ
ἐπιδρομές καὶ στὸν ἔκαστην πειρατείας καὶ
μάλιστα τῷ δημόσιαν πειρατείαν.

Αὐτὰ μαρτυρεῖ καὶ δη Θουκιδίδης:

"Οι γάρ Ἑλληνες τὸ πάλαι... ἕτρεποντο πρὸς
ληρεῖαν, ηγουμένην ὄντρον ὃν τὸν ἀδυνα-
τωτάτων κέρδους τοῦ σφετέρου αὐτῶν ἔνε-
κα."

Παράλληλα, οἱ Ἑλληνες, εἶχαν ιδρύσει καὶ
ἔνα μεγάλο ἀριθμὸν πατοικιῶν εἶναι ἀλήθεια, ἀλ-
λὰ δχι: καὶ σ' αὐτὴ τὴν περίπτωσι γιὰ ἐμπο-
ρικούς σκοπούς. "Η θρυσσίς αὐτῶν τῶν ἀδυ-
νατῶν ὡφείλεται σὲ κατακτητικὸς λόγους καὶ
προήρχεται ἀπὸ τὴν ἀνάγκην νὰ πομπαρύνουν
τὸν ὑπερβαλλόντα πληθυσμὸν ἡ γά τὰ νὰ ἀντικα-
ταστήσουν τὴν χαμένη ἀπὸ κάποιο πόλεμο πα-
τρότερα.

Καὶ πάλιν δη Θουκιδίδης μᾶς δίδει τὴν σχε-
τικὴν μαρτυρίαν:

"...ἀλλὰ μεταναστεύσεις τα οῖσαί τὰ πρότερα
καὶ ροδίως ἱκανοτά τὴν ἑστίαν τῶν ἀνωτερόν-
τες, διαίκουντον ὑπὸ τινῶν ἀπὲ πλεόνων τῃς
αράδης εἰ μ π ο ῥ ι α σ ο ό θ σ η σ ο
ούδε" ἐπιμιγάντες ἀδεῶς ἀλλήλους σύτε κα-
τὰ την σύτε διὰ θάλασσος νομοίνοι τε τὰ
ἑστάτων ἱκανοτάς διότι τὸν διάστημα
πλεύσανταν τὴν χαμένη ἀπὸ κάποιο πόλεμο πα-
τρότερο.

"Ετοι, ἔνα ἔξαιρέσθωμεν μόνον τὴν Μυκηνα-
κήν περίοδον, πρὸ τῶν κατὰ τὸν Ηερόν πο-
λέων, διότι ἔνεργοις καὶ μέρος τῶν Ἑλλήνων. Καὶ
τοῦτο, γιά γά πάρα πολὺ χρόνο, τόσο πρὸ
τῆς ναυμαχίας τῆς Σαλαμίνος δύσα καὶ μετὰ
ἀπὸ αὐτὴν, τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα ἑγρησμέναν
περιοστέροις εἰς τὸν πολέμους τῶν δποίους ἀ-
γέννων ἡ ἀντιζηλότητα τῶν διαφόρων ἐλληνικῶν
πόλεων - κρατῶν, παρὰ γιὰ ἐμπορικὰ ταχίδια.

ΑΛΛΑ παραμένει γιὰ πολὺ χρόνο, ἡ ίδια
σύνθετης τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας. Πρὶν ἀκόμη
ἀναπτυχθοῦν οἱ πατοικίες τῆς Μικρᾶς "Ασίας καὶ
ἡ ναυτιλία τῆς Ἀθηναϊκῆς Δημοκρατίας λάθη
τὴν ἱκανότητα ἱκετεύεις προσφοράς πρὸς τὴν πό-
λην τῆς Παλλαδός, οἱ Φοίνικες ἔκμιζαν δη τι-
αντήρησην εἰς τὴν Ιέρων, διὰ τῆς ἑκείνων παρ-

εις τὰς ἔκδολάς τους Δουνάδεως ἥνοιξαν εἰς
τοὺς Ἑλληνας τοὺς εἰδρυχώδους καὶ πλούσιους
τόπους τοὺς διποίους διαδρέχει ὁ ποταμός οὗτος.
Τὸ Βαζάντιον, περίφημον διὰ τὰ πλούση
τοῦ λιμένος του, τὸ καταστήσεν πρωτεύου-
σα τοῦ Ανατολικοῦ Ρωμαϊκοῦ κράτους εἰχε
κτισθῇ ἀπὸ "Ἑλληνας, δημος καὶ Τανάτης, η
Όλβια, η Σινάπη, η Ποτίπας, η Τραπεζοῦς, η
Λάμψικος καὶ τόσες ἄλλες πόλεις αἱ δηποίαι
εἰς τὴν πρώτην τους μορφὴν δὲν ἦσαν τίποτε
ἄλλο ἀπὸ ἐμπορικοὺς σταθμούς.

Οι Ἑλληνες μετέφεραν εἰς δλους μάθοδος
τοὺς τόπους οἵνους καὶ θράσματα καὶ ἐπικρανά-
νται ἀδημός οἴνον καὶ δέρματα, μαλλί,
ναυπηγήσιμον θλητή.

"Ετοι τὸ ναυτικὸν τῶν Ἑλλήνων δέχθηκε δ-
ριστικὰ τὴν μορφὴν τοῦ ἐμπορίου καὶ ἔλαβε
σχῆμα αἱ δηλητὴ τῶν έκτακτος τοῦ τόπου
κύριον καὶ διαθέτει τὸν πόλεμον τοῦ κόσμου,
Μέ αὐτὸν δὲ τὴν μορφὴν, τὴν μορφὴν τῆς
τῆς άναμεσανήν δημοσιόν, συνέχισε τὴν πορείαν
τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, συνέχισε τὴν πομπήν
τῆς Αθηναϊκῆς Δημοκρατίας μὲ τὴν ίδια μορφὴν
γιὰ νὰ θέσῃ τὰς βάσεις τοῦ θρησκευτικοῦ δρα-
θύτερον στὴν Κόρινθο.

"Ἐκεὶ συνετεύσθη ἡ ἀποθέωσις. Ἄλλα καὶ
ἡ ἀειδόλογη θέσις γιὰ τὸ ἐμπόριο καὶ τὴν ναυ-
τιλία. "Ανάμεσα εἰς δύο θάλασσας, κέντρον τοῦ
τόπου γνωστοῦ κόσμου, η Κόρινθος θύρωθή
εἰς τὸν πολεμόν του καὶ τὴν εἰδωλιάν. Πλοιά,
καταστήματα, ἀποθήκες καὶ ἀπὸ τὴν ἄλλην
ὅφιλην μνημεῖαν, ναοί καὶ μέγαρα, ποδὸ-
ρεας καὶ διετήρησης, ως αἰλονίους ὑπάρχουν, τὸ
ναυτιλιακὸν θαύμα, τόσον μεγάλο εἰς ἔκτασιν
καὶ διάρκειαν, πολὺ πλεύσανταν πολεμούτος
καὶ πολεμούσαν.

ΚΑΙ ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ πάντα πρόδηλημα διὰ τὸν με-
λετήτην τῆς ιστορίας τοῦ ἀνθρωπίνου πολιτι-
σμοῦ, τὸ πόλι καὶ διατί ήνας μικρὸς σὲ πλῆ-
θος καὶ δηκο λαὸς, μέσα εἰς μίαν διάρκεια αἰ-
ώνιον, ἀντιθέτα ἀπὸ κάθε νομοτελείαν, μπό-
ρες καὶ διετήρησης, ως αἰλονίους ὑπάρχουν, τὸ
ναυτιλιακὸν θαύμα, τόσον μεγάλο εἰς ἔκτασιν
καὶ διάρκειαν, πολὺ πλιγεῖται τὴν μορφὴν τοῦ
ἀπολόγου.

"Π ο λόγιος τοῦ προβλήματος, ἔχει δέδυται κε-
φαλαιώδη σημασίαν διὰ τὸν καθόλου ναυτιλια-
κὸν διόν, ἔξαιρεται, δημος, παρουσιάζει ἐνδια-
φέροντας δη τὸν ίδιον τὸν ἐλληνικὸν κόσμον.

"Ετοι, λοιπόν, αὐτὴ η κατάκτησις, δὲν εἶναι
τίποτε ἄλλο μία προσπάθεια τῶν Ἑλλή-
νων νὰ ἐπιβιώσουν, νὰ ἐπιβιώσουν καὶ νὰ μεγα-
λουργήσουν. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, πρῶτοι ἐ-
δάμασαν τὸν οὑργόν στοιχείον καὶ κατέκτησαν τὰ
μωσικὰ τους ἀπότομά του, τὴν διάλεκτην, τὴν
ἀντίτηταν καὶ τὴν πατέριαν την οἰκουμένην, προ-
φετίαν τῶν ιστορικῶν πεπωμάνων, ἀπέραντο καὶ
αἰώνιο κάποιτρο τῆς ἐλληνικῆς δόξης.

"Απ' ἔκει καὶ ἐπειτα, δηλα διὰ τὸν Ἑλληνας
ἀρχίζουν καὶ τελείωνου εἰς τὸ μεγαλεῖον τοῦ
ὑγροῦ στοιχείον εἰς τὴν θάλασσαν, η ιδία ση-
γινεις λίκην τῶν θαλασσῶν καὶ τοῦ πολιτισμοῦ, ἀφε-
τηρια τῶν ιστορικῶν πεπωμάνων, ἀπέραντο καὶ
αἰώνιο κάποιτρο τῆς ἐλληνικῆς δόξης.

Ο ΕΝΑΣ

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΟΥ COMITE MARITIME INTERNATIONAL

ΑΜΒΕΡΣΑ 6 ΚΑΙ 7 ΙΟΥΝΙΟΥ 1972

Συνήλθεν εις 'Αμβέρσαν τὴν δην καὶ 7ην Ιουνίου ἡδ. ἡ Διεθνῆς συνδιάσκεψις τοῦ Κομιτέ Μαριτίμ 'Ιντερνασιόναλ. 'Ο Διεθνῆς οὗτος ὄργανισμός, δῆστις συνεπλήρωσε λαβὴν 75 ἔτῶν, εἰναι γνωστός, ὡς ἐπίσης εἶναι γνωστή ὁ δράσις του. 'Οφειλόμενος εἰς τὴν πρωτοδουλίαν διασκεριμένων νομικῶν καὶ ἀποδέπτων εἰς τὴν ἑνοποίησην τῶν κανόνων τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ἔχειλίχθη μετ' οὐ πολὺ εἰς ὄργανισμόν δῆστις ἐπέτυχε νὰ κατατίσῃ μέγαν ὅριθμὸν διεθνῶν Συμβάσεων, αἱ πλεῖσται τῶν ὅποιων ἔκυρωθησαν ὑπὸ τῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν ἡ ἑνεσωματώθησαν εἰς τὸ ἑστιαρικὸν δίκαιον αὐτῶν. Πλήρης ἀπαρίθμησις τῶν συμβάσεων τούτων, ἀποδεῖναι ἀδύνατος εἰς τὰ στενὰ ὅρια τοῦ παρόντος. 'Αρκούμεθα διαφέροντες τὴν ἐπὶ τῶν φορτωτικῶν Δ.Σ. τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1924, τὴν Δ.Σ. τοῦ 1957 περὶ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης τῶν πλοιοκτητῶν θαλασσοπλούντων πλοίων, τὴν Δ.Σ. τοῦ 1910 περὶ ἐπιθαλασσίου ἀρραγῆς κ.λπ.

'Αντικείμενον τῆς Διεθνοῦς Διασκέψεως τῆς 'Αμβέρσης, ἡδ. ἡ τροποποίησις τοῦ Καταστατικοῦ τοῦ C.M.I. ὥστε ἐκρίθη ὡς μὴ ἀνταποκρινόμενον πλέον εἰς τὰς συγχρόνους ἀπαιτήσεις καὶ ὡς μὴ ἐπιτρέπον τὴν δραστηριοποίησιν τοῦ C.M.I., ἐδ. φύει τῆς ἔκ μέρους ἄλλων διακυβερνητικῶν διεθνῶν ὄργανισμῶν ἐμφανίσεως ζωηρᾶς δράσεως πρὸς

ἐνοποίησιν τῶν κανόνων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου.

'Εκ προγενεστέρων ἐργασιῶν καὶ μὲ τὴν συνεργασίαν τῶν κατὰ κράτη θυγατρικῶν 'Ενώσεων (παρ' ἡμῖν ὑπάρχει, ὡς γνωστόν, ἡ 'Ελληνικὴ 'Ενωσις Ναυτικοῦ Δικαίου) εἶχον ἐπιλεγῆ αἱ τροποποιήσεις διατάξεις τοῦ Καταστατικοῦ καὶ εἰχον προταθῆ αἱ ἐπιβολλέμεναι τροποποιήσεις ἑνωματωθεῖσαι εἰς τὸ κείμενον ὅπερ ἐγένετο γνωστὸν ὡς κείμενον τοῦ Φεβρουαρίου 1972 καὶ ὅπερ ἀπετέλεσε τὴν δεστιν τῶν συζητήσεων τῆς Διεθνοῦς Συνδιασκέψεως τῆς 'Αμβέρσης.

Ἄλγω τοῦ πλήθους τῶν προτεινομένων τροποποιήσεων καὶ τῶν μεταξὺ αὐτῶν διαφορῶν, ἡ Συνδιάσκεψις κατήρτισεν δλιγομέλη ὅμιδα ἐργασίας ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Βηργίου Ρεΐναρντσον, ἡ ὅποια συντόνως ἐργασίσασι, ἐπέτυχε νὰ καταλήξῃ εἰς κείμενον, ὅπερ ἐν συνεχείᾳ, ἐγένετο δεκτὸν ὑπὸ τῆς Συνδιασκέψεως.

Τὸ οὕτως καταρτισθὲν νέον κείμενον θὰ διποσταλῇ ἐν καιρῷ εἰς τὰς κατὰ κράτη θυγατρικὰς ὄργανώσεις ἐπὶ τῷ τέλει ὅπως ἀν τὸ κρίωσι σκόπιμον, τροποποιήσουν ἀναλόγως τὰ καταστατικὰ αὐτῶν.

Τὴν 'Ελληνικὴν 'Ενωσιν Ναυτικοῦ Δικαίου ἔξτροπώπτησεν δικηγόρος κ. Γεώργιος Ι. Κολύμβας.

Αμερικανική Νομολογία

• Σύμβασις μεταφορᾶς πραγμάτων διὰ θαλάσσης.— Κανόνες τῆς Χάγης περιορίζοντες τὴν εὐθύνην τοῦ μεταφορέως κατὰ δέμα τὴν μονάδα.— 'Εννοια τοῦ ὅρου «δέμα».

Εἶναι γνωσταὶ αἱ ἀμφισβητήσεις τὰς δοπίας ἔδημιούργησεν ἡ διάταξις τῶν Κανόνων τῆς Χάγης περὶ περιορισμοῦ τῆς ἀποζημιώσεως διὰ ζημιάς ἡ διπλαίσις τῶν μεταφορούμενων πραγμάτων, κατὰ δέμα τὴν μονάδα, διάταξις περιληφθεῖσα εἰς δλα τὰ ἑστατερικὰ δίκαια τῶν χωρῶν αἵτινες ἀπεδέχθησαν τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1924. (Κάδεξ 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ἕκδρον 141).

Αἱ ἀμφισβητήσεις προέκυψαν ἐκ τῆς δυσχερίας τοῦ καθορισμοῦ τοῦ ὅρου «δέμα». Προσθέτως παρόμοιον θέμα ἔτεθη ἐνόπιον 'Αμερικανικοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου. 'Επρόκειτο περὶ θενζινακάτου μήκους 42 ποδῶν, δάρους 34.000 λιμπτρῶν, συσκευασμένης ἐντὸς σκελετοκιβωτίου καὶ φορτωθεῖσης ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, 'Εφορτώθη εἰς Ντεντρότ περὶ προορισμὸν τὸ Χόγκ - Κόγκ κατὰ δὲ τὸν διάπλουν, ἡ θενζινακάτος ὑπέστη ζημίας 13.915,55 δολλαρίων.

Ἡ φορτωτικὴ ήτις εἶχεν ἐκδοθῆ, ὑπέκειτο εἰς τὰς διατάξεις τοῦ 'Αμερικανικοῦ νόμου περὶ μεταφορᾶς πραγμάτων διὰ θαλάσσης, δῆστις δρίζει διὰ σύνε τὸ μεταφορέως οὔτε τὸ πλοίον εὐθύνονται διὰ ζημιάν εἰς πράγματα ὑπερβαίνουσαν τὰ 500 δολλάρια κατὰ δέμα

σδήτησιν ἐνώπιον τῶν 'Αμερικανικῶν δικαστηρίων. Εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν τὸ Δικαστήριον ὀνέδραμεν εἰς προεκδοθείσας ἀποφάσεις. Εἰς μίαν ἔξι αὐτῶν, τὸ Δικαστήριον ἐκρίνει διὰ ὅρος «δέμα» ἡ περιγραφικός, τελείως ἐκπέσασα καὶ ἐντελῶς ἐστερημένος νοήματος. 'Επρόκειτο εἰς τὴν δίκην ἐκείνην δι' ἐν πειστήριον μετά μοχλῶν, ὅψις 11 ποδῶν καὶ δάρους 3 τόνων. Εἰς τὴν φορτωτικὴν καὶ εἰς τὰς στήλας «Ἀριθμός δεμάτων καὶ ἐπεργαφὴν τῶν δεμάτων καὶ πραγμάτων ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ» εἶχεν περιγραφῆ τὸ πιεστήριον ὃς «εἴναι πλαίσιον μηχανημάτων» μετά μνείας τοῦ δάρους εἰς χιλιόγραμμα καὶ λίμπρας. Τὸ Δικαστήριον συνεπέρανεν διὰ τὴν δύμασις περιέγραφεν τὸ πιεστήριον ὃς «δέμα» καὶ τὰ συμβαλλόμενα μέρη τεκμαίρεται διὰ ἀντελαμβάνοντο τὰς συνεπείας τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ ναυτικοῦ τούτου ὅρου, εἰς τὸ ἐλύγω δέμα τῆς χώρας τῆς Μπρομνινάγκ (ἡ παρομοίωσις εἶναι ελληνικήν ἀπὸ τὰ ταξιδία τοῦ Γκιούλιδερ εἰς τὴν χώραν τῶν Γιγάντων).

Εἰς τὴν παρούσαν δίκην τὸ Δικαστήριον ἐκρίνει διὰ ἔννοια τοῦ δροῦ «δέμα» ὡς προκύπτει ἐκ τῶν νομολογηθέντων, καταλήγει εἰς τὸ νό δρίζη τοῦτο ὡς εἶδος φορτίου ἀσχέτου πρὸς τὸν δρόκον, τὸ σχῆμα δὲ τὸ δάρος, ἐφ' ἐγένοντο διάλογοι προηγουμένως, τοῦτο εὑρίσκετο ἐντὸς πλαισίου πρὸς διεκόλυνσιν τῆς φορτωσεως καὶ προστασίαν — ἐν μέρει — τοῦ μηχανήματος καὶ διὰ τὸν λόγον τούτον κατέληξεν νὰ θεωρηθῇ ὡς δέμα.

'Ανάλογος ἡδ. κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου καὶ ἡ περίπτωσις τῆς θενζινακάτου. Εἰς τὴν φορτωτικὴν καὶ εἰς τὰς στήλας «Ἀριθμός δεμάτων καὶ ἐπεργαφὴν τῶν δεμάτων καὶ πραγμάτων» τὸ φορτίον περιεγράφετο ὡς «εἴναι πλαίσιον μήποτε συσκευαστικαὶ ἐργασίαι διευκολύνουσαὶ τοὺς χειρισμοὺς τῆς φορτωσεως, αἵτινες δύμας συσκευαστικαὶ ἐργασίαι οὔτε ἀποκρύπτουν οὔτε περικλείουν τὰ πράγματα. Οὕτω, εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ πιεστήριου, ηπίς ἀνεφέρθη προηγουμένως, τοῦτο εὑρίσκετο ἐντὸς πλαισίου πρὸς διεκόλυνσιν τῆς φορτωσεως καὶ προστασίαν — ἐν μέρει — τοῦ μηχανήματος καὶ διὰ τὸν λόγον τούτον κατέληξεν νὰ θεωρηθῇ ὡς δέμα τοῖς μίσον μονάδα.

'Ἐν καταπλεῖδι τὸ Δικαστήριον ἐκρίνει διὰ τὴν θενζινακάτους διπετέλει τὸ δέμα ὡς δέμα τοῦ νόμου καὶ διὰ στοιχείων ἀποφέρεισαν, εἶχον ἐκτελεσθῆ ὡρισμέναι συσκευαστικαὶ ἐργασίαι διευκολύνουσαὶ τοὺς χειρισμοὺς τῆς φορτωσεως (τὸ πλαίσιον) ὡς καὶ ἀναγραφῆ ἐν τῷ φορτωτικῇ περὶ τὸ φορτίον ὡς ἀποτελούντος μίσον μονάδα.

'Ἐν καταπλεῖδι τὸ Δικαστήριον ἐκρίνει διὰ τὴν θενζινακάτους διπετέλει τὸ δέμα ὡς δέμα τοῦ νόμου καὶ διὰ στοιχείων ἀποφέρεισαν, εἶχον ἐκτελεσθῆ ὡρισμέναι συσκευαστικαὶ ἐργασίαι διευκολύνουσαὶ τοὺς χειρισμοὺς τῆς φορτωσεως (τὸ πλαίσιον) ὡς καὶ ἀναγραφῆ ἐν τῷ φορτωτικῇ περὶ τὸ φορτίον ὡς ἀποτελούντος μίσον μονάδα.

'Ἐν καταπλεῖδι τὸ Δικαστήριον ἐκρίνει διὰ τὴν θενζινακάτους διπετέλει τὸ δέμα ὡς δέμα τοῦ νόμου καὶ διὰ στοιχείων ἀποφέρεισαν, εἶχον ἐκτελεσθῆ ὡρισμέναι συσκευαστικαὶ ἐργασίαι διευκολύνουσαὶ τοὺς χειρισμοὺς τῆς φορτωσεως (τὸ πλαίσιον) ὡς καὶ ἀναγραφῆ ἐν τῷ φορτωτικῇ περὶ τὸ φορτίον ὡς δέμα τοῦ μηχανήματος καὶ διὰ τὸν λόγον τούτον κατέληξεν νὰ θεωρηθῇ ὡς δέμα τοῦ μηχανήματος.

'Ἐν καταπλεῖδι τὸ Δικαστήριον ἐκρίνει διὰ τὴν θενζινακάτους διπετέλει τὸ δέμα ὡς δέμα τοῦ νόμου καὶ διὰ στοιχείων ἀποφέρεισαν, εἶχον ἐκτελεσθῆ ὡρισμέναι συσκευαστικαὶ ἐργασίαι διευκολύνουσαὶ τοὺς χειρισμοὺς τῆς φορτωσεως (τὸ πλαίσιον) ὡς καὶ ἀναγραφῆ ἐν τῷ φορτωτικῇ περὶ τὸ φορτίον ὡς δέμα τοῦ μηχανήματος.

ARIST. THEODORAKOPULOS

REPRESENTATIVE OF

SCHAAR & NIEMEYER

ESTABLISHED 1851

WHOLESALE SHIP CHANDLERS

HAMBURG II

FREEPORT, BROOK 6

TELEF 36 22 46 47 48 49

PRIVATE: 220 56 08

TELEX: 021 2326

TELEGRAMS: SCHAARMEYER - HAMBURG

Γαλλική Νομολογία

• Μεταφορά πραγμάτων διὰ θαλάσσης.

— Καταστροφὴ τοῦ φορτίου ἐκ πυρκαϊᾶς εἰς τὴν προκυμαίαν μετὰ τὴν ἐκφότωσιν.— 'Εναγωγὴ τοῦ μεταφορέως καὶ τοῦ ἀναλαβόντος τὴν προώθησιν καὶ παράδοσιν τοῦ φορτίου, ὑπὸ τοῦ ἀσφαλιστοῦ ἐνεργούντος καθ' ὑποκατάστασιν τοῦ παρ' αὐτῷ ἡσφαλισμένου παραλήπτου.— 'Εναγωγὴ τοῦ ἀναλαβόντος τὴν προώθησιν καὶ παράδοσιν τοῦ φορτίου ὑπὸ τοῦ μεταφορέως.— 'Αποκλεισμὸς συνδρομῆς οἷονεὶ ἀδικημάτος.— Εὐθύνη πηγάζουσα ἐσυμβάσεως μόνον.— Πυρκαϊδὲ ὄφειλομένη εἰς πταίσμα τοῦ ἀναλαβόντος τὴν παράδοσιν τοῦ φορτίου.

— Καταδίκη τοῦ θαλασσίου μεταφορέως εἰς ἀποζημίωσιν τοῦ ἀσφαλιστοῦ μετὰ συγχρόνου καταδίκης τοῦ ἀναλαβόντος τὴν παράδοσιν τοῦ φορτίου εἰς ἀποζημίωσιν τοῦ θαλασσίου μεταφορέως.

Δυνάμει φορτωτικῆς ἐκδοθείσης ἐν Πειραιεῖ ἐφορτώθησαν ἐπὶ τοῦ ἀ/π «ΚΥΝΘΙΑ» τῆς 'Ελληνικῆς 400 μπάλαι βάμβακος εἰς παραλαβὴν γαλλικῆς ἔταιρίας ἐν Μασσαλίᾳ. Τὸ φορτίον ἐξοφρωθῆ ἦν εἰς Μασσαλίαν καὶ παρεδόθη ὑπὸ τῆς 'Ελληνικῆς εἰς τὴν ἔταιρίαν INTPAMAP ἀσχολουμένην μὲ τὴν φύλαξιν καὶ προώθησιν φορτίων.

'Εκραγείσης πυρκαϊᾶς ὅταν τὸ φορτίον εἶχεν ἐκφρωτὴ καὶ μετὰ τὸν ἀπόπλου τοῦ πλοίου, τὸ φορτίον κατεστράφη σχεδὸν ὀλοσχερῶς. 'Ενηργήθη πραγματογνωμούνη μετὰ τὴν ὅποιαν, αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἔταιραι

τοῦ φορτίου ἐνεργούσαι καθ' ὑποκατάστασιν εἰς τὰ δικαιώματα τῶν παραληπτῶν ἄλλως καὶ ὡς ἐκδοχεῖς τῶν δικαιωμάτων τῶν παραληπτῶν, ἐνήγαγον τὰς ἔταιρίας 'Ελληνικῆς καὶ INTPAMAP εἰς ἀποζημίωσιν, ζητούσαι τὸ ποσὸν τῶν γαλλικῶν φράγκων 312.327. 'Η 'Ελληνικὴ, πλοιοκτήτρια καὶ ἐφοπλίστρια τοῦ ἀ/π «ΚΥΝΘΙΑ» ἡρνήθη ὅτι εύθυνεται διὰ τὰς ζημίας τοῦ φορτίου, ἐπιγενομένας ὅταν τὸ πλοίον εἶχεν ἀποπλεύσει, ἀφοῦ ἐξερόπτωτο τὸ φορτίον ἐν καταστάσει καὶ ἡτήσατο τὴν ἀσφαλιστικῶν ἔταιριῶν. 'Επικουρικῶς, ἡ 'Ελληνικὴ ἐνήγαγε τὴν ἔταιρίαν INTPAMAP, ὑπόχρεων εἰς ἀποζημίωσιν τῆς, ἐὰν κατεδικάζετο ν' ἀποζημίωσθε τὰς ἀσφαλιστικὰς ἔταιρίας.

'Η ἔταιρία INTPAMAP ἀπέκρουσε τὰς ἐναντίον αὐτῆς ἀγωγὰς τῶν ἀσφαλιστικῶν ἔταιριών στηριζομένη εἰς τὸ ἄρθρον 52 τοῦ νόμου τῆς 18ης Ιουνίου 1966, δεδομένου ὅτι ἡ ἀνάμειξις τῆς ἐπίγαζεν ἐσυμβάσεως μεταξὺ αὐτῆς καὶ τῆς 'Ελληνικῆς. 'Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐναντίον αὐτῆς ἀγωγὴν τῆς 'Ελληνικῆς, ἡ ἔταιρία INTPAMAP ισχυρίσθη ὅτι ἡ ἀγωγὴ ἦτο ἀδύσιμος συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 53 παρ. 1 τοῦ νόμου τῆς 18ης Ιουνίου 1966, τὸ δόπον τὴν ἀπαλλάσσει πάστας εὐθύνης διὰ ζημίας ἐν πυρκαϊᾷ, ἔξαιρεσι τῆς περιπτώσεως πταίσματος της, διπέρ δὲν συνέτρεχε.

Ἄργω συναφείας αἱ ἀγωγαὶ συνεχεδικάσθησαν ἐνώπιον τοῦ Πρωτοδικείου Μασσαλίας ἐνώπιον τοῦ ὅποιου αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἔταιραι πρὸς θεμελίωσιν τῶν ἀγωγῶν τῶν ἐναντίον τῆς INTPAMAP ισχυρίσθησαν ὅτι τῆς πυρκαϊᾶς συνιστώσης οἷονεὶ ἀδίκημα, ἔχουν κατὰ τῆς INTPAMAP ἀγωγὴν στηριζομένην εἰς τὸ ἄρθρον 1384 παρ. 2 τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος. Τὸ Πρωτοδικεῖον Μασσαλίας διὰ τῆς ἀπό 14.1.1972 ἀποφάσεως του ἔκρι-

νεν ὡς ἔξης:

Ἐίναι ἀναμφισθήτητον ὅτι πρόκειται ἐδῶ περὶ συμβάσεως μεταφορᾶς πραγμάτων διὰ θαλάσσης, ἡτίς δεσμεύει ἐμμέσως ἡ ἀμέσως πάντας σύνου ἔλασθον μέρος εἰς τὴν μεταφοράν. Τὰ δικαιώματα καὶ αἱ ὑποχρεώσεις τῶν μερῶν πηγάζουν συνεπῶς ἐκ τῆς συμβάσεως, οὐδενὸς αὐτῶν ὄντος τρίτου ἔναντι τοῦ ἔλασθον. Τὸ πταίσμα συνεπῶς οἰουδήποτε τῶν μερῶν, ἐὰν συντρέχῃ, εἰναι ὥσταί των συμβατικὸν καὶ δὲν ὑπάρχει περίπτωσις οἰουεὶ ἀδικήματος διδύμου λαβὴν εἰς ἐφαρμογὴν τῶν ἄρθρων 1382, 1383 καὶ 1384 τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος. 'Η εὐθεία ὅθεν ἀγωγὴ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἔταιριών ἐναντίον τῆς INTPAMAP είναι ἀπορριπτέα ὡς νόμῳ ἀδάστιμος.

Συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 27 τοῦ νόμου τῆς 18ης Ιουνίου 1966, ὁ θαλάσσιος μεταφορεὺς εύθυνεται διὰ τὰς ἀπώλειας ἡ βλάβης τῶν πραγμάτων, ἀφ' ἡς παρέλασε ταῦτα καὶ μέχρι τῆς παραδόσεως αὐτῶν, ἐκτὸς ἐὰν ἀποδεικνύεται ὅτι αἱ ζημίαι προέρχονται ἐκ τῶν ἐν τῷ νόμῳ ἐξαιρουμένων αἰτιῶν, ἐν αἷς καὶ ἡ πυρκαϊά. Τούτο συνέδη, ἐν προκειμένῳ, ἀλλ' ἡ τελευταία παράγραφος τοῦ ἄρθρου 27 ὀρίζει ὅτι ἐπιτρέπεται ἡ ἀπόδειξις ὅτι ἡ ζημία ἐπῆλθεν ἐκ πταίσματος τοῦ μεταφορέως ἡ τίνος τῶν ὑπ' αὐτοῦ προστηθέντων ἐν προκειμένῳ τῆς ἔταιρίας INTPAMAP, ἐπιφύλασσομένου τοῦ δικαιώματος ἀναγωγῆς ἐναντίον τοῦ εύθυνομένου προστηθέντος.

'Ἐκ τῆς γενομένης πραγματογνωμοσύνης ἀπεκλείσθη ὁ δόλος ἡ ἡ αὐταινάφεις, διεπιπτωτὴ δὲ ὅτι τὸ φορτίον εἶχεν ἐκφρωτῷ δὲν ἀρίστη καταστάσει δύο ἡμέρας πρὸ τῆς ἐκρήξεως τοῦ πυρός. Κατὰ τοὺς ἐμπειρογνόμονας, ἡ πιθανή αἰτία τοῦ πυρός ήτο κακῶς ἐσβεσμένον σιγαρέττον, ὀθηθὲν ὑπὸ τοῦ πνεόντος ισχυροῦ ἀνέμου ὑπὸ τὸ φορτίον καὶ μεταδώσαντος τὸ πῦρ ὀρχικῶς εἰς μικρὰ τεμάχια βάμβακος ἀπίνα συνήθως ἐκφέγουν ἀπὸ τοισάντα φορτία, ὀπόθεν τὸ πῦρ μετεδόθη εἰς τὸ φορτίον.

'Ἐκ τούτων προκύπτει ὅτι ἡ ζημία δὲν διεβίλεται μὲν ἡθικὴν ἐνέργειαν τῆς ἔταιρίας INTPAMAP, ἀλλ' εἰς ἀμελεῖαν αὐτῆς λόγῳ ἀτελοῦς ἐπιβλέψεως. Τελοῦσα ἐν γνώσει ὅτι ἡ ἀπαγόρευσις τοῦ καπνίζειν δὲν τηρεῖται εἰς τὰς προκυμαίας, ἀφοῦ μάλιστα ἐσβεσμένον σιγαρέττον, ὀθηθὲν ὑπὸ τοῦ πνεόντος ισχυροῦ ἀνέμου ὑπὸ τὸ φορτίον καὶ μεταδώσαντος τὸ πῦρ ὀρχικῶς εἰς μικρὰ τεμάχια βάμβακος ἀπίνα συνήθως ἐκφέγουν ἀπὸ τοισάντα φορτία, ὀπόθεν τὸ πῦρ μετεδόθη εἰς τὸ φορτίον.

Μετὰ ταῦτα, δεκτῶν γενομένων τῶν συμπερασμάτων τῆς πραγματογνωμοσύνης, κρίνεται ὅτι ἡ ἔταιρία INTPAMAP διετέλεσεν ἐν πταίσματι ἐξ ἀμελείας τῶν ὑπ' αὐτῆς προστηθέντων. Τούτου γενομένου δεκτοῦ κρίνεται ὅτι ἡ ἐν πταίσματι τελοῦσα ἔταιρία INTPAMAP δὲν δύναται νὰ ἐπικαλεσθῇ τὴν ἄρθρῳ 27 παρ. γ' τοῦ νόμου τῆς 18ης Ιουνίου 1966 περίπτωσιν ἀπαλλαγῆς αὐτῆς.

Μετὰ ταῦτα, τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι εἶναι δάσιμοι αἱ ἀγωγαὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἔταιριών κατὰ τῆς 'Ελληνικῆς, ἡτίς εύθυνεται ἀφοῦ ἡ ζημία διεβίλεται εἰς πταίσμα τῶν ὑπὸ τοῦ θαλασσίου μεταφορέως προστηθέντων.

'Ἐξ ἄλλου ἐκρίθη ὅτι ἡ ἔταιρία INTPAMAP δὲν δύναται νὰ ἐπικαλεσθῇ κατέναντι τῆς 'Ελληνικῆς τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 53 παρ. 1 τοῦ νόμου τῆς 18ης Ιουνίου 1966 λόγῳ τοῦ πταίσματος αὐτῆς ἡ τοῦ πταίσματος τῶν ὑπ' αὐτῆς προστηθέντων.

Μεθ' ὅ τὸ Δικαστήριον ἐπεδίκασεν ὑπὲρ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἔταιριών καὶ εἰς δάρος τῆς 'Ελληνικῆς τὸ ποσὸν τῶν γαλλικῶν φράγκων 312.327 ἐντόκως ἀπὸ τῆς ἐγέρσεως τῆς ἀγωγῆς, ὑπεχέρεωσε δὲ τὴν ἔταιρίαν INTPAMAP νὰ καταβάλῃ εἰς τὴν 'Ελληνικήν πάνα ποσὸν διπέρ αὐτῆς ἡδεῖς καταβάλεται εἰς τὰς ἀσφαλιστικὰς ἔταιρίας δυνάμει τῆς ἀποφάσεως.

Γ. Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ

A.E. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

• ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

— ΝΑΥΛΩΣΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΙΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ
— ΠΑΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΩΝ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΝΑΥΛΩΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΖΙΤΑΣ.— ΤΗΛΕΦΟΝΑ : 477.479, 477.365, 479.433, 474.273

• ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

— ΔΥΝΑΜΕΙΑ ΝΑ ΕΞΑΦΑΛΙΣΩΜΕΝΗ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ ΗΝ ΠΛΟΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΙΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΟΝΑ : 475.227, 479.433

• ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

— ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΣ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΕΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΖΟΒΙΕΤΙΚΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΗΧΑΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ «SUDOIMPORT» ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΕΩΣ 5 Η.Ρ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΩΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΦΟΔΙΑ
— ΔΙΑΙΘΕΤΟΜΕΝ ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ ΣΖΟΒΙΕΤΙΚΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 6-150 ΕΠΙΒΑΤΩΝ.— ΤΗΛΕΦΟΝΑ : 479.433, 474.273, 425.371

• ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

— ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΗ ΠΑΡΑ ΤΑ LLOYD'S ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟΛΥΤΟΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΝ.— ΤΗΛΕΦΟΝΑ : 477.365, 479.433, 425.371

• ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

— ΑΝΑΛΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΑΙΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΙΟΝΑΓΡΙΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ

• ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΤΗΛΕΦΟΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ : 425.371-5, TELEX : 212.544, 212.545, 212.546
ΤΜΑ. Δ/ΝΣΙΣ ΜΟΥΤΣΕΣ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΠΑΙΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ

'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ■ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ■ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΜΙΣΘΟΣ

**ΜΙΣΘΟΣ ΕΛΛΕΙΠΟΝΤΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΚΩΛΑΣΜΟΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΡΙΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΔΙ' ΑΝΑΛΗΨΗ ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΝ**

Τὸ Ἐφετεῖον Ἀθηνῶν ἐρήμην τῆς ἑκατόντης πλοιοκτητηρίας ἔταιρίας ἔξεδικασσεν ἀπόφασιν τοῦ Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιῶν καθ' ἥν εἶχεν ἐπίδικασθη εἰς τὸν ἑνάγοντα ναυτικὸν καὶ ὑν ἐφεστίβλητον, ποσὸν 534 λιρῶν Ἀγγλίας, ὀφειλόμενον ἐκ μισθῶν ἐλλείποντος ναυτικοῦ.

Συγκεκριμένως, ὃ ὑπὸ κρίσιν ἐφεστις, ἐπειδὴ νομοτύπως καὶ ἐμπροθέσως ἡσκήθη, ἔχετάσθη παρὰ τὴν ἐρημοδικίαν τῆς ἑκκαλούσης ἔταιρίας, συμφώνως εἰς τὸ δέρθρον 712 τοῦ Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας ὡς ἔαν πάντες οἱ διάδικοι ἦσαν παρόντες.

Περαιτέρω, κατὰ τὴν ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου ἔκδικασιν ἀπεδείχθησαν τὰ ἔχεις πραγματικά περιστατικά:

Οἱ δῆμοι ἐφεστίθησαν ἐνόγων τυγχάνων ναυτικὸς τὸ ἐπάγγελμα, δυνάμει συμβάσεως ναυτολόγησεως ἀφρίστου χρόνου, προσελήφθη ὑπὸ τῆς ὧν ἅνω πλοιοκτητηρίας ἔταιρίας εἰς ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίας φορτηγὸν ποντοπόρον πλοῖον τῆς χωρητικότητος 10.103 τόνων, ὡς ναύληρος - ξυλουργὸς ἀντὶ συμφωνθέντος μηνιαίου μισθοῦ 66 λιρῶν Ἀγγλίας πλέον τροφῆς ἀποτιμηθείσης μηνιαίως εἰς 10,5 λίρας Ἀγγλίας.

Ἐκτότε ὑπὸ τὴν ιδιότητά του ταύτην παρέσχε τὰς ὑπηρεσίας του ἐπὶ ἐνδεκάμηνον (11 μῆνας) ὅτι καὶ ἀπελύθη διὰ καταγγελίας τῆς συμβάσεως ἐργασίας ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου λόγῳ ἀσθενείας του.

Κατὰ τὴν ἀμέσως ἐπακολούθησαν ἐκκαθάρισιν τῶν ἀποδοχῶν του, ἀπέμεινεν ὀφειλόμενον ὑπόλοιπον ποσὸν ἑπτά 255 λιρῶν Ἀγγλίας. Κατὰ τὴν συζήτησιν ἐνώπιον τοῦ Πρωτοδικείου ἡ ἐναγομένη ἔταιρία εἶχεν ισχυρισθῆ, τελούσσα ἐν γνώσει τοῦ ἀνεξοφλήτου, ὅτι μέρος τοῦ ὧν ἅνω ὀφειλομένου ποσοῦ ἐκ λιρῶν Ἀγγλίας 200, ἔξωφθεισε διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 7192858 τραπεζικῆς ἐπιταγῆς.

Πλὴν ὁ ισχυρισμὸς αὐτὸς ἦτο ἐντελῶς ἀναληθῆς, καθ' ὅσον ἡ ἐπιταγὴ αὕτη ἀφέωρα προγενεύστερον ἐμβασμα τοῦ ναυτικοῦ πρὸς τὸν οὐρανὸν τοῦ Ἀνδρέαν, μέσω τῶν ἐν Πειραιεῖ γραφείων τῆς ἐναγομένης, τὸ διπόσιον παρέμεινεν ἀνεξοφλητὸν μέχρι τῆς ἀπολύτεως του καὶ ἀκολούθως εἰσεπρόσθη παρὰ τοῦ ίδιου τοῦ ναυτικοῦ.

Οὕτω, καὶ κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Ἐφετείου ἡ ἐναγομένη ἔταιρία, ἐν γνώσει τῆς ἀναληθείας τοῦ ισχυρισμοῦ τούτου, παρέθη τὸ καθῆκον ἀληθείας καὶ συνεπῶς, δρῶς κρίνασσα ἡ πρωτόδικος ἀπόφασις ἐπέβαλε αὐτεπαγγέλτως χρηματικὴν ποινὴν 1.500 δρ. ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Συντάξεως Νομικῶν, ἐπὶ παραβάσει τοῦ καθῆκοντος ἀληθείας.

Περαιτέρω τὸ ἐφετεῖον ἐκρινεῖ διὰ δρῶς τὸ Πρωτοδικείον ἔχειται τὰ πραγματικὰ περιστατικὰ καὶ ἐν συνεχείᾳ ἡμίμηνεσται καὶ ἐφέρμοσται τὸν νόμον.

Ἐξ ὅλου, κατὰ τὴν κρίσιν πάντοτε τοῦ Ἐφετείου, κατὰ τὸν νόμον ἔαν τὸ πλοῖον ἐκτελῇ πλοῦν μὲν ἐλλιπῆ κατ' ἀριθμὸν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος αὐτοῦ τῇ ἀδείᾳ ἥ μὴ τῆς ἀρχῆς, ὑποχρεοῦσται εἰς τὴν κατασκολήν τῶν κεκανονισμένων εἰσφορῶν πληρώματος καὶ πλοιοκτήτου δι' ἔκστοτον ἐλλείποντα ἄνδρα τοῦ πληρώματος αὐτοῦ καὶ δι' ὅσον χρόνον τὸ πλοῖον εὐρίσκεται ἐν πλῷ ἐξακριβούμενον ἐκ τοῦ ναυτολογίου τοῦ πλοίου. Τὸ δ-

ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 60 ΤΟΥ ΚΙΝΔ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΜΙΣΘΟΥ

Ο μισθὸς συμφωνεῖται μεταξὺ ναυτικοῦ καὶ πλοιοκτήτου κυρίως κατὰ μήνα ὡς προβλέπεται καὶ ἀπὸ τάς συλλογικὰς συμβάσεις.

Ἐξ ὅλου, κατὰ τὸ ἀρθρον 60 ὁ ναυτικὸς δικαιούται τὸν μισθὸν τῶν μηνῶν καὶ τῶν ἡμερῶν κατὰ τὰς διποίας διήκρεσεν ἡ ναυτολόγησις. Ἐὰν δῆμας ἡ ναυτολόγησις διήρκεσε μικρότερον διάστημα τοῦ μηνός, ὁ ναυτικὸς δικαιούται τὰς ἀποδοχὰς διοκλήρου τοῦ μηνὸς ἐφ' ὅσον οὗτος δὲν κατήγειεν τὴν σύμβασιν ἀνατίσως. Κατὰ διάταξιν τοῦ αὐτοῦ ἀρθρον 60 τοῦ ΚΙΝΔ, ὡς πλήρης ημέρα θεωρεῖται καὶ ἡ ἀπλῶς ἀρξαμένη.

Ὦσαντας, συμφώνως εἰς τὸ ἀρθρον 61 τοῦ ΚΙΝΔ δυνατὸν να συμφωνήσῃ μισθὸς κατὰ ταξίδιον. Ἐπεκτεινόμενον δῆμας τοῦ ταξίδιου αυξάνει ἀναλόγως καὶ ὁ μισθός, συντομευμένον δῆμας τούτου, ὁ μισθὸς παραμένει ἀμείωτος ὡς ἀρχικῶς συνεφωνήθη.

Οὕτως ἔχοντας τῶν πραγμάτων ζήτημα προέκυψε περὶ τῆς ἐνοίας τοῦ ἀρθρον 60 τοῦ ΚΙΝΔ. Ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου, ἡ ἀρμοδία 'Υπηρεσία ἐγνωμοδότησεν ὡς ἀκολούθως: 'Η ἐνοία τῆς διατάξεως τοῦ ἀρθρον 60 τοῦ ΚΙΝΔ δῆμ: ὁ ναυτικὸς δικαιούται διὰ τὸν μισθὸν τῶν μηνῶν καὶ ἡμερῶν καθ' ἕξ διήρκεσεν ἡ ναυτολόγησις του, εἶναι ὅτι ἡ ἐκαθάρισις τῆς μισθοδοσίας τοῦ ναυτικοῦ ἐνεργεῖται, ὑπολογιζομένων πρότον τῶν μη-

πάλοιπον τοῦ μισθοῦ ἐκάστου ἐλλείποντος ναυτικοῦ, μετὰ τὴν ἀφαίρεσην τῶν εἰς δάρος τοῦ ναυτικοῦ κρατήσεων, κατενεμήθη ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἰς τοὺς ἀνδρας τοῦ πληρώματος εἰς τοὺς ὅποιους ἀνετέθη ὑπὸ αὐτοῦ ἡ ἐργασία τοῦ ἐλλείποντος μηνούς τούτου.

Ἐτοι μεν κατ' ἐφαρμογὴν τῶν κειμένων διατάξεων ἐν συνδιασμῷ πρὸς τὴν οἰκείαν συλλογικὴν σύμβασιν, ὁ ἔναγων δικαιούται διὰ τὴν παρασχεθεῖσαν πρόσθετον ἐργασίαν τῶν ἐλλειπόντων, συνιολικῆς ἀμοιδῆς 280 λιρῶν Ἀγγλίας. Κατὰ ταῦτα, δρῶς ἔκρινεν ἡ πρωτόδικος ἀπόφασις τὴν ούσιαν τῆς διαφορᾶς, τονίζεται εἰς τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου, ὡς καὶ δρῶς τὸν νόμον ἡμηνίους καὶ ἐφέρμοσε.

Ἐντεῦθεν κατ' ἐφαρμογὴν τῶν κειμένων διατάξεων ἐν συνδιασμῷ πρὸς τὴν οἰκείαν συλλογικὴν σύμβασιν, ὁ ἔναγων δικαιούται διὰ τὴν παρασχεθεῖσαν πρόσθετον ἐργασίαν τῶν ἐλλειπόντων, συνιολικῆς ἀμοιδῆς 280 λιρῶν Ἀγγλίας. Κατὰ ταῦτα, δρῶς ἔκρινεν ἡ πρωτόδικος ἀπόφασις τὴν ούσιαν τῆς διαφορᾶς, τονίζεται εἰς τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου, ὡς καὶ δρῶς τὸν νόμον ἡμηνίους καὶ ἐφέρμοσε.

INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S/A

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLER
AT THE
PANAMA CANAL

CABLE:
TONIO COLON
TELEX:
3482072

TELEPHONE:
Colon 47-151 • 47-1098

MAILING ADDRESS:
P.O. Box 443
Colon, R. Panama

**PROVISIONS
DECK SUPPLIES
DUTY-FREE LIQUORS**

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

νών, οι δύοιοι άντιστοιχοι είς το χρονικόν διάστημα τής ναυτολογήσεως του και μετά ταῦτα τῶν ἡμερῶν καθ' & ειργάσθη ἀπό τῆς λήξεως τοῦ τελευταίου μηνὸς ἐργασίας μέχρι τῆς ἀπολύτης του. Ούτω, δὲ ναυτολογηθεῖς ἐπὶ τοῦ πλοίου ναυτικός, θὰ πρέπει κανονικῶς καὶ θεωρήται διτὶ συμπληρώνει ἐνὸς μηνὸς ὑπηρεσίαν, τὴν ἀντίστοιχην τῆς ναυτολογήσεως του ἡμερομηνίαν ἔκαστου ἐπομένου μηνὸς. "Οτε δὲ ἀπολύτη ἐκ τοῦ πλοίου θὰ ὑπολογισθῇ δὲ ἀναλογῶν μισθῶς τοῦ διὰ τὰς ὑπολοίπους ἡμέρας ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας συμπληρώσεως τοῦ τελευταίου μηνὸς ὑπηρεσίας του μέχρι τῆς ἀπολύτης του.

Κατ' ἀκόλουθίαν τῶν ἀντέρω, ἔαν τις ἐ-ναυτολογήθη τὴν 21.3.71 καὶ ἀπελύθη τὴν 1.2.72 θὰ ὑπολογισθῇ διτὶ οὗτος συνεπάληρωσεν ὑπηρεσίαν 10 μηνῶν καὶ 12 ἡμερῶν.

Ἡ παρούσα, τονίζεται εἰς τὴν σχετικὴν Δι-οικητικὴν Λύσιν, ἀποτελεῖ συμπλήρωσιν τοῦ 8ου ἑρωτήματος τοῦ κεφαλαίου Β, τῆς κωδι-κοποιήσεως ναυτεργατικῶν διαφορῶν τῶν ἐ-τῶν 1964—1968.

Εἰς τὴν ὡς ἄνω μνημονευμένην ἀπάντησιν τοῦ ἑρωτήματος 8, ρυθμίζεται τὸ θέμα τῆς καταβολῆς τοῦ μισθοῦ τῆς 31ης τοῦ μηνὸς. Εἰς αὐτὴν ἀναφέρεται διτὶ κατ' ἐφαρμογὴν τῆς διατάξεως τοῦ ἀρθρου 60 τοῦ ΚΙΝΔ, ἐάν δὲ μηνιαῖς μισθὸς λογίζεται διτὶ ἀρχεται ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ναυτολογήσεως, ἢ τις δὲν συμπίπτει μὲ τὴν πρώτην ἡμέραν ἔκά-στου μηνὸς καὶ λήγει τὴν ἀντίστοιχην ἡμερομηνίαν τοῦ ἐπομένου μηνὸς, τότε δὲ μὴν θὰ ὑπολογισθῇ πρὸς τριάκοντα ἡμέρας καὶ συνεπῶς ἡ περιλαμβανομένη εἰς ταῦτας 31η τοῦ μηνὸς δὲν θὰ ληφθῇ ὑπ' ὅψιν. Ἀντιθέτως, δοσάκις ὑπολογίζεται δὲ μισθὸς ἡμερῶν τινῶν (κάτω τοῦ μηνὸς) εἰς τὰς δύοις περιλαμ-βάνεται καὶ ἡ 31η τοῦ μηνὸς π.χ. 20—31 Μαΐου, τότε δὲ ληφθῇ ὑπ' ὅψιν καὶ ἡ 31η ἡ-

μέρα τοῦ μηνὸς καὶ θὰ καταβληθῇ δὲ μισθός.

ΟΡΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

Ἐπὶ τεθέντος ἑρωτήματος ποιοὶ ὑποχρεούνται ἐκ τῶν δύορῶν τοῦ πληρῶματος νὰ μετέχουν τῆς Ἐπιτροπῆς Τροφίμων καὶ ἀπὸ τοῖον συγκροτεῖται αὐτῆς ἐγκώμισθεν ἀρμόδιως τὰ ἀκόλουθα:

Συμφώνως εἰς τὸν ἐν Ισχύι Κανονισμὸν πε-ρι ἑργασίας ἐπὶ τῶν ἀλληγορικῶν φορτηγῶν πλοίων ἀρθροῦ 101 τῆς Ἐπιτροπῆς ὑποχρεούνται διποις μετέχουν ἐκ περιτροπῆς πάντα τὰ μέλη τοῦ πληρῶματος, ἔξαιρουμένων τῶν ὑποτοποιάρχου, Α' μηχανικοῦ, τροφοδότου, θαλαμηπόλων καὶ μαγείρου.

Δι' δὲ, τι ἀφορᾶ τὸ δεύτερον σκέλος τοῦ ἑ-ρωτήματος, δὲ πλοίαρχος εὐθύνεται διὰ τὴν συγκρότησιν καὶ λειτουργίαν τῆς Ἐπιτροπῆς Τροφίμων, ἀποτελουμένης ἐξ ἐνὸς ἀξιωματικοῦ, ἐνὸς ὑπαξιωματικοῦ ἥ ἄλλου μέλους τοῦ κατωτέρου πληρῶματος, ἐναλλασσομένων καθ' ἔδομάδα καὶ κατὰ τρόπον μὴ παρα-καλύντα τὴν κανονικὴν διεξαγωγὴν τῆς ἑρ-γασίας εἰς τὸ πλοίον.

ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΑΜΟΙΒΗ

ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΙΣ ΕΠΙ ΑΜΟΙΒΗΣ ΚΑΘΑΡΙ-ΣΜΟΥ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ

Ζήτημα ἐγενήθη ἐάν εἰς δεξαμενάς αἱ δ-ποιαὶ φέρουν ἑγκαρσίας ἐνδυναμώσεις ἐνεκα τῶν δποίων προκαλεῖται αὔξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν δεξαμενῶν, οἱ ἀνδρες οἱ ἀσχολούμενοι εἰς τὸν καθαρισμὸν σύτῳν ἐξ ὑπολειμμάτων ξηροῦ φορτίου, διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπίσης ξηροῦ φορτίου, δικαιούνται νά αἴτησουν ἀνά-

λογον αὔξησιν τῆς ἀμοιβῆς των.

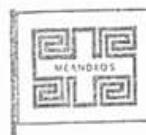
Ούτω, ἡ ἀρμόδια 'Υπηρεσία ἐγκώμισθε σχε-τικῶς τὰ ἀκόλουθα: Συμφώνως εἰς τὸ Κεφά-λαιον Β. περίπτωσις δ', τίτλος —Καθαρισμὸς δεξαμενῶν δ)— τῆς ἐν Ισχύι Συλλογικῆς Συμβάσεως φορτηγῶν ποντοπόδων πλοίων, προκειμένου περὶ τοιούτου καθαρισμοῦ σα-φῶς καθορίζεται δὲ ὑπολογισμὸς τῶν δεξαμε-νῶν, ἐν σχέσει πρὸς τὰ κύτη τῶν τριῶν δεξαμενῶν (μᾶς κανονικῆς καὶ δύο πλευρικῶν) ὡς ἐνὸς κύτους. Τό γεγονός ὅτι ὠρισμέναι τῶν ὀντων δεξαμενῶν φέρουν τυχὸν ἑγκαρσίας ἐν-δυναμώσεις ὑπὸ τύπου παραφραγμάτων, διὰ τῶν ὄπιων διαχωρίζονται εἰς δύο ἥ καὶ πε-ρισσότερα διαμερίσματα ἐπικοινωνοῦντα μεταξύ των, δὲν μεταβάλλει οὐσιωδῶς κατὰ τὴν ἀποψιν τῆς ὑπηρεσίας τὴν συνολικὴν χωρη-τικότητα καὶ μέγεθος αὐτῶν, στοιχεία τὰ δ-ποιαὶ προφανῶν ὑλῆθησαν υπ' ὅψιν διὰ τὴν ὀντωτέρω ρύθμισιν τῆς ἀντιστοιχίας δεξα-μενῶν καὶ κύτους.

ΑΝΟΙΓΜΑ ΚΑΙ ΚΛΕΙΣΙΜΟΝ ΚΑΛΥΜΜΑ-ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ

Ἐξ ἄλλου, ἐπὶ τεθέντος ἑρωτήματος ἐάν διὰ τὸ ἀνοιγμα ἡ κλείσιμον τῶν καλυμμάτων τῶν δεξαμενῶν πρὸς φόρτωσιν δοφίλεται ἰδι-αιτητικός διοιδή, ἐγκώμισθεν ἀρμόδιως τὰ ἀ-κόλουθα:

Τὸ ἀνοιγμα καὶ κλείσιμον τῶν καλυμμάτων τῶν ἐντὸς τῶν κυτῶν ὑφισταμένων δεξα-μενῶν πρὸς δόνοιγμα καὶ κλείσιμον τῶν στομίων τῶν κυτῶν, Ἐπομένως, ἡ ἑργασία αὐτῆς κεῖ-ται ἐντὸς τῶν συνήθων καθηκόντων τῶν ἀν-θρώπων καταστρώματος καὶ οὐδεμία δοφίλεται πρόσθετος ἀμοιβὴ ἐφ' ὅσον ἡ ἑργασία αὐτῆς ἐκτελεῖται ἐντὸς τῶν κανονικῶν ἑργασίμων ὀρῶν.

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



TELEPHONES : 477.423/424

TELEX : 21-2353 KARD

CABLES : "KARDAMYLIAN"

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΣ 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 ΠΡΑ-
ΣΙΝΟΥ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ.

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

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΛΛΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΡΑΣΧΟΣ
ΜΕΓΑΡΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΣΚΟΥΖΕ 1,
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΓΡ.: ΙΟΠΑΡ
ΤΗΛΕΦ.: 4523 541
4523 543
ΤΕΛΕΣ : 21-2290
21-2144

ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ

MEANDROS MARITIMA
Y COMERCIAL
AVENIDA BELGRANO 355
BUENOS AIRES
CABLES : MINOTAUROS
TELEPH.: 33-2615
34-2673
12-2306AR 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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΤΑΙ Ο ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Η ΤΟΞΙΚΟΤΗΣ ΤΩΝ ΑΔΡΑΝΩΝ ΑΕΡΙΩΝ

Εις τὸ φύλλον τῆς 31ης Μαΐου τῆς «Λόδ' ος Λίστα» ἐδημοσιεύθη λίαν ἐνδιαφέρουσα μελέτη τῶν κ.κ. Πέτρου Μ. καὶ Θεοδοσίου Α. Νομικοῦ ὑπὸ τὸν τίτλον «NOXIOUS FLUE GASES». Οἱ δύο δισκεκριμένοι τεχνικοί, κρούουσι τὸν κώδωνα κινδύνου, ὡς πρὸς τὴν χρησιμοποίησιν τῶν συστημάτων ἀδρανούς ἀερίους ἐπὶ τῶν δεξαμενοπλοίων, τὰ ὅποια, ὡς ὑποστηρίζουν, δὲν ἔχουν μελετηθῆ ἐπισταμένων, μὲν ἀποτέλεσμα τοικαὶ ιδιότητες τῶν χρησιμοποιουμένων καυσαερίων νά μη ἔχουν οὐδὲλως ἔξετασθή.

Τὸ θέμα τῆς ἀδρανοποίησεως τῶν δεξαμενῶν φορτίου —ἀναφέρεται εἰς τὴν ἀνωτέρω μελέτην— ἡρευνήθη μόνον ὡς πρὸς τὴν πρόληψιν πυρκαϊᾶς καὶ ἐκρήξεως εἰς τὰς δεξαμενὰς φορτίου καὶ εἰδικώτερον κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ καθαρισμοῦ αὐτῶν. «Υπάρχει ἡ ἀποφίς, δῆμως, ὅτι ἡ μελέτη τῶν συστημάτων ἀδρανούς ἀερίου, δὲν ἔγένετο εἰς βάθος καὶ ὡς ἐ τούτου δὲν ἔγενοντο γνωστὰ τὰ προβλήματα τὰ ὅποια παρουσιάζουν, ἀκριβῶς διότι ἐπιστεύετο ὅτι δὲν ὑπάρχουν τοιαῦτα προβλήματα.

Ἐν τούτοις, ὑπάρχουν προβλήματα βιολογικῆς φύσεως. Πρόσφατοι μελέται καὶ ἔρευναι ἀπέδειξαν ὅτι τὰ χρησιμοποιούμενα ἀδρανή ἀερία δὲν περιέχουν μόνον τὰ γνωστὰ ὁξυγόνον, ἄζωτον καὶ διοξείδιον τοῦ κανθρακοῦ, ἀλλὰ καὶ σημαντικάς ποσότητας τοξικῶν στοιχείων, ὑπὸ τὴν μορφὴν τῶν διξειδίων τοῦ ἀζώτου. Τὰ τοξικά, ὡς ἐ τούτου, δέρια

δύνανται νὰ ἀποδοῦν λίαν ἐπικίνδυνα καὶ νὰ γίνουν πρόξενοι θανατηφόρων ἀτυχημάτων εἰς τὸ πλήρωμα. Αἱ διενεργηθεῖσαι ἐρευναὶ ἐπὶ πλοίων χρησιμοποιούντων συστήματα ἀδρανούς ἀερίου, ἀπέδειξαν ὅτι:

(α) Τὰ ὀξείδια τοῦ ἀζώτου (NOX), ἐντὸς τῶν καυσαερίων τῶν λεβήτων, ἔχουν τὴν μορφὴν τοῦ NO καὶ εἶναι μικρᾶς διαλυτικότητος, μὴ δυνάμενα νὰ ἀφαιρεθοῦν κατὰ τὸ στάδιον τοῦ καθαρισμοῦ.

(β) Τὸ NO περιέχεται εἰς 200 ppm εἰς τὰ καυσαερία τῶν λεβήτων ξηρᾶς καὶ εἰς ἀτμοπαραγωγική Ικανότητα 60%, ἐνῷ εἰς τοὺς ναυτικούς λέβητας ἡ περιεκτικότης ὑπολογίζεται εἰς 400—500 ppm.

γ) Εἰς τὰ καυσαερία ὑπάρχει ἐπαρκὲς δυγάριον (2—4%) διὰ νὰ μετατρέψῃ τὸ NO εἰς τὸ ἐπικίνδυνο NO2.

Καὶ καταδηγεῖ ἡ μελέτη: «Εἰς ἐποχὴν κατὰ τὴν ὥποιαν ἡ Κυβέρνησις τῶν ΗΠΑ καὶ ἔτεραι κυβερνήσεις, θεσπίζουν αὐστηροὺς νόμους πρὸς προστασίαν ἔναντι τῶν ἀποβαλλομένων ἐκ τῶν αὐτοκινήτων, ἐνεργειακῶν σταθμῶν καὶ ἐτέρων πηγῶν, ὀξείδιών τοῦ ἀζώτου, εἶναι δυνατὸν νὰ ἐπιδεικνύεται τοιαύτη ἀδιαφορία καὶ ἄγνωστα, ὡς πρὸς τὴν χρησιμοποίησιν τῶν δηλητηριώδων τούτων ἀερίων ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀνευ σκέψεως ὡς πρὸς τὰς συνεπείας ἐπὶ τῆς ύγειας τῶν πληρωμάτων».

λογικὴ ἡ ἀποφίς ὅτι αὐτὸς ὁ τρόπος τῆς διὰ θαλάσσης μεταφορᾶς θ' αὐξηθῇ σημαντικῶς ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἑταῖρων.

Κατόπιν ἀνακοινώσεως διαφόρων στατιστικῶν στοιχείων καὶ ἀποτελεσμάτων μελετῶν αἵτινες Ἐλατον χώρων τελευταίως, ὑποδεικνύεται ὅτι η διὰ θαλάσσης μεταφορᾶ τοῦ LNG θ' ἀναπτυχθῆ ἐμφανῶς μέχρι τοῦ 1980. «Ἐν τούτοις, ὑπάρχει πιθανότης ὅτι η τοιαύτη ἀνάπτυξις θὰ εἴναι ὀλιγότερον θεαματική τῆς προβλεπομένης ὑπὸ ώρισμένων εἰδικῶν. «Ἐπ' αὐτοῦ, δέον νὰ ληφθῇ ὑπ' ὅψιν ὅτι η πολιτικὴ τῶν Η.Π.Α. (σχετικὴ πρὸς τὴν παραγωγὴν ἀερίου ἀπὸ γαιάνθρακα καὶ πετρέλαιον) θὰ εἴναι ὁ κύριος παράγων τῆς ἀναπτύξεως ταύτης. «Ἐξ ἀλλου, δὲν φαίνεται ὅτι θὰ ὑπάρξουν ἀδεβαίοτητες διὰ τὴν Ιαπωνίαν προϋποτιθεμένου ὅτι η χώρα αὐτῆ δὲν θὰ υποστηθῇ οἰκονομικήν τινα κρίσιν· ή Ιαπωνία εἶχε πειραιωμένας πηγάς ἐνέργειας καὶ ἔξαρταται σχεδὸν ἐξ ὀλοκλήρου ἀπὸ ἄλλας χώρας. Αὐτὸ δεῖναι τὸ αἴτιον διὰ τὸ ὅποιον έχει γίνει ἀποδεκτὸν ὅτι η διλκή εἰσαγωγὴ τῆς Ιαπωνίας εἰς LNG μέχρι τοῦ 1980 πρέπει νὰ φθάσει τὰ 15—35 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα.

«Οσον ἀφορᾶ τὰ δεξαμενόπλοια μεταφορᾶς LNG, διαπιστώνται ὅτι τὰ εἰδικά προβλήματα ἀσφαλείας είναι συνθετικά μὲ τὴν θερμοκρασίαν τοῦ φορτίου καὶ ὅτι ώρισμέναι ὅλαις ιδιότητες τοῦ φορτίου τούτου (τὸ εὐφλεκτόν κ.λπ...) δημιουργοῦν προβλήματα τὰ ὅποιοι δῆμοι δὲν παρουσιάζουν μεγαλύτεραν δυσκολίαν εἰς τὴν ἐπίλυσιν τῶν τῶν παρουσιαζομένων κατὰ τὴν μεταφορὰν π.χ. ἀργού πετρελαίου.

Τὸ Μπύρω Βέριτας ἔχει στενῶς δισχοληθῆ μὲ δεξαμενόπλοια ἀερίων πολὺ χαμηλῆς θερμοκρασίας. «Ἀπὸ εἰκοσαετῆ πείραν ἀποκτηθεῖσαν κατὰ τὴν ναυπήγησιν καὶ λειτουργίαν δεξαμενοπλοίων ἀερίου, ὁ Νηογνώμων θεωρεῖ ὅτι τὰ προβλήματα ἀσφαλείας τῶν πλοίων τούτων, ἔχουν λυθῆ μετὰ μεγίστης προσοχῆς καὶ προφανῶς οὐδέμενα ὅλη κατηγορία πλοίων ἔχει ὑποβληθῆ εἰς τόσας θεωρητικάς καὶ πειραματικάς ἐρεύνας ἀποσκοπούσας εἰς τὴν ἀσφαλείαν.

«Ασφαλῶς, ἡ ἀποκτηθεῖσα πείρα ἔκ τῶν αὐτούμων δεξαμενῶν ἀπέδη λίαν Ικανοποιητική. «Ἐν τούτοις πρὸς τὸν σκοπὸν ἐλαττώσεως τοῦ κόστους ὡδηγήσαν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν μιάς δευτέρας γενεᾶς δεξαμενοπλοίων μεθανίου ναυπηγουμένων συμφώνως πρὸς τὰ διοικητόμενα *Integral Membrane* συστήματα. Κατὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοιούτων σχεδίων ἐπεδείχθη ἡ πρωταρχικὴ σπουδαιότης τῶν προβλημάτων κοπώσεως· δεξαμενοὶ φορτίου ὑποβάλλονται εἰς κυκλικὴν ὑδροστατικὴν φόρτωσιν λόγω τῆς κινήσεως τῆς θαλάσσης, δημιουργούσαν κινήσεις ύγρων ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν. «Ἐλέχθη, ὅτι τὸ Μπύρω Βέριτας ἔχει ἀναπτύξει πληρεστάπτην τρισδιάστατον ἀνάλυσιν τῆς σιδηροκατασκευῆς ἐπιτρέπονταν ἀκριβῆ ὑπολογισμόν, δι' ἡλεκτρονικοῦ ὑπολογιστοῦ, τῶν τάσεων καὶ πιέσεων εἰς τὰ διάφορα σημεῖα τῆς σιδηροκατασκευῆς τοῦ πλοίου. «Η μέθοδος αὕτη ἐφέρει μόσθιθη ἐπὶ δεξαμενοπλοίων μεθανίου ταξινομημένων ὑπὸ τοῦ Νηογνώμονος, ὡς ἐπίστης καὶ ἐπὶ ὅλων δεξαμενοπλοίων μεταφορᾶς LNG μέχρι 200.000 κυβικῶν μέτρων, τῇ εἰδικῇ αἰτήσῃ ναυπηγείων καὶ πλοιοκτητῶν.

«Ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἐπίδρασιν τῶν κινήσεων τῶν ύγρων ἐντὸς δεξαμενῶν, τὸ Μπύρω Βέριτας ἀνέλαβε πρὸ ἔτους περίπου μίαν

Η ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ “ΒΕΡΙΤΑΣ”

Τὴν 2αν Ιουνίου, ἡ Ελληνικὴ Επιτροπὴ τοῦ Μπύρω Βέριτας συνήθισεν εἰς τὴν τοκτικὴν συνέλευσιν τῆς εἰς τὸν Βασιλικὸν Ναυτικὸν Όμηλον Ελλάδος, ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Β. Ροσολίμου.

Παρέστησαν οἱ κ.κ. Γ. Βογιατζάκης, Ἀντιπρόδρος, Α. Ἀγγελικούσης, Χρ. Καλδῆς, Ι. Κ. Καράρης (διὰ τοῦ ἀντιπροσώπου τοῦ κ. Α. Δεπάστα), Δ. Ι. Χανδῆς (διὰ τοῦ ἀντιπροσώπου τοῦ κ. Γ. Χανδῆ), Ι. Ι. Κολοκοτρώνης, Δ. Κωττάκης, Κ. Δρακόπουλος (διὰ τοῦ ἀντιπροσώπου τοῦ κ. Α. Ἀντωνίου), Λ. Χατζηιωάννου, Θ. Πάπατας (διὰ τοῦ ἀντιπροσώπου τοῦ κ. Π. Μαυροπάτη) καὶ Α. Ποταμάνους.

Παρέστησαν ἐπίσης δικαστὴς οἱ κ. Ι. Μπουρσώ, Διευθύνων Σύμβουλος τῶν Ναυτιλιακῶν Υπηρεσιῶν τῆς ἐν Παρισίοις ἔδρας τοῦ Μπύρω Βέριτας ὡς καὶ δικαστὴς οἱ κ. Μ. Κέρμαντικ, Γενικὸς Ἐκπρόσωπος τοῦ Μπύρω Βέριτας διὰ τὴν Ελλάδα καὶ Μ. Γκουγιγιάντερ, Ἐπιθεωρητής.

Πρὸς τὴν ἐπιτροπὴν παρεσχέθησαν πληροφορίαι ἐπὶ τῶν δραστηριοτήτων τοῦ Νηογνώμονος ἀνὰ τὴν ύφισταν ὡς ἐπίστης καὶ εἰς τὴν Ἐλλάδα. Μεταξὺ τῶν πληροφοριῶν θεωροῦνται ἀξιοσημείωτοι ἀφ' ἐνός μὲν ἡ συνολικὴ χωρητικότητα τῶν ταξινομημένων πλοίων, ὑπερβαίνουσα τὰ 18,5 ἑκατομμύρια κ.ο.χ. καὶ ἀφ' ἐτέρου ἡ τῶν ὑπὸ κατασκευὴν ὑπό-

πλήρη πειραιωτικήν έρευναν. Πράγματι, ή μελέτη ανδρών ούχι μόνον δεξιανόπλιοια δέριαν, όλλα' έπισης πετρελαιοφόρα και O.B.O., τῶν πρώτων διποτελεσμάτων έπιτευχθέντων διά τὰ δεξιανόπλιοια μεταφορᾶς LNG. Τοιουτοτρόπως ὁ Νησιγνώμων ένεφάνισε μίαν συσκευὴν δοκιμῶν ἔξασφαλίζουσαν ἵκα συνδυασμὸν διαφόρων κινήσεων, αἵτινες δινοπαράγουν τὴν προγματικὴν κατάστασιν μᾶς δεξιανῆς εἰς τὸ πρωράπον μέρος τοῦ πλοίου. Ἡ ἔρευνα αὕτη, ἐνεργουμένη παρὰ τοῦ Μπύρου Βέριτας, προχωρεῖ εἰς τὸ Πανεπιστήμιον τῆς Λιέγης (Βέλγιον), τὸ διπόδιον παρεχώρησεν εἰς τὸν Νησιγνώμωνα τὸν διπαιτούμενον χῶρον διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς συσκευῆς.

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ ΠΗΔΑΛΙΟΝ ΣΚΑΦΟΥΣ

Πηδαλίον θεωρούμενον ὡς τὸ μεγαλύτερον ἐν τῷ κόσμῳ ἔσχεδιάσθη ὑπὸ τοῦ ναυπηγικοῦ οἴκου Τζένων Χάστι καὶ Σία τοῦ Γιερήνας τῆς Σκωτίας.

Τὸ «Μπρέμεν Έξπρές» καθελκυσθὲν εἰς Βρέμην, πρῶτον σκάφος σειρᾶς πλοίων κοντένερος, ἀπίνα εύρισκονται ὑπὸ ναυπηγησιν εἰς τὰ Ναυπηγεῖα «Μπρέμερ Βούλκαν» διά λογαριασμὸν τῆς «Χάπταγκ Λλόδη» καὶ ἐπέ-

ρων πλοιοκτητῶν, εἶναι τὸ πρῶτον διπερ θέλει ἔροδιασθῆ μὲ τοιούτου τύπου πηδαλίου. Διὰ τοῦ αὐτοῦ τύπου πηδαλίου θέλουν ἔφοδιασθῆ καὶ αἱ λοιπαὶ ὑπὸ παραγγελίαιν τελοῦσαι μονάδες.

Τὸ συιολικὸν βάρος τοῦ πηδαλίου εἶναι 150 τόνοι. Τὸ πρᾶσμαν εἶναι τύπου υδραυλογελεκτρικοῦ 4 ἐμβόλων ἔραδιασμένον διὰ 4 μονάδων ἀντιλιῶν, ἐκάστη τῶν διποίων δινοπύνεσσι δύναμιν 150 ίππων.

Τρεῖς τῶν ἄνω μονάδων ἐργάζομεναι ἐν συνδυασμῷ δύνανται νὰ μετακινήσουν αὐτὸν μέχρι γωνίας 65° εἰς χρόνον 28 δευτερολέπτην. Τὸ μέγεθος τοῦ πηδαλίου ἔχειται ἐκ τοῦ γεγονότος διτοῦ τοῦτο ἔσχεδιάσθη ἵνα δρᾶ ὑπὸ γωνίας 45° ἀντὶ τῶν 35° αἵτινες συνήθως χρησιμοποιοῦνται. Ἡ διάταξις αὕτη ἐμελετήθη μὲ σκοπὸν τὴν διευκόλυνσιν χειρισμῶν τῶν πλοίων ἐντὸς στενοῦ πλάτους διαύλων. Μία τῶν ιδιομορφῶν τοῦ πηδαλίου αὐτοῦ εἶναι ὅτι τοῦτο συγκρετίσθαι ἐπὶ τοῦ οἴκους τοῦ υδραυλικοῦ συστήματος ἀπρλαγμένου σφῆνων.

ΕΠΙΔΕΙΞΙΣ ΤΟΥ "ΣΚΑΜΠ.,"

"Ἐπ" εὐκαιρίες τῶν Ποσειδωνίων ἐγένοντο τὴν παρελθόνταν ἐδδομάδα εἰς τὸ ξενοδοχεῖον «Χίλιον» τῶν Ἀθηνῶν καὶ τὴν Ναυτι-

λιακὴν Λέσχην Πειραιῶς, προβολαὶ κινηματογραφικῆς ταινίας ἐπιδεικνύσσα τὴν συσκευὴν καθαρισμοῦ ὑφάλων «ΣΚΑΜΠ» τῆς Μπάττεργουορθ ἐπὶ τὸ έργον. (Λεπτομέρειαι περὶ τὴν λειτουργίαν τῆς συσκευῆς ἐδημοσιεύθησαν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας).

"Ἡ ταχύτης καθαρισμοῦ καὶ ἡ τελεία ἀπολλιγὴ τῶν ὑφάλων ἀπὸ τὰ φύκι καὶ τὰ δοτράκα προεκάλεσαν ἐντύπωσιν εἰς τοὺς προσκεκλημένους. Ὑπολογίζεται ὅτι ἔνα σύμπερο - τάκμερ καθαριζόμενον διὰ τοῦ «ΣΚΑΜΠ», κερδίζει περίπου 10 ήμέρας ἐπτάσιως ἀπὸ διαφορὰν ταχύτητος ὅταν τὰ ὑφάλων εἰναι καθαρά. Καὶ τὸ σπουδαιότερον, ὡς ἀδήλωσεν ὁ Πρόεδρος τῆς Μπάττεργουορθ κ. Α. Τζ. Κέλλυ, ἐπὸ «Σκάμπ» οὐδεμίαν ζημίαν ἐπιφέρει εἰς τὰ ὑφαλοχρώματα τοῦ καθαριζούμενου σκάφους.

"Ἡδη λειτουργοῦν νὰ τὴν ὑφῆλιον 7 σταθμοὶ καθαρισμοῦ ὑφάλων διὰ τοῦ τηλεκατεύθυνομένου συστήματος «ΣΚΑΜΠ» εἰς: 1) Μπάντρου Μπαίν (Ίρλανδια), 2) Μίλφορντ Χέιβεν, 3) Τενερίφην, 4) Φρήμαντ, 5) Σιγκαπούρη, 6) Ρόττερνταμ καὶ 7) Παναμᾶ.

"Ἐκτὸς τοῦ κ. Κέλλυ, εἰς τὰς προσδόλας παρίστατο ὁ Γενικὸς Διευθυντής τῆς ἐν 'Αγγλίᾳ θυγατρικῆς ἐταιρίας τῆς Μπάττεργουορθ κ. Γ. Λύν Νέλσων καὶ ὁ κ. Γ. Μουμούστης, τῆς Μαρίν Κέμιστ Κο., Λτδ. (Δ. Γούναρη 15, Τος ὄρφος, Πειραιεύς) ὡς ἀκτρόστωπος τῆς Μπάττεργουορθ ἐν 'Ελλάδι.

ΒΕΡΝΙΚΟΣ - ΜΑΤΣΑΣ - ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ & ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΔΙΑΡΚΗΣ 24ΩΡΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ	CONSORTOW
ΒΕΡΝΙΚΟΥ	NIVERNICOS
ΜΑΤΣΑ	LOUCASMATSAS
ΤΣΑΒΛΙΡΗ	OCEANIC

PIRAEUS
PIRAEUS
PIRAEUS
PIRAEUS

TELEXES

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

CALL SIGNS OF SALVAGE TUGS

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

ΜΑΤΣΑ	
MATSAS / SZNF	
ATLAS / SZEK	
G. L. MATSAS / SZOT	

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

ΤΗΛΕΦΩΝΑ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ	
'Ημέρας	Νυκτός
4522-335	4514-290
4522-329	4513-787
4522-237	4618-156
4522-331	440-141

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

ΜΑΤΣΑ	
'Ημέρας	Νυκτός
4522-221	477-043
4522-263	6472-862
4520-192	9814-668
4522-243	9819-828

ΤΣΑΒΛΙΡΗ	
4522-339	741-772
4520-298	9822-876
4520-434	733-789
4520-187	4515-235

REPRESENTATIVES FOR U.K.

VERNICOS

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

MATSAS

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΕΠΙΧΟΡΗΓΟΥΝΤΑΙ ΚΑΙ ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

"Εξ δεξαμενόπλοια των 225.000 τόνων d.w., μέλλοντα νά ναυπηγηθούν εις τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας διά λογαριασμὸν τῆς Ιστραλίνης «Μαριτάιμ Φρούτ» καὶ τῆς Αμερικανικῆς «Τζένεραλ Νταινάμικς», ἐπιχορηγοῦνται διὰ τὴν κατασκευήν των μὲ τὰ 43% τῆς ἀξίας των, ἀνερχομένης εἰς 58.925.000 δολ. θεσμού, ἔναντι 33,6 ἑκατομ. δολ. κόστους Ιαπωνικοῦ.

ΤΑ "ΛΑΣ., ΤΡΑΜΠΣ!"

Δύο τύπου «λάς» Αμερικανικά φορτηγιδόφρα, τὰ «λάς» Εσπάνιας καὶ «λάς» Απλάντικος ἐνσυλλόγθησαν διὰ τὴν μεταφορὰν 17.000 τόν. ἀραβοσίτου, τὸ δὲ ἀπό τὸ Νόρφολκ καὶ τὸ δευτέρου ἀπό τὸν Κόλπον διὰ Βηρυτόν. Ναῦλος 28 δολ.

ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟΝ ΜΕ ΤΗΝ ΡΩΣΙΑΝ

Οι ναυτιλιοί καὶ ναυπηγοί κύκλοι τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν προβλέπουν διὰ κατ' ἀκολουθίαν τῶν εἰς Μόσχαν προσφάτων συνομιλίων τοῦ Προέδρου κ. Νίξον μετὰ τῶν Ρώσων ἡγετῶν, διὰ ὑπάρξουν ηὔημένοι έμπορευματικὰ διακινήσεις μεταξὺ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Σοβιετικῆς 'Ενόσεως.

'Απεφασίσθη, ειδικότερον, διὰ τῶν συνέλθη εἰς Μόσχαν μετὰ δίμηνον διμερῆς έμπορική ἐπιτροπῆς ἡ οποία διάσχοληθῇ μὲ σχετικὰ λεπτομερειακὰ θέματα καὶ διὰ ἐκπονήσης καὶ τὸ κείμενον μιᾶς σχετικῆς ἐπισήμου συμφωνίας. Αἱ διαπραγματεύσεις δὲν ἀναφέρονται καὶ ὡς ἀνέφελοι.

Αἱ μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν έμπορικαὶ σχέσεις εἰς τὸ παρελθόν ὑπήρχαν σπασμαδικαὶ. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, δὲ ἀμφοτέρων κύκλος έμπορικῶν συναλλαγῶν διῆλθε συνολικῶς εἰς \$ 220.000.000. Η Σοβιετική "Ενώσεως ἐπραγματοποίησεν ἔξαγωγάς τῆς τάξεως τοῦ τρίτου μόνον τῶν εἰς 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἔχασθεντων.

Τὸ ἐπίπεδον τοῦ ὑπερποντίου έμπορίου μεταξὺ τῆς Σοβιετικῆς 'Ενώσεως καὶ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἀπό τὸν κορεατικὸν πολέμου, ὑπῆρξε λίαν χαμηλὸν καὶ σχεδὸν μηδαμηνόν. Οὐδὲν ρωσικὸν φορτηγὸν πλοῖον προσήγγισεν ἀπό 20ετία σχεδὸν εἰς Αμερικανικοὺς λιμένας τοῦ 'Ατλαντικοῦ ἢ τοῦ Κόλπου καὶ τοῦτο κυρίως διότι οἱ Αμερικανοὶ λιμενεργάται ἥριοντο τὴν εἰς αὐτοὺς φορτο-ἐκφόρτωσιν τῶν. Τὸ αὐτὸν συνέβη καὶ εἰς τοὺς λιμένας Ειρηνικοῦ μέχρις ὅτου ἥρχισε λειτουργοῦσα πρὸ διετίας ωστικὴ τακτικὴ γραμμὴ εἰς τὸν τομέα τοῦ Ειρηνικοῦ.

Αμερικανικὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν προσήγγιζον κατ' ἀραιὰ διαστήματα καὶ κυρίως εἰς τὸ Λένινγκραδ.

Η ἀνωτέρω κατάστασις πραγμάτων ὡς

καταργήσεως φορολογικῶν τινῶν προνομίων ὡς τοῦ συστήματος τῆς φορολογικῆς προσαγωγῆς τῶν ἔξαγωγῶν. 'Οκτὼ τῶν μεγαλών συγκροτημάτων ὑπολογίζεται διτὸς θά δημιουργῶν τουλάχιστον 32 ἑκατομ. δολ. ἐκ τῆς αὐτίας ταύτης κατὰ τὸ ἔτος 1971—72, Υπολογίζεται διτὸς ή κατὰ 16.88% ἀνατιμήσις τοῦ γιεύ ἐπέφερε εἰς τὴν 'Ιαπωνικήν έμπορικήν ναυτιλίαν συνολικάς ζημίας περίπου 70 δισεκατομ. γιεύ (ἰση πρὸς περίπου \$ 227.200.000). Παρὰ τὸ γεγονός διτὸς ή εἴταιραί τακτικῶν γραμμῶν κατώρθωσαν νὰ περιορίσουν τὰς ζημίας των διὰ τῆς αὐξήσεως τοῦ ναυτιλογίου καὶ τῆς ἐπιβολῆς ἐπιναύλου, θά υπάρξουν ἐν τούτοις ζημίαι τῆς τάξεως τῶν ἑκατὸν περίπου ἑκατομ. δολ.

Καθ' διτὸς ἀφοραὶ φορολογικά μέτρα ὑποστηρίζεται τῆς 'Ιαπωνικῆς έμπορικῆς ναυτιλίας, αἱ ναυτιλιακαὶ ἔταιραί ὑποστηρίζουν τὴν χρησιμότητα φορολογικῶν ἀπαλλαγῶν (καθορισμένου ποσοῦ ἐκ τῶν ἑσδόδων των) ἔναντι ἐπενδύσεων διὰ κατασκευάς ποντοπόρων σκαφῶν, τῆς ἀναγωρίσεως ἀποσθέσεων ἔναντι τῆς κατασκευῆς εύρειας ἐκτάσεως ἀντιρρυπαντικῶν ἔργων καὶ τῆς υιοθετήσεως εἰδικῆς φορολογικῆς ἀπαλλαγῆς χάριν ἀποθεμάτων πρὸς ἀντιμετώπισιν ἐκτάκτων περιστάσεων ὡς ἀργούντων πλοίων, παρατεταμένων ἀπεργιῶν ἢ ναυτικῶν καταστροφῶν.

"ΚΑΡΤΕΛ., ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ:

Διερευνάται παρὰ τῆς ἀρμοδίας Ιαπωνικῆς κρατικῆς ὑπηρεσίας, κατά πόσον οἱ 'Ιάπωνες ναυπηγοὶ συνήψαν μὲ τοὺς Εύρωπαίους συναδέλφους τῶν, κατασκευαστάς τάκερς μαμμούθ, συμφωνία «καρτέλ» διὰ τὸν ἐλεγχὸν τῆς παραγωγῆς καὶ τῶν τιμῶν τῶν δεξαμενοπόλοιν. Σχετικὴ συμφωνία ὑπεγράφη, πράγματι, τὴν 17η Μαΐου μετοξὺ τῶν Ιαπωνικῶν καὶ δώδεκα εύρωπατικῶν ναυπηγείων. Συνεφωνήθη διπάς συσταθῆ συντονιστικὴ ἐπιτροπὴ διὰ τὴν πρόδηλων τοῦ «καταστρεπτικοῦ» συναγωνισμοῦ. "Αγκυστον ἀνοὶ περαιτέρω συμενοήσεις κατέληξαν εἰς τὴν διατήρησιν, τούλάχιστον, τῶν τιμῶν ποὺ κρατοῦν σημερον καὶ τὸν ἐλεγχὸν τῆς παραγωγῆς, διπότε, δεβαίως, οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν θὰ ἐπιτύχουν τὴν ἀναμενομένην, λόγῳ ἀκριδῶς τοῦ συναγωνισμοῦ ἔκπτωσιν τοῦ ναυτικοῦ κόστους.

* * *

Δύο ἀκόμη τῶν 477.000 τόνων δεξαμενόπλοια διαπραγματεύεται νὰ παραγγείλῃ ἡ «Γκλόβιτκ Τάνκερς» εἰς τὰ ναυπηγεία 'Ιστικα-βατζίμα - Χαρίμα. Θά εἰναι ἀδελφὰ τοῦ νῦν κατασκευαζομένου καὶ μέλλοντος νὰ καθελκυσθῇ τὸν 'Οκτώβριον. Στοιχίζει τούτο 19 ἑκατομμύ. λιρῶν 'Αγγλίας καὶ εἶναι χρονοναλωμένον δι' εἴκοσιν ἑπτή εἰς τὴν Τόκιο Τάνκερ.

Καὶ ἐδηλώθη διτὸς τὸ μέλλον μετὰ τὰ ἀνωτέρω σκάφη νὰ κατασκευασθῇ δεξαμενόπλοιον θά εἶναι 750.000 τόν. χωρτικότητος.

ΙΑΠΩΝΙΑ ΕΝΙΣΧΥΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τὰ 'Υπουργεῖα Οἰκονομικῶν καὶ Μεταφορῶν τῆς 'Ιαπωνίας ἐνέργουν ἀπό κοινὸν καὶ μετ' ἀποφασιστικότητος ὑπὲρ τῆς ἀναθεωρήσεως τοῦ φορολογικοῦ συστήματος τῆς έμπορικῆς ναυτιλίας ἀπὸ τὸν οἰκονομικοῦ ἔτους 1973, χάριν προστασίας τῆς ἐν ὑφέσει διατελούσας οἰκονομικῆς της καταστάσεως.

'Ἐπι τούτοις τὰ δύο 'Ιαπωνικά 'Υπουργεῖα λαμβάνουν ὑπὸ διφίν των διτὸς αἱ μεγάλαι καὶ μεσαίαι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ὑπέστησαν σοδαράς ἀπαλλαγέας συναλλαγμάτων ἐκ τῆς ἐπισήμου ἀνατιμήσεως τοῦ γιεύ τοῦ παρελθόντος Δεκέμβριον καὶ τῆς συνεπείᾳ ταύτης μειώσεως τῆς συναγωνιστικότητός των. Αἱ αὐταὶ ἐπιχειρήσεις ἐξημιώσαν καὶ ἐπὶ τῆς

"CATALINA" LTD ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΜΟΥΖΗΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

**'Η πειρα μας θὰ σᾶς ἐξυπηρετήσῃ διὰ ταχείαν
καὶ οἰκονομικὴν ἀποστολήν.**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

ΤΗΛ. 422.671 ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΙΣ ΚΑΤΑΛΙΝΑ

ΙΣΡΑΗΛ

Η "ΖΙΜ", ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

"Η έκτος «κόνφερανς» «Ζιμ» — τὸ λίαν γνωστὸν ναυτιλιακὸν συγκρότημα τοῦ 'Ισραὴλ — ἐνεκαίνισεν ἀπὸ τῆς 10ης Ἰουνίου τακτικὴν διὰ πιλότων - κοντένερος γραμμὴν εἰς τὴν 'Απωλήν. Λόγω τῶν κατὰ 25% χαμηλοτέρων ναύλων τῆς ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς τῶν κονσόρτσιου «Ο.Π.Ι.» καὶ τῶν λοιπῶν μετῶν τοῦ συγκροτήματος «Τρίο», τῶν ὅποιών αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ μᾶλις πρὸ 3μῆνου προχιστούν λειτουργούσται, μακρός καὶ ὁὖς προμηνύεται ὁ συναγωνισμὸς εἰς τὴν ταχέων ἔξελισσομένην περιοχὴν ἑκεῖνη.

"Ἀπὸ τῶν ἄρχων τοῦ προσεχοῦς ἔτους, ἡ «Ζιμ» θὰ ἔχῃ ἐν ὑπηρεσίᾳ 6 εἰδικῆς κατασκευῆς πλοῖα - κοντένερος χωρητικότητος 25.000 τόνων ἑκαστον καὶ δυναμικότητος ἑκαστον 713 ἐμπορευματοκινήσιμων ἴδιοκτήτων τῶν 40 ποδῶν ἔξι ὥν τὰ 100 θὰ είναι ψυκτικά «κοντένερα».

"Η «Ζιμ» θὰ διεθέτῃ σύστημα ἡλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν καὶ ἐπίσης ιδίους ἀκραίους στοβομούς εἰς ἐκστηνὴν ἔξυπηρτουμένην χώραν, ὡς εἰς Σαουθάμπτον τῆς 'Αγγλίας, ἐνῷ τὸ εὐρωπαϊκὸν ἐπιτελικὸν τὸ κέντρον λειτουργεῖ εἰς τὴν Γενιδόν. Η «Ζιμ» διεθέ-

τει ἐπίσης τὸν δίκτυον περιφερειακῶν γραφείων μὲ πράκτορας εἰς τοὺς διοφόρους λιμένας ὡς καὶ πράκτορας συναλλαγῶν.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

ΚΥΡΙΑΡΧΟΥΝ ΕΙΣ ΤΑ
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΟΛΙΑ

Οἱ Νορθρηγοὶ ἐφοπλισταὶ δημιουργοῦν τὸν σημαντικότερον εἰς τὸν κόσμον στόλον κρουαζιεροπολίων. Οὐδέτερος τῶν ἔχει ἡλικίαν μεγαλυτέραν τῶν 10 ἑτῶν, τὸ μεγαλύτερον δὲ μέρος τοῦ στόλου παρηγγέλθη τὸ 1969 μὲ παράδοσιν κατὰ τὰ ἑτη 1971, 1972 καὶ 1973.

Τὰ πλοῖα κατεσκευάσθησαν εἰς Φιλαδελφίαν, Γερμανίαν, Ἰταλίαν καὶ Βρετανίαν. "Ολα ἐσχεδιάσθησαν διὰ νὰ μεταφέρουν 'Αμερικανοὺς τουρίστας μέσης καὶ ὑψηλῆς εἰσοδηματικῆς τάξεως. Μέγας ἀριθμὸς πλοίων ἔχουν ὡς λιμένα προσεγγίσεως τὸ Μαϊάμι τῆς Φλωρίδας, ὡρισμένα δὲ ἐκτελούν δρομολόγια ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην, προσφέροντα κρουαζιέρας εἰς τὴν θάλασσαν τῶν 'Αντιλλῶν. "Άλλα πλοῖα ἐσχεδιάσθησαν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν κρουαζιέρων ἀνὰ τὸν κόσμον, ἀπὸ τοῦ

Βορείου 'Ακρωτηρίου μέχρι τῶν νήσων τοῦ Ειρηνικοῦ. Κρουαζιερόπολια μικροῦ μεγέθους τὸ «Λίντ Εξπλόρερ» εἶναι ἐνισχυμένης κατασκευῆς, δυνάμενον νὰ χρησιμοποιηθῇ καὶ ὡς παγοδραστικόν, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ταξιδίων εἰς τὴν 'Ανταρκτικήν.

Τὰ παραγγελθέντα ἀπὸ τοῦ 1969 ὑπὸ τῶν Νορθρηγῶν κρουαζιερόπολισ, ἀντιπροσωπεύουν ἐπένδυσιν τῆς τάξεως τῶν 2.000 ἑκατομμυρίων κορωνῶν (1 λίρα 'Αγγλίας = 17 Κορώνας).

"Ο πρώτος Νορθρηγὸς πλοιοκτήτης, δοτις διωργάνωσε κρουαζιέρας μὲ ἀνάσχωρησιν ἐκ Μαϊάμι, ἥτο ὁ Λάουριτς Κλόστερ τοῦ 'Ο, σλο, τὸ 1966. 'Ο ἐφοπλιστής οὗτος, ὑπὸ τὴν ἐταιρικὴν ἐπωνυμίαν «Νορβέτζιαν Καρίμπιαν Λάιν», διαθέτει σήμερον τέσσαρα κρουαζιερόπολισ, ἔκαστον δυναμικότητος 700 ἐπιβατῶν.

"Ο ἐφοπλιστής Κλόστερ ἥρχισε πρὸ 50 ἑτῶν τὴν σταδιοδρομίαν του μεταφέρων γαιάνθρακα εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν. Κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος, ἡ «Νορβέτζιαν Καρίμπιαν Λάιν» μετέφερε περίπου 100.000 ἐπιβατῶν ἀπὸ Μαϊάμι μέχρις 'Αντιλλῶν. Μὲ τὸ τέταρτον σκάφος, τὸ «Σάουθμπουρώντ», παραδοθὲν τὸν παρελθόντα Νοέμβριον ὑπὸ ἐνὸς Ἰταλικοῦ ναυπηγείου, ὁ Κλόστερ προέβη συνολικῶς εἰς τὴν ἐπενδυσίαν 700 ἐκατομμυρίων κορωνῶν εἰς τὰ κρουαζιέρας, σήμερον δὲ ἡ ἐταιρία του είναι ἡ πλέον σημαντικὴ εἰς τὴν θάλασσαν τῶν 'Αντιλλῶν. 'Εν συνεργασίᾳ μετὰ τῆς ἀεροπορικῆς ἐταιρίας ΒΟΑΣ, ἡ ἐταιρία ὑπολογίζει νὰ αύξησῃ τὴν συμμετοχήν της ἀπὸ 30% ὡς 40% εἰς τὰς μεταφοράς Εὐρωπαίων τουριστῶν πρὸ τοῦ ἔτους 1975.

"Ἐτέρα ἐταιρία μὲ ἀφετηρίαν τὸ Μαϊάμι είναι ἡ «Ρούαγιαλ Καρίμπιαν Κρούιζ Λάιν», ιδρυθεῖσα ὑπὸ τῶν Νορθρηγῶν ἐφοπλιστῶν "Αντερς Βίλελμσεν καὶ I.M. Σκάουγκεν καὶ Γκότας - Λάρσεν. Τρία ἀδελφά σκάφη τῶν 18.500 τόνων ἔκαστον, μεταφορικῆς ικανότητος 900 ἐπιβατῶν, παρηγγέλθησαν εἰς Φιλαδελφίαν. Δύο ἐτέθησαν ηδη ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ τὸ τρίτον βάθισαν πρὸ τοῦ ἔτους 1973.

"Τὸ Νοέμβριον τοῦ 1971 ἡ κ. Ρούθ Μπράντ σύζυγος τοῦ Γερμανοῦ Καγκελλαρίου, ἥτις είναι νορθρηγικῆς καταγωγῆς, ἐδάπτισε τὸ δεύτερον τῶν δύο παραγγελθέντων σκαφῶν τῶν 20.000 τόν. διὰ λογαριασμὸν τῆς «Νορβέτζιαν Κρούιζεσποτ». Τὸ πράττον τῶν δύο σκαφῶν, κατασκευασθὲν ἐπίσης εἰς τὴν Δυτ. Γερμανίαν, ἐδαπτήσθη τὸ παρελθόν θέρος ὑπὸ τῆς πριγκιπίσσης διαδόχου τῆς Νορθρηγίας Σόνιας. Τὰ δύο σκάφη θὰ ἔκπινον ἐκ Νέας Υόρκης καὶ θὰ ἐκτελοῦν κρουαζιέρας εἰς τὴν θάλασσαν τῶν 'Αντιλλῶν. 'Η «Νορβέτζιαν Κρούιζεσποτ» ιδρύθη ὑπὸ δύο νορθρηγικῶν ἐφοπλιστικῶν οἰκιῶν, ὁ εἷς ἐκ τῶν δοποῖων είναι ὁ γιωτάτος Φέρνιεύ καὶ 'Εγκερ.

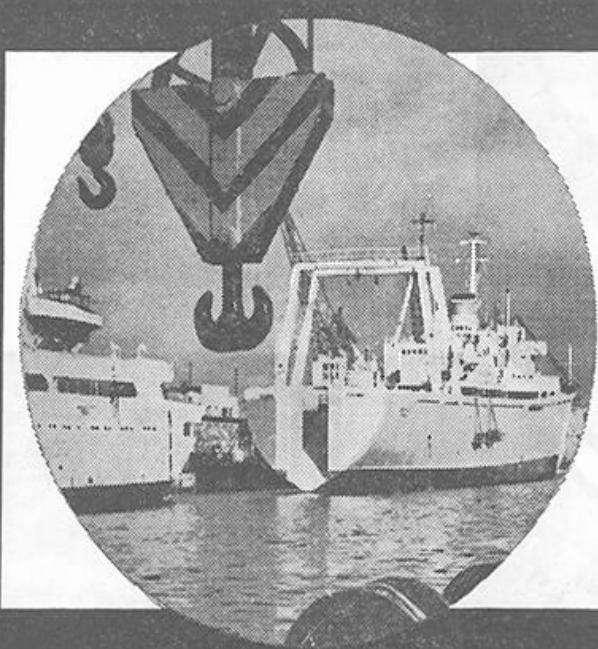
"Ἐξ ἄλλου, δύο σοδαραὶ ναυτιλιακαὶ ἐταιρίαι, αἵτινες ἀσχολοῦνται μὲ τὸν ἐπιβατηγὸν πομέα ἐπὶ ἓνα καὶ πλέον σιδῶνα, ιδρυσαν μετὰ τρίτης νορθρηγικῆς ἐταιρίας τὴν «Ρούαγιαλ Βίκιγκ Λάιν» με βδόρων τὸ "Οσλο. 'Εκάστη τῶν τριῶν ἐταιρίων παρηγγειλε ἐν κρουαζιερόπολιον τῶν 21.500 τόνων. Τὰ σκάφη αὐτὰ κατασκευάζονται εἰς Φιλαδελφίαν καὶ θὰ είναι πολυτελέστατα. Τὸ πράττον, τὸ «Ρούαγιαλ Βίκιγκ Στάρ», ἀναχωρεῖ διὰ τὴν πρώτην κρουαζιέραν του τὸν προσεχῆ 'Ιούλιον πρὸς τὸ Βόρειον Ακρωτήριον. Τὰ ἐτέρα δύο σκάφη θὰ παραδοθῶν τὸ προσεχῆ ἔτος. Θὰ ταξιδέψουν εἰς δόλκηρον τὸν κόσμον μὲ λιμένα ἀφετηρίας τὸ Σάν Φρατζίσκο.

"Τὸ ἀκριβότερον κρουαζιερόπολιον ὑπὸ κατασκευὴν κατὰ τὴν παρούσαν στιγμὴν διὰ λογαριασμὸν Νορθρηγῶν, είναι τὸ τελευταῖον σκάφος τῆς «Νορβέτζιαν Αμέρικαν Λάιν». Τὸ σκάφος τούτο κατασκευάζεται εἰς τὴν Μ. Βρετανίαν καὶ θὰ στοιχίσῃ ἄνω τῶν 200 ἐκατομμυρίων κορωνῶν. Λόγω τῆς μειώσεως τῆς ὑπεραπλαντικῆς κινήσεως, ἡ ἐν λόγῳ ἐταιρία ἀπασχολεῖ ἐν μόνον σκάφος, τὸ «Σαγκαφίρδ». Τὸ νέον ἐπιβατηγὸν θὰ χρησιμοποιηθῇ σχεδὸν ἀποκλειστικῶς διὰ κρουαζιέρας. 'Η κατασκευὴ τοῦ σκάφους θὰ περατωθῇ τὸ 1973.

**21 ΔΙΕΘΝΗ ΒΡΑΒΕΙΑ ΜΕΣΑ ΣΕ 5 ΧΡΟΝΙΑ !
ΕΞΑΓΟΝΤΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΑΠΟ 70 ΧΩΡΕΣ**

Αντ/πος διὸ τὴν 'Ελλάδα: K. E. ΚΟΥΤΟΥΠΙΔΗΣ — Εύριπιδου 9 — Αθήναι — Τηλέφωνον 228-801
Διερκής Ποροκαταθήκη Τράνσιτο διὰ τὸν έφοδοισμὸν πλοίων: Εἰς τοὺς κυριωτέρους τροφοδότας Πειραιῶν

Trade enquiries: Langeberg Co-operative Ltd., P.O. Box 1103, Cape Town, South Africa.



SKL
motoren

Δοκιμασμένες μηχανές θαλάσσης

διάλιευτικά, ρυμουλκά, φορτηγά, έπιβατικά, όχηματα γωγά
και λοιπά έπαγγελματικά σκάφη.

Κατασκευάζουμε τις μηχανές που σας χρειάζονται σε 3 τύπους:

NVD 26-2 80 - 400 ΙΠΤΠΩΝ

NVD 36-1 305 - 578 »

NVD 48-1 660 - 1320 »

Πείρα έτών και 48.000 μηχανές ένν λειτουργία σάς έγγυωνται
άριστην άπόδοσιν. Οι μηχανές SKL έχουν άποδεσιγμένως
δοκιμασθή και εις τήν Έλλάδα.
Προσφέρουν άσφαλεια εις τους έπιβάτας, τὸ πλήρωμα καὶ τὸ πλοῖον.
Οι μηχανές SKL σημαίνουν ποιότητα, άκριθεια, οίκονομια καὶ
είναι διασκευασμένες διάυτόματον λειτουργίαν μὲ τηλεχειρισμὸν
άπό τῆς γεφύρας.

TECHNOCOMMERZ GmbH.



ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ - ΕΙΣΑΓΩΓΕΥΣ

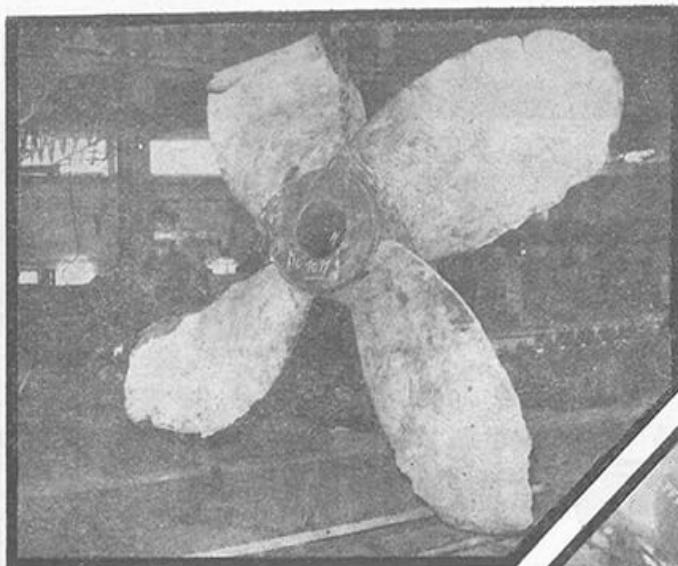
ΓΕΜΚΟ

ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΛΕΠΤΟΥΡΓΟΣ ΑΒΕ
ΛΕΩΦ. ΑΘΗΝΩΝ 33 - 35 ΑΘΗΝΑΙ
ΤΗΛΕΦ. 364.771/5 & 367.591

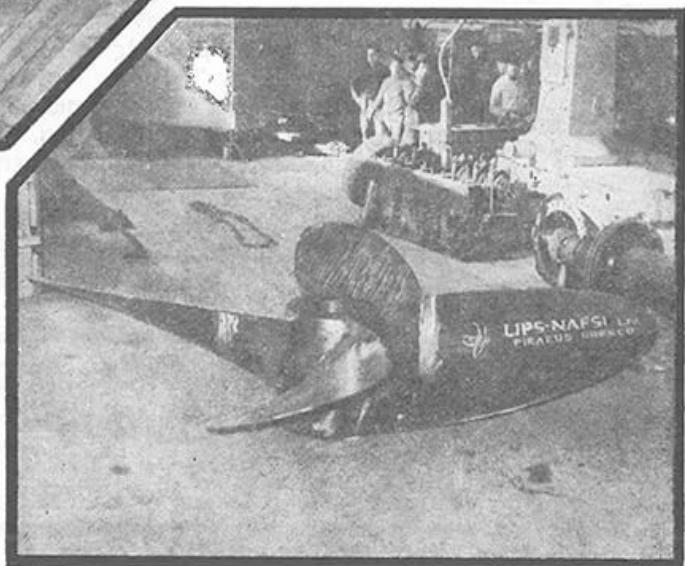
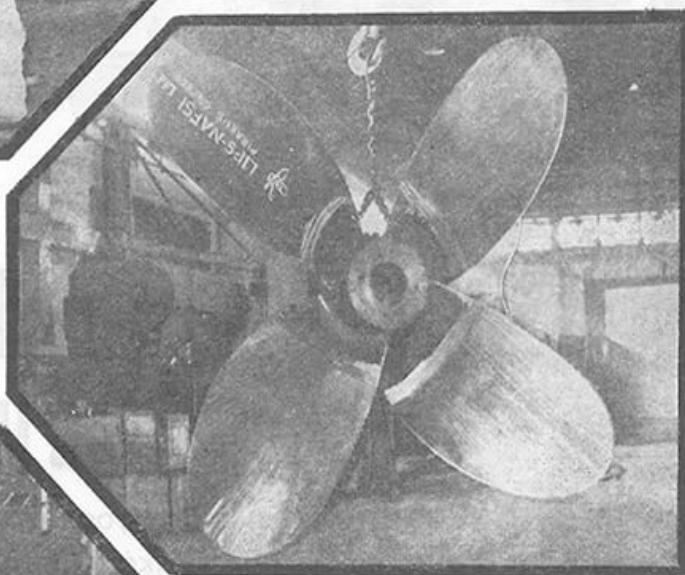
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ

VEB SCHWERMASCHINENBAU
"KARL LIEBKNECHT,"
MAGDEBURG

ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ: TECHNOCOMMERZ GMBH., DDR 108, BERLIN, MITTELSTRASSE 25



LIPS-NAFSI Ltd



Η έλιξ τοῦ Φινλανδικοῦ
M/v "ARKADIA", πρὸ καὶ
μετά τὴν ἐπισκευὴν τῆς
εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις μας.

ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ ΜΕΘΩΝΗΣ 34 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ (24) • 4914282 • ΤΕΛΕΣ 21.2708 NFI GR

NAYTIKI AKAI



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνῶν ὑπεδλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νησιῶν δάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Ἐύγενια Κ. Τσιμπλή». Δεξαιμένόπλοιον (πρώην σουηδικὸν «Falster») 12.417 τόν. γκρός τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ἀελαστόρ» ('Ἄτλαντικ, Ναυτικὴ ἔταιρια Π.Ε. [1. Σομαλάκης]).

2. «Ἄγκυνικ». Φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Perangs») νεοαγορασθέν, 6.177 τόνων γκρός τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ἄγκυνικ» (κ. Στέφ. Σ. Βώκος).

3. «Λούση». Φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνωμα) 7.478 τόν. γκρός τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Καρρέτο» (κ. Δημ. Λαπάδας).

4. «Ἀντζέλ μαρ». Δεξαιμένόπλοιον (πρώην ιαπωνικὸν «Ekyuei Maru») νεοαγορασθέν, 20.328 τόν. γκρός τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ἀρμαντόρα Χιντάλγκο» (κ. Δημ. Χαλκιάς).

5. «Νορδά πάρτερ». Φορτηγὸν (πρώην γερμανικὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνωμα) νεοαγορασθέν, 3.917 τόν. γκρός τοῦ 1952, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Πάρτνερ» (κ. Δημ. Κωτσάκης).

6. «Νορδά πάρτερ». Φορτηγὸν (πρώην γερμανικὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνωμα) νεοαγορασθέν, 2.352 τόν. γκρός τοῦ 1951, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Μοιλτί» (κ. Δημ. Κωτσάκης).

7. «Ἀμιλλα». Ναυπηγούμενον μπάλκ κάρριερ 13.166 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ἀμιλλα» ('Ἀναγκελ Σήππινγκ 'Εντερπράΐζες).

8. «Μάνη». Φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνωμα) 10.044 τόν. γκρός τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ἐλλενικὴ Σῆρ» (Μετροπόλιταν Σήππινγκ Λπδ.).

9. «Οινούσιαν Κάπταιν». Μπάλκ

κάρριερ (πρώην σουηδικὸν «Falster») νεοαγορασθέν, 11.376 τόν. γκρός τοῦ 1962, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Κάπταιν» (κ. Νικ. Παπαδόπουλος).

10. «Ἐβελιν». Δεξαιμενόπλοιον (πρώην υφρηγικὸν «Alfmar») νεοαγορασθέν, 12.662 τόν. γκρός τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ἀκάντεμο» ('Ἄτλαντικ, Ναυτικὴ ἔταιρια Π.Ε.).

11. «Δωρίκ Φλέιμ». Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 16.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Δώρικ Μπαλκάρριερ» (κ. Ιάσον Εύπορος Λπδ.).

12. «Μάνος Ι». Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Σπύρος Α.») 2.208 τόν. γκρός τοῦ 1940, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ιτέα» (κ. Εμμ. Καραθεοδωρῆς).

ΑΙ ΚΑΘΕΔΑΚΥΣΕΙΣ

Ἄθροισται αἱ καθεδακύσεις νεοτεύκτων σκαφῶν. Αἱ παραγγελίαι τῶν ἀνάγονται εἰς τὸ παρελθόν καὶ τῷρα ἐκτελοῦνται. Αἱ τιμαὶ τῶν, βεβαίως, εἶναι χαμηλαὶ κατὰ τὸ πλείστου, πρὸ τοῦ ναυπηγικοῦ «μπούμ» τοῦ 1970 - 71.

* * *

Αἱ γνωσθεῖσαι κατὰ τὸ α' 15θήμερον 'Ιουνίου εἶναι αἱ ἔξης:

Τὴν 12ην 'Ιουνίου ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Ταϊμί (Βέλγιον) καθειλκύσθη τὸ πρώτων μιᾶς σειράς δύο δεξαιμενόπλοιον διὰ παράγωγα πετρελαίου τῶν 30.100 τόν. δ.ν. Πλοιοκτησία: Μετροπόλιταν Πρόντσατ Κόμπιαν. 'Ανάδοχος ή Κα. Κ. Μαργαρίτη. Σημαία 'Ελληνική, σύνομα τοῦ σκάφους «Μάντα».

Τὴν 12ην Μαΐου ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Ισικαδαζίμα - Χαρίμα (Ναγκόγια) καθειλκύσθη τὸ 30.100 τόν. γκρός μπάλκ κάρριερ «Κυριακή» τοῦ Οίκου 'Αλφούζου. Σημαία 'Ελληνική.

— Απὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Χακοντάτε καθειλκύσθη τὴν 7ην 'Ιουνίου τὸ μπάλκ - κάρριερ 28.500. τόνων δ.ν. «Ντωρικ Γλέυμ» τῆς ἔταιριας «Χίος Ναδιγκέσσον Λπδ.» (κ.κ. 'Αδελφών Καρούση).

Χθές, 14ην 'Ιουνίου, καθειλκύσθη ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων 'Οστριν καὶ Πίκερσγκιλ τὸ τύπου SD14 φορτηγὸν «Νατάλ», πλοιοκτησίας τῶν ἀδελφῶν Καλοκοτρώνη. Παραδίδεται τὸν ἐπόμενον μῆνα.

— Τὴν 16ην Μαΐου καθειλκύσθη εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς 3ης Μαΐου εἰς Ριγέκαν τὸ 30.235 τόν. δ.ν. μπάλκ κάρριερ «Μαρίτσα Λεμού» τοῦ Οίκου Λεμόδης - Πατέρας. Μηχαναὶ Σούλτζερ τύπου 7RD76. Ταχύτης ὑπερσιακὴ 15 μ/λια.

— Εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Σπαλάτου καθειλκύσθη τὴν 5ην Μαΐου τὸ δεύτερον τῶν 77.000 τόν. δ.ν., τύπου Ο.Β.Ο. σκάφος τοῦ Οίκου Ι. Κ. Καρρά και Υίων. 'Ονομάσθη «Ανίτσα Καρρά» και ὑψωσε τὴν κυανόλευκον.

— Τὴν 24ην Μαρτίου καθειλκύσθη εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Βάρνερμουντ τὸ 13.000 τόν. δ.ν. τύπου MK II ἀντιλίμπερτος «Ηγικλ» ἀνήκον εἰς τὴν Ἑλληνικῶν συμφερόντων ἔταιριαν «Ἀλμπακόρε».

ΝΕΑΙ ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΠΑΠΑΛΙΟΥ

Δύο νέαι μονάδες παρελήφθησαν ἐκ τῶν ιππανικῶν ναυπηγείων «Ἀστιλλέρος» τοῦ Μητρόπατρος ὑπὸ τοῦ κ. Ν. Δ. Παπαλιού. Προκειται περὶ τῶν νεοτεύκτων φορτηγῶν «Αἴγις Γουΐστον» καὶ «Αἴγις Στόικ», τοῦ τύπου «Σάντα Φέ», 19.250 τόνων δ.ν., τὰ ὁποῖα παρεδόθησαν ἡδη εἰς τὴν Ιάπωνας χρονοναυλωτάς διὰ μίαν 4ετίαν.

Ἐν τῷ μεταξὺ τὴν 15ην 'Ιουνίου καθειλκύεται ἐκ τῶν ίδιων ναυπηγείων τὸ «Αἴγις Μητέηζ», τὸ διποίον εἶναι τὸ 5ον κατὰ σειρὰν πλοίον, τύπου «Σάντα Φέ», τὸ διποίον ναυπηγείται διὰ λογαριασμὸν τῆς ἔταιριας «Αἴγις».

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΔΥΟ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Ἐντὸς τῶν πλαισίων τῆς σταθερᾶς καὶ συνεχῶς ἀναπτυσσομένης δραστηριότητός της, ἡ «Μαριτάνικ Σιππίνγκ 'Εντερπράΐζ» τοῦ κ. Κυριάκου Μαμιδάκη προέδη εἰς τὴν παραγγελίαν δύο εἰσιτοῦ δεξαιμενόπλοιων τῶν 77.000 τ. δ.ν. εἰς τὰ ναυπηγεία Μιτσούτη τῆς Ιαπωνίας. Παράδοσις 1974. 'Η συμφωνία προβλέπει τὴν μελλοντικὴν διαπραγμάτευσιν 2 εἰσιτοῦ ἀδελφῶν σκαφῶν. Μέχρι τούδε δὲν ἀπεφασίσθη ὑπὸ τοῦ τοῦ ἀγοραστοῦ κατὰ πόσον τὰ ἐν λόγῳ σκάφη θὰ ύψωσουν τὴν 'Ελληνικήν ἢ ἐτέρων σημασίαν.

Τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ τῶν ἐν λόγῳ δεξαιμενοπλοίων εἶναι τὰ ἔξης: 77.000 τ. δ.ν., διλοίδιον μῆκος 240,54 μ.κ.ο.χ.40.000 τ. Μηχανὴ B & W, 17.500 ἵππων. Ταχύτης 16 κόμβοι. Τὰ σκάφη θὰ κατασκευασθοῦν ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν τοῦ 'Αμερικανικοῦ Νησιογώμονος καὶ θὰ εἶναι πλήρως αὐτοματοποιημένα. 'Η διαπραγμάτευσις τῆς παραγγελίας ἐγίνεται μέσω τῶν ἐν Πειραιεί Γραφείων τῆς 'Αχαικῆς Ναυτιλιακῆς.

ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Παρεδόθη κατ' αὐτάς, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Χιτάστοι, τὸ 19.170 τόν. δ.ν. μπάλκ κάρριερ «Ολύνθια» τοῦ Οίκου τῶν Υίων Ν. Ι. Γουλανδρῆ.

— Περὶ τὰ τέλη Μαΐου παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του τὸ 14.800 τόν. δ.ν. τύπου

SHIPBROKERAGE-SHIPPING

HELLASMAR S.R.L.

CONSTANTINO VALAOURIS

G. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

GENERAL SHIP SUPPLIES

BONDED STORES - IMPORT EXPORT

TELEX: CEDPA 1838

TELEGRAMS: "HELLASMAR"

TELEPHONES: 329915 - 327906

TELEPH. NIGHT: 321616

P. O. BOX: 3233

BUENOS AIRES - ARGENTINA

TELEPHONES: RES: 419-423, 516-552

OFF: 220-326, 235-827, 236-036

MARATOS & Co.

(SHIPPING AGENTS)

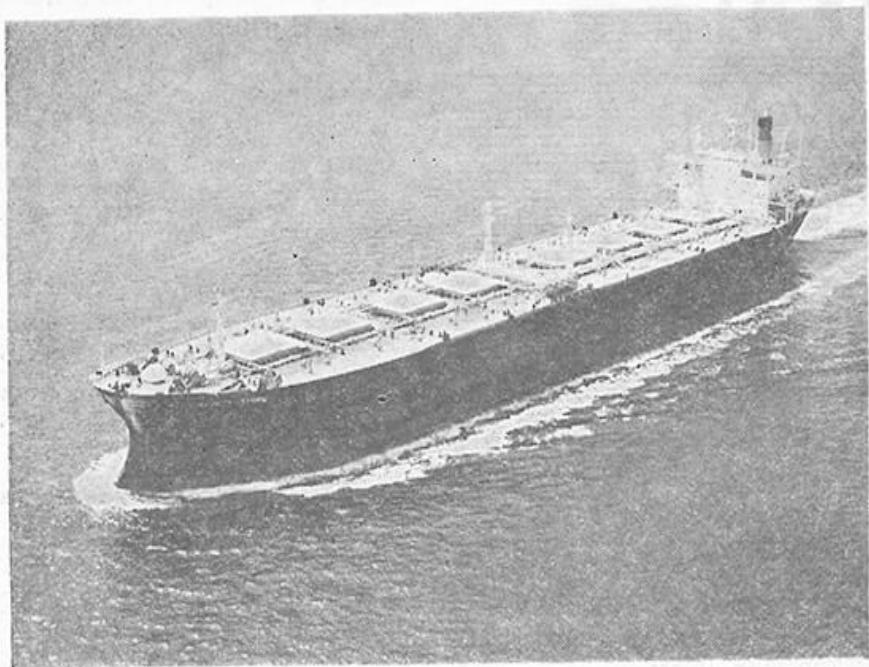
Ship Suppliers

P.O.B. 7006 CABLE "PROMETHEUS"

OFFERS TO ALL GREEK SHIPS
THE BEST SERVICE,
PROVISIONS AND STORES AT
COMPETITIVE PRICES.

KARACHI (West Pakistan)

Η 49η ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΣ



Τό 146.346 τόν. d.w. μικτόν (μεταλλοφόρον - πετρέλ/ρον) άτμοκίνητον «Ανδρος Στόρμ», παρεδόθη πρό τινος από τά ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα (Κιούρε) εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του κ.κ. Υίοντος Π. Γουλανδρή. Τό «Ανδρος Στόρμ» είναι τό 49ον σκάφος, όπερ έναυπηγήθη από τά ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου Υίων Π. Γουλανδρή. Τό πεντηκοστὸν «Ανδρος Ατλας», τῶν 220.700 τόν. d.w., μικτόν σκάφος, συμπληρούται τὸν Ιούλιον από τά αὐτὰ ναυπηγεῖα.

«φρήντομ» φορτηγὸν «Λεωνῆς Χαλκούστης», πλοιοκτητίας κ. Ἀχ. Χαλκούση. Σημαία ἐλληνική.

— Τό ἔκτον καὶ τελευταῖον λάινερ ἐκ τῶν παραγγελθέντων εἰς τά ναυπηγεία Βαρτσίλα τῆς Φιλανδίας ύπὸ τῆς «Ελληνικῆς Α.Ε.», παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του τὴν 8ην Ιουνίου. Τό ὄνομα αὐτοῦ «Ελλένικ Φαίθη».

ΤΟ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ "ΟΙΑΤΗΣΣ,"

Τό ναυπηγήθὲν εἰς Ριγιέκα μπάλκ κάρριερ «Οιάτης», 30.235 τόν. d.w. (καὶ οὐχὶ 31.100 ὀώς ἀναφέρομεν εἰς προηγούμενα τεύχη), ἀνήκει εἰς τὴν Κομπανίαν τῆς Ναδιγκαζίονες Μολτέζα Σ.Α. Παναμᾶ.

ΑΓΟΡΑΠΛΗΣΙΑΙ

«Ηγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς, τό δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Perang» 6.177 τόν. γκρός, 10.060 τόν. d.w., τοῦ 1954.

— Παρ' Ἐλλήνων ηγοράσθη, ἐπίσης, τό ἀγγλικὸν δηζελοκίνητον μπάλκ κάρριερ «Camellia» 6.161 τόν. γκρός, 7.800 τόν. d.w., τοῦ 1953.

— Ἀντὶ ποσοῦ 750.000 δολλαρίων ηγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τῆς Νέας Υόρκης τό λι-

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. Tsevdos

d.w. τοῦ 1958 καὶ παραλαμβάνεται. Τιμὴ 60 - 70.000 λιρῶν.

— Παρ' Ἐλλήνων ηγοράσθη τό δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Lissabon» 4.819 τόν. γκρός, 7.086 τόν. d.w. τοῦ 1956 καὶ παρελήφθη. Τιμὴ γερμ. μάρκα 2.000.000. «Υψωσε τὴν κυανόλευκον. Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα.

— «Ηγοράσθη, παρελήφθη καὶ μετωνομάσθη «Ἀντιγόνη» τό γερμανικὸν μότορσπιτ «Priamus» 499 τόν. γκρός, 915 τόν. d.w., τοῦ 1955.

— Παρὰ Κυπρίων ηγοράσθη καὶ παραλαμβάνεται ἐντὸς τοῦ μηνὸς τὸ ἀτμοκίνητον νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Trollheim» 18.482 τόν. γκρός, 28.900 τόν. d.w., τοῦ 1961.

— Παρὰ τοῦ κ. Παν. Τσάκου ηγοράσθη τό δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Badaagry Palm» 5.051 τόν. γκρός, 7.275 τόνων d.w., τοῦ 1956, σερβέν 1971. Τιμὴ 130.000 λιρῶν.

— Τό δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Alfimara» 12.662 τόν. γκρός, 20.000 τόν. d.w. τοῦ 1959 ηγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τῆς Νέας Υόρκης ἀντὶ ποσοῦ 2 - 2.4, ἑκατομ. δολλαρίων συμπεριλαμβανομένου ὑπολοίπου τάιμ τοσάρτερ.

— Εἰς παναμαϊκὴν ἐταιρίαν ἐπωλήθη καὶ παρεδόθη τό λιθεριατὸν φορτηγὸν «Ελαζάν» 2.906 τόν. γκρός, 4.600 τόν. d.w., τοῦ 1952. Μετωνομάσθη «Honey». Σημαία Συμαλίας.

— «Ἐδήνης» ηγόρασαν τό ἀτμοκίνητον γερμανικὸν δεξαμενόπλοιον «Egmont» 31.869 τ. γκρός, 53.027 τόν. d.w., τοῦ 1961 ἀντὶ 4.1 ἑκατομ. δολλαρ. συμπεριλαμβανομένου τάιμ τοσάρτερ εἰς τὰ δολ. 2,60.

— Μέσω τοῦ Γραφείου «Ρόδιαν Σήππιπνγκ Κόμπανη» Ινκ., τῆς Νέας Υόρκης, ηγοράσθη παρὰ Κυπρίων τό δηζελοκίνητον γαλλικὸν φορτηγὸν «Joliette» 1.843 τόν. γκρός, 3.166 τόν. d.w. τοῦ 1953, σερβέν 1971 καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Σοφία». Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

— Παρὰ Κυπρίων ηγοράσθησαν τὰ ἀδελφά δηζελοκίνητα ἀγγλικά φορτηγά «King Alexander», «King Arthur» καὶ «King Malcolm» 8.197 τόν. γκρός, 10.860 τόν. d.w. ἑκατοντ., τοῦ 1952. Εξ αὐτῶν παρελήφθησαν ἡδη τὰ «King Arthur» καὶ «King Malcolm», καὶ ὑψώσαν τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνομάσθησαν ἀντιστοίχως «Τούλα» καὶ «Κανάρης».

— «Ηγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τό νορβηγικὸν δηζελοκίνητον μπάλκ κάρριερ «Ringar» 11.859 τόν. γκρός, 17.800 τόν. d.w. τοῦ 1956 καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Ρέα». Σημαία Λιθερίας.

—

—

— «Ἐδήνης τοῦ Λονδίνου ηγόρασαν δηζελοκίνητον σουηδικὸν μπάλκ κάρριερ «Falster» 11.376 τόν. γκρός, 16.325 τόν. d.w. τοῦ 1962. Τιμὴ δὲν ἀνεκοινώθη.

— «Ἀντί ποσοῦ γύρω τῶν 4.000.000 δολαρίων ἐπωλήθη εἰς Ἀργεντινὸν ἀγροκαστάς τό ἀτμοκίνητον λιθεριατὸν δεξαμενόπλοιον «Κισμέτ» 23.373 τόν. γκρός, 41.850 τόνων d.w., τοῦ 1961.

— «Ηγοράσθη τό ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «Kingennie» 1.169 τόν. γκρός, 1.481 τόνων

— Παραλαμβάνεται εἰς Χάδρην τό ἀγροκαστόν γερμανικὸν μότορσπιτ «Kondor» 887 τ. γκρός, 1.098 τόν. d.w., τοῦ 1952. Σημαία ἐλληνική.

— Τό γερμανικὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Wakenitz» 1.516 τόν. γκρός, 2.434 τόν. d.w. τοῦ 1961 ηγοράσθη παρὰ Κυπρίων.

— Κύπροι ηγόρασαν καὶ παρέλαβον τό

γερμανικὸν μότορσπιτ «Bungsberg» 472 τόν.

γκρός, 670 τόν. d.w., τοῦ 1949.

ΓΡΑΜΜΑΤΟΣΗΜΑ

Διαθέτομεν δλας τὰς Ἐλληνικὰς καὶ Κυπριακὰς ἐκδόσεις εἰς πλήρεις σειρὰς ἢ μεμονωμένα

Εἰδικὴ ταχεία ἐξυπηρέτησις τῶν ταξιδεύοντων ναυτικῶν μας.

·Επίσης, ἀγοράζομεν τὰ ἐν κυκλοφορίᾳ σφραγισμένα Ἐλληνικὰ γραμματόσημα εἰς ποσότητα.

Γράφαστε μας νὰ σᾶς ταχιδρομήσωμεν τὸν τελευταῖον τιμοκατάλογόν μας ΕΛΛΑΔΟΣ — ΚΥΠΡΟΥ.

ΦΙΛΟΤΕΛΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ
Βουκουρεστίου 4 (στοά) - Τηλ. 229.162

·Αθῆναι

ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «*Onitsha*» 7.267 τόν. γκρός τοῦ 1952 καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνομασθὲν «*Ambourghos*».

— Μετωνομασθὲν «*'Ariwa*» τὸ παραληφθὲν ἀγγλικὸν μότορσπιτ «*Mertola*» 497 τόν. γκρός τοῦ 1950. Σημαία «Ελληνική».

— Παρελήφθη ἐπίσης τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «*City of Karachi*» 7.311 τόν. γκρός, τοῦ 1951 καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «*Kátho Koloméas*».

— Παρελήφθη, μετωνομασθὲν «*Θεαγένης*» καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγορασθὲν σουηδικὸν φορτηγὸν «*Mangarella*» 5.031 τόν. γκρός τοῦ 1945.

— Τὴν κυανόλευκον ὑψωσε παραληφθὲν, τὸ νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «*Marita*» 10.163 τόν. γκρός τοῦ 1962. Μετωνομασθὲν «*Piouloufutous*».

— «*Yψωσε* τὴν κυανόλευκον τὸ παραληφθὲν νορβηγικὸν φορτηγὸν «*Buenos Aires*» 2.756 τόν. γκρός τοῦ 1953. Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δῖνομα.

— Μετωνομασθὲν «*Eútuxia*» τὸ παραληφθὲν ἀγγλικὸν μπάλκ κάρριερ «*Silvercarpe*» 12.669 τόν. γκρός τοῦ 1967. «*Yψωσε* τὴν κυανόλευκον».

— Παρελήφθη ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του τὸ λιβεριανὸν δεξαιμενόπλοιον «*Athénée*» 12.355 τόν. γκρός τοῦ 1956 καὶ μετωνομάσθη «*Sarkawis*».

— Παρελήφθη ἐπίσης τὸ γαλλικὸν φορτηγὸν «*Oranis*» 3.225 τόν. γκρός τοῦ 1951 καὶ μετωνομάσθη «*Sawkrásteç*». «*Yψωσε* τὴν κυανόλευκον».

— Τὸ ἀγορασθὲν φιλιανικὸν φορτηγὸν «*Helos*» 4.499 γκρός τοῦ 1957 παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δῖνομα.

ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΟΣ

Ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς μηνὸς παραλαμβάνεται εἰς τὴν Ἰαπωνίαν τὸ πρὸ μηνῶν ἀγορασθὲν μικτὸν σκάφος, μεταλλοφόρον — πετρελαιοφόρον ὑπὸ τοῦ Οἴκου Φρίξου Παπαχριστοφόρου. Τὸ σκάφος 95.000 τόνων d.w. καὶ καυτηγήσεως τοῦ 1968, θὰ μετωνομασθῇ «*Ntókto Nt. K. Sámpu*».

ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Τὸ φορτηγὸν «*Marapmou*» 1962 τόν. γκ. τοῦ 1957 ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

— Τὸ λιβεριανὸν δεξαιμενόπλοιον «*Πάνον*», 12.417 τόν. γκρός τοῦ 1958 ὑψωσε τὴν κυανόλευκον.

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

— Τὴν κυανόλευκον ὑψωσεν ἐπίσης τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «*Louisa*» 7.478 τόν. γκρός τοῦ 1957.

— Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «*Σπύρος Λ.*» 2.208 τόν. γκρός τοῦ 1940 ὑψωσε τὴν κυανόλευκον.

— Ἐπίσης τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν ὑψωσε τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «*Mánη*» 10.044 τόν. γκρός τοῦ 1957.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

— Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «*Ayia Eútuxia*» 4.806 τόν. γκρός τοῦ 1947 ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς «*Apia Anatolopis*».

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ πρῶτον 15θέμερον τοῦ Ἰουνίου ὑπεγράφησαν εἰς τὸ NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ δένας σημαίας ἑλληνικῶν συμφερόντων:

— «*Aírīs Γκράφη*» κυπριακὸν τόνων γκρός 4.814 ἀπὸ 10.6.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς A.E. Τσάκος Ναυτιλιακῆς καὶ Ἐμπορικῆς, «*Kανάρης*» κυπριακὸν τόνων γκρός 3.346 ἀπὸ 8.6.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Δ. Ἀθανασάκη, «*Níκαιας* λιβεριανὸν τόνων γκρός 11.355 ἀπὸ 9.6.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. K. Καυτάνη, «*Táρα E.*» κυπριακὸν τόνων γκρός 1.924 ἀπὸ 8.6.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Δημ. Μιχελάκη, «*Περσεύς I*» παναμαϊκὸν τόνων γκρός 15.862 ἀπὸ 24.5.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ΝΕΠΕ Πήγασος, «*Άταλάντη*» λιβεριανὸν τόνων γκρός 11.800 ἀπὸ 18.1.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Δημ. Σερέτη, «*Άρκαδίας*» κυπριακὸν τόνων γκρός 6.380 ἀπὸ 15.2.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ Γ. Μησαΐλιδη, «*Άνωμπελά*» κυπριακὸν τόνων γκρός 2.198 ἀπὸ 1.4.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Φιλιππότη, «*Μαριτονίας*» κυπρ. τόνων γκρός 2.326 ἀπὸ 15.5.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. I. Πρωτοψάλτη, «*Άναστασίς*» λιβεριανὸν τόνων γκρός 11.911 ἀπὸ 4.5.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. I. Δάκα, «*Άγιος Στάρας*» κυπριακὸν τόνων γκρός 12.295 ἀπὸ 15.5.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Αιγίς, ΝΕΠΕ, «*Άλμπακάρες*» λιβεριανὸν τόνων γκρός 12.539 ἀπὸ 1.4.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς «*Πλώντα* - *'Aρένας Σπητιγκά*, «*Μαρισίρας*» κυπριακὸν τόνων γκρός 20.950 ἀπὸ 15.5.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ΕΠΕ Χανδρῆς (Ἐλλάς), «*Νεφέλη*» κυπριακὸν τόνων γκρός 1.424 ἀπὸ 18.4.72, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Κων. Ρώμα - Μανητέρου, «*Άταλάντες*» κυπριακὸν τόνων γκρός 12.614 ἀπὸ 15.5.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. E. Σαλεδουράκη, «*Korinthios*» λι-

βεριανὸν τόνων γκρός 16.500 ἀπὸ 1.3.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Δημ. Παπαδημητρίου, «*Ηγελάς* λιβεριανὸν τόνων γκρός 9.000 ἀπὸ 3.5.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Σπ. Μπομπλή, «*Άιρίνης Φαίηθ*» κυπριακὸν τόνων γκρός 5.103 ἀπὸ 1.5.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Π. Τσάκου, «*Θάλια*» λιβεριανὸν τόνων γκρός 2.248 ἀπὸ 25.5.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Π. Καμπάνη, «*Έλμπελας*» κυπριακὸν τόνων γκρός 6.550 ἀπὸ 16.3.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Λέοντος Μελά, «*Έλκείνας*» κυπριακὸν τόνων γκρός 6.520 ἀπὸ 15.3.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ ὡς ἄνω, «*Εύγενία Λιθανῶν*» λιβεριανὸν τόνων γκρός 126.966 ἀπὸ 1.6.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς A.E. Σ. Λιβανῶν, «*Έλλας*, «*Χρυσάνθη*» κυπριακὸν τόνων γκρός 4.544 ἀπὸ 1.5.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Διαμ. Ματθαίου, «*Άνδρος*» κυπριακὸν τόνων γκρός 1.784 ἀπὸ 1.12.71 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γρηγ. Μακρυγιώργου, «*Κικίς*» κυπριακὸν τόνων γκρός 10.245 ἀπὸ 15.5.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ματθ. Κώτσου.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω προσθηκῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ δένας σημαίας ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα εἶναι ἡσαφολισμένα εἰς τὸ NAT ἀνέρχεται εἰς 1.305 τόν. γκρός 19.057.049.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

N. Δ. PETROPOULOU

"ANAMNΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΚΕΨΕΙΣ ΕΝΟΣ ΠΑΛΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ"

Τὸ ὑπὸ τὸν ἀνωτέρω τίτλον ἔργον ναυτικῶν ἀπομνημονεύμάτων τοῦ Ναυάρχου κ. N. Δ. Πετροπούλου, διὰ τοῦ ἅρπτη κυλοφορείσαντος Γβ τόμου, εἰς τὸν ὅποιον περιγράφεται κυρίως τὸ δράμα τῆς ἀποστασίας τοῦ Ναυτικοῦ τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1944. Πρόκειται περὶ μελανῶν σελίδων τῆς ναυτικῆς ἀλλὰ καὶ ἔθνικῆς ιστορίας μας, τῶν ὅποιων πολὺς κόσμος ἔχει ἀσαφῆ μᾶθην καὶ συγκεχυμένης γνῶσιν, δεδομένου διτὸ ἐγράφησαν μακράν τῆς Ἐλλάδος κατὰ τοὺς ἔπαρτους χρόνους τῆς κατοχῆς. Ή παρουσίασις τῶν γεγονότων τῆς ἀνταρσίας, ὑπὸ αὐτόπτου μάρτυρους, μὲ τὴν συνοδείαν πλοιουσίου ὄλικου ἐξ θέσεων καὶ ἐπιστήμων ἐγγράφων, ἀποτελεῖ ἀξιόλογον τεκμήριον. Καὶ εἶναι μὲν ὀληῆδες διτὸ τὸν τελευταῖον λόγον τῆς ιστορίας δὲν ἔχουν οὔτε οἱ πρωταγωνισταὶ οὔτε οἱ μάρτυρες, ἀλλ' ὁ ἀδέκαστος ιστορικὸς τοῦ μελλοντοῦ, πλὴν αἱ προσωπικαὶ ἀναμνήσεις συνιστοῦν τὰ πολυτιμότερα στοιχεῖα τοῦ μελλοντικοῦ τούτου κριτοῦ. Ἀποτελεῖ ἐξ ὅλου ἀξιώματος διτὸ ή ιστορία διδάσκει. Καὶ ή ἔξιστόρησις τῶν ὁδυνηρῶν συμβάντων μιᾶς ὀλοκλήρου ἐποχῆς, διφειλομένων εἰς τὸ τοσαύτας συμφορᾶς επισωρεύμαντα κομμουνιστικὸν μίασμα, εἶναι ὀπωσδήποτε διδακτικὴ εἰς τοὺς νεωτέρους.

G. ANTIPAS

MARINE CONSULTANT — OWNERS'

REPRESENTATIVE

TEL. PERTH 955485

HEATHER RD

ROLEYSTONE

W. A. 6154

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

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935
GENERAL SHIP CHANDLERS

Γενικός Διευθυντής: Ιωάννης Δ. Μπαμπαλετάκης

Διευθυντής: Γεράσιμος Θωμάτος

Αντιπρόσωποι: Ιωάννης Βλαχοστέργιος

A. NYXAS

Τηλ. 976.480

» 446.983

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:

ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΑΠΟΚΑΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ:
ΒΑΣΙΑΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΑΙΑΣ ΕΙΣ ΝΟΤΙΟΝ ΑΦΡΙΚΗΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ.



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΙΓΑΙΣ ΧΟΟΥΠ: Είς Μπιλμπάρο τήν 3ην 'Ιουνίου, έπεισκευάζοντο αἱ ἑκόλουθοι ζημιαὶ: α) κακοκαιρία μεταξὺ 18-20 Δεκεμβρίου 1971 καὶ 28-29 Ιανουαρίου 1972, ταξίδιον ἀπὸ Πορμπαντάρ διὰ Γύννια, β) ναυπιλοίσι εἰς πάγους τῶν Φεδρουσάριον κατὰ τὴν διάφρειαν τοῦ ὡς ἄνω ταξιδίου, γ) προσάρεις εἰς Ἐμφόρτου κατάστασιν τῆς 22ης Μαρτίου κατὰ τὴν διάφρειαν ταξιδίου ἀπὸ Δουνκέρκην διὰ Γιουγκοσλαβίαν καὶ δ) πρόσκρουσις ἐπὶ πρόβλητος τὸν παρελθόντα 'Ιουνίου εἰς Νοεμβίτας.

ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ: 'Ἐπειθεωρήθη εἰς Οζάκαν τήν 16ην Μαΐου πρὸς διακρίδωσιν ζημιῶν ἐκ προσαράξεως ἐπισυμβάσης εἰς Κέιπ Τάουν τήν 11ην Απριλίου. Ανελήφθησαν ἐπισκευαὶ εἰς τὴν Ελίκα τῆς διοίας τὰ πτερύγια εἰχον υποστῆ κάρμψιν. Ἐπισκευαὶ εἰς τὰ ἔλασματα τοῦ πυθμένος, ἀπίνα ὑπεστησαν ὁδούτωσεις, καὶ εἰς τὸν τελικὸν ἄξονα ἀνεβλήθησαν.

ΑΛΥΣΙΑ: 'Ηγκυροβόλησεν εἰς τὴν εῖσοδον τοῦ Ντόρερ τῆς 4ην 'Ιουνίου μὲν ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχανήν. Λόγῳ ὅμως τοῦ διὰ παρημπόδιζε τὴν ναυπιλοίσι ἐρρυμούλκηθη ἀργότερον εἰς ἀπόστασιν ἐνὸς καὶ ήμίσεος μιλίου ἀπὸ τὴν ἀρχικήν του θέσιν.

ΑΜΑΛΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ: Τὴν 26ην Μαΐου ὑπέστη ζημίας εἰς τὸν λέβητα καὶ προσήγγισεν εἰς Λάς Πλάνιας δι' ἐπισκευάς. 'Ἐτελέσθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαὶ καὶ ικανοποιητικαὶ δοκιμαῖ, ἐσυνεχείᾳ δὲ ἀπέπλευσε τὴν 5ην 'Ιουνίου δι' Ανκόνα διὰ περαιτέρας ἐπισκευάς.

ΑΡΜΑΤΑΝ: Προσαράξαν εἰς Μασσάουα τὴν 25ην Μαΐου ὑπειλύθη τὴν 31ην Μαΐου, μετὰ ἔκροτωσιν 2.000 τόνων φορτίου εἰς ἔπειτα σκάφος, ἀνευ δομθείας καὶ τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ Τζέντα.

ΒΙΚΤΩΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Εἰς Ντόρμαρι τὴν 26ην Μαΐου δι' ἐπισκευάς ζημιῶν ἐκ προσαράξεως εἰς Μάγχην τὴν 2αν Απριλίου λόγῳ δομίχλης. 'Ἐπίσης ἀνέφερεν διὰ ὑπέστη περαιτέρω ζημίας μεταξὺ 26 καὶ 28 Απριλίου κατὰ τὴν διάφρειαν ταξιδίου του ἀπὸ Ρόττερνταμ διὰ Λάς Πλάνιας.

ΒΡΟΥΛΙΔΙΑ: 'Απὸ Απω Ανατολήν διὰ Ρόττερνταμ, προσήραξεν ἔξωθι τῆς Σιγκαπούρης τὴν 19ην Μαΐου. 'Ἐπιθεωρήσις ὑπὸ δύντος εἰς Κολόμπο τὴν 30ην Μαΐου ἀπεκάλυψε μόνον ἐλαφρὰς ζημιὰς. 'Ἐπισκευαὶ ἀνε-

βλήθησαν διὰ τὸν Νοέμβριον ὅτε θά λάβην χώρων ὁ ἑτησίος δεξαμενισμὸς τοῦ σκάφους.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝ: Προσήραξεν εἰς Γκρέιθσεντ τὴν 3ην 'Ιουνίου, ὥλλ' ἀνειλύθησθη τὴν ίδιαν ημέραν καὶ ἐπλεύρισεν εἰς προβλῆτα.

ΕΛΠΙΔΑ: 'Ἐδεξαμενίσθη εἰς Ντακάρ τὴν 31ην Μαΐου δι' ἐπισκευάς εἰς τὴν Ελίκα. 'Η ζημία ὠφειλετο εἰς προσάραξιν ἥτις ἔλαβε χώρων τὸν παρελθόντα Νοέμβριον.

ΕΥΓΕΝΙΑ: 'Απὸ Οξελόσονταν διὰ Τσιταγόγκη. 'Υποστάν θλάβην εἰς τὴν μηχανήν τὴν 2αν 'Ιουνίου προσήγγισεν εἰς Κέιπ Τάουν ὥπου ἐπειθεωρήθη τὴν 5ην 'Ιουνίου. Παρεπήρηθησαν ἀνωμαλίαι εἰς τοὺς κυλίνδρους Νο 2 καὶ 5.

ΘΕΟΜΑΝΑ: Συνεκρύσθη μετὰ τοῦ δηζελοπλοίου «Κορφοῦ Αλιαντ», καθ' ὃν χρόνον ἀμφότερα ἤσαν ἡγκυροβόλημένα εἰς Βορμάνη τὴν 1ην 'Ιουνίου. 'Αμφότερα ὑπέστησαν ζημίας.

ΘΕΟΦΟΡΟΣ: Εἰς Λύγούσταν τὴν 27ην Μαΐου, ἀνέφερεν ἑκτεταμένας ζημίας εἰς τὸ μηχανοστάσιον συνεπείᾳ πυρκαϊᾶς, τὴν ἐσπέραν τῆς 24ης Μαΐου. 'Εχοργήθη πιστοποιητικὸν διὰ τὸν ρυμούλκησιν τοῦ σκάφους εἰς Μάλταν δι' ἐπισκευάς, ὅπου καὶ ἐρρυμούλκηθη ὑπὸ τοῦ ρυμούλκου «Μάτσας» τὴν 2αν 'Ιουνίου.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΣ: Προσήραξεν εἰς Ντελάιρ (Νέα Υεράπενη) τὴν 1ην Μαΐου, ὑποστάν ἑκτεταμένας ζημίας. Τὴν ἐπομένην ἀφίχθη εἰς Βαλτιμόρην δι' ἐπισκευάς αἵτινες ἐπερωτώμασθαι τὴν 8ην 'Ιουνίου.

ΚΑΡΙΝ: 'Υποστάν θλάβην εἰς τὴν μηχανήν τὴν 6ην 'Ιουνίου, ἡγκυροβόλησεν εἰς πλάτος 50°45' δόρειον καὶ μῆκος 00.03 ἀνατολικόν. 'Εκείθεν ἐρρυμούλκηθη εἰς Ντόρερ δι' ἐπισκευάς. Τὸ σκάφος ἦταν ἐμφόρτον.

ΚΑΡΡΑΣ: 'Υπέστη σοδαρίας ζημιάς συνεπείᾳ συγκρύσεως μετὰ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Αλκόρ» τὴν 31ην Μαΐου, ἔξωθι τοῦ Ρόττερνταμ. 'Εκείθεν ἐπλεύσεν εἰς Αμβέρσαν δι' ἐπισκευάς.

ΜΑ·Ι· ΕΡΑ: 'Απὸ Ντάς Αλιαντ δι' Αἴλιοφορτον. Τὴν 4ην 'Ιουνίου παρέμεινε ἀκούδερνην εἰς τὸ στενὸν τῆς Μάγχης λόγῳ βλάβης τοῦ ἡλεκτρικοῦ κυκλώματος.

Τὴν ἐπομένην πρωίαν ἀνέκοινώθη διὰ ἡ ζημία εἰχεν ἀποκατασταθῆ καὶ τὸ σκάφος συνέχιε τὸν πλοῦν του.

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.

ΜΑΡΙΣΙΡΑ: 'Αποπλεύσαν ἐκ Πειραιῶς τὴν 2αν 'Ιουνίου διὰ Ράς Σουκεῖρ, ἐπέστρεψε τὴν ίδιαν ημέραν λόγῳ ἀνωμαλίῶν εἰς τοὺς λέβητας.

ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ: Περὶ προσαράξεως τοῦ ὅπεροιού ἀναφέρομεν εἰς τὸ προγούμενον τεῦχος μας, ἀνειλύθησθη τὴν 1ην 'Ιουνίου ὑπὸ τοῦ ρυμούλκου «Καρίμπε» βάσει συμφωνητικοῦ λόρδους «πο εὐτε πο μηγ». 'Εν συνεχείᾳ ἐρρυμούλκηθη εἰς Γκουάντα ύπὸ ἐτέρου ρυμούλκου.

ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ: Εἰς Κέιπ Τάουν τὴν 1ην 'Ιουνίου, ἀνέφερε ζημίας εἰς τὸν στρόβιλον χαμηλῆς πτέσεως. Μετὰ τέλεσιν ἐπισκευῶν, ἀπέπλευσε τὴν 5ην 'Ιουνίου διὰ Περισκόν Κόλπουν.

ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΚΑ: 'Απὸ Φώλεϋ διὰ Ρόττερνταμ, ὑποστάν ζημίας ἐκ κακοκαιρίας εἰς τὴν δεξαμενήν φορτίου Νο 2, ἡ οποία ἦτο κενή, τὴν 26ην Μαΐου, προσήγγισεν εἰς Λονδίνον τὴν ἐπομένην δι' ἐπιθεώρησιν. 'Εν συνεχείᾳ ἀφίχθη εἰς Ρόττερνταμ τὴν 31ην Μαΐου.

ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ: Εἰς Μπουένος 'Αὔρες τὴν 6ην 'Ιουνίου, ἀνέφερε ζημίας εἰς τοὺς λέβητας καὶ τὴν μηχανήν. 'Ανελήφθησαν ἐκτεμέναις ἐπισκευαῖς.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ: 'Ἐπειθεωρήθη εἰς Νέαν Υόρκην τὴν 30ην Μαΐου, ἐν σχέσει μὲν ζημίας εἰς τὸν λέβητας αἵτινες προεκλήθησαν ἐξ ἀμελείας τοῦ πληρώματος.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ: Τὴν 9ην 'Ιουνίου ἀνέφερεν διὰ κατημύθητο εἰς Λαβέρα μὲν μειωμένην ταχύτητα λόγῳ βλάβης εἰς τὴν μηχανήν. Τὸ σκάφος είχεν ἀποπλεύσει εξ Ἀμούσιαν Μπαίην τὴν 18ην Μαΐου διὰ Σαδόνα.

ΟΥΡΑΝΟΣ: Τὴν ἐπόρεαν τῆς 3ης 'Ιουνίου, ἐνῷ εύρισκετο εἰς πλάτος 46°00' δόρειον καὶ μῆκος 46°32' δόρικόν, ἀνέφερεν διὰ ὑπέστησης ὅπῃ εἰς τὴν ἀριστεράν πλευράν του.

ΠΡΙΑΜΟΣ: 'Απὸ Σμύρνην, προσήγγισεν εἰς Μυτιλήνην τὴν 28ην Μαΐου δι' ἐπισκευάς εἰς τὸ κύτον, μετὰ τὸ πέρας τῶν ὅποιων ἀπέπλευσεν ἐκ νέου διὰ Σμύρνην τὴν 2αν 'Ιουνίου.

ΡΟΥΘΗ ΜΑ·Ι·ΚΕΛΣ: 'Απὸ Σαδόνα διὰ Τολέδο, προσήραξε πλησίον τοῦ Μόντρεαλ τὴν ἐστέρεαν τῆς 26ης Μαΐου, ὥλλ' ἀνειλύθησθη μετ' ὀλίγον δι' ίδιων του μέσων, ἀνευ ἐμφανῶν ζημιῶν καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν του, διὰ νόλα φίχθη εἰς Τολέδο τὴν 29ην Μαΐου.

ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ: 'Απέπλευσεν ἐκ Νέας Υόρκης δι' Αμβούργον, ἐπέστρεψε τὴν 27ην δι' ἐπισκευάς εἰς τὴν στροβιλογενήτριαν. Τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσεν ἐκ νέου ἀλλὰ καὶ πάλιν ἐπέστρεψε τὴν 2αν 'Ιουνίου διὰ τὴν παροδίαν ἀνταλακτικῶν τῆς μηχανῆς καὶ τοῖς τελικῶν ἀνεχώρησε τὴν ἐπομένην διὰ τὸν προφρισμὸν του.

ΤΑ·Υ·ΓΕΤΟΣ: Κατὰ πληροφορίας ἐκ Τζιμπούτι, τὸ σκάφος τὸ ὅποιον εύρισκεται εἰς τὸν ἔκει λιμένα αἵτινα τῆς 3ης Ιουνίου παρέμεινε ἀκούδερνην εἰς τὸ στενὸν τῆς Μάγχης λόγῳ βλάβης τοῦ ἡλεκτρικοῦ κυκλώματος. Τὸ σκάφος ἔγκατελείφθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος καὶ ἐθύσισθη ἔξι περίπου ὥρας ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς διαρροής. Τὸ 38μελές πλήρωμα περιστρέψαντον ὑπὸ τοῦ προσδρομόντος φορτηγοῦ «Πηλεύν». 'Υπάρχει σοδαρός κίνδυνος ρυπάνσεως τῆς θαλασσίας περιοχῆς ἐκ τοῦ φορτίου τοῦ βυθισθέντος σκάφους.

ΧΙΟΥΜΑΝΤΙ: Κατὰ τὴν ἀφίξειν τοῦ εἰς Τσιμπούτη τὴν 7ην 'Ιουνίου ἀνεκοινώθη διὰ ἀνευρέθη ὅδων εἰς τὰς σεντίνας καὶ τὰς δεξαμενάς ἔρματος. 'Επιθεωρητής συνέστησεν ἀκόμητον ἐκούδοτωσιν τοῦ ἔξι Ιχθυαλέουρου φορτίου τῶν κωτῶν Νο 2 καὶ 3 πρὸς ἀποφυγὴν αὐτοναφλέγενών του.

ΧΡΥΣΩΠΟΗΓΗ 2: Συνεκρύσθη εἰς Τρίπολην (Λιβύης) μετὰ τοῦ δηζελοπλοίου «Αιγαίας Γκαλαμπάγκος» τὴν 12ην Μαΐου. 'Επισκευαὶ ἀνειλήθησαν διὰ τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η "Απω Ανατολή" ήτη δό ζωρότερος τομέας της ναυλαγοράς και κατά το α' 150-μερον τού Ιουνίου. Η συνεχιζομένη άπεργία των Ιστιών ναυτικών υπήρξεν η όφορη, ήτης υπερχέρωσε τους Ιστιώνας φορτωτάς να στραφούν πρός το δένον τονάκι διά την κάλυψην των άμεσωτέρων άνασκων των. Και έπιληρώθησαν ναύλοι καθάρειοι διά τάιμ ποσάρτερς, το χαρακτηριστικότερον δέ γεγονός διτι εναυλώθησαν και μπάλκ κάρριερς μετρίου μεγέθους. Τών μεγαλύτερων ή θέσις έξακολουθεῖ νά είναι δυσκολός. Τά 4,60 δολ., μέ 800 μηνιαίων δι' υπερωρίας διά σκάφος 16.300 τόν. μέ 600 κατάστρωμα διά ταξιδίου όπό Σιγκαπούρην πρός την Δυτ. Εύρωπην έκρινετο ώς ικανοποιητικόν μίσθωμα. Επιληρώθησαν δματικά και δολ. 3,90 διά νευτεκτον μπάλκ κάρριερ 19.200 τόν. d.w. (ναυάλων Σάνικο) μέ παράδοσιν Ιστιώνας πρός τάς Μεγάλας Λίμνας. Τά φρητούς και τά SD14 έπιληρώνοντο γύρω των 4 - 4,25 δολ.

"Ιταλοί έπιστης φορτωταί και έμποροι σιτηρών έκθεισαν άρκετά μετρία μπάλκ κάρριερς, τάιμ ποσάρτερ, μέ μισθώματα κυμανούμενα μεταξύ 1.780 - 1.850 δολ. ήμερησίων διά ταξιδία μεταφοράς σιτηρών όπό Πλέιτ ή Β. Αμερικήν.

Τά δημητριακά άπησχόλησαν σημαντικήν χωρητικότητα, όπό την υπερπλεονάσυσαν εις τά διάστα της Βορειοδυτικής Εύρωπης, της Μεσογείου και της Βορ. Αμερικής, διά φορτωσίες όπό Μεγάλας Λίμνας και Βορ. Απλαντικόν, κυρίως. Τό Πλέιτ, τούνατσιον, ή Νότ. Αφρική και ή Ανταρκτικά δύν έπεδεινον άνάλογον ένδισαφέρον. Οι πληρωμένες ναύλοι υπήρξαν σταθεροί είς τά γνωστά πάντων χαμηλά έπίπεδα.

"Εξεταστέον, δμως, διν μετά την λήξην της ναυτεργατικής άπεργίας της Ιστιώνας ή ναυλαγορά θά κρατήση τὸν σημερινὸν της ίγιεστερόν πως τόνον εις την ζήτησην τονάκι. Αύτη ή ἐπί 60 περίπου ήμέρας άπραξία τότων και τόσων Ιστιώνικων σκαφών προεκάλεσε την ζήτησην τού δένον τοιούτου. Πάνω διμφίδιοι διν μετά την λήξην της θά διατηρηθή ή ζωρότης και εις τόν τομέα της "Απω Ανατολής. Έν τῷ μεταξύ δύν είναι άπιθανος και ή λιμενεργατική άπεργία εἰς την

Άγγλιαν και έπαναλημφις τῶν άπεργιῶν εἰς τοὺς λιμένας τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν. Θά προκαλέσῃ άνωμολίας εἰς τὴν κίνησιν τῶν πλοίων και άγνωστου έκτασεως έπιπτωσεις εἰς τὴν ναυλαγοράν.

Η κίνησις κατὰ τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς είχεν, έν συντομίᾳ, ώς κάτωθι :

ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗ - ΚΑΝΑΔΑΣ: Ό Κάλπος μέ τὴν συνήθη κίνησην ναυλώσεων, πρός πάσαν καπεύμυσιν. Οι χαρητηρικοί ναύλοι διετηρήθησαν. Διά τὴν Όλλανδίαν δολ. 3,25 φιοτ. Διά τὴν Μαύρην Θάλασσαν δολ. 5,25 φιοτ εἰς 33.000 τόν. σκάφος Ιούνιον, μέ 2.000 τόν. έκφρατωσιν. Διά τὴν Ιστιώναν δολ. 4,25 - 4,35 (31.000 τόν.), μέ 5.000 τόν. έλ. έκφρατ. Διά N. Κορέαν δολ. 7,55 - 7,95 μέ 1.000 τόν. έλ. έκφρατ. εἰς μέτρια μπάλκ κάρριερ, διά Δανίαν δολ. 5,50 φιοτ (13.800 τ.) και Περού δ.φ. δολ. 6,75 μέ 1.000 τόν. έλ. έκφρατ. (17.000 τόν.). Από τὸ Νόρδερν Ρέινις 20.000 τόν. δ.φ. δολ. 2,65 φιοτ.

Ζωηροτάτη η κίνησις όπό τάς Μεγάλας Λίμνας μέ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον δι' Είδουμάσιου (15.500 τ.) λίρ. 3,75 και 2,25 διντιστοίχων μέ 3.000 τόν. έλ. έκφρατ. Διά τὸ Κόντινεντ (25.000 τόν.) δολ. 6,50 μέ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον δολ. 2,50 φιοτ. Μικρότερον σκάφος δολ. 6,67 και 2,67 φιοτ. Νότιον Κορέαν ("Ιούν. - Ιούλ.) 20.000 τόν. δολ. 11,00 και 7,25 διντιστοίχων έλ. έφ. Από "Αγ. Λαυρέντιον διά Λίβερπουλ - Είδουμάσιου λίρ. 2,25 (13.500 τόν.) μέ 3.000 τόν. έλ. έκφρατ. Μαύρην Θάλασσαν κριθή (16.000 τόν.) δολ. 6,70 φιοτ μέ 1.000 τόν. έκφρατ. Από Μπαϊ Κομώ διά "Αλγέριον δολ. 7,00 και 6,70 φιοτ. Από Κάλπον ζωτροφάς διά Ραβένιαν δολ. 7,25 (11.500 τόν.) φιοτ. "Ορυζά όπό Χιούμοντον διά N. Αφρικήν 8.000 τόν. δολ. 11,50 φιοτ.

Οι Γαιανθρακες είναι άπραξία. Από Χάμπτον ρόδος διά Σάντος (13.000 τόν.) δολ. 3,50 (3 ήμέρα, γκρός φορτωσιν). Διά Βιτόρια δολ. 2,50 έλ. έκφρατ. Παλαιοί οσιδηροί από Νέαν Υόρκην και Βοστώνη διά Γένοβαν (35.000 τόν.) δολ. 4,00 φιοτ Ιούν. Από Κάλπον διά N. Κορέαν 23.000 τόν. δολ. 175.000 φιοτ, 29½ ήμέραις Ιούνιον.

"Απραξία και εις τό Πλέιτ. Διά τὸ Κόντινεντ δολ. 7,00 εις μικρὸν σκάφος μέ 2.000 τόν. γκρός φορτ., 3.000 τόν. έκφρατωσιν. Ζάχαρις όπό τὸ Σάντος διά Πόρτ Σουδάν (12.600 τόν.) δολ. 11,50 φιοτ. Καράτσι δολ. 10,75 φιοτ Ιούλ. 10.500 τόν. Διά Κίναν δολ. 11 φιοτ Ιούνιον.

ΒΟΡ. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: Μικρά ή κίνησις διά σιτηρά. Ζήτησις τονάκι διά τὰ δύλα έκειθεν φορτία. Από Λόγκι Μπήτης διά Κόντινεντ 45.000 τόν., κών πετρελαίου δολ. 5,45 φιοτ. Διά N. Ζηλανδίαν ποτάσσα δολ. 6,85 φιοτ. Από Βρετ. Κολομβίαν και άμερικ. λιμένας διά N. Κορέαν δολ. 6,15 μέ 1.000 τόν. έλ. έκφρατ. (25.000 τόν.) Ιούνιον. Διά τὴν Ιστιώναν ("Ιούλ. - Αύγ.) δολ. 7,25 (15.000 τόν.) μέ 1.500 τόν. έλ. έκφρατ. Κίναν λίρ. 2,30 φιοτ μέ 1.500 τόν. έκφρατ. (Σεπτ.) 35.000 τόν. Γαλάνθρακες όπό Ρόμπερτς Μπάνκ δολ. 2,80 δι' Ιστιώναν ("Ιούν.) φιοτ (10.000/10.000 τόν. φορτοεκφράτωσιν). Ποτάσσα δι' άνατολ.

άκτηνη Ινδίας δολ. 9,50 φιοτ (15.000 τόν.) μέ 1.000 τόν. έκφρατωσιν.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ - NOT. ΑΦΡΙΚΗ: Ένδειξεις ζητήσεως τονάκις όπό τὸ Ιστιώνας φορτωτάς διά μεταλλεύματα έκ διαφόρων λιμένων φορτώσεως. Σιτηρά όπό τὴν Αύστραλίαν (Δυτικήν) διά τὴν Ιστιώναν ("Ιούλ.) δολ. 7,15 (15.000 τόν.) μέ 1.500 τόν. γκρός φόρτ. και 1.500 τόν. έλ. έκφρατ.

"Από Ανατολ. Αύστραλιαν έλαιοδισποροί ("Ιούλιον) δολ. 5,40 φιοτ, μέ 3.000 - 2.500 τόν. φορτοεκφράτωσιν. Ζάχαρις όπό τὴν Νήσους Φίτζι διά βασικούδερο (15.000 τόν.) Ιούλιον λίρ. 4,25, μέ 1.000 τόν. γκρός φόρτωσιν και 750 τόν. έλ. έκφρατ. Από Φορμόζαν διά Πόρτ Σουδάν (10.500 τόν.) δολ. 9,25 φιοτ (750 - 750 φορτοί.). Από Μαυρίκιον διά Μόντρεαλ (14.500 τόν.) λίρ. 4,25 φιοτ 900 - 750 τόν. φορτοεκφράτωσιν.

"Από Ακαμπτα φωσφάτα δι' άνατολ. άκτηνη Ινδίας λίρ. 2,07½ φιοτ ("Ιούν. - Ιούλ.).

"Από τὴν Νότ. Αφρικήν άφαδόσιτος διά Δουκέρκητον δολ. 6,50 (11.000 τόν.) μέ 2.000 τόν. γκρός φόρτ. και 3.000 τόν. έλ. έκφρατ. Διά τὴν Ιστιώναν δολ. 6,50 υπό τούς αύτους δρους ("Ιούν.). Από Λαρέντζ Μάρκες δι' Ιστιώναν 55.000 τόν. δολ. 2,60 φιοτ 10.000 - 15.000 τόν. φορτοεκφράτωσιν.

Ασήμαντος η κίνησις όπό τους λοιποὺς τομεῖς (Μεσογείου, Μαύρης Θαλάσσης, Κόντινεντ και Βαλτικής).

Τὰ τάιμ τσάρτερς, δι προέχων τομεὺς ναυλαγορᾶς. Άθροισι αἱ καθημεριναὶ ναυλώσεις όπό τους Ιστιώνας, κατὰ κύριον λόγον. Ναύλοι ήψηλοι δι' απλά ταξιδία — τὰ περιστόπερα μὲ παράδοσιν "Απω Ανατολήν — καὶ οπωδήποτε, λαμβανομένης υπ' θύνι τῆς καπαστάσεως τῆς ναυλαγορᾶς, συμφέροντες καὶ διὰ πολύμηνον διάρκειαν. Σκάφος 35.339 τόν. τοῦ 1966 διὰ 2 - 4 μῆνας δολ. 1.925 ήμερησίως, παράδοσις Κόντινεντ. Σκάφος 44.620 τόν. τοῦ 1963 διὰ 4 - 6 μῆνας παράδοσις Κόντινεντ δολ. 1,50. Σκάφος 16.421 τόν. τοῦ 1956 δι' έξι - έννεα μῆνας παράδοσις Σιγκαπούρην δολ. 2,40. Σκάφος 105.000 τόν. παράδοσις Αύστραλιαν έπαναπαράδοσις Ιστιώναν δολ. 1,20.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΑΙΟΙΝ

"Η άπεργία τῶν Ιστιώνων ναυτικῶν καὶ ή έθνικοποίησις τῶν πετρελαίων τοῦ Ίρακ εἶναι δύο άποφασιστικοὶ παράγοντες, οἵτινες έφερον τὴν ναυλαγοράν εἰς έπιπεδα, άπροσδόκητα διά τὴν έποχήν. Χαρακτηριστικόν τὸ γεγονός διότι οἱ έταιροι πετρελαίων άπεσύραν τῆς άγορᾶς τὰ πρόσ ουνασιών σκάφη τῶν. Οι ναύλοι άνετιμηθήσαν καὶ άνεμεντο η περαιτέρω οὐπερτίμησις τῶν έντος τοῦ τρέχοντος μηνός. Περισσότερα τώρα τὰ φορτία από τὸν Περσικὸν Κάλπον, άφοῦ οἱ πετρελαιαγογοὶ τῆς Μεσογείου έσταμάτησαν.

Οι ναύλοι σταθερῶν άνατιμώμενοι έφθασαν τὰ 60 τοῦ Γουόρλντσκεϋ διά σκάφη 80.000 τόνων όπό Περσικὸν Κάλπον δι' Αγγλιαν - Κόντινεντ καὶ 67 - 65 W (μικρὰ σκάφη) δι' Απω Ανατολήν ("Ιούνιον). Τὰ W 120 έπιληρώθησαν διά μικρὰ σκάφη δι' Ιστιώναν καθαρά, διά τὰ δόπια οἱ ναύλοι άνετιμηθήσαν σημαντικῶς, μέ έλλειψιν τονάκις. Διά τὰ μεγάλα σκάφη έντος έθεδομάδων οἱ ναύλοι έδιπλασιάσθησαν.

"Από τὴν Καραϊβικήν η άνατιμησις έπιστης έστημειώθη. Υπεραπλαντικά μικρὰ σκάφη W 66 - 75 ("Ιούνιον καὶ διά B. Αμερικήν W 77½.

"Ἐν τῷ μεταξύ τὸ άργον τονάκι διά τούς έπιστης έστημειώθησαν τὰ έξι έκατομ. τόν. d.w. εἰς τὸ τέλος Μαΐου.

ΠΡΟΤΙΜΑΤΑ
Hempels

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΤΡΕΧΑΝΤΗΡΙ η πολυτελέστατον από OREGON PINE καὶ TEAK μὲ πλήρη έξαρτησιν καὶ άπαραίτητα σργανα ναυσιπλοίας. "Ετος ναυπηγήσεως 1957 εἰς Πέραμα. ACCOMMODATION 4 άτομα (έκτος πληρωματος) μῆκος 11,50 μ. πλάτος 3,20 μ. Βάθισμα 2,50 μ. K.O.X. 10 Μηχανή BOLINDER DIESEL HP 36, ταχύτης 8 μίλια. Πληροφορίαι 4520-874.



ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΛΟΥ-Ι·Σ: Μισσισιππήν 10.000 τόν. λιπασμάτων Βραζιλίαν δολ. 6,80 φίο, 'Ιουνίου 5 - 22.

ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ: Μεγ. Λίμνας μέση συμπληρωτών "Αγ. Λουρέντιον 15.000 τόν. γεννημάτων Γάνδιν - 'Αμβούργον ρέιντς δολ. 7 λίμνας, μέση συμπλήρωσην μέχρις 24.000 τόν. δολ. 3 φίοι, 'Ιουνίου 15 - 25.

ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥ ΣΗΣ: Ντιούλιού 11.200 τόν. δ.ν. φορτίου γεννημάτων (710.000 κ.π.) 'Αλγερίαν δολ. 145.000 φίοι, 'Ιουνίου 6 - 10.

ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ-Υ (λιθ.): Μισσισιππήν 22.000 τόν. γεννημάτων, μέρος φορτίου, Ρόττερνταμ δολ. 3 φίοι, 'Ιουνίου 14 - 28.

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: Λιμένας Κόλπου 26.500 τόν. σίτου Νότιου Κορεά δολ. 6,85 με 1.000 τόν. ελ. έκφρωσην, 'Ιουνίου 10 - 25.

ΣΚΑΠΟΥ-ΙΝΤ: Μεγ. Λίμνας 11.700 τόν. δ.ν. φορτίου γεννημάτων (676.000 κ.π.) Μπορτώ ή Σαιν Ναζάρ δολ. 100.000 φίοι, 'Ιουνίου 17 - 27.

ΣΟΦΙΑ (λιθ.): Χάρτητον ρόδι 22.000 - 23.000 τόν. γατανθράκων Σάντος δολ. 3,50 έλ. έκφρωσης, 'Ιουνίου 8 - 16.

ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ: Γκάλαστον 9.700 τόν. γεννημάτων Μαρφάκαμπρο δολ. 5,25 φίο με 1.000 τόν. έκφρωσην, 'Ιουνίου 5 - 11.

ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ: Λιμένας Κόλπου 11.500 τόν. χονδραλέων Αδριατικήν δολ. 7,25 φίο με 1.000 τόν. έκφρωσην, 'Ιουνίου 10 - 29.

ΚΕΑ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων Νότιον Κορέαν δολ. 7,75 γκρός φόρτωσης, 1.000 τόν. έλ. έκφρωσης, 'Ιουνίου 10 - 25.

ΑΘΗΝΟΥΑΝ: Λιμένας Κόλπου 11.000 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν δολ. 5,40 με 1.000 τόν. έκφρωσην, 'Ιουνίου 15 - 30.

ΑΓΓΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΣΜΑΝ (λιθ.): Λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. γεννημάτων Μακαλάν Σεμπού δολ. 6,85 με 1.000 τόν. έλ. έκφρωσην, 'Ιουνίου 1 - 10.

ΠΑΝΔΩΡΑ (λιθ.): Αγ. Λουρέντιον 16.500 τόν. γεννημάτων "Ειδομασού ή Μέρσεν λίρας 2,25 με 3.000 τόν. έλ. έκφρωσην, 'Ιουνίου 14 - 22.

ΜΕΛΙΤΩΝ: Λιμένας Κόλπου 13.800 τόν. γεννημάτων Δανιάν δολ. 5,50 φίο, με 3.000 τόν. έκφρωσην, 'Ιουνίου 9 - 17.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ-ΙΜΠΟΡ (λιθ.): Νέαν Υόρκην και Μπόστον 34.000 - 35.000 τόν. παλαιστιδήρων Γενόβαν δολ. 4 φίο, 'Ιουνίου 16 - 25.

ΜΙΡΕ-ΙΓ (λιθ.): Χίουστον 8.000 τόν. δρύζης είς σάκους Κεΐτ Τάουν και Ντόρμπωταν, δολ. 11,50, φίδιν ναυλών μόνον Κεΐτ Τάουν δολ. 11, Ντόρμπωταν δολ. 11,25 φίο με 1.500) 1.000 τόν. φορτο-εκφρωτών, 'Ιουνίου 19 - 30.

XIAN ΑΙ-ΙΑΝΤ: Μποτι Κομβώ ή Πόρτο Καρτιέ 14.200 τόν. δ.ν. φορτίου γεννημάτων (759.284 κ.π.) "Ειδομασού λίρας 31.000, φίδιν έπερσός λιμένας "Αγ. Λουρέντιον μη άπεργυσταν, λίρας 32.500 φίοι με 3.000 τόν. έκφρωσην, 'Ιουνίου 15 - 23.

AITZIAN ΤΡΙΤΩΝ (λιθ.): Βαλτιμόρην 29.000 τ. δ.ν. φορτίου χονδραλέων (1.480.000 κ.π.) Βόρ. Γαλλίαν δολ. 100.00, διά κάθε πρόσθιον λιμένα πέραν των πετσάρων δολ. 8.000 έξι φίοι, 'Ιουνίου 15 - 24.

XIAN ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ: Τάμπαν 14.000 τόν. χύμα λιπασμάτων Σάντος - Πόρτο Άλεγκρε ρέιντς δολ. 6,50 με 25 σάντες έξι φίοι διά κάθε πρόσθιον λιμένας "Αγ. Λουρέντιον 12 - 19.

ΑΣΜΠΟΥΡΗΝ: Λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. φασφάτων Ίνδιαν δολ. 10,50 φίο με 2.000) 1.000 τόν. φορτο-εκφρωτών, 'Ιουνίου 10 - 20.

ΣΥΜΗ (λιθ.): Αμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορείως Χάπτερς) 7.500 τόν. παλαιστιδήρων Βόρ. Ισπανίαν δολ. 67.500 φίο, 'Ιουν. 20 - 30.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ (λιθ.): Ούχι δορειόπετον του Σάν Λορέντιο με συμπλήρωσην Μπουένος Αρύες 12.000 τόν. φορτίου (53 π.) "Αμέρεσαν,

Ρόττερνταμ, "Αρστεργαταμ δολ. 7 έλ. έκφρωσην, με 2.000) 3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσην, 'Ιουνίου 5 - 20.

ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ: Πόρτο Άλεγκρε και Ρίο Γκράντες 12.000 τόν. φρασσούσιον "Αμέρεσαν - "Αμβούργον ρέιντς δολ. 7,40 φίο με 1.000) 3.750 τόν. φορτο-εκφρωτώσιν, 'Ιουνίου 15 - 30.

ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ: Βόρ. Βραζιλίαν 14.200 - 14.700 φίδιν πλιονικητήν, ζαχέρεας είς σάκους Νότιον Κίναν δολ. 11,15 δύον Βόρ. Κίναν δολ. 11,27 φίο με 750) 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσην, 'Ιουνίου 12 - 24.

ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (λιθ. εἰς τάξιν τούτο): Πόρτο Άλεγκρε με συμπλήρωσην Ρίο Γκράντες 11.000 τ. φρασσούσιον Κωνστάντινον δολ. 10,25 φίο με 1.000) 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσην, 'Ιουνίου 17 - 30.

ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (λιθ.): "Ενα - τρεις λιμένας Βραζιλίας 20.500 τόν. γεννημάτων Ταρραγκόνα ή "Αρστεργαταμ δολ. 6,25, δάσις 1 - 1, φίο με 1.500) 4.000 τόν. φορτοεκφόρτωσην, 'Ιουνίου 15 - 25.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

AITZIAN ΝΥΜΦΗ (λιθ.): Λόγκ Μπήτης 35.000 τόν. κώκ πετρελαίου Γάνδην δολ. 5,75 φίο με 8.000) 6.000 τόν. φορτοεκφόρτωσην, 'Ιουνίου 15 - 25.

EPO-Ι-Κ (λιθ.): Λόγκ Μπήτης 45.000 τόν. κώκ πετρελαίου Γάνδην, Ρόττερνταμ, "Ερδεν δολ. 5,45 φίο με 8.000) 6.000 τόν. φορτοεκφόρτωσην Γάνδην, 5.000 τόν. λοιπούς λιμένες, 'Ιουνίου 25 - 'Ιουνίου 5.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

OΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ (λιθ.): Δυτ. Ιταλίαν 10.500 - 11.000 τόν. προϊόντων χάλινδος, Μεγ. Λίμνας δολ. 7,20, δύον πανταλόνων πλήρες φορτίου Λίμνας δολ. 6,20, δύον 3.000 - 3.500 τόν. Μόντρεαλ δολ. 5,20, 30 σάντες έξι φίλια διά κάθε πρόσθιον λιμένα πέραν των 3 φορτώσεων και 3 έκφρωσεων φίο με 1.000) 2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσην, 'Ιουνίου 20 - 30.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΑΡΙΣΤΕΥΣ: "Ενα ή δύο λιμένας Νοτίου Ανταρκτίδας 13.000 τόν. κριθών "Αμέρεσαν - "Αμβούργον ρέιντς λίρας 5, δύον Γιουρόπορτ λίρας 4,934, Γλασκώνη λίρας 5,371 με 1.000 τόν. γκρός φόρτωσην, 3.000 τόν. έλ. έκφρωσην, 'Ιουν. 5 - 30.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Μερμυχάνταλ 12.000 τόν. μεταλλευμάτων Ισπανία δολ. 4,45 φίο με 1.500) 3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσην, 'Ιουνίου.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΙ-ΙΑΝΤ (κ.): Βιζαρκαπανάν 4.200 τόν. ρέλις "Αλεξανδρεαν δολ. 31.900 με 750 τόν. φόρτου φορτώσην, λάινερ τέρμης έκφρωσην, 'Ιουνίου 5 - 15.

ΓΑΡΔΕΝΙΑ (κ.): Φιλιππίνας 640.000 κ.π. κόπρας "Αμέρεσαν - "Αμβούργον ρέιντς 28½ σάντες, όψιν Σκωνινανιάν δολ. 3.000 έξι φίλια φίοι, 8 λιμένας έν συνάντηση, 'Ιουνίου 5 - 15.

ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ: Γερλάγκ ή Πόρταλντ 6.000 - 6.300 τόν. καρέρων Μαλάγαν δολ. 155.000 φίο με 1.000) 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσην, 'Ιουνίου 24 - 'Ιουλίου 10.

AITZIAN ΝΕΠΤΟΥΝ (λιθ. εἰς τάξιν τούτο): Ντάμπιπερ 65.000 τόν. μεταλλευμάτων Ισπανία δολ. 1.65 φίο, 'Ιουνίου - 'Ιούλιου.

Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιθ.): Νιούκαστλ 48.000 τ. γατανθράκων Κυνίνεντ δολ. 4,75 φίο με 10.000) 10.000 τόν. φορτοεκφόρτωσην, 'Ιουλίος.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (λιθ.): Δύο λιμένας Δομηνικανής Δημοκρατίας 14.700 τόν. ζαχέρεας Τόκιο - Χακάτα ρέιντς δολ. 8,25 φίο με 700) 1.000 τόν. φορτο-εκφρωτώσιν, 'Ιουνίου 15 - 30.

ΝΙΚΗ: Κεΐτ Τάουν, Ντόρμπωταν, "Ηατ Λόγτον 14.000 τόν. φρασσούσιον τρεις λιμένες Ισπανίας δολ. 6,50 με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσην, 1.500 τόν. έλ.

έκφρωσην δύον 5.000 τόν. έκφρωσην 50 σάντες λιγνέπων, 'Ιουνίου 20 - 30.

ΗΒΗ (λιθ. εἰς τάξιν τούτο): Μονράδιαν 55.000 τόν. μεταλλευμάτων Ολλανδία δολ. 1,35 φίο, 'Ιουνίου 17 - 28.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΜΙΜΗ ΜΕΘΕΝΙΤΗ (κ.): 8.009 τόν. δ.ν. (465.000 κ.π. 12½ - 13 μίλ. 13 τόν. φιουέλ δίλ και 1½ τόν. ντηξέλ δίλ) δολ. 1.125 ήμερησίων πλέον δολ. 500 μηνιαίων δίλ ηπειρωτικές παράδοσις Μέρσετ Μάιον 26 - 31, έπαναπαράδοσις Περισκότη Κάλπον μεσάφη λιμένων Καλπον.

ΑΝΝΙΤΣΕ Λ. (λιθ.): 35.068 τόν. δ.ν. (15 μίλ. 30 τόν. φιουέλ δίλ) δολ. 1.910 ήμερησίως, έν κυκλικόν ταξίδιον Ρίμετ Πλείτ, άμεσος παράδοσις Σέλουτ, έπαναπαράδοσις "Ιταλίαν.

ΣΑΥΘΕΡΝ ΗΓΚΑ (λιθ.): 23.748 τόν. δ.ν. (933.076 κ.π. 13½ μίλ. 45 - 46 τόν. φιουέλ δίλ) δολ. 1.825 ήμερησίως, παράδοσις Βέζαριο μίσα Ι-Ιουνίου, έπαναπαράδοσις Μεσόγειον.

ΟΥΡΑΝΟΣ (λιθ.): 31.300 τόν. δ.ν. (1.250.000 κ.π.) δολ. 1,69, ταξίδια 2 - 4 μηνών, παράδοσις "Αγ. Λαυρέντιον χάρχας Ιουνίου.

ΕΣΣΕΣ (λιθ.): 7.000 τόν. δ.ν. (434.000 κ.π. 15½ μίλ. 21 τόν. φιουέλ δίλ και 1½ τόν. ντηξέλ δίλ) δολ. 1.350 ήμερησίως, παράδοσις άμερικ. Ατλαντικού ή Κάλπον, ταξίδια 6 μηνών, ένα μηνής περισσότερον πέλασην, 'Ιουλίου 10 - 25.

ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθ.): 15.044 τόν. δ.ν. (669.000 κ.π. 15 μίλ. 25 τόν. φιουέλ δίλ και 1½ τόν. ντηξέλ δίλ) δολ. 2,50, παράδοσις Κασσιούπη Ιουνίου 15 - 30, έπαναπαράδοσις Αιταντολής δολ. 4.

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ (λιθ.): 28.710 τόν. δ.ν. (1.154.000 κ.π. 15½ μίλ. 35 τόν. φιουέλ δίλ και 2 τόν. ντηξέλ δίλ) δολ. 2,50, παράδοσις και έπαναπαράδοσις Κατσιόπης Κάλπον πέλασην.

ΕΥΠΑΩΙΑ (λιθ.): 13.460 τόν. δ.ν. (603.000 κ.π. 14 μίλ. 20 - 21 τόν. φιουέλ δίλ και 1½ τόν. ντηξέλ δίλ) λίρας 580 ήμερησίως, παράδοσις Καράτοις άμεσος, έπαναπαράδοσις Αγγλιαν, Κόντινεντ.

ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ.): 12.730 τόν. δ.ν. (608.000 κ.π. 13 - 13½ μίλ. 18 τόν. φιουέλ δίλ και 1½ τόν. ντηξέλ δίλ) δολ. 1.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 7.500 διώρου, έπαναπαράδοσις Μαίην, έπαναπαράδοσις Κέιπ Τάουν - Μπείρα ρείντζ.

ΠΕΝΑ: 13.320 τόν. δ.ν. (621.700 κ.π. 13 - 13½ μίλ. 18 τόν. φιουέλ δίλ και 1½ τόν. ντηξέλ δίλ) δολ. 1.250 ήμερησίως, παράδοσις Νέοπολιν 'Ιουνίου 6 - 7, έπαναπαράδοσις Δυτ. Ινδίες.

ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ: 28.712 τόν. δ.ν. (300.000 κ.π. 15 - 15½ μίλ. 36 τόν. φιουέλ δίλ και 2 τόν. ντηξέλ δίλ) δολ. 1.825 ήμερησίως, πλέον διώρου δεν θέτεται παράδοσις Βόρ. Ατλαντικού, παράδοσις Κόντινεντ, 'Ιουνίου 1 - 10.

ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιθ.): 14.050 τόν. δ.ν. (617.290 κ.π. 14 μίλ. 23 τόν. φιουέλ δίλ και 1½ τόν. ντηξέλ δίλ) δολ. 4,15 πλέον δολ. 600 μηνιαίων δίλ ηπειρωτικές παράδοσις της Σιγκαπούρης 'Ιουνίου 12 - 16, έπαναπαράδοσις Μεγ. Λίμνας ή Αγγλιαν, Κόντινεντ.

ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ (φρηγτώ): δολ. 1.950 ήμερησίως, παράδοσις Κινεζουρά 'Ιουνίου 2 - 5, έπαναπαράδοσις άμερικ. λιμένας Ατλαντικού ή άντης Αντής ΉΠΑ.

ΠΑΡΑΛΟΣ: 17.300 τόν. δ.ν. (744.790 κ.π. 15½ - 16 μίλ. 28 - 30 τόν. φιουέλ δίλ και 1½ τόν. ντηξέλ δίλ) δολ. 4, παράδοσις Ολόκεν 'Ιουνίου 14 - 25, έπαναπαράδοσις Μεγ. Λίμνας.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ: 16.160 τόν. δ.ν. (756.000 κ.π. 14 - 14½ μίλ. 19 - 20 τόν. φιουέλ δίλ και 1 - 1½ τόν. ντηξέλ δίλ) δολ. 1.800 ήμερησίως, παράδοσις Αμέρεσαν - "Αμβούργον ρέιντς μέσω Μπανγκούγκ ή Ινδονησίας.

FEDERAL STORES LTD. SHIPCHANDLERS

TO AVOID CONFUSION:

New denomination of the Old Firm : STAMATIO ELEFTERIU (Since 1935)

GENERAL SUPPLIES & TRANSIT REPRESENTATIONS IMPORT - EXPORT

ADDRESS: CALLE ZABALA 1574
MONTEVIDEO - URUGUAY
TELEGRAMS: "FEDERAL" - MONTEVIDEO

TELEPHONES: (98 30 50 - 98 73 12
(NIGHT: 98 43 82
TELEX: CX 782 FEDERAL MONTEVIDEO

ΝΟΡΘ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ: 14.390 τ. δ.ω. (697.000 κ.π. 13 μιλ. 16 τόν. φιούελ δίλ και 1 τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 1.400 ήμερσίως, παράδοσης Δυτ. 'Ιταλίας' Ιουνίου 19, έπαναπαράδοσης Δυτ. 'Ινδιες'.

ΑΝΤΖΕΙΚ ΠΑΟΥΕΡ: 15.150 τόν. δ.ω. (677.000 κ.π. 15 μιλ. 27 - 28 τόν. φιούελ δίλ και 2 τόν. ντηζέλ δίλ) λίρας 650 ήμερσίως, παράδοσης 'Αμβούργον' ή Δουνέκερχο, όψιμων ναυλωτών, Ιουνίου 20 - 22, έπαναπαράδοσης 'Άμερισαν - Αμβούργον' ρέιντς.

ΤΕΘΝ: 14.936 τόν. δ.ω. (670.000 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φιούελ δίλ πλέον 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 1.975 ήμερσίως, παράδοσης διαπλέοντας Γιρβράτορ' Ιουνίου 10, έπαναπαράδοσης Περιτικόν Κάλπων μέσω Βαρκελώνης.

ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (SD14): δολ. 4, παράδοσης Ναυγάκιων Ιουνίου 14 - 21, έπαναπαράδοσης Μπόστον - Γκάλεστον ρέιντς.

ΚΑΘΡΗΝ (λιβ. εἰς τάξη τούρτερ): 16.520 τόν. δ.ω. (776.327 κ.π. 16 μιλ. 27 - 28 τόν. φιούελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 4.05 παράδοσης Μπαγκόκ 'Ιουνίου 17 - 22 όψιμων δολ. 4.15 παράδοσης 48 ώρας μετα τον άπότολουν εκ Μπαγκόκ 'Ιουνίου 19 - 24, έπαναπαράδοσης Νέων 'Ορκρήν - Γκάλεστον ρέιντς όψιμων κυκλικών ταξιδίων με έπαναπαράδοσην 'Ιαπωνίαν - Σιγκαπούρην ρέιντς δολ. 3.95.

ΔΩΡΙΕΥΣ (λιβ.): 13.197 τόν. δ.ω. (620.000 κ.π. 14 - 14½ μιλ. 19 - 20 τόν. φιούελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) λίρας 625 ήμερσίως, παράδοσης Σαντηχέντς 'Ιουνίου 16 - 18, έπαναπαράδοσης άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κάλπων.

ΟΛΥΜΠΙΚ 26.700 τόν. δ.ω. (1.260.000 κ.π. 15 - 15½ μιλ. 40 τόν. φιούελ δίλ και 2½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 2.400 ήμερσίως, έποιμος παράδοσης άμερικ. λιμένας Κάλπων, έπαναπαράδοσης Ιταλίαν.

ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΕΜΟΥ: 24.579 τόν. δ.ω. (1.028.000 κ.π. 15 μιλ. 33 τόν. φιούελ δίλ και 1½ - 2 τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 3 έπιν παράδοσης 'Ιουνίου 14 ή δρόγιτρους, δολ. 2.000 δώρων έπιν έποιμον πρός παράδοσην 'Ιουνίου 13, δολ. 3.000 έπιν 'Ιουνίου 12, παράδοσης Σασέμπτο 'Ιουνίου 14 - 20 έπαναπαράδοσης Χουέλαν - Αμβούργον ρέιντς μέσω Μπουγκανδί.

ΟΡΕΣΤΙΑ (εἰς τάξη τούρτερ): 19.198 τόν. δ.ω. (936.000 κ.π. 15½ - 16 μιλ. 31 τόν. φιούελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 3.90, παράδοσης 'Ιαπωνίων 5 - 8 'Ιουνίου, έπαναπαράδοσης Μαγ. Λιμνας.

ΚΥΡΙΑΚΟΥΑ Δ. ΛΕΜΟΥ: 41.505 τόν. δ.ω. (1.887.000 κ.π. 15 μιλ. 46 - 48 τόν. φιούελ δίλ και 3 τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 2.000 ήμερσίως πλέον δολ. 500 μηνιαίων δι' υπερωρίας, έποιμος παράδοσης 24 ώρας μετα τον άποτολον εκ Κρήτης, έπαναπαράδοσης Μεσόγειου, έν κυκλικών ταξιδίων Ρίζερ Πλέιτ.

ΜΑΙΡΗ ΞΥΛΑ: 18.530 τόν. δ.ω. (771.000 κ.π. 14 μιλ. 25 τόν. φιούελ δίλ πλέον 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 1.825 ήμερσίως, πλέον δολ. 650 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσης Βαλτιμόρη 'Ιουνίου 16 - 23, έπαναπαράδοσης 'Άμερισαν - Αμβούργον ρέιντς.

ΧΙΑΝ ΣΑΝ (φρήντομ): δολ. 1.950 ήμερσίως, πλέον δολ. 600 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσης δον και όπου είναι έποιμον Γουόλμπινγκτον 'Ιουνίου 16 - 26 έπαναπαράδοσης άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορειώς Χάττερας) ή Κάλπων, έν κυκλικών ταξιδίων Χίλιας.

ΛΑΡΡΥ Λ. 26.875 τόν. δ.ω. (1.131.000 κ.π. 14 - 14½ μιλ. 30 - 32 τόν. φιούελ δίλ και 1½ τόν.

ντηζέλ δίλ) δολ. 2.80, έμεσος παράδοσης Ρόμπερτς Μπράνκ, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν.

ΜΠΑΖΙΑ III (λιβ.): 31.400 τόν. δ.ω. (1.460.000 κ.π. 14 - 14½ μιλ. 30 - 31 τόν. φιούελ δίλ και 1½ - 2 τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 2.300 ήμερσίως, παράδοσης άποτολοντας εκ της 'Ιαπωνίας 'Ιουνίου 30 - Ιουλίου 10, έπαναπαράδοσης Κίτιματ μέσω Γλαδστον.

ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ (λιβ.): 18.715 τόν. δ.ω. (798.700 κ.π. 13½ μιλ. 24 τόν. φιούελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 1.800 ήμερσίως πλέον δολ. 500 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσης Μαντίνειος έποιμον, έπαναπαράδοσης Λόγκ Μπήτης.

ΑΚΟΥΑΓΚΡΕ-Ι-Σ (λιβ.): 47.456 τόν. δ.ω. (1.950.000 κ.π. 15 μιλ. 45 τόν. φιούελ δίλ και 1½ - 2 τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 1.925 ήμερσίως πλέον δολ. 15.000 δώρων παράδοσης Πόιντ Νούάρ 'Ιουνίου 22 - 30, έπαναπαράδοσης άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κάλπων.

ΜΑΡΙΝΑ (λιβ.): 35.339 τόν. δ.ω. (1.500.000 κ.π. 15 μιλ. 45 τόν. φιούελ δίλ) δολ. 1.925 ήμερσίως, ταξιδίο 2 - 4 μηνών, παράδοσης 'Άμερισαν 'Ιουνίου 7.

ΑΡΑΝ (φρήντομ): δολ. 2.000 ήμερσίως, παράδοσης 'Ιαπωνίας 'Ιουνίου, έπαναπαράδοσης άμερικ. λιμένας δυτικής ακτής.

ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΑ-Ι-ΟΝΗΡ (λιβ.): 26.420 τόν. δ.ω. (1.036.000 κ.π. 16 μιλ. 41 τόν. φιούελ δίλ) δολ. 1.800 ήμερσίως πλέον δολ. 20.000 δώρων, έποιμος παράδοσης λιμένας Κάλπων, έπαναπαράδοσης Μεσόγειος.

ΓΑΛΑΝΗΣ: 15.032 τόν. δ.ω. (690.000 κ.π. 13 μιλ. 14 τόν. φιούελ δίλ και 1 τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 1.900 ήμερσίως, παράδοσης 'Ιαπωνίας δύρχως 'Ιουνίου, έπαναπαράδοσης άνωτης δεκτής Νοτ. Αμερικής.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.: 15.035 τόν. δ.ω. (70.000 κ.π. 15 μιλ. 28 τόν. φιούελ δίλ και 2 τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 1.650 ήμερσίως, παράδοσης Χιούστον 'Ιουνίου 9 - 13, έπαναπαράδοσης Ρίζερ Πλέιτ.

ΑΡΑΝ: 14.936 τόν. δ.ω. (669.000 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φιούελ δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 2.000 ήμερσίως, έμεσος παράδοσης 'Ιαπωνίαν, έπαναπαράδοσης άμερικ. λιμένας δυτ. ακτής.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (λιβ.): Καραϊβική 25.000 τόν. άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερας) Γουόλμπρτονσκείλ 180, δύριον μέρος φορτίου 23.000 τόν. Γουόλμπρτονσκείλ 85, έποιμος φόρτωσης.

ΕΛΕΝΗ Β.: Μεσόγειον 20.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόλμπρτονσκείλ 82½ έμεσος φόρτωσης.

ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λιβ.): Περα. Κάλπων 40.000 τ. Μεσόγειον Γουόλμπρτονσκείλ 65, 'Ιουνίου 20.

ΣΤΟΛΤ ΓΙΑΓΚΟΣ: Καραϊβική 20.000 τόν. καθαρά Μόντρεαλ Γουόλμπρτονσκείλ 140, έμεσος φόρτ.

ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μικτόν): Περα. Κάλπων 58.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόλμπρτονσκείλ 45, 'Ιουλίου.

ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ (λιβ.): Καραϊβική 29.000 τόν. άμερικ. λιμένας δυτικής 'Ατλαντικού Γουόλμπρτονσκείλ 62½ έποιμος φόρτωσης.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΟΛΕΤΣ (λιβ.): Περιτόκον Κάλπων 81.000 τόν. 'Ιαπωνίαν Γουόλμπρτονσκείλ 51½, 'Ιουνίου 6.

ΛΑΣΣΕΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (λιβ.): Περιτόκον Κάλπων 85.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ Γουόλμπρτονσκείλ 50, 'Ιουνίου 9.

ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (λιβ.): Περιτόκον Κάλπων 33.000 τόν. Ταΐδεν Γουόλμπρτονσκείλ 55, έμεσος φόρτωσης.

ΓΙΚΓ ΘΗΡΑΣ (λιβ.): Περιτόκον Κάλπων 33.000 τόν. Μεσόγειον Γουόλμπρτονσκείλ 55, έποιμος φόρτωσης.

ΓΕΡΟΓΓΙΩ Β.: Φρήπορτ 29.000 τόν. άμερικαν. λιμένας δυτικής 'Ατλαντικού Γουόλμπρτονσκείλ 65, έμεσος φόρτωσης.

ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ: Καράτσι 23.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ινδοηπανίαν Γουόλμπρτονσκείλ 85, έμεσος φόρτωσης και έν συνεχεία από 'Ινδοηπανίαν εἰς 'Ιαπωνίαν. Γουόλμπρτονσκείλ 80.

ΤΣΑΡΙΟΤ (λιβ.): Ερυθρόν Θάλασσαν 38.000 τ. 'Ιαπωνίαν Γουόλμπρτονσκείλ 59½, 'Ιουνίου 21.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (λιβ.): συνεχή ταξιδία ένδος Έπους 25.000 τόν. Γουόλμπρτονσκείλ 85, 'Ιουνίου 23.

ΝΤΟΒΕΡ (λιβ.): συνεχή ταξιδία ένδος Έπους 24.000 τόν. Γουόλμπρτονσκείλ 45 το α ταξίδιον, Γουόλμπρτονσκείλ 46½ το δ ταξίδιον, Αύγουστου 5.

ΣΑΒΙΝΑ: Περιτόκον Κάλπων 34.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον Γουόλμπρτονσκείλ 55, έποιμος φόρτωσης.

ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λιβ.): Περιτόκον Κάλπων 33.000 τόν. Μεσόγειον Γουόλμπρτονσκείλ 55, έποιμος φόρτωσης.

ΓΕΡΓΙΩΣ Β.: συνεχή ταξιδία ένδος Έπους 24.000 τόν. Γουόλμπρτονσκείλ 60, έμεσος φόρτωσης.

ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ (λιβ.): Καραϊβικήν 30.000 τ. άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερας) Γουόλμπρτονσκείλ 65, 'Ιουνίου 12.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΡ (λιβ.): Σαΐντ Κρουα 32.000 τόν. άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερας) Γουόλμπρτονσκείλ 62½, 'Ιουνίου 11.

Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ: Περιτόκον Κάλπων 32.000 τόν. 'Απα. Ανατόλης Γουόλμπρτονσκείλ 65, 'Ιουνίου 10.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (λιβ. μικτόν): Περιτόκον Κάλπων 95.000 τόν. Ταΐδεν Γουόλμπρτονσκείλ 55, 'Ιουνίου 22.

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

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 2IR - Tel. 01-629 8400 - Telex: 28561/2 - Cables: Shipniar, London

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

ΑΒΑΝΣ	έτ. «Ατρόμυτος»	60	6646	άνεχ. Καζαμπλάνκα 29 Μαΐου διά Δουνκέρκην
ΑΓΑΘΩΝ	έτ. «Κίσσαθος»	70	10008	διπλόθε Πιβραλάρ 20 Μαΐου διά Κίναν
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	έτ. «Πρωτεύς»	68	35477	διπλόθε Κωνύπολιν 4 Ιουν. διά Καλούντς Λιμένας
ΑΓΑΠΗ	έτ. «Άγαπη»	69	10006	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 6 Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	έτ. «Κυπαρισσία»	59	15859	άνεχ. Χόδικ 9 Μαΐου διά Γκρότον
ΑΙΓΓΕΛΙΚΑ	έτ. «Άντζου»	52	6336	άνεχ. Σλονισκίλ 27 Μαΐου διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΙΓΓΕΛΙΚΗ Λ.	έτ. «Εθέρμια»	58	8952	άνεχ. Κορίπο 14 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	έτ. «Τζέμινι»	59	5728	έφθ. Καλκούτταν 27 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάργκα Όσεάνικα»	57	11630	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 28 Μαρτ.
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	1920	άνεχ. Καλαμάτα 2 Ιουν. διά Φελιξτούσε
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	έτ. «Τραψη Σιππίγκ»	70	18628	έφθ. Ναγκόνια 21 Μαΐου διά Μιζουσίμα
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Άγια Μαρίνα»	54	8796	έφθ. Μη. Αύρες 24 Μαΐου
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΔΑ	έτ. «Καρδαμύλιαν»	55	3021	άνεχ. Πόρτ Ελιάσμπεδ 24 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΑΓΓΙΟΥ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	έτ. «Αρμενιστής»	68	20527	έφθ. Βανκούμπερ 5 Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Αντρέζινι»	51	7066	άνεχ. Χάμποντ ρόδες 7 Ιουν. δι' ΕΛ Σαλβαδόρ
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Σαέροντα»	61	10493	άνεχ. Τάιν 2 Ιουν. διά Ρεσίφ
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Νικοπάνη»	45	2430	άνεχ. Καζαμπλάνκα 24 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Ευημερία»	62	16565	έφθ. Πόρτ Σουδάν 31 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ριό Πόρντο»	59	8067	εἰς Πειραιά ἀπό 25 Απρ. (ἐπισκευα)
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μπλού Όράζιον»	56	8267	έφθ. Αμύδρεσαν 6 Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. Βλάχος Μ. Μακρυνός	46	2414	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	K. Άθανασιδης	49	1932	διπλόθε Κωνύπολιν 1 Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μαλίνα»	51	1988	άνεχ. Κοπεγχάγην 2 Ιουν. διά Βίσμαρ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	έτ. «Τιτάν»	70	15345	διπλόθε Γιβραλτάρ 31 Μαΐου διά Πόρτο Αλέγκρε
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	έτ. «Ντελαγκράτοιο»	53	11558	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 29 Ιουν. 1971
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μαρεάντε»	55	8254	έφθ. Κωνσταντζάν 5 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Κόλφο 'Άσσουλ»	57	9924	άργει εἰς Σύρου ρόδες 6 Ιουν. 1971
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Τζόπτης»	50	5421	άνεχ. Μπάρ 6 Ιουν. διά Βενετίαν
ΑΓΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ	'Αχ. Χαλκούσης	56	7989	άνεχ. Αύγούστουν 17 Μαΐου διά Κουβάτ
ΑΓΚΝΙΚ	έτ. «Άγκνικ»	52	6177	ὑπό παραλαθήν
ΑΓΓΗ	έτ. «Πιουνιβέρσαλ»	46	1892	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 22 Αύγ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	έτ. «Καρένα»	47	4391	άνεχ. Ντουάλα 30 Μαΐου διά Γένοβαν
ΑΔΑΜΑΣ	«Διαμαντής Ειδική ANE»	55	7967	άνεχ. Απανα Λάγκος 3 Ιουν.
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	έτ. «Ελικώνη»	69	10008	έφθ. Λονδονίνον 5 Ιουν.
ΑΔΩΝΙΣ	έτ. «Μούντιαλ»	57	10220	ὑπό παραλαθήν
ΑΕΤΟΣ	έτ. «Άνω Νικόλαος»	56	8846	διπλόθε Παναμά 24 Μαΐου
ΑΘΕΝ	έτ. «Αδωνις»	59	12180	άνεχ. Βαλτιμόρων 25 Μαΐου διά Βενετίαν
ΑΘΕΝΕΣ ΣΑΝ	έτ. «Μάρεμαο»	56	8799	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 1 Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Διαπούλη»	51	2966	άνεχ. Σάφι 5 Ιουν. διά Βουλγαρίαν
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Πόδιτσος»	54	5077	έφθ. Ντεμεράρα 5 Ιουν.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Σελομάρο»	59	8132	έφθ. Βερακρούζ 2 Ιουν.
ΑΘΗΝΑΙ	έλλην. συμφέροντα	51	2372	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΑΙ	ΈΧΛ. Γραμμή Ν. Αμερικής	53	3575	άνεχ. Τενερίφων 7 Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	έτ. «Τρανσόπασικ»	56	2863	έφθ. Νέαν Ύρκην 2 Ιουν.
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	έτ. «Πάλκομαρ»	55	10027	άνεχ. Ντώρμπαν 27 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	έτ. «Αθήνιαν»	53	8921	άνεχ. Πόρτ Κλάνγκ 30 Μαΐου διά Μηδιάρων
ΑΘΗΝΙΑΝ ΛΑΙΔΗ (δ.)	έτ. «Πακόδηλ»	53	11457	άνεχ. Μπλέιζε 7 Ιουν. διά Κίγκοτων (Τζαμ.)
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΡΑΓΖΟΝ (δ.)	έτ. «Αθήνιαν»	51	8675	άνεχ. Ντώρμπαν 14 Μαΐου
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Αθήνιαν»	58	13551	άνεχ. Νέαν Ύρκην 2 Ιουν. διά Μαρακάιμπο
ΑΘΟΛΟΝ	έτ. «Άγκα»	63	9916	διπλόθε Παναμά 29 Ιουν.
ΑΘΩΣ	έτ. «Άθλος»	45	13570	έφθ. Λιοσσόβαν 4 Ιουν.
ΑΙΓΓΙΣ ΚΙΝΤΚΝΤΟΜ	έτ. «Άθως»	69	10008	άνεχ. Αύγούστουν 4 Ιουν. διά Κωνσταντζάν
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΡΕΓΒΕΡΥ	έτ. «Εστρέλα Ντομινάντε»	71	15387	άνεχ. Βανκούμπερ 26 Μαΐου διά Κίναν
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	έτ. «Αστήρη»	71	15387	άνεχ. Σουάμπτην 28 Μαΐου διά Κίναν
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑΓΩΝΗΡ	έτ. «Σουντατάλατίκα»	70	15387	άνεχ. Φράμαντλ 27 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑΟΥΕΡ	έτ. «Σπιντύγουελ»	69	9355	άνεχ. Πόρτ Τζάϊλας 6 Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΑΓΙΝΤ	έτ. «Ντέλαταπε»	54	9337	άνεχ. Έφαρ 6 Ιουν.
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ. Βενοεντόρες Τρανομάρ	70	9200	άνεχ. Αμβερσαν 2 Ιουν. διά Βραζιλίαν
ΑΙΓΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	έτ. «Καμπέν Όσεάνικ»	71	15387	διπλόθε Γιβραλτάρ 7 Μαΐου διά Σκίκντα
ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΕΓΙΝΤ	έτ. «Εστρέλα»	70	9200	άνεχ. Σιμίζου 24 Μαΐου διά Μπατόν Ρούζ
ΑΙΓΓΙΣ ΣΠΙΝΗ	έτ. «Κόρονετ»	70	9025	άνεχ. Μομπάσα 6 Ιουν. δι' Αμδούργον
ΑΙΓΓΙΣ ΣΩΗΝΗ	έτ. «Σπιντύγουελ»	69	9355	άνεχ. Τακόμα 18 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Μαράλιμα	61	13058	έφθ. Πιοκοχάμαν 3 Ιουν.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	έτ. «Ελληνική Α.Ε.	45	3805	άνεχ. Λονδίνον 8 Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΑΙΜΙΛΙΑ Γ.	έτ. «Θεσσαλονίκην	65	40043	άνεχ. Βίλεμπλοχαφέν 30 Μαΐου διά Μπαντάρ Μαχαόρ
ΑΙΟΛΙΑ	έτ. «Ναυτίλος IV»	54	2488	άνεχ. Σέτε 29 Μαΐου διά Ντακάρ
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Ιόνικη»	54	8825	έφθ. Πόρτο Αλέγκρε 29 Μαΐου
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Αλθέα»	71	9885	άνεχ. Αμδούργον 2 Ιουν. διά Καζαμπλάνκα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κρέων»	51	7860	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 18 Απρ. διά Γκράμερο
ΑΙΤΩΛΙΑ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	άνεχ. Κασιούνγκ 24 Μαΐου διά Μίλγουώκου
ΑΙΤΩΛΙΑ	έτ. «Σαρόνικ»	61	14269	άνεχ. Μουτσούρε 3 Μαΐου δι' Ιλινκαν
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	έτ. «Γεράνια II»	72	9856	άνεχ. Λάς Πάλιας 4 Ιουν. διά Κίναν
ΑΚΟΥΡ	έτ. «Ούλιτραμαρ Νεπτούν»	53	17676	άνεχ. Περαιά 28 Μαΐου δι' Ιτέαν
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	έτ. «Άντρια»	57	2306	άνεχ. Τσάρλεστον 29 Μαΐου διά Βαλένθια
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	έτ. «Ακριόν»	59	3379	άνεχ. Τερέντστον 7 Ιουν. διά Λέγκορ
ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ	έτ. «Άκρανιον»	60	4623	άνεχ. Τσάρλεστον 13 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	έτ. «Άκρα»	55	3356	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 19 Μαΐου διά Τανζανία
ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ. «Ινιόισλ»	71	9868	άνεχ. Μορμουκάνο 5 Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλεξάτη»	59	9735	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.	έτ. «Στέλαια»	47	2097	άνεχ. Κίγκοτων (Τζαμ.) 25 Μαΐου διά Χιούστον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β.	έτ. «Νεπτούνια»	62	7797	άνεχ. Σφάλ 3 Ιουν. διά Νέαν Καρβάλην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	έτ. «Ολκάς»	44	7207	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ΙΙ	όδ. Τουρινάκη	39	3375	άνεχ. Θεούνικην 25 Μαΐου διά Τρίπολιν
ΑΛΕΞΑΙΑ Γ.	έτ. «Ναυτίλος II»	53	1533	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΙΑ ΙΙ	έτ. «Μορτέρο»	47	2389	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 Μαΐου διά Βηρυτόν
ΑΛΤΑΚΜΟΝ	έτ. «Εμπόδης»	54	7234	έφθ. Σαουθάμπτον 23 Μαΐου
ΑΛΤΑΚΜΟΝ ΑΙΓΓΙΣ	έτ. «Λικρίσποια»	55	3003	άνεχ. Καλλάο 19 Μαΐου διά Τοκοπίλα
ΑΛΙΑΚΜΟΝ ΜΠΡΗΖ	έτ. «Αλιάκμωνα»	58	9878	άνεχ. Αμπαντάν 21 Μαΐου διά Μαγιούνγκα
ΑΛΙΑΚΜΟΝ ΠΑΓΛΑΤ	έτ. «Αλιάκμωνα»	57	8266	έφθ. Καράτα 31 Μαΐου
ΑΛΙΑΚΜΟΝ ΠΑΓΩΝΗΡ	έτ. «Αλιάκμωνα»	57	8192	έφθ. Ντώρμπαν 4 Ιουν.
ΑΛΙΑΚΜΟΝ ΠΑΟΥΕΡ	έτ. «Αλιάκμωνα»	58	7949	διπλόθε Παναμά 5 Ιουν. διά Λά Παλίς
ΑΛΙΑΚΜΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ. «Αλιάκμωνα»	56	8192	άνεχ. Αλεξανδρειαν 2 Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΑΛΙΚΗ	έτ. «Ντάπο»	53	8453	άνεχ. Αλεξανδρειαν 30 Μαΐου δι' ΗΠΑ
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	έτ. «Ταρόπαρη»	70	10011	διπλόθε Γιβραλτάρ 4 Ιουν.
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Αρμενιστής»	62	9092	άνεχ. Τύνιδα 25 Μαΐου διά Θεούνικην
ΑΛΙΟΘ	έτ. «Ντινιμάρις»	56	1803	έφθ. Απανα Λάγκος 31 Μαΐου
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Τίταρημάρη»	53	1886	άνεχ. Τακοράντι 1 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Αλκυωνία»	49	5048	έφθ. Λίθερπολ 6 Ιουν.
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Μαρβέρας»	47	5441	άνεχ. Πειραιά 2 Ιουν. διά Σούδα
ΑΛΜΠΙΡΕΟ	έτ. «Πανος Γκαλάντε»	57	3817	άνεχ. Πειραιά 12 Ιουν. διά Τρίπολιν
ΑΛΟΥΕΤ	έτ. «Κορίνθια»	53	4509	έφθ. Πορτού Εμπεδόκλε 15 Μαΐου
ΑΛΤΙΣ	έτ. «Ρέδοτον»	70	9868	άνεχ. Πιοκασι 28 Μαΐου διά Κίνουρα
ΑΛΦΑ	έτ. «Στέλαλ»	39	1830	έφθ. Πορτού Εμπεδόκλε 15 Απρ.
ΑΜΑΖΟΝ	έτ. «Ακαρνανία»	48	5021	άνεχ. Ντουάλα 26 Μαΐου
ΑΜΑΛΙΑ	έτ. «Ιόνιαν Ρομάνο»	49	3261	άνεχ. Τρίπολιν (Λιδύνης) 15 Απρ.

ΑΜΑΛΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έτ. «Μαρινέρο Βεντουρόζο»	57	11122	άνεκ. Λάς Πάλμας 5 'Ιουν. δι' 'Ανκόνα
ΑΜΒΕΡΣΑ	έτ. «Άργω - 'Ελλάς»	58	4231	άνεκ. 'Αμπέρσαν 6 Μαΐου διά Τρίπολιν
ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ	έτ. «Σίσσεν»	52	7267	άνεκ. 'Αμπέρσαν 3 'Ιουν. διά Δουνκέρκην
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	έτ. «Ζέφυρος»	60	4492	έφθ. Νάντην 4 'Ιουν.
ΑΜΕΘΥΣΤ	έτ. «Πλευτελικόν»	70	10006	διπλήθε Θέρονται 'Αιλαντ 17 Μαΐου δι' 'Αγγλιαν
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΑΡΚ	έτ. «Ε. Λόδουντη»	71	1563	άνεκ. Κόπιπε 29 Μαΐου διά Πουσάν
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΕΤ' Ν	έτ. «Ε. Λούκη»	71	1564	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 5 'Ιουν. διά Κεελάγκ
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΕΤ' Σ	έτ. «Ε. Λύρα»	71	1560	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 5 'Ιουν. διά Μανίλαν
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΙΓΚ	έτ. «Ε. Λούναρη»	70	1592	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 6 'Ιουν. διά Κασσιούγκ
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λαίνερ)	έτ. Χανδρῆ	52	16485	έφθ. Βερμούδας 5 'Ιουν.
ΑΜΕΡΦΟΙΝ (δ.)	έτ. «Αττικα»	53	11466	διπλήθε Γιβραλτάρ 31 Μαΐου δι' ΗΠΑ
ΑΜΠΕΛΟΣ	έτ. «Πόλει»	47	2191	άνεκ. Θεού νίκην 28 Μαΐου
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	έτ. «Αθώας»	52	3653	έφθ. Δουνκέρκην 28 Μαΐου
ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ	έτ. «Εστρέλλα 'Οσεάνικα»	57	8727	διπλήθε Ναντην 1 'Ιουν. διά Μπιλμπάο
ΑΜΥΝΑ	έτ. «Αμυνα»	49	3831	έφθ. Σαγκάν 28 Μαΐου
ΑΜΥΝΤΑΣ	έτ. «Λυκαβηπτός»	70	10006	έφθ. Μπ. 'Αύρες 12 Μαΐου
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	έτ. «Μίνι Ζίπη»	45	5789	άνεκ. Θέσσαλα 27 Μαΐου διά Σφάξ
ΑΝΑΓΚΕΛ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	έτ. «Φιλοδοξία»	57	8636	έφθ. Σάντος 27 Μαΐου
ΑΝΑΓΚΕΛ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΕ	έτ. «Πρόνοια»	57	8634	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουν.
ΑΝΑΓΚΕΛ ΦΑΙΗΘ	έτ. «Φιλία»	57	8636	έφθ. Ντώρμπαν 7 'Ιουν.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Μίντυγουεστ»	59	7965	άνεκ. Μόντρεαλ 6 'Ιουν. διά Χάμιλτων ('Οντ.)
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Θ. Εύσταθιον	52	2039	άνεκ. Θέσσαλα 6 'Ιουν. διά Σουσάκι
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	Μ. Ρήγας κλπ.	50	2706	έφθ. Χάμπτον ρόδς 3 'Ιουν.
ΑΝΔΡΙΟΤΗΣ	έτ. «Ενοενάντα»	56	8818	άνεκ. Χάρκ 'Αιλαντ 22 Μαΐου διά Γιουροπόρτ
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Πλαισιφικ 'Οιλ»	69	99460	έφθ. Ράς Τανούρα 30 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικτόν)	έτ. «Γκάλφ Τράπορτ»	72	119505	εἰς Γιοκοχάμαν ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΤΑΣ (μικτόν)	έτ. «Οσεάνικ Ναβιγκέισον»	72	119505	άνεκ. Άμαγκακά 3 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	έτ. «Νόρθ Γουέστερν»	68	21399	άνεκ. Πόρτ Τζάϊλ 8 Μαΐου διά Γκρίλογκ
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ιντερρόδεσαν»	69	21399	άνεκ. Ράς Τανούρα 30 Μαΐου διά Τοίμπα
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ 'Οιλ»	70	98983	έφθ. Ράς Τανούρα 1 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΓ'ΟΝ (δ.)	έτ. «Τζένεραλ 'Οσεάνικ»	70	105855	άνεκ. Χάρκ 'Αιλαντ 4 'Ιουν. διά Λάντς 'Εντ
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	έτ. «Σελή Τράπορτ»	70	99460	έφθ. Χάργκ 'Αιλαντ 29 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Πλανοσεάνικ Τ. Κ.ν»	69	99849	άνεκ. Ράς Τανούρα 23 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μικτόν)	έτ. «Τζένεραλ Σήπ»	72	77600	άνεκ. Ράς Τανούρα 8 Μαΐου διά Μιλάζο
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΑΣ (δ.)	έτ. «Τρανσόπασιφ Μαρίν»	69	98983	έφθ. Ρότερνταν 25 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	έτ. «Τουέστερν Γουώτεργ.»	70	107091	εἰς Κωνιτά πολιν 31 Μαΐου
ΑΝΕΜΩΝΗ	έτ. «Ενορένα»	45	7072	άνεκ. Βενγγάζην 28 'Απρ. δι' 'Ιταλίαν
ΑΝΕΤΤΑ	έτ. «Ανέττα»	54	2489	έφθ. Χόρ αλ 'Αμαγία 5 'Ιουν.
ΑΝΖΙ (δ.)	έτ. «Αναβίς»	61	22053	έφθ. Αστόρια 31 Μαΐου
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	έτ. «Υμπτός»	70	10006	εἰς 'Αμπέρσαν ἀπὸ 9 Μαρτ.
ΑΝΚΑΡΑ	έτ. «Πανιμάρες»	53	4635	άνεκ. Μελβούρνην 22 Μαΐου δι' 'Ελλάδα
ΑΝΝΑ Β.	έτ. «Ιντερρόδεσαν»	54	3807	εἰς Σιγκαπούρην ρόδς ἀπὸ 23 Μαρτ.
ΑΝΝΑ Κ.	έτ. «Κάστωρ»	49	4933	ἄργει εἰς Πειραιά ἀπὸ 18 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ	έτ. «Στάρκο»	47	2111	έφθ. 'Αμπέρσαν 7 'Ιουν.
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	έτ. «Σιμάρμα»	57	5728	εἰς Αμπέρσαν ἀπὸ 25 Μαρτ.
ΑΝΝΑ Φ.	έτ. «Εφ. Ναθάλη»	48	4804	εἰς Σπαλάτον ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ (μικτόν)	έτ. «Άλιμαρρ»	72	42000	άνεκ. Ντουλούθ 3 'Ιουν.
ΑΝΝΟΥΛΑ	έτ. «Θθέλποις»	71	10006	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΑΙΟΣ	έτ. «Κενάδα»	47	2553	άνεκ. Βανκούμερ 4 'Ιουν. διά Κόντινεντ
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Ανταίος»	71	16606	άνεκ. Πουέρτο Μιράπο 31 Μαΐου διά Μπ. 'Αύρες
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Κάνονπους»	57	12113	άνεκ. Γάνδην 28 Μαΐου
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	έτ. «Αγγελική Δόξα»	67	24829	διπλήθε Ντόρερ 30 'Απρ. διά Λουσερ Μπουτάναν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΙΝΤΙΚΣ	έτ. «Αγγελική Χάρις»	71	30193	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 Μαΐου διά Πειραιά
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	έτ. «Αγγελική Δυνάμεις»	58	9585	έφθ. Τάιν 13 Μαΐου
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	έτ. «Αγγελική Προστασία»	59	5984	διπλήθε Κυπρίων πολιν 18 Μαΐου δι' 'Οδησσόν
ΑΝΤΖΕΛΜΑΡ	έτ. «Άρμαντόρα Χιντάλ.»	63	20625	ὑπὸ παραλαβήν
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	56	20328	άνεκ. Μοντεβίδεο 18 Μαΐου διά Περα. Κόλπον
ΑΝΤΙΠΟΔΙΟΣ (δ.)	έτ. «Μαραελός»	57	12558	διπλήθε Ντόρερ 2 'Ιουν. διά Καλούντμποργκ
ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Μαραελός»	59	24716	εἰς Γένοβαν ἀπὸ 14 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Μαργκερένοια»	46	2957	άνεκ. Κιουτσού 20 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ	έτ. «Ειρήνην»	61	13515	εἰς Πειραιά ἀπὸ 4 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Η.	Βεντούρης	50	2167	άνεκ. Σουάμπα 6 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Στίλια»	47	6689	έφθ. Μπαντάρη Σαπούρ 20 Μαΐου
ΑΝΤΟΝΥ	έτ. «Βαλεντοιάνα»	61	10952	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 5 'Ιουν. διά Νουακότ
ΑΥΓΟΡΑ ΙΙ	έτ. «Αντωνύν»	59	6859	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 'Ιουν.
ΑΠΑΡΚΤΙΑΣ	έτ. «Σωτήρας»	68	15353	άνεκ. Μασσαλίαν 23 Μαΐου διά Λίμπρεβιλ
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	έτ. «Σέρταν»	58	5058	έφθ. Τολέδο 4 'Ιουν.
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Απόλλων»	59	5052	άνεκ. Βανκούμερ 27 Μαΐου διά Κίναν
ΑΠΟΛΛΩΝ XI (δ.)	έτ. «Εριέτα»	70	18662	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργκράντες»	57	22479	άνεκ. Νεανγκ 27 Μαΐου διά Τορόντο
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Αφρομάρρ»	61	11127	άνεκ. Τεργεστην 31 Μαΐου διά Πειραιά
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	έτ. «Λουνάρη»	54	7321	διπλήθε Ντόρερ 1 'Ιουν. διά Ριγέκαν
ΑΡΑΜΙΣ	έτ. «Παρνές»	49	1502	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 27 Μαΐου διά Βαλένθια
ΑΡΑΝ	έτ. «Αραμίς»	67	16210	άνεκ. Πόρτ Σουδάν 28 Απρ. διά Σαγκάν
ΑΡΓΕΣΤΗΣ	έτ. «Άραν»	70	9868	έφθ. Μόζι 4 'Ιουν.
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Σέρταν»	58	9870	άνεκ. Βίλινγκτων (Β.Κ.) 5 'Ιουν. διά Τάμπα
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Ετόλικα»	58	5067	έφθ. 'Αμπέρσαν 4 'Ιουν.
ΑΡΓΟΣ	έτ. «Οσεανφάριγκ»	56	8823	άνεκ. Σπάττα 1 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΓΡΟ	έτ. «Άργος»	61	13553	άνεκ. Τάραντα 29 Μαΐου διά Πασάνγιες
ΑΡΔΑΣ	έτ. «Άρδας»	64	2763	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 30 Μαΐου διά Φουκουγιάμα
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	Κων. Σ. Χαλκίδας	69	3654	άνεκ. Ντακάρ 1 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΡΗΣ (δ.)	έτ. «Λέο Ναβιγκέισον»	58	1018	άνεκ. 'Αμπέρσαν 6 'Ιουν. δι' 'Αμοτερνταμ (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΡΗΣ	έτ. «Άρης»	58	23307	άνεκ. Ντακάρ 4 'Ιουν. διά Τιεντούλ
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	έτ. «Λιμπραμάρρ»	69	9038	άνεκ. Νταρμπάν 28 Μαΐου διά Λύμπεκ
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	έτ. «Άριάδην»	49	6487	έφθ. 'Απαπα) Λάγκος 2 'Ιουν.
ΑΡΙΕΛ	έτ. «Μαρναύντο»	62	12038	έφθ. Πόρτ Κλάνγκ 7 'Ιουν.
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	11897	άνεκ. Σιγκαπούρην 7 'Ιουν. διά Χονφλέρ
ΑΡΙΣΤΑΓΤΕΛΟΣ	έτ. «Σομπεράνο»	56	8753	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 Μαΐου διά Κίγκοτων (Τζαμ.)
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «Άλμα»	71	11721	έφθ. Μόντρεαλ 7 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Καστελτάουν»	46	7783	άνεκ. Οζάκαν 2 'Ιουν. διά Β. Κορέαν
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	έτ. «Μεντόμιο»	58	10226	άνεκ. Σιγκαπούρην 1 'Ιουν. διά Μπέιρα
ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Ιμπέριο Τρανσόπασίφ»	72	11722	έφθ. Κόπιε 1 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	έτ. «Πλανφόλ»	72	11722	διπλήθε Παναμά 10 Μαΐου διά Μπαλίκπαν
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	έτ. «Πινδός»	68	10009	άνεκ. Αδελαΐδα 26 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μίνωας»	45	8422	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ	έτ. «Εθερόμποιαφ»	57	6452	άνεκ. Πόντ Πέντρο 6 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	έτ. «Φίνιδαρος»	69	10009	άνεκ. Καράτο 25 Μαΐου δι' 'Αυστραλίαν
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	έτ. «Φίνημέντο»	58	8677	έφθ. Χάλιφας 4 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΙΛΛΟΣ	έτ. «Μαριντόλο»	56	8995	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ	έτ. «Πλανούσερνα»	58	8920	άνεκ. Σιγκαπούρην 25 'Απρ. διά Σαγκάν
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	έτ. «Μαρνουέστορ»	60	8583	άνεκ. Σιγκαπούρην 11 Μαΐου διά Ντακάρ
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	έτ. «Μαρνουέστορ»	47	6780	άνεκ. Βανκούμερ 6 'Ιουν. διά Χάλιφας
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΣ	έτ. «Κάργκας Τρανσόπας.»	71	11722	άνεκ. Βανκούμερ 6 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ	έτ. «Λώρενς»	45	7351	έφθ. Λύμπεκ 2 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Αστρο Μαρίνο»	60	10631	άνεκ. Λουάντα 29 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Ωλάρες Τρανσόδεσαν»	59	8814	διπλήθε Γιβραλτάρ 15 Μαΐου διά Σαγκάν
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Μαρβιτράντη»	59	10613	άνεκ. Σιγκαπούρην 2 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Ομπρος»	56	10182	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 7 Οκτ.
ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ	έτ. «Σύμμοδο»	58	7661	άνεκ. Σιγκαπούρην 24 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Προσπάθεια»	69	24599	άνεκ. Λούκην 7 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	φρ. Θεοδωρίδης κλπ.	44	4856	έφθ. Βάλδις Μπαίν ἀπὸ 25 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ	έτ. «Οσεάνο Γαλάτε»	57	10609	εἰς Βάλδις Μπαίν ἀπὸ 25 Μαρτ.

ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	έτ. «Οσεάνικα Σέντραλ»	57	10609	έφθ. Πόρογκρουν 3 'Ιουν.
ΑΡΜΑ	έτ. «Άρμα»	58	9364	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 6 'Ιουν. διά Νουακότ
ΑΡΜΑΤΤΑΝ	έτ. «Γκίμπλε»	71	9212	έφθ. Πόρτ Σουδάν 6 'Ιουν.
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Άρμονία»	61	9443	άνεχ. Άμμερσαν 6 'Ιουν. διά Σάντος
ΑΡΟΣ	έτ. «Άλεζια»	48	3783	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 29 Μαΐου διά Γουαμπότα
ΑΡΤΑ	έτ. «Τιτράμαρ»	55	1875	άνεχ. Ναγκόγια 20 Μαΐου διά Νταβάο
ΑΡΤΕΜΙΔΙ 2	έτ. «Ντόρικα»	58	9603	άνεχ. Ντόρικα 2 'Ιουν. διά Αστακόν
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Εσπέρια»	62	15781	άνεχ. Ντόρικα 6 'Ιουν.
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	έτ. «Άρτεμις»	50	8893	έφθ. Αργεντίνη 29 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Σπάνιελ»	49	1564	άργει εἰς Πόρτ ντέ Μπούν από 2 Δεκ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Άρχαγγελ»	63	15929	άνεχ. Τρίπολιν (Αιθάνου) 13 Μαΐου διά Λιθύνη
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Ουάιτ Σπ»	53	1552	έφθ. Τομπάτα 4 'Ιουν.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Αώματοι»	60	10142	έφθ. Πάπενμουργκ 30 Μαΐου
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΆΛΗ	έτ. «Ατλαντίς»	59	9013	άνεχ. Μουρούραν 26 Μαΐου διά Ντάλπο
ΑΡΧΙΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Ολυμπος»	66	16142	άνεχ. Καλούς Λιμένας 1 'Ιουν. διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΡΧΟΝΤΑΣ	έτ. «Ζέπαγκους»	68	25755	έφθ. Γένοβαν 7 'Ιουν.
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μικτόν)	έτ. «Ντιαμάντε»	72	42200	άνεχ. Αύγουσταν 29 Μαΐου διά Σάντος
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Αστροδάλεττα»	51	1991	εἰς Κορύνα 1 πόλη στην Ελλάδα
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΆΛΗ	έτ. «Αντζεμικόλη»	51	7594	άργει εἰς Πειραιά από 3 Φεβρ.
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΦΕΙΜ	έτ. «Πανορμίτης»	50	7657	άργει εἰς Πειραιά από 10 Μαρτ. 1971
ΑΡΧΩΝ ΧΕΡΟΥΒΕΙΜ	έτ. «Σανχερούβειμ»	54	5605	άργει εἰς Πειραιά από 14 'Ιουλ.
ΑΣΜΠΟΥΡΗ	έτ. «Αόμπουρ»	56	10542	έφθ. Αιθέρουλ 7 'Ιουν.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Άλαντζε»	48	2577	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 19 Μαΐου διά Γουαμπότα
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	έτ. «Άρμελ»	53	4787	έφθ. Αμβέρσαν 28 Μαΐου
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Ασπιδόφορος»	60	11128	έφθ. Τάιν 7 'Ιουν.
ΑΣΠΙΔΟΣ	έτ. «Φιαντόρα»	59	9303	άνεχ. Θρίμαντλ 31 Μαΐου διά Τοάλνα
ΑΣΣΙΟΣ	έτ. «Ντόρικ»	63	13461	άνεχ. Σάντος 6 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΑΣΤΕΡΙ	έτ. «Άφρομάρ»	65	6200	έφθ. Καίρης 8 'Ιουν.
ΑΣΤΡΩΝ	έτ. «Άστρον»	52	1939	έφθ. Αμβέρσαν 6 'Ιουν.
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Άτρόμπιτος»	60	3890	άνεχ. Δουνικέρκην 28 Μαΐου διά Πειραιά
ΑΣΤΥΑΝΑΞ	έτ. «Άσολάν»	56	6156	διπλής (Κων) πολιν 5 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	έτ. «Μαρούγαμα»	55	1916	άνεχ. Φρήτασουν 1 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Άφρομάρ»	66	6235	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 Μαΐου διά Πειραιά
ΑΤΖΙΛΙΤΥ	έτ. «Άτζιλιτυ»	49	4641	έφθ. Μπεντί 21 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΦ	έτ. «Βλαμανί»	55	1941	έφθ. Ταμπικο 1 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Στάρ»	63	15921	έφθ. Τομπάτα 5 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	έτ. «Ελληνικόδ Πλούτος»	70	9426	έφθ. Ντόρικα 27 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΣ	έτ. «Αναξ»	58	9724	άνεχ. Κόμπε 29 Μαΐου διά Μπαγκόγκ
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Άτρωτος»	53	13675	άργει εἰς Πειραιά από 2 'Ιουλ.
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Λαίμη Τρανσατλ.»	60	29741	άνεχ. Ράς Τανόύρα 18 Μαΐου διά Βίλελμοχαφεν
ΑΤΤΙΚΟΝ	έτ. «Μιοκάλη»	72	9300	άνεχ. Ντώριμαν 3 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΑΤΥΣ (δ.)	έτ. «Εύροσίπιγκ»	53	6160	έφθ. Κολόμπι 22 Μαΐου
ΑΥΡΑ	έτ. «Μαργκούαρντια»	53	12305	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 27 Μαΐου διά Σαγκάνην
ΑΦΟΒΟΣ	έτ. «Σπιγουσίπης»	54	1756	άνεχ. Κόμπε 26 Μαΐου διά Τρίπολιν
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Αφόδοσ»	68	35477	άνεχ. Οδάκαν 28 Μαΐου διά Κέιπ Κουντέ
ΑΦΡΙΚΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Σανγάρ»	41	4879	άνεχ. Πόρτ Τζεντιλί 16 Μαΐου διά Λύμπρεβιλ
ΑΦΡΟ	έτ. «Τελοσάμρ»	37	5613	"Ιδε: «ΖΙΝΙ», άως μετωνυμάσθιν
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Σάνλαντ»	53	3334	άνεχ. Πουάντ Νουάρ 30 Μαΐου διά Βίγκο
ΑΧΙΛΛΕΣ (δ.)	έτ. «Νέστωρ»	49	2036	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ. «Μανγγιούνανίτεντη»	56	25027	άνεχ. Κεμπέκ 24 Μαΐου διά 'Αρούμπα
ΑΝΑΛΗΣ	έτ. «Πιλεύν»	65	21506	άνεχ. Καλούς Λιμένας 27 Μαΐου διά Νέαν Όρλεανην
ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Μαντάντε»	60	29967	άνεχ. Ντώριμαν 26 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΒΑΛΜΑΣ	έτ. «Λανάντο»	41	5295	άργει εἰς Πειραιά από 12 'Οκτ.
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	N. Βαρδινογιάννης	56	20022	άνεχ. Τζίμπουτ 4 'Ιουν. διά Ράς Σουκέιρ
ΒΑΣΙΑ	έτ. «Τούτσα»	56	4029	άνεχ. Άμμερσαν 7 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	έτ. «Κομέρσιαλ Μαριτάιμ»	54	8603	έφθ. Σάντος 28 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Γκόλφο Α'Ζουλ»	62	10741	άργει εἰς Σύρουν από 11 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Μάγια»	43	5331	έφθ. Ντακάρ 31 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Γκράιτοια»	65	40043	άνεχ. Ράς Τανόύρα 13 Μαΐου διά "Αγ. Φραγκίσκον
ΒΑΣΙΛΙΛΑ ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Τρανούσεάνικ»	56	21716	έφθ. Νέαν Ύόρκην 9 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)	έτ. «Θεμιστοκλῆς»	27	16435	διπλής Γιβραλτάρ 5 'Ιουν. διά Πειραιά
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΔΑ ΣΟΦΙΑ (δ.)	έτ. «Γουόρλητ Μπριλιανς»	59	43373	έφθ. Τραματάι 8 'Ιουν.
ΒΕΛΜΠΑ	έτ. «Βέλμπα»	47	1998	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΝΘΙΣΙΚΙΜΗ	έτ. «Βενθίσικιμη»	72	16606	έφθ. Μανιλαν 5 Μαΐου
ΒΕΡΓΙΩ (μικτόν)	έτ. «Πανωνία»	72	57527	άνεχ. Φατέχ Τέρμιναλ 8 'Ιουν. διά Σάο Σεμπαστίανο
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	έτ. «Γιουνιβέρσα Κάργκο»	45	1892	άργει εἰς Πειραιά από 14 'Απρ.
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΩΡ	έτ. «Βίκμαρ Ναβιγκ.»	48	3930	έφθ. "Απανα) Λάγκος 31 Μαΐου
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Μαέστρο»	58	13186	έφθ. Ντώριμαν 19 Μαΐου (έπισκευαι)
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	έτ. «Άρουρ»	57	3951	έφθ. Ήρακλειον 28 Μαΐου
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	έτ. «Ρέας»	58	8510	έφθ. Ντώριμαν 29 Μαΐου
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.	έτ. «Ναυαρίνον»	49	2334	άνεχ. Θέσσατα 1 'Ιουν. διά Πειραιά
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	έτ. «Βιρτζίνια ΚΜΕΘ»	54	8251	άνεχ. Κόπερ 7 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΒΙΡΜΑ	έτ. «Άστρο Ασουάντε»	54	6229	άνεχ. Αύγουσταν 3 Μαΐου διά "Απανα) Λάγκος
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1923	έφθ. Πειραιά 28 Μαΐου
ΒΡΕΤΑΝΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Ειτζεζ Ναβιγκ.»	32	18254	άνεχ. Σιδηνέ 6 'Ιουν. διά Σαουθάμπτον
ΒΡΟΥΛΙΔΙΑ	έτ. «Δήμητρα»	56	8414	άνεχ. Κολόμπο 19 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	έτ. «Πυζίζι»	59	9374	άνεχ. Καλλάδο 19 Μαΐου διά 'Ιλο
ΓΑΛΑΣΙΑΣ (δ.)	έτ. «Μποτάπα»	61	18588	διπλής (Κων) πολιν 5 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΓΑΛΑΤΑ	έτ. «Πόμαρ»	37	2159	άνεχ. Τζίμπουτ 4 26 Μαΐου διά Καράτοι
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Γαλήνη»	60	10186	άνεχ. Νιγκάτα 17 Μαΐου διά 'Αϊδή
ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.)	έτ. «Γαύριον»	53	13649	άνεχ. Μοντεβίδεος 27 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΕΡΑΝΙΑ	έτ. «Ελληνική» A.E.	46	2016	έφθ. Κασούινούκ 25 Μαΐου
ΓΕΡΟΣ (δ.)	έτ. «Περικλῆς»	56	20776	άργει εἰς Πειραιά από 24 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΘΗΣ	έτ. «Μάρφο»	67	15421	άνεχ. Κείπ Τάουν 16 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κ.Α.Μ.Α.»	60	23451	έφθ. Μόμπιλ 6 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	έτ. «Φόλερβικ»	53	6241	διπλής Γιβραλτάρ 11 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ	έτ. «Άθες Μαρία»	47	1108	άνεχ. Μάλταν 11 Μαΐου διά Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	N. I. Βαρδινογιάννης	62	14849	άνεχ. Ναγκόγια 2 'Ιουν. διά Χίουστον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνωας»	61	18796	άνεχ. Πειραιά 31 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	έτ. «Κ.Α.Μ.Α.»	58	16605	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 7 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ	έτ. «Κρέτα»	39	2958	έφθ. Τοννάιδι Σαρέντε 1 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	έτ. «Άλμαζδρ»	70	10006	άνεχ. Χάρον 8 'Ιουν. διά Βερακρούζ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Αιτζιάν»	70	18634	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 5 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	έτ. «Σπτάϊν»	69	10006	έφθ. Βαλαρού 8 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Άλμπα»	70	19162	έφθ. Λίβερπουλ 3 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Θ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. «Άνδρεαδης»	43	7176	άργει εἰς Πειραιά από 10 'Ιαν. 1971
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Κονκουλατά»	60	41982	άνεχ. Γιουρούπορτ 7 'Ιουν. διά Μπαχρέιν
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	έτ. «Μαριλινέα»	58	2875	έφθ. Φάσι 606 9 'Ιουν.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Χουμάνιτσας»	63	11194	έφθ. Χοραμούρ 1 'Ιουν.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Τέξ - κόλα»	52	6033	άνεχ. Ανάθη 31 Μαΐου
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	έτ. «Πεντάν»	65	21374	άνεχ. Ρίο Ιανείρα 24 Μαΐου διά "Εμδεν
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Γούλδης»	66	28648	έφθ. Τοιταγκών πόλη 17 Μαΐου
ΓΙΟΥΚΑΤΑΝ	έτ. «Ζαράκες»	44	7223	έφθ. Βερακρούζ 2 'Ιουν.
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΦΑΙΗΤ (δ.)	έτ. «Γκεμέν»	60	29120	άνεχ. Μένα Αμπντούλα 30 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	έτ. «Γιούνιτη»	71	9508	άνεχ. Ντώριμαν 28 Μαΐου διά 'Αμβούργον
ΓΙΟΥΡΠΙΤΕΡ	έτ. «Άστοτύριας»	52	8129	εἰς Σπέτζια από 29 Δεκ. (έπισκευαι)
ΓΙΟΥΡΟΝΤΟΥΟΝ	έτ. «Γιουρούποι»	56	3729	έφθ. Λάς Πάλμας 8 'Ιουν.
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ	έτ. «Παλδάμια»	50	6012	διπλής Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΓΚΑΛΑΣ	Γ. Κουρεμένος	45	3312	έφθ. Μιτάρα 26 Μαΐου
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Ρεινάτε»	61	28917	έφθ. Γιοκοχάμαν 11 'Ιουν.
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΕ (δ.)	έτ. «Ιππόκαμπος»	64	50758	άνεχ. Τέιμπλ Μπαϊν 12 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΚΕΦΟ Ε. (δ.)	έτ. «ΑΕΚΟ Μαριτάιμ»	55	10999	διπλής Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν

ΓΚΙΚΑΣ	Δοῦρος - Βογανάτος	48	2358	άνεκ. Μπάθουρο (Ρ.Γ.) 3 'Ιουν. διά Κόνακρυ
ΓΚΙΜΠΛΑΕ (δ.)	έτ. «Κίμπλε»	54	12968	έφθ. Λιασσώνα 6 'Ιουν.
ΓΚΛΟΜΠΑΙΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ξύπο»	60	8150	έφθ. Θλώσης 6 'Ιουν.
ΓΚΛΟΥΡΥ	έτ. «Αντζελικ»	52	2077	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 2 'Ιουν. διά Ταλλίν
ΓΚΛΟΥΝΤ ΚΟΐΝ	έτ. «Νηρνίς»	52	1957	άνεκ. Ντακάρ 31 Μαΐου διά Μπιλμπάο
ΓΚΛΟΥΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Σαλιν Κρουά»	71	65347	άνεκ. Ρότερνταμ 1 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΓΚΛΟΥΝΤΗ ΗΓΚΑ (δ.)	έτ. «Πετερομάρ»	56	21049	διπλήθε Παναμά 30 Μαΐου διά Σέτε
ΓΚΛΟΥΝΤΗ ΚΡΑΟΥΝ	έτ. «Γκόλντντ Εύαγγελίστρια»	71	12959	έφθ. Ικιν 24 Μαΐου
ΓΚΛΟΥΝΤΗ ΚΡΟΣ	έτ. «Γκόλντντεν Κρός»	68	11148	άνεκ. Αμβούργον 3 'Ιουν. διά ΉΠΑ
ΓΚΛΟΥΝΤΗ ΛΑΝΖ	έτ. «Γκόλντντεν λάνζ»	69	11148	άνεκ. Κουντέρο Μπαιν 20 'Απρ. διά 'Οναχάμα
ΓΚΛΟΥΝΤΗ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Νίκολαζ»	56	11536	άνεκ. Βαλπαραΐζ 1 'Ιουν. διά Αυτοραλίαν
ΓΚΛΟΥΝΤΗ ΣΟΥΩΡΝΤ	έτ. «Γκόλντντεν Ναγός»	72	12959	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 31 Μαΐου
ΓΚΛΟΥΝΤΗ ΣΠΗΡ	έτ. «Γκόλντντεν Τσάλις»	68	10396	άνεκ. Βανκούμπερ 29 Μαΐου διά Νότ. 'Αμερικήν
ΓΚΛΟΥΝΤΗ ΤΣΑΛΙΣ	έτ. «Γκόλντντεν Άγιοναλάου»	72	12950	άνεκ. Μόμπιλ 3 'Ιουν. διά Σαϊκόν
ΓΚΛΟΥΝΤΗ ΦΛΙΣ	έτ. «Γκόλντντεν Φλίς»	69	11148	διπλήθε Κων) πολιν 16 Μαΐου διά Βάρναν
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Φράνγκυμουτζ»	49	2641	άνεκ. Τενέριφην 10 'Ιουν. διά 'Αμδούργον
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	έτ. «Κρίνα»	57	2885	έφθ. Μάλταν 10 Μαΐου
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΩΡ	έτ. «Ολινέρες»	57	9132	(έπιοκευαί)
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ	έτ. «Λίττλ Μπήρ»	63	15373	έφθ. Ταμάνιο 14 Μαΐου (έπιοκευαί)
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΟΛΕΪΜ	έτ. «Ρόμπλο ντέ Όρο»	62	15389	άνεκ. Τάουνοβιλ 7 'Ιουν. διά Καναδά
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	έτ. «Γκραντόν»	66	9805	έφθ. Φιλαδέλφειαν 30 Μαΐου
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	Ίω Λάτσης	52	11914	έφθ. Πειραιά 7 'Ιουν.
ΓΚΡΕΓΓΙΣ Σ. Α.	έτ. «Ελσίνερς»	71	16306	άνεκ. Οζάκαν 23 Μαΐου διά Ριο 'Ιανέιρο
ΓΚΡΕΜΠΕΡΣΤΡΟΥΜ	έτ. «ΝΤΕ Σότα»	71	3646	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 30 Μαΐου διά Καζαμπλάνκα
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	έτ. «Κανλοκάρ»	58	10139	άνεκ. Κόμπη 27 Μαΐου διά Τάουνοβιλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	έτ. «Όπαλ»	68	22531	άνεκ. Νιούπορτ 6 'Ιουν. διά Σάν Νικόλας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	έτ. «Ουνζ»	68	22531	άνεκ. Πόρτ Λίνκολν 31 Μαΐου διά Λονδίνον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΩΠ (δ.)	έτ. «Ηρων»	61	15979	όργει εις Πειραιά από 24 Μαρτ.
ΓΟΥΟΛΤΕΡ	έτ. «Σουνιόπι»	54	4389	άνεκ. Ρότερνταμ 31 Μαΐου διά Βηρυτόν
ΓΡΑΒΙΑ	έτ. «Γραδία»	51	2133	άνεκ. "Άυρ 18 Μαΐου διά Φαάρλι
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙII	έτ. «Έλληνική» Α.Ε.	44	7227	άργει εις Πειραιά από 5 'Απρ.
ΔΑΜΩΝ (δ.)	έτ. «Άρμπα»	55	11577	άργει εις Πειραιά από 14 'Ιουν. 1971
ΔΑΝΑΗ IV	Πηγή Αλεξάνδου	46	1831	άνεκ. Μάντονεστερ 8 'Ιουν. διά 'Ελλάδα
ΔΑΝΑΟΣ	έτ. «Δαναός»	39	4569	άνεκ. Πειραιά 5 'Ιουν. διά Ραβέναν
ΔΑΝΑΟΣ	Πηγή Αλεξάνδου	43	1845	άνεκ. Πειραιά 28 Μαΐου διά Τρίπολιν
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Δελφοί Πριμέρα»	48	1553	διπλήθε Κων) πολιν 25 Μαΐου διά Νοχορωσίσκην
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιολία»	59	9312	έφθ. Ντουνεντίν 4 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γκούλιθερ»	71	9085	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδες 24 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.	έτ. «Δέσποινα Α.»	35	3724	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διά Καζαμπλάνκα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	έτ. «Αστέριασ»	54	8712	έφθ. Απανα) Λάγκος 31 Μαΐου
ΔΕΥΤΕΡΩΝ	έτ. «Μανοπόλου»	37	4989	άνεκ. Ντωρπαν 29 Μαΐου διά 'Αμδέροσαν
ΔΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	«Σίπηπη Ντεβέλοπημεντ»	63	16417	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 31 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΔΗΑΙΑΝ ΛΗΤΩ (δ.)	«Σίπηπη Ντεβέλοπημεντ»	64	16417	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουν. διά Βαλτιμόρων
ΔΗΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	«Σίπηπη Ντεβέλοπημεντ»	61	16417	άνεκ. Ντανία 2 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΔΗΗΜΗΤΡΑ	έτ. «Σάντος»	58	9325	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδες 10 'Ιουν.
ΔΗΗΜΗΤΡΑ	έτ. «Πάνα Μάλ»	53	2379	έφθ. Ντακάρ 6 'Ιουν.
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Θηβαι»	58	8636	έφθ. Μοριουκάρο 4 'Ιουν.
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Ερμιόνη»	55	5397	άνεκ. Πειραιά 8 'Ιουν. διά Βόλον
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Αράπο»	56	3333	έφθ. Πειραιά 7 'Ιουν.
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	έτ. «Ντινάκο»	49	3676	άνεκ. Αλεξανδρειαν 8 'Ιουν. διά Δυτ. 'Αφρικήν
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	έτ. «Φιργουίνες»	55	3534	έφθ. Κολόμπο 12 Μαΐου
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Θεοπατόρων»	56	8782	έφθ. Ντακάρ 7 'Ιουν.
ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Μινέρβα»	44	13488	έφθ. Τοιταγκόκ ρόδες 13 Μαΐου
ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	63	10523	έφθ. Ακαμπο 30 Μαΐου
ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Κολόν»	51	6895	όργει εις Πειραιά από 30 'Ιαν.
ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Δημητρός»	49	3948	έργει εις Πειραιά από 3 'Απρ. (έπιοκευαί)
ΔΗΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμιένες»	36	4997	όργει εις Πειραιά από 11 θερ.
ΔΗΗΜΙΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Μαρμάρες»	52	8790	έφθ. Χορμαδάρ 5 'Ιουν.
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	έτ. «Δρυός»	54	4486	όργει εις Πειραιά από 29 'Απρ. 1971
ΔΗΜΟΣΩΘΕΗΣ Β. (δ.)	έτ. «Γκρινησούν»	71	10007	άνεκ. Σίκαρο 6 'Ιουν.
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	Ν. Βαρδινογιάννης	58	16277	έφθ. Χάμπτον ρόδες 15 Μαΐου
ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ. «Δίλακον»	59	4161	οπιλθε Μπρούνομπουτελ 5 'Ιουν. διά Βιομαρ
ΔΙΑΚΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Δίλακαν»	58	4225	άνεκ. Κων) πολιν 31 Μαΐου διά Πειραιά
ΔΙΑΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	άνεκ. Πόρτ Σουδάν 28 Μαρτ. διά Κόντινεντ
ΔΙΟΥΝΗΣΗΣ	έτ. «Δίλας»	71	16606	άνεκ. Φρήμαντλ 16 Μαΐου διά 'Ιμπιγκαμ
ΔΙΡΦΟΥΣ II	έτ. «Πάιόνηρο»	50	2384	Ίδε: «ΙΑΚΩΝ ΣΗ», ώς μετωνομάσθη
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Άστρο Ντικόδζο»	59	7801	άνεκ. Θέουτα 16 Μαΐου διά Γιαθάτα
ΔΟΡΟΥΦΟΡΟΣ	έτ. «Παρίντα»	57	9722	όργει εις Χαλκίδα από 19 Μαρτ.
ΔΡΑΚΩΝ	έτ. «ΝΤόλφιν»	72	19162	διπλήθε Γιβραλτάρ 28 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδες
ΔΡΥΜΑΚΟΣ	έτ. «Γκαναντέρα»	56	9026	έφθ. Θεο) νίκην 30 Μαΐου
ΔΡΥΣ	έτ. «Μαίανδρος»	55	6184	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 Μαΐου διά Κείν Τάουν
ΔΥΡΟΣ	έτ. «Δρύδης»	63	22211	έφθ. Μπατού Ρούζ 6 'Ιουν.
ΔΥΔΩΝΗ	έτ. «Δύδινασ»	46	2271	άνεκ. Βαρκελώνην 17 Μαου διά Χάιφα
ΔΥΡΟΣ	έτ. «Διάνα»	54	11313	έφθ. Λάρνακα 6 'Ιουν.
ΔΥΡΟΣ	έτ. «Μαρσίμα»	49	4727	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Μαΐου
Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ (δ.)	έτ. «Εβμίτα Τάνκερ»	60	24532	έφθ. Πειραιά 24 Μαΐου
ΕΒΕΑΥΝ (δ.)	έτ. «Ακάντεμι»	59	12662	ύπο παραλαβήν
ΕΒΗ	έτ. «Ηγκλ»	70	10006	έφθ. Οζάκαν 3 'Ιουν.
ΕΒΗ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	έτ. «Ιντερκόντινένταλ»	58	8122	έφθ. Σάντος 29 Μαΐου
ΕΒΡΟΣ I.	έτ. «Εθρος I»	70	3654	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 20 Μαΐου διά Γουαμπόα
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Άστρο Καστελλάνο»	56	9041	άνεκ. Μπάρ 9 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΕΙΡΗΝΗ M.	έτ. «Σάντα Είρην»	58	8005	άνεκ. Αμέρεοσαν 19 Μαου διά Ντάρ ές Σαλόμ
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΣΥΛΑ	έτ. «Λακωνική»	48	3269	όργει εις Πειραιά από 19 Μαρτ. 1971
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Θάρρος»	54	7835	άνεκ. Βανκούμπερ 1 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Καρνέοιν»	63	14203	άνεκ. Τοιμικόγκ 30 Μαΐου διά Σαούέμπο
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Άλμπιου»	52	4423	όργει εις Σύρον από 10 ΔΕΚ.
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Μαρμαντάτο»	70	16258	διπλήθε Παναμά 23 Μαΐου
ΕΚΤΩΡ	έτ. Σαρλάς κλπ.	50	2643	όργει εις Πειραιά από 27 θερ. 1971
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	έτ. «Κωσταγιάννια»	44	2524	άνεκ. Τρίπολιν (Λιβύης) 30 'Απρ. διά 'Ελλάδα
ΕΛΕΝΑ (δ.)	έτ. «Άριες»	70	8886	άνεκ. Πειραιά 7 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Στανίπα»	44	5202	έφθ. Ορήτον 5 'Ιουν.
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Γιουνάιτεντ Σ.Ε.»	63	1196	έφθ. Πειραιά από 11 θερ. (έπιοκευαί)
ΕΛΕΝΑ Μ.	έτ. «Χρυσέλενα»	58	5729	έφθ. Απανα) Λάγκος 4 'Ιουν.
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Βίστο Ρίος»	52	12239	όργει εις Πειραιά από 7 θερ.
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Εύοινος»	50	4294	άνεκ. Ραθέναν 6 'Ιουν. διά Πειραιά
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Αλάντζε»	47	2577	άνεκ. Οζάκαν 5 'Ιουν. διά Ναγκόγια
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	NIK. Βαρδινογιάννης	58	12680	έφθ. Σύρον 25 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ Η. ζ.	έτ. «Φράγκα»	63	9804	έφθ. Ρεοίφ 24 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνωα»	49	11389	άνεκ. Πειραιά 7 'Ιουν. διά 'Οδησσόν
ΕΛΕΝΗ Μ.	έτ. «Ελενμαρίφι»	58	8523	άνεκ. Σαγκάνην 1 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΕΛΕΝΗ Τ.	έτ. «Ελτον»	46	1588	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδες 8 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ Τ.	έτ. «Τόσσενλ»	47	2886	άνεκ. Ντώρπαν 27 Μαΐου
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μαρλινέας»	29	2581	έφθ. Ρότερνταμ 9 'Ιουν. διά Κόντιοσκεντ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	έτ. «Τομπούλης»	67	11429	άνεκ. Λονδίνον 4 'Ιουν. διά Περο. (έπιοκευαί)
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	έτ. «Αιρτζίαν»	49	4605	άνεκ. Παρανάκουα 2 'Ιουν.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	έτ. «Εύπλοια I»	53	4332	άνεκ. Καζαμπλάνκα 3 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Κ.	έτ. «Πλατόνις»	64	4701	άνεκ. Αμέρογκον 8 'Ιουν. διά Σάν Χουάν
ΕΛΙΤΑ	έτ. «Μαρτρόπικο»	56	4380	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Ιουν. διά Βηρυτόν
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Τρανσόπαιφικ»	48	2548	άνεκ. Μόζι 23 Μαΐου διά Σαγκάπην
ΕΛΛΑΣ IN ΕΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Ετέρνιτο»	70	18734</	

ΕΛΛΗΝΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Τρανσποσίφικ»	56	7510	έφθ. Καλκούτταν 8 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	«Ελληνική» Α.Ε.	71	10328	έφθ. Τοάρλεστων 9 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΚΑΡΠΙΕΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	72	9075	έφθ. Βαλτιμόρην 9 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΔΗΝΤΕΡ	έτ. «Τρανσποσίφικ»	62	6666	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 8 'Ιουν. διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	Τρανσποσίφικ & Γιουνιβ.	60	7293	έφθ. Τσάλνα 7 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΜΕΝΤ	έτ. «Αστρο Θίρυε»	54	8121	άνεχ. Σερόν 8 'Ιουν. διά Δουνκέρκην
ΕΛΛΗΝΙΚ ΜΠΗΤΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 11 'Ιαν.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	72	9070	εἰς Σκαραμαγκά ὑπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανσποσίφικ & Γιουνιβ.	60	7297	έφθ. Καλκούτταν 1 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΤΟΦΙΝ	έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	44	7989	διπλής Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	62	6659	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΡΑΪΤΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	71	11201	άνεχ. Ντώρμπαν 29 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΑΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	72	11201	άνεχ. Τζιμπούτι 8 'Ιουν. διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΑΝΠΗΜ	έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	44	7989	άνεχ. Μασσαλίαν 5 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΕ'ΥΛΟΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεχ. Κείν Τάουν 6 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	72	11200	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Ιουν. διά Νταμμάρ
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΚΑΥ'	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7200	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 18 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	έτ. «Τρανσποσίφικ»	57	7063	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 'Ιουν. διά Πόρτ Σουδάν
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	59	9550	έφθ. Κουβαΐτ 5 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Γιουνιθέρσαλ Κάργκο»	71	10328	έφθ. Χιούστον 4 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	έτ. «Τρανσποσίφικ»	56	7510	άνεχ. Κοσιν 1 'Ιουν. δι' ΗΠΑ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	72	9075	
ΕΛΛΗΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	71	9101	
ΕΛΛΗΝΙΚ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	44	7989	
ΕΛΛΗΝΙΚ ΦΑΙΗΘ	«Ελληνική» Α.Ε.	72	11200	
ΕΛΛΗΝΙΚ ΧΗΡΟ	έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	57	7068	
ΕΛΛΕΡΟΣ	έτ. «Μαΐου»	52	2778	
ΕΛΛΗΝΙΣ (λάινερ)	έτ. «Μαρφουσέρτζα»	32	18564	
ΕΛΜΟΝΑ	έτ. «Τρίας»	62	12229	
ΕΛΩΝΑ	Κ. Εύσταθίου	25	4011	
ΕΛΠΙΔΑ	Π. Παππής & Ν. Κουκουνάς	46	3472	
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Έλπιδα»	71	10006	
ΕΜΕΡΑΝΤ	έτ. «Σπάνπολ»	54	1585	
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ	έτ. «Γιουνάτεντ Μαρίτ.»	46	4119	
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εμμα»	48	3932	
ΕΜΠΑ	έτ. «Άστρο Βαλιέντε»	57	21185	
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Φαλκόλ»	55	2555	
ΕΞΕΤΕΡ	έτ. «Άστρομερίτο»	54	8146	
ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτόν)	έτ. «Άλλιάν όχανζα»	47	1149	
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	«Εστρέλλα Βεντούροζα»	65	37469	
ΕΡΑΤΕΙΝΗ	έτ. «Επιμέλεια»	70	10006	
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Κρυστάλ Μπλού»	53	5690	
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Ικάνμελ»	69	12754	
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (δ.)	έτ. «Εράτω»	66	2999	
ΕΡΜΗΣ	έτ. Λάτοπς	66	43399	
ΕΡΜΙΟΝΗ	έτ. «Εστρέλλα Βαλιέντε»	72	16250	
ΕΡΟΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Απόλλος»	61	9068	
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	έτ. «Τρανσμούντο»	52	15848	
ΕΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Αργκολία»	58	12168	
ΕΤΕΣΙΑΝ (δ.)	έτ. «Σολιντάριτο»	55	9718	άνεχ. Σάντος 2 'Ιουν. διά Πόρτ Σουδάν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	έτ. «Σπρέν»	56	16341	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 9 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Θ. (δ.)	Σ. Ελευθερίαδης	54	10251	άνεχ. Βιτρόπολη 7 'Ιουν. διά Θεσσαλονίκην
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	Ν. I. Βαρδινογιάννης	51	16203	είς Ράς Σαντάντ ς από 4 Αύγ. 1969
ΕΥΑΝΟΙΑ (δ.)	έτ. «Ναταλία»	49	4713	άνεχ. Ντάκαρ 23 Μαΐου διά Σκάτταλ
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Σουρένα Ντελμάρ»	53	17354	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 4 'Απρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	έτ. «Φραγκίστα»	67	9854	άνεχ. Χιούστον 6 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ. ΤΣΙΜΠΛΗ (δ.)	έτ. «Καλιάπτης»	55	2977	διπλής Παναμά 20 Μαΐου διά Κεντρ. Αμερικήν
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	έτ. «Άτλαστορ»	58	12417	άνεχ. Τεργέστον 3 'Ιουν. διά Ταρτούς
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Άστρο Άκόρντε»	61	8999	είς Ταμίς υπό συμπλήρωσιν
ΕΥΔΟΚΙΑ	έτ. «Λόδη Σάντος»	57	9061	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουν.
ΕΥΕΛΠΙΣ	έτ. «Κεάναδ»	48	3198	άνεχ. Ράς Τανόύρα 27 Μαΐου
ΕΥΗ Τ. (δ.)	έτ. «Λαπεδάνδρα»	51	4177	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 17 Μαρτ.
ΕΥΘΑΙΑΙΑ	έτ. «Τσουνελμάρο»	52	10228	
ΕΥΝΟΙΑ	έτ. «Κόνκορντη»	57	10371	
ΕΥΣΕΙΝΟΣ	έτ. «Εύνοια»	70	10006	
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Ελτο»	50	4734	
ΕΥΡΥΤΕΝΗΣ	έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	61	6373	
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	61	6373	
ΕΥΡΥΔΟΧΟΣ	έτ. «Σάνη Νικόλαος»	56	8985	
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	60	6288	
ΕΥΡΥΤΤΑΥΛΟΣ	έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	60	6288	
ΕΥΡΥΣΘΕΝΗΣ	έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	59	8643	
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	57	8596	
ΕΥΡΥΤΩΝ	έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	56	9095	
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	60	8643	
ΕΥΤΕΡΓΗ	έτ. «Μορτακέπτη»	58	2288	
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Μορεαμάρ»	56	1690	
ΕΦΟΗ	έτ. «Λιθάθο»	67	12669	
ZANETTA III (δ.)	έτ. «Εφφο»	55	5008	
ZAPATOΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Φρέντσπι»	58	4529	
ZINI	έτ. «Άδωνις»	53	10919	έφθ. Μεροίνα 26 Μαΐου
ZΟΓΙΑ (δ.)	έτ. «Ωκλαντ»	61	10965	έφθ. Πασκαγκούλα 2 'Ιουν.
ZONTA (δ.)	έλλην. συμφέροντα	37	5613	διπλής Παναμά 2 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ZΟΥΓΙΡΟ	έτ. «Ζόγια»	58	12493	έφθ. Αλεξάνδρειαν 31 Μαΐου
ZΟΓΡΑΦΙΑ Υ.	έτ. «Άτλας»	52	11516	έφθ. Κάρντιφ 9 'Ιουν.
ZΩΗ	έτ. «Χρικόντι»	66	3320	άνεχ. Μένα Αχαντί 11 Μαΐου διά Μπαγκόκ
ZΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)	έτ. «Σηνόφερης»	71	9885	έφθ. Λονδίνον 11 'Ιουν.
ZΟΡΖΕΤΤΑ	Νοταρᾶς	39	1266	άνεχ. Γιοκοχαμαν 9 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΗΛΙΑΣ	έτ. «Μαρμπονάτσα»	53	15899	έφθ. Ζάντος 2 'Ιουν. διά Πόρτ Σουδάν
ΗΛΙΑΣ ΣΥΔΑΣ	έτ. «Ναδεγκ. Γκαλάντε»	55	8021	άνεχ. Βενετίαν 2 'Ιουν. διά Σαντάντ
ΗΛΙΟΣ	έτ. «Σιφονάβ»	47	3575	άνεχ. Βενετίαν 2 'Ιουν. διά Ζάντος
ΗΛΙΟΣ	έτ. «Έλιρε»	57	9060	άνεχ. Κολομπο 4 'Ιουν. διά Σαντάντ
ΗΡΑ	έτ. «Ερμής Σάη»	57	4499	άνεχ. Ούντεβάλα 5 'Ιουν.
ΗΡΑΙΟΝ	έτ. «Γκρηκ Χόλλαντη»	54	1303	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	έτ. «Μίρα»	55	7782	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 27 'Ιουλ.
ΗΘΑΙΣΤΟΣ	έτ. «Πόνι»	48	1524	άνεχ. Καζαμπλάνκα 2 'Ιαν. δι' Οστάνδην.
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	έτ. «Κάθρον»	54	4723	έφθ. Τρίπολιν (Λιβύης) 4 'Ιουν.
ΘΕΑΝΤΟ Α. Σ.	έτ. «Βουλκάν»	66	21374	διπλής Γιβραλτάρ 8 Μαΐου δι' Αύστραλιαν
ΘΕΙΟΙΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	έτ. «Γκλόμπεμαρ»	45	5031	άνεχ. Λάς Πόλμας 7 'Ιουν. διά Σάν Πέντρο
ΘΕΜΙΣΤΟΚΑΗΣ	έτ. «Αντοθέο»	58	9603	άνεχ. Μόζι 6 'Ιουν.
ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)	έτ. «Εύθοια»	57	12629	άνεχ. Βαλτιμόρην 6 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΘΕΟΔΟΧΟΣ	έτ. «Θεμιστοκλής»	57	1325	άνεχ. Πόνος 16 Μαΐου
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Εμπρέασας»	61	21894	άνεχ. Ντάκαρ 16 Μαΐου διά Λάντες "Εντ"
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.)	έτ. «Λεύκα»	59	10801	άνεχ. Ούαλο 31 Μαΐου διά Κότκα
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Δ.	Νικ. Βαρδινογιάννης	54	13157	έφθ. Ήστκαρ 9 'Ιουν.
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Κάκης»	51	9810	άνεχ. Πειραιᾶ 3 'Ιουν. δι' Αύγούστουν
ΘΕΟΦΑΝΟΣ Ρ. (δ.)	έτ. «Αφολ Λάπη»	50	1507	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 29 'Ιουλ. 1971
ΘΕΟΦΑΝΟΣ Ρ. ΒΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Θεοφανώ»	63	15929	άνεχ. Σμίζου 26 Μαΐου διά Λόδς "Αντζελες
ΘΕΟΦΙΛΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Ποσιδώνια»	58	15895	διπλής Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. διά Σάροχ
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	έτ. «Μαντινεία»	53	8995	εἰς μεταφοράς 'Ινδονησίας
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	έτ. «Άρκαδία»	50	8065	έφθ. Πειραιᾶ 8 'Ιουν.
ΘΗΡΑΙΟΣ	έτ. «Λότζα»	35	2060	

ΘΙΣΜΗΝΙ	έτ. «Λάκαλ»	51	3435	ἀνεχ. Μουπάσα 7 'Ιουν. διὰ Ντάρ ἐς Σαλάμην πολιθεί Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διὰ Στεττίνον
ΘΩΜΑΣ Α.	έτ. «Βέλος»	58	8078	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	έτ. «Μαρνουέστρο»	53	3004	ἔφθ. Ρόττερντα� 7 'Ιουν.
ΙΑΣΩΝ	έτ. «Καρυκοσιδόνες»	70	11489	ἀνεχ. Λάς Πάλμας 9 'Ιουν. διὰ Τοιταγκόκη,
ΙΖΟΜΠΕΛ	έτ. «Τζένεραλ. Κάρριερς»	57	9746	ἀνεχ. Κέιπ Τάουν 25 Μαΐου δι' Ανατ. Γερμανίαν
ΙΩΑΚΗ	έτ. «Ούλινσερς»	68	9066	ἀνεχ. Μπ. Αύρες 31 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΙΩΑΚΗ ΑΓΓΛΑΝΤ	έτ. «Άστρολέσαλ»	50	2529	ἄργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Φεβρ.
ΙΚΑΡΙΑ	έτ. «Πόκατ»	39	1514	ἀνεχ. Βάλδις Μπαίν 6 'Ιουν. διὰ Λορέντζο Μάρκες
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Πλειόνι»	68	11670	ἔφθ. Μέρσεϋ Μπάρ 10 'Ιουν.
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Σπληγώναι»	70	10886	ἔφθ. Κόμπε 4 'Ιουν.
ΙΚΤΙΝΟΣ	έτ. «Λινέας Ιντεροσεανίκας	69	11489	ἀργει εἰς Σιγκαπούρων ἀπὸ 8 Μαΐου
ΙΑΙΟΝ	έτ. «Γλιόν»	55	6640	ἄργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Φεβρ. 1971
ΙΑΙΟΝ	Σαρλάς - Παπαδέλης	48	3514	ύπο παραλαβήν
ΙΑΚΩΝ ΖΑΝ	έλλην. συμφέροντα	39	4866	ἔφθ. Πειραιᾶ 5 'Ιουν.
ΙΑΚΩΝ ΠΟΛΛΥ	έτ. «Καλαμάκι»	34	2708	ἄργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Μαρτ.
ΙΑΚΩΝ ΣΗ	έλλην. συμφέροντα	50	2384	ὑπό παραλαβήν
ΙΑΚΩΝ ΣΟΦΙΑ	έλλην. συμφέροντα	43	3328	ἀνεχ. Κέιπ Τάουν 9 'Ιουν. διὰ Τεργέστων
ΙΑΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκρέστα»	65	42204	ἀργει εἰς Ειρηνικῶν ἀπὸ 14 Απρ.
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	Έλλην. Δεξαμενοπλοία	52	8633	έφθ. Ασαλιμποργκ 8 'Ιουν.
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΙ	έτ. «Πάνας»	48	2088	ἀνεχ. Δουβλίνον 8 'Ιουν.
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτ.)	έτ. «Λευέντα»	56	12170	ἀνεχ. Αϊλ όφ Γκραίνη 9 'Ιουν. διὰ Τρίπολιν (Λιθύνς)
ΙΟΝΙΚ ΚΙΤΚ (δ.)	έτ. «Τάου»	55	12631	ἔφθ. Γκρέιντζμαονθ 8 'Ιουν.
ΙΟΝΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Ταμάρ»	56	12569	διπλήθε Ντακάρ 6 'Ιουν.
ΙΡΕΝ' ΛΑΚ	έτ. «Σταρλάιτ»	59	2722	ὑπό παραλαβήν
ΙΣΕΝΕ ΣΤΑΡ	έτ. «Λότους»	53	1548	ἀνεχ. Κέιπ Τάουν 9 'Ιουν. διὰ Τεργέστων
ΙΡΕΝΕΣ ΓΟΥΙΣ	έτ. «Στάρ Σάιν»	49	2358	ἄργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Απρ.
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Τρανσοπόρτες Άρμ.»	65	39011	έφθ. Ασαλιμποργκ 8 'Ιουν.
ΙΤΑΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.	46	6727	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουν. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Εμπρέα Αρμαντόρες»	71	11722	ἀνεχ. Αϊμέροαν 2 'Ιουν. διὰ Χόρτεν
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	45	9918	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	έτ. «Βαρνίκος»	56	12230	ἔφθ. Μίλφορτ Χάφεν 10 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Δουμαροίσια»	59	3162	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουν. διὰ Μασσαλίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ	Κ. Γ. Βεντούρης	47	2280	έφθ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 2 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Ζυγός»	48	1845	έφθ. Πενάνγκ 21 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	έτ. «Ιτανος»	59	8564	έφθ. Ναγκόγια 2 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΗΣ Η. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Σαλαμίς»	67	20568	ἀνεχ. Ναγκόγια 31 Μαΐου διὰ Μορμουγκάο
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ερόικα»	55	8799	ἀνεχ. Μπέλαδων 25 Μαΐου διὰ Ντητρόϊτ
ΙΩΑΝΝΗΣ Σ.	έτ. «Μαρτινάμικο»	69	9073	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδς 5 'Ιουν.
ΙΩΝ	έτ. «Πιασφίκα»	71	11506	ἀνεχ. Ολύμπαν (Ν.Υ.) 2 'Ιουν.
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	έτ. «Ιων»	57	9176	ἀνεχ. Αύγούσταν 4 'Ιουν. διὰ Μπράκε
ΝΙΚ.	Βαρδινογιάννης	58	13316	διπλήθε Αύγούσταν 4 'Ιουν. διὰ Μπράκε
ΚΑΒΑΚΟ	έτ. «Καβάκο»	53	5589	διπλήθε Μπρούνωμποτελ 22 Μαΐου διὰ Ρωσίαν
ΚΑΒΟ ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ. «Μαρντεστίνο»	46	9695	ἄργει εἰς Θάλαιμουθ ἀπὸ 17 'Ιουλ.
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Μαρεπόκαι»	61	10934	ἀνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 2 'Ιουν. διὰ Σιμίζου
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	έτ. «Άστρο Τριντέντε»	49	7612	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 11 'Ιουλ.
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	έτ. «Μαρντεβότο»	60	10934	έφθ. Κασσιόγυν 1 Μαΐου
ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ	έτ. «Ναθ. Προγκρεσίνος»	51	7311	ἀνεχ. Λάς Πάλμας 3 'Ιουν. διὰ Σάντος
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Σάσουθ 'Ατλαντικού»	57	10110	ἀνεχ. Ναγκόγια 27 Μαΐου διὰ Ντητρόϊτ
ΚΑΖΑΜΠΛΑΝΚΑ	έτ. «Ηρακλής»	55	1718	έφθ. Γιβραλτάρ 10 'Ιουν.
ΚΑΘΡΙΝ Α.	έτ. «Ελασόλας»	70	16306	έφθ. Ιντσόν 22 Μαΐου
ΚΑΛΑΧΑΡΙ	έτ. «Βαλιέντε Πανος»	59	6406	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουν. διὰ Ντουάλα
ΚΑΛΙΡΡΟΗ	φ. Θεοδωρίδης	59	8860	ἀνεχ. Αύγούσταν 3 'Ιουν. διὰ Ρίο Γκράντε
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	έτ. «Ιντάστριας»	55	11792	έφθ. Σαδάννων 29 Μαΐου
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	έτ. «Κομάρ»	71	9074	ἀνεχ. Νεάπολιν 6 'Ιουν. διὰ Κέιπ Τάουν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	έτ. «Άστρο Ναβιέρα»	55	6216	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 22 Απρ. (έπισκευαί)
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αίλα Γκράντε»	65	15932	ἀνεχ. Θάντερ Μπάι 7 'Ιουν. δι' Αμστερδαμ
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	55	7154	είς Σάντος 6 'Ιουν. διὰ Ρίο Γκράντε
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	έτ. «Οδυσσέο»	55	1799	είς Νέαν 3 'Ιουν. διὰ Μόντρεαλ 7 'Ιουν. διὰ Ρότσεστερ
ΚΑΜΠΑΝΟΥΛΑ	έτ. «Καλυψώ»	54	8184	είς Βανκούμερ 31 Μαΐου δι' Αύστραλιαν
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ. «Μαριόκα»	53	6553	είς Σιγκαπούρων ρόδς 17 Μαΐου διὰ Γδύνια
ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. «Ηοτ Μεντιτεράνειν»	55	2303	έφθ. Ρουέν 6 'Ιουν.
ΚΑΠ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	έτ. «Κάπ Σούνιον»	64	1763	ἀνεχ. Λάρνακα 2 'Ιουν. δι' Αύγούσταν
ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Ηοτ Μεντιτεράν»	57	1550	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 'Ιουν. διὰ Μασάλα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	έτ. «Κάπ Φαιστός»	62	1562	έφθ. Σάρον 8 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Γιουνάιτεντ Μπαλκ.»	67	16098	έφθ. Αλεξάνδρειαν 3 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Αλαφούζος»	68	9031	ἀνεχ. Γένοβαν 13 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Γκλόμπαλ Μπάλκ Κάρ.»	68	24801	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 31 Μαΐου δι' Αύστραλιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Πλάρμος»	51	6076	ἀνεχ. Πειραιᾶ 30 Μαΐου διά Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	έτ. «Μιθικός Πλούτος»	50	5120	ἀνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 3 'Ιουν. διά Ρεύνιδν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ (μικτόν)	έτ. «Σανναμάτια»	71	30193	ἀνεχ. Λορέντζο Μάρκες 29 Μαΐου διά Τομπάτα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝΟΥ	έτ. «Αλφαμάρ»	71	42196	ἀνεχ. Ντάς Αίλαντ 4 'Ιουν. διά Λάντς 'Εντ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.	έτ. «Κερτέτις»	50	4876	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Απρ. 1971
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Ολυμπίως»	68	24668	ἀνεχ. Βιτόρια 5 'Ιουν. δι' Ερεγλί
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κόλμεναρ»	67	24734	ἀνεχ. Γκρίλοκ 2 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	έτ. «Πελναγίον»	62	18411	διπλήθε Παναμά 2 'Ιουν. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ (δ.)	έτ. «Σενή Ήγκλ»	69	9044	ἀνεχ. Μπωμόντ 3 'Ιουν. δι' Ανταρφαγκάστα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΡΟΣ	έτ. «Άστροπροπτέκτωρ»	58	16357	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουν. διά Λιοσαδώνα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΛΙΞ	έτ. «Γιουνάιτεντ Ταάρτεριγκ»	66	16164	ἀνεχ. Πόρτλαντ (Βίκ.) 12 Μαΐου
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	έτ. «Κανάρπι»	72	16290	ἀνεχ. Μουροράν 19 Μαΐου διά Μπουτουάν
ΚΑΠΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Εφιάρινεργ»	60	8497	ἀνεχ. Κέιπ Τάουν 8 'Ιουν. διά Βαρκελώνην
ΚΑΠΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	Παλαιοκρασσίδες	46	4576	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 8 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Σάντα Σεσιλία»	60	8717	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 7 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.)	έτ. «Μαρίνα Σίππηγκι	55	12495	έφθ. Αϊμέροαν 7 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Εύγενεια»	59	8401	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Μαρέρο»	60	8493	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΑΪΚΑΛ	έτ. «Ιντερ. Σ.Π Τρέιντερς»	62	9229	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Σάλιξ»	53	11164	άργει εἰς Βαλτιμόρην 28 Μαΐου δι' Αρούμπα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΠΗΣ	έτ. «Γούϊτι»	44	5184	ἀνεχ. Καλκούταν 7 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δ.)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	9956	ἀνεχ. Νέαν Ορλεάνην 19 'Απρ. διά Τάμπα
ΚΑΡΙΜΠΑΙΑΝ ΚΛΙΟ	έτ. «Λέποσα»	64	3885	ἀνεχ. Χιούστον 12 Μαΐου
ΚΑΡΟΛΟΣ	έτ. «Κάρολος»	54	2336	άργει θεούτα 2 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Ζαδέ»	47	8288	άργει οριάιοι 12 Μαΐου διά Νταβάσιο
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	έτ. «Ακτίς»	68	25084	άργει λομπίτο 2 'Ιουν. διά Λιοσαδώνα
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Συντρέιντερς»	70	10886	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	έτ. «Κρίομαρ»	56	3401	έφθ. Καράτσιοι 2 'Ιουν.
ΚΑΣΣΕΛ	έλληνικά συμφέροντα	51	2959	άργει είς Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Φεβρ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Μαρεμπέρας»	53	5603	άργει είς Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Φεβρ.
ΚΑΣΤΡΑΚΙ	έτ. «Αγιαμόντε»	51	9936	άργει είς Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Φεβρ.
ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ	έτ. «Ιντερ. Γουορλ. Οο.»	71	9870	άργει είς Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Φεβρ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ.	έτ. «Καστρέντζα»	49	2317	άργει είς Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Φεβρ.
ΚΑΤΙΓΚΑΚΙ	έτ. «Αρόζα»	65	18723	άργει καζαμπλάνκα 13 Μαΐου διά Κίναν
ΚΑΤΙΓΚΩ (δ.)	έτ. «Ντελαντέρα»	64	4702	άργει Αμβούργον 2 'Ιουν. δι' Εκουαδόρ
ΚΑΤΙΓΚΩ Χ. (δ.)	έτ. «Φοι Κολοκοτρώνη	50	11136	έφθ. Καράτσιοι 2 'Ιουν.
ΚΕΑ	έτ. «Εναίν»	54	11647	άργει Αρούμπα 1 'Ιουν. διά Πόρτ Χώκομπερ
ΚΕΙΜΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	έτ. «Αφρομάρ»	55	2683	έφθ. Βαλαράιζο 2 'Ιουν.
ΚΕΙΜΠ ΝΕΡΙΤΑ	έτ. «Δαγκοντοράντο»	71	9868	άργει είς Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Φεβρ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Σαρόντσιο»	57	9092	άργει είς Πειραιᾶ 8 'Ιουν. διά Σπάτη
ΚΕΡΚΗΣ	έτ. «Κο - Βεντούρα»	62	10493	προστάρεση 25.03 Ν. - 33.54 Α. 15 Μαΐου
ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Πλόκο»	47	2131	έφθ. Κασσιόγυν 18 Μαΐου
ΚΕΦ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	έτ. «Ζαδέ»	48	4030	έφθ. Καράτσιοι 6 'Ιουν.
ΚΕΧΑΡΙΤΩΜΕΝΗ	έτ. «Μέτα»	54	8904	άργει είς Πειραιᾶ 8 'Ιουν. διά Σικάγο
	έτ. «Ρεντόντο»	62	9951	διπλήθε Παναμά 8 'Ιουν. διά Σικάγο

ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ		Μ. Νομικός	56	8362	εἰς Σύρους ἀπὸ 14 Μαΐου (ἐπισκευαι)
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕ'ΓΤ (δ.)		έτ. «Μακεδόνιαν»	70	103012	ἀνεκ. Εἴλαντ 25 Μαΐου διὰ Κουβάτ
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ		έτ. «Θησεὺς»	57	9153	ἀνεκ. Τείμπλ Μπαιν 6 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ		έτ. «Μίνοαν»	63	15740	ἀνεκ. Ταρτούν 2 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδες
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ		έτ. «Πύλαος»	58	11156	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 31 Μαΐου
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ		έτ. «Πρώτη»	61	16068	ἀνεκ. Κομώ Μπαιν 9 'Ιουν. διὰ Συρίαν
ΚΙΜΩΝ (δ.)		έτ. «Κίνη»	61	25409	ἀνεκ. 'Αρούμπα 3 'Ιουν. δι' 'Αμουσιάν Μπαιν
ΚΙΡΙΝ		έτ. «Καλμάρ»	56	9403	ἀνεκ. Χάργια 'Αίλαντ 21 Μαΐου διὰ Μπατάνγκας
ΚΛΑΥΔΙΑ		έτ. «Κλαυδία»	66	10601	ἀνεκ. Τόκιο 18 'Απρ. δι' Ούμπε
ΚΛΕΑΡΧΟΣ		έτ. «Πειραιάς»	62	1369	ἔφθ. Σάντος 8 'Ιουν.
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ		έτ. «Κεάναδ»	42	2269	ύπο παραλαβήν
ΚΝΩΣΣΟΣ		Κ. Εύθυμηδίδης	49	2146	οιπλής Κωνσταντινούπολιν 24 Μαΐου διὰ Τραπεζούντα
ΚΟΑΝ		έτ. «Νάρες Νεπτούνια»	53	5606	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 17 'Ιαν. 1971
ΚΟΜΕΤ		έτ. «Τζούνο Μ.»	72	9900	ἀνεκ. 'Αρικα 7 'Ιουν. διὰ Βαλπαραϊζό
ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Κοντινένταλ Αρμαν.»	66	78785	ἔφθ. Βανκούμπερ 8 'Ιουν.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ		έτ. «Καλιόρα»	58	10011	ἀνεκ. Γιοκαχάμαν 30 Μαΐου διὰ Μπαχρέϊν
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛΑ		έτ. «Κόκναρ 'Ιντομίταμπλα»	72	38847	ἀνεκ. Λόδς 'Αντζελες 27 Μαΐου διὰ Γιοκαχάμαν
ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Μαρθενούτο»	56	20855	ἔφθ. Μπρέμερχαφεν 6 'Ιουν.
ΚΟΡΑΤΖΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Ναδιγκάτες Γιουνιθ.»	66	44895	ἔφθ. 'Αμπιτζάν 5 'Ιουν.
ΚΟΡΩΙΑΝ		έτ. «Κόρρα»	58	9292	ύπο παραλαβήν
ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ		έτ. «Ναυπηγοναυτική»	51	2491	ἔφθ. Καλκούταν 1 'Ιουν.
ΚΟΡΙΝΘΙΟΚ		έτ. «Πόρτλαντα»	59	10914	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 28 'Απρ. 1971
ΚΟΡΩΝΗ		έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	48	2224	ἔφθ. 'Ηοτ Λόντον 4 'Ιουν.
ΚΟΡΩΝΙΣ		έτ. «Κοντελλέσιον»	46	2361	ἀνεκ. Δάντονια 27 Μαΐου δι' Δύμεα
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)		έτ. «Λούνα III»	64	28349	διπλής Κωνσταντινούπολιν 5 'Ιουν.
ΚΟΥΡΚ Β.		έτ. «Κούρκη»	53	7021	ἔφθ. Γκότεμπουργκ 17 Μαΐου
ΚΡΕΜΟΝ		έτ. «Σάμος»	65	1505	
ΚΡΙΟΣ		έτ. «Ούρανός»	59	16989	
ΚΡΟΝΟΣ		έτ. «Ελ. Σάκοι»	48	8610	
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ		έτ. «Μιραμάρη»	59	9360	
ΚΥΘΗΡΑ		έτ. «Ζαδέν»	52	5153	
ΚΥΝΟΣ		έτ. «Ζαδέν»	46	3648	
ΚΥΜΑ		Ρούσσος & Σιά	38	2838	
ΚΥΠΡΟΣ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3799	
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ		έτ. «Κυρά»	49	2032	
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΗ		έτ. «Άρα»	56	9086	
ΚΥΡΙΑΚΗ		έτ. «Πίλα Σίπηπηκ»	72	30100	
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ		έτ. «Καπεταν Διαμαντῆς»	66	20516	
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ		έτ. «Καρδαμύλιαν»	51	2942	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ		έτ. «Κόρτιαλια»	68	9084	
ΚΩΣ		έτ. «Κριομάρη»	56	3430	
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		Λ. Κ. Μιχαλος	54	8063	
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ		έτ. «Μάρφο»	67	15355	
ΚΩΣΤΑΤΩΡΑ		έτ. «Λεντούμα»	53	5921	
ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Σιτία»	54	4862	
ΚΩΣΤΗΣ ΗΣ ΠΡΩΗΣ		έτ. «Λός Χέρμανος»	56	8474	
ΑΛΕΡΤΗΣ		έτ. «Αιτζιάν»	65	14088	
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ		έτ. «Άστρο Ντυνάμικο»	56	10542	
ΛΑΙΔΗ ΟΥΤΕ		έτ. «Οσεάνικη»	56	8108	
ΛΑΓΓΟΝ οφ ΔΗΛΟΣ		έτ. «Νταριτέναλ»	53	7645	
ΛΑΓΓΟΝ οφ ΜΥΚΟΝΟΣ		έτ. «Κούμπεκαλ»	49	2273	
ΛΑΓΓΟΝ οφ ΧΑΙΡΩΝΙΑ		έτ. «Χριστοκόυμη»	50	2494	
ΛΑΜΠΡΟΣ		έτ. «Κουμπακόυμ»	54	3315	
ΛΑΜΠΡΟΣ Μ. ΦΑΤΣΗΣ		έτ. «Ντυνένος Αρμαντόρα»	57	6132	
ΛΑΡΡΥ Λ.		έτ. «Άλφα»	60	9486	
ΑΛΤΩ		έτ. «Ελφορτούνα»	70	16306	
ΛΕΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Λατώ»	52	4207	
ΛΕΝΑ (δ.)		έτ. «Παρνασός»	62	10514	
ΛΕΝΑ		έτ. «Κύδων»	51	11250	
ΛΕΣΤΕΣ (δ.)		έτ. «Κωνσταντίνη»	54	3895	
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.		έτ. «Εντερόπράτη»	61	22785	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ		έτ. «Ρασπάνελη»	47	2685	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ		'Αχ. Χαλκούσης	72	9630	
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Φαιρόπης»	65	15738	
ΛΙΒΟΡΝΟ		έτ. «Άστρο Μαντάτο»	59	12773	
ΛΙΛΗ Μ.		έτ. «Τρανσόπαιοφικ»	52	4995	
ΛΙΛΙΚΑ		έτ. «Αγία Ντεστίνι»	57	7110	
ΛΙΜΠΑΝΟΝ		Τ. Σ. Τρέιντινη	60	8562	
ΛΙΜΠΕΡΕ' ΙΤΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ		έτ. «Σιμπόλο»	52	4435	
ΛΙΜΠΡΑ		έτ. «Μαρκούνα»	51	6338	
ΛΙΝΓΚΕΣΤΡΟΥΜ		έτ. «Ζετμάρ»	56	10210	
ΛΙΝΔΑΣ		έτ. «Τολέδο»	71	3646	
ΛΙΝΤΑ		έτ. «Τόρρες»	62	10883	
ΛΙΝΤΕΝΕΤΑΙΝ		έτ. «Μαρβίεντο»	60	14302	
ΛΙΡΙΑ (δ.)		έτ. «Νεπτούνια»	54	4785	
ΛΙΣΣΑΒΩΝ		έτ. «Σκορπίδη»	60	28913	
ΛΟΝΔΙΝΟΝ		έτ. «Παγκάκης»	56	4819	
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μικτόν)		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	
ΛΟΥΙΣ'		έτ. «Σκαύποι»	68	39617	
ΛΟΥΛΑ		έτ. «Λούσι»	54	6103	
ΛΟΥΣΥ		έτ. «Βόλος»	58	8546	
ΛΥΔΙΑ		έτ. «Καρρέτο»	57	7478	
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)		έτ. «Λάριμνα»	57	4486	
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ		έτ. «Λυκαβηττός»	52	18306	
Μ. Γ. ΤΕΑΓΚΑΡΗΣ		έτ. «Ροδίνη»	47	8207	
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ		έτ. «Άκτης»	69	25168	
ΜΑΓΙΟΙΣ (δ.)		έτ. «Μάγδα»	70	2867	
ΜΑΪ' ΕΡΑ (δ.)		έτ. «Σολδίλη»	58	18297	
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Εράγκο»	58	21291	
ΜΑΙΡΗ		έτ. «Μαιανδρός»	63	15929	
ΜΑΙΡΗ ΣΥΛΑ		έτ. «Μινιμάρη»	68	22391	
ΜΑΚΑΛΛΑ		έτ. «Εξάπλωσις»	60	12091	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)		έτ. «Εκάλη»	55	1517	
ΜΑΚΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣ		έτ. «Ελλενικ Μπάλκ Τράνσον.»	67	38286	
ΜΑΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ		έτ. «Μάκο Προσπερίτυ»	43	4419	
ΜΑΚΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Μακοροπόρειτου»	40	5250	
ΜΑΚΟ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ		έτ. «Μάκο Τρέιντερ»	47	2271	
ΜΑΝΑ (δ.)		έτ. «Μάκο Φρούτσιουν»	47	2848	
ΜΑΝΕΣ		'Αχ. Χαλκούσης	55	11430	
ΜΑΝΘΟΣ Μ.		έτ. «Μοτορνάθες»	55	8526	
ΜΑΝΗ		έτ. «Σάν Ματέο»	58	1591	
ΜΑΝΟΣ Ι.		έτ. «Ελλενικ Τράνσοπτη»	57	10044	
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)		έτ. «Ιτέα»	40	2208	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ		έτ. «Βαρνίμα»	51	11022	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΙΙ (δ.)		έτ. «Μαργαρίτα»	61	3347	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ		'Ιω. Λάτσης	51	16440	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.)		έτ. «Πιθαγόρας»	66	18231	
ΜΑΡΓΚΕΤΙΝΑ		έτ. «Μαρκορίνητε»	53	11376	
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. «Μαργκετίνα»	49	4311	
ΜΑΡΘΑ (δ.)		έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	66	18569	
ΜΑΡΙ		έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	49	10123	
		έτ. «Μαρι»	58	4219	

ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Πρίαμος»	51	4788	άνεχ. Μυτιλήνην 2 'Ιουν. διά Σμύρνην
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Κωνογιάννης»	30	4184	άνεχ. Ντακάρ 5 'Ιουν. διά Λάγκος
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Νουέρα Σεβίλλα»	64	40098	έφθ. Ράς Τανόύρα 5 'Ιουν.
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Ιωάν. Λάτος»	64	33403	άνεχ. Σιδώνα 5 'Ιουν. διά Μέγαρα
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (δ.)	έτ. «Ελ. Ντοράντο»	55	13095	έφθ. Πειραιάδ 26 Μαΐου
ΠΡΟΕΣΤΟΣ	έτ. «Προεστώς»	59	8401	έφθ. Κόπτα 26 Μαΐου
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Κάνονους»	58	10995	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 28 Νοεμ.
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13606	άνεχ. Χάργκ "Αίλαντ 17 Μαΐου διά Λάντς "Εντ
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	έτ. «Προμηθέους»	68	35491	έφθ. Πέπελ 7 'Ιουν.
ΠΡΟΣΠΛΑΘΕΙΑ	έτ. «Γκιώνα»	70	9868	άνεχ. Ναγκόγια 29 Μαΐου διά Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	έτ. «Ριοπονιούμπλιτι»	50	7464	έφθ. Ρόττερνταν 10 'Ιουν.
ΠΡΟΣΦ	έτ. «Πρόσω»	68	34640	έφθ. Ρόττερνταν 10 'Ιουν.
ΠΡΟΤΕΥΣ 2	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2372	άνεχ. Γάνδην 6 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Μπάλκοπις»	56	9218	άνεχ. Ντακάρ 10 Μαΐου διά Κίναν
ΠΡΩΤΟΝ	Γ. Μανόπουλος	48	6771	άνεχ. Σουραμπάγια 10 Μαΐου διά Εύρωπην
ΠΡΩ (δ.)	Ιωάν. Λάτος	52	10224	διπλή θέση Κων) πολὺν 28 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΠΡΩΚΡΑΟΥΝ	έτ. «Πώλκραουν»	51	6724	άνεχ. Βιλμιγκτών (B.K.) 4 'Ιουν. διά Τάμπα
PANTIAN MENT	έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	έφθ. Αμέρερσον 10 'Ιουν.
ΡΕΑ	έτ. «Κλαουντίτο»	71	9025	άνεχ. Ντακάρ 23 Μαΐου διά 'Αμπιτζάν
ΡΕΓΓΙΝΑ	«Κοοπεράτηκ Εντζινίερος»	54	1203	άνεχ. Καζαμπλάκων 8 'Ιουν. διά Κενίτρα
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Ναθεγκ. Βαλιεντέ»	58	13093	άνεχ. Κίγκστων (Τζαμ.) 7 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΡΕΘΥΜΝΟΝ	έτ. «Κρήτη»	66	1127	άνεχ. Ντάρμπαν 8 'Ιουν. διά Πόρτ 'Ελίζαμπεθ
ΡΕΝΑ	έτ. «Σύσινος»	55	8902	άνεχ. Ανκόνα 29 Μαΐου διά Μπαρέλετα
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Σύρα»	70	9069	άνεχ. Ντάρμπαν 7 'Ιουν. διά Γιαθάτα
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Άνεσοις»	55	7790	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 15 Μαρτ. (ἐπισκευαί)
ΡΟΔΟΝ	έτ. «Μίλανέζα»	55	8828	άνεχ. Μαντιλιότο 7 'Ιουν. διά Φερόνα
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Λονδίνον 3 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΡΟΖΑΡΙΟ	έτ. «Ιντερνάσιοναλ Σίπη»	71	9077	έφθ. Βαλτιμώρην 6 'Ιουν.
ΡΟΖΕΛΕΝ	έτ. «Στάιλτος»	54	2676	εἰς 'Αλεξάνδρειαν ἀπό 21 'Απρ.
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	έτ. «Τρανσπασίφικ»	45	3863	έφθ. Βρέμπν 7 'Ιουν.
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	54	3654	έφθ. Λονδίνον 10 'Ιουν.
Σ. & Κ. ΓΙΟΥΝΤΙΣ	έτ. «Φόληντατον»	56	9206	έφθ. Τσίμπα 1 'Ιουν.
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	έφθ. Μπαχρέιν 7 'Ιουν.
ΣΑΒΙΑΚΟ	έτ. «Σκανδινάβιαν Μπάλτ.»	38	1770	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 25 Φεβρ. 1971
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμιές»	56	21081	άνεχ. Μπαχρέιν 8 'Ιουν. διά Τζεμπέλ Ντανά
ΣΑΓΚΑ	έτ. «Σάγκα»	51	2573	έφθ. Τσανάκαλε 17 Μαΐου
ΣΑΓΚΡΕΣ ΣΤΑΡ	έλληνικα συμφέροντα	53	1048	εἰς Σεβίλην ἀπό 6 'Οκτ. 1970
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Ασούμι»	55	11260	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 17 Μαΐου διά 'Αρούμπα
ΣΑΙΝΤ ΣΟΦΙΑ	Σ. Ροσόλυμος, έτ. «Ειρήνην»	56	1749	έφθ. Φορταλέστα 9 'Ιουν.
ΣΑΙΝΤ ΘΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Σαΐντ Ειρήνη»	60	11117	διπλήθε Παναμᾶ 28 Μαΐου διά Κίναν
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Σάμος»	66	17208	άνεχ. Βανκούμπερ 2 'Ιουν. διά 'Απω 'Ανατολήν
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Μαριανέλλα»	37	2409	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 15 'Ιουν. 1971
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	έτ. «Κατερίνα»	52	1746	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	έτ. «Βαλερόζα»	58	9104	άνεχ. Ντακάρ 20 Μαΐου διά Σαγκάν
ΣΑΝΑΡΠΙΝΑ	έτ. «Άρκα»	71	9084	διπλήθε Παναμᾶ 2 'Ιουν.
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Φάληρον»	53	2873	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 9 'Ιουν. διά Μπαγκόκ
ΣΑΝΤΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Μαρπρέσιο»	62	5218	έφθ. Ισκεντερόν 5 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Σίνη Ντεβελόπμεντ»	57	10376	έφθ. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 26 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΑΝΟΥΣΑ II	έτ. «Σάντα 'Αλισιά»	63	13841	άνεχ. Κέιν Κουδίε 2 'Ιουν. διά Χοσσούμα
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Μαρίνα»	43	3466	άνεχ. Δάντοις 3 'Ιουν. διά 'Αρχάγγελον
ΣΑΝΤΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	έτ. «Σίτη Ντεβελόπμεντ»	58	10397	έφθ. Μπέρια 29 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Λεύεντα»	71	9038	έφθ. Νουμέα 27 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΕΥΔΟΚΙΑ	έτ. «Οσεανικ Σουρένα»	48	5957	εἰς 'Αμβούργον ἀπό 30 'Απρ. 1971 (ἐπισκευαί)
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Ανθούσα»	52	4615	διπλήθε Παναμᾶ 9 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	έτ. «Τρανσαγκέο»	71	9038	άνεχ. Μπέρια 18 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΚΟΝΕΤΑΝΣ	έτ. «Ανθούσα»	54	2952	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 4 Μαρτ. (ἐπισκευαί)
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Σάντα Καικιλία»	60	8772	άνεχ. Μόρεκεντ Σίτυ 7 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	έτ. «Τρίντεν Γκάλαντ»	72	9100	άνεχ. Χιούστον 26 Μαΐου διά 'Απαπα) Λάγκος
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ	A. N. «Θανασιάδάς»	44	2284	άνεχ. Λήθ 1 'Ιουν. διά 'Αστούντ
ΣΑΝΤΑ ΘΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Άλεξμαρ»	54	6571	ύπο παραλοθήν
ΣΑΝΤΡΑ Ν.	έτ. «Σίνη Ντεβελόπμεντ»	58	10391	άνεχ. Καλλάρ 21 Μαΐου διά Παναμᾶ
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΕΣ	έτ. «Κυκλαδική»	72	16000	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 27 Μαΐου
ΣΑΡΜΠΟ	έτ. «Σάρομπο»	57	2396	εἰς Χακοντάτε ύπο συμπλήρωσιν
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Κρήτη»	65	1129	άνεχ. Σαδάννων 16 'Ιουν. διά 'Άλγεριον
ΣΑΣ	'Αφοι Σιγάλα	40	5360	διπλήθε Παναμᾶ 19 Μαΐου
				άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 4 Μαΐου 1971

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΤΖΩΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκερίντο»	56	21185	άνεχ. Τεργέστην 24 Μαΐου δι' 'Αρζέθ
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	έτ. «Ανκλα»	71	20045	άνεχ. Σακάδι 5 'Ιουν. διά Γκλάντοποι
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Ν. Γ. Λιβανός»	70	9074	άνεχ. Λονδίνον 18 Μαΐου δι' 'Αμπού Νταμπί
ΤΖΩΡΤΖ ΠΑΝ	έτ. «Πάνη»	57	1600	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 28 Αὔγ.
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Βλασσόσεαν»	53	12962	έφθ. Χάμπτον ρόδις 9 'Ιουν.
ΤΙΝΑ Δ.	έτ. «Κάδανο»	57	2569	άνεχ. Βρέμην 5 'Ιουν.
ΤΙΝΤΑΧΑΟΛ	έτ. «Θαλής»	43	4314	άνεχ. Κουβάδι 20 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	έτ. «Φρίστον»	71	8976	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 24 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΤΟΛΜΗ	έτ. «Τράνογουορλόντ 'Εντ.»	59	12149	εἰς Πειραιά (ἐπισκευαί)
ΤΟΛΜΗ	έτ. «Τόλμη»	49	6971	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 9 Φεβρ. 1971
ΤΟΛΟΦΩΝ	έτ. «Ερατεινή»	57	7751	έφθ. Κολόμπο 24 Μαΐου
TONY	έτ. «Κασσάνδρα»	55	8562	έφθ. Θεού νίκην 31 Μαΐου
ΤΟΞΟΤΗΣ	έτ. «Πανάμικη»	71	9082	έφθ. Αστόρια 28 Μαΐου
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν)	έτ. «Γουνέτερν Ναθ.»	69	41687	άνεχ. Τζεμπέλ Ντανά 4 'Ιουν. διά Μιζουσίμα
ΤΟΥΑ Ν.	έτ. «Σπέσσιούφη	53	3411	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 19 'Απρ. 1971
ΤΟΥΑ Δ ΣΥΛΑ	έτ. «Ετερνίτα»	56	8297	έφθ. Τοιταγκόγκ 28 Μαΐου
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Ελληνή» Α.Ε.	56	2863	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 8 'Ιουν. διά ΗΠΑ
ΤΡΑΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)	έτ. «Τραμοντάνα»	58	16695	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουν.
ΤΡΕΧΟΝ	έτ. «Ντενέμπη»	59	24369	άνεχ. Αγύρωνταν 4 'Ιουν. διά Ζουετίνα
ΤΡΙΤΩΝ	έτ. «Τρίτων»	72	16606	άνεχ. Αδελαΐδα 2 Μαΐου διά Χίλην
ΤΡΙΤΩΝ	έτ. «Ρέγκουλες»	55	6595	έφθ. Μπάρι 9 'Ιουν.
ΤΣΑΛΑΕΝΤΖΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Νάθες Βαλιέντες»	63	31831	έφθ. Πειραιά 30 Μαΐου
ΤΣΑΜΠΙΟΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Ναδιγκάντες Νάσιον.»	66	44985	άνεχ. Τζεμπέλ Ντανά 16 Μαΐου διά Λάντς 'Εντ
ΤΗΝΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Οξιντένταλ»	64	52868	έφθ. Κέιπ Τάουν 24 Μαΐου
ΤΥΧΗ (δ.)	έτ. «Χείσιν»	54	16210	εἰς Πειραιά ἀπό 27 'Απρ.
ΤΥΧΗ	έτ. «Αστροσίνη»	52	7744	έφθ. Ισκεντερούν 25 Μαΐου
ΤΥΧΟΣ (δ.)	έτ. «Αλφαρντ»	56	20332	έφθ. Νέαν Υόρκην 6 'Ιουν.
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ»	59	23678	άνεχ. Μπάρι 28 Μαΐου διά Μάρσα ἐλ Μπρέγκα
ΦΑΕΩΝ	έτ. «Βοιωτία»	71	11502	διῆλθε Μπρούνομπουτελ 1 'Ιουν. διά Μαϊάμι
ΦΑΙΑΣ	έτ. «Μεσσηνία»	70	11489	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 9 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΦΑΙΔΡΑ	έτ. «Μαρσόσιος»	66	15565	έφθ. Κοράλ 23 Μαΐου
ΦΑΙΗ II	έτ. «Κάλα»	51	2428	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΝΗΣ	έτ. «Σπανός Ναυτίλ.»	45	3549	ύπο παραλαβήν
ΦΑΣΤ ΓΟΥΙΝΤ	Γ. Γιακουμ. - K. Αθανασ.	47	3247	άνεχ. Πειραιά 24 Μαΐου διά Γαλάτοι
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΦΙ	έτ. «Φάστ»	50	3139	διῆλθε Κνην πολιν 5 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Γκόλφος»	44	2742	άνεχ. Ανοντόν 5 'Ιουν.
ΦΑΩΝ	έτ. «Γιουνάτεντ Σίππιγκ»	50	5317	έφθ. Λιοσιάδων 7 'Ιουν.
ΦΕΛΙΣΙΤΥ	έτ. «Πάτρας»	69	12748	άνεχ. Σαίν Τζόν (N.B.) 6 'Ιουν. διά Πόρτ Σουδάν
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙΓΚΣ	έλλην. συμφέροντα	69	12748	έφθ. Αμύρεραν 10 'Ιουν.
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΗ	έτ. «Εστέρελλα»	62	31050	άνεχ. Σίδνευ (Ν.Σ.) 8 'Ιουν. διά Αιμθέρσαν
ΦΗΑΡΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Επτανησιακή»	44	1596	άνεχ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 7 'Ιουν. διά Χάρηκ "Αϊλαντ"
ΦΙΛΙΑ	έλλην. συμφέροντα	62	9668	άνεχ. Λατάκια 4 'Ιουν. διά Τρίπολιν (Λιδάνου)
ΦΙΛΙΠΠΑ	έτ. «Φιλόπτις»	55	7578	άνεχ. Μόντρεαλ 7 'Ιουν. διά Τορόντο
ΦΙΛΟΤΗΣ	έτ. «Αρκαδία»	71	20044	έφθ. Αιμέρεραν 2 'Ιουν.
ΦΙΛΟΣΕΒΟΣ	έτ. «Αρκούριτάραμ»	49	3625	άνεχ. Παραντίν 26 Μαΐου διά Τοίμπα
ΦΙΛΟΡΙΤΑ	έτ. «Αμφίων»	57	9949	άνεχ. Μπαγιόν 5 'Ιουν. διά Λά Παλίς
ΦΙΟΒΟΣ	έτ. «Κατερίνα»	69	11489	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 24 Σεπτ.
ΦΙΟΝΙΣ	έτ. «Φουλμεν»	66	2982	έφθ. Βερακρούζ 7 'Ιουν.
ΦΟΥΛΜΕΝ	έτ. «Νίκιτα»	47	2475	έφθ. Αιμπίτζαν 30 Μαΐου
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Ινδικτά»	70	9865	έφθ. Κνην πολιν 15 Μαΐου
ΦΡΗΝΤΟΝ	έτ. «Αράων»	49	9694	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Μαΐου
ΦΡΙΝΤΑ	έτ. «Νίρα»	47	1391	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 7 'Ιουν. διά Πόρτ Ελίζαμπεθ
ΦΡΙΕΟΣ Α.	έτ. «Άγγελευς»	71	9885	εἰς Πειραιά ἀπό 6 Σεπτ. 1970
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	έτ. «Ολυμπος»	70	18633	άνεχ. Ναγκόνια 4 'Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΦΡΟΣΩ Κ.	έτ. «Σαιντ Ιωάννης»	70	9099	άνεχ. Ναγκόνια 20 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΧΑΓΙΑΝΤΑ	«Κοοπερερίτικ Έντζινιερς»	53	1184	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 9 'Ιουν.
ΧΑΜΕΙΝ (δ.)	έτ. «Χαμοίν»	57	18815	έφθ. Τολέδο 5 'Ιουν.
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	έτ. «Κλειώ»	50	10315	έφθ. Βομβάδην 28 Μαΐου
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Κλει»	60	9319	άνεχ. Μαυρικίον 3 'Ιουν. διά Κόντινεντ
ΧΑΡΙΕΤ (δ.)	έτ. «Ζαννής»	54	21006	άνεχ. φιλαδέλφειαν 28 Μαΐου διά Νέαν Ορλεάνην
ΧΑΡΙΛΙΟΝ	έτ. «Χαρίλιον»	56	6648	εἰς Αιμπίτζαν ἀπό 27 'Οκτ.
ΧΑΡΙΣ II	έτ. «Χάριοελλ»	55	4721	διῆλθε Παναμά 31 Μαΐου διά Πούντα Αρένας
ΧΑΡΟΥΛΑ	έτ. «Κρηγκάλ»	55	1790	διῆλθε Κνην πολιν 30 Μαΐου
XIAN A'ILANT	έτ. «Τράμπι Τάνκερς»	69	10016	ονεχ. Λιθερουριν 7 'Ιουν. διά Χάλιφαξ
XIAN GOUAIHS	έτ. «Φρίντον Τράμπινγκ»	68	10016	άνεχ. Ιμπιγκών 29 Μαΐου διά Ντηπτρόιτ
XIAN ENΤΖΙΝΗΡ	έτ. «Φρίντον Γκλόμπολ»	68	10121	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 9 'Ιουν.
XIAN ΖΕΨΥΡ	έτ. «Φρίντον Τζένεραλ»	69	10016	έφθ. Βομβάδην 28 Μαΐου
XIAN ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Φρίντον Μαριτάμ»	67	10086	άνεχ. Αιμέρεραν 25 Μαΐου διά Σάν Χουάν (P.R.)
XIAN SAN	έτ. «Φρίντον Πασιφίκ»	69	10016	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Ιουν.
XIAN ΣΕ'ΥΛΟΡ	έτ. «Φρίντον Σίππιγκ»	68	10121	άνεχ. Ριο Γκράντες 26 Μαΐου δι' "Αγκρας ντός Ρέις
XIAN ΣΗ	έτ. «Αίλαντέρ»	69	10016	άνεχ. φιλαδέλφειαν 8 'Ιουν. διά Νέαν Ορλεάνην
XIAN ΣΤΑΡ	έτ. «Ασσοιείτεντ Κόντ.»	69	10016	έφθ. Μόρπιλ 6 'Ιουν.
XIAN ΧΙΛΛ	έτ. «Φρίντον Ση Τρανσόν.»	69	10016	άνεχ. Μπαχρέιν 9 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
XΛΟΗ (δ.)	έτ. «Μάγια»	54	16193	έφθ. Τούμπα 8 'Ιουν.
XΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Άμπερος»	50	8632	άνεχ. Λονδίνον 9 'Ιουν. διά Κότκα
XΙΟΥΜΑΝΤΥ	έτ. «Φελίσιτον»	54	7701	άνεχ. Τοίπολιν (Λιδάνου) 8 Μαΐου διά Βεγγάζην
XΟΠ	έτ. «Τίτικα»	49	1681	άνεχ. Μπιλμπάν 6 'Ιουν. διά Φρήτασον
ΧΡΙΣΤΟΣ Σ.	έτ. «Μεντιτεράνεαν»	45	2331	άνεχ. Δουνκέρκην 28 Μαΐου διά Πόρτο Σαλαζάρ
ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ	έτ. «Ντόθεύ»	56	2536	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΑΝΗ	έτ. «Ακακία»	56	8411	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 13 Αὔγ.
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	έτ. «Πλαισιού Κορπ.»	69	28006	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 2 'Ιουν.
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ II	έτ. «Βερονίκος»	51	3856	άνεχ. Σαγκάνην 7 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Κεάναβ»	45	2095	
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Οσεάνικα»	49	7526	
ΟΚΕΑΝΙΣ	έτ. «Ατλαντικα»	71	10024	
ΟΚΕΑΝΙΣ	έτ. «Εθνικός Πλούτος»	70	10006	



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

ΑΛΜΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμα Σ.»	41	9097	έφθ. Γένοβαν 29 Μαΐου
ΑΛΜΠΑΖΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόσφορντ»	55	14121	άνεχ. Βοστώνην 27 Μαΐου δι' Αρούμπα
ΑΛΜΠΑΚΑΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο»	53	12540	έφθ. Χάμιλτον (Οντ.) 8 'Ιουν.
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιτζρόύ»	58	13023	διπλής Παναμά 8 'Ιουν.
ΑΛΜΠΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξέτραμάρ»	54	13145	διπλής Παναμά 28 Μαΐου δι' Ακαπούλκο
ΑΛΜΠΑΡΟΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεπτάντη»	55	12717	άνεχ. Άντεν 24 Μαΐου δι' Αγ. Βικέντιον
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	58	18413	άνεχ. Ντάς Λίλαντ 22 Μαΐου διά Λάντς - Έντ
ΑΛΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ντάρενπορτ»	69	15808	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 26 'Απρ.
ΑΛΝΤΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιλένα»	42	7292	άνεχ. Ρότερνταμ 27 Μαΐου διά Κούθαν
ΑΛΠΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπα»	43	9159	έφθ. Εμδεν 7 'Ιουν.
ΑΛΥΣΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιος Στυλιανός»	46	2904	έφθ. Χάφα 30 Μαΐου
ΑΛΦΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουλέντινη»	41	7388	διπλής Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Χερβούργον
ΑΛΦΑΡΝΤ (κ.)		έλλην. ουμφέροντα	57	3800	άνεχ. Ντρυμπαν 9 'Ιουν. διά Λορέντζο Μάρκες
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμάλθεια»	51	11169	άνεχ. Αθάναν 19 Μαΐου δι' Ιζαμπέλα
ΑΜΑΡΥΔΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άμαρυλις»	56	8959	έφθ. Ρεοιφ 7 'Ιουν.
ΑΜΟΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	61	14073	άνεχ. Ισκεντερούν 5 'Ιουν. δι' Ιτέαν
ΑΝΑΠΕΛΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνικα ουμφέροντα	56	2198	άνεχ. Σαίντ Αννα Μπαιν 6 'Ιουν. διά Πουέρτο Μίραντα
ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	54	11911	άνεχ. Καράτοι 26 Μαΐου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αιλα Χερμόδα»	66	23571	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 17 Μαΐου διά Ρίο Χάινα
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Ελιξ»	57	2238	άνεχ. Σιμίζου 2 'Ιουν. διά Σιγκαπούρνη
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Έντ»	69	15869	άνεχ. Θεούτα 5 'Ιουν. διά Νεάπολιν
ΑΝΔΟΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναυτίλος»	50	1784	έφθ. Γάνδην 7 'Ιουν.
ΑΝΔΡΕΑ (κ.)		έτ. «Πάτως»	64	1199	άνεχ. Αλεξανδρειαν 16 Μαΐου διά Παναμά
ΑΝΔΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αράγια»	53	4314	άνεχ. Αλεξανδρειαν 16 Μαΐου διά Παναμά
ΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίστα»	65	15597	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 'Ιουν. δι' Αγγλιαν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρπασία»	67	3891	έφθ. Βιζυακαπανάμ 6 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	67	21423	άνεχ. Κεκλούκ 4 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	55	19125	άνεχ. Τοιμά 31 Μαΐου διά Περσ. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	68	21426	άνεχ. Ρότερνταμ 7 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	68	21418	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιουν. διά Βραζιλίαν
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	63	33375	διπλής Γιβραλτάρ 3 Μαΐου διά Λόουερ Μπουτσάναν
ΑΝΕΜΩΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνεμωνη»	52	7168	έφθ. Κόμπε 29 Μαΐου
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	εις Αμέρσον από 24 'Απρ.
ΑΝΝΑΝΙΣΙΕΣΙΟΝ ΝΤΑΙΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντεν Στάρ»	46	8047	έργει εἰς Βόλον από 21 Αύγ. 1970
ΑΝΝΙΤΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρίους»	53	2236	άνεχ. Βεγγάζην 17 Μαΐου διά Τρίπολιν (Λιθύης)
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτσα»	65	19758	άνεχ. Θέσσαλα 24 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΝΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έλληνικο ουμφέροντα	49	2149	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΑΝΖΟΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρη Ν. Κ.»	59	20935	άνεχ. Ντρυμπαν 28 Μαΐου διά Περσ. Κόλπον
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτζένιο»	66	15597	έφθ. Μηνώντα 9 'Ιουν.
ΑΝΤΙΓΩΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντιγόνη»	44	3174	έφθ. Μηνώντα 19 Μαΐου
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	63	14048	άνεχ. Τάμπα 26 Μαΐου διά Σάντος
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας Πετρόλεουμ»	57	22130	άνεχ. Ντρυμπαν 8 'Ιουν. διά Περσ. Κόλπον
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης»	48	6259	διπλής Κων 2016 6 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΑΝΤΩΝΥ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνότρο»	57	10888	έφθ. Πόρτ. Ελλιζαμπεθ 8 'Ιουν.
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρενάτε Τράνσοπτρ»	63	9733	άνεχ. Πειραιά 28 Μαΐου διά Ρομάνα
ΑΠΟΛΛΟΔΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πελλίναιον»	72	13120	έφθ. Μανιλαν 18 Μαΐου
ΑΠΟΛΛΩΝ		έτ. «Απόλλων»	68	27989	διπλής Γιβραλτάρ 5 'Ιουν. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΑΠΟΛΛΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αθήναιαν»	72	13120	εφθ. Μανιλαν 18 Μαΐου
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφρός»	58	10369	διπλής Παναμά 1 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπίνα»	63	29141	άνεχ. Σκόλντοκ 22 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	45	2886	άργει εἰς Πειραιά από 1 Μαρτ. 1971
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμαρίνη»	39	3381	άνεχ. Αλεξανδρειαν 31 Μαΐου διά Τρίπολιν (Λιθύης)
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΥΛΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	53	3545	άργει εἰς Πειραιά από 6 Μαρτ. 1971
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΕΤΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	44	2783	έργει εἰς Πειραιά από 14 'Απρ. 1971
ΑΡΑΓΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρταν»	54	3726	έφθ. Ρότερνταμ 10 'Ιουν.
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδησ»	56	10180	έφθ. Βαλεραϊδό 26 Μαΐου
ΑΡΓΚΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τορέμαρ»	41	5215	διπλής Γιβραλτάρ 10 'Ιουν. διά Βάρονταν
ΑΡΓΚΟΓΟΥΑΙΝΒ	(N.A.T.)	έτ. «Αλκώνων»	53	3071	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 7 'Ιουν. διά Μπολμπόνα
ΑΡΓΚΟΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αργοκοσην»	51	2988	άνεχ. Μπέλιζε 6 'Ιουν. διά Νέαν Όρλεάνην
ΑΡΓΚΟΜΑΣΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γζείον»	61	9037	άνεχ. Αστόρια 25 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΓΚΟΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αργκοσην»	50	2973	άνεχ. Πόρτ Φ Σπαίνη 24 Μαΐου διά Μόμπιλ
ΑΡΓΚΟΣΚΑΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπιαν»	51	3065	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουν.
ΑΡΓΚΟΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπιαν»	50	3059	άνεχ. Σαίντ Αννα Μπαιν 8 'Ιουν. διά Μπέλεμ
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιτας»	35	4733	άνεχ. Ντρυμπαν 24 Μαΐου δι' Αγγλιαν
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθέλοζ»	64	28313	άνεχ. Βαλτιμόρην 5 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτονον Μαριτάιμ»	68	24894	άνεχ. Ρότερνταμ 1 Ιουν. διά Ρίθερ Σαίν Ληρενς
ΑΡΕΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρετή»	57	8560	έφθ. Πάρτιαν 9 'Ιουν.
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	45	4578	άνεχ. Μοιτάσα 18 Μαΐου διά Κούθαν
ΑΡΗΣ II (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρία»	54	9561	άνεχ. Ζευμπρούγκε 21 Μαΐου διά Μουσκάτ
ΑΡΗΣΣΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τσούνη»	55	7510	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 25 Μαΐου δι' Αρούμπα
ΑΡΙΕΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκαύμπαρ»	54	13432	άνεχ. Σαιν Κρουά 18 'Απρ. διά Μπόννυν
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Αμαρίλλο»	62	25211	άνεχ. Ράς Τανόύρα 22 Μαΐου
ΑΡΙΕΤΤΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριέττα»	64	31331	άνεχ. Χάρον 6 'Ιουν. διά Βερντόν
ΑΡΙΕΤΤΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νορθάν»	72	125000	έφθ. Αμβούργον 2 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρίας»	63	28029	έφθ. Αμοτέρνταμ 8 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε»	35	992	εις Τοιταγκόγκε από 22 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέξ»	38	10280	εις Ρεοιφ από 24 'Ιουλ. (ἀποθήκη)
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρτικ Γκάζ»	45	4693	

FENTIS SUPPLY CORP.

WHOLESALE SHIPCHANDLERS - BONDED WAREHOUSE - CHL 82

DECK - ENGINE - PROVISIONS - MARINE ELECTRICAL AND MECHANICAL SPARES - PARTS IN STOCK

REPRESENTATIVES FOR

BELDAN PACKING - LAVAN COATING - JOHNS - MANVILLE PACKINGS - HEMPEL'S MARINE PAINTS - CROSBY LAUGHLIN DIVISION - MARITEC CHEMICALS - THERMAL REFRACTORIES - WALL ROPE WORKS - J. H. WILLIAMS Co. - BRIGHT STAR INDUSTRIES - KOPPERS PISTON RINGS - KILGORE PYROTECHNICS - B & L BLOCKS

COMPLETE LINE OF CARGO GEAR W/ ABS - LIFEBOATS AND LIFESAVING EQUIPMENT

CABLE ADDRESS: "STANMAR" SAN PEDRO

503 N. HARKER STREET P.O. BOX 1740

SAN PEDRO, CALIF. 90731

TELEPHONES: AREA CODE 213-833-3555/775-3935

NIGHT TELEPHONES: 831-2871, 831-4476, 596-5100, 378-1818

MIKE FENTIS - GENE KNODEL - JOE AYON - COSMAS FLORATOS

SERVICE AROUND THE CLOCK

ΑΡΙΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριων»	38	5245	άργει εις Πειραιά από 23 'Ιουν. 1971
ΑΡΚΑΔΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πηλαίανς»	58	6380	άνεχ. Πεντακόλα 2 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΑΡΜΑΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμάρ»	54	9559	έφθ. 'Αθάναν 3 'Ιουν.
ΑΡΜΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νταινζ»	53	2526	άνεχ. Ντακάρ 13 Μαΐου διά Πόρτ Σουδάν
ΑΡΜΟΝΙΑ		έτ. «Άρμονια»	52	3714	διπλήθε Παναμά 30 Μαΐου διά Μπουεναβεντούρα
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στηκρεστ»	57	45376	άνεχ. Χαργκ 'Αιλαντ 13 Μαΐου διά Νεάπολιν
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμονικός»	58	7906	άνεχ. Πειραιά 4 'Ιουν. διά Βόλον
ΑΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρο»	56	22670	άνεχ. Σκόλντικ 26 Μαΐου διά Θλώσιγκ
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρουάνα»	54	1960	άνεχ. Τοματάθε 31 Μαΐου διά Σεϋχέλλες
ΑΡΣΕΝΑΛ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρσεναλ»	48	3675	έφθ. 'Οζάκαν 1 'Ιουν.
ΑΡΤΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρτα»	56	1647	άνεχ. Σπαλάτον 23 Μαΐου διά Βρινδήσιον
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Θερόπης Μπάλι Κάρριερς	64	18000	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 4 'Ιουν.
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιλέαψ»	49	5841	άνεχ. 'Αθάναν 23 Μαΐου διά Σαντιάγκο (Κούβα)
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρχιμπολς»	52	8076	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδς 1 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΣΗΜΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σπηγουίντ»	66	35001	άνεχ. Νανάϊο 22 Μαΐου διά Σίδνεϋ
ΑΣΙΑΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ηογουίντ»	71	70482	άνεχ. Ράς Τανούρα 23 Μαΐου διά Σάο Σεμπαστιάδο
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	άνεχ. Τζέντα 9 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρομαρίν»	45	14133	διπλήθε Παναμά 30 Μαΐου διά ΗΠΑ
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	63	33375	άνεχ. Μένα 'Ακραντ 11 Μαΐου διά Λάντις "Εντ
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπέαρ»	58	12623	έφθ. Φιλαδελφειαν 8 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα Τράνοντορ্প»	72	11800	άνεχ. Ντώρμπαν 29 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιβερς»	60	21138	άνεχ. Λας Πάλμας 8 'Ιουν. διά Μπόννυ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ»	63	15977	έφθ. Τοίμπο 2 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίρκ»	57	25172	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 Μαΐου διά 'Αρούμπα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουην»	57	25154	άνεχ. Χώρ όλ. 'Αμαγία 22 Μαΐου διά Μπατάνων
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκες»	68	40962	άνεχ. Χώρ όλ. 'Αμαγία 24 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτοιόνες»	68	40962	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΪΝΤ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μέρμαϊντ»	54	16006	έφθ. Ντώρμπαν 6 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΟΝΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Μόναρκ»	68	48936	άνεχ. Τέιμπλ Μπαιν 21 Μαΐου διά Σαιν Κρουά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρον»	53	12696	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονες»	53	12712	έφθ. Πειραιά 7 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΪΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάϊτ»	56	14839	άνεχ. Μπέρια 8 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Πρίνς»	64	38538	άνεχ. Μίνα άλ. Φαχάλ 31 Μαΐου διά Πόρτλαντ (Με)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Πρινσες»	66	40884	άνεχ. Φύλευ 8 'Ιουν. διά Μπαχρέιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν»	57	10067	άργει εις Πειραιά από 14 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνμπη»	58	10067	άργει εις Πειραιά από 15 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ»	56	10066	έφθ. Ντώρμπαν 6 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. Σσούθ 'Ηστ 'Άτλαντικ	64	15977	άνεχ. Τέιμπλ Μπαιν 21 Μαΐου διά Σαιν Κρουά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Φάλκον»	59	10389	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φιούρυ»	60	10389	έφθ. Πειραιά 7 Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ	(N.A.T.)	έτ. «Φρηντομ Σπιτινγκ»	62	10405	άργει εις Πειραιά από 21 Ιούν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΕΣΜΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Χέλμουστα»	69	16291	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΤΖ	(N.A.T.)	έτ. «Χέριταζ»	69	16291	άνεχ. Βίζαγκαπατάνη 23 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Χρό»	69	16320	άνεχ. Μορμουκάδη 29 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΟΡΑΙΖΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Χέλμουμαν»	69	16291	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 'Ιουν. διά Μόρπιλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χοκ»	72	13100	έφθ. Ντάριθ 6 'Ιουν.
ΑΤΟΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σκάπος»	67	45321	άργει εις Τόκιο ύπό ουμπλήρωσιν
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπατρος»	71	13166	άνεχ. Τενερίφον 17 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΑΤΤΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άττικα»	56	10312	έφθ. Βαλτιμόρην 4 'Ιουν.
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλθέρ»	56	26315	άργει εις Πειραιά από 7 Φεβρ. 1971
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερωκ. π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανία»	56	8136	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουν.
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απόστολος Ανδρέας»	50	5455	έφθ. Ντάρεν 7 Μαΐου
ΑΧΑΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραγκούλια»	68	31093	έφθ. Σέτε 8 'Ιουν.
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Σημγουαιπς»	60	9088	έφθ. Κλήβελαντ 8 'Ιουν.
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χαρμονί»	51	2501	άνεχ. Πενάγη 22 Μαΐου διά 'Οζάκαν
ΒΑΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάρη»	53	18743	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Ιουν. διά Σαιν Κρουά
ΒΑΡΣΤΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάρσταντ»	61	1543	έφθ. Λιγκεκ 1 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπαραν»	55	979	έφθ. Μπριστόλ 6 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Νουέστρο»	55	10464	έφθ. Βρέμην 6 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΜΕΘΕΝΙΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντινάκο»	51	8150	έφθ. 'Απανά Λάγκος 9 'Ιουν.
ΒΕΓΑΣ Ι (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέγκα»	58	20958	άνεχ. Νιγκάτα 24 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΒΕΓΟΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεγόνια»	56	6576	άνεχ. 'Αθάναν 6 Μαΐου διά Σαντιάγκο
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βένους»	53	12897	άνεχ. Γιουροπόρτ 7 'Ιουν. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμάντα»	54	1202	άνεχ. Πειραιά 9 'Ιουν. διά Βρυτών
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανήνορ»	68	9070	άνεχ. Βανκούρερ 29 'Απρ. διά Κίναν
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	60	3068	άνεχ. Ρουέν 3 'Ιουν. διά Κόκο
ΒΕΡΜΟΝΤ I	(N.A.T.)	έτ. «Ρεπονιμπλίκ Μαρίτ.»	55	5913	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ) 2 'Ιουν. διά Βραζιλίαν
ΒΙΚΤΡΙΞ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίντ 'Ηστ»	49	1592	διπλήθε Κων(πολιν) 6 'Ιουν.
ΒΙΚΤΩΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόργουορντ»	59	2280	άνεχ. Ισκεντερούν 3 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΒΙΚΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κονγουάιν»	57	8622	έφθ. Κασιούγκ 20 Μαΐου
ΒΙΚΤΩΡΙΑ I	(N.A.T.)	έτ. «Πράντο»	64	15238	έφθ. Πειραιά 2 'Ιουν.
ΒΙΝΤΣΕΝΤΖΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιετρολέρα»	62	23497	άργει εις Φάλμουθ από 23 Μαρτ.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιγκάδ»	58	11625	έφθ. 'Ηοτκαμ 9 'Ιουν.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πριμούλα»	68	31093	έφθ. Γκλάντοτοουν 4 'Ιουν.
ΒΙΡΓΚΙΝΙΑ M. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιργίνια»	57	11554	άνεχ. Νεάπολιν 23 Μαΐου διά Μπαία
ΒΙΡΓΚΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούτικα»	44	10499	άνεχ. Κριστομπαλ 31 Μαΐου διά 'Αρούμπα
ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάσα»	53	7613	άνεχ. 'Οζάκαν 5 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΒΟΛΕΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Βόλεον»	52	2589	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΒΟΡΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τραμοντάνα»	58	11677	άνεχ. Χιούτον 18 Μαΐου
ΒΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπαλ Ν.»	58	8334	άνεχ. Χάβρον 9 'Ιουν. διά Μπιλμπάν
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μερίνιαν»	56	8615	άνεχ. Ρόττερνταμ 31 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	64	33245	άνεχ. 'Αιλ όφ Γκοράιν 9 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ»	54	8720	άνεχ. Πειραιά 30 Μαΐου διά Πόρτο Τόρες
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέιβιντ»	68	24894	
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οοσεαν Τάνκερς»	58	25988	
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άβριάτικ»	64	32231	
ΓΑΛΛΑΤΕΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	56	9537	
ΓΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα»	55	9415	
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γαρδένια»	57	9723	
ΓΑΡΟΤΟΥΛΑΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντιμιτι»	55	8539	
ΓΕΜΕΛΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βυζαντίνι»	61	9101	
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άβριάτικ»	63	30650	
ΓΕΩΓΡΗΛΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανάντο»	52	7503	
ΓΕΩΓΡΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίμων»	53	7439	
ΓΕΩΓΡΙΟΣ B. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιθα»	49	2755	
ΓΕΩΓΡΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρανκόνια»	66	30647	
ΓΕΩΓΡΙΟΣ Κ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαγονήσι»	58	9483	
ΓΕΩΓΡΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ κ.	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνορ»	68	9071	
ΓΕΩΓΡΙΟΣ Τ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελίζαμπε»	54	9646	
ΓΕΩΓΡΙΟΣ ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	54	7622	
ΓΙΑΝΝΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν Σ.»	53	7685	
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΣΚΑΥ*	(κ.)	έτ. «Δάλβερ»	55	1275	
ΓΚΑΙ' Υ ΛΟΥΣΣΑΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ»	69	27725	
ΓΚΑΙ' Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αμαλιά»	55	5394	
ΓΚΑΛΑΣΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρυδάτικ»	59	2763	
ΓΚΑΛΑΣΥ ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εεντουρόζα»	50	6036	
ΓΚΑΛΑΣΥ ΦΔΙΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λύρα»	57	5083	
ΓΚΑΛΑΣΥ ΚΟΟΥΣΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντοπι»	58	1113	
ΓΚΑΛΑΣΥ ΣΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντοπι»	59	1113	
ΓΚΕΜ (δ.)		έτ. «Μερκούρια»	52	10381	

ΓΚΕΡΝΤΑ ΣΝΕΛΛ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκέρντα Σνέλλ»	56	2635	άνεχ. Δουνκέρκην 3 'Ιουν.
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριάτικ»	63	30650	άνεχ. Ράς Τανούρα 1 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	67	48747	έφθ. Αίλ θρ Γκραΐν 11 'Ιουν.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκουλα Τάνκερφ»	59	23084	άνεχ. Μεροΐνα 7 'Ιουν. διά Σιδώνα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδομικ»	59	15397	έφθ. Κεμπέκ 7 'Ιουν.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΖΑΙΗΣΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελέστιαν»	59	22762	έφθ. Βαλτιμόρην 8 'Ιουν.
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙ'ΓΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σινούγριτου»	49	1395	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙ'Σ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Λάκ»	52	7307	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 3 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΓΚΟΥΝΤ ΔΑΚ (κ.)	(N.A.T.)	έλληναν. ουμφέροντα	56	8687	εις Πουάντ Νούάρ από 26 'Απρ.
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλωνα»	45	3934	έφθ. Δουνκέρκην 4 'Ιουν.
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΗΘ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίλα Νόβα»	57	8644	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 8 'Ιουν. διά Κέρκ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΔΑΣ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολινάρες»	57	9340	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 29 Μαΐου
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Λπτζεντ»	69	22998	άνεχ. Ναγκόγια 5 'Ιουν. διά Κουνσάν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σπίριτ»	70	22992	έφθ. Μπατόν Ρούζ 4 'Ιουν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλετροφάρ»	66	23570	άνεχ. Ήστ Λόντον 7 'Ιουν. διά Ρότερνταμ
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βόξ»	64	15240	άνεχ. Θεούτα 7 'Ιουν. διά Πειραιά
ΓΛΑΥΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γλαύκος»	68	16320	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 8 'Ιουν. διά φιλαδέλφειαν
ΓΛΥΦΑΔΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρτιμπαρ»	55	3006	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 9 'Ιουν.
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Πουεστγου'ντ»	70	11329	άνεχ. Λουάντα 2 'Ιουν.
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΛ (μετ.63)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρμαουντ»	43	14313	έφθ. Φιλαδέλφειαν 3 'Ιουν.
ΓΟΥΓ'ΛΣΑΓ'Ρ ΜΠΟΥΛΕΒΑΡΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σόλαρ»	70	11025	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 27 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α'ΙΝΤΗΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλελεύ»	57	26032	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ δ. (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζέντρου»	55	27278	έφθ. Πειραιάδ 3 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑ ΙΝΤΑΝΣ δ. (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρεσχαμ»	55	27278	έφθ. Πειραιάδ 27 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΡ δ. (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφάζ»	55	25317	έφθ. Πειραιάδ 29 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ δ. (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Φέντρον»	54	27287	άνεχ. Τζεμπέλ Ντανά 26 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΤ'Γ (δ.) (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνις»	54	27277	άργει εις Πειραιάδ από 17 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΑΓ' δ. (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	53	21284	άνεχ. Βιλμπιγκτών (B.K.) 9 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Όμοιλλ»	62	11971	έφθ. Γένοβαν 3 'Ιουν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΕΣΙΟΝ δ. (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνελ»	57	25489	εις Πειραιάδ από 16 'Απρ. (έπισκευα)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.) (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινγκοτ»	57	25490	άνεχ. Λός Αντζελες 24 Μαΐου διά Χάργκ 'Αιλαντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΙΤΖΕΝΣ δ. (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Κέλλο»	57	25357	άνεχ. Χάργκ 'Αιλαντ 25 Μαΐου διά Κασίμα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΝΕΣ δ. (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιμούενης»	57	26032	άργει εις Πειραιάδ από 6 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΠΤΑΝΣ δ. (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζουμπιλή»	58	25222	άνεχ. Σέλλα Χάφεν 4 'Ιουν. διά Νιγηρίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑ'ΙΝΤΝΕΣ δ. (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντράμιουντ»	69	41477	άνεχ. Ράς Τανούρα 11 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.) (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Νότλεϋ»	50	25305	έφθ. Πειραιάδ 12 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.) (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομάρ»	49	25360	άνεχ. Τζιμπούτι 23 'Απρ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΠΑΝΕΡ (δ.) (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Μπάννερ»	58	20546	διπλήθε Βιρβαλτάρ 9 'Ιουν. διά 'Ιμπιγκαμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΤΥ (δ.) (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακρον»	57	20902	διπλήθε Βιρβαλτάρ 18 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.) (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλέζης»	57	20533	άνεχ. Μπέλιγκαμ 6 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΚΕΓ'ΤΟΡ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκάτε»	67	22549	άνεχ. Γκάλογκ 5 'Ιουν. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κοπρικούρ»	67	23064	διπλήθε Παναμάδ 25 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΤΟΡ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζέισπερ»	68	22513	διπλήθε Παναμάδ 2 Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'Ι ΜΠΟΡ ...	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπρα»	68	23064	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουν. διά Παναμά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'Ι ΤΣΑΡ ...	(N.A.T.)	έτ. «Τζενίνι»	67	23064	έφθ. Πειραιάδ 3 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΙΠΑΙΤY ...	(N.A.T.)	έτ. «Τζέντη»	67	22549	άνεχ. Ναγκόγια 11 Μαΐου διά Περού
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΥΑΛΕΤΣ (δ.) (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάγχουμ»	69	41477	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 30 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΤ (μικτ.) (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρθος»	71	51878	άνεχ. Χάργκ 'Αιλαντ 29 Μαΐου διά Κασίμα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ (μ.) (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθιψ»	70	51878	διπλήθε Βιρβαλτάρ 2 'Ιουν. διά Κάρλασμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τιούντορ»	53	12843	έφθ. Λισσαβόνη 5 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτον»	58	11201	άνεχ. Τζεμπέλ Ντανά 25 Μαΐου διά Ριάδρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΣΕΡΙΤΥ (δ.) (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρρο»	55	20165	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 8 'Ιουν. διά 'Αγ. Φραγκιόκον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέγκα Σ.»	58	25888	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 10 'Ιουν. διά Λα Πλάτα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.) (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάνερ Σ.»	54	20846	άνεχ. Σλάγκεν 27 Μαΐου διά 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.) (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλμα»	64	49437	άνεχ. Μένα άλ Φαχάλ 18 Μαΐου διά 'Αγ. Φραγκιόκον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.) (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντίλον»	65	49437	άνεχ. Ράς ές Σιδέρ 5 'Ιουν. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.) (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Είδον Σιπ.»	71	102326	άνεχ. Ση 'Αιλαντ 13 Μαΐου διά Γιουροπόρτ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακουάριους»	70	100175	άνεχ. Χάργκ 'Αιλαντ 20 Μαΐου διά Λάντας - Εντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	71	100175	άνεχ. Φρίπορτ (Μπα.) 28 Μαΐου διά Χάργκ 'Αιλαντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαινμπερ»	72	102300	εις Τοιμά υπό συμπλήρωσιν
ΓΡΑΝΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γρανάδα»	56	10180	έφθ. Αστρίδια 19 Μαΐου διά 'Ιράν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίμους»	50	3364	άνεχ. Χαπαράντα 29 Μαΐου
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Βένκεντορ»	54	11385	άνεχ. Κρίστομπαλ 3 'Ιουν. διά Πούντα Καρντόν
ΔΑΦΝΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Οδερόπις Μίνεραλς»	63	31289	άνεχ. Μίνα άλ Φαχάλ 6 Μαΐου διά Πόρτλαντ (Με)
ΔΕΛΦΙΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μελτέμι»	62	12116	έφθ. Θάντερ Μπαιν 2 'Ιουν.
ΔΕΛΦΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Βάλιαντ»	56	11669	άνεχ. Φρίμαντλ 6 'Ιουν. διά Μπαντάρ Μαχοάρ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Δελφοί»	68	8796	άνεχ. Βομβάνη 31 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΔΗΜΗΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ακαμάρ»	53	5579	εις Πειραιάδ από 25 Μαρτ. (έπισκευα)
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκρέντο»	68	9583	άνεχ. Αστρίδια 19 Μαΐου διά 'Ιράν
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Ναβιγκ.»	53	7829	έφθ. Βενετίαν 5 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Στελλάλ»	55	1863	άνεχ. Μάντοσετερ 7 'Ιουν. διά 'Αμβέρσαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιλα Βεντούρος»	71	38172	άνεχ. Γιουροπόρτ 5 'Ιουν. διά 'Ιντόχο
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίγκιπος»	71	16294	διπλήθε 'Εσκουμίνς 4 'Ιουν.
ΔΙΑΜΑΝΤΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλειάδες»	52	8202	άνεχ. Αμέρεσαν 1 'Ιουν. διά Λός Αντζελες
ΔΙΩΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπύγκαλο»	52	12523	έφθ. Κόπερ 8 'Ιουν.
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβαλόρ»	52	11675	άνεχ. Μπάχια Μπλάνκα 21 Μαΐου διά Λά Πλάτα
ΔΡΟΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	64	17487	έφθ. Γένοβαν 3 'Ιουν.

“SINGAPORE”

‘Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων και τροφίμων των έλληνικών πλοίων

DAWOOD & Co. LTD.

(INCORPORATED IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE-4

PHONES: 95631, 95632, 72277, 72400

NIGHT : 95631, 72277

TELEX NO. RS 21376

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

24 HRS SERVICE

CABLES: «LATHIPHIA» OR «DAWOODCO»

SINGAPORE

ΔΡΟΣΙΑ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	55	2983	άνεχ. Χιούστον 3 'Ιουν. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΔΡΙΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίευς»	58	8431	άνεχ. Ντάρ εξ Σαλαμ 3 'Ιουν.
ΔΡΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελένη»	67	43231	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουν. διά Περαιώκον Κόλπον
ΔΡΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	άνεχ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 31 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΔΤΩΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Βιτάσσα»	68	35191	άνεχ. Γουέτπα 22 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
E. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωρ»	58	9431	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδος 16 Μαΐου δι' Αθάναν
ΕΒΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτον Μαριτάιμ»	57	13637	άνεχ. Ρίο Γκράντε 27 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν
ΕΒΗ Α. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμαλία»	62	5496	έφθ. Ειλάτ 1 'Ιουν.
ΕΒΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελπιμέρο»	67	14800	άνεχ. Κολούμπερ ρίθερ 2 'Ιουν. δι' ανατ. άκτην ΗΠΑ
ΕΒΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εθόρος»	63	15983	έφθ. Γιουρούπορτ 6 'Ιουν.
ΕΕΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντρέικι»	56	10329	άργει εις Πειραιά ἀπό 11 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	64	1199	διπλήθε Μπρουνόμπουτελ 3 'Ιουν. διά Στράλοουντ
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Καρόλιν»	56	10289	έφθ. Καλλάδ 17 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανάτι»	72	113800	άνεχ. Τενερίφην 18 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκριγκάνι»	48	3627	άνεχ. Πασσάγιες 6 'Ιουν. διά Σάν. Εστεμπάν
ΕΚΟΥΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εκουίτυ»	52	15623	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουν.
ΕΑ ΙΝΚΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάρι»	53	2007	άνεχ. Σαβάνναν 7 'Ιουν.
ΕΑΛΑΝΟΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σημάπιντη»	49	6801	άνεχ. Γενόβα 7 'Ιουν. διά Τουλώνα
ΕΑΛΑΝΤΙ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάρκισσος»	50	3647	έφθ. Πειραιά 3 'Ιουν.
ΕΑΛΕΚΤΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελέκτρα»	59	20915	άργει εις Πειραιά ἀπό 18 'Απρ.
ΕΑΛΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αταλαντή»	67	27989	άνεχ. Σάν Νικολας (Περού) 20 'Απρ. διά Κασίμα
ΕΑΛΕΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	52	2673	άνεχ. Σαιν Τζών (N.B.) 31 Μαΐου δι' Αλγερίου
ΕΑΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνσοπορτ»	58	20830	άνεχ. Χάρκοις 'Αιλαντ 4 'Ιουν. δι' Αντεν
ΕΑΛΕΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κυτίον»	39	4909	έφθ. Τουτικορίν 5 'Ιουν.
ΕΑΛΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Χάμιλτον»	70	14766	άνεχ. Μπατόν Ρούζ 22 Μαΐου διά Τέμα
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερώτρια»	56	2709	εις Κολόμπο ἀπό 8 'Ιουν.
ΕΛΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άμπελος»	45	2068	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθανού) 26 Μαΐου διά Λιθύνη
ΕΛΙΚΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρνος»	58	8370	άνεχ. Καράτο 2 'Ιουν. διά Λιθερπουλ
ΕΛΙΣΑΒΕΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακροπόλη»	39	4996	έφθ. Πουαντ Νουάρ 1 Μαΐου
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τζαϊτάντην»	60	10530	άνεχ. Πεναγκ 4 'Ιουν. διά Μη. "Αύρες
ΕΛΑΚΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σποέρδης»	58	8399	άνεχ. Λός Αντζελές 30 Μαΐου διά Κέδρος "Αϊλαντ
ΕΛΑΚΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σερ Τράβελλερς»	57	6309	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδος 27 Μαΐου διά Κίναν
ΕΛΛΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	άργει εις Πειραιά ἀπό 19 Μαρτ. 1971
ΕΛΑΜΕΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	51	4772	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 2 'Ιουν. διά Τανγιόγκ Μανί
ΕΛΑΜΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηρείντερ»	61	10080	άνεχ. Μανάον 12 Μαΐου
ΕΛΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	54	6322	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδος 24 Μαΐου διά Κίναν
ΕΛΑΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σύρουντ»	58	8374	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 8 'Ιουν. διά Κόμπης
ΕΛΑΝΤΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηκάντλερ»	55	6515	άνεχ. Μαυρικίουν 31 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΕΛΑΝΤΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηλόρντη»	59	5515	έφθ. Ντώρμπαν 7 'Ιουν.
ΕΛΑΠΙΔΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίδα»	56	8382	έφθ. Ντάκαρ 7 Μαΐου
ΕΜΜΑ Μ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκόκημπερ»	59	5224	διπλήθε Παναμά 29 Μαΐου διά Πουνταρένας
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράπιη»	60	8539	έφθ. Μη. Αύρες 8 'Ιουν.
ΕΞΕΚΟΥΙΤΙΒ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξεκουίτιβ Βεντσό»	60	10141	άνεχ. Μπέρα 2 'Ιουν.
ΕΞΟΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Νορθγουίντ»	70	70619	άνεχ. Φώλευ 20 Μαΐου διά Περαιώκον Κόλπον
ΕΞΠΡΕΣ Ι (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμάνθα»	57	1367	διπλήθε Κίναν πολιν 28 Μαΐου διά Μπουργκάς
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ (κ')	(N.A.T.)	έτ. «Επιδαύρους»	39	6895	άνεχ. Τζέντα 4 'Ιαν. διά Μπερμπέρα
ΕΠΙΚΙ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλες»	58	30380	έφθ. Τής 4 'Ιουν.
ΕΠΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επικο»	60	12898	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδος 9 'Ιουν. διά Τοίμπα
ΕΡΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέγαρον»	48	26180	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 7 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΕΡΕΣΣΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίλ Τράνσοπορτ»	59	30187	έφθ. Τοίμπα 22 Μαΐου
ΕΡΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πριταλέζ»	48	3497	άνεχ. Καζαπλάνκα 4 'Ιουν. διά Βαρκελώνην
ΕΡΟΪΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ρόκετ»	64	29396	έφθ. Αϊόι 21 Μαΐου (έπισκευα)
ΕΞΠΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αταλαντής»	57	10317	άργει εις Πειραιά ἀπό 5 Μαρτ. 1971
ΕΞΣΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπηφάρεο»	57	4023	άνεχ. Κόπερ 4 'Ιουν. διά Ριγιέκαν
ΕΤΕΟΚΑΛΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ετεοκλῆς»	37	5574	άνεχ. Ρούπην 28 Μαΐου
ΕΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6046	άνεχ. Καζαπλάνκα 4 'Ιουν. διά Βαρκελώνην
ΕΥΑΓΓ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρης Σίππινγκ»	55	2472	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 31 Μαΐου διά Λιθερπουλ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύσαδες»	39	3971	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παισιφίκ Οίλλ»	66	38339	έφθ. Όδες 13 Μαΐου
ΕΥΕΤΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορφεύς»	64	34827	άνεχ. Ράς Τανούρα 10 Μαΐου διά Θιλαδέλφειαν
ΕΥΕΤΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθέυς»	54	11208	έφθ. Σάιν Αννά Μπάιν 14 Μαΐου (έπισκευα)
ΕΥΕΤΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καλόδας»	56	10053	άνεχ. Αλεξανδρειαν 30 Μαΐου
ΕΥΕΤΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθούπη»	72	129260	άνεχ. Οντένες 8 'Ιουν. (δοκιμα)
ΕΥΕΤΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόμπουργκ»	56	30158	άνεχ. Πούτνα Καρυτόν 6 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΕΥΕΤΝΙΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέθελ»	70	96775	άνεχ. Τείμπλ Μπάιν 30 Μαΐου διά Χάβρην
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκνα»	64	35410	άνεχ. Σέλλ Χάφεν 5 'Ιουν. διά Φορκάντος
ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ»	71	4412	διπλήθε Γιεράλταρ 9 'Ιουν. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΕΥΠΛΟΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύπλοια»	55	19959	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 3 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύρκισια»	59	9003	άνεχ. Καράτο 8 'Ιουν. διά Λιθερπουλ
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλκ Σῆ»	64	9727	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 2 'Ιουν.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλκ Σῆ»	65	10290	άνεχ. Μάουν Μαουγκανού 3 'Ιουν.
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναΐάς»	43	2896	άργει εις Πειραιά ἀπό 25 Φεβρ. 1971
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύσταθιος»	55	12497	έφθ. Τεργέστην 18 'Απρ.
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φελισίτου»	65	10347	έφθ. Σιδηνεύ 7 'Ιουν.
ΕΦΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ»	65	35406	άνεχ. Γκότεμπουργκ 4 'Ιουν.
ZΑΙΠΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρεν»	51	8032	άνεχ. Πόρτ όφ Σπαίν 2 'Ιουν. διά Βραζιλίαν
ZAN ZAN (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίκιντ Ναϊνγκ»	51	11373	άνεχ. Αλεξανδρειαν 25 Μαΐου διά Σύρον
ZΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαχόρς»	49	2806	άνεχ. Λομπίτο 30 Μαΐου
ZΗΝΗΟ	(N.A.T.)	έτ. «Μαλάγια»	68	9583	έφθ. Βρινδήσιον 31 Μαΐου
ZΗΝΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ»	68	10775	άνεχ. Πόρτ όφ Σπαίν 29 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ZΙΝΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζίννια»	52	7114	διπλήθε Μπρουνόμπουτελ 6 'Ιουν. δι' Αννάμπα
ZΙΝΝΙΟΝΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονορτένον»	59	4226	άνεχ. Βακαρίανα 22 Μαΐου διά Κεελάγκ
ZΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παρθενών»	70	15665	άνεχ. Κασίμια 22 Μαΐου διά Ντουμάι
ZΩΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάθριν»	67	43231	άνεχ. Καλλάδ 8 'Ιουν.
ZΩΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβίδιρ»	57	3829	άργει εις Πειραιά ἀπό 27 'Απρ.
ZΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροάμ»	58	19417	έφθ. Άμβούργον 6 'Ιουν.
ΖΒΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Φράύτερς»	68	28774	έφθ. Βάρνερμπουντε ύπο συμπλήρωσιν
ΗΡΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλιμπάκορε»	72	9000	άνεχ. Μερούιν 15 Μαΐου διά Πειραιά
ΗΛΙΑΣ Λ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλντέλιον»	50	3343	έφθ. Ραγκούν 3 'Ιουν. διά Κακινάντα
ΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Δάρδανος»	48	4574	άργει εις Πειραιά ἀπό 5 'Ιαν. 1971
ΗΡΟΔΗΜΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελεάν»	47	7356	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν.
ΗΡΩ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Θραγκάντοια»	65	23535	άργει εις Χαλκίδα ἀπό 26 'Οκτ.
ΗΣΤΕΡΝΗ ΗΓΚΛ (π. μετ. 63)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντεθότο»	44	14540	άνεχ. Γιουρούπορτ 10 'Ιουν. διά Βρέμην
ΗΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ητον»	53	13224	έφθ. Οστανδόν 3 'Ιουν.
ΘΑΛΕΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίν»	57	2349	έφθ. Λύμπεκ 2 'Ιουν.
ΘΑΛΕΙΑ (η.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	1662	έφθ. Λύμπεκ 2 'Ιουν.
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενμάρ»	57	4904	έφθ. Αγκόνες 1 'Ιουν.
ΘΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οράΐζονς»	57	10316	έφθ. Εκοφίσκ 4 'Ιουν.
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	57	20414	άνεχ. Βενετίαν 8 'Ιουν. διά Λά Σκίρρα
ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκουίστα θεσάν»	63	31581	άνεχ. Εμδεν 4 'Ιουν. διά Πόρτο Σαλαζάρ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνιά»	65	27960	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουν. διά Βίγκο
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α.Σ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιμάρ»	58	13834	άνεχ. Βομβάνη 19 Μαΐου
ΘΕΟΚΛΗΤΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκράκιτον»	56	3649	έφθ. Βομβάνη 6 'Ιουν.
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν»	56	3799	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδος 10 'Ιουν. διά Σηρροπορ
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λεύκα»	61	10744	έφθ. Γάνδην 6 'Ιουν.
ΘΕΟΜΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	65	16901	άνεχ. Ελ Παλίτα 12 Μαΐου διά Βαλτιμέρου
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράθερς»	54	10916	έφθ. Αύγουστον 27 Μαΐου διά Βαλτιμέρου
ΘΕΟΜΗΤΩΡ III	(N.A.T.)	έτ. «Μοντεζούμα»	59	15314	άνεχ. Αύγου

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	59	29141	άνεχ. Φρήτασουν 1 'Ιουν. διά Ζεεμπρούγκε
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέγκα»	51	6618	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	58	26650	έφθ. Μηρούνωμπούτελ 6 'Ιουν.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λιεύκα»	62	22340	έφθ. Παλέρμο 5 'Ιουν.
ΘΕΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Μαριτάιμ»	60	8461	άνεχ. Ντώρμπαν 25 Μαΐου δι' 'Ειβονιμασουθ
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	55	2740	άνεχ. Παρανάγκουν 28 Μαΐου διά Κορούνα
ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Θηρεσία»	59	21323	άνεχ. Πιούμπινο 6 'Ιουν. διά Παλέρμο
ΘΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιροπίζη»	66	40933	άνεχ. Χάδρην 8 'Ιουν.
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Τράνσορπτ»	61	14032	άνεχ. Χέργκι 28 Μαΐου διά Σάν Βισέντε
ΘΥΜΑΣ Κ.	(N.A.T.)				διηλθε Παναμά 13 Μαΐου διά Χιλήν
ΙΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	άργει εις Χαλκίδα ἀπὸ 9 Φεβρ.
ΙΑΚΑΚΑ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάναντα»	53	12504	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 'Ιουν.
ΙΛΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	37	5925	άνεχ. 'Αδάναν 31 Μαΐου διά Λάς Πάλμας
ΙΛΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Τρανό»	59	13223	έφθ. 'Αμδέρσαν 10 'Ιουν.
ΙΛΚΟΝ ΝΙΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάμινος»	59	4381	έφθ. Πειραιάδ 2 Μαΐου
ΙΛΚΟΝ ΤΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλινέας 'Οσεάνικ»	59	4378	άνεχ. Νόρκοπικ 17 Μαΐου διά Τρίπολιν
ΙΜΑ		έτ. «Αλκυονία»	68	27989	άνεχ. Πόρτ Χέντλαντ 6 'Ιουν. διά Κόμπε
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	12646	όργει εις Πειραιά ἀπὸ 29 'Ιουν.
ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιοκάστη»	38	5496	έφθ. Αύγυστον 25 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περιοδικό»	65	30516	άνεχ. Τζεμπέλ Ντανδ 9 Μαΐου διά Τεργέστην
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκάνια»	67	20959	έφθ. Μπατάν Ρούζ 4 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλεϋ»	64	13516	άνεχ. Θρή ρίθερς 2 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΤΙΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνια»	66	20959	άνεχ. Θέουτα 22 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέντφορντ»	63	13517	άνεχ. Κεμπέ 2 'Ιουν. δι' 'Ολλανδίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Πλανεανίκη»	53	22531	εις Πειραιά ἀπὸ 29 'Απρ.
ΙΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρκλούτσερ»	66	45280	άνεχ. Ράς Τανύρα 4 Μαΐου διά Μπατάν
ΙΟΥΝΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιούνιος»	53	9357	άνεχ. Βαλπαραϊό 1 'Ιουν. διά Λίρκεν
ΙΡΕΝΕ I. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρανέας»	56	1820	έφθ. Βενετίαν 2 'Ιουν.
ΙΡΕΝΕ ΧΟΟΥΠ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροδόσιο»	52	6196	έφθ. Φιλαδέλφειαν 8 'Ιουν.
ΙΡΕΝΕ ΦΑΙΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	58	4999	άνεχ. Νηπτρότι 6 'Ιουν.
ΙΡΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρίς»	59	8479	έφθ. Στεττίνον 27 Μαΐου
ΙΣΜΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιομπνη»	44	7141	άνεχ. Γιουροπόρτ 7 'Ιουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΙΩΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεγγίνη»	69	15869	έφθ. Καλλάδ 2 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ευρό Σίππηγκ»	58	10057	άργει εις Πειραιά ἀπὸ 18 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Μεντιτερράν»	68	16323	άνεχ. Μαντράς 27 Μαΐου διά Τομπάτα
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	άνεχ. Γένοβαν 18 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σφαίρικα»	57	12614	άνεχ. Πόρτ Χώκμαπερ 8 'Ιουν. διά Νιού Χάφεν
ΚΑΒΑΛΑ		έτ. «Σέλο Ανλόσαντερς»	56	16015	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Ιουν.
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καβαλάρης»	48	4804	έφθ. Μπιλμπάο 7 'Ιουν.
ΚΑΒΟ ΑΕΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέρο»	55	12151	άνεχ. Κόνακρι 7 'Ιουν. διά Τέμα
ΚΑΘΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Μαριτάιμ»	64	10864	διηλθε Μπρουνόμπούτελ 10 Μαΐου διά Μπαγκόκ
ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άιλα Πέντρεγκαλ»	65	23524	άνεχ. Μίζουσιμα 15 Μαΐου διά Γκλάντοουν
ΚΑΛΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζούσι»	51	1923	διηλθε Παναμά 6 'Ιουν.
ΚΑΛΗΝΟΝΙΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Βαλένθια»	67	34498	άνεχ. Χάργκι Αίλαντ 16 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΚΑΛΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ρόμπερτσορπτ»	57	8774	άνεχ. Χάρδην 18 Μαΐου διά Μομπάσα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάνα»	54	8532	έφθ. Μορμουνκάο 7 'Ιουν.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 13 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΚΑΜΕΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελαφίνα»	52	8111	άνεχ. Πόρτ Κλάνγκ 30 'Απρ. διά Μαυοίκιον
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	52	8197	ύπο παραλαβήν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αντιροντάκ»	64	14493	έφθ. Λά Γκουλεν 28 Μαΐου
ΚΑΝΤΜΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάντηλας»	48	4949	έφθ. Καράται 23 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εζκος»	50	3913	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίρυκο»	63	16984	άργει εις Πειραιά ἀπὸ 5 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Π.»	57	24854	άνεχ. Παλέρμο 6 'Ιουν. δι' Αύγυστον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	55	15683	άνεχ. Μουρούρην 5 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τεραμάρ»	50	6841	εις Ρόττερνταμ ἀπὸ 6 Φεβρ. 1971
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άιλα Βολκάνικα»	68	23666	έφθ. Γάνδην 8 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλίστο»	50	3910	έφθ. Πειραιά 4 Μαΐου
ΚΑΠΡΙΚΟΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλμαρ»	59	29626	άνεχ. Κεμπέκ 5 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίριους»	51	15784	έφθ. Σάρος 4 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτράφτι»	56	20899	έφθ. Νέαν 'Υρκην 9 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	65	18995	άνεχ. Βακαγίαμα 21 Μαΐου διά Κεελάγκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΑΥΛΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρεντλι Πείλ»	47	3340	έφθ. Πειραιά 25 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άσοχα»	40	3500	έφθ. Αμπιτζάν 26 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελειφάρερς»	61	13437	έφθ. Ματαράνι 28 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑΒΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλιάνζα»	52	7597	διηλθε Παναμά 17 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	66	19827	άνεχ. Λός Άντζελες 6 'Ιουν. δι' 'Ακίτα
ΚΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φερεσίλ Κάρριερ»	69	9072	άνεχ. Ντάρμπαν 22 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΡΝΤΙΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρντιφ»	55	21075	άνεχ. Κόπιε 28 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΚΑΡΟΛΙΝΑ (κ.)		έτ. «Φός»	54	2716	εις Λισσαβώνα ἀπὸ 27 Αύγ.
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αφροδίρα»	55	5879	άνεχ. Τενερίφων 7 'Ιουν. διά Μπ. "Αύρες
ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.)		έτ. «Πανφάμ Ναθιγκέσιον»	57	2467	άνεχ. Αμέρισην 9 'Ιουν. διά Λά Παλίς
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρδάλι»	58	14606	άργει εις ρίθερ Μηλάκυωντερ ἀπὸ 17 Μαΐου
ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιαννίκος»	53	7641	έφθ. Ρίο Γκράντε 28 Μαΐου
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Σαλαβάδρη 1 'Ιουν. διά Φορτολέτσα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Λίνκ. Λάινς»	47	7011	εις Πειραιά ἀπὸ 24 'Ιαν. (έπισκευα)
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοσαλία»	56	15802	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 9 'Ιουν. διά Σαίν Κρούα
ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρόζα»	53	10339	άνεχ. Μένα Αμπντούλα 25 'Απρ. διά Βενετίαν
ΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεοίλιο»	58	13996	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουν. διά Κόλπον ΗΠΑ

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

“MEDOV”

SHIP MANAGERS AND OPERATORS, LINER AND GENERAL SHIPPING AGENTS

CHARTERING, SALE & PURCHASE AND INSURANCE BROKERS,

Telex: 27046 (MEDOV)

Telephone: GENOA 54.13.61 (Five Lines) Cables MEDOV GENOA



Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping

ΜΑΡΓΚΩ	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναδέρο»	62	8951	έφθ. Φουσικί 31 Μαΐου
ΜΑΡΕΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρεαν»	62	12057	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν.
ΜΑΡΘΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαϊόλετ»	52	2240	έφθ. Ντακάρ 6 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρροι»	60	25190	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 23 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιούμενια»	56	12231	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 28 Μαΐου δι' Αρούμπα
ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεγγίνα»	71	16313	έφθ. Σάν 'Αντόνιο 9 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεαντέρ»	64	34827	έφθ. Λα Σκίρρα 30 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερόσεαν Κάρριερς»	70	51602	άνεχ. Τέιμπλ Μπαιν 2 'Ιουν. διά Τραμαντάι
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΥΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρταρ»	59	28693	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδα 24 Μαΐου διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΑΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρούσουπριαν»	54	7933	άνεχ. Άμπιτζαν 22 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Βεντουρόδο»	58	9299	άνεχ. Ντουμάι 10 'Ιουν. διά Μπαχρέιν
ΜΑΡΙΓΩ Τ. (κ.)		έτ. «Μεριντιαν»	51	2354	έφθ. Γιβραλτάρ 10 'Ιουν.
ΜΑΡΙΕΛΛΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάριελλι»	53	11616	άνεχ. Σουέζ 5 Μαΐου
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Γένοβαν 6 'Ιουν. διά Σκίκντα
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	άνεχ. Μπ. 'Αύρες 12 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ντελαντέρα»	63	9190	άνεχ. Ντώρμπαν 28 Μαΐου διά Καράτσι
ΜΑΡΙΑΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελβαπόρες»	68	14800	διπλήθε Παναμά 13 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπέλλα»	55	12597	έφθ. Πειραιά 9 'Ιουν.
ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτι»	66	19411	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	65	19805	άνεχ. Νιούκαστλ (Άυστρ.) 7 'Ιουν. διά Περού
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Νικολας»	55	7916	έφθ. Ρεσιό 6 'Ιουν.
ΜΑΡΙΝΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιθαδεία»	56	1965	άνεχ. Καζαμπλάνκα 1 'Ιουν. διά Πειραιά
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς»	48	2735	άργει εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 24 Δεκ.
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριφίλιοι»	58	12443	έφθ. Πειραιά 14 Μαΐου
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπέρλα»	50	15747	έφθ. Τάραντα 3 'Ιουν.
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπρίμα»	51	10216	άνεχ. Πάλεμπαγκ 15 Μαΐου διά Πούλο Σαμπού
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριρόζα»	53	12991	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 15 'Απρ.
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλλαντί Ινταστρις»	51	7977	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14 Αύγ.
ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	20729	εἰς Πειραιά 2 'Ιουν.
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολικος 'Αστήρ»	53	11310	άνεχ. Κάντλα 7 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουρίον»	37	5272	διπλήθε Κων 20 Μαΐου πολὺ 27 Μαΐου
ΜΑΡΙΩ	(N.A.T.)	έτ. «Παραμάσοντ»	65	17238	έφθ. Γκέλα 25 Μαΐου
ΜΑΡΚΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλεκοντόρε»	68	36365	άνεχ. Νταμπιέρ 21 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλανία»	61	12011	έφθ. Μανιλάν 14 Μαΐου
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρος»	54	16573	άνεχ. Αίλ οφ Γκραίν 10 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΡΥΤΟΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	61	7657	άνεχ. Δουνούκρην 1 'Ιουν. δι' Αντίλες
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σίών»	64	9390	άνεχ. Σάντος 8 'Ιουν. διά Μπ. 'Αύρες
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλασπορο»	46	7334	εἰς Μαριέλ ἀπό 24 'Ιουλ. 1970
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γαλαξίας»	65	34185	έφθ. Τήν 9 'Ιουν.
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άιρβιλλ Μότοροιπ»	57	8855	εἰς Αμστερνταμ ἀπό 27 'Απρ. (έπισκευαι)
ΜΕΓΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέσον»	67	43231	άνεχ. Σαθόνα 3 'Ιουν. διά Μάρσα έλ Μπρέγκα
ΜΕΘΩΝΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	58	29139	άνεχ. Γιοκοχάμαν 27 Μαΐου διά Πούλο Σαμπού
ΜΕΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Υπανπαντή	59	3372	έφθ. Μπέλευ 25 Μαΐου
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11652	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 29 'Απρ.
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιναλ»	66	39617	διπλήθε Ντακάρ 6 Μαΐου διά Μπαχρέιν
ΜΕΛΙΤΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανφέλιρ»	71	113780	άνεχ. Ράς Τανούρα 2 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΕΛΤΕΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμπι»	56	7986	διπλήθε Εσκουμίν 5 'Ιουν. διά Βαρκελώνην
ΜΕΝΤΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσιπόλη»	56	10360	έφθ. Βαλτιμόρην 24 Μαΐου
ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΕΑΝ ΚΛΙΦ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	4258	έφθ. Ρουέν 4 'Ιουν.
ΜΕΡΟΠΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπέσεος»	50	3139	άνεχ. Κασιούνγκ 2 Μαΐου δι' Ινδονησίαν
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεριάθ»	43	8284	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεσσάλα»	47	2740	έφθ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 3 'Ιουν.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρετούσα»	48	1420	άνεχ. Νεάπολιν 5 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΔΡΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουιλα Γκαλάντε»	65	50798	άνεχ. Ράς Τανούρα 14 Μαΐου
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνεπτούνο»	58	25275	άνεχ. Λός 'Αντζελες 29 Μαΐου διά Παγκαλάν Σουσού
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	61	31387	άνεχ. Τσιμπο 31 Μαΐου διά Ρουμόι
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα Μπορεάλις»	52	7731	άνεχ. Πειραιά 1 'Ιουν. διά Σύρου
ΜΗΤΕΡΑ ΖΑΦΕΙΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κασιόπειαν»	51	8032	άνεχ. Μογκαντίσιο 25 Μαΐου διά Μπερμπέρα
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπλαχνέρ»	59	5224	έφθ. Άμπιτζαν 1 'Ιουν.
ΜΙΜΗ ΜΕΘΕΝΙΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	56	5485	άνεχ. Λίθερπουλ 27 Μαΐου διά Χιούστον
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγνωρο»	68	9069	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδα 24 Μαΐου διά Γουαμπόα
ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιμόζα»	56	8782	άνεχ. Πειραιά 23 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλαι»	56	21090	άνεχ. Μπαχρέιν 7 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλαμίς»	39	3486	άνεχ. Ασόντον 21 Μαΐου διά Τεργέστην
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λαϊντυ»	69	1572	έφθ. Τσάλνα 9 Μαΐου
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λαϊν»	70	1582	άνεχ. Σιγκαπούρων 20 Μαρτ. διά Τοιταγκόκ
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάιτ»	70	1582	έφθ. Τοιταγκόκ 7 Μαΐου
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάκ»	69	1560	άνεχ. Τακόμα 30 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάνς»	69	1572	άνεχ. Ντώρμπαν 13 Μαΐου διά Τοιταγκόκ
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάρκ»	69	1582	έφθ. Τσάλνα 24 Μαΐου
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λείν»	70	1582	εἰς Τοιταγκόκ ρόδα 4 Μαΐου
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λείσ»	69	1572	έφθ. Ντώρμπαν 12 Μαΐου
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λιφτ»	70	1582	άνεχ. Θεόντα 12 Μαΐου διά Τοιταγκόκ
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λόρντ»	69	1565	άνεχ. Χονολουλού 7 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	48	8388	έφθ. Άλεξανδρειαν 1 'Ιουν.
ΜΙΝΟΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Ναβ.»	53	1980	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΟΑΝ ΜΠΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μίνωαν»	57	8181	άνεχ. Φορταλέσα 1 'Ιουν. διά Σαλβαδόρ
ΜΙΝΟΑΝ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μουμτάζ»	54	1565	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 24 Μαΐου διά Γκιζόν
ΜΙΝΟΑΝ ΤΣΗΘ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	57	11743	εἰς Στοκχόλμην ἀπό 22 'Απρ. (έπισκευαι)
ΜΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμάρ»	56	8590	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 31 Μαΐου διά Σιμότοσου
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιρέιν»	57	6205	διπλήθε Ντόβερ 4 'Ιουν. διά Σαβάνναν
ΜΙΡΦΑΚ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	61	22566	άνεχ. Φαλκονάρα 29 Μαΐου διά Τρίπολιν (Λιθάνου)
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μισμάρ»	66	22421	άνεχ. Ντώρμπαν 6 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτώρ»	69	9241	άνεχ. Φαλκονάρα 29 Μαΐου διά Κάρλοσαν
ΜΙΣΤΡΑΛ Ι	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράλ»	49	1683	εἰς Κολόμπο ἀπό 16 'Απρ.
ΜΙΧΑΗΛ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανσύρα»	60	12779	έφθ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουν.

ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΑΠΟ ΤΟ 1932

ΤΛΑΣ Α.Ε.
 ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ 12 (ΖΕΑ) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ • ΤΗΛ. 476.435 • 476 628 • TELEX 212465-ΑΤΜΑ-GR.

ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροβίγκια»	59	26737	άνεχ. Τακόμα 7 'Ιουν. δι' Ακαπούλκο άνεχ. Τάμης 22 Μαΐου διά Σαιν Λουί (Ρόν.)
ΜΙΧΑΗΛ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Πειραιώπι»	62	2574	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 3 'Ιουν. διά Σέλλ Χάφεν άνεχ. Κομώ Μπαιν 31 Μαΐου δι' Αρούμπα
ΜΙΧΑΗΛΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρούιντο»	65	28313	άργει εις Πειραιά ἀπό 15 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπις»	58	22129	άνεχ. Κομώ Μπαιν 31 Μαΐου δι' Αρούμπα
ΜΙΧΡΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	53	11289	άργει εις Πειραιά ἀπό 15 'Ιουλ.
MONTANA	(N.A.T.)	έτ. «Φός»	54	2807	εἰς Βρινθόδιους ἀπό 27 'Απρ.
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμαζών»	57	7655	άνεχ. Πόρτ Κλάνγκ 18 Μαΐου διά Σαιν Λουί (Ρόν.)
ΜΠΑΖΙΑ III	(N.A.T.)	έτ. «Ιεβάντε»	51	3386	άνεχ. Αμέρεραν 7 'Ιουν. διά Μπράκε διπλήθε Παναμά 21 Μαΐου διά Τσίμπα
ΜΠΑΡΑΚΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέρο - Γκουάκα»	67	18459	διπλήθε Παναμά 26 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΜΠΕΛΛ ΚΡΟΥΣΕΙΝΤΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ 'Οσεαν»	55	9242	άνεχ. Θεύτα 4 'Ιουν. διά Κατάνια διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Μαΐου διά Τρίπολιν
ΜΠΕΛΛΟΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιεντάρα»	56	1333	άνεχ. Τής 8 'Ιουν. δι' ΗΠΑ
ΜΠΕΡΤΗ ΜΑΪΚΕΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρταν»	52	4303	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σμάστερ»	65	4636	άνεχ. Οπάραλον 19 Μαΐου διά Παλέρμο έφθ. Μάλταν 23 Μαΐου (έπιοκευα)
ΜΠΛΟΥ ΣΗ (κ.)		έτ. «Μπίθερ»	57	20464	έφθ. Μάλταν 23 Μαΐου (έπιοκευα) ήπο παραλαβὴν
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ' (κ.)		έλλην. συμφέροντα	61	1946	ήπο παραλαβὴν
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΝ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	61	1946	ήπο παραλαβὴν
ΜΠΛΟΝΑΜΑΡΙΑ (κυπρ.)		έλλην. συμφέροντα	56	1454	ήπο παραλαβὴν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπερος»	58	988	άνεχ. Αμέρεραν 19 Μαΐου διά Παγκαλάν Σουσοῦ έφθ. Μάλταν 23 Μαΐου (έπιοκευα)
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιος»	59	22844	έφθ. Θεού νίκην 27 Μαΐου
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανάκραντος»	48	2086	
ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γοργόνα»	53	21577	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 3 'Ιουν. διά Πόρτλαντ (Με) άνεχ. Γάνδην 13 Μαΐου διά Κάνακρυ
ΜΠΡΙΓΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κλορίνα»	51	2633	έφθ. Παπένυμουρη 29 Μαΐου
ΜΠΡΙΣΕ II (κ.)		έτ. «Γιασούιν»	57	999	έφθ. Αμεταρταν 23 Μαΐου
ΜΥΘΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μπορέας»	67	39617	άνεχ. Χιμέζι 1 'Ιουν. διά Ντουμάϊ
ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	62	28395	άνεχ. Λάς 'Αντζελες 8 Μαΐου διά Παγκαλάν Σουσοῦ άνεχ. Φρίμαντλ 10 Μαΐου διά Γενόβαν
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυούτρας»	57	25267	
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	64	17487	
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	67	11025	άνεχ. Λίβερπουλ 3 'Ιουν. διά Χιούστον
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	έφθ. Πειραιά 31 Μαΐου
NATA (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάντη»	59	23785	έφθ. Αμεταρταν 23 Μαΐου
NAYARINO	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	άνεχ. Μομάσα 3 'Ιουν. διά Γένοβαν εἰς Σιγκαπούρην ἀπό 2 Νοεμ.
ΝΑΥΤΑΜΟΝΤΙΑΛ I (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουλγάνατ»	52	20887	άνεχ. Ρόττερνταν 9 Μαΐου διά Κίναν
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέα 'Ελλάς»	69	9241	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 30 Μαΐου διά Μπαχρέν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ - Γουάντη»	58	24068	
ΝΕΔΙ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	38	7679	διπλήθε Κων/πολιν 25 Μαΐου διά Γαλάται άνεχ. Κοατζακάλκος 7 'Ιουν. διά Τούζπαν
ΝΕΛΕΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρη N. K.»	57	12784	άνεχ. Εΐδονυμασού 10 'Ιουν. διά Θάλευ
ΝΕΜΕΟ	(N.A.T.)	έτ. «Νειμέο»	54	10980	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουν. διά Στόκβικ
ΝΕΝΗ (κ.)		έτ. «Ντάλεξ»	53	1044	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 13 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΝΕΠΚΟ ΑΝΤΒΑΝΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Τ.»	58	29262	άνεχ. Νόρθφορτ 7 'Ιουν. διά Κιουρασόο
ΝΕΠΚΟ ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάθες 'Αρμαντόρα»	72	54719	άνεχ. Νέας Αρίστα 9 'Ιουν. διά Λομπίτο εἰς Σιγκαπούρην ἀπό 2 Νοεμ.
ΝΕΠΚΟ ΕΝΕΡΤΖΥ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τάνκερς»	58	29141	άνεχ. Λονδίνον 8 'Ιουν.
ΝΕΠΚΟ ΝΤΟΝΤΛΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουάτχολη»	56	19821	έφθ. Λονδίνον 8 'Ιουν.
ΝΕΠΚΟ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οουγουένγκο 'Οιλ»	55	23930	έφθ. Πειραιά 23 Μαΐου
ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Καρντενόζα»	67	15996	έφθ. Λονδίνον 8 'Ιουν.
ΝΕΠΤΟΥΝ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ντάρτη»	52	4386	έφθ. Καμπίντα 2 'Ιουν.
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	56	3990	άνεχ. Καέν 24 Μαΐου διά Παναμᾶ
ΝΕΡΕΙ ΙΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέρειντ»	44	10544	άνεχ. Μένα Ακμαντ 25 Μαΐου διά Σιράχα
ΝΕΡΕΙ ΙΝΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέρειντε»	54	10944	άνεχ. Μίλφορτ Χάφεν 10 'Ιουν. διά Ντάνγκκλας
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νεστος»	64	16073	άνεχ. Βρέμην 25 Μαΐου δι' άνατ. άκτην ΗΠΑ άνεχ. Ρόττερνταμ 9 ,Ιουν. διά Λομπίτο εἰς Τεργέστην ἀπό 11 θερ. (έπιοκευα)
ΝΕΣΤΩΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Νεττόνιο»	55	11018	έφθ. Μπιλμπάν 8 'Ιουν.
ΝΕΤΤΟΥΝΟ (δ.)		έτ. «Νεφέλην»	57	1424	άνεχ. Κέιπ Τάουν 25 Μαΐου διά Χάρηγκ "Αίλαντ
ΝΕΦΕΛΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλοάρις»	58	24152	άνεχ. Χόρ άλ 'Αμαγία 7 'Ιουν. διά Ρίο 'Ιανέτηρο
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοπασίφικ»	67	54502	έφτησε Παναμά 10 'Απρ. διά Κίναν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέροκα»	52	11234	άνεχ. Βικέντιον 19 Μαΐου διά Μιλγουΐκι
ΝΙΚΑΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκαια»	55	11356	έφθ. Άλμερια από 3 'Ιαν.
ΝΙΚΑΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	29	1943	άνεχ. Τόκουγιάμα 26 Μαΐου διά Ντάς "Αίλαντ
ΝΙΚΕ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραμπέλλα»	55	9698	έφθ. Μπιλμπάν 8 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Φράύτερς»	68	9034	άνεχ. Κέιπ Τάουν 25 Μαΐου διά Τεργέστην 1971
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12396	
ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλια»	48	3614	άνεχ. Πειραιά από 16 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κόλφο ντε Πάναμα»	68	86521	άνεχ. Τόκουγιάμα 26 Μαΐου διά Ντάς "Αίλαντ
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάροιν Κορπ.»	55	7324	άνεχ. Ντεμεράρα 5 'Ιουν. διά Βιρτζίν "Αίλαντ
ΝΙΝΦΕΟ (δ.)		έτ. «Νινφέο»	52	12975	
ΝΙΟΥΧΝΑ (κ.)		έτ. «Κλαίρη»	51	7643	έφθ. Μακέιο 5 'Ιουν.
ΝΙΤΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκρον. 'Οσεάνικ»	71	16563	άργει εις Πειραιά ἀπό 23 Δεκ. 1970
ΝΟΕΛ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καμέλια»	41	7256	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Μαΐου (έπιοκευα)
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμψών»	58	20451	άνεχ. Μαυρίκιον 4 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛ (μετ. 63)	(N.A.T.)	έτ. «Τραζόσεαν Φράύτερ»	44	14800	άργει εις Βαλτιμόρα ἀπό 25 'Ιουν. 1971
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουνέστρα»	58	18183	άνεχ. Μπόννο 6 'Ιουν. διά Λάντας "Εντ"
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέμους»	59	18180	άνεχ. Πειραιά 9 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΪΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αμπερ»	67	22549	άνεχ. Σίδνευ 7 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ'Y (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τιράμι»	64	38649	διπλήθε Γιβραλτάρ 30 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ		έτ. «Παρούφικ Κάρριερς»	67	25837	άνεχ. Βιτόρια 27 Μαΐου διά Δουνκέρκην
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παλμύρα»	56	12402	άργει εις Πειραιά ἀπό 31 Αύγ.
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	18210	άργει εις Πειραιά ἀπό 15 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα Αρμαντ.»	52	12029	άργει εις Πειραιά ἀπό 23 'Ιουλ.
ΝΟΡΘΓΟΥΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστουντηντ»	70	11328	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 Μαΐου
ΝΟΡΝΤΦΕΛΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερζάκ»	54	4352	άνεχ. Μανίλαν 10 Μαΐου διά Μασινλόκ
ΝΟΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βυνκο»	50	2748	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. διά Μπάρρους
ΝΟΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κανάρια»	55	12339	έφθ. Εΐδονυμασού 5 'Ιουν.
ΝΤΑΛΜΑΡΙΝ (κ.)		έτ. «Οίνονδαισι»	56	2709	άνεχ. Μομάσα 26 Μαΐου διά Βομβάν
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Γουίντηντουρντ»	58	30235	άνεχ. Γιβραλτάρ 27 Μαΐου διά Χόθικ
ΝΤΕΓΚΕΝΤΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγγνόρ»	68	9079	άνεχ. Τέιμπλ Μπάι 17 'Απρ. διά Κίναν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καλύμνιαν»	61	13198	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 1 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διλφική & Δελφική»	57	21340	διπλήθε Γιβραλτάρ 12 Μαΐου διά Χάρηγκ "Αίλαντ
ΝΤΕΡΜΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγνουάιν»	58	10396	άνεχ. Γκλαβεστών 18 Μαΐου διά Κολομβίαν
ΝΤΕΣΤΕΡΧΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πράντο»	63	15249	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 ,Ιουν. διά Ραβέναν
ΝΤΖΕΡΕΤ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καζαμπιλάνκα»	57	22006	άνεχ. Πειραιά 29 Μαΐου
ΝΤΖΕΡΕΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον»	57	20728	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 7 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΝΤΖΕΡΕΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντάζερτηντ»	56	20352	άνεχ. Σάνι Τζάν (Ν.Β.) 5 'Ιουν. διά Νουακότ
ΝΤΗΦΑΙΙ'ΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ναθιγκέίτορς»	60	19988	άνεχ. Ντόμρην 2 'Ιουν. διά Σαγκάνην
ΝΤΟΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντόθερη»	53	15826	άργει εις Πειραιά ἀπό 27 'Απρ.
ΝΤΟΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θουκίδης»	51	12590	άργει εις Πειραιά ἀπό 15 'Απρ. 1971
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	53	12200	άνεχ. Πούλο Σαμπού 31 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρινθος»	50	9956	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδας 3 'Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρινθος»	43	10861	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 5 Μαΐου διά Παγκαλάν Σουσοῦ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλλάιντ Ιντερν.»	58	10686	άνεχ. Ντόμρην 2 'Ιουν. διά Σαγκάνην
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Μιντλάντη»	51	14804	άνεχ. Πόρτ Κλάνγκ 18 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	54	11478	έφθ. Ρόττερνταμ 31 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	57	9553	έφθ. Πειραιά 29 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	55	11209	έφθ. Μη. "Αύρες 27 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάμπη»	56	8716	άνεχ. Σαιν Τζάν (Ν.Β.) 5 'Ιουν. διά Νουακότ
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σωρκάτης»	60	28655	άνεχ. Σκάρεμπεκ 5 'Ιουν. διά Μπαχρέϊν
ΝΤΟΡΙΑΝ		έτ. «Ρέζόλιουτ»	56	10486	άνεχ. Σαιν Τζάν (Ν.Β.) 5 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΝΤΟΡ					

ΞΕΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ»	47	2836	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	(N.A.T.)	έλληνον συμφέροντα	49	1953	ύπο παραλαβήν
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεπίκα Νεπτούνεα»	54	2227	έφθ. Μπέλιζες 4 Ιουν.
ΟΛΝΤΕΝΜΠΟΥΡΓΚ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρενάφο»	50	1439	ανεχ. Άσντόντ 7 Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κύμα»	62	11270	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 23 Μαΐου διά Μπαγκόγκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καμρόζ»	72	111540	έφθ. Χάργκ "Αϊλαντ 31 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουράγκο»	69	97468	άνεχ. Χάργκ "Αϊλαντ 24 Μαΐου διά Τσιμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξετερ»	54	17999	άνεχ. Τέιμπλ Μπαιν 4 Ιουν. διά Θιννάρτ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντεμέράρα»	70	98726	άνεχ. Μιλάζο 23 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΛΑΓΙΑΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άληγουντ»	70	97206	έφθ. Γιουρόπορτ 10 Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιγκλεσάιντ»	70	97206	άνεχ. Γιουρόπορτ 11 Μαΐου διά Χάργκ "Αϊλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΘΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρβίν»	70	98566	άνεχ. Τέιμπλ Μπαιν 28 Μαΐου διά Μπαντάρ Μαχαρά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ωμπούρν»	70	97466	άνεχ. Γιουρόπορτ 30 Μαΐου διά Φορκάντος
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουμπορν»	70	98566	άνεχ. Τέιμπλ Μπαιν 7 Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γράντον»	70	96627	διπλήθ. Γιρβαλτάρ 10 Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπρίτζπορτ»	70	96679	άνεχ. Τέιμπλ Μπαιν 2 Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρτάγενα Σίππιγκ»	54	13652	άνεχ. Τζώρτζταουν (Ν.Κ.) 5 Ιουν. διά Πούντο Καρντόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμόδουζ»	54	20453	άνεχ. Αρόύμπα 21 Μαΐου διά Στροφορτ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ειδοντείλ»	54	20495	άνεχ. Αντεν 8 Μαΐου διά Λάντας "Εντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήγουελ»	65	38607	άνεχ. Μένα 'Αχιμαντί 23 Μαΐου διά Ταμπαγκάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΜΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντνπανκ»	64	32380	άνεχ. Λάς Πάλμας 3 Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντεν»	65	32478	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 28 Μαΐου διά 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ»	64	35958	άνεχ. Χάργκ "Αϊλαντ 26 Μαΐου διά Κικούμα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρταμπο»	65	38607	άνεχ. Μπόννυ 24 Μαΐου διά Χόβικ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονοεπούν»	65	32407	άνεχ. Φορκάντος 30 Μαΐου διά Γένοβαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ'ΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρρουν Σίππιγκ»	54	14047	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίντονιτς»	58	27602	άνεχ. Αγ. Βικέντιου 19 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανομάριν»	50	24741	εἰς Πόρτ ντε Μπούκ (έπισκευαι)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τσέσερ»	53	14221	άνεχ. Φρίτσαουν 18 Μαΐου διά Κόνακρυ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ'ΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαρμάντονς»	53	24009	διπλήθ. Παναμά 6 Ιουν. διά Μαρονάλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΓ'ΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδα»	54	17999	άνεχ. Γκότεμπουργκ 5 Ιουν. διά Μπαντάρ Μαχαρά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουανούν»	54	13934	άνεχ. 'Αρούμπα 2 Ιουν. διά ΗΠΑ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνδιλλ»	55	13709	άνεχ. Τζάκονβιλ 5 Ιουν. διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΙΓΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντινένταλ»	54	18476	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 6 Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίτομντ»	66	15625	άνεχ. Τσάρεστον 6 Ιουν. διά Τάμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΑΜ	(N.A.T.)	έτ. «Κλίφτον»	65	15577	έφθ. Σαδόνια 8 Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ινγουντ»	68	15809	έφθ. Μπαντάρ Σαπούρ 26 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σώμερστ»	65	15179	έφθ. Τομπάτα 6 Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φάλμουθ»	65	15671	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 29 Μαΐου διά Κέιπ Τάουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κινούελλ»	69	15688	άνεχ. Ταϊνάρη 18 Μαΐου διά Αμβέρσαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αντέρελεϋ»	67	15697	άνεχ. Ντάμρηπαν 30 Μαΐου διά Γένοβαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ολίντα»	69	15808	άνεχ. Σορέλ 29 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χόσουλαντ»	69	15688	διπλήθ. Παναμά 23 Μαΐου διά Καναδᾶ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρουλαντ»	55	13934	άνεχ. Πουέρτο Λά Κρουζ 2 Ιουν. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντρέρεϋ»	60	32008	άνεχ. Βίλελμοσαφεν 7 Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούζορ»	59	32007	άνεχ. Αμέρεραν 8 Ιουν. διά Μπαντάρ Μαχαρά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεμπιούκ»	54	17999	έφθ. Πειραιᾶ 23 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	55	18790	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 Μαΐου διά 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτο Τράνοντορ»	55	13934	άνεχ. Σέλλ Χαρφ 9 Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενενάντα»	54	13665	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντοερόντο»	54	20595	άνεχ. Βοστώνην 2 Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντη»	49	17792	άνεχ. Χάμιτον 9 Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμόντε»	54	14047	άνεχ. Βίλελμουσαφεν 21 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	49	24689	άνεχ. Γιουρόπορτ 11 Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονράδια Τράνοντορ»	59	37958	άνεχ. Φώλεϋ 5 Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρσαπιλ»	60	37744	άνεχ. Ντάκαρ 3 Ιουν. διά Φορκάντος
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουσερν»	63	30574	άνεχ. Μένα 'Αχιμαντί 26 Μαΐου διά Ραβέναν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μέλαμπουρυ»	64	30581	άνεχ. Χόρ άλ Άγαρια 30 Μαΐου διά Χόδον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οιντεντάλ»	58	27602	άνεχ. Μίνα άλ Φαχάλ 28 Μαΐου διά Πλο Ιανέριο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕ'ΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάλκον»	65	47493	άνεχ. Σαΐν Τόμας 7 Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΩΡΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπένθερλυ»	64	47493	έφθ. Πειραιᾶ 12 Μαΐου διά Μπάχο Γκράντε
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμι λ Αΐνινς»	31	18563	άνεχ. Επόνειο 16 Απρ.
ΟΠΟΡΤΕΙΟΥΝΤΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομόνοια»	55	16741	άνεχ. Σελάρος 10 Ιουν.
ΟΡΕΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Λά Εμπρέσο»	56	21090	άνεχ. Ντανέρα 4 Ιουν.
ΟΡΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερόδεσαν Μπάλκι»	56	11267	άνεχ. Ντόνταρη 3 Ιουνού 1971
ΟΡΟΝΤΗΣ (λ.β.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορροδάλ»	58	12668	άνεχ. Ήτοκαμ 4 Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΕΜΠΙΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Ρούσος	42	2881	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΣΕΑΝ ΛΑ'ΓΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Ελληνικά συμφέροντα	53	9803	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 14 Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλαο Στάρ»	70	79001	άνεχ. Σελλά Χαρφ 9 Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόβιλ»	50	9627	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 3 Ιαν.
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. Ελληνικά συμφέροντα	53	9839	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 11 Αύγ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φοστούνια»	56	9165	άνεχ. Σιγκαπούρην 8 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμαριν»	56	9829	άνεχ. Αύγουστων 29 Μαΐου διά Γιρβαλτάρ
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοβερ»	57	15406	άνεχ. Λισασώνα 30 Μαΐου διά Λάς Πάλμας
ΟΣΕΑΝΙΚ (π. ύπερωκ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	63	11963	άνεχ. Τενερφόν 5 Ιουν.
ΟΣΕΑΝΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Χόμι λ Αΐνινς»	65	27645	άνεχ. Νασσάου 8 Ιουν.
ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικα»	65	28101	άνεχ. Κιαραζούν 2 Ιουν. διά Λορέντζο Μάρκες
ΟΥΘΕΡΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταρτ»	56	23232	άνεχ. Ντώρμπαν 1 Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΟΥΛΑΝΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλεοπάτρα»	66	999	έφθ. Ρούνκορ 1 Ιουν.
ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	58	3598	άνεχ. Ρίο Ιανέριο 7 Ιουν. διά Μη. Αύρες
ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρορούουέρτε»	55	1839	άνεχ. Δουνικέρη 5 Ιουν. διά Γκαέτα
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	29	2692	άργει εἰς Ζευποούγκε από 22 Μαΐου 1971
ΟΥΡΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντερ Σίππιγκ»	61	18484	εἰς θέσιν 46.00 Β. - 46.32 Δ. 3 Ιουν.
ΠΑ'ΙΝ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίνκολν»	45	14351	διπλήθ. Παναμά 31 Μαΐου διά Ροζαρίτα Μπάτι
ΠΑΛΑΙΜΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντοράντο»	57	12881	άνεχ. Σουνγκέι Πακνίνγκ 28 Μαΐου διά Κόμπε
ΠΑΛΕΡΜΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρτοῦ»	51	1362	διπλήθ. Μπρόνουμπουτελ 5 Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΠΑΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμ»	54	11582	έφθ. Αϊ ή ί ή Κοαίνη 11 Ιουν.
ΠΑΜΠΕΡΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φονφέρο»	56	8674	έφθ. Χάμιτον (Οντ.) 8 Ιουν.
ΠΑΝΑΡΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόν»	54	2566	εἰς Σουθάμπτον από 27 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	50	5304	άνεχ. Μπάρ 7 Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΓΛΕΟΥΣΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλουάρρου»	50	8280	έφθ. Μπεντί 31 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΓΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Καρδίνια»	58	10659	άνεχ. Βαλτιμόρην 10 Μαΐου διά Είθονμαουθ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σωτήριο»	49	5414	άνεχ. Κολόμπο 6 Ιουν. διά Καράτοι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέις»	52	4589	έφθ. Βουμάνη 23 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Β. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αναμπάλ»	48	1977	διπλήθ. Κων (Κων) πολίν 19 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελετράνοπορτ»	57	10493	άνεχει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 16 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΛΙΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Νεπούνεα»	60	7758	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 Ιουν. διά Κή Γουέστ
ΠΑΝΑΧΑΤ'ΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζερύ»	63	30408	έφθ. Ασσύμπα 4 Ιουν.
ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρες»	50	6307	άνεχ. Καοσαθσάσι 5 Ιουν. διά Νέαν Καρβάλην
ΠΑΝΑΟΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρουντόρα»	61	10873	άνεχ. Λιθεσπούλ 8 Ιουν. διά Κουά Μπαιν
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑ'ΓΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρσινκαρετ»	54	9618	άνεχ. Βαλεσπούλ 8 Ιουν. διά Βραζίλιαν
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΓΙΑΝΕΛΕΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πελλάνδιον»	61		

ΠΑΣΙΟΦΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελέστιαλ»	65	38116	άνεκ. Μίνα άλα Φαχάλ 1 Ιουν. διά Πόρτλαντ (Με) άργει εἰς Πειραιά ἀπό 28 Αύγ.
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλτερ»	54	6902	έφθ. Πειραιά 9 Ιουν.
ΠΑΤΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πίλα»	50	5623	άνεκ. Γιοκοχάμαν 27 Μαΐου διά Μασινλόκ άνεκ. Σακάι 24 Μαΐου δι' Ινδονησίαν
ΠΑΥΛΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουμφέροντα	53	7283	έφθ. Βίγκο 21 Μαΐου
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24521	άνεκ. Όπουνά 31 Μαΐου διά Περού άνεκ. Σακάι 24 Μαΐου δι' Ινδονησίαν
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόϊ»	36	5065	έφθ. Βίγκο 21 Μαΐου
ΠΕΛΟΨ	(N.A.T.)	έτ. «Δαναόδη»	55	7508	άνεκ. Όπουνά 31 Μαΐου διά Περού άνεκ. Σακάι 29 Μαΐου δι' Αρούμπα
ΠΕΝΝΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οφιμίκε»	54	19444	έφθ. Τής 9 Ιουν.
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	άνεκ. Αρούμπα 4 Ιουν. διά Νέαν Ύόρκην εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περαματάρης»	41	6464	έφθ. Ταματάβη 2 Ιουν.
ΠΕΡΙΚΑΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικη Γκάζη»	51	1077	έφθ. Νέαν Όρλεανην 7 Ιουν.
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μορόβια»	64	10865	άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 30 Μαΐου διά Σιγκαπούρην ρόδς
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτα»	58	8466	άνεκ. Χόνκ Κούκ 5 Ιουν. διά Πούλο Σαμπού
ΠΕΡΜΙΝΑ ΣΑΜΟΥΝΤΡΑ V δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	55	15987	έφθ. Ντώρμπαν 26 Μαΐου
ΠΕΡΜΙΝΑ ΣΑΜΟΥΝΤΡΑ VI δ.	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπτο»	57	18176	έφθ. Ντώρμπαν 26 Μαΐου
ΠΕΡΜΙΝΑ ΣΑΜΟΥΝΤ. VII δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ηστερν Σή»	55	16007	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 4 Ιουν. διά Λός Αντζελες
ΠΕΡΜΙΝΑ ΣΑΜΟΥΝΤ. VIII δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ηστερν Γουόρλντη»	54	20537	έφθ. Γιοκοχάμαν 30 Μαΐου (έπισκεψι)
ΠΕΡΣΕΥΣ I (π.δ.)	(N.A.T.)	έλληνη συμφέροντα	55	15852	άνεκ. Αμέρειαν 5 Ιουν. διά Νέαν Ύόρκην
ΠΕΤΟΥΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετούνια»	57	7843	άνεκ. Αθάναν 27 Μαΐου διά Καρντένας
ΠΕΤΡΟ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακουαμαρίνη	68	1199	άνεκ. Γκέλεβ 6 Ιουν. διά Γκούσης
ΠΕΤΡΟ ΕΜΕΡΑΔ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμεράδη»	68	1200	άνεκ. Σκελεφέτεα 1 Ιουν. δι' Υκοπιλάγια
ΠΕΤΡΟ ΡΟΥΠΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρουπη»	68	1200	άνεκ. Ιμμιχάν 7 Ιουν. διά Νορθγιλαν
ΠΕΤΡΟ ΤΟΠΑΖ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοπάζη»	66	1198	άνεκ. Λύμπεκ 31 Μαΐου διά Βάνγκ
ΠΕΤΡΟΓΙΛ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	53	10164	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 4 Αύγ. εἰς Κάροιφ ἀπό 20 Ιαν. 1970
ΠΕΤΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιλάπαρο»	48	3349	άνεκ. Αγ. Θραγκίκον 29 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκη Οίλη»	65	41255	έφθ. Ντώρμπαν 26 Μαΐου
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Ιουν. διά Σέτε
ΠΗΤΕΡ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλάνθαλ»	61	13437	έφθ. Λός Αντζελες 8 Ιουν.
ΠΙΣΚΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελιπίρα»	50	17763	άνεκ. Άσρους 6 Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΠΙΑΤΩΝΙΚΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σπάροπρεύ»	67	48747	άνεκ. Χάρυκ Αίλαντ 9 Μαΐου διά Γκότεμπουργκ
ΠΙΑΣΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάρντιαν»	53	12514	εἰς Πειραιά ἀπό 23 Μαρτ. (έπισκεψι)
ΠΙΑΣΤΙ ΜΑΣΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάιτη»	53	9422	άνεκ. Πόρτο Αλέγκρες 7 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΠΙΑΥΤΟΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βράχος»	59	10918	άνεκ. Σάντος 7 Ιουν. διά Πόρτο Αλέγκρες
ΠΙΑΤΩΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτριξ»	68	35191	διήλθε Γιβραλτάρ 25 Μαΐου διά Χόδικ
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σκάντυντο»	66	33291	διήλθε Γιβραλτάρ 8 Ιουν. δι' Αύγουστον
ΠΟΙΝΤ ΚΛΗΡΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Τηριούλα»	72	57102	άνεκ. Βούδανην 6 Ιουν. διά Μπαγκόγκ
ΠΟΛΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Σείριους»	56	10483	ύπο παραδόθην
ΠΟΛΙΑΓΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	48	2000	διήλθε Γιβραλτάρ 4 Ιουν. διά θόρτ ντε Θράνς
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πόλου»	56	8325	προσφέραν εἰς Μπουργκάς ρόδς 7 Ιαν. 1971
ΠΟΛΥΝΙΚΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολυνίκη»	45	5181	έφθ. Μπ. Αύρες 2 Ιουν.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βόλι»	57	8549	διήλθε Γιβραλτάρ 8 Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλη ντι Κομπάρε»	71	80194	έφθ. Καπάνα 8 Ιουν. διά Πόρτο Κλάνγκ
ΠΟΝΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσιέλο»	58	16258	άνεκ. Καπάνα 8 Ιουν. δι' Αρούμπα
ΠΟΡΤΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουστέρ»	56	966	άνεκ. Ρόττερνταμ 8 Ιουν. διά Σεβίλλην
ΠΡΑΐΝΤ ΟΦ ΜΟΡΕΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακαία»	56	1706	έφθ. Κορούνα ἀπό 27 Μαρτ.
ΠΡΕΒΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τουεστιμόντερ»	57	10389	έφθ. Μόντρεαλ 29 Μαΐου
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθέυς»	59	9633	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 1 Απρ.
ΠΡΟΜΠΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόμπιτυ»	64	5916	άνεκ. Πουάνη ουρά 27 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρακοί»	52	10188	διήλθε Παναμά 8 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πουεστ Αφρικα»	45	2088	έφθ. Βάρρη 5 Ιουν.
ΠΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτοαπόστολος»	57	8369	άνεκ. Πόρτο Κλάνγκ 29 Μαΐου διά Χιούστον
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτόκλητος»	56	8130	άνεκ. Μαντζινό (Μεξ.) 31 Μαΐου
ΠΡΥΘΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Προυτόπατος»	44	7984	έφθ. Πόρτ Οκα 1 Ιουν.
ΠΥΛΑΡΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πύλαρω»	53	13256	άνεκ. Τσιμπά 1 Ιουν.
ΠΥΛΙΑΣΤΡΟΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πυλιάστρον»	46	1921	άνεκ. Βούδανην 29 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΠΥΡΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιερτρόλεουμ»	58	23102	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΩΛΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιάθος»	64	1199	άνεκ. Τζιμπούτι 31 Μαΐου διά Ράς Γκαριμπ
P. K. ΡΙΚΜΕΡΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμπάθη»	57	8127	άνεκ. Χουελά 19 Μαΐου δι' Εομπτζεργκ
ΡΑΒΕΝΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωστωύλα»	47	8039	έφθ. Ραούνα 3 Ιουν.
ΡΑΙΜΠΟΥΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντραιζ»	52	1346	άνεκ. Ντακάρ 27 Μαΐου διά Ζιγκινκορ
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε»	57	23693	άνεκ. Κοιν 3 Ιουν. διά Χάρυκ Αίλαντ
ΡΕΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θερμαϊκός»	66	11859	έφθ. Αμέρειαν 26 Μαΐου διά Πουέρτο Καμπέλο
ΡΕΙΓΦΕΝΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελέκτρα»	46	8070	έφθ. Θεούτα 9 Ιουν.
ΡΕΖΟΛΟΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμαρικίρανά»	59	19047	άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 26 Μαΐου διά Νέαν Όρλεανην
ΡΗΝΟΥΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνονπους»	48	1515	έφθ. Γκρέιτ Γιάμπουθ 7 Ιουν.
ΡΗΤΟΡΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μουνφλάουερ»	71	77049	άνεκ. Ράς Τανούρα 29 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΡΙΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραλάντα»	65	16334	έφθ. Σάιμπα 2 Ιουν.
ΡΙΟΖΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα»	58	10811	έφθ. Σάντος 7 Ιουν.
ΡΙΘΕΝΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βερβερόντα»	51	2979	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14 Σεπτ.
ΡΙΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοτάνια»	46	8106	έφθ. Αλεξανδρειαν 21 Μαΐου
ΡΙΟΥΓΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουεστέρ Σή»	56	21028	άνεκ. Νέαν Ύόρκην 22 Μαΐου δι' Αρούμπα
ΡΙΟΥΗ ΜΑΓΙΚΕΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μουντούσου»	71	77049	έφθ. Μένα Αχιαντή 6 Ιουν. διά Λισσαβώνα
ΡΥΘΜΟΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	67	2486	διήλθε Μπρούνομποντελ 6 Ιουν. διά Τολέδο
ΡΥΘΜΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπιτρέντερ Μ.»	63	7311	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 11 Μαΐου 1971
ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τιλόμπε»	57	10316	άνεκ. Σάντος 28 Μαΐου δι' Αρακαζού
ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα»	59	21275	άνεκ. Τσιμότσο 3 Ιουν. διά Σαγκάπον
ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαγγιτάριος»	50	17791	άνεκ. Πρόδιντενς 26 Μαΐου διά Νιού Μπέντφορτ
ΣΑΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμπατίνα»	53	1837	προσφέραν εἰς Κουφονήιο 29 Απρ.
ΣΑΙΝΤ ΑΘΗΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αθηνά»	54	2730	άνεκ. Μπέρια 6 Ιουν. διά Τζέντα
ΣΑΙΝΤ ΑΝΔΡΕΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάντερ»	58	3065	έφθ. Αμέρειαν 10 Ιουν.
ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐντ Άσσημη»	65	23249	άνεκ. Βιτόριος 3 Ιουν. δι' Αμβούργον
ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐντ Νικόλαος»	57	20686	άνεκ. Νέαν Ύόρκην 3 Ιουν. δι' Αμβούργον
ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐντ Έμμανουελ»	59	16973	άνεκ. Χόγκ Κράτη 7 Ιουν. διά Τζακάρτα
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐντ Κωνσταντίνη»	56	12279	έφθ. Σλούικιλ 30 Μαΐου
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐντ Νικόλας»	53	8715	άνεκ. Βανκούμπερ 2 Ιουν. διά Κορέαν
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐντ Μαρία»	66	16334	άνεκ. Χονολουλού 28 Μαΐου διά Παναμᾶ
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐντ Γρηγορούσσα»	53	12453	άνεκ. Πρόδιντενς 26 Μαΐου διά Νιού Μπέντφορτ
ΣΑΙΝΤ ΟΛΓΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐντ Όλγα»	49	17905	άνεκ. Βιλέρποντα 3 Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν Μαρίτ.»	59	22190	έφθ. Λιθερπούλ 7 Ιουν.
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐντ Τζών»	50	11631	άνεκ. Σιμότσο 3 Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐντ Τζώρτζ»	54	9755	άνεκ. Σαντά 20 Μαΐου διά Σαγκάπον
ΣΑΙΛΒΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάλδια»	56	8671	έφθ. Σαντάντερ 21 Μαΐου
ΣΑΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλευθέριος»	51	1566	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 1 Αύγ.
ΣΑΛΛΥ Χ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουουκένικο»	52	13542	άνεκ. Μπωλόνι 26 Μαΐου δι' Ινδονησίαν
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Από Δημήτρης»	72	11506	έφθ. Γιοκοχάμαν 29 Μαΐου
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΤΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Από Γιάννης»	71	11506	έφθ. Γιοκοχάμαν 29 Μαΐου
ΣΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιγνία»	50	1805	έφθ. Γιοκοχάμαν 29 Μαΐου
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πιαθίσσα»	57	8952	άνεκ. Μπαγίδην 4 Ιουν. διά Ντακάρ
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάξια»	50	1439	έφθ. Μπιλιπάνο 4 Ιαν.
ΣΑΝΑΣΤΑΣΙΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαναστασία»	52	1824	άνεκ. Λιθερπούλ 17 Μαΐου
ΣΑΝΚΤ ΤΖΑΚΟΜΙΤ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	1595	άνεκ. Μένα Αμπτούλα 25 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρσταρ»	59	29486	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 2 Νοεμ.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοσεπέριμο»	46	2849	άνεκ. Ντάρ

ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	57	9144	άνεκ. Σάντος 9 Ιουν. δι' Αμέρισαν
ΣΑΝΤΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	53	5799	έφθ. Καράτοι 1 Ιουν.
ΣΑΞΕΣΟΡ (κυρο.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαξέσορ»	63	11471	άνεκ. Λίβερπουλ 27 Μαΐου διά Κούθα
ΣΑΟΥΘ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κρέσαρ»	57	8124	άνεκ. Βρέμπην 20 Μαΐου διά Κέιπ Τάουν
ΣΑΟΥΓΟΥΙ-ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	70	11329	έφθ. Μπωδόντ 7 Ιουν.
ΣΑΟΥΧΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον»	58	21144	άνεκ. Σουάμπα 27 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΟΥΧΕΡΝ ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	64	32379	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Μαΐου διά Περοκόν Κόλπον
ΣΑΟΥΧΕΡΝ ΗΓΚΛ (μετ. 61)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόδοσεαν Φράύτερ»	44	14020	έφθ. Μη. Αύρες 27 Μαΐου
ΣΑΟΥΧΕΡΝ ΚΡΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	54	18790	έφθ. Πειραιά 3 Μαΐου
ΣΑΟΥΧΕΡΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Εθεργκλέιντζ»	66	15668	άνεκ. Βανκούμπερ 2 Ιουν. διά Ρωσίαν
ΣΑΟΥΧΕΡΝ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρίζ»	63	15985	άνεκ. Θλαμπουν (Δ.Α.) 5 Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΣΑΟΥΧΕΡΝ ΣΑΝΑΙ'ΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	54	19462	άνεκ. Χόδικ 3 Μαΐου διά Γκρότον
ΣΑΟΥΧΕΡΝ ΣΑΝΡΑΙΖ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	58	10057	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 10 Απρ. 1971
ΣΑΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαφανούριος»	52	1566	εἰς Δύνια 8 Μαΐου (ἐπισκευαι)
ΣΕΟΥΤΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόννυ»	55	3570	άνεκ. Ρόττερνταμ 8 Ιουν. δι' Οράν
ΣΕΡΦ ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαντινέλα»	54	19053	έφθ. Μόντρεαλ 6 Ιουν.
ΣΕΡΙΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάστριαλ Κάρριερς»	58	13944	άνεκ. Μόντρεαλ 2 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίάνα»	59	9165	άνεκ. Κολόμπο 3 Ιουν. διά Σιγκαπούρων
ΣΗ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σάρμα»	71	11055	άνεκ. Θιλαδέλφειαν 6 Ιουν. διά Νέαν Όρλεάνην
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέλλα»	51	1522	διπλήθε Κων/πολίν 5 Ιουν.
ΣΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φράντομ»	51	3904	άνεκ. Κείν Τάουν 30 Μαΐου διά Σιδνεϋ
ΣΗΗΒΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ούβεροριζ Φρ.»	61	13083	άνεκ. Νέαν Όρλεάνην 7 Ιουν. διά Χιούστον
ΣΗΓΚΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σπηγκαλ»	47	6507	έφθ. Τάραντα 3 Ιουν.
ΣΙΓΚΡΙΝΤ (κ.)		έτ. «Μπλάτεντ»	56	1041	άνεκ. Γκάννες 2 Ιουν. δι' Αστερνταμ
ΣΙΛΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίλαρ Κόουστ»	48	7473	άνεκ. Μπέρια 26 Μαΐου
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάϊντ»	58	4840	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 3 Ιουν. διά Πορτογαλίαν
ΣΙΛΒΕΡ ΣΑΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίλαρ Γκάλλ»	58	4839	άνεκ. Κολόμπο 18 Μαΐου διά Κίναν
ΣΙΛΒΕΡ ΦΙΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίλαρ Φίρ»	56	4827	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 24 Μαΐου διά Σαγκάνων
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΟΥΠ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίλαρ Χόουπ»	45	5319	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 13 Μαΐου διά Ντάϊρεν
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρντατ»	65	33287	έφθ. Τήν Μπαίν 8 Ιουν.
ΣΙΝΕΣΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σινοσέριτυ»	54	15463	άνεκ. Σετέ 29 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
ΣΙΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαφέλη»	70	18287	άνεκ. Σάν Λορέντζο ('Αργ.) 9 Ιουν. διά Ροζάριο
ΣΙΣΤΕΡ Άμαλια	(N.A.T.)	έτ. «Άγαπη»	57	944	άνεκ. Πλύμουθ 18 Μαΐου διά Χαλκίδα
ΣΙΣΤΕΡ Κλειώ	(N.A.T.)	έτ. «Τέμζ»	57	984	άνεκ. Σύμρην 21 Μαΐου διά Πειραιά
ΣΙΦΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεοίλιο»	58	13906	έφθ. Βαλπαραίο 18 Μαΐου
ΣΚΑΥΤΑΡΙΚΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλίδσα»	63	12273	έφθ. Τρίνινταντ 1 Ιουν.
ΣΚΙΠΠΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαίν Τζών»	59	8786	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 10 Μαΐου διά Γαλλίαν
ΣΚΙΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιούνο»	64	17487	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 17 Απρ.
ΣΚΟΡΠΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπεριντάντη»	54	11909	άνεκ. Σέτε 29 Μαΐου διά Μπόνου
ΣΟΒΕΡΙΓΚ ΚΡΥΣΤΑΛ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Πασιφίκη»	57	3070	άνεκ. Παναμά Σίτυ 30 Μαΐου διά Χιούστον
ΣΟΒΕΡΙΓΚ ΡΟΥΜΠΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρινέντικο»	58	4468	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 7 Ιουν. διά Κόμπε
ΣΟΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Τάιγκερ»	62	28387	εἰς Πειραιά ἀπό 21 Μαρτ. (ἐπισκευαι)
ΣΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Λίζα»	57	10661	έφθ. Αμβέρσαν 6 Ιουν.
ΣΟΥΝΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μίνταταλάντικη»	62	10708	έφθ. Μαίαν 31 Μαΐου
ΣΟΦΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	65	14048	έφθ. Βαλτιμόρην 2 Ιουν.
ΣΟΦΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	1843	ύπολη ιαβαδίν
ΣΠΑΡΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτα»	69	8825	διπλήθε Παναμά 9 Μαΐου διά Νιγκάτα
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνελ»	56	1743	έφθ. Αμβέρσαν 10 Ιουν.
ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	56	13222	διπλήθε Παναμά 23 Μαΐου διά Γκουάμιας
ΣΠΗΝΤΗΓΟΥΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικη»	57	20683	άνεκ. Σαίντ Αννα Μπαίν 3 Ιουν. διά Μπάχο Γκράντε
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλουσσες»	64	34827	άνεκ. Σίδηνα 6 Ιουν. διά Τεργέστην
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουαρέζ»	65	31428	έφθ. Γιβραλτάρ 9 Ιουν.
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουάλτεν»	56	30709	άνεκ. Πουέρτο Μιράντα 30 Μαΐου διά Νύνασαμ
ΣΤΑΡ ΦΦ ΣΑΝΤΙΑ (κ.)		έτ. «Οσσαμι»	51	4032	άνεκ. Τζέντα 27 Μαΐου διά Μπερμπέρα
ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιθέρα»	49	4930	έφθ. Τζέντα 24 Απρ.
ΣΤΕΛΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αργινούσσαι»	52	10407	άνεκ. Βρέμπην 19 Μαΐου διά Κούδαν
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταλάκαι»	55	8623	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	45	4014	άνεκ. Τριπολίν (Λιθάνου) 21 Μαΐου
ΣΤΕΦΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαντίνι»	55	3398	άνεκ. Κίγκοτων (Τζάμ.) 4 Ιουν. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΣΤΟΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σάσουνθουίντη»	71	71208	άνεκ. Κιοσαράζου 31 Μαΐου διά Λορέντζο Μάρκες
ΣΤΟΑΤ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενίρ»	53	8031	άνεκ. Κορούνα 9 Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΣΤΟΑΤ ΣΑΚΟΥΡΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιθάκα»	51	12540	έφθ. Βαλτιμόρην 4 Ιουν.
ΣΤΟΑΤ ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζέμινι»	60	13481	άνεκ. Πενάγκ 7 Ιουν. διά Μπελάδην
ΣΤΡΥΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στρομύων»	69	16320	άνεκ. Λονδίνον 23 Μαΐου διά Ν. Αφρικήν
ΣΥΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σύμη»	53	5339	έφθ. Αμδούργον 16 Μαΐου (ἐπισκευαι)
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστογουίντη»	72	70600	εἰς Αΐδη ύπο συμπλήρωσιν
ΣΥΠΡΙΑΝ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΕΡ κ.	(N.A.T.)	οτ. «Στάρ Σπήν Ναθ.»	53	1764	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΥΠΡΙΑΝ ΤΡΕΙ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρόνη»	50	1776	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΥΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Φράύτερς»	68	9024	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 26 Μαΐου διά Κεελάγκ
ΣΥΑΚΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αίθορο Κουντούτη»	44	8636	εἰς μεταφοράς ίνδινων
ΣΥΚΡΑΤΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάδη»	53	1092	άνεκ. Σαίν Αννα Μπαίν 8 Ιουν. διά Πούντα Καρντόν
ΤΑΙΝΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικ Σίππιγκ»	55	8880	άνεκ. Μαντράς 6 Ιουν. διά Καματοί
ΤΑΚΤΙΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκουαριόνης»	54	12338	έφθ. Πειραιά 4 Μαΐου
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταροπ»	58	13581	άνεκ. Μένα Αχαντί 21 Μαΐου διά Λάντς "Εντ
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ταρούσιφτ»	57	7977	άνεκ. Ναγκόνια 30 Μαΐου διά Λέικ Τσάρλες
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΙΓΙΦΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκην»	58	8465	άνεκ. Ραγκούν 8 Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκην»	68	11025	άνεκ. Μόμπιλ 6 Ιουν. διά Μαϊαμί
ΤΑΡΣΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άγ. Σπυρίδωνη»	47	5605	έφθ. Νόρκοπιγκ 29 Μαΐου
ΤΑΡΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλεμπαι»	55	17103	εἰς Αντεν ἀπό 6 Απρ.
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαίντ Αναστάσιος»	57	21450	άνεκ. Βαλτιμόρην 3 Ιουν. δι' Αρούμπα
ΤΕΒΕΓΚΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τεβέγκα»	54	1627	άνεκ. Ρότσεστερ 3 Ιουν. δι' Αλγύριον
ΤΕΚΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πλοκες»	55	15807	άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 29 Μαΐου διά Ντάς νιλαντ
ΤΕΜΑΓΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τεμάγια»	53	1326	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Ιουν. δι' Οράν
ΤΕΞΑΝΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερόσεαν Οίλη»	68	48339	άνεκ. Τρίνινταντ 1 Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΤΕΡΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τέρρου»	52	12152	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου
ΤΕΧΟΓΚΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τεχόγκα»	58	1882	άνεκ. Καζαμπλάκων 8 Ιουν. διά Σάν Αντόνιο
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελεογκούρο»	68	14800	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 7 Ιουν.
ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορίνθιαν»	57	21831	άνεκ. Γένοβαν 31 Μαΐου δι' Ασκελόν
ΤΖΕΝΙΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτην»	65	19421	άνεκ. Νέαν Ορλέαντον 9 Ιουν. διά Γένοβαν
ΤΖΕΝΝΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένιμαρ»	62	3535	διπλήθε Παναμά 8 Ιουν.
ΤΖΟΥΓΑΙΑ Λ.	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	5185	άνεκ. Μπαγιάν 24 Μαΐου διά Λορέντζο Μάρκες
ΤΖΩΝ ΚΡΟΣΜΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ελματόρες»	68	14800	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 15 Απρ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορέ Κράγκο»	57	6590	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 20 Μαΐου διά Κορέαν
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλιμπάο»	54	19129	εἰς Κή Γουέντ από 30 Ιουν. 1971
ΤΖΩΝΝΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοατλάντικη»	66	39556	άνεκ. Ρόττερνταμ 9 Ιουν. διά Νιγριταν
ΤΗΛΕΓΟΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρτα»	57	9680	άνεκ. Γιοκοχάμαν 24 Μαΐου διά Μιλγουών
ΤΗΛΕΓΟΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαέρτης»	51	11110	έφθ. Σύρον 22 Μαΐου
ΤΗΛΕΝΙΚΗΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλασδίλη»	53	12627	άνεκ. Μόντρεαλ 2 Ιουν. διά Λορέντζο Μάρκες
ΤΙΓΡΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπρίς»	55	22891	άνεκ. Λάς Μίνας Μπαίν 26 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΤΙΓΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (σ.Μάλτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβαντάνη»	39	5270	ΕΠΩΛΗΝ Ταύρουκους αγοραστάς
TINA (κ.)		έτ. «Σπή Κρέστη»	59	1219	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 3 Μαρτ.
TINA ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	53	28798	άνεκ. Νέαν Υόρκην 7 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτόνα»	64	15597	άνεκ. Μίλνερ Μπαίν 25 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τολλάνα»	59	12821	άνεκ. Κουνταμπάσον 31 Μαΐου διά Σιγκαπούρων
ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τορένια»	57	8077	άνεκ. 'Αθανάν 29 Απρ. διά Σιενφουένκος
ΤΟΡΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	59	21617	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 22 Μαΐου διά Περο. Κόλπον

ΤΟΥΛΑ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	52	8194	άνεχ. "Εμδεν 3 'Ιουν. διά Κωνσταντζάν
ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντ»	61	16591	άνεχ. Μονρόδια 19 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΠΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντ»	54	12570	άνεχ. Χιούστον 30 Μαΐου
ΤΡΕΙΝΤ ΘΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαράστρο»	63	31743	άνεχ. Ράς Τανούρα 7 Μαΐου διά Καλούντηποργκ
ΤΡΙΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	54	6559	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 19 Νοεμ.
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλντεμπαράν»	53	5493	άνεχ. Τζιμπούτι 13 Μαΐου διά Μιγιάκο
ΤΡΙΚΑΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ναοίεντο»	56	10423	εἰς Νέαν 'Υόρκην ἀπό 29 'Ιουλ. (ἐπισκευαί)
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιουνάιτεντ Τράνσοπορτ»	57	10493	άνεχ. Χιούστον 17 Μαΐου
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν»	67	34501	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΤΡΙΠΟΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊντλανδ»	64	17672	άνεχ. Γένοβαν 10 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιολόγκρο»	64	28311	άνεχ. Χώρ όλ. Αμάγια 1 'Ιουν. διά Μομπάσα
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11913	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 3 'Απρ.
ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμνία»	60	10470	άνεχ. Κομά Μπαίν 5 'Ιουν. δι' "Ειθονυμασούθ
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίπερ»	66	45255	άνεχ. Γένοβαν 10 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΤΡΟΠΙΣ (π. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκάντη»	55	11991	ἔφθ. Κέπι Τάουν 9 'Ιουν.
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλη»	57	23664	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 8 'Ιουν. διά Μπαχρέιν
ΤΣΑΡΙΤΥ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	39	4623	ἔφθ. Θεού νίκην 27 Μαΐου
ΤΣΕΡΓΚΟΥΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Ηοτ Μεντιτεράνεαν"	57	1177	άνεχ. Λεμεσούσην 5 'Ιουν. διά Πύλον
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Υδρούσσα"	55	21088	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 'Ιουν.
ΥΜΗΤΤΟΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Υμηττός"	49	11771	άνεχ. Ρότερνταμ 14 Μαΐου διά Κουύδαν
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. "Υλιθία"	52	2517	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 19 Μαΐου διά Τρίπολιν (Λιθύης)
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπονπραΐν "Οίλη»	71	105784	εἰς Ράς Τανούρα (ἀπόθηκη)
ΦΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμετ»	45	15005	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 9 'Απρ. 1971
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάνοσερ»	45	13849	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 30 Αύγ.
ΦΑΛΚΕΝΠΙΕΡΓΚ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	70	1599	άνεχ. Γκότεμπουργκ 31 Μαΐου δι' "Αμστερνταμ
ΦΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάτικο»	43	13548	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 5 'Ιουλ.
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλλόρα»	60	13998	ἔφθ. Ρότερνταμ 9 'Ιουν.
ΦΑΛΜΟΥΟ	(N.A.T.)	έτ. «Φάλμουθ»	59	9830	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 8 'Ιουν.
ΦΑΝΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φάννυ»	48	2436	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φερμάντην»	57	21910	άνεχ. Κοσίν 8 'Ιουν. διά Χάρυκ "Αίλαντ
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέιξις»	44	13854	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 11 Σεπτ.
ΦΕΛΤΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύαγρος»	53	1430	άνεχ. Καρθαγένην 5 'Ιουν. δι' "Αγκουίλας
ΦΕΡΣΕΤ ΛΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οράίον»	53	6415	έφθ. Κυνή πολιν 1 'Ιουν.
ΦΙΛΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	63	50872	άνεχ. Βιρτούτον 3 'Ιουν. διά Μένα Αχμαντί
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουμπανιάνη»	36	3149	εἰς Λάς Πάλμας ἀπό 24 Μαρτ.
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Ποσίοικ Μαρ. Κάρριερς	67	46382	άνεχ. Χάρυκ "Αίλαντ 23 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΦΙΟΝΑ ΤΖΕ'ΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάφιοναλ»	59	15914	άνεχ. Καράκας Μπαίν 4 'Ιουν. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΦΙΟΦ ΑΒΕΝΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Λούναρ»	70	11024	έφθ. Χιμέζι 2 'Ιουν.
ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εουρέκα»	49	1502	έφθ. Κυνή πολιν 31 Μαΐου
ΦΙΛΕΡΤΙΕ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρσινόπα»	54	2510	έφθ. Δάντικ 4 'Ιουν.
ΦΙΩΡΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Άφρομαρ»	60	5044	έφθ. Λάς Πάλμας 8 'Ιουν.
ΦΙΩΝΙΣ I (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοοσεδάνικη»	54	13972	άνεχ. Άρούμπα 1 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΦΙΛΕΓΑΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλδρα»	60	13997	άνεχ. Ντάρμπαν 8 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΦΙΝΤΕΛΕ (κ.)		έλληνικά συμφέροντα	50	1338	άνεχ. Θέουτα 6 'Ιουν. διά Ρουέν
ΦΙΡΤΣΟΥΤΙΤΥ (δ.)		έτ. «Φορτσιόύτην»	53	10945	άνεχ. Λιθέρπουλ 10 'Ιουν. διά Σουάνση
ΦΙΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρνιτην»	63	10382	διῆλθε Μπρούνωνμπούτελ 17 Μαΐου διά Καράτοι
ΦΙΡΑΝΚΙΤΙΚ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	58	3405	άνεχ. Λουάντα 3 'Ιουν. διά Μονρόδια
ΦΙΡΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νιτόβερ»	58	12035	άνεχ. Ντουλόθ 2 'Ιουν.
ΦΙΡΗ ΛΑΝΕΞΕΡ (κ. μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κ. N. I. Τάνκερ»	59	17948	έφθ. Κέπι Τάουν 9 'Ιουν.
ΦΙΩΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άλφοτρίνη»	57	10493	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 'Ιουν. διά Σικάγο
ΦΙΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμαι»	68	44646	άνεχ. Ράς Τανούρα 31 Μαΐου διά Πόρτ Ντιέζον
ΦΙΩΦΩ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	64	1199	έφθ. Βαλένθια 7 'Ιουν.
ΧΑΠΠΥΛΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάππυ»	48	10703	άνεχ. Θέουτα 14 Μαΐου διά Πόρτ Σουδάν
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Χαρικλέια»	59	21357	άνεχ. Ντάρμπαν 8 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πίλιγκριμ»	56	10523	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 21 Φεβρ.
ΧΕΛΟΥΑΝ (κ.)		έτ. «Χελουανί»	51	1544	άνεχ. "Ελλοφέδ 6 'Ιουν.
ΧΟΛΝΙΣ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	56	2986	άνεχ. Πόρτ "Άρθουρ 2 'Ιουν. διά Σουηδίαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτην»	66	19419	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 'Ιουν. διά Τάμπα
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρεαττύς»	58	10352	άνεχ. Πιασάτα 31 Μαΐου διά Βοστώνην
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	58	8116	άνεχ. Λάς Πάλμας 1 'Ιουν. διά Τοιταγκόγκ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσανό 'Ατλάντικο»	59	29141	άνεχ. Σακάτ 31 Μαΐου δι' "Οκινάου
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Κέσμαρ»	71	16275	άνεχ. Μορμουγκάο 24 Μαΐου δι' "Ιαπωνίαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανμπήμη»	71	113780	έφθ. Ράς Τανούρα 4 'Ιουν.
ΧΡΥΣΗ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκρία»	51	5563	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 7 Μαΐου διά Μπαγκόγκ
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιασιφίκ "Οίλη»	66	41066	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουν. διά Σιδήνα
ΦΙΚΕΑΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίρα»	60	29086	άνεχ. Μένα Αχμαντί 16 Μαΐου διά Βαγκαρέ
ΦΙΚΕΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν»	67	28021	άνεχ. Σάν Νικολας (Περού) 3 'Ιουν. διά Τομπάτα

"NAYTIKA XRONIKA"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΟ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 476.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "XRONIKA" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "NAYTIKA XRONIKA" A. E.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ:

'Εκδότης - Διανυτής
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
'Ορφέως 18 - Ν. Σμύρνη

'Επ. τής θης
ΚΩΣΤΑΣ ΔΟΥΚΑΣ
Μαυρινέας 2 - 'Αθηναία

Διευθυντής Τυπογραφείου
ΑΝΤ. Γ. ΝΙΚΟΛΑΤ'ΔΗΣ
Γυφτοπούλου 7 - Καλλιθέα

Τυπογραφική έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεὺς

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 281

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th JUNE 1972

Saving Manpower with Larger Vessels

The first Suez crisis brought to the fore the 90,000-ton super tanker by which transportation costs over longer distances were reduced. Another benefit was the reduction in crew costs since fewer men were needed to man the super tankers in proportion to their size. More savings in manpower were achieved with the advent of semi-automated and fully automated vessels.

Now, as the crew shortage rears its ugly head on an international scale, those shipowners with the larger vessels are able to meet it with less dismay than their colleagues with conventional-sized ships.

The Norwegians were the first to be affected by the shortage of crews. They were forced to resort to other nationals from the Baltic countries, from Spain and from Italy. Finally, they decided to do away with their smaller ships and concentrated entirely on acquiring larger vessels with fewer manning requirements.

The Norwegian merchant fleet is now composed mainly of mammoth tankers in the 200 - 300,000-ton range, combined carriers up to 240,000 tons and OBO's and bulk carriers in the 100 - 160,000-ton range. Thus, although Norwegian tonnage is today far greater than it was four years ago, the crew requirements of the Norwegian fleet are considerably smaller. As a result, Norwegian shipowners can be selective about their crews and can afford to pay them higher wages.

Greek shipowners have followed the Norwegian example to a certain extent although the majority did the opposite by buying up the ships the Norwegians were getting rid of and had to face the same crew problems that prompted the Norwegians to sell the ships in the first place.

Today, there are 70 Greek-owned ships of 90,000 tons and above. They total some 12,000,000 dwt. and represent 20% of total Greek-controlled tonnage. At the same time, 23 more ships are on order totalling nearly 6,000,000 dwt. Some three thousand men are employed on the 70 ships now in

service while more than eighty thousand are employed on the remaining 80% of our fleet. The conclusion to be drawn is obvious.

If, like the Norwegians, we had concentrated on buying large vessels instead of snapping up every small and medium-sized ship in sight, we would not need to employ thousands of coloured crews as we are doing now and our shipowners would have been able to afford better wages for Greek crews. This, in turn, would have attracted more Greeks to the sea.

The I.T.F. Card

Our shipowners should take heed of P.N.O.'s proposals to the I.T.F. with regard to their exemption from boycott threats. Quite apart from the £5 per man per year poll tax, the requirement that coloured crews should be paid equal wages with Greek crews is entirely inadmissible. Coloured crews are not as efficient as Greek crews and double the number would be needed if a ship were to be manned exclusively by a coloured crew. British companies which employ Asiatics pay them less than the British and they employ two Asiatics to do the job of one British crewmember. British ships do not pay the poll tax, moreover, so why should Greek-owned ships be subjected to these additional burdens?

More important is the question of granting permission to I.T.F. "inspectors" to board ship and investigate working conditions. Have our shipowners really agreed to allow this? If so, they are letting themselves in for a great deal more than they bargained for. They should think twice before agreeing to the I.T.F.'s terms. Recourse to the courts would be far preferable. A favourable decision would rid them of the boycott threat for ever.

The Ministry of Shipping has issued instructions with regard to the boycott threat in Australia as follows:

1) Masters of Greek-owned ships calling at Australian ports should make themselves familiar with union demands concerning coloured crews on convenience-flag ships and the I.T.F.'s objectives in this respect.

2) The employment of coloured crews should be avoided as far as possible but when they are employed, they should be paid the same wages as their Greek counterparts.

3) The ship should abide by Australian regulations with regard to safety equipment, loading and unloading machinery, etc. otherwise they will be boycotted by the Australian longshoremen's unions.

Recently, a Greek-owned ship was obliged by the unions in Sydney to pay £105 per month retroactively to A.B.'s employed thereon. This cost the shipowner a total of £5,500. Another Greek-owned ship suffered the same treatment in Newcastle.

Desertions

During the last three months of 1971, the Disciplinary Council of the Ministry of Shipping dealt with 546 cases altogether, 428 of which concerned cases of desertion, mostly in foreign ports.

This proves that measures taken to discourage desertion, such as the extra month's bonus for a year's service on the same ship, have not been sufficient to put a stop to this plague. Men sign on ships with the express purpose of deserting at the first U.S., Canadian, Australian or Argentinian port of call. These are usually deck boys, scullery boys or assistant stewards. After them, come ordinary and able seamen, engineer apprentices, some bossmen, third and fourth engineers and only one third officer.

These desertions can be very damaging in terms of fines and repatriation costs and no other merchant navy in the world has as high an incidence as ours. The Chinese come second.

In view of the crew shortage, we have no effective measures to suggest. If crews were not in short supply, some responsible person could be called upon to guarantee that a crew member embarking for the first time would not desert. As things stand, this cannot be done. Nor can we suggest stricter punishment since that has never acted as a deterrent. The deserter has no intention of pur-

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

suing a career at sea in the first place. Nevertheless, a deserter should be charged and convicted and listed as such in the Ministry's records. He should never be allowed to join another ship and lists of deserters should be circularised among all shipping offices. Perhaps the threat of a prison sentence and an end to his career might make a seaman think twice before deserting in a foreign port for indeed, many who are caught and repatriated go back to sea for want of anything better to do, or perhaps for a chance to desert again.

Danger from the East

Shelterdeckers sold by British and German owners are being bought by Hong Kong, Chinese and Singapore operators at a greater rate than by Greeks.

Prices are fairly steady for the newer vessels, many of which are cargo liners withdrawn from service to make way for container ships and, if crew costs can be kept low, they can turn a profit at current rates for long-term charters.

Proof of this is that layup lists do not feature any ships owned by Hong Kong, Singapore, Chinese or Korean operators. They can compete with anything on the high seas and it won't be long before they capture the world's tramp market.

First Launching at Eleusis Shipyards

The first ship to be built at Eleusis Shipyards was launched on June 8. The sponsor was Mrs. Despina Papadopoulos, wife of the Greek Premier, and the ship was the 5,900 dwt. "Oceania", a multiple-purpose cargo vessel.

The launching ceremony was attended by many dignitaries and officials including the Prime Minister of Greece, the Metropolitan of Attica & Megaris, a number of cabinet ministers, bank governors, etc.

The guests were addressed by the Minister of Shipping, Mr. Orestis Yakas and by Professor Stratis Andreadis who is Chairman of the Board of Eleusis Shipyards.

Professor Andreadis pointed out that as the first ship was being launched and the

keel plate of the second vessel in the series being laid, prefabricated sections of the 43,000-ton bulk carriers to be built at Eleusis were in the course of construction. These were the largest vessels ever to be built in Greece, he said.

The Posidonia Exhibition

Athens, last week, was crowded with shipowners who flocked to the Greek capital from all parts of the globe to attend the Posidonia 72 maritime exhibition.

A bi-annual event, the Posidonia exhibition featured 150 exhibitors from 20 countries this year. These included ship operators, ship brokers, ship builders, engineering firms, banks and others connected with shipping.

The stands, at the Zappeion Hall, were extremely striking and gave the viewer, in more instances than one, a glimpse of the shape of things to come in world shipping.

The Greek presence at the exhibition was a substantial one and it was encouraging to see our shipowners getting together for a week of close contacts and friendly meetings at a time when world shipping is in the throes of an unrelenting depression.

New Cargo Lines

Mr. N. Papalios has set up two new regular lines from the Continent to East and West Africa named Alpha (West Africa) Line and Alpha (East Africa) Line. A total of seventeen ships is to be employed on the first and more important line running from Hamburg, Bremen, Rotterdam, Antwerp and Rouen to Dakar, Abidjan, Temma, Lagos, Douala and smaller African ports.

The ships are the Aegis Eternity, Aegis Honour, Aegis Strength, Aegis Legend, Aegis Power, Aegis Dignity, Aegis Myth, Aegis Fable, Aegis Courage, Aegis Saga, Aegis Loyal, Aegis Grace and five more ships to be delivered shortly. They are the Dora Papalios, an SD 14; the Aegis Trade, another SD 14; the Aegis Stoic, a Santa Fe; the Aegis Hope and the Aegis Blaze.

Before setting up these lines, Mr. Papalios studied the market in depth and, after the failure of his cooperation with Volta Line, went ahead with his plans in stages. His main objective was to set up flexible

lines that could be extended in accordance with the availability of cargoes.

There are three departures per month from Continental ports and an Aegis ship calls at an African port every ten to twelve days. Ten to thirteen tons of fertilizer are loaded at Continental ports and the balance up to 19,000 tons is made up with general cargo. The ships return with African cargoes such as coffee, cocoa, etc.

The East African line calls at Mombasa, Dar es Salaam, Lourenço Marques, Beira, etc. and goes as far as the Persian Gulf on occasion.

Worrying about the Future

A shipowner of our acquaintance who has lived abroad for many years and who has kept a close watch on the development of Greek shipping on the world scene, expressed to us recently his anxieties with regard to the future.

"I am not worried about the current depression in the freight market," he said. "It will pass, as others have done and the only ones who will suffer irreparable damage are the newcomers to the shipping scene who over-extended themselves in the first place. They deserve what they get. No, what worrying me is first, the problem of the crew shortage. We are desperately short of qualified deck officers and engineers. As for lower deck crews, well, we shall have to make do with coloured men. The only solution to that problem is to do what the Norwegians did five years ago by replacing their small, uneconomical ships with larger and more viable units needing fewer crews."

"Another danger we have to face is the vigorous entry into the tramp field of Far East operators whose fleets are multiplying day by day. Add to this the competition from communist bloc ships and where does the Greek ship stand today?" he went on.

"The Norwegians have acquired specialised vessels and liners that enable them to transport various types of cargo such as liquid gas and have developed their liner trade. We must do the same and, more important, we must organize ourselves and solve our perennial insurance problem. It is the Achilles' heel of Greek shipping. We are being pushed out of the tramp trade and we must seek our livelihood elsewhere," he concluded.