

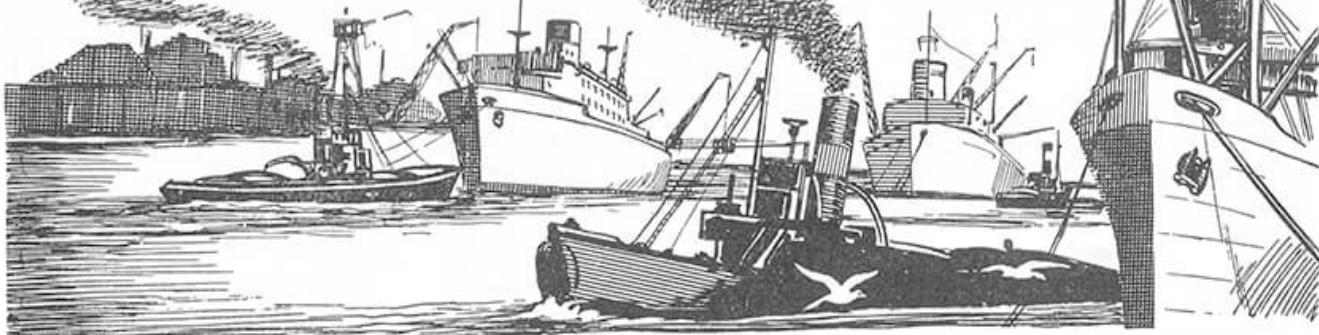
NAYTIKA XRONIKA



15η Ιουλίου 1973

Αρ. Φύλλου 915/674

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΒ' (Περιόδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 915/674

ΕΚΔΟΤΗΣ - ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1973

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΕΙΣ ΤΟ ΠΡΟΣΚΗΝΙΟΝ

'Υπό τὸν τίτλον «Οι Ελλήνες έφοπλισταὶ εἰναι σοθαρώτατοι ἀγορασταὶ εἰς μίαν δύσκολον ἀγοράν», ἡ ἐφημερὶς «Λόυδ' Λίστη» τοῦ Λονδίνου, τῆς Ζης Ιουλίου, περιγράφει τὰς ἐντὸς μιᾶς ἔβδομάδος γνωσθεῖσας ἀγοράς σκαφῶν — τάνκερ κατὰ πρώτον λόγον — ἀπὸ τοὺς "Ελληνας".

Εἰς δεκάδας ἁκατομμυρίον δολαρίων ἀνέρχεται ἡ ἀξία τῶν νέων ἐλληνικῶν ἀγορῶν. 'Αγορόζεται πάντα τὸ προσφερόμενον. Πωλοῦνται, κυρίως, δεξαμενόπλοια μικράς καὶ μετρίας χωρητικότητος, ἀπὸ 18.000 μέχρι τῶν 33.000 τόνων, καὶ ἥλικις γύρω ἡ καὶ ἄνω τῶν 15 ἑτῶν! Πωλοῦνται ἀκόμη καὶ ὀλίγα μπάλι κάρριερ εἰς ψηφλάς τιμάς καὶ συνήθη φορτηγά — τὰ καλά δυσεύρετα— μεγάλας σχετικῶν ἥλικιας.

'Αγνωστης διαγράφεται ἡ ἐπιδίωξις τῆς προσκτήσεως τοῦ οιούδητο προσφερόμενου πλοίου. 'Η σήμερον δικαιολογεῖ τὴν προσπάθειαν. 'Η αὔριον δὲν εὐρίσκεται ἐντὸς τοῦ κύκλου τῶν ἐπιχειρηματικῶν ἐπιδιώξεων τῶν ἀγοραστῶν. Οὕτε, δεδιάσις, ἀνησυχία τις διαγράφεται διὰ τὴν ἐπάνδρων τῶν ἀθρόως ἀγοραζομένων σκαφῶν. "Εχει δ. Θεός....

ΠΕΡΙ ΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

'Τὰ τύπου σελτερντέκερ φορτηγά δὲν εἶναι πλέον ἀποδοτικά, αὐτὸς δὲ εἶναι καὶ ὁ λόγος ποὺ τὰ ἀντικαθιστῶμεν μὲν μεγαλύτερα μπάλι κάρριερ. Αἱ δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως τῶν εἶναι λίγαν ὑψηλάτερα μεταφορικῶν τῶν συγκρίσει πρὸς τοὺς ναυλών ποὺ ἡμιπρούν, ὑπὸ ὅμαλάς συνθήκας, νὰ ἐπιτυχουν εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν. Αἱ δαπάναι ἐπανδρώσεως καλύπτουν τὰ 60% περίπου τῶν ἔξδοντων κινήσεως ἐνὸς σελτερντέκερ συνήθους μεγέθους καὶ εἶναι αἱ αὐταὶ ἔνος μεγαλυτέρου μπάλι κάρριερ. Τὸ πλήρωμα εἶναι τὸ αὐτὸ καὶ διὰ τὰ δύο πλοια. Καὶ ὅμως, τὸ δεύτερον μεταφέρει πενταπλάσιον φορτίον μὲ τὰς αὐτὰς δαπάνας τοὺς σελτερντέκερ.

Μὲ τὰς ἀνωτέρω δηλώσεις, διδικαιολόγησε διευθυντής νορθργικού ἐφοπλιστικού οίκου τὴν ἐκποίησιν καὶ τοῦ τελευταίου σελτερντέκερ.

Πρὸς τὴν αὐτὴν κατάστασιν βαίνομεν μὲ τὴν σειράν μας καὶ ἡμεῖς. Δὲν ἐφόδασμεν, ἀλλὰ πλησιάζουμεν τὰ ποσοστὰ ἐπιβαρύνσεως τοῦ νορθργικού πλοίου. "Αν ὅμως λάθονμεν ὑπ' ὅψιν τὴν ἔλλειψιν πληρωμάτων, τὸ κρατοῦν ηξήμενον μισθολόγιον καὶ τὰ

λοιπὰ ἔξοδα ἐπανδρώσεως, διερωτώμεθα, διατί ὁ ἐφοπλιστὴς νὰ συνεχίσῃ τὴν ἐκμετάλλευσιν ἐνὸς πλοίου δαπανηροῦ; Θὰ προτιμήσῃ σὺν τῷ χρόνῳ τὴν ἀντικατάστασιν του ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα μὲ τὰς αὐτὰς δαπάνας μπάλι κάρριερ. "Ηδη ἐφοπλισταὶ τινες ἥρχισαν προβάνοντες εἰς τὴν ἀντικατάστασιν αὐτὴν. 'Ολιγώτερα, ἀλλὰ μεγαλύτερα πλοιά εἶναι τὸ σύνθημα αὐτῆς τῆς ἐποχῆς.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Εἰς τὸν ιαπωνικὸν παράγοντα ἐναπόκειται καὶ πάλιν ἡ τοιαύτη ἡ τοιαύτη θέσις τῆς ναυλαγορᾶς, κατὰ τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον. "Αν τὰ ιαπωνικὰ φορτία δημητριακῶν, γαστιθράκων, σιδηρομεταλλεύματος καὶ ξυλείας εἶναι περισσότερα κατὰ τὴν περίοδον 1973-74 — ἀπὸ τὸ ἔρχομένον φινιοπάρου — ἡ ναυλαγορά σταθερὰ θὰ κρατήσῃ τὰ ὑψηλά της ἐπίπεδα, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι τὰ σιτοφορτία διὰ τὴν Ρωσίαν καὶ τὰ ἐκ τοῦ Β. Ειρηνικού διὰ τὴν Κίναν καὶ τὰ ἀλλούς προορισμοὺς τῆς "Απω Ανατολῆς, θὰ εἶναι αἰσθητὸς ολιγώτερα, ἔναντι τῶν περυσινῶν.

"Η ὀδεικατότης, πάντως, περὶ τὴν ἐκτασιν τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τῆς Ιαπωνίας καὶ ἡ προβλεπομένη ταχεία διόγκωσις κατὰ τὸ 1974 διὰ τῶν νέων ναυπηγήσεων τοῦ στόλου τῶν μπάλι κάρριερ, ἀποτελούν, πρὸς τὸ παρόν, ἀνασχετικούς παράγοντας εἰς τὴν μελλοντικὴν πορείαν τῆς ναυλαγορᾶς.

«Δραματικαὶ» χαρακτηρίζονται αἱ ἀποφασιστεῖσαι ἀπὸ τὴν νορθργικὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγορὰν ἐκπτώσεις εἰς τὴν κάλυψιν τῶν κινδύνων ἐπὶ μεγάλων πετρελαιοφόρων. Τὰ ἀποτελέσματα τῶν ταξιδίων των κατὰ τὸ 1972 ὑπῆρχαν λίγαν ἐνθαρρυντικά. 'Εκρήξεις ἀλλαι δὲν ἐσημειώθησαν ἐπὶ τῶν τόσης ὑψηλῆς ἀξίας σκαφῶν.

«Α σημειωθῆ, ὅμως, ὅτι ἡ νορθργικὴ ἀσφαλιστικὴ ἀγορὰ ἐπηρεάζεται ἀμέσως ἀπὸ τὸν ἐφοπλιστικὸν παράγοντα, τὸν μετέχοντα εἰς τὴν διοίκησιν πλείστων ὄσσων ἐγχωρίων ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν.

«Η ἀπαγόρευσις τῆς ἔχαγωγῆς ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας τῶν σόγια καὶ τῶν βαμβακοστόρων παρέσχε τὴν εὐκαιρίαν νὰ καταδειχθῇ ἡ ἰσχυρὰ δομὴ τῆς ναυλαγορᾶς. Πρὸς στιγμὴν προεκλήθη ἡ σύγχυσις καὶ ἡ ἐπιφύλαξις τῶν φορτωτῶν, σίτινες, δεδιά-

ως, ἐπεδίωξαν τὴν ἔκπτωσιν τῶν ναύλων. Πράγματι, ἡ ἔκπτωσις αὐτὴ ἐσπειριώθη εἰς τὸν ομέα τοῦ Β. 'Ατλαντικοῦ, χωρὶς ὅμως — καὶ τοῦτο εἶναι τὸ ἀξιοσημείωτον — νὰ ἐπηρεασθούν οἱ ναύλοι καὶ τῶν ὄλλων τομέων ὡς λ.χ. τοῦ νοτιοαμερικανικοῦ καὶ τῶν χρονοναυλώσεων. Αἱ ἐκείθεν διαταγαὶ ἐπλήρωσαν τὰ κενὰ τοῦ βορειοατλαντικοῦ τομέως.

«Η ἀγορὰ ἐπέδειξε τὴν ἀντοχὴν τῆς, αὐτὴ δὲ καὶ ἐπιτρέπει τὴν πρόβλεψιν ὅτι καθ' ὅλον τὸν χειμῶνα οἱ ναύλοι θὰ κρατήσουν εἰς τὰ γνωστά ὑψηλά τῶν ἐπίπεδα.

* * *

«"Εξοχος» διαγράφεται ἡ νέα ρωσικὴ συγκομιδῆ. Αἱ καιρικαὶ συνθήκαι τοῦ 'Ιουνίου ηγύνονται τὴν παραγωγὴν τὸ πρόβλημα ἐγκείται εἰς τὴν ἔγκαιρον συγκέντρωσιν καὶ μεταφοράν, ἡτις καὶ κατὰ 10 ἡμέρας ἐνωρίτερον πρήσειν ηδη.

* * *

Καλαὶ διαγράφονται καὶ αἱ ἐσοδεῖαι τῶν χωρῶν τῆς 'Ανατολικῆς Εὐρώπης. 'Η Πολωνία, ἡ Ούγγαρια καὶ ἡ Γιουγκοσλαβία πιστεύονται εἰς τὴν δελτίωσιν τῆς περιστινῆς συγκομιδῆς των. 'Απὸ τὰς καιρικάς συνθήκας ἔξαρταται.

Εἰς 21 ἑκατομ., τὸν δημητριακῶν ὑπολογίζεται ἡ ἐσοδεία τῆς Πολωνίας, μὲ εἰσαγωγὴν τριῶν ἑκατομ., τὸν. Μεγαλυτέρα ἐπίσης διαγράφεται ἡ τῆς Γιουγκοσλαβίας (1972 τὸν. 4,86 ἑκατομ.).

Εἰς τὴν Ούγγαριαν προβλέπουν παραγωγὴν 5,4 ἑκατομ. μετρικῶν τόνων ἀραβοσίτου καὶ 4,2 ἑκατομ. τὸν. Εἰσαγωγὴ καμμία.

* * *

Εἰς 5,5 ἑκατομ. τόνους περιώρισαν οἱ 'Ιαπωνες τὰς ἀφετεινὰς ἀγορὰς πολαισιδῶν ἀπὸ τὴν Αμερικήν. 'Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ ἔχαγωγὴ παλαιοσιδῶν ἀπηγορεύθη ἀπὸ τῆς Ιης 'Ιουλίου μέχρι τοῦ 1974. Εἰς 12,4 ἑκατομ. τὸν. καθωρίσθη διὰ τὸ 1973 ἡ ἔξακτεα ποσότης.

* * *

Περισσότερα δημητριακὰ ἀγοράζει ἡ Κίνα ἀπὸ τὴν Αμερικήν διὰ τὴν περιόδον 1973-74. Πέραν τοῦ 1,5 ἑκατομ. τὸν. σίτου τοῦ ἀγορασθέντος ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν καὶ τὸν Καναδάν, ἡ Κίνα διαπραγματεύεται προσθέτους ποσότητας σίτου καὶ ζωτροφῶν ἀπὸ τὴν Αμερικήν καὶ ἀλλαχοῦ. Δύο καὶ ήμισιον ἑκατομ. τὸν. σίτου καὶ 1,2 ἑκατομ. τ. ἀραβοσίτου προβλέπεται νὰ φορτωθοῦν ἀπὸ τὰς 'Ηνωμ. Πολιτείας.

* * *

Εἰς πλείστας δύσας διομηχανικὰ χώρας ὁ ρυθμὸς ἀναπτύξεως τῆς Οίκονομίας των τόσων ἐπιταχύνεται, ὥστε μέτρα δραστικά

λαμβάνονται διὰ τὴν ἐπιθράδυνσιν τῆς πληθωριστικής πλημμυρίδος καὶ τῆς υψώσεως τῶν τιμῶν. Τῶν μέτρων αὐτῶν τὸ ἀποτέλεσμα προβλέπεται νὰ είναι καὶ ὡς συστόλη τῶν μεταφορῶν. "Ἄς τὸ ἔχωμεν ὑπὸ φύιν μας κατὰ τὴν περιοδιαγραφὴν τῶν ἔξελίζεων τῆς ναυλαγορᾶς.

Πλέον ἀνέτος διαπιστούται ἡ κατάστασις εἰς τὴν Ἀμερικὴν ἀπὸ ἀπόφυγας πετρελαιοειδῶν. Τὰ διυλιστήρια ἐπαρκῶς ἀνεφωδισθῆσαν μὲ ἄργον πετρέλαιον καὶ τώρα ἐργάζονται μὲ πλήρη ἀπόδοσιν. Τὰ ἀποθέματα ηγήθησαν.

ΕΝΤΑΣΙΝ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΣ

Καθ' ἄ πληροφορούμεθα, τὸ περὶ εἰσφορᾶς τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν νομοθετικὸν διάταγμα, ἀφοῦ διεῖχθεν ὅλα τὰ στάδια τῆς σχετικῆς διαδικασίας ἐνεκρίθη τελικῶς ἀπὸ τὸ "Υπουργικὸν Συμβούλιον. Δημοσιεύεται κατ' αὐτὰς εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Καὶ ἀποκτᾷ, χάρις εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν εἰσφοράν, δῆλην τὴν εὐχέρειαν ἡ κρατικὴ διοίκησις ἐπὶ τῆς ἐκπαίδευσεως, ὅχι μόνον πλήρως νὰ ἐφαρμόσῃ τὸ πρόγραμμα τῆς δωρεάν παιδείας, ἀλλὰ καὶ νὲ ἐντεῖνη, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸν ἐφοπλιστικὸν παράγοντα, τὴν περὶ προσελκύσεως τῶν νέων προπαγάνδαν, συνιστωμένων καὶ ἄλλων σχολῶν εἰς ἐπίκαιρα σημεία τῆς Ἐπαρχίας.

Δέον νὰ ὁμολογηθῇ, ὅτι ὁ ἐφοπλισμὸς ἐκπληρώνει, κατὰ θετικὸν τρόπον, τὴν ὑποχρέωσίν του ἐναντὶ τοῦ μεγάλου προβλήματος τῆς Ναυτιλίας, τῆς καταρτίσεως ἰκανῶν διὰ τὰ πλοῖα μας στελεχῶν. Θὲ ἔχωμεν, ὅμως, νὰ προσθέσωμεν ὅτι ἡ μεγάλη ἐφοπλιστικὴ εἰσφορὰ δημιουργεῖ ἐκ παραλλήλου καὶ τὴν ὑποχρέωσιν αὐτῶν τῶν εἰσφερόντων διὰ τὴν ἀμεσον τὸν παρακολούθησιν τοῦ ἐκτελουμένου ἔργου. Τὸ συνιστώμενον, βάσει τοῦ νέου Διατάγματος, Συμβούλιον τῆς Ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, δέον νὰ καταστῇ τὸ ἄμεσον ὅσον καὶ οὐσιαστικὸν ὄργανον τοῦ προγραμματισμοῦ καὶ τῆς ἐποπτείας.

Μέγα ὅσον καὶ δυσχερές τὸ ἀναλαμβανόμενον ἔργον. Αἱ πολλαὶ σχολαὶ καὶ οἱ περισσότεροι μαθήται δημιουργοῦν, δεσμώτως, προβλήματα. "Οφείλομεν, δημοσίως, νὰ ὁμολογήσουμεν ὅτι ἡ ἀρμοδία κρατικῆς ὑπηρεσίας, ἀπῆλλαγμένη πλέον καὶ τῶν οἰκονομικῶν δυσχερειῶν, εἶναι ἐπιτελικῶς προπαρεκουσμένη νὰ ἀναδεχθῇ τὴν δῆλην προσπάθειαν τῆς διευρύνσεως τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ προγράμματος. Εἰς αὐτήν, ἐν πολλοῖς, ἐναπόκειται ἡ ἐπίλυσις τοῦ σοβαροτέρου τῆς Ναυτιλίας μας προβλήματος, τῆς ἀνεπαρκείας τοῦ ἐμψύχου αὐτῆς ὑλικοῦ.

ΟΥΚ ΉΝ ΆΛΛΩΣ ΓΕΝΕΣΘΑΙ

"Ἀπὸ τὴν Γιουγκοσλαβίαν ἀναζητοῦνται οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ Ε.Ν. διὰ νὰ καλύψουν τὰ ὀσημέραι διευρυνόμενα κενά εἰς τὰ ἐπι-

τελεῖα τῶν πλοίων μας. Λέγεται ὅτι ὑπάρχουν ἑκεὶ διοισθεῖμα καὶ μὲ μισθολόγιον κατώτερον τοῦ ἑδῶ κρατοῦντος, στελέχη.

Εἰς τὴν Συρίαν συνιστάται γραφείον προστήψεως πληρωμάτων ἀπὸ γνωστὴν μεγάλην ἐφοπλιστικὴν ἑταῖριαν. Προσφέρονται καὶ ἑκεὶ κατώτερα πληρώματα, ὥστε εἰς τὴν Σομαλίαν, τὴν Αἴγυπτον καὶ τὸ Σουδάν. Τὸ πλείστον ἀνείδικετα. Παρατηρεῖται μία ἀνεξήγητος ἀπροθυμία εἰς τὴν θερήσιν τῶν διαβατηρίων. Ἀφονωτέρα ἡ προσφορὰ Πακιστανῶν, Ἰνδῶν καὶ τῶν ἐκ Μιταγκλαντές προερχομένων.

Ἡ προσοχὴ τῶν ἐφοπλιστῶν στρέφεται καὶ πρὸς τὴν Κορέαν, τὰς Φιλιππίνας καὶ τὴν Φορμόζαν· παντοῦ, ὅπου ὑπεραφθονεῖ τὸ ἐργατικὸν δυναμικόν.

Βάσιμοι ὑπολογισμοὶ καθορίζουν εἰς εἰκοσι πέντε περίπου χιλιάδας τὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας μας εἰς κατώτερα πληρώματα, τὰς μὴ καλυπτομένας ἀπὸ ιδιοκύς μας ναυτικούς. Αὐτὰς τὰς χιλιάδας ἀναποδράστος θὰ ἀναζητήσωμεν ἀπὸ τὰς χώρας τῆς Μέσης καὶ "Απὸ" Ἀνατολῆς. Είναι ἡ μόνη ἀπομένουσα διέξοδος διὰ νὰ κινηθοῦν τὰ πλοῖα.

Τὴν αὐτὴν δύσκολον κατάστασιν ἀντεμπότεσταν πολὺ πρὸ ἡμῶν οἱ "Αγγλοί καὶ οἱ Νορβηγοί. Πρὸς τοὺς ξένους προσέφυγον, ὁργανώσαντες κατὰ τὸν καλύτερον δύνατον τρόπον τὴν πρόθληψιν των. Αὐτὴν τὴν ὄργανωσιν καὶ ἡμεῖς κατ' ἀνάγκην θὰ ἀποκτήσωμεν. "Ισως νὰ ἐπρεπε καὶ μητρῶν τῶν ναυτολογούμενών ξένων, σὺν τῷ χρόνῳ, νὰ καταρτίσωμεν.

'Ως ἔχουν τώρα τὰ παρ' ἡμῖν, ἡ ἀνωμαλία περὶ τὴν συμπλήρωσιν τῶν κενῶν τοῦ πληρώματος ἐντένεται ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν, διότι ἀκριβῶς λείπει ἀκόμη ἡ ὠργανωμένη πας πρόσληψις τῶν ἐγχώρων μακι διότι τινὲς τῶν ἐφοπλιστῶν δὲν ἔχουν ἀκόμη πλήρως προσανατολισθῆ εἰς τὴν διὰ τῶν ξένων συμπλήρωσιν τῶν κενῶν. Είναι, πάντως, γεγονός διὰ τὴν Ναυτιλία τῶν 40 ἑκατομ. τον. γκρός δὲν είναι διανόταν νὰ ἐπανδρωθῇ μὲ ιδικά μας πληρώματα. "Αντικρύζοντες τὰ πράγματα θὰ ἀναζητήσωμεν τῶν ξένων τὰς ἀμφιβόλους ὑπηρεσίας. Οὐκ ἢν ἄλλως γενέσθαι.

'Απὸ τὸν ἀριθμὸν τῶν κατὰ μῆνα ἐκδιδούμενων ναυτικῶν φυλλαδίων τεκμαίρεται ἡ συνεχιζόμενη ἀποχὴ ἀπὸ τὸ ἐπάγγελμα τῶν νέων. Εἰς 789 ἀνήλθον τὰ κατὰ μῆνα "Ιούλιον ἐκδιδόντα φυλλάδια, ἐναντὶ τῶν πρὸ ἐτοῦς ὑπερχιλίων.

ΠΡΟ ΤΟΥ ΑΥΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Φρεντ. "Ολσεν, Λώριτζεν, Στόλτ Νήλσεν, Τσέρου Χήριγκ καὶ ἄλλοι, εἶναι γνωστοὶ Σκανδιναϊκοὶ ἐφοπλισταί. Ἐκτοιούν τὰ μικρά τῶν σκάφη — πετρελαιοφόρα καὶ ξηρού φορτίου — εἰς τοὺς "Ελληνας κατὰ κύριον λόγον. Τέσσαρα φορτηγά τοῦ Φρεντ. "Ολσεν ἡγοράσθησαν ἀπὸ "Ελληνας ἐφοπλιστήν, μαζί με τὰς πρὸς τὴν Μεσόγειον γραμμάς των,

αἵτινες ὅμως, θὰ διατηρήσουν τὸ ὄνομα τοῦ πωλητοῦ, λόγω τοῦ καλοῦ ὄνοματος ποὺ ἔκερδισε κατὸ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν. Τρία πετρελαιοφόρα τῶν 20 - 30.000 τόν. τοῦ Στόλτ Νήλσεν ἡγοράσθησαν ἀπὸ "Ελληνας ἐπίσης. Κατὸ χίλια δολάρια ἡμεροίως ἐστοίχιζε περισσότερον ἡ ἐκμετάλλευσίς των ὑπὸ τὴν νορβηγικὴν σημαίαν.

Καὶ ἐτόνισεν ὁ κ. Κνούντ Λώριτζεν εἰς τὴν συνέλευσιν τῆς ἑταῖρίας του: «Ἡ αὔξησις τῶν διπανῶν κινήσεως τοῦ δανικοῦ πλοίου ὑποχρεώνει τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ καταφύγουν εἰς τὰς ξένας σημαίας, ὅχι διὰ νὰ κερδίσουν περισσότερα, ἀλλὰ διὰ νὰ ἐπιβιώσουν».

Αναφέρομεν τὰ διαδραματιζόμενα εἰς τὴν σκανδιναϊκὴν Ναυτιλίαν, διὰ νὰ ἔλθωμεν ἐν συνεχείᾳ εἰς τὰ καθ' ἡμάς. Τὸ κόστος τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου ἔγγιζε πλέον τὸ ἀπαγορευτικὸν ὄριον. Οἱ καλοὶ ναύλοι τὸ καλύπτουν, πλὴν αὐτοὶ θάττον ἡ βράδιον θὰ παρέλθουν καὶ τότε ἡ δύσκολος κατάστασις ἔδη της τῇ δύτητι θὰ ἀνακύψῃ. Νὰ ἐπανέλθωμεν εἰς τὸ χαμηλότερον κόστος ἐπανδρώσεως καὶ τὰ χαμηλότερα ἀσφάλιστρα θὰ ἔργωνται. Νὰ διατρήσωμεν τὰ ἀκριβὰ πλοῖα ἐν κινήσει ἀμφίβολον. Ἡ ἐκποίησις, εἰς αὐτὴν ποὺ ἐστράφησαν οἱ Νορβηγοί ἐφοπλισταί, θὰ ἔργει νὰ ἀπομένουσα διέβοδος.

Τὸ γε νῦν ἔχον, τὸ κόστος κινήσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, λαμβανομένων ὑπὸ ὄφιν τῶν ὑψηλοτέρων ἀσφαλίστρων σκάφους καὶ "κλάμπης"· καὶ τῶν συχνῶν παλιννοστήσεων καὶ οὐσενειών, φθάνει ηδη τὰς δαπάνας κινήσεως τοῦ ὁμοιότυπου ἀγγλικοῦ. "Αν συνεχιζθῇ κατάστασις τῆς κρατούσης πλειοδοσίας εἰς τὸ μισθολόγιον, τὸ κόστος τοῦ ἐλληνικοῦ θὰ καταστῇ ἀκριβότερον. Συγκεκριμένοι ἀριθμοὶ τὸ ἐπιβεβαίων. Αποτέλεσμα: Τὸ αὐτὸν πρόβλημα ἐκποιήσεως θὰ ἀνακύψῃ καὶ διὰ ἡμάς, αὐτὸ ποὺ ἀπὸ τίνος ἀντιμετωπίζουν οἱ Νορβηγοί. Θὸ ὄρθωθῆ πρὸ ἡμῶν τὸ μέγα πρόβλημα τῆς συνεχιζόμενης διογκώσεως τῆς δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας. Τὴν τακτικὴν τῶν Νορβηγῶν, τῶν ὀλιγωτέρων καὶ μεγαλυτέρων πλοίων, ἀναποδάστως θὰ ἀκολουθήσωμεν.

ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ

Διὰ τὸ τελευταῖον τετράμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους, προγραμματίζεται ἡ ἔναρξις λειτουργίας τοῦ Κέντρου "Επιμορφώσεως Στελεχών Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, μὲ σκοπὸν τὴν κατάλληλον προπαρασκευὴν τῶν ὑποψήφιων διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος των. Ήσ εγράψαμεν ἡδη, ἡ ἐκπαίδευσις αὐτὴ ἀφορᾷ εἰς τοὺς Α' Πλοιάρχους καὶ Μηχανικούς καὶ θ' ἀντικατοστήσῃ τὴν ἑξεταστικὴν δοκιμασίαν, ἡτὶς διενηργεῖτο εἰς τὸ "Υπουργείον διὸς ἡ τρίς τοῦ ἔτους. Θ' ἀντικατοστήσῃ, συγχρόνως, καὶ πάσαν ὑφισταμένην μέχρι τοῦδε εἰδικὴν ἐκπαίδευσιν πρὸς ἀπόκτησιν εἰδικῶν προσόντων διὰ τοὺς ὡς ἄνω βαθμούς, δεδομένου ὅτι αὐτὴ ἐνσωματοῦται εἰς τὸ πρό-

COLOCOTRONIS LTD SHIP BROKERS

65-68, Leadenhall Street,
London, EC3A 2AP
Telephone: 01-480 6666
Telex: 888639
Telegrams: Colocotron London EC3

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

μένον νὰ πλεύσῃ καθ' ὥρισμένην ἡμερομήνιαν εἰς τὸν λιμένα τῆς φορτώσεως του καὶ τὰ χρονικά ὥρια, ὥπως καὶ οἱ περιστάσεις δὲν τοῦ ἐπιτρέπουν οὔτε τὴν πληρώσιν τῶν κενῶν τῆς συνθέσεως οὔτε τὴν ὑποδεικνυομένην διὰ τῆς ἔγκυκλου διαδικασίαν διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἐλευθεροποίησην του, ἀμφίβολος ἀπόδοσις τελικῶς ἡ ἔκβασις του ταξιδίου του καὶ οἱ ζημίαι ἀσφαλεῖς.

Καθ' ἡμᾶς τὸ ὑπορυγεῖον δέον νὰ παρέχῃ καὶ τὴν προέγκρισίν του ἀκόμη εἰς περιπτώσεις καθ' ἄς ἀνέφικτος ἐκ τῶν πραγμάτων καθίσταται ἡ κανονική σύνθεσις τοῦ πληρώματος ἐνὸς πλοίου, χωρὶς τὴν ναυτολόγησην ἀλλοδαπῶν. Ὑπὸ ταῖς κρατούσας συνθήκας ἔργον ὅλων τῶν διαχειρίζομένων τὰ πράγματα του πλοίου ἐπιβάλλεται νὰ είναι ἡ συμπαράστασις, ἵνα ἀκριβῶς διευκολυνθῇ ἡ κίνησίς του.

'Ιδου καὶ ἡ περὶ ης ὁ λόγος ἔγκυκλios:

ΘΕΜΑ: 'Ἐπὶ ὑποβαλλομένων εἰς 'Ὑπηρεσίαν μας αἰτήσεων περὶ ἔγκρισεως ναυτολογήσεως ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν καὶ Ἐλλήνων μὴ προσοντούχων κ.λπ.

"Ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν πρὸς ὑμᾶς τ' ἀκόλουθα:

1) 'Ὕπὸ τινῶν ναυτικῶν πρακτορείων καὶ γραφείων πλοιοκτήτων ὑποβάλλονται εἰς τὴν 'Ὑπηρεσίαν μας αἰτήσεις δι' ἔγκρισιν ναυτολογήσεως ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν, ὡς καὶ Ἐλλήνων μὴ προσοντούχων τοιούτων.

2) 'Ἐνίστε ὑπὸ τῶν προαναφερομένων αἰτεῖται ἡ παρ' ἡμῶν ἔγκρισις τῆς ὑπαρχούσου ἡ ἀντικανονικής συνθέσεως πληρωμάτων καὶ δὴ ὑπὸ μορφὴν «Ἀδείας ἐλευθέρας Κυκλοφορίας», ήτοι ἐκδόσεως παρ' ἡμῶν ἀπόφασεως, δι' ης θὰ ἐπιτρέπεται ἡ ὑπὸ τοῦ πλοίου πραγματοποίησης ταξιδίων μὲ τὴν ὑπάρχουσαν ἐλλιπῆ ἡ ἀντικανονική σύνθεσιν πληρώματος, ἵνα προ-

φανῶς διὰ τῆς τοιαύτης ἀνὰ χεῖρας ἀποφάσεως, ματαιούται ὁ ἐπὶ τοῦ προκειμένου νόμιμος ἐλεγχος παρὰ τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν.

3) 'Ενιοι τῶν προαναφερομένων, ἐν ὅψει ἐλέγχου ὑπὸ τῶν Λιμενικῶν καὶ Προξενικῶν Ἀρχῶν καὶ τῆς παρ' αὐτῶν διαπιστώσεως τῆς ὑπαρχούσης ἐλλιπούς ἡ ἀντικανονικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος καὶ ἐνδεχομένως τῆς παρὰ τῶν Ἀρχῶν αὐτῶν ἀπαγορεύσεως τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου των, διὰ τὴν προαναφερομένην αἵτιαν, αἵτιούται παρ' ἡμῶν προκαταδίκης διὰ τοῦ πλοίου τοῦ πλοίου ὑπὸ τὴν ὑπάρχουσαν ἐλλιπῆ ἡ ἀντικανονική σύνθεσιν πληρώματος.

4) 'Εσχάτως ὑποβάλλονται ἡμῖν αἰτήσεις δι' ἔγκρισιν ναυτολογήσεως ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν, ἵνα τὴν τοιαύτην ἔγκρισιν ἡμῶν χρησιμοποιήσουν παρὰ τῷ 'Ὕπουργειῷ Ἐξωτερικῶν καὶ ταῖς Ἑλληνικαὶ Προξενίαις Ἀρχαῖς, διὰ τὴν παρ' αὐτῶν θεωρησιν τῆς εἰσόδου εἰς τὴν Ἐλλάδα ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν, ίδια ἐκ τῶν Ἀρσεβικῶν χωρῶν.

5) Εἰς ἀπάσας τὰς προαναφερομένας περιπτώσεις, οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἀναρμοδίως ἀπευθύνονται εἰς τὴν 'Ὑπηρεσίαν μας, καὶ οὐ μόνον δὲν ἐπιτυγχάνουν τοῦ σκοποῦ των, ἀλλὰ ταλαιπωροῦνται διαθέτοντες χρήσιμον δι' αὐτοὺς χρόνον, προσέτι δὲ καὶ εἰς τὴν 'Ὑπηρεσίαν μας προκαλοῦν ἀσκόπως φόρτον ἐργασίας μὲ αποτέλεσμα καθυστερήσεως εἰς τὴν ἀντιμετώπισην τῶν πράγματι ἐπειγόντων θεμάτων.

6) Διὰ τὴν ἀποτελεσματικήν ἐξυπηρέτησιν τῶν ὡς ἄνω ἐνδιαφερομένων, ἀποφυγήν ταλαιπωρίας αὐτῶν καὶ δημιουργίας ἀσκόπου ἀλληλογραφίας μετὰ τῆς 'Ὑπηρεσίας

μας ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω θεμάτων, γνωρίζομεν οὖτι;

a. Αἱ Λιμενικαὶ καὶ Προξενικαὶ Ἀρχαὶ, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθρου 4 τοῦ Ν.Δ. 2651) 1953 «Περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων ἐλληνικῶν πλοίων» εἰναι ἀρμόδιαι νὰ ἐπιτρέπουν ἡ δική την προσωρινὴν ναυτολόγησην ἡμεδαπῶν ναυτικῶν μὴ κεκτημένων τὰ νόμιμα προσόντα, ὡς καὶ ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν μέχρι τοῦ ¼ τῆς 'Οργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου, ἐφ' δισον συντρέχουν ἡ δική αἱ εἰς τὸ προαναφερόμενον ἀρθρον ἀναφερόμεναι προϋποθέσεις.

6. Κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθρου 7 τοῦ αὐτοῦ ὡς ἄνω Ν.Δ. καὶ ὑπὸ τὰς ἐν αὐτῷ διακρίσεις, αἱ Λιμενικαὶ καὶ Προξενικαὶ Ἀρχαὶ τῆς ναυλοχίας τοῦ πλοίου εἶναι ἀρμόδιαι νὰ ἐπιτρέπουν ἡ δική την ἀπόπλου τοῦ πλοίου μὲ ἐλλιπῆ κατ' ἀριθμόν ἡ ἀντικανονική σύνθεσιν πληρώματος, ἐφ' δισον συντρέχουν ἡ δική αἱ εἰς τῷ προαναφερομένῳ ἀρθρῷ ἀναφερόμεναι προϋποθέσεις.

γ. Διὰ τῶν ὑπὸ ἀριθ. 37990) 2986 τῆς 12.5.1967 καὶ 41542) 3791 τῆς 9.5. 1968 ἔγκυκλίων τοῦ πρώην Υ.Ε.Ν. πρὸς τὰς Λιμενικάς καὶ Προξενικάς Ἀρχάς δίδονται ὅδηγίαι διὰ τὴν παρ' αὐτῶν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ Ν.Δ. 2651) 1953 καὶ τὴν παρ' αὐτῶν ἀντιμετώπισην τῶν ὡς ἄνω 1 καὶ 3 περιπτώσεων τῆς ναυτολογήσεως ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν καὶ Ἐλλήνων μὴ προσοντούχων τοιούτων, ὡς καὶ τῆς ἐλλιπούς ἡ ἀντικανονικής συνθέσεως πληρώματος.

6. Εἰς ἄς περιπτώσεις αἱ Λιμενικαὶ καὶ Προξενικαὶ Ἀρχαὶ ἀχθῶν εἰς τὴν ἀπόφασιν ἀπαγορεύει τοῦ πλοίου τοῦ πληρώματος, αἱ ἀνάγκαιες προστασίες τοιούτων θεμάτων, διατάξεις τοῦ Ν.Δ. 2651) 1953 καὶ τὴν παρ' αὐτῶν ἀντιμετώπισην τῶν ὡς ἄνω 1 καὶ 3 περιπτώσεων τῆς ναυτολογήσεως ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν καὶ Ἐλλήνων μὴ προσοντούχων τοιούτων, ὡς καὶ τῆς ἐλλιπούς ἡ ἀντικανονικής συνθέσεως πληρώματος.

CURACAO DRYDOCK CO., INC.

in cooperation with
LISNAVE

ESTALEIROS NAVAIS DE LISBOA S.A.R.L.

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

TEL.: 37200 — CABLES : SHIPYARDCURACAO

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 : 2091 (6 lines)

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 : 2091 (6 lines)

- τέρα έγκυκλίων, δέον δηπως άναφέρουν πάραυτα εις την 'Υπηρεσίαν μας την τοιαύτην άπόφασίν των, ώς και τους λόγους, στίνες ήγαγον αύτάς εις την λήψιν του μέτρου τούτου.
- ε. Εις τάς περιπτώσεις της κατά τ' άνωτέρω απαγορεύσεως άπόπλου πλοίου ή 'Υπηρεσία ήμων, έν μενεργασία μετά της οικείας Λιμενικής ή Προξενικής 'Αρχής άντιμετωπίζει τὸ θέμα τῶν προϋποθέσεων, αἵτινες θά ἐπιτρέψουν τὴν ἄρσιν τῆς απαγορεύσεως άπόπλου.
- στ. Η 'Υπηρεσία ήμων πρὶν ἥ ληφθῇ ή ὡς ἄνω αναφορά τῆς Λιμενικῆς ή Προξενικῆς 'Αρχῆς, δὲν δύναται νὰ προέλθῃ εἰς ἔνεργειας πρὸς «ἀποτροπήν» τῆς απαγορεύσεως τοῦ άπόπλου, δι' ὅ και ἀναμοδίως ἀνευθύνονται πρὸς ήμᾶς οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐπὶ τῷ σκοπῷ τούτῳ.
- ζ. Ἐπὶ τῆς ἀνωτέρω ὑπ' ἀριθ. 4 περιπτώσεως τῆς προεγκρίσεως καὶ ναυτολογήσεως ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς —βάσει ταύτης— θεωρήσεως εἰσόδου εἰς τὴν 'Ελλάδα άλλοδαπῶν ναυτικῶν πρὸς ναυτολόγησιν τῶν, γνωρίζουμεν διτ, οὐτε ή 'Υπηρεσία ήμων, οὔτε αἱ Λιμενικαὶ 'Αρχαὶ ἔχουν ἀρμοδιότητα τοιαύτης τοῦ άπόπλου, δι' ὅ και ἀναμοδίως ἀπευθύνονται πρὸς ήμᾶς οἱ πλοίοι τοῦτον προμήθειαν εἰδῶν ξένων προελεύσεως, ἐνώ τὰ αὐτὰ καὶ καλύτερα εἰναι τὰ ἐλληνικῆς παραγωγῆς.
- η. Η παρούσα δὲν ἀφορᾷ τὰς ναυτολογήσεις ἀλλοδαπῶν διπλωματούχων ραδιοτηλεγραφητῶν, αἵτινες ἔξακολουθούν νὰ χρήζουν τῆς ήμετρας ἔγκρισεως καὶ ἀρμοδιώς ἀπευθύνονται πρὸς ήμᾶς αἱ σχετικαὶ αἵτισεις.
- θ. Αἱ Λιμενικαὶ καὶ Προξενικαὶ 'Αρχαὶ, πρὸς αἱ κοινοποιεῖται ή παρούσα, παρακαλοῦνται, ὅπως ἐλέγχουν τὰ ναυτολόγια τῶν πλοίων ἃμα τῷ κατάπλω αὐτῶν εἰς τὸν λιμένα τῶν καὶ εἰδοποιοῦνται τοὺς ἀρμοδίους τοῦ πλοίου περὶ τῶν ἐλλείφεων καὶ τῶν ἀντικανονικοτήτων ἐπὶ τῆς συνθέσεως τοῦ πληρῶματος, ίνα οὕτω μεριμνήσουν ἔγκαιρως διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς συνθέσεως καὶ οὕτω ἀποφεύχθων παράπονα τούτων περὶ τῆς μὴ ἔγκαιρου ειδοποίησεως τῶν.
- ι. Παρακαλοῦμεν δηπως ή παρούσα κοινοποιηθῇ πρὸς ἀπαντά τὰ μέλη τῶν ὑμετέρων ὄργανώσεων.

Ἐντολῇ 'Υπουργοῦ
Ο Γεν. Διευθυντής
ΑΒΕΡΚΙΟΣ ΚΑΡΑΛΗΣ

Αθῆναι, 27.6.73

ΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ

Μία παλαιά ἐπιδίωξις τῆς Οἰκονομίας τοῦ τόπου μας ἀρχίζει, εύτυχῶς, νὰ πραγματοποιῆται. Κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τῶν Νορβηγῶν συνιστάται ὁ πρῶτος σταθμὸς ἀνεφοδιασμοῦ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων μὲν ἐλληνικὰ προϊόντα εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας 'Υρκης. 'Ο γνωστὸς ὄμογενής, προμηθευτής ἐφοδίων τῶν πλοίων, κ. Ε. Σταματίου, ἀνέλαβε τὴν ὀργάνωσιν τοῦ σταθμοῦ, ἐνώ ή ἐταιρία «Ἐλληνικαὶ 'Ἑξαγωγαὶ» —ἐξάρτημα τῆς ΕΤΒΑ— διερεύνη τὴν δυνατότητα τῆς συστάσεως καὶ ἀλλοι σταθμῶν εἰς ἐπίκαιρα λιμενικά κέντρα, διόπου τὰ ἐλληνικά πλοία συχνάζουν.

Εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Ρόττερνταμ, τοῦ Κέπιτ Τάουν, τοῦ Τόκιο ή τοῦ Χόγκ Κόγκ πρόκειται νὰ ιδρυθοῦν ὁ δεύτερος καὶ τρίτος σταθμός. Εἶναι, πράγματι, τόσα πολλὰ τὰ ἐλληνικά πλοῖα καὶ τόση η ἔκτασις τῶν ταξιδίων τῶν, ώστε ή σύστασις καὶ πέντε τοιούτων σταθμῶν νὰ μὴ κρίνεται ὡς ὑπερβολική.

«Οπως ἐπανειλημμένως ἔτονίσαμεν, οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ πλοίαρχοι τῶν ἐλληνικῶν

πλοίων προθιμοῦν τὰ ἐλληνικὰ προϊόντα, ἐφ' ὅσον αὐτὰ προσφέρονται εἰς τοὺς διαφόρους μεγάλους λιμένας τοῦ Κόσμου καὶ αἱ τιμαὶ τῶν εἰναι συμφέρουσαι. Τώρα μὲ τὴν ἐξάρτησιν τῆς δραχμῆς ἀπὸ τὸ δολάριον καὶ χάρις εἰς τὰ σύντονα μέτρα τῆς Κυπερούνησεως διὸ τὴν προώησιν τῶν ἐξαγωγῶν, αἱ τιμαὶ τῶν προϊόντων μας διατηροῦνται χαμηλαὶ, χαμηλότεραι τῶν ξένων ὡμειδῶν προϊόντων. Μὲ τὴν σύστασιν τῶν σταθμῶν ἀνεφοδιασμοῦ εἰς τοὺς ξένους μεγάλους λιμένας καθίσταται ἐπίσης εὔχερής καὶ ἡ προσφορά των.

Κίνησις ἐξαγωγικὴν ἀξιόλογον πρόκειται, διὰ τῶν σταθμῶν αὐτῶν, νὰ ἐπιτύχωμεν. Εἰς δεκάδας χιλιάδας δολαρίων ἀνέρχεται ὁ ἐτήσιος λογαριασμὸς τοῦ καθέων ὀκεανοπόρου πλοίου διὰ τὴν προμήθειαν εἰδῶν ξένων προελεύσεως, ἐνώ τὰ αὐτὰ καὶ καλύτερα εἰναι τὰ ἐλληνικῆς παραγωγῆς.

Οἱ Νορβηγοί, πολὺ πρὸ ήμῶν, ἔχουν ὄργανώσει τὴν «τράντζιτο» ἐναποθήκευσιν εἰς διαφόρους λιμένας νορβηγικῶν προϊόντων, διὰ τὰ πλοῖα των. Προσπάθεια νὰ κερδίζουν ὑπέρ τῆς Οἰκονομίας των τὰ περισσότερα δυνατὰ ἀπὸ τὴν κίνησιν τῶν ἔθνων των πλοίων. Τὴν αὐτὴν προσπάθειαν ἔπρεπε καὶ ήμεις ἀπὸ μακρού νὰ ἔχωμεν καταδάλει. Χαίρομεν διότι, τώρα κατενοήθη ή ἀνάγκη καὶ ἔτερη εἰς ἔφαρμογήν τὸ σχέδιον τῶν σταθμῶν ἀνεφοδιασμοῦ. 'Απὸ ήμᾶς ἐξαρτᾶται ή ἐπιτυχία του.

ΠΡΟΦΑΝΗΣ Η ΕΛΛΕΙΨΙΣ

'Η Ναυτιλία μας —αὐτὴ η μεγαλυτέρα τοῦ Κόσμου— δεινῶς πάσχει ἀπὸ τὴν ἐλλειψιν στατιστικῶν δεδουλεύσων. Πλὴν τῆς προσπαθείας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καμμία στατιστικὴ διακρίνωσις τῶν περὶ αὐτῶν —ἐλληνικὰ καὶ ἐλληνοκτητὰ πλοῖα— δὲν ὑφίσταται. 'Αγγούμεν λ.χ. τὴν δύναμιν τοῦ ἐμψύχου της ύλικοῦ ἀγνοούμεν τὴν συγκρότησίν του κατὰ ἡλικίαν καὶ εἰδικότηταν ἀγνοούμεν ἀκόμη τὴν ἔκτασιν τῶν ἀναγκῶν διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων μας —ἐλληνικῶν καὶ ἐλληνοκτητῶν.

Προφανῆς ή σπάνιος πληθύος ἄλλων στατιστικῶν στοιχείων, ίκανῶν νὰ μᾶς παράσχουν θετικήν τινα ἀπεικόνισιν τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος. (Συμμετοχὴ ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς έθνικάς μεταφοράς, κα-

ταβλήθηται συνάλλαγμα εἰς ναύλους, ἐπισκευαί, κατασκευαί, ἀνεφοδιασμοὶ κλπ.).

Τὸ ἔργον, τούναντίον, δῶλων τῶν ξένων ναυτιλιών περιλαμβάνεται καὶ ἀναλύεται εἰς τὴν στατιστικὴν προσπάθειαν τῆς κάθε ναυτικῆς χώρας. Κρατικοὶ ἀρμόδιοι καὶ ἄλλοι ἐπιχειρηματικῶν ἐνδιαφερόμενοι ἀπὸ τὰ πλήρη στατιστικὰ στοιχεῖα ἀντλοῦν τὰς κατευθύνσεις εἰς τὴν χάραξην τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς καὶ καθορίζουν τὴν συμβολὴν τοῦ έθνικού πλοίου εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Οἰκονομίας.

Παρ' ἡμῖν αὐτὸ τὸ ἀπαράμιλλον δημιούργημα τῆς ιδιωτικῆς πρωτοδουλίας —τὸ ναυτιλιακὸν «θαύμα»— οὐδέποτε ἀνελύθη στατιστικῶς καὶ ποτὲ διὰ συγκεκριμένων ἀρμόδιων δὲν προεβλήθη, ἵνα καὶ τὰς ἀσθενεῖς του πλευράς ἐγκαίρως διαπιστώσουν αὐτοὶ οἱ περὶ τὴν Ναυτιλίαν ἐπαγγελματικῶν κινούμενοι. Τὸ πρόδηλημα λ.χ. τοῦ ἐμψύχου ύλικου πιθανῶν νὰ μὴ εἴχε φθάσει εἰς τὴν σημερινήν του ὅξυτητα, ὃν αἱ ἐπερχόμεναι ἔξελιξεις προδιεγράφονται καὶ μέτρα ἀποφασιστικὰ ἐλαμβάνονται διὰ τὴν πρόληψιν τῆς σημερινῆς θλιβερᾶς καταστάσεως. (Σχολαῖ περισσότεραι, δωρεάν παιδεία, ἔγκαιρος προσπάθεια προσελκύσεως τῶν νέων, βελτίωσις τῶν συνθηκῶν τῆς ναυτικῆς ἐργασίας καὶ τῆς κοινωνικῆς προνοίας).

Καποτε, σταν ὁ διοικητικὸς φορεὺς τῆς Ναυτιλίας συγκεντρωθῆ καὶ ἀνασυγκροτηθῆ εἰς ἓντισιον σύνολον, πρώτιστον καθῆκον τῶν ἀμέσων περὶ τὸ ἐμπορικόν μας Ναυτικὸν ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς ἀσχολουμένων πρέπει νὰ είναι η ὄργανωσις στατιστικῆς ὑπηρεσίας, ἵνα ἔγκαίρως ἀνακοινώνται τὰ δεδομένα τῆς πολυπλέυρου ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος. Πολύτιμα, πράγματα, τὰ συμπεράσματα ποὺ θὰ δημιουργήσουν τὰς στατιστικὰς αὐτὰς διαπιστώσεις. Μᾶς λείπουν.

ΤΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΣΕΩΝ

'Αφοῦ ἔχρησιμοποιηθῆσαν ὅλα τ' ἀποθέματα τῶν τυπικῶν ναυτικῶν, ἀφοῦ προσέφυγον εἰς τὸ διατιθέμενον γυναικείον πρωταπικόν, ἀφοῦ ἀκόμη ἔνιοι ἀξιωματικοὶ ἐναυτολόγησαν τὰς συζύγους των εἰς δοθητικάς θέσεις, ἡδη ἐν νέον πείραμα, ριζοσπαστικώτερον ἀσφαλῶς τῶν προηγουμένων, δοκιμάζεται εἰς τὴν ἐπιβατηγὸν Ναυτιλίαν.

SHIPCHANDLERS NEPTUNO SOCIEDADE FORNECEDORA DE NAVIOS LDA.

P.O.Box 2635 — TELEGRAPHIC ADDRESS : "NEPTUNO"
TELEPHONE 731948

Out of office hours Telephones : 722679 and 25476

LOURENCO MARQUES

The most modern and largest private cold storages.

Suppliers of Provisions, Deck and Engine Stores.

The only Greek Company of Shipchandlers.

Stockists of Whisky — Johnnie Walker, John Haig — Gin — Gordons.

Cigarettes : Marlboro, Kent, Winston and Rothmans.

Big discounts on quantities of Whisky, Gin and Cigarettes.

The most complete stock of Provisions and Greek products.

BANKERS FIRST QUALITY MEAT

BANCO STANDART TOTTA	Fillet	70 \$ 00 per kilo
» B.C.C.J.	Roast and Steak	60 \$ 00 » »
» B.N.U.	Boneless Beef	50 \$ 00 » »
» COMERCIAL DE ANGOLA	Beef Hindquarters	34 \$ 00 » »
	Feta Cheese	45 \$ 00 per kilo
	Rate : Moçambique Escudos.	

WE COOPERATE WITH THE AMEROID REPRESENTATIVES

IN LOURENÇO MARQUES

SPECIAL TERMS ON CONTRACTS WITH OWNERS.

Πλοίον, λοιπόν, γραμμής έξωτερικού, γνωστοτάτης ναυτιλιακής μας έπιχειρησας, έδοκίμασεν ήδη την χρησιμοποίησην έπιβασην εις την δοθητικάς θέσεις του προσωπικού μαγειρέου. Επιβάται τρίτης θέσεως, κληθέντες, άπειδεχθησαν ευχαριστώς τὴν προσφοράν ύπηρεσιῶν χυτροκαθαριστοῦ η βοηθοῦ μαγειρέου, κατὰ τὴν διάρκειαν του πλού, ἀντὶ οὐχὶ εύκαταφρονήτων ἀνταλλαγμάτων, συνισταμένων εἰς τὴν δωρεάν παροχὴν πλήρων γευμάτων καθ' ὅλας τὰς ἡμέρας του ταξειδίου καὶ εἰς τὴν πληρωμὴν ἀξιολόγου χρηματικοῦ δώρου. Καὶ ἔμειναν ὅλοι εὐχαριστημένοι. Τὸ πλοῖον διότι ἡδυνήθη νὰ καλύψῃ δυσανατλήρωτα κενὰ δοθητικοῦ καθαρών προσωπικοῦ καὶ οἱ προχειρισθέντες εἰς πλήρωμα ἐπιβάται, διότι ἔναντι ἐλαφρᾶς σχετικῶς ἔργασίας, ἔξησφάλισαν τὴν σχεδὸν δωρεάν διενέργειαν τοῦ ταξιδίου των.

Πλοιοφορούμεθα ἀκόμη, ὅτι ὑπάρχει πρόθεσις νὰ ἐπεκταθῇ τὸ πείραμα, μετὰ τὴν πρώτην δοκιμαστικὴν ἐπιτυχίαν του, καὶ εἰς τὸν τομέα τῶν διαιρεισμάτων, διὰ τῆς χρησιμοποίησης ἐπιβατῶν εἰς τὴν πρεσβείας δοθῶν θαλαμηπόλων ἡ τραπεζοκόμων. Εάν, μάλιστα, τινὲς ἔξι αὐτῶν, ἔχουν σχετικὴν ἐμπειρίαν, ἡ ὑπηρεσία των θ' ἀποδειχθῆ ἀληθῶς πολύτιμος. Καὶ εἰς τὸ τέλος, οὐδὲν ἀποκλείει, ὅπως εἰς ὅριθμὸς ἔξι αὐτῶν, ιδίως ἐκ τῶν νεωτέρων, ἀναγνωρίζων τὰ ἀγαθὰ τοῦ ἐπαγγέλματος, θελήσῃ νὰ παραμείνῃ δριστική εἰς αὐτό.

Ἡ ἐφευρικότης εἰς τὰς δυσκόλους στιγμάς, θεωρεῖται ἀπό παλαιοτάτης ἐποχῆς, ὡς προσὸν τῆς φυλῆς μας. Ἰδού, λοιπόν, ὅτι οἱ ναυτιλιακοί μας ἐπινοήσεις, ἔρχονται νὰ ἐπικυρώσουν τὴν ἐπιβίωσιν τῆς θεωρίας εἰς τὴν ἐποχήν μας.

ΔΙΑΤΙ ΟΧΙ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ :

Ἄπεινυθυνόμενοι πρός τε τοὺς πλοιοκτήτας, ὅσον καὶ τὰς διασχειρίζομένας τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας κρατικάς ὑποδόλλομεν τὸ ἔρωτημα: Ποίος δὲ ἀποχρόν λόγος —ἄν τὸ πάρη τοιούτος τις— ὅστις ἐπιδόλλει ἐπὶ ἔνδος ὑποδειγματικοῦ σκάφους, τιμῶντος τὴν ἐπιβατηγὸν Ναυτιλίαν μας, ὡς τὸ «Μεντιτεράνεαν Σῆ» τοῦ Οίκου Καραγεώργη, νὰ φέρῃ τὴν κυπριακὴν σημαίαν ἀντὶ τῆς κυανολεύκου; Τὸ «Μεντιτεράνεαν Σῆ» ἐκτελεῖ ἥδη τὴν τακτικὴν πρὸς τὴν Ἰταλίαν γραμμὴν του. Πλήθος τῶν ἔνεων ἐπιβατῶν, μεταξὺ τῶν ὄποιων καὶ διακεκριμένων προσωπικότητες. Ἀπό τινας ἔξι αὐτῶν διετυπώθη πρὸς τὸ πλοιόρχον τοῦ ὠραίου σκάφους τὸ ἔρωτημα: Διατί, ἀφοῦ ἡ πλοιοκτήτηρια ἔταιρία ἐδρεύει ἐν Πειραιεῖ, τὸ

πλοίον εἶναι νηολογημένον εἰς Κύπρον; Ο πλοιάρχος δὲν εἶχε τι μάταντήσῃ....

Ο ΚΩΔΙΞ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

'Ενεργὸς καὶ ἀποδοτικὴ ὑπῆρξεν ἡ παρουσία τῆς Ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπείας κατὰ τὴν τελευταίαν διάσκεψιν τῆς Οὐνκταντ εἰς Γενεύην (4-29 'Ιουνίου), τὴν ἐπιφορτισμένην νὰ συντάξῃ τὸν κώδικα συμπεριφορᾶς τῶν Διασκέψεων τακτικῶν γραμμῶν. Οἱ Ἑλληνες ἀντιπρόσωποι, οἱ μετασχόντες τῶν ὁμάδων ἔργοσιας, εἰσέφερον ἔργον θετικὸν εἰς τὴν ἔσοδον συντάξεων κατὰ τὸ δυνατὸν τῶν διαφορῶν ἀντιλήψεων μεταξὺ τῆς ὁμάδος τῶν 77 χωρῶν τῆς Διασκέψεως τοῦ Σαντιάγκο καὶ τῆς ὁμάδος τῶν ἀνεπτυγμένων ναυτικῶν χωρῶν, ὅσον καὶ εἰς τὴν κατάστισιν τοῦ σχεδίου τοῦ Κώδικος, στοιχεῖα τῆς ὑποδηληθῆ εἰς τὴν συνερχομένην περὶ τὸ τέλος τοῦ ἔτους διτλωματικὴν διάσκεψιν τοῦ Ο.Η.Ε. πρὸς κύρωσιν τοῦ ὄριστικοῦ σχεδίου.

Τῆς Ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπείας μετέσχον οἱ κ.κ. Γεωργακόπουλος, λιμενικός ἀξιωματικός, καθὼς καὶ οἱ κ.κ. Β. Κούτσης, Π. Καλλιμανόπουλος, Σταφυλοπάτης, Παπαζώνης καὶ Π. Σαρλής.

Ἐκείνο τὸ οποῖον ὀμέσωταν εἶχεν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν ἥτο τὸ θέμα τῆς εἰσδοχῆς εἰς τὴν κάθε Διάσκεψιν τακτικῶν γραμμῶν νέου τινὸς μέλους. Καὶ εἰς τὸ σημεῖον τούτῳ ἡ ἐπιτυχία τῆς Ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπείας δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς θετική. Τὸ ζῆτημα, χωρὶς τελικῶν ἀποτελουθῆ ὑπὲρ τῶν ἀπόφεων μας, πρωθήθη ἱκανοποιητικῶς, ώστε διὰ τῶν περιστέρων συζητήσεων νὰ πιστεύεται ὅτι θὰ ἀχθῇ εἰς αἴσιον τέρμα.

Δέοντα, τράγωμα, νὰ ἔξαρθῃ τὸ γεγονός διὰ τὴν Ἑλλάς εἰς τὸ εἰδικὸν θέμα τόσον τῆς εἰσδοχῆς εἰς τὰς Διασκέψεις τακτικῶν γραμμῶν, ὅσον καὶ τῆς ὑποχρεωτικότητος τῶν ἀποφάσεων ἐπὶ διαφορῶν εἰσδοχῆς νέου τινὸς μέλους, δὲν εἶναι πλέον μόνη.

Εἰδικῶς εἰς τὸν ὁμάδα β' ὡς πρὸς μὲν τὴν εἰσδοχήν, τὸ σύστημα τῶν ἀνοικτῶν Κόνφερανς ὑποστηρίζουν μὲν ἐλαφρᾶς διαφοροποίησις, η Ἑλλάς, Η.Π.Α., Καναδᾶς, Γαλλίας καὶ ἐκ τοῦ ἀφανοῦς η Νορβηγία καὶ ίσως η Φινλανδία, ὑπέρ τῆς ἀρχῆς δὲ τοῦ ἔσαναγκασμοῦ τῶν ἀποφάσεων τῶν διαιτητῶν ἐπὶ διαφορῶν εἰσδοχῆς, ἔχουν ταχθῆ ἐκτὸς τῆς Ἐλλάδος, η Αὐστραλία, η Γαλλία καὶ ἐκ τοῦ ἀφανοῦς η Νορβηγία καὶ ἡ Σουηδία.

Εἶναι χαρακτηριστικὸν ὅτι ἔχει ἐπιτευχθῆ εἰς μέγα δαμόν προσέγγισις ἀπόφεων μεταξὺ Ἐλλάδος, Νορβηγίας καὶ Σουηδίας,

ιδίᾳ εἰς τὸν τομέα τοῦ τρόπου ἐπιλύσεως τῶν διαφορῶν, διότι τὰς χώρας ταύτας συνέχει τὸ φόδος μὴ τυχὸν ὁ Κώδικις χρησιμοποιηθῆ ὑπὲρ τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς, ὡς μέσον διὰ τὴν δημιουργίαν εἰς τὸν χώρων τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς θεσμικῶν ὄργάνων παρεμφερῶν πρὸς τὴν Μαριταίην Κομμίσσιον τῶν Η.Π.Α.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

Συμφώνως πρὸς προβλέψεις τῶν ναυτασφαλιστικῶν κύκλων τοῦ Λονδίνου, αἱ ἀσφαλίσεις πλοίων θὰ ἀφήσουν κέρδη διὰ τὸ 1972. Τὰ νέρδη ὅμως αὐτὰ θὰ ἔχανεμισθούν μετὰ τὴν πληρωμὴν ἐκκρεμουσῶν ἀπαιτήσεων εἰς προηγουμένων ἑτῶν.

Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐλάχισται ὑπῆρξαν αἱ μεγάλαι καταστροφαί. Παρὰ ταῦτα, αἱ ἀπαιτήσεις ἐκ προηγουμένων ἑτῶν ἐξηκούθησαν νὰ δημιουργοῦν προβλήματα.

Αἱ ὄλικαι ἀπόλειται τοῦ 1972 ἀνήλθον εἰς 188 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος ἐνὸς ἑκατομμυρίου τόννων, ἐλαφρῶς δὲ ηγένεμεναι ἔναντι τοῦ 1971. Παραλλήλως ἐσημειώθησαν πολλαὶ μερικαὶ ἀπώλειαι, γεγονός ὅπερ ἐπεβάρυνε τὸν λογαριασμὸν τῶν ἀπαιτήσεων τῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν.

Τὸ κόστος ἐπισκευῆς τῶν πλοίων ηγένθη τὸ 1972 κατὰ 10 ἔως 19% εἰς τὰς διαφορούς περιοχὰς τοῦ κόσμου. Διὰ τὸ μέλλον δὲν προβλέπεται ἐπιβράδυνσις τῆς αὐξήσεως.

Ἐν τῷ μεταξύ, ὁ συναγωνισμὸς ἐντείνεται εἰς τὴν διεθνῆ ἀσφαλιστικήν ὄγοράν. Χαρακτηριστικὸν είναι τὸ γεγονός ὅτι καταβάλλεται προσπάθεια συγκεντρώσεως ἐσόδων ἀπὸ ἀσφαλιστρα, χωρὶς νὰ λαμβανῶνται σοδαρῶν ὑπὲρ ὅφιν αἱ ζημίαι, αἱ ὀποῖαι ἐνδέχεται νὰ ἀντιμετωπισθούν ὄγρότερον. 'Ο συναγωνισμὸς μεταξὺ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν ἀναμένεται νὰ καταστῇ ἐντονώτερος εἰς τὸ μέλλον. Γενικῶς ἐπικρατεῖ ἡ ἀποφυγή, ὅτι ἡ προσφορὰ ἀσφαλειῶν ἥρχισε νὰ υπερβαίνῃ τὴν ζῆτησιν.

ΔΕΝ ΑΔΙΚΟΥΝΤΑΙ

Εἰς τὰς σημειώσεις τοῦ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΥ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 1/7) 73 καὶ ὑπὸ τὸν τίτλον «ΑΔΙΚΟΥΝΤΑΙ», ἐν σελίδῃ 5 ἐγράφη ἐκ παραδρομῆς ὅτι: «Ἐάν ὁ πλοιοκτῆτης δὲν ἔξοφλήσῃ τὸν αὐτολόγιον τοῦ πλοίου του, η ὑπηρεσία τῶν ἀπώλειας διατηρεῖται ἐντονώτερος εἰς τὸ μέλλον. Γενικῶς ἐπικρατεῖ ἡ ἀποφυγή, ὅτι ἡ προσφορὰ ἀσφαλειῶν ἥρχισε νὰ υπερβαίνῃ τὴν ζῆτησιν.

Τοῦτο δὲν εἶναι ΑΛΗΘΕΣ. Διότι τὸ ἄρθρον 43 τοῦ Ν. 3170(55 εἶναι σαφὲς καὶ ὄριζει τὰ ζῆτησις: «Ο χρόνος τῆς ναυτικῆς ἔργασίας τῶν ναυτικῶν, ἔργαζομένων εἰς ἔλληνικὰ πλοῖα ἔχοντα συγκεκρημένον πλήρωμα, ΥΠΟΛΟΓΙΖΕΤΑΙ διὰ τὴν ἀπονομὴν τῶν κατὰ τὸν παρόντα νόμον ὁρίζομένων παροχῶν ΑΔΙΑΦΟΡΩΣ δὲν κατεβλήθησαν πραγματικῶν πρὸς τὸ ΝΑΤ παρὰ τῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 19 παρ. 5 τοῦ παρόντος νόμου ὑπευθύνων, τὰ διὰ τῶν οἰκείων ναυτολογίων περιβαλλόμενα ὑπὲρ τοῦ ΝΑΤ δικαιώματα. Συγγνώμην διὰ τὴν παραδρομὴν ταῦτην.

ΕΝΩ ΗΜΕΙΣ ΣΥΖΗΤΩΜΕΝ

Ἐλευθέρων ζώνην συνιστᾶ τὸ 'Ισραὴλ εἰς τὸν λιμένα τῆς Χαϊφας. Οἰκοδομικὰ συγκροτήματα 4.500 καὶ πλέον τετρ. μέτρων διασχισθοῦν εἰς ἐννέα πρὸς τὸν οἰκισμόν των μονάδας καὶ θα εἶναι ἔτοιμα εἰς τὸ τέλος τοῦ έτους.

Ο ἐλεύθερος λιμήν, κατὰ σχετικὴν ἀνα-

CAPTAIN ANGELO & ASSOCIATES, INC.

MARINE SURVEYORS AND CONSULTANTS

25, Akti Miaouli
Piraeus - Greece

OUR TWENTY-FIVE YEARS OF EXPERIENCE AT YOUR SERVICE

We are connected with most Steamship Companies, Brokers, Ship Yards and Stevedores in most of the USA East Coast, Gulf of Mexico and Great Lakes ports. Also we are specialised in deficiency of speed at Sea, claims and everything connected with shipping business.

Captain Angelo Tsaganeas
Director

(DAY PHONE) 422.506

TELEX: 212872

(NIGHT PHONE) 9824.136

κοίνωσιν, θὰ παρέχῃ τὴν δυνατότητα τῆς συναρμολογήσεως, ἀποπερατώσεως καὶ συσκευασίας τῶν πρὸς ἐπανεξαγωγὴν οἰωνῶν προϊόντων.

Μᾶς προλαμβάνει, δηλαδή, τὸ Ἰσραὴλ εἰς μίαν προσπάθειαν ἀπὸ μακροῦ, ἄνευ θετικοῦ τίνος ἀποτελέσματος, συζητηθεῖσαν καὶ παρ' ἡμῖν. Τὴν ἐγκατάστασιν πραγματικῆς Ἐλευθέρας Ζώνης εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς ὑπέδειξαν κατὰ καιρούς οἱ περὶ τὰ λιμενικὰ πράγματα ἀσχοληθέντες. Ἀπλῶς, ὅμως, ὑπέδειξαν. Η σύστασις τῆς Ζώνης, οὔτε ἐθεομοθετήθη, οὔτε καὶ καμία προεργασία ἐπέχειριται. Καὶ ἡ πρώτη τοιαύτη θὰ ἔπειτε νὰ ἀποδέψῃ εἰς τὴν ἔξερεσιν καταλλήλου ἐκτεταμένου παραλιμενίου χώρου, ἐπειπολῆλου πρὸς τὴν δημιουργίαν τοῦ νομοθετικοῦ καθεστώτος, ὑπὸ τὸ ὅπιον θὰ ἐλέγχουργει ἡ Ζώνη.

Ομιλούμενον, βεβαίως, περὶ συστάσεως κέντρου διαμετακομιστικοῦ μὲ ἀκτινοβολίαν εὐρυτάτην πρὸς τὴν Ἑγγύς, Μέσην Ἀνατολὴν καὶ τὰ Βαλκάνια καὶ οὐχὶ περὶ τῆς ὑποτυπώδους «Ἐλευθέρας Ζώνης», τῆς ἥδη υφισταμένης εἰς τὸν λιμένα, ἔξυπηρτους στάσης ἀπλῶς τὴν διαμετακόμησιν τοῦ ἔγχωρού ἐμπορίου.

Τὸ Ἰσραὴλ, ἀκριβῶς, ἀποδέπον εἰς τὸ μέλλον —μετὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς εἰρήνης— συνιστά τὸ διαμετακομιστικὸν κέντρον διὰ τὰς συναλλαγάς μεταξὺ Ἀνατολῆς καὶ Δύσεως. Καὶ θὰ τὸ ἐπιτύχῃ, ἐνῷ ἡμεῖς θὰ ἔσακολουθήσωμεν συζητῶντες.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟΝ ΤΟΥ 150ΗΜΕΡΟΥ

Τὸ ἀεροπλάνον καὶ τὸ αὐτοκίνητον, μὲ τὰς ἐκπληκτικὰς ταχύτητας καὶ τὴν ἀπειρίαν τῶν δρομολογικῶν δικτύων, δὲν ἔξεδίωνται τὸ ἐπιβατηγὸν πλοίον μόνον ἐκ τοῦ τομέως τῆς μεταφορᾶς ἐπιβατῶν, ἀλλὰ πιέζουν συνεχῶς καὶ πρὸς τὸν πλευράν τῆς ἀναψυχῆς, τῆς ὅποιας ἕσως ἐπιτύχουν τελικῶς νὰ διαστρεβλώσουν τὸν ἀληθῆ χαρακτῆρα.

Εὐτυχῶς ὅτι οἱ νοσταλγοὶ τῆς μαγείας τοῦ πόντου δὲν ἔξελιτον ἐντελῶς. Δὲν εἶναι, βεβαίως, πολλοί. Διότι ἡ τοῦ πλήθους τῶν χρησιμοποιούντων τὴν ἀναψυχὴν τῆς θαλασσίας περιηγήσεως, οἱ ἐκφεύγοντες τοῦ κανόνος τῆς ἐπιδείξεως καὶ τῆς μιμήσεως, εἴναι ἐλάχιστοι. Οἱ ἐλάχιστοι λάτρεις τοῦ ρυθμοῦ τοῦ δράσου πλούτου καὶ τῶν θαλασσινῶν ἀπολαύσουν.

Τὸ κακὸν εἶναι ὅτι, μὲ τοὺς ὀλίγους δὲν γίνεται ἐπιχειρησις. Δι' αὐτὸ καὶ τίθεται εἰς ἐνέργειαν ἡ ἐπινοικότης τῶν ἀρμοδίων διὰ τὴν ἔξερεσιν νέων μεθόδων προσελκύσεως τοῦ κοινοῦ. Μεθόδων ἀφορωσῶν εἰς τὴν ποιότητα καὶ τὸ εἶδος τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν.

Μετάξυ τῶν τελευταίων αὐτῶν πρέπει νὰ συγκαταλέξωμεν καὶ τὴν δημοσιευθεύσιν εἰδησίν περὶ βρετανικοῦ κρουαζιέροπλοιού, ὅπερ ὠργάνωσεν ἐκδρομὴν εἰδικῶν διὰ τὴν καλυτέραν θέαν τῆς ὁλικῆς ἐκλεψίας τοῦ ἡλίου, τῆς 30 Ιουνίου. Καταπλέυσαν εἰς σημεῖον τι ἀνοικτά τῶν μαυριτανικῶν ἀκτῶν εἰς τὸν Ἀτλαντικόν, παρέσχε τὴν εὐκαιρίαν εἰς τοὺς ἐπιβαίνοντας τουρίστας νὰ θαυμάσουν μὲ ὅλα τὰ σύγχρονα μέσα τὸ ἡλιακὸν φαινόμενον. Ἡτο μία ὑπηρεσία τὴν ὅποιαν οὐδὲν ἔτερον συγκοινωνιακὸν μέσον ἥδυνατο νὰ προσφέρῃ.

Εὐτυχῶς ὅτι, παρὰ τὸν αὐξοντα ρυθμὸν τῶν ἔξωγήνων περιπλανήσεων, φαίνεται ὅτι ὁ μικρός μας πλανήτης διαθέτει ἀκόμη πολλὰ ἀξιοθέατα καὶ ἀξιοπαρατήρητα. Αὔριον, λοιπόν, εἰς ὅλην τινὰ γωνίαν τοῦ κόσμου θὰ ὑπάρξῃ ἄλλον φαινόμενον, τοῦ ὅποιού ἡ ἔξερενησις δὲν θὰ μείνη ἀσφαλῶς ἀνεκμετάλλευτος. Ἡ πενία, ἐλέγον οἱ πρόγονοί μας, τέχνας κατεργάζεται.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΡΥΠΑΝΣΙΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Ίνα ὀλοκληρωθούν οἱ σκέψεις μου διὰ τὸ ἐπικεφαλίδιο θέμα, παρακαλῶ, ὅπως δημοσιεύσῃτε συμπληρωματικῶς, ἐπεξηγηματικάς προσωπικάς μου ἀπόψεις ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου:

1) Τὰ πετρελαιοφόρα δέον ἀπαραιτήτως νὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ ἐκτελοῦν τὴν πλύσιν τῶν δεξαμενῶν αὐτῶν ἐν λιμένι ἡ δρυμφ, διὰ τὴν ἔξαντλησιν τοῦ ἔκ της πλύσεως ἀκαθάρτου ὑδατος θαλάσσης εἰς «μασούνας» ἡ ἔπερον μικροφόρ πετρελαιοφόρον καὶ τὴν ἐν συνεχείᾳ μεταφοράν αὐτοῦ εἰς διυλιστήριον διὰ περιατέρω ἀφαίρεσιν τοῦ ἐναπομένοντος ἀκατεργάστου πετρελαίου.

Εὐχῆς ἔργου θὰ ἦτο νὰ ἔφαρμοσθῇ διεθνῶς ἡ πλύσις τῶν δεξαμενῶν εἰς τὰ διυλιστήρια εὐθὺς μετά τὴν ἐκφόρωσιν τοῦ μεταφρέθεντος φορτίου πετρελαίου.

Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς θὰ ἀπεφεύγετο ἡ παρεμβολὴ «μασούνας» ἡ ἔπερον πλωτού μέσου διὰ τὴν εἰς αὐτὰ ἔξαντλησιν τῶν ἐκ της πλύσεως ἀκαθάρτων ὑδάτων.

Ἐπί πλέον δέ, διὰ τοῦ τρόπου τούτου, θὰ ἔτοι ἀπολύτως ἐφικτή ἡ ἀφαίρεσις τοῦ ἐνυπάρχοντος πετρελαίου εἰς τὸ ὅδωρο τῆς πλύσεως τῶν δεξαμενῶν ἐν τοῖς διυλιστήριοις καὶ ἡ ἐν συνεχείᾳ ἔξαντλησις τοῦ καθαροῦ πλέον θαλασσίου ὑδατος εἰς τὴν θάλασσαν.

Φυσικά, ἡ διεθνής ἔφαρμογή τοῦ μέτρου τούτου, θὰ ἀπετέλει σημαντικότατον δῆμαρα διὰ τὸν ἐπί τοῦ πλοίου διαχωρισμὸν τῶν ὑποδοίτων πετρελαίου καὶ τῶν καταποίτων τῶν λιπαντικῶν ἐκ τοῦ θαλασσίου ὑδατος πλύσεως κυτῶν καὶ σεντινῶν καὶ ἡ ἐν συνεχείᾳ καύσις τῶν οὐτως ἀποχωριζόμενων εἰς πρὸς τούτο ὑπάρχουσαν ἐν τῷ πλοίῳ εἰδικὴν κάμινον (Insignerator).

Τὰ κατάλοιπα ταῦτα, δὲν προσφέρονται εἰς περαιτέρω ἐπεξεργασίαν διότι οὐδὲν ὅφελος θὰ προκύψῃ. Ἄλλως τε ἐντὸς τῶν διυπημένων πετρελαίου τοῦ ἀναγκαίου συστήματος διὰ τὸν ἐπί τοῦ πλοίου διαχωρισμὸν τῶν ὑποδοίτων πετρελαίου καὶ τῶν καταποίτων τῶν λιπαντικῶν ἐκ τοῦ θαλασσίου ὑδατος πλύσεως κυτῶν καὶ σεντινῶν καὶ ἡ ἐν συνεχείᾳ καύσις τῶν οὐτως ἀποχωριζόμενων εἰς πρὸς τούτο ὑπάρχουσαν ἐν τῷ πλοίῳ εἰδικὴν κάμινον (Insignerator).

Εἶναι ἀναμφισβήτητον ὅτι ἡ δαπάνη τῆς προτεινομένης διαδικασίας θὰ εἶναι ἀσυγκρίτιμη μεγαλύτερα ἀπὸ τὸ δόφελος τῆς ἀποκτήσεως τῆς μικρᾶς πορσότητος, ἐλαχιστότητης, ἀκαθάρτου πετρελαίου τοῦ ἐναπομένοντος, μετὰ τὸ πέρας τῆς ἐκφορτώσεως εἰς τὰς δεξαμενὰς τοῦ σκάφους.

Φοβούμαι ὅτι οἱ πάσης ἔθνοτος ἐφοπλισταὶ θὰ ἀντιδράσουν εἰς τὴν ἔφαρμογήν τοιούτων μέτρων, διότι θὰ προβάλουν μυρίας στασις αἵτιολογίας καὶ κατὰ πρώτιστον λόγον τὴν αὔξησιν τοῦ κόστους μεταφορᾶς τοῦ πετρελαίου μὲ συνέπειαν τὴν αὔξησιν τοῦ τιμαρίθμου.

Τὸ κατ' ἐμέ, ἀξίζει ἀπολύτως νὰ ἔφαρμοσθῇ τὸ μέτρον τοῦ ΔΙΕΘΝΩΣ, διότι οὐτω

μόνον θὰ σωθῇ ἡ θάλασσα καὶ ὁ ἐνάλιος πλόωτος.

Διὰ νὰ γίνων ἀντιληπτὸς ἔτι περισσότερον, τοινὶσι ὅτι πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, δὲν ὑπῆρχον πετρελαιοφόρα μεγαλύτερα τῶν 20.000 τόνων, ἐνῷ σήμερον κατὰ ἑκατοντάδας ἀριθμούνται τὰ τοιαύτα τῶν 100.000 τόνων καὶ κατὰ δεκάδας τὰ τῶν 200.000 καὶ μετ' οὐ πολὺ τῶν 500.000 τόνων.

Εὐκολός, συνεπῶς, καθίσταται ἡ συναγωγὴ τῶν συμπερασμάτων ὡς πρὸς τὴν ρύπανσην τῆς θαλάσσης.

Βεβαίως, καὶ μετά τὴν ἔφαρμογήν τοῦ μέτρου τούτου, ΔΙΕΘΝΩΣ θὰ παραμείνῃ ὁ κίνδυνος τῆς ρυπάνσεως ἐκ ναυτικῶν ἀτυχημάτων (προσαράξεις, συγκρούσεις κ.λπ.).

Οὕτος, ὅμως, θὰ εἶναι σχετικῶς περιωρισμένος.

Δέν νοικίωσι ὅτι θὰ πρέπει νὰ χορηγηθῇ ἀποζημίωσις διὰ τὴν προτεινομένην λύσιν, εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς, ἐφ' ὅσον τὸ μέτρον ἔφαρμοσθῇ διεθνῶς. Τὰ ταξίδια ἔκαστου πλοίου θὰ διαρκοῦν, βεβαίως, κατά τίνας ἡμέρας περισσότερον, ἀλλὰ δι' ὅλα τὰ πλοῖα γενικῶς.

2) Ἐπερον μέτρον ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ θὰ εἶναι ἡ ὑποχρεωτικὴ ἔγκατάστασις ἐπὶ τῶν πλοίων τοῦ ἀναγκαίου συστήματος διὰ τὸν ἐπί τοῦ πλοίου διαχωρισμὸν τῶν ὑποδοίτων πετρελαίου καὶ τῶν καταποίτων τῶν λιπαντικῶν ἐκ τοῦ θαλασσίου ὑδατος πλύσεως κυτῶν καὶ σεντινῶν καὶ ἡ ἐν συνεχείᾳ καύσις τῶν οὐτως ἀποχωριζόμενων εἰς πρὸς τούτο ὑπάρχουσαν ἐν τῷ πλοίῳ εἰδικὴν κάμινον (Insignerator).

Τὰ κατάλοιπα ταῦτα, δὲν προσφέρονται εἰς περαιτέρω ἐπεξεργασίαν διότι οὐδὲν ὅφελος θὰ προκύψῃ. Ἄλλως τε ἐντὸς τῶν διυπημένων πετρελαίου τοῦ μηχανοστασίου) συγκεντρώνται κυρίως τὰ κατάλοιπα τῶν χρησιμοποιουμένων διὰ τὴν πρόωσιν τῶν πλοίων πετρελαίου καὶ λιπαντικῶν εἰς μικρὰς ποστάτας.

3) Τὰ προτεινόμενα μέτρα δύνανται νὰ ἔφαρμοσθοῦν διεθνῶς μέσω τῆς I.M.C.O., ἐδρεούσης ἐν Λονδίνῳ ἡ καὶ Ο.Η.Ε.

Μετά τιμῆς
Γ. Π. ΜΠΡΑΤΣΟΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.
Πειραιές, 10 Ιουλίου 1973

16-20, TENNANT STREET
CABLES: "FAROSCO" CAPE TOWN
TELEX: 570131

P. O. Box: 4797
PHONES: 431339 - 28829 - 26057
96508 - 976480
447718

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

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935

GENERAL SHIP CHANDLERS

Γενικὸς Διευθυντής: Ιωάννης Δ. Μπαμπαλετάκης

Διευθυντής: Γερ. Θωμάτος

Αντιπρόσωποι: Ιωάννης Βλαχοστέργιος Τηλ. 976.480

Α. ΝΥΧΑΣ » 446.983

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:

ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ:

ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ ΕΙΣ ΝΟΤΙΟΝ ΑΦΡΙΚΗΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

Οι έλικες
είναι τὸ οτοιχεῖο μας

**Κατασκευάζουμε
έλικες**

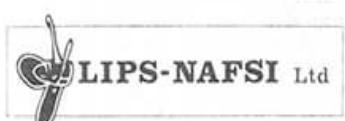
μέχρι 3,5 μέτρα διάμετρο,
έφαρμόζοντας τὴν πιδ
ούγχρου τεχνολογία
και αξιοποιώντας
τὴν τεράστια πετρα
τῆς LIPS B.V.
'Ολλανδίας.

**Έπισκευάζουμε
έλικες**

ἀπὸ έλικες μικρῶν
οκαφῶν ἀναψυχῆς
μέχρι έλικες
35 τὸν, καὶ 7,5 μέτρα
διάμετρο

**Τροποποιοῦμε
έλικες**

αὐξάνοντας ἢ
μειώνοντας
τὴ διάμετρο
καὶ τὸ βήμα τους.
Ἡ μελέτη γίνεται
ἀπὸ τὴν
LIPS B.V. 'Ολλανδίας.



PROPELLER WORKS

Ἐργοστάσιον Έλικων
Μεθύνης 34
Πειραιός (24)
Τηλ. 49 14 282 - 409836
Telex. 21-2708 NFI GR

Η ΜΕΛΕΤΗ BREGUET ΕΠΙ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ ΤΟΥ N.A.T.

Η ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ • ΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΤΑΜΕΙΩΝ • Η ΑΚΟΛΟΥΘΟΗΣΙΑ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΤΟΥ N.A.T. • ΤΟ ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΛΛΕΙΜΜΑ ΚΑΙ ΑΙ ΑΙΤΙΑΙ ΤΟΥ • Η ΔΙΑΔΟΧΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ • Η ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ • ΤΑ ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ • ΤΑ ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

'Η πλήρης μελέτη και έξετασις της καταστάσεως του N.A.T. και του οίκουνομικού αυτού μέλλοντος, έπειτα τη βάσει των συγχρόνων έπιστημονικών μεθόδων, άποτελεί, άσφαλώς, μίαν άναγκην, διά την ίκανοποίησην της όποιας ούδεις είναι δυνατόν να έχη αντίρρησην. Το NAT ήτο και είναι ή έπλιτς και παρηγορία του "Ελληνος ναυτικού". Ή ύγιες κατάστασις του Ταμείου και ή συνέπεια έν τη έκπληρωσί των υπόχρεωσών του, διαδραματίζει ένα έκ των κυριωτέρων ρόλων εις την ύπόθεσιν της διατηρήσεως του έργατικου δυναμικού της 'Ελληνικής Ναυτιλίας. Αύτη αύτη ή προσέλκυσις νέων και ή παραμονή των παλαιών εις το έπαγγελμα, έξαρταται, έν πολλοῖς, έκ της εύρωστίας του NAT και του υψους των παροχών του.

Δι' αυτὸν πρέπει νὰ χαρακτηρισθῇ ως σημαντικὸν γεγονός ή προσφάτως υποδηλθείσα μελέτη τοῦ 'Ελβετοῦ εἰδικοῦ κ. P. Μπρεγκέ, διστις ἐκλήθη ως τεχνικὸς πραγματογνώμων νὰ μελέτησῃ τὴν οίκουνομικὴν κατάστασιν του Ταμείου και νὰ έκθεσῃ τὰς ἀπόφεις καὶ προτάσεις της. Κατωτέρω δημοσιεύομενον μίαν συνοπτικὴν μὲν ἀλλὰ οὐσιώδη περιήψην τῆς δῆλης μελέτης. Δέν είναι πολὺ καθημαχαστικά τὰ συμπεράσματά της. "Ἐν ἔλειμμα ἀπειλητικὸν διαρύνει τὸ Ταμείον και μία δυσαρμονία εἰσόδημάτων καὶ παροχῶν δυναμένη νὰ οδηγήσῃ εἰς λίαν δυσάρεστα ἀποτελέσματα. Προτείνεται, γενικῶς, ὁ περιορισμὸς τῶν παροχῶν καὶ η αὔξησις τῶν εἰσφορῶν. Εἰς πολλὰ σημεῖα αἱ ὑπόδειξις φαίνονται κείμενα ἐκτὸς τῆς Ἑλληνικῆς καὶ τῆς ἐμποροναυτικῆς μας πραγματικότητος. 'Άλλ' αἱ ἐπιστημονικὰ διάσεις ἐφ' ὃν τοποθετεῖται τὸ πρόδηλημα, είναι ἔδρασι. Οἱ ἀρμόδιοι παράσητες ἔχουν ἵεραν υποχρέωσιν, ἀφοῦ ἔγκυψουν συστηματικῶς ἐπὶ τῶν ἀναλυομένων μεθόδων καὶ τῶν διατυπωμένων προτάσεων, νὰ χωρήσουν εἰς τὴν κατάστρωσιν καὶ τὴν λῆψιν μέτρων, τὰ όποια χωρὶς νὰ θίγουν τὸν 'Ελληνα ναυτικόν, θὰ δώσουν τὴν δύναμιν εἰς τὸ NAT νὰ συνεχίσῃ ἐπὶ ύγιειναν τῶν μέγα καὶ ἀνεκτίμητον αὐτοῦ ἔργον.

'Υπὸ τοῦ 'Ελβετοῦ τεχνικοῦ πραγματογνώμονος κ. R. Breguet, ὑπεβλήθη μὲν ἡμερομηνίαν 24 Μαΐου 1973, ή ἔκθεσις ἐπὶ τῆς κατάστασεως του Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου. 'Αποτελουμένη ἔξι 67 δακτυλογραφημένων σελίδων καὶ 9 πινάκων, διαιρεῖται εἰς 12 κεφάλαια εἰς τὰ ὅποια θίγονται δῆλα τὰ ἀπαρχοῦντα τὸ ἔδρυμα προβλήματα. Βασίζεται ἐπὶ τῶν δεδομένων τῆς Ἰησοῦ Ιανουαρίου 1971, τῶν υπὸ τῆς ύπηρεσίας παρασχεθέντων εἰς τὸν μελετητὴν στοιχείων ἔξικυνουμένων μέχρι τοῦ τέλους τοῦ 1970.

Κατ' ἄρχας, διδεται μία σύντομος περιγραφὴ τῶν υφισταμένων συστημάτων χρηματοδοτητῆσεως τῶν υποχρεώσεων τῶν ἀσφαλιστικῶν ταμείων, ἥτοι τοῦ κεφαλαιοποιητικοῦ, τοῦ διανεμητικοῦ καὶ τοῦ ἐνδιαμέσου. Κατὰ τὸ κεφαλαιοποιητικὸν σύστημα, ἀποσύρονται ἔκ τῶν εἰσφορῶν ἑκάστης ἡλικίας τὰ ἀναγκαῖα μερίδια διὰ τὴν κάλυψιν θανάτων καὶ ἀναπηρίας καὶ τὸ ὑπόλοιπον διατηρεῖται ὡς «μεθαματικὸν ἀποθεματικόν» ὅπερ ἀποφέρει τόκους. 'Αντιθέως, κατὰ τὸ διανεμητικὸν σύστημα, αἱ παροχαὶ πρὸς τοὺς ἡσφαλισμένους συνταξιούχους ἀντιμετωπίζονται ἔκ τῶν καταβαλλομένων εἰσφορῶν υπὸ τῶν ἐνέργειας ἡσφαλισμένων. Τέλος, κατὰ τὸ ἐνδιαμέσον σύστημα διανομῆς τῶν κεφαλαιών καλύψεως, τὸ μαθηματικὸν ἀποθεματικὸν σχηματίζεται διὰ τοὺς συνταξιούχους ἀπὸ τῆς συνταξιοδοτήσεως τῶν.

'Έκ τῶν συστημάτων τούτων, λέγει ἡ ἔκθεσις, είναι φανερόν, ὅτι τὸ NAT ἔχρισμα-ποίηση τὸ διανεμητικὸν σύστημα, δεδομένου ὅτι ἔναντι μαθηματικοῦ ἀποθεματικοῦ τῆς τάξεως τῶν 23 δισεκ., τὸ NAT διασθέτει περιουσίαν περίπου 1,42 δισ., ἥτις ἀντιπροσωπεύει μόνον τὸ 6% τοῦ ἀναγκαιούντος κεφαλαίου. 'Επομένως, τὸ κεφαλαιοποιητικὸν σύστημα ἐπραγματοποιήθη μόνον κατὰ ποσοστὸν 6%, ἐνῷ κατὰ τὸ ὑπόλοιπον 96% ἐφέρμοσθη πρακτικῶς τὸ διανεμητικὸν σύστημα.

'Ἐν συνεχείᾳ ἡ μελέτη εἰσέρχεται εἰς τὴν ἀνακεφαλαιώσιν τῶν δεδομένων, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὅποιων προκύπτει ὅτι κατὰ τὴν 31.12.1970 τὸ σύνολον τῶν ἡσφαλισμένων ἀνήρχετο εἰς 115.000, ὁ δὲ ἀριθμὸς τῶν ἐνέργειας ἡσφαλισμένων εἰς 71.379, ἥτοι εἰς ποσοστὸν 62,07% τοῦ συνόλου. 'Έξ ἀλ-

μὲν ἐπιτόκιον 4%, λαμβανομένου, ὅμως, ὑπὸ δύνης ὅτι μακροχρονίως δύναται νὰ ἔπιευχθῇ καλυτέρα ἀπόδοσις τῆς περιουσίας τοῦ NAT, κάμνει καὶ δεύτερον ὑπολογισμὸν μὲν ἐπιτόκιον 5%. 'Ενταῦθα τονίζεται ιδιαιτέρως ὁ παράγων τῶν ἐκ φόρων ὁσπειλῶν τοῦ NAT καὶ σημειούνται ἐπὶ λέξει τὰ ἔξης:

«Ἐίς ἄλλος παράγων ὁ ὅποιος ἀξίζει ιδιαιτέρας προσοχῆς εἶναι οἱ φόροι τοὺς ὅποιους τὸ NAT ὄφειλει νὰ πληρώνῃ ἐπὶ τῶν εἰσοδημάτων, εἰδικώτερον ἐπὶ τῶν ἀκίνητῶν ἀξίων. 'Υπάρχει ἐδῶ μία κατάστασις τὴν ὅποιαν εἶναι δύσκολον ν' ἀντιληφθῇ τις. Τὸ κράτος ἔχει, ἀσφαλῶς, συμφέρον νὰ εύνοη τὴν ἔξελιξιν τῶν ταμείων τῶν συνταξιούχων. Δύσκολον ν' ἀντιληφθῇ τις διατί προκαλεῖ ἐν ἀντίθετον ἀποτέλεσμα ἐπιβάλλον διαρέσεις φόρους ἐπὶ τῶν εἰσοδημάτων τῶν καταθέσεων τῶν συνταξιοδοτικῶν ταμείων, προπάντων εἰς τὴν περίπτωσιν ἐνός ὄργανισμού ὅπως τὸ NAT.»

«Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀνωτέρω δέχεται ὡς ἀναγκαῖα τεχνικὰ ἀποθεματικὰ διὰ μὲν τοὺς συνταξιούχους τὸ ποσὸν εἰς στρογγυλούς ἀριθμούς τῶν 6,97 δισεκ. δρχ. (ἡ 6,39 μὲ ἐπιτόκιον 5%), διὰ δὲ τοὺς ἐν ἐνεργείᾳ ἡσφαλισμένους τὸ ποσὸν τῶν 25 δισεκ. (ἡ 17 μὲ ἐπιτόκιον 5%). Οὕτω, ἐνῷ τὸ NAT θὰ ἐπρέπει νὰ διαθέτῃ κατὰ τὸ κεφαλαιοποιητικὸν σύστημα συνολικὸν ποσὸν 32 δισεκ. (ἡ 23 μὲ ἐπιτόκιον 5%) διέθετε εἰς τὸ τέλος τοῦ 1970 περιουσίαν 1.415 ἔκατον. δρχ. παρουσιάζον τεχνικὸν ἔλλειμμα 31 δισεκατ. (ἡ 22,5 μὲ τεχνικὸν συντελεστὴν 5%). Καὶ καταλήγει: «Ἐαν θελήσωμεν τὸ τεχνικὸν ἔλλειμμα νὰ μὴ αὐξηθῇ πλέον εἰς τὸ μέλλον, θὰ ἡτο ἀπαραίτητον ὅπως τὸ NAT λάβῃ τούλασθιστον τοὺς τόκους αὐτοῦ τοῦ ἔλλειμματος, ὅπερ διὰ ἔδινε μὲ τεχνικὸν συντελεστὴν 4% δρχ. 1,24 δισεκ. ἢ μὲ τεχνικὸν συντελεστὴν 5% δρχ. 1,12 δισεκ. Αὐτὸν εἶναι ἐν πρώτον σοδαρὸν ἀποτέλεσμα τῆς πραγματογνωμοσύνης, τὸ ὅποιον εἶναι πολὺ ἀνησυχητικόν. Τὸ NAT θὰ είχεν ἀνάγκην, διὰ τὴν ἔξυγιανον τοῦ, συμπληρωματικῶν ἑσδόνων τῆς τάξεως τῶν δρχ. 1,2 δισεκατομμυρίων». Εἰς τὸ ἐπόμενον κεφάλαιον ἡ μελέτη ἀναζητεῖ τὸν ἀναγκαῖον συντελεστὴν εἰσφορᾶς διὰ τοὺς ἀναγκαῖους ἡσφαλισμένους. 'Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν παρασχεθέντων στοιχείων λαμβάνεται ὡς ἡλικία εἰσόδου τὰ 27 ἔτη, ὡς ἡλικία ἔξόδου

ΙΣΟΖΥΓΙΟΝ ΚΑΙ ΕΛΛΕΙΜΜΑ

Περαιτέρω ἡ μελέτη χωρεῖ εἰς τὴν κατάρτιον ἐνός τεχνικοῦ ισοζυγίου κατὰ τὸ σύστημα τῆς κεφαλαιοποιητικοῦ εἰσφορῶν ἀνήλθεν εἰς δρχ. 523.977.319 ἐξ ὧν 252 ἔκατ. τῶν ναυτικῶν καὶ 271 ἔκατ. τῶν πλοιοκτητῶν.

ACHAIKI NAFTILIAKI S.A. SHIP BROKERS

CHARTERING - SALE & PURCHASE - CONTRACTING
8 IAK. DRAGATSI STREET. PIRAEUS (37) GREECE

CHANGE OF TELEPHONE & TELEX NOS

PLEASE NOTE THAT AS FROM 9TH JULY 1973, OUR TELEPHONES
AND TELEX WILL CHANGE AS FOLLOWING.

TELEPHONES: 41.17611-14 (FOUR LINES)

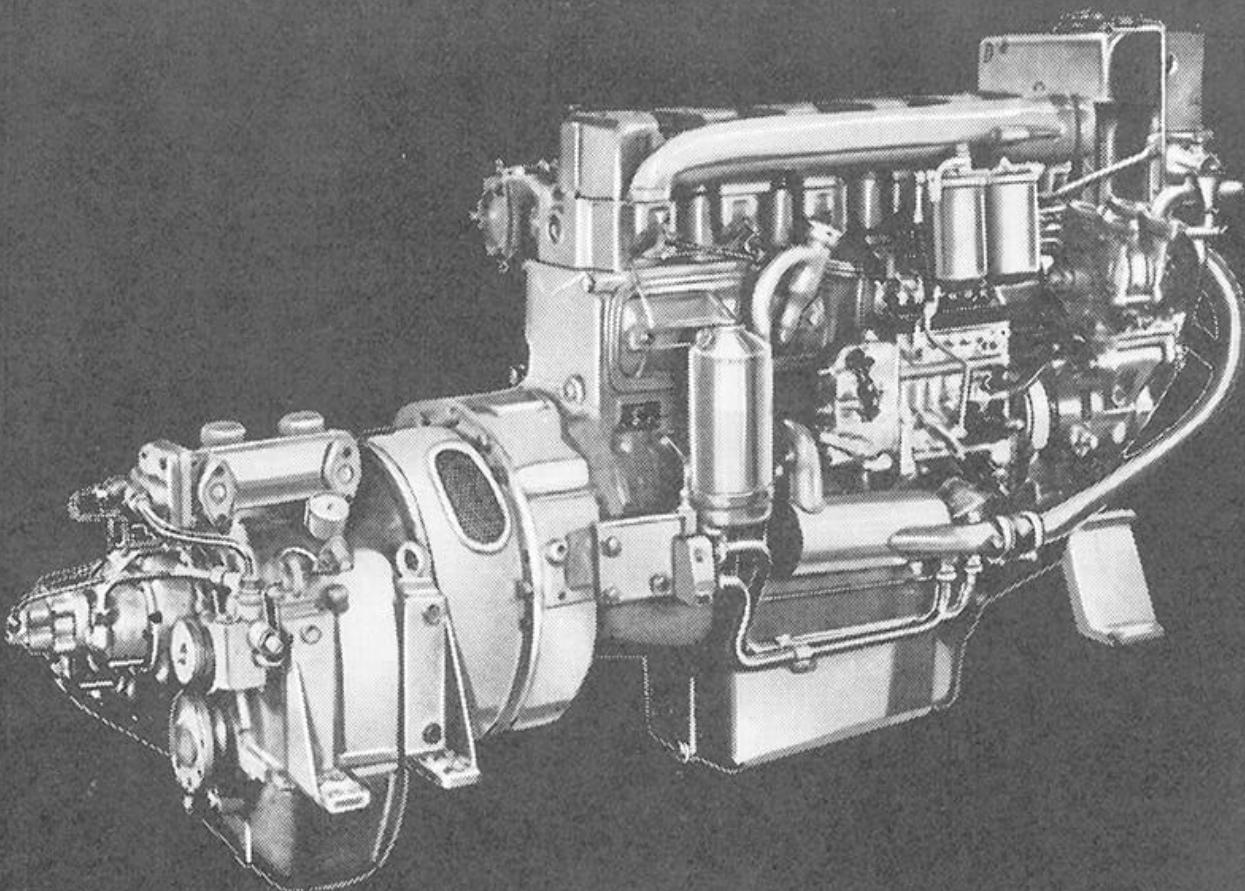
TELEX: 3101-06 ACIA GR (SIX LINES)

τὰ 62 ἔτη καὶ ὡς διάρκεια ὑπηρεσίας τὰ 21 ἔτη καὶ ὑπόλογοί εἰσται ὡς συντελεστής εἰσφορᾶς ποσοστὸν 25,42%-33,83%, ἀναλόγως τοῦ τεχνικού ἐπιτοκίου. Καταλήγει δὲ ὡς ἀκολούθως: «Ἐάν θελήσωμεν νὰ κρατήσωμεν πάση θυσία τὸ «ἐπινόημα» τοῦ κεφαλαιοποιητικού συστήματος θὰ πρέπει νὰ προχωρήσωμεν ὡς ἀκολούθως: «Ἐπὶ πλέον τῶν εἰσφορῶν θὰ πρέπει νὰ καταβάλλωνται εἰς τὸ NAT οἱ τόκοι τοῦ τεχνικού ἐλλείμματος, τὸ δόπιον διεπιστώθη διὰ τὴν κεφαλαιοποίησιν, πρὸς τὸν χρησιμοποιηθέντα τεχνικὸν συντελεστήν, δηλαδὴ ἐποδὸν τῆς τάξεως τῶν 1,2 δισεκ. Αὐτὸ θὰ ἥτο μία ἀναγκαῖα προϋπόθεσις διὰ ν' ἀποτρέψουμεν ν' αὔξανται συνεχῶς τὸ τεχνικὸν ἐλλείμμα.

Ως πρὸς τὰ αἴτια τοῦ ἐλλείμματος ἡ μελέτη δέχεται ὅτι μία πρώτη αἴτια ἡ ὁποία δὲν ἐπέτρεψε νὰ σχηματισθοῦν τὰ ἀναγκαῖα μαθηματικά ἀποθεματικά κατὰ τὸ σύστημα τῆς κεφαλαιοποίησεως, εἶναι ὅτι αἱ ἀναγκαῖαι εἰσφοραὶ διὰ παροχᾶς κατὰ τὸν ισχύοντα νόμον εἶναι σαφῶς ἀνώτεραι ἐκείνων αἵτινες κατεβλήθησαν πράγματι. «Ἄλλα αἴτια εἶναι ἡ παροχὴ συνταξιοδοτικῶν δελτίωσεων ἀνεύ ἀντιστοίχων χρηματοδοτήσεως, ὁ μὴ ἐπιστημονικὸς ὑπόλογισμὸς τοῦ ἀντιτίμου ἔξαγορᾶς ὑπηρεσίας, αἱ γενναιοδωρίαι ὡς πρὸς τὸν καθορισμὸν τῶν παγίων παροχῶν, ὁ εὐρὺς κύκλος τῶν δικαιουμένων εἰς ἀσφαλίσιν καὶ ἡ εὑρύτης τῆς ἡλικίας ἀποχωρήσεως.

Ἐάν τώρα ἔξετασθῇ ἡ χρηματοδότησις ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ διανεμητικού συστήματος, διαπιστοῦται ὅτι αὕτη δὲν δύναται ν' ἀντιμετωπισθῇ παρὸν μόνον ἐὰν ὁ ὄργανος παρέχει ἔγγυσην διηνούκον ὑπάρξεως. «Ἀναμφιστόλως, λέγει, δυνάμεθα νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς μία κατάστασις, ἡ ὃποια ἡ θάυματος πάντοτε. «Ἄλλα διέπομεν ὅτι καὶ ἔνας ἄλλος ὄρος θὰ πρέπει νὰ πληροῦται διὰ τὴν καλὴν λειτουργίαν τῆς χρηματοδοτήσεως διὰ τοῦ διανεμητικού συστήματος, ἣντοι ἡ σχέσις μεταξὺ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν συνταξιούχων καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐνεργῶν ἡσφαλισμένων δὲν θὰ ἐπρεπει νὰ ὑποβληθῇ εἰς διακυμάνσεις πολὺ σημαντικάς. Τὸ ἰδεῶδες θὰ ἥτο μία «στάσιμος κατάστασις» εἰς τὴν ὃποιαν ἡ σχέσις μεταξὺ συνταξιούχων καὶ ἐνεργῶν ἡσφαλισμένων θὰ παρέμενε αἰσθητῶς σταθερά. Εἰς τὸ NAT, δῆμος, εὐρισκόμεθα πάρα πολὺ μακρὰν αὐτῆς τῆς στασίμου καταστάσεως. Καὶ συνεχίζει περαιτέρω: «Ἐάν εἰς μίαν κατάστασιν σταθερὰν ὑπῆρχον πάντοτε 115.000 ἐνεργοὶ ἡ-

σφαλισμένοι, οἱ ἀριθμὸις τῶν συνταξιούχων θὰ ἥτο σημαντικῶς ἀνώτερος ἀπὸ ἑκατὸν δοστὶς ὑπάρχει τώρα, θὰ ἥτο δηλαδὴ ἐν συνόλῳ 68.875 συνταξιούχοι ἀντὶ τῶν ὑπάρχοντων 19.803. «Ἐάν κατὰ τὰ λοιπά ἡ κατάστασις ἥτο ἀποκλειστικῶς ἡ ίδια, δῆμος εἶναι σήμερον εἰς ὅ,τι ἀφορᾶ τὸ ποσὸν τῶν εἰσοδημάτων, τὸ ἐπίσημον ποσὸν διόπει πρὸς ἔξυπηρτήσιν τῶν συντάξεων εἰς αὐτὴν τὴν στάσιμον κατάστασιν θὰ ἔχειάτετο, θὰ ἔφθανεν ἐν συνόλῳ τὰ 2.202 ἑκατομμύρια. «Ἐναντὶ τοῦ πραγματικοῦ ποσοῦ, διὰ τὸ ἔτος 1971 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1972 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1973 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1974 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1975 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1976 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1977 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1978 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1979 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1980 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1981 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1982 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1983 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1984 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1985 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1986 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1987 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1988 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1989 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1990 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1991 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1992 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1993 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1994 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1995 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1996 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1997 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1998 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 1999 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2000 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2001 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2002 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2003 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2004 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2005 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2006 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2007 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2008 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2009 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2010 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2011 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2012 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2013 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2014 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2015 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2016 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2017 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2018 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2019 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2020 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2021 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2022 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2023 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2024 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2025 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2026 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2027 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2028 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2029 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2030 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2031 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2032 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2033 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2034 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2035 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2036 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2037 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2038 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2039 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2040 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2041 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2042 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2043 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2044 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2045 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2046 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2047 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2048 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2049 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2050 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2051 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2052 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2053 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2054 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2055 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2056 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2057 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2058 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2059 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2060 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2061 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2062 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2063 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2064 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2065 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2066 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2067 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2068 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2069 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2070 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2071 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2072 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2073 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2074 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2075 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2076 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2077 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2078 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2079 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2080 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2081 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2082 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2083 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2084 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2085 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2086 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2087 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2088 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2089 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2090 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2091 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2092 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2093 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2094 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2095 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2096 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2097 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2098 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2099 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2010 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2011 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2012 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2013 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2014 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2015 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2016 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2017 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2018 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2019 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2020 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2021 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2022 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2023 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2024 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2025 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2026 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2027 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2028 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2029 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2030 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2031 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2032 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2033 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2034 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2035 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2036 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2037 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2038 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2039 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2040 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2041 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2042 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2043 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2044 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2045 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2046 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2047 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2048 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2049 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2050 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2051 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2052 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2053 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2054 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2055 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2056 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2057 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2058 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2059 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2060 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2061 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2062 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2063 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2064 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2065 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2066 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2067 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2068 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2069 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2070 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2071 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2072 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2073 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2074 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2075 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2076 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2077 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2078 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2079 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2080 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2081 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2082 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2083 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2084 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2085 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2086 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2087 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2088 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2089 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2090 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2091 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2092 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2093 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2094 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2095 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2096 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2097 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2098 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2099 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2010 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2011 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2012 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2013 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2014 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2015 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2016 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2017 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2018 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2019 τῶν 609 ἑκατομμύρια, διὰ τὸ ἔτος 2020 τῶν 609



Μετά άπό 20.000 ώρες λειτουργίας είναι καινούργια!

Κάτι πολὺ φυσικό για τήν πετρελαιομηχανή δαλάσσσης MERCEDES-BENZ.

Είναι ή "ΑΚΟΥΡΑΣΤΗ", πού έργαζεται σάν κύρια ή βοηθητική μηχανή σε μότορσιπ ή δεξαμενόπλοια, σε ρυμουλκά ή άλιευτικά, σέ επιβατηγά ή πορθμεία, σέ ήλεκτροπαραγωγά ζεύγη ή σέ άλλες βιομηχανικές έφαρμογές. "Οπου έργαζεται, τής ζητάνε τά πάντα. Κι' αύτή δὲν άπογοητεύει ποτέ!"

Μεγάλη διάρκεια ζωής, γερή κατασκευή, ύψηλή άπόδοσις, μικρό βάρος και μικρές διαστάσεις, είναι τά μυστικά τής έπιτυχίας της.



"Αν δέλετε περισσότερες πληροφορίες γιά τις πετρελαιομηχανές δαλάσσσης τής MERCEDES - BENZ, συμπληρώστε τό άποκυμα και στείλτε το στόν 'Αντιπρόσωπο τής DAIMLER - BENZ τής περιφέρειας σας.

Κι' άκομα, χαμηλή τιμή, οικονομία στήν κατανάλωσι, άπολυτη σιγουρία στήν λειτουργία-20.000 ώρες δουλειάς, χωρίς τήν παραμικρή κόπωσι —είναι ένα άκλόνητο έπιχειρημα!

Θά βρήτε παντού συναδέλφους σας, πού έχουν μηχανές MERCEDES BENZ. Ρωτήστε τους...

Σταδμοί έξυπηρετήσεως σ' δηλ. τήν Έλλάδα



Μ.Κ. ΦΩΣΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.
ΑΘΗΝΑΙ: ΛΕΩΦ. ΑΘΗΝΩΝ - ΤΗΛ. 57.11.901
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΔΙΑΒΑΤΑ - ΤΗΛ. 521.721



'Όνοματεπώνυμον
'Οδός
Πόλις

ΚΩ

Παρακαλώ νά μου στείλετε
πληροφοριακό ύλικό γιά:

πετρελαιομηχανές δαλάσσση,
πετρελαιομηχανές βιομηχανικού τύπου,
ήλεκτροπαραγωγά ζεύγη

ASTILLEROS ESPAÑOLES, S.A.

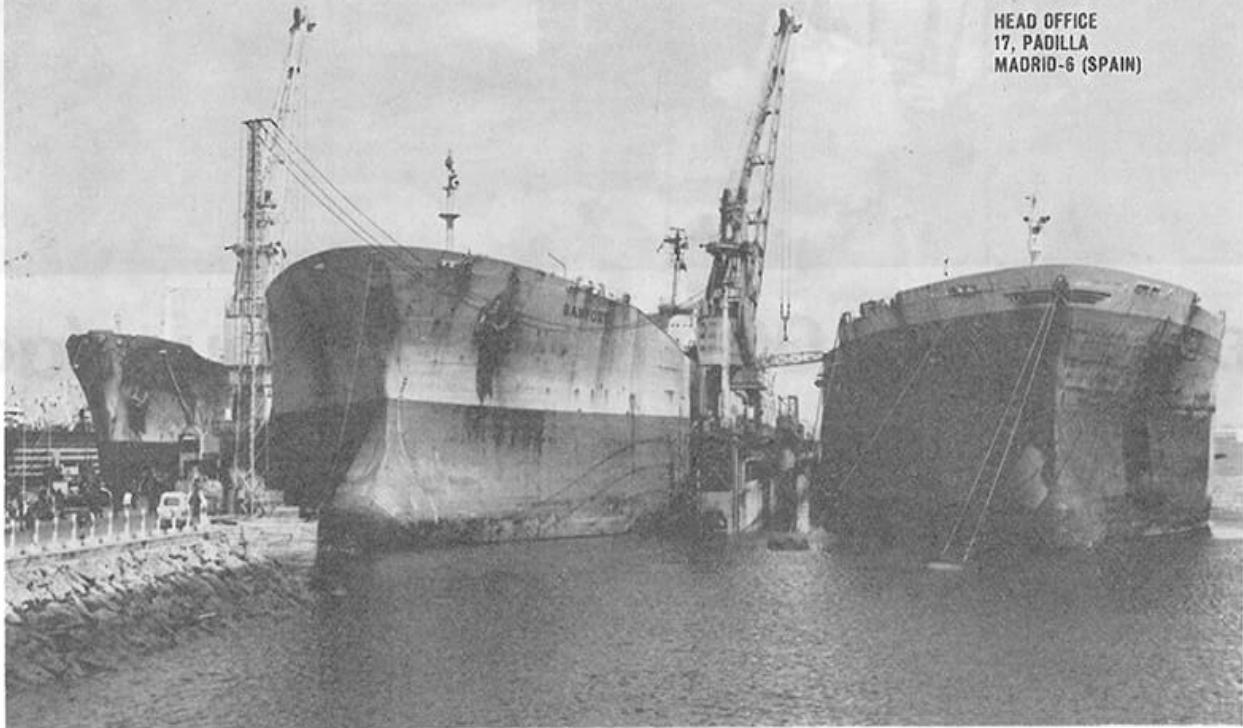
SEVEN SHIPREPAIRING
CENTERS STRATEGICALLY
LOCATED

11-DRYDOCKS
3-FLOATING DOCKS
4-SLIPWAYS



SHIPBUILDING
and SHIPREPAIR
MANUFACTURE
and REPAIR
of MARINE
EQUIPMENT

HEAD OFFICE
17, PÁDILLA
MADRID-6 (SPAIN)



AGENTS FOR:

GREEK COMMUNITY

FOR NORTHERN YARDS:
GOURDOMICHALIS & CO.

(Agency) Ltd.
Telex: 267704 LONDON

FOR SOUTHERN YARDS:
JOHN C. BAILEY

Telex: 25263 BAILEYSHIP LDN
LONDON

DIRECT INQUIRIES TO SPAIN: REPAIRING COMMERCIAL SERVICE
TELEX 76022

OFFICE AT BILBAO:
Pl. Sagrado Corazón, 4, P. O. Box 261
Telp. n.º 41 14 50 - Cables: ASTIREPA

OFFICE AT CADIZ:
Plaza Argüelles, 3, P.O. Box 135
Telep. 22 13 42 Cables ASTIREPA

ΜΙΑ ΑΣΘΕΝΗΣ ΠΛΕΥΡΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

‘Η φορτοεκφόρτωσις τῶν κρεάτων

ΤΑ ΕΜΦΟΡΤΑ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΩΝ ΚΡΕΑΤΩΝ ΠΛΟΙΑ ΨΥΓΕΙΑ ΚΑΘΥΣΤΕΡΟΥΝ ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΩΣ ΕΠΙ ΜΗΝΑ ΚΑΙ ΠΛΕΟΝ ΕΞΩΤΙ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΝ ΑΝΑΜΟΝΗ ΕΞΕΥΡΕΣΕΩΣ ΟΜΟΧΕΙΡΙΩΝ ΚΑΙ ΨΥΚΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ • ΕΚΦΟΡΤΩΣΙΣ ΠΟΛΥΕΞΟΔΟΣ ΚΑΙ ΠΡΩΤΟΓΟΝΟΣ • ΨΥΚΤΙΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΑ ΨΥΓΕΙΑ ΑΝΕΠΑΡΚΗ

Ο ΦΑΥΛΟΣ ΚΥΚΛΟΣ ΤΩΝ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΩΝ

Μία έκ τῶν κυριωτέρων ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν μεταφορᾶς κατεψυγμένων κρεάτων εἰς τὴν Ἑλλάδα, ή «Μαιάνδρος Λάινς», διατυπώνει σοθαρά παράπονα διὰ τὴν πλημμελή ἔξυπηρτήσιν τῶν καταπλεόντων εἰς τὸν λιμένα Περαιῶν ἐμφόρτων πλοίων ψυγείων.

Ο συνήθης χρόνος ἀναμονῆς ἐνὸς τοιούτου σκάφους ἔχων τὸν λιμένος μέχρις ἐνάρξεως τῆς ἐκφόρτωσεώς του, ἐδήλωσεν ὡς ἐκπρόσωπος τῆς ἑταῖρίας κ. Κων. Χαλκίας, ἀνέρχεται εἰς ἓν μῆνα. Καὶ προσέθεσεν: «Οὐδέποτε οἱ διοικοῦντες τὸν λιμένα ἔλαδον σοθαρᾶς ὑπὲρ ὅφιν τῶν τὸ ζῆτημα τῆς διακινήσεως τοῦ κρέατος, πιστεῦω δέ, ὅτι καὶ οἱ ἀρμόδιοι κυβερνητικοὶ παράγοντες δὲν ἔχουν συλλάβει τὴν σπουδαιότητα τῆς ὑπόθεσεως, ὁμέσως ἀπότομης τῆς καλῆς καὶ ύγιεινῆς διατροφῆς τοῦ Ἑλληνικοῦ λαοῦ».

Ἡ ἑταῖρία «Μαιάνδρος» διὰ τῶν πλοίων ψυγείων τῆς «Φάννη», «Κύριος Στέλιος», «Ἀγία Τριάδα», «Γαρουφαλιά», «Δρύμακος», «Ρίο Σάντα» Ἐλενα» καὶ «Δρόμων», μεταφέρει εἰς τὴν Ἑλλάδα τὰ 30% τῶν πρὸς τὴν χώραν μαζὶ διακινούμενων κρεάτων, ὀλοκλήρους δὲ τὰς ποσότητας κρεάτων ἐκ Νοτίου Ἀφρικῆς.

ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΑΠΟΘΗΚΗΣ ΨΥΓΕΙΟΥ

Κυρία αἰτία τῆς πλημμελούς ἔξυπηρτήσεως τῶν πλοίων ψυγείων εἶναι ἡ ἔλλειψις ἀποθηκῶν ψυγείων διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν κατεψυγμένων κρεάτων. Οὕτω ἡ ἐκφόρτωσις καθυστερεῖ, εἶναι πολυέδοσος καὶ πρωτόγονος εἰς τοιούτον θαμβόν, ὥστε νὰ προκαλῇ ἀλλοιώσεις εἰς τὰ κρέατα.

Καὶ ιδοὺ πῶς ἐπεξηγούν οἱ ἀρμόδιοι τῆς «Μαιάνδρος Λάινς» τὸν «φαῦλον κύκλον» τῆς ἀπαραδέκτου αὐτῆς καθυστερήσεως:

Τρία μόνον πλοία ψυγεία δύνανται νὰ ἔχυπηρτηθοῦν ἀπὸ πλευρᾶς διαθέσεως ὁμοχειρίων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς. Κατὰ τὴν σειρὰν κατάπλου τῶν σκαφῶν —τηρεῖται σειρὰ προτεραιότητος— τὸ πρῶτον λαμβάνει τρεῖς ὁμοχειρίας ἐργατῶν, τὸ δεύτερον μίαν καὶ τὸ τρίτον ἐπίσης μίαν. Δυνατότης αὐξήσεως τῶν ὁμοχειριῶν δὲν ὑφίσταται, διότι μόνον... 27 αὐτοκίνητα μὲ ψυκτικούς θαλάμους εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ ἄδειαν ἐπιτρέπουσαν τὴν ἀπασχόλησίν των εἰς τὸν λιμένα.

Ἐὰν ὑπῆρχαν ὅμως 50 αὐτοκίνητα ψυγεία, ἐνδεχομένως θὰ ἡδύναντο ταχύτερον νὰ ἔχυπηρτηθοῦν καὶ τὰ τρία πλοία. Ἀλλὰ τότε θὰ προέκυπτε θέμας ἀποθηκεύσεως τῶν κρεάτων εἰς τὰ ἐν τῇ ξηρᾷ ψυγείᾳ. Πράγματι, λόγω τοῦ ἀσκούμενου αὐστηροῦ κρατικοῦ ἐλέγχου —οχι μόνον εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἀλλὰ παντοῦ— εἰς τὴν ἐμπορίαν τοῦ κρέατος καὶ τοῦ ἐντεύθεν καταλειπομένου μικρού περιθωριακού κέρδους, οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἀναζητοῦν τὸ εὐθηνότερον ψυγείον. Καὶ τὸ εὐθηνότερον εἶναι τὸ διαθέτον τὰς ὀλιγωτέρας εὔκολιας. Ἐπὶ παραδείγματι, ὅταν πρόκειται νὰ εἰσαχθοῦν κρέατα εἰς τὰ ψυγεία διακόπτεται ἡ ἔξαγωγή, διότι εἰσαγω-

γή καὶ ἔξαγωγὴ γίνεται διὰ τῆς ιδίας ὁδοῦ καὶ διὰ τῶν ιδίων μέσων. Ἐκτὸς τοῦ ὅτι δηλαδὴ οἱ «ψυκτικοί» δὲν θέτουν εἰς λειτουργίαν τὰς ἔγκαταστάσεις τῶν ἐπὶ 24ώρου δάσσεως, σημειούνται κατὰ τὰς ὥρας λειτουργίας σοθαρά καθυστερήσεις, λόγω ὀντεπάρκων μέσων διακινήσεως τῶν κρεάτων, τὰ όποια συνάμα ύφιστανται ἐνδεχομένως καὶ σοθαράς ἀλλοιώσεις.

Ο... ΑΠΟΔΙΟΠΟΜΠΑΙΟΣ ΑΜΝΟΣ

Ἄλλη σοθαρά ἐμπλοκή εἰς τὴν διακίνησιν τῶν κατεψυγμένων κρεάτων εἴναι καὶ ἡ ἔξης: «Ἐὰν τὸ φορτίον κρεάτων ἀποτελήται ἀπὸ ἀμνούς, πλείσται ὅσαι δυσχέρειαι παρουσιάζονται. Ως γνωστόν, ὁ ἀμνός εἶναι κατὰ μονάδα ἐλαφρός καὶ ὄγκοδης, ἐπειδὴ δὲ αἱ ἀμοιβαὶ τῶν ἐργατῶν καὶ τῶν ιδιοκτήτων τῶν αὐτοκινήτων ψυγείων καθορίζονται μὲ τὴν ἀπόδοσιν εἰς τόννους, τὰ ἡμερομίσθια εἶναι χαρηλά, ἐνῷ οἱ ἐργάται θὰ δεχθούν συνάμα καὶ μομφήν διότι δὲν ἀνταπεκρίθησαν εἰς τὴν «νόρμαν» τῶν 65 π.χ. τόννων.

Ἀπεναντίας, ὅταν τὸ φορτίον ἀποτελήται ἀπὸ «ξεκοκκαλισμένου» θωδινὸν κρέας, συσκευασμένον δηλαδὴ εἰς συμπαγῆ βαρέα δέματα, ἔκαστος ἐργάτης δύναται νὰ ἐκφορτώσῃ μέχρι καὶ 150 τόννους, μὲ ἀποτέλεσμα τὸ ἡμερομίσθιον του νὰ διαμορφωθῇ γύρω εἰς τὰς 1.200 - 1.500 δρχ.

Οσάκις, λοιπόν, ὑπάρχῃ φορτίον ἀμνῶν, μόνιμοι καὶ δόκιμοι λιμενεργάται δὲν ἐμφανίζονται. Ἀναζητοῦνται οἱ ἐλεύθεροι, δυσκόλως ὅμως καὶ αυτοὶ εύρισκόμενοι, διότι ἀναλογίζονται ὅτι δύνανται περισσότερα νὰ κερδίσουν εἰς μίαν χερσαίαν ἀπασχόλησιν καὶ μάλιστα εἰς ὀλιγώτερον χρόνον.

Ἄλλα καὶ οἱ ιδιοκτήται τῶν αὐτοκινήτων ψυγείων εἰς περίπτωσιν ὑπάρχεις φορτίων ἀμνῶν προφοστίζονται ὅτι ἐπισκευάζουν τὰ ὀχήματά των ἡ ἀναλαμβάνουν μεταφορὰς περισσότερον ἐπικερδεῖς, διότι διὰ τοῦ φορτίου ἀμνῶν καλύπτεται τὸ ἡμιστούν τῆς μεταφορικῆς ἴκανότητος τοῦ αὐτοκινήτου, ἐνῷ ἐδὲ τὸ φορτίον ἥτοι θωδινὸν κρέας θὰ ἐκαλύπτετο δόλοκληρος ἡ μεταφορική ἴκανότητας τοῦ αὐτοκινήτου ψυγείου (10 - 13 τόν.).

ΒΑΡΥΤΑΤΑ «ΚΛΑΙΗΜΣ»

Λόγω τῆς παρατεινομένης αὐτῆς καταστάσεως, τὰ πλοῖα καθυστεροῦν. Τὸ «Ματζέστικ» π.χ. παρέμεινεν ἐκτὸς λιμένος ἐπὶ 60 ημέρας. Σημειωτέον δέ, ὅτι ἔκαστον πλοίον ψυγείων καταπλέει εἰς Πειραιᾶ ἀπό μακρινάς ὅγορας καὶ μὲ σημαντικά φορτία 4.000 ἕως 5.000 τόννων κατεψυγμένου κρέατος. Εἰς οὐδένα πλοιοκτήτην συμφέρει νὰ μεταφέρῃ κρέας ὀλιγώτερον τῶν 1.000 τόννων ἀπὸ τὴν Νότιον Ἀφρικήν, περιοχὴν ἀπὸ τὴν οποίαν γίνονται σήμερον αἱ μεγαλύτεραι προμήθειαι κρεάτων διὰ τὴν Ἑλλάδα,

Williams & Glyn's Bank has brought St. Mary Axe to Piraeus.

You know the high standard of service you get from St. Mary Axe branch in the City of London. It has been famous for over 50 years. Now we have brought this same service to Piraeus. Call Ted McMahon, the Manager of our new Piraeus office. He will be glad to discuss your banking needs and give you the advice and service you expect—on the spot.

WILLIAMS & GLYN'S (GREECE) CO. LTD.

61 Akti Miaouli & 1 Filellinon, Piraeus.
Telephone Nos: 4516428. 4518314. 4516767. Telex No: 212055.

λόγω τῆς ἀκριβείας τοῦ προϊόντος ἀπὸ τὰς
ἄλλας ἀγορὰς καὶ δὴ τῆς Ἀργεντινῆς.

Λόγω τῶν καθυστερήσεων, ὅμως, καὶ τῶν συνεχῶν ἀνοιγμάτων καὶ κλεισμάτων τῶν κυτῶν, τὰ κρέατα ὑφίστανται ἀλλοιώσεις καὶ προσφέρονται δι' ἐδέσματα δευτέρας διαλογῆς παρασκευαζόμενα μὲν ὄφθων μπαχαρικά. Ήρισμένα δὲ εύποθή κρέατα (ἐντόσθια, μυαλό, κλπ.), τὰ ὁποῖα συμβαίνει νὰ φορτώνωνται πρώτα —καὶ κατὰ συνέπειαν νὰ ἔκφορτώνωνται τελευταῖς— μέχρις δύο συμπληρωθῆ ὁ κύκλος τῶν καθυστερήσεων, ἔχουν μεταβαθῆ εἰς ἀδήπη πολὺτον ἀκατάλληλον πρὸς βρώσιν. Κατὰ συνέπειαν, βαρύτατα «κλαίγημα» καταλογίζονται εἰς βάρος τῶν τλοίων, οἱ ιδιοκτῆται τῶν ὁποίων σοθιαρώς ἀναρωτῶνται μηπώς θα ἔπειπε νὰ ἔγκατατελέων τὸν τομέα τούτον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καὶ νὰ ἀσχοληθοῦν μὲ ἄλλους περισσότερον ἐπικερδεῖς καὶ μὲ ὄλιγωτέρους κινδύνους.

Η ΛΥΣΙΣ

‘Ως μόνη λύσις πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς τραγελαφικῆς αὐτῆς καταστάσεως εἶναι ἡ σύνστασις συγχρόνου ἀποθήκης ψυγείου ἐγγὺς τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων, ἡ ὀπούδηποτε ἡ διοίκησις ηθελε κρίνει σκόπιμον. Τὸ πλοίον πρέπει νὰ παραβάλῃ διὰ τῆς πλαγίας θύρας εἰς τὴν ἀποθήκην καὶ νὰ ἐκφορτών τὸ εύπαθὲς φορτίον του εἰς τὸν συντομωτέρον δυνατὸν χρόνον, γενομένης ταυτοχρόνως καὶ τῆς ἐπιλογῆς τοῦ ἐμπορεύματος.

Σημειώτεον ὅτι, εἰς τὰ δυτικοευρωπαϊκά κράτη τὰ κρέατα μεταφέρονται εἰς κατάστασιν ὑπόψυχεως, δηλαδὴ νωτά. "Εχει καταδειχθῆ, ὅτι τὸ κρέας ψυχίσιον ἔξ αρχῆς εἰς τὸν μεῖον 1,5 βαθμὸύς Κελσίου διατηρεῖται νωπόν χωρὶς οἱ χυμοί του νὰ ἔκρεον, ἀλλὰ καὶ χωρὶς νὰ γίνεται σῆψις. Οὕτω, φθάνει μέχρι τοῦ καταναλωτοῦ εἰς τὴν ιδίαν κατάστασιν ποὺ παρελθῇ εἰς τὸν τόπον παραγωγῆς. Εἶναι εὐεγεστον καὶ ὑγιεινόν. Ἐὰν δῆμος ἡ θερμοκρασία ήθελε μειωθῆ ἔστω καὶ κατὰ τὸ ἐν δέκαστον τοῦ προκαθορισθέντος ὄρίου, τὸ κρέας θὰ ὑφίστατο ἀλλοιώσεις. Ἐπίσης, ἐὰν δὲ λίγον ἡθελεν αὐξηθῆ, ἡ ψύξις, τότε οἱ χυμοὶ τοῦ κρέατος θὰ μετεβαλλόντων εἰς θελόνας πάγου καὶ τὸ κρέας θὰ κατεστρέφετο, διότι δὲν θὰ είχεν ὑποστή τὴν ἔξ αρχῆς ἀκαριαίαν καὶ ὑψηλὴν κατάσθετιν.

Τούτο, δεδιάσις, προϋποθέτει τελείας έγκαταστάσεις. Διά τὰ μὴ μεταβληθῆ θερμοκρασία, εἰδικαὶ χοάναι εἰσέρχονται εἰς τὰ κύπτη τῶν πλοίων καὶ παραλαμβάνουν τὰ ωπάτα ὑποψυγμένα κρέατα. Έαν τοιούτον τι ήθελεν ἐπιχειρήθη εἰς τὴν Ἑλλάδα, τὸ κρέας ἔαν δὲν καθίστατο τελικῶς ἀκατάλληλον πρὸς βρῶσιν καὶ ἀπερρίπτετο, δὲν θὰ είχε καμίασις ἀπολύτως σχέσιν μὲ τὸ κρέας, ὅπερ παρελκόθη εἰς τὸν τόπον παραγωγῆς ὑπὸ τοῦ πλοίου.

Οι άρμόδιοι της «Μαίανδρος Λάινς» φρονούν ότι απόθηκη ψυγείων θα ήδυνατο νά κατασκευασθή όπουδήποτε από της «Ελευσίνος μέχρι τού Λαυρίου. Παλαιότερον είχε προτείνει ή έταιρία εις τὸν ΟΛΠ ὅπως δι' ἔξδωα τὰς ἀνώτερα τεχνικοὶ ὑπάλληλοι τοῦ Ὑργανισμοῦ μετέβαινον εἰς Ἀμβρούγον, Ρόπτερυτα, Λονδίνον καὶ ἀλλαχοῦ, διὰ νά μορφώσουν ιδίαν γνώμην ἐπὶ τῶν συγχρόνων συνθηκῶν καὶ ἔγκαταστάσεων ψυγείων κρεάτων, ἐν ὅψει — τότε — τῆς ἀνεγέρσεως τοιούτων ἔγκαταστάσεων εἰς τὸ Πειραιᾶ. Πρὸς στιγμὴν ἡ πρότασις ἐγένετο δεκτή, ἀργότερον, ὥμως, προεβλήθη τὸ ἐπιχείρημα, οὗ δημόσιοι λειτουργοὶ δὲν ήδυναντο νά δεχθούν πρόσκλησιν ιδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως.

'Εν κατακλείδι καὶ ἐφ' ὅσσν ἡ διοίκησις
δὲν ἀντιληφθῇ τὴν σημασίαν τῆς ταχείας
διακινήσεως τῶν κατεψυγμένων κρεάτων, η
κατόπιν τασσούσης ἣτις ἐν λεπτομερείᾳ περιεγρά-
φή ἀνωτέρω θὰ συνεχισθῇ μὲ τὰς γνωστάς,
δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις.

Κ. ΔΟΥΚΑΣ

Η ΡΩΣΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΕΙΣ ΤΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΤΟΜΕΑΝ

Ἡ πρόσφατος ἐπίσκεψις εἰς τὰς Ἡν. Πολιτείας τοῦ γενικού γραμματέως τοῦ Σοβιετικοῦ Κ.Κ. κ. Λεονίντ Μπρέζνιεφ προεκάλεσε πολλὰ σχόλια, διότι ἡ ἐπίσκεψις ἐτοποθετήθη εἰς τὸ πλαίσιον μιᾶς ταχείας προσεγγίσεως μεταξὺ τῶν δύο μεγάλων χωρῶν ὡς καὶ τῆς ταχείας αὐξήσεως τῶν ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν.

Η έποχή του ψυχρού πολέμου παρήλθεν ήδη. Οι Σοβιετικοί, τών οποίων τὰ πλοιά προσεγγίζουν τώρα εἰς δόλους τους λιμένας του κόσμου, κατατέλουν καὶ εἰς ἀμερικανικούς ὅπου φορτώνουν σημαντικά προσότατα δημητριακά. Ἐπίσης διδουν σημαντικάς παραγγελίας εἰς ιδιωτικούς βιομηχανικούς ὄμιλους, προκειμένου νὰ δραστηριοποιηθῇ ἡ ἐκδιομηχάνησης τῆς χώρας των. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς των οἱ Ἀμερικανοί εἰσάγουν βότκα καὶ θά διαθέουν ἐντὸς ὅλιγου ἔνεργειακά προϊόντα, χάρις εἰς τὸ πετρέλαιον καὶ καὶ τὸ φυσικὸν αέριον τῆς Σιβηρίας. Ἡ πολιτικὴ προσέγγισις εἶναι ἀναμφιβόλως μεγάλης σημασίας, ἀλλὰ περισσότερον ἀκόμη θεματική εἶναι ἡ ρωσιο-ιταλική συνεργασία, ητις ἐγκαθιδρύεται εἰς τὸν τομέα τῶν μεταφορῶν καὶ τῆς τεχνολογίας.

Ούτω, προσφάτως, άμερικανική ἀντίπροσωπεία, ἀπότελουμένη ἀπὸ ἔξι ἀντίπροσώπους τῆς Κυβερνήσεως καὶ τῆς ναυτικῆς διοικησίας, μετέθη εἰς τὴν Σοβιετικήν "Ενωσιν διὰ παραμονή δύο ἑβδομάδων, προκειμένου νὰ ἀναλύσῃ καὶ συζητήσῃ τὰ συστήματα τῶν ποταμίων μεταφορῶν, ἀτινα ἐφαρμόζοντα εἰς ἕκαστην τῶν δύο χωρῶν. Ἡ ἀπόστολὴ αὕτη ἐτέθη ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς Ναυτικῆς Διοικήσεως καὶ τοῦ ἀμερικανικοῦ ὑπουργείου 'Ἐμπορίου.

Ἡ μελέτη τῶν ἐμπειρογνωμόνων τούτων θὰ
ἀναφέρεται κυρίως εἰς τὸν προγραμματισμὸν
χρήσεως τῶν ἑσωτερικῶν ύδατίνων ὅδῶν, τῶν
λιμένων, τῆς καυστηροίας κ.λπ.

Πράγματι, Ἀμερικανοί καὶ Ρώσοι ἀξιολόγουν τὴν σημασίαν ὡρισμένων γεωγραφικῶν ὁμιοιτήων ποὺ παρουσιάζουν αἱ δύο χώραι, ὅπου αἱ ὑδάτινοι ὅδοι διαδραματίζουν σημαντικούς ὄργανους. Αἱ μεταφοραὶ διῆς φορτυνθηδό-

ρων μεταξὺ Ρωσίας καὶ Η.Π.Α. θὰ καθίσταντο μίαν ημέραν πραγματικότης ἐφ' ὅσον ἡ παρκή φορτία θὰ ύπτηρχον καὶ πρὸς τὰς δύο κατευθύνσεις.

Τούτο, βεβαίως, δὲν προοιωνίζεται διὰ τὴν αὐριόν, ἀλλὰ δὲν ἀποκλείεται ὁ ὄγκος τῶν μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν ἀνταλλαγῶν νά αὔξηθι ταχύτεροι παρ' ὅσον προεβλέφθη.

Άξιοσημείωτος, έπι τοῦ προκειμένου, είναι ἡ προσπάθεια τῆς Προυντένσιαλ Γκραΐς Λάιν, ητις ἐναύλωσε δύο ἐπώνυμα φορτηγιδόφρους της τύπου ΛΑΣ διὰ μεταφοράν σιτηρῶν πρὸς τὰς Η.Π.Α. Τὰ πλοία αὐτά, ἀνεύ των φορτηγιδών των, είναι λίστα κατάλληλα διὰ χόρη μεταφοράς. Ἐπειδὴ, ὅμως, είναι λίστα δαπανηρὰ κατά τὴν ἔκμετάλλευσιν των τὸ ἔγκρινον τὰς ἐπιδοτήσεις συμβούλιου ἀπέριφε τὴν πρότασιν. Τούτο, ὅμως, δὲν θά συμβαίνῃ πάντοτε.

Έπειρα άποψης ρωσοαμερικανικής συνεργασίας, στηρίζεται είς τὸν ναυπηγικὸν τομέα. Πρό τινος, ὃ ἀμύδοις ἐπὶ τῆς ρωσικῆς ναυτικῆς βιομηχανίας κ. Ἀλεξῆι Φοκίν, ἀφέστη νὰ ὑπονομῇ διτὶ ἡ Σοβιετικὴ Ἐνωσις ἐμέλετα τὴν δυνατότητα νὰ πωλήσῃ πλοίοις εἰς ἀμερικανικὰς ἔταιριας, χωρητικότητος κατὰ μονάδας ἀπὸ 400 ἔως 500.000 τόνων ἐ.π. Ἐξ ἄλλου, οἱ Σοβιετικοὶ ὑπολογίζουν ὅτι μια σειρά ἐκ τῶν πλοίων τῶν τύπου μιάτοκα κάρριερ, θὰ ἡδύναντο νὰ ἐνδισφέρουν τοὺς Ἀμερικανοὺς ἐφοπλιστάς. Ἡ πρότασις εἶναι λίαν σοβαρὰ μεθανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ γεγονότος διτὶ τὸ μεγχλύτερον ρωσικὸν ἐμπορικὸν πλοίον εἶναι ἐν πετρελαιοφόρον τῶν 115.000 τόνων ἐ.π. Μέχρι σήμερον τὰ σοβιετικὰ ναυπηγεῖα δὲν κατεσκεύασσαν ὑπερμεγέθη σκάφη. Τελευταίως, ἐπέδοθησαν εἰς τὴν κατασκευὴν πλοίων κοντεύειρες διὰ τῆς ναυπηγήσεως τῆς πρώτης σειρᾶς τῶν πλοίων τῆς λεγομένης δευτέρας γενεᾶς.

Δέν πρέπει, έξι άλλου, νά λησμονήται ότι ό σοδιετικός έφοπλισμός προμηθεύεται πολλά σκάφη έξι άλλων χωρών του Άνατολικού Συνασπισμού. Αι σοδιετικαί προτάσεις όσον αφόρετα τάς ναυπηγήσεις περιέχουν δύο σοδαράς άποψεις αίτινες δέον νά συζητηθούν υπό τών ΗΠΑ

Κατ' ἄρχην, οἱ Σοβιετικοὶ ἐπίθυμοις νὰ διαθέσουν τὰ τεχνικά μέσα, ἀτίνα θὰ ἐπέτρεπτον εἰς τὰ ναυπηγεῖα των νὰ φθάσουν τὰς νέας διαστάσεις παραπλήσιάς τῶν ναυπηγείων τοῦ δυτικού κόσμου. Ἐπομένως οἱ Ρώσοι ἐπιψι:ιούν νὰ ἀπόκτησουν ἀπό τὰ ΗΠΑ τὰ ἀναγκαῖα μηχανήματα, τὰς τεχνικάς μεθόδους καὶ τὸ «*ekπον how*» τῆς ναυπηγικῆς ἀρχιτεκτονικῆς. Ἐπίσης, τὰ ρωσικά ναυπηγεῖα ἐπιδίκουν τὴν ἀμερικανικὴν τεχνικὴν δοθείαν διὰ τὴν ναυπηγήσιν πλοίων κοντέινερς, φορτηγιδφόρων τύπου ΛΑΣ, σύστημα τὸ δόποιον φαίνεται διτὶ τοὺς ἐντυπωσιάζει Ιδιαιτέρως, ὑγραιεριφόρων κ.λπ. Μέχρι σήμερον, η τεχνολογία τῆς ναυπηγικῆς τέχνης εἶχε στρατηγικὸν χαρακτήρα εἰς τὰς Η.Π.Α. Μήπως, δομᾶς, ή τακτικὴ στήλη μεταβληθῇ εἰς τὸ μέλλον;

Ἄπο τῆς πλευρᾶς των οἱ Σοβιετικοὶ διατίθενται νὰ προσφέρουν ωρισμένας ἔφαρμογάς τῆς τεχνολογίας των καὶ ίδιως εἰς δι,τι ἀφορᾷ τὴν κοπήν καὶ τὴν συγκόλλησην τῶν υενδράλων ἡνῶν καὶ τὴν ἀξτριλογικὸν τῶν πλοίων

μεταλλαγές ακό τον εξοπλισμόν των πλοίων.

«Θά ήδη γύμνασθε πολλά νά μάθωμεν ό ένας από τὸν ἄλλον, λέγουν οἱ Σοβιετικοὶ ἀν καὶ δὲν ἀποκρύπτεται ὅτι ὠρισμέναι ἐφαρμογαὶ τῆς τεχνολογίας θὰ ήδη ναυτοῦ νά χρησιμοποιηθοῦν διὰ στρατιωτικοὺς σκοπούς.

'Εξεταστέον, τέλος, ἔναντι ποίας τιμῆς θὰ
ἐπώλουν τὰ ρωσικά ναυπηγεῖα τὰ πλοῖα των
εἰς τοὺς Ἀμερικανούς. Μήπως θὰ παρεπετοῦ-
ται καὶ πάλι τὸ φαινόμενον τῆς χορηγήσεως...
ἐπιδοτήσεων εἰς τοὺς Ἀμερικανούς ἐφοπλι-
στάς διὰ νὰ ἔνισχυθούν οἱ Ρώσοι; Προφανῶς
ἡ συζήτησις παραμένει εἰσέτι ἀνοικτή.

TRO-MAR®
SR
for
RESIDUAL
Fuel
Operation

TRO-MAR®
SD
for
DISTILLATE
Fuel
Operation

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

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

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

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

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



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

Δυσχερής ή έφαρμογή κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς υπὸ τῆς ΕΟΚ

Παρὰ τὴν εἰσδοχὴν εἰς τὴν Εύρωπαϊκὴν Οἰκονομικὴν Κοινότητα τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῆς Δανίας, αἱ ὄποιαι ἀντιπροσωπεύουσιν ισχυρὰ ναυτιλιακά συμφέροντα, ἀμυνταὶ διαγράφονται προσποτικαὶ ὅτι ἡ Ε.Ο.Κ. θὰ καταστῇ συντόμως ἵκανῃ νὰ ἀναπτύξῃ ιδίαν πολιτικὴν ὅσον ἀφορᾶ τὴν ὥκεανοπόρον τούλαχιστον Ναυτίλιαν.

Προσπάθειαι, ἀποκοποῦσαι εἰς τὴν καθιέρωσιν κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ὡς συνέπειαν τοῦ διευρυνομένου σχετικοῦ ἐνδιαφέροντος, ἔγενοντο προσφάτως εἰς τὰς Βρυξέλλας, ἀλλ' οἱ ἐμπειρογνώμονες ὀλίγας διατηροῦν ἐλπίδας ὅτι τοιοῦτον τι ἥθετε συμβῇ εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον.

Σήμερον ἡ Ε.Ο.Κ. μικρά ἔχει νὰ ἐπιδεῖξῃ δραστηριότητα εἰς τὸν τομέα τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν, ἡτις δραστηριότης, θὰ ἥδυνατο νὰ ἀντικατοπτρίσῃ τοὺς στόχους πρὸς τὴν καθιέρωσιν κοινῆς πολιτικῆς, ἡ ὄποια εἶναι συμψήση πρὸς τὴν συγκρότησιν τῆς ὄμάδος τῶν μετεχόντων τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς κρατῶν. Μιαν μόνον τοιαύτην ἑκδήλωσιν ἐπραγματοποίησεν ἡ Ε.Ο.Κ., θέσασα ωρισμένας προβλέψεις εἰς τὸ ἐμπόριον μεταξὺ αὐτῆς καὶ τῶν χωρῶν Ἀργεντινῆς καὶ Οὐρουγουάնης πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς παρ' αὐτῶν ἀσκεθείσης διακριτικῆς τακτικῆς εἰς τὴν διακίνησιν φορτίων.

Αἱ δύο αὐταὶ νοτιοαμερικανικαὶ χῶραι καταλέγονται μεταξὺ πολλῶν ἐκ τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν, αἵτινες προσεπιάθησαν νὰ πρωθῆσουν τοὺς ἑθνικούς τῶν στόλους, διαιροιαζόμεναι τὰ φορτία. Τὴν πολιτικὴν αὐτήν, θεοφαίως, ἀποκρούουν πολλαὶ εύρωπαϊκαὶ χῶραι, μεταξὺ τῶν ὄποιων καὶ τὰ κράτη - μέλη τῆς Ε.Ο.Κ.

'Ἐπι τοῦ παρόντος, ἡ ἀρμοδιότης τῆς Ε.

Ο.Κ. περιορίζεται μόνον εἰς τὰς χερσαίας μεταφοράς καὶ τὰς τοιαύτας διὰ τῆς χρήσεως τῶν ποταμίων ὁδῶν. Ἐν τούτοις, συμφώνως πρὸς τὴν συνθήκην τῆς Ρώμης, ἡ ἀρμοδιότης δύναται νὰ ἐπεκταθῇ εἰς τὰς θαλασσαῖς καὶ τὰς ἔναεριους μεταφοράς κατόπιν ὄμφων ψηφοφορίας τοῦ ἐξ ὑπουργῶν συμβουλίου.

Ἡ διεύρυνσις τῆς Ε.Ο.Κ. ἐδημιούργησε νέαν κατάστασιν. Μέχρι πρὸ τίνος, μικρὸν μέρος τοῦ ἐνδοκοινοτικοῦ ἐμπορίου διεκινεῖτο διὰ θαλάσσης. Διὰ τῆς εἰσδοχῆς δύο νησιωτικῶν χωρῶν καὶ μιᾶς τρίτης συγκειμένης εὐρέως ἐν τήσσαν αἱ διὰ θαλάσσης ἐνδοκοινοτικαὶ μεταφοραὶ ηγήθησαν κατά 25% περίπου, ὥρισμένοι δὲ πιστεύουν ὅτι τὸ ποσσότον τούτῳ ἀνέρχεται κατὰ τὴν στιγμὴν εἰς 30%.

Τὸ πρόβλημα είναι ὅτι, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰς χερσαίας μεταφοράς, αἱ τοιαύται διὰ θαλάσσης δὲν δύνανται εὐκόλως νὰ διαιροιασθούν εἰς σταθερὰ διαιρετίσματα. Θὰ ἡτο δυνατὸν καὶ εὐκαίσιον, ὅπως ὑφίσταται διαχωρισμὸς μεταξὺ διεθνοῦς καὶ ἐνδοκοινοτικοῦ ἐμπορίου; Θὰ ἥδυνατο, ἐπὶ παραδείγματι, φορτία μέλλοντα νὰ διαικινηθοῦν μεταξὺ Λονδίνου καὶ Γένοβας νὰ διαιφυλαχθοῦν διὰ τὰ ἐμπορικὰ σκάφη τῶν χωρῶν - μελῶν, ἀντὶ νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἔξι ἰσού νορβηγικά, ιαπωνικά καὶ ἄλλα πλοία;

Κατὰ τὴν παρούσαν στιγμὴν, ἡ Ε.Ο.Κ. διεξάγει δυσχερεῖς διαπραγματεύσεις διὰ νὰ ἀποφύγῃ τὴν διάκρισιν σημαίας ἀπὸ μέρους τῆς Βραζιλίας. Τούτο οὐδόλως εἶναι εὔκολον. Δὲν είναι, δηλαδή, δέβασιον, ὅτι οἱ Εύρωπαῖοι θὰ ἐπιτύχουν. Κατ' ἀρχήν, τὰ ληφθέντα κατὰ τῆς Οὐρουγουάնης μέτρα, ἢ-

τὶς διαθέτει ἐν μόνον ὥκεανοπόρον σκάφος, δὲν δύνανται νὰ ἐφαρμοσθοῦν κατὰ τῆς Βραζιλίας ἡτις διαθέτει ἀξιόλογον ἐμπορικὸν στόλον. 'Αφ' ἔτέρου, ἡ Ε.Ο.Κ. ἐνδιαφέρεται ιδιαιτέρων νὰ ἐπιτύχῃ ἐμπορικὴν συμφωνίαν μετά τῆς Βραζιλίας. Κατόπιν τούτου δὲν θὰ δυνηθῇ νὰ ἐπιμείνῃ ἐπὶ δροῦ ἀποφυγῆς τῆς διακρίσεως σημαίας, τακτικῆς τὴν ὁποῖαν ἐκ πεποιθήσεως ἐφαρμόζει ἡ Βραζιλία.

'Αφ' ἔτέρου, αἱ ἔθνικαι Κυβερνήσεις καὶ οἱ μεταφορεῖς, μολονότι ἀφήνουν τὴν Κοινότητα νὰ διαχειρισθῇ τὸ θέμα τῆς διακρίσεως σημαίας, δὲν ἀσκοῦν, ἐν τούτοις, πίεσιν ἐπὶ ἄλλων προδημάτων τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, οὕτω δέ, ἡ ἐπιτροπὴ τῆς Ε.Ο.Κ., δὲν διατηρεῖ μεγάλας ἀλπίδας περὶ ταχείας δραστηριοποίησεως.

Τὸ 'Ηνωμ. Βασίλειον δὲν ἔχει μέχρι τοῦδε ἐπιδεῖξει ιδιαιτέρων ἐνδιαφέροντος καθιερώσεως ἔνιαίσας ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ἐνώ οἱ Γάλλοι ἀντιδροῦν περιέργως. Δὲν παραδέχονται ὅπως ἡ Κοινότης ἐπεκτείνῃ τὰς ἀρμοδιότητάς της καὶ εἰς τὰ τῆς Ναυτίλιας. Μίαν τῶν ημερῶν, δῆμως, θὰ ἐπέλθῃ καὶ ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου συμφωνία. 'Η προσπτικὴ αὐτὴ ἀκριβῶς ἀνήσυχει βαθέως τοὺς Νορβηγούς καὶ τοὺς Σουηδούς, οἱ ὄποιοι διαθέτουν τεράστια ναυτιλιακά συμφέροντα, πέραν τῶν ἑθνικῶν τῶν ύδατων. Θὰ εὐρεθοῦν ἔκτος νυμφώνος μὴ ὄντες μέλη τῆς Ε.Ο.Κ. Αἱ προσπάθειαι τὰς ὄποιας καταβάλλουν ὅταν διαπραγματεύνονται τὴν σύναψιν ἐμπορικῆς συμφωνίας μετά τῆς Κοινότης, ὅπως ἀκούεται ἡ γνώμη των κατὰ τὴν ἀσκησιν τῆς κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, δὲν φαίνεται νὰ ἀποδίδουν.

Τέλος, δὲν ἀποκλείται τὸ θέμα τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ἡ μόνος τὸ μέρος αὐτῆς, τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὴν διάκρισιν σημαίας, περιέλθῃ εἰς τὴν σφαίραν τῶν διαπραγματεύσεων, τοῦ Γκάττ. 'Ισως, πιστεύεται ὅτι τούτο θὰ ἀποδώσῃ τι κατὰ τὰς σχετικὰς συζητήσεις μὲ τὴν Ἀμερικήν, τὴν προεξάρχουσαν εἰς τὴν πολιτικὴν τῆς διακρίσεως.



Κοντέΐνερς - Βαρούλκα δυνάμεως μέχρις 105 τ.

Κύτη διαθέτοντα ψυκτικὰς ἐγκαταστάσεις - 'Ηλεκτρικὸς Ἀερισμὸς κυτῶν.

Ελληνικὴ 'Εταιρία τακτικῶν γραμμῶν λιμένων

Κόντινεντ - Μεσογείου - Μέσης Ἀνατολῆς καὶ τανάπαλιν

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
MIDDLE EAST AGENTS
ΣΑΧΤΟΥΡΗ 8 - 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4523674, 4523676 - ΤΕΛΕΣ 2222 - ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ MEAST

ΑΙΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΝΩΣΙΝ ΤΩΝ ΕΦΟΙΔΙΣΤΩΝ

Η ΔΙΑΡΡΥΘΜΙΣΙΣ ΤΗΣ ΣΥΝΘΕΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

'Ετείθη ύπο τὴν κρίσιν καὶ τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Όμοσπονδίας σημείωμα ἐπενηγηματικὸν τῶν ζητουμένων ἀπὸ τὴν "Ἐνώσιν τῶν Εφοιδιστῶν τροποποιήσεων εἰς τὴν σύνθεσιν τῶν μὴ αὐτοματοποιημένων (μερικῶς, η ὄλικῶς) ποντοπόρων φορτηγῶν πλοίων.

Αἱ προτεινόμεναι διαρρυθμίσεις ἔχουν ὡς ἔξις :

Σ Η Μ Ε Ι Ω Μ Α

«Περὶ διαρρυθμίσεως τοῦ πληρώματος τῶν μὴ αὐτοματοποιημένων (μερικῶς, η ὄλικῶς) ποντοπόρων φορτηγῶν πλοίων».

Α.' Παρατίθεται κατωτέρω πίναξ ἐμφαίνων τὰ ἐπόμενα:

α) Τὴν ὄλικὴν χωρητικότητα τῶν πλοίων ἔκστης κατηγορίας.

β) Εἰς ἔκστην κατηγορίαν πλοίων ὑφίστανται δύο (2) στήλαι: «ΟΡΓΑΝΙΚΗ ΣΥΝ-

ΘΕΣΙΣ» καὶ «ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ» πλοίου.

γ) Ἡ ὄργανικὴ σύνθεσις εἶναι ή σύνθεσις δάσει τῆς ὁποίας αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρίαι θὰ κρίνουν ἐάν τὸ πλοῖον εἶναι ή οὐ ἀξιόπλουτον (ἐνῷ μέχρι σήμερον τοῦτο ἐκρίνετο ἐφ' ὀλοκλήρου τοῦ πληρώματος).

δ) Τὸ προσωπικὸν συντρήσεως ἀπότελοῦν οἱ ναυτικοί, οἱ ὁποῖοι θὰ ναυτολογώνται ὥπασδήποτε, ἀλλὰ τοὺς διαχωρίζομεν, ἵνα μὴ κρίνεται καὶ ἐπ' αὐτῶν ἡ ἀξιοπλοΐα τοῦ πλοίου.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Ο πλοιοκήτης θὰ δικαιοῦται, δεῖσις, νὰ ναυτολογῇ καὶ ὑπεραρθμους, δάσκας κρίνῃ τοῦτο ἀναγκαῖον. Οἰκοθεν νοεῖται, ὅτι διὰ τοῦ ναυτικοῦ τούτου θὰ καταδλήσωνται αἱ ὄπεις NAT εἰσφοραὶ δι' δύον χρόνων εἶναι ναυτολογημένοι ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Β.' Εἰσφοραὶ πρὸς τὸ N.A.T.

Αἱ εἰσφοραὶ πρὸς τὸ N.A.T. θὰ καταδλήσωνται, δάσει τῆς κειμένης νομοθεσίας. Ἀλλ-

λά, ἐφ' ὅσον ἐπέλθῃ συμφωνία ἐπὶ τῆς συνθέσεως, ὁ ἐφοιδιστής θὰ ἐπιβαρύνεται διὰ τῆς καταβολῆς ἐργοδοτικῶν καὶ ἐργατικῶν εἰσφορῶν διὰ τὸ πλήρωμα ὄργανικῆς συνθέσεως καὶ διὰ τὸ προσωπικόν συντηρήσεως δι' δύον τὸν χρόνον ἰσχύος τοῦ ναυτολογίου, διὰ τοὺς ἐλλείποντας ἡ ἀντικανονικῶς ναυτολογουμένους ναυτικούς.

Κατὰ τὰ ισχύοντα σήμερον ἐπὶ ἐλλιπούς ἡ ἀντικανονικῆς συνθέσεως, ὁ πλοιοκήτης καταβάλλει τὰς ὑπὲρ N.A.T. εἰσφορὰς μόνον διὰ τὰς ἡ μέρας πλοίου.

Διὰ τοῦ νέου τούτου συστήματος ἔχονται τάχιστα τὰ ναυτολόγια, καταχωρῶνται δὲ ἀμέσως εἰς τὰς μερίδας τῶν μητρώων τῶν ναυτικῶν αἱ ὑπηρεσίαι τῶν, ἐνῷ τὸ N.A.T. θὰ ἔχῃ σημαντικὴν αὔξησιν τῶν ἐσόδων του.

Γ.' Υπὸ τὸν ὄρον, δεβαίως, τῆς ἀποδοχῆς τῶν ὡς ἄνω, γίνεται δεκτὸν τὸ αἴτημα καταβολῆς εἰς τὸν πλοίαρχον καὶ τὸν Α' μηχανικὸν τοῦ μισθοῦ τοῦ ἐλλείποντος ἀξιοματικοῦ, ἐφ' ὅσον ἀναλαμβάνει τὰ καθήκοντα τούτου.

Δ.' Απαραίτητος προϋπόθεσις εἶναι ή ἐνταξίς τῶν ἀνωτέρω συμφωνιῶν εἰς τοὺς δρους τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων νηολογήσεως τῶν πλοίων καὶ οὐχὶ ἡ ἐκδοσις Προεδρικοῦ Διατάγματος, ὡς προτείνεται ὑπὸ τῶν ὑπουργείων.

Ε.' Ο πίνακας καὶ οἱ ὅροι τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων ἔχουν ὡς ἀκολούθως:

ΠΛΗΡΩΜΑ	3001 — 6500 κοχ.	6501 — 20000 κοχ.	20001 — 50000 κοχ.	50001 — 100000 κοχ.	100.000 κοχ.			
Ειδικότης	'Οργανική Σύνθεσις	Προσ. Συντ.	'Οργαν. Σύνθ.	Προσ. Συντ.	'Οργαν. Σύνθ.	Προσ. Συντ.	'Οργαν. Σύνθ.	Προσ. Συντ.
Πλοίαρχος	1		1		1		1	
'Υποπλοιαρχος	1		1		1		1	
'Ανθυποπλοιαρχος	1		2		2		2	
Δόκ. Πλοιαρχος	1		1		1		1	
Μηχανικός Α'	1		1		1		1	
» Β'	1		1		1		1	
» Γ'	1		2		2		2	
» Δόκ.	1		1		1		1	
Ραδιοτηλεγραφήτης	1		1		1		1	
Ναύκληρος	1		1		1		1	
Ναύται	4	1	4	1	4	1	4	1
'Αρχιθερμαστής	1		1		1		1	
Θερμαστή	2		2		2		2	
Λιπανταί	2		2	— 2	— 2	— 2	— 2	— 1
Καθαρισταί	—	1	— 1	— 1	— 1	— 1	— 1	— 1
Μηχανοδηγός Α'	1		1		1		1	
» Β'	—	—	—	—	—	—	—	—
Μάγειρος	1		1		1		1	
Θαλασμητόλος	1		1		1		1	
Βοηθ. Μαγείρου	—	1	— 1	— 1	— 1	— 1	— 1	— 1
Βοηθ. Θαλασμητόλου	1		1		1		1	
'Αντλιωρός (μόνον δεξαμενοπλοίων)	—	—	—	—	—	—	—	—
Ναυτόπαιδες	—	1	— 1	— 1	— 1	— 1	— 1	— 1
Σύνολον	20	4	22	4	22	4	22	4

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ : Αἱ θέσεις Δοκίμων 'Αξη' καὶ δύον διάστηματαν διά ναυτικῶν θα μαθητευομένων μηχανῆς καὶ ἀντιστρόφως.

Ο ὄρος 8 τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων ἀντικαθίσταται ὡς κάτωθι:

8. A.' Ἡ ὄργανικὴ σύνθεσις τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου τούτου, κόρων ὄλικῆς χωρητικότητας κινουμένου διὰ καθορίζεται ὡς κάτωθι :

(Τίθεται ἡ ἀντιστοιχόσα εἰς τὴν χωρητικότητα τοῦ πλοίου, διάστημα τοῦ ἀντιστρόφου, μηχανῆς, ἡ οὐσία της θερμαστής, ζυμφαινομένη εἰς τὴν πρότην στήλην ἔκστης κατηγορίας πλοίων).

B.' Τὸ πλοῖον θεωρεῖται ἀξιόπλουτον ὅταν ταξιδεύει:

I. Ἄνευ ἀδείας τῆς 'Αρχῆς :

εα) μὲν ἐλλιπῆ ὄργανικὴν σύνθεσιν κατὰ τὸ 1)3 τῶν ἀνδρῶν φυλακῆς καὶ οὐχὶ πλέον τοῦ ἐνὸς (1) ἀξιοματικοῦ καταστρώματος, ἐνὸς (1) ἀξιοματικοῦ μηχανῆς καὶ ἐνὸς (1) ναυτικοῦ τοῦ κατωτέρου πληρώματος τοῦ καταστρώματος καὶ τοῦ μηχανοστασίου, ἀπὸ τοῦ λιμένος τοῦ ἀπόπλου πλέοντος τοῦ λιμένος πρώτου κατάπλου καὶ πάντως οὐχὶ διὰ διάστημα μείζον τῶν δύο (2) μηνῶν καὶ 6) μὲν ἀντικανονικὴν ὄργανικὴν σύνθεσιν κατ' ἀριθμὸν διπλάσιον τῶν ἀνωτέρω (B) I(a) κατ' εἰδικότητα ἀναγραφομένων ναυτικῶν καὶ διὰ τοῦ αὐτὸῦ ὡς ἀνα χρονικὸν διάστημα.

II. 'Αδεία τῆς 'Αρχῆς καὶ πέραν τῶν δύο μηνῶν ἐκτελεῖ πλόας διὰ μειωμένης ἡ ἀντικανονικῆς ὄργανικῆς συνθέσεως, ἐπιτρέπομένης εἰς δόλας τὰς κατηγορίας καὶ εἰδικότητας τοῦ πληρώματος διὰ τῆς ναυτολο-

γήσεως 'Ελλήνων ναυτικῶν μὴ κεκτημένων τῶν ὑπὸ τῶν οἰκείων διατάξεων προβλεπομένων προσόντων ἡ καταβολή τοῦ Αλλοδαπῶν, πλὴν τοῦ μὴ προσοντούχου ήμεδαπού ἡ ἀλλοδαπού ραδιοτηλεγραφήτου, δόστις δέοντος νὰ τυγχάνῃ εἰδικῆς ἐγκρίσεως τῆς 'Αρχῆς. Ή ἀδεία αὕτη παρέχεται ὑπόχρεωτικῶς ὅταν:

α) είναι δυσχερής ἡ ταχεία ἐξεύρεσις καταλήποντος καὶ ίκανον 'Ελλήνων ναυτικῶν, κεκτημένων τῶν ὑπὸ τῶν οἰκείων διατάξεων προβλεπομένων προσόντων ἡ

β) ἀξιούνται ὑπὸ προσφερομένων προσόντων 'Ελλήνων ναυτικῶν δροί διάφοροι τῶν καθοριζομένων ναυτικῶν διατάξεων, ιδίᾳ ἐν σχέσει μὲ τὸ μισθολόγιον.

'Οπωσδήποτε ὁ πλοιαρχος οὐδέποτε

δύναται νὰ εἶναι ἀλλοδαπός.

Γ'. Ἐπὶ τοῦ πλοίου ναυτολογεῖται, πέραν τῆς ὄργανικῆς συνθέσεως, καὶ προσωπικὸν συντηρήσεως, ἐπιλεγόμενον ἔλευθέρως ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου, τόσον κατ' εἰδικότητας, σύν τοι κατά προσόντα, πρὸς ὑπόλογισμὸν ὅμως τῶν πάρ τοῦ Ν.Α.Τ. ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν τὸ προσωπικὸν τοῦτο κατανέμεται ως ἀκολούθως:

Δέ τον πλοιοκτήτης δύναται νὰ ναυτολογήσῃ κατ' ἔλευθέραν κρίσιν αὐτοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου εἰς τὰς θέσεις τῆς ὄργανικῆς συνθέσεως, ὡς καὶ εἰς τὰς θέσεις τοῦ προσωπικοῦ συντηρήσεως ἀμιγοῦς κατωτέρου πληρῶματος καταστρώματος ἢ μηχανῆς ἐξ ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν.

Εἰ Ειδικώτερον, ως πρός τὸ προσωπικὸν τῆς μηχανῆς, ως ἔκ τῆς φύσεως τῶν μηχανῶν τοῦ πλοίου, οἱ πλοιοκτήται ἔχουν τὸ δικαίωμα κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν πέντε τριών ὥρων ἀπό τῆς νηολογήσεως τοῦ πλοίου ἑταῖρος, ἀπὸς ναυτολογίωσις ἐντὸς τῆς ως ἄνω ὁργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος, κατὰ τὴν ίδιαν αὐτῶν κρίσιν καὶ κατὰ τὰς περιστάσεις, "Ἐλλήνας ἡ ἀλλοδαποὺς ναυτικοὺς μὴ κεκτημένους τῶν οἰκείων ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ικανοτήτως.

ΣΤ.' Ό πλοιάρχος δύναται, ἐπὶ καταδό-
λῇ προσθέτου ἀπόζημιώσεως, νῦν ἀπασχολῆ
ἔπικουρικῶν μέλη τοῦ πληρώματος εἰς κα-
θήκοντα Διάφοροι τὴν εἰδικότητος, ὑψῷ ἣν ἔ-
ναυτολογίηθασαν, ἐόντος τούτῳ συνωμολο-
γήθη διὰ τῶν ἀτομικῶν συμβάσεων ναυτολο-
γήσεως καὶ δὲν εἰναι ἀσυμβίβαστα πρὸς τὸν
θαυμὸν ἐκάστου. Ὡς πρὸς τὴν ἐν λόγῳ πρόσ-
θετον ἀπόζημισιν καὶ τὴν διάρκειαν τῆς
ἔπικουρικῆς ἀπασχολίεως, θὰ ἐφαρμόζων-
ται αἱ ἔκστοτε υφίσταμεναι σχετικαὶ δια-
τάξεις ἡ Συλλογικαὶ Συμβάσεις.

Z. 'Εάν ό A. πλοιάρχος καὶ ό A. μηχανικός ἀνάλαμβάνου τὴν ἐκτέλεσιν φυλακῆς εἰς τὰς περιπτώσεις ἐλλιπούς συνθέσεως, δικαιοῦνται κατ' ἀνάλογίαν τοῦ χρόνου τῆς προσθέτου αὐτῶν ἀπασχολήσεως ἀνάλογον μέρος τοῦ μισθοῦ τῶν ἐλλειπόντων ἀξιωματικῶν.

Η. Αί ύπερ Ν.Α.Τ. είσφοραι ὑπόλογιζονται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἀριθμοῦ καὶ τῶν εἰδικοτήτων τῶν ἐν παραγρ. Α. ὄργανικῆς συνθέσεως τοῦ πλοίου, ὡς καὶ ἐπὶ τοῦ ἀριθμοῦ καὶ εἰδικοτήτος τῶν ναυτικῶν τοῦ προσωπικοῦ συντηρήσεως τοῦ πλοίου. Ὁ ὑπόλογισμός τῶν είσφορών τούτων γίνεται ἀνέδειξη τῶν ὑπάρχειων ἐλλιπούς η ἀντικανονικῆς συνθέσεως καὶ δι' ὅλον τὸν χρόνον τῆς συμβάσεως ναυτολογίσεως ἔκστος ναυτικοῦ, τῶν πλοιοκτητῶν ἀπαλλασσομένων πάσης ἀλλῆς ὑφισταμένης η μελλούσης νὰ ἐπιθληθῇ οἰκονομικῆς ἐπιβαρύνσεως η κυρώσεως κατὰ τοῦ πλοίου, λόγῳ ἐλλιπούς η ἀντικανονικῆς συνθέσεως. Ἐν περιπτώσει ἀργίας τοῦ πλοίου αἱ είσφοραι ὑπόλογιζονται ἐπὶ τοῦ ναυτολογιμένου πληρώματος καὶ δι' ὅσον χρόνον φέρεται ἔκστος τοῦ πληρώματος ναυτολογούμενος.

ΚΟΣΜΗΜΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

«ΑΤΛΑΣ», Η ΝΑΥΑΡΧΙΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΜΑΣ ΣΤΟΛΟΥ

ΤΟΥ κ. ΣΤΕΦΑΝΟΥ ΠΑΝΟΥ - ΛΙΠΠΙΩΤΗ

Πρὸ ἡμέρων, Σάββατον μεσημέρι, εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς καὶ εἰς τὸν κεντρικὸν προβλήτα, ἐγένοντο μεγαλοπρεπῶς τὰ ἔγκαίνια τοῦ ὑπερλάμπτου τουριστικού πλοίου (κρουαζιερόπλοιο) 17.000 τόνων «*Ατλαντικής*» τῆς Ἡπειρωτικῆς Ἀτμοπλοΐας Α. Ποταμίανου. Τὰ ἔγκαίνια ἐτέλεσεν ὁ «Εξαρχος τοῦ Πατριαρχείου» Ἱεροσολύμων ἐν Ἑλλάδι, Ἀρχιεπίσκοπος Σεβαστείας κ. Γερμανός, παριστάτο δὲ καὶ ὁ Μητροπολίτης Πρεβέζης κ. Στυλιανός. Ὁ παρουσία εἰς τὰ ἔγκαίνια τοῦ Ἀντιπροέδρου τῆς Κυβερνήσεως κ. Ν. Μακρέζου, τῶν ὑπουργῶν κ.κ. Γιάκα, Μπαλοπούλου, Παπαδογιάννη κλπ., ὡς καὶ κορυφαίων ἐκπροσώπων τῆς Διοικήσεως, ἀνάτατάς δικαστικῶν, καθηγητῶν Πανεπιστημίων κλπ., συνέβαλεν εἰς τὴν ἔτι λαμπτρότεραν ἐμφάνισιν τοῦ θαυμασίου περιβάλλοντος.

Κορωνίς τοῦ τουριστικοῦ μας στόλου, ὁ «Ἀτλας», πραγματοποιεῖ, καθ' ἕκαστον Σάββατον καὶ ὥρα τὴν ἀπογευματινήν, 7-ημέρους πλόας εἰς Κωνία, Ρόδον, Σμύρνην, Δῆλον, Μύκονον, «Ηράκλειον, Ρόδον καὶ Σαντορίνην, ἐπανερχόμενον εἰς Πειραιά τὰς πρωινάς ὥρας τοῦ ἐπομένου Σαββάτου. Οἱ φίλτατοι καὶ ἀγαπητοὶ μου κ.κ. Ἀναστάσιος Ποταμίανος καὶ οἱ υἱοί του «Ἀνδρέας καὶ Γεώργιος Ποταμίανος, πρέπει νῦν εἶναι ὑπέρηφανοι καὶ νὰ σεμνύνωνται ἀληθῶς διὸ τὸ ὑπέροχον πλοῖον, τὸ ὅποιον ἔθεσαν εἰς τὴν ὑπέρτειαν τοῦ θεοῦ Πέτρου στάθμης ἐλληνικού τουρισμοῦ, τὸ ὅποιον περιάγει τὴν γαλανολευκούν ὑπερήφανον εἰς ἔνους λιμένας καὶ εἰς τὰ γαλανά θύδατα τῶν ήλιοχαρων ἐλληνικῶν νήσων τοῦ Ἀρχιπελάγους καὶ τῆς Κρήτης.

Εὐγενῶς προσκληθείς ἀπὸ τοὺς ἀνωτέρω τετιμένους «Ἐλληνας, ἑταξίδευσα μὲ τὸ «Ἀτλας» καὶ ἐσχημάτισα ίδιας ἐντυπώσεις, αἱ ὄποιαι οὐδέποτε θά σ�εοθούν ἀπὸ τὴν μνήμην καὶ τὴν συνειδησίν μου. Δύναμαι νὰ εἴτοι, ὅτι τὸ ἀντερβόλητον τούτο κρουαζίερπλοιον «Ἀτλας» τῆς παγκοσμίου φήμης «Ηπειρωτικῆς Ἀγωνοπολίας, ὑπερηκόντισε πάν
ἄριστον προηγούμενον καὶ ὠλοκλήρωσε τὴν

εννοιαν τού τελείου καὶ πλήρους, υπερβάν πάσαν, καὶ τὴν πλέον αὐστηρὰν ἀπαίτησιν τῶν Ιδιορύμων, πολυταξιδευμένων ἐπιβατῶν. Ἀπὸ τού πλοιάρχου κ. Σπύρου Κολλητᾶ, μέχρι τοῦ τελειταίου καύτου, διακρίνεται κανεὶς τὴν ἀνυπόκριτον καὶ βαθεῖαν εὐγένειαν, τὸν ἀνθρωπισμὸν καὶ τὴν ἀφωτισμένην ἀντὶληψιν τοῦ καθῆκοντος ἀπέναντι τῶν ἐπιβατῶν καὶ, γενικώτερον, τῆς ἐλληνικῆς σημαίας καὶ τῶν ὑψηλῆς στάθμης καὶ πειρωπῆς ὑπηρεσιῶν τῆς τουριστικῆς, Ἐλληνικῆς Ἀτμοπλοΐας. Πεπολιτισμένη ἀτμόσφαιρα, διάκρισις, ἀξιοπρέπεια ἐν πᾶσιν, χώροι ὑπέρτελειοι, καμπίνες ἐφωδιασμέναι μὲν τηλεοράσεις, τηλέφωνα καὶ πάσαις ἀνεστιν τοῦ συγχρόνου πολιτισμοῦ. Τὰ γνωστὰ παλαιὰ φινιστρίνια, ἔδωσαν τὴν θέσιν τους σὲ μεγάλα θεωτείνα παράθυρα, ἀπὸ τὰ ὅποια ὁ ἐπιβάτης, μὲ δὴ τὴν τὴν εὔχερειαν, παρακολουθεῖ τὸ πλούν τοῦ κρουαζιέροπλοίου, καθ' ὅλον τὸ ταξίδι. Πισίνες, χώροι ἀναπτηταμένοι ἡλιοθεραπείαις, κινηματογράφοι, βιβλιοθήκαι, ντισκότες, σάδουνες κλπ., συμπληρώνουν τάς, εἰς Ιδανικὸν βαθμόν, παρεχομένας ἔξυπηρτήσεις εἰς τὸ ἐπιβατικὸν κοινόν. Καὶ, ὅμολογουμένως, εἰς τὴν ναυαρχίδα ταύτην τοῦ τουριστικοῦ μας στόλου, τὸ ὑπερωκανίον «Ἄτλας», ἡ στάθμη τῶν ταξιδευόντων είναι ἐντελῶς ὑψηλῆς κλάσεως, κοινωνικῆς θέσεως, πολιτισμοῦ καὶ εὐπρεπείας. Καὶ ἡσθάνθη μεγάλην χαράν, ὅταν, εἰς διαφόρους ἐκδηλώσεις ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἱκουσα ἀύδρομτα, παρατεταμένα χειροκροτήματα καὶ ἐνθουσιώδεις ἐκδηλώσεις ὑπὲρ τῆς πλοιοκτητρίας «Ηπειρωτικῆς Ἀτμοπλοΐας», τοῦ θαυμασίου πλοιάρχου κ. Σπύρου Κολλητᾶ καὶ τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου, ἐκ μέρους ὅλως διακεκριμένων προσωπικοτήτων, προερχομένων ἐξ «Ἀμερικῆς καὶ Εὐρώπης, οἱ ὅποιοι ἔλαθον μίαν ἀδράνην, εὐχάριστον ἐμπειρίαν ἀπό τὰς προσόδους τῆς ἐλληνικῆς τουριστικῆς ἀτμοπλοΐας.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΠΑΝΟΥ ΛΙΠΠΙΩΤΗΣ
Δημοσιογράφος

**INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY
(BERMUDA) LIMITED**

ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΚΑΙ ΛΟΚ-ΑΟΥΤ

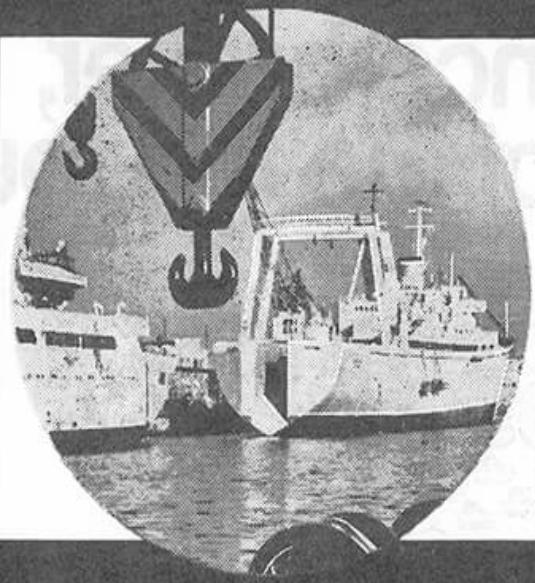
Εύπροσάρμοστος καὶ πλήρης κάλυψις Ἀπεργιῶν καὶ Λόκ-ῶντ, προκαλούντων καθυστερήσεις εἰς τὰ πλοῖα. Οἱ δροι καὶ ή διάρκεια τῆς καλύψεως δύνανται νῦν προσαρμόζωνται κατὰ τρόπον ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς ιδιαιτέρας ἀπαιτήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων.

Διὰ λεπτομερείας ἀποταθῆτε:

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

ΙΩΑΝ. Κ. ΡΑΤΣΗΣ
ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ
ΣΥΡΟΣ - ΤΗΛ. 3.49

**Αντιπρόσωποι των Διευθυντῶν ἐν Αονδίνῳ : Thos. R. Miller & Son,
14-20 St. Mary Axe, London, EC3 A 8DA. Τηλέφωνον : 01-283 (AVE) 4646.
Τελέξ : 885.271 Τηλεγραφήματα : Mutuality, London.**



SKL
motoren

Δοκιμασμένες μηχανές θαλάσσης

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

Κατασκευάζουμε τις μηχανές που σάς χρειάζονται σε 3 τύπους:

NVD 26-2 80 - 400 ΙΤΤΠΩΝ

NVD 36-1 305 - 578 "

NVD 48-1 660 - 1320 "

Πείρα έτών και 48.000 μηχανές ένν ιειτουργία σάς έγγυωνται
άριστην άπόδοσιν. Οι μηχανές SKL έχουν άποδεδειγμένως
δοκιμασθή και εις τήν Ελλάδα.

Προσφέρουν ασφάλεια εις τούς έπιβάτας, τό πλήρωμα και τό πλοιον.
Οι μηχανές SKL σημαίνουν ποιότητα, άκριβεια, οίκονομία και
είναι διασκευασμένες δι' αυτόματον λειτουργίαν με τηλεχειρισμόν
από τής γεφύρας.

TECHNOCOMMERZ GmbH.



ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ - ΕΙΣΑΓΩΓΕΥΣ

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

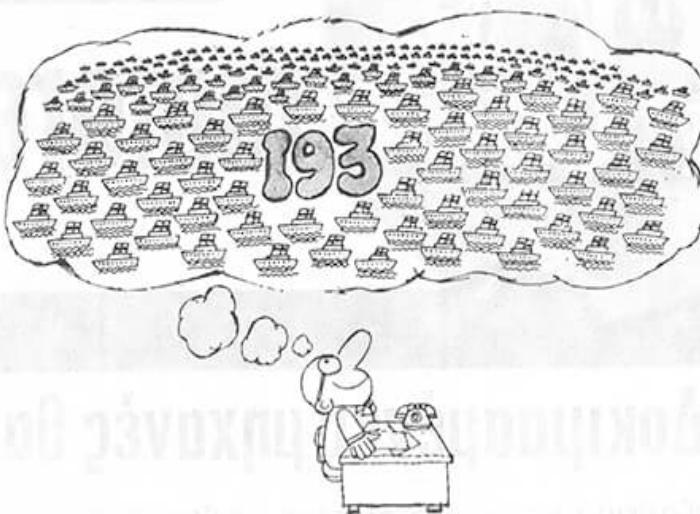
ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ : TECHNOCOMMERZ GMBH., DDR 108, BERLIN, JOHANNES DIECKMANN STRASSE 4/6

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ

VEB SCHWERMASCHINENBAU
"KARL LIEBKNECHT",
MAGDEBURG

ΕΠΙΣΚΕΦΘΗΤΕ ΤΟ ΠΕΡΙΠΤΕΡΟΝ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΚΘΕΣΙΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ
ΕΙΣ ΤΗΝ ΦΘΙΝΟΠΩΡΙΝΗΝ ΕΚΘΕΣΙΝ ΛΕΙΨΙΑΣ

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.

ΙΣΤΟΡΙΚΑΙ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΕΙΣ

Η ΕΠΙΝΟΗΣΙΣ & ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΟΥ

ΤΟΥ κ. ΚΩΝΣΤ. ΟΔ. ΔΑΝΑΛΗ

'Ο αστρονόμος "Εντμοντ Χάλλεϋ εύρισκετο είς τὸ γραφεῖον του εἰς τὸ αστεροσκοπεῖον τοῦ Γκρήνουϊτς ἔνα ἀπόγευμα τοῦ Μαΐου τοῦ 1728, διότε ἀνηγγέλθη ἔνας κύριος Τζών Χάρισον, ἐπίθυμων ἀκρόσατον. 'Ἐξενίσθη ὁ Χάλλεϋ, ὅταν εἶδε τὸν ἀπισκέπτην του, ὃ ὅποιος ἦν ἐφαίνετο νὰ ἡτο ἐπιστήμων, ὅπως οἱ συχνοὶ καθημερινοὶ του ἐπισκέπται. Τῷ ὄντι, ὁ Χάρισον αὐτοσυνετῆθη ὡς χρημάτικὸς ἔνδιος ἐλίγονταν σάτηρ. 'Ο Χάλλεϋ τὸν ἥρωτησε τὶ ἐπεθύμει καὶ ἐκείνος τοῦ ἀπῆντησεν ὅτι ἔχει ἐφεύρει μίαν μέθοδον πρὸς εὔρεσιν τοῦ γεωγραφικοῦ μῆκους ἐν θαλάσσῃ, διὰ τὴν ὅποιαν ἡ Κυβερνητικὴ εἰχε προσφέρει ἀμοιδῶν ἔξ 20.000 λιρῶν. Τοῦ Χάρισον ἡ ἰδέα ἦταν νὰ κατασκευάσῃ ἔνα ναυτικὸν χρονόμετρον.

'Αφ' ὅτου εἶχεν ἀνακοινωθῆ ἡ ἀμοιδὴ τῶν 20.000 λιρῶν, ἐπλημμύρισαν αἱ κρατικαὶ ὑπηρεσίαι ἀπὸ διδομανεῖς φαντασιοπλήκτους, μεταξὺ τῶν ὅποιων, ἔνας παρουσιάσαν ἔνα Σάντια ὡς ἐπινόησιν του καὶ ἔνας ἄλλος, ἴσχυριζόμενος ὅτι ἡτο ὁ Ἰωάννης ὁ Βαπτιστής, ὡςτε ἐνόμισεν ὁ Χάλλεϋ ὅτι καὶ ὁ Χάρισον θὰ ἦτο ἔνας φαντασιοπλήκτος σὰν τοὺς ἄλλους, ἀλλ' ὅταν εἶδε σχεδιαγράμματα, τὰ ὅποια τοῦ ἀπεξήγησεν ὁ Χάρισον, ἀντελήφθη ὅτι ἔθλεπεν ἐν τῷ προσώπῳ τοῦ ἀπισκέπτου του τεχνικὴν μεγαλοφυΐαν καὶ μὲ θερμὰς συστάσεις τὸν παρέτεμψεν εἰς τὸν μεγαλύτερον ὠρολογοποιὸν τοῦ Λονδίνου, τὸν Γκράχαμ.

'Ο Χάρισον ἔπειτε νὰ ἐγκαταλείψῃ τὴν βιοτοριστικὴν του ἔργασίαν, τὴν ἔνδιονταν, διὰ νὰ ἐπιδιοθῇ εἰς τὴν πολύπλοκον ἀπασχόλησιν τῆς ἐφεύρεσεώς του ἀπερίσπαστος, συνεπῶς εἶχεν ἀνάγκην χρημάτων καὶ ἥλτιζεν διὰ τοῦ δυνατοῦ νὰ εἰσπράξῃ προκαταβολὴν ἔναντι τῆς ἀμοιδῆς ἀπὸ τὸ Ναυαρχεῖον ἢ τούλαχιστον νὰ τὸν ἐνίσχυεν οἰκονομικῶς ὁ Γκράχαμ, ὃ ὅποιος προσεφέρθη νὰ τοῦ δανείσῃ 200 λιρές. Καὶ οὕτως ἐπέστρεψεν εἰς τὸν χωρίον του Φούλμπυτ καὶ ἤρχισεν ἔργασίαν ἐπὶ τῶν σχεδίων του, ἥτις διήρκεσε καθ' ὅλα τὰ ἐπόμενα τριάκοντα ἔνα ἔτη.

'Ἄπὸ τοῦ 15ου αἰώνων ἐγένοντο προστάθειαι πρὸς εὔρεσιν μεθόδου προσδιορισμοῦ τοῦ μῆκους ἐν πελάγει, τούτεστι τῆς θέσεως τοῦ πλοίου ἀνατολικῶς ἡ δυτικῶς ἔνα καθωρισμένον μεσημβρινόν, χωρὶς ἀποτέλεσμα ἱκανοποιητικόν.

Οἱ πλοίαρχοι ἡδύναντο νὰ προσδιορίσουν τὸ πλάτος, ἀλλ' ἀγνοοῦντες τὸ μῆκος, εἰς πλεισταὶς περιπτώσεις δὲν ἐγνώριζον ποὺ εὐρίσκετο τὸ πλοίον, καὶ ὠρισμένως πλεῖστα ναυάγια ὠδείλοντο εἰς τὴν αἴτιαν ταύτην. Αἱ ναυτικαὶ χώραι προσέφερον ἀμοιδᾶς διὰ τὴν μεθόδον εὑρέσεως τοῦ μῆκους, ἡ μία μετὰ τὴν ἄλλην. 'Ο Φιλιππός δὲ ζος τῆς Ἰσπανίας

προσέφερεν 100.000 κορῶνες. 'Η Ὀλλανδία προσέφερεν 30.000 φλορίνια. 'Οταν ὁ Κάρολος ὁ 2ος ἔδρυσε τὸ ἀστεροσκοπεῖον τοῦ Γκρήνουϊτς τὸ 1765 ἀνέθεσεν εἰς τὸν ἀστρονόμον Φλάμποτεν νὰ μελετήσῃ καὶ εὑρῇ μέθοδον προσδιορισμοῦ τοῦ μῆκους «πρὸς δελτίωσιν τῆς τέχνης τῆς ναυσιπλοΐας».

Οἱ πλοίαρχοι ἐγνώριζον καὶ ἡδύναντο νὰ εύρισκουν τὴν τοπικὴν ὥραν, ἄρα, ἐσκέψθη ὁ Νεύτων, ἐὰν εἴχον ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐν ὠρολόγιον ικανὸν νὰ δεικνύῃ ἀκριβῆ χρόνον ρυθμισμένον εἰς τὴν ὥραν ἐνὸς ἀνεγνωρισμένου πρώτου μεσημβρινοῦ, θὰ προσδιώριζον τὸ μῆκος, διὰ τοῦ συσχετισμοῦ τῆς ὥρας τοῦ ὠρολογίου τούτου μὲ τὴν ἀνευρισκομένην τοπικὴν ὥραν.

'Ήτο ἡδη γνωστὸν τὸ ὠρολόγιον δι' ἐλατηρίου, τοῦ 'Ολλανδοῦ Κρίστιαν Χιούνγκεν, τὸ ὅποιον ἐτέλειοποίησεν ὁ Ρόμπερτ Χούκ τὸ 1680, ἀλλὰ τούτο δὲν ἡδύνατο νὰ δείξῃ ἀκριβῆ χρόνον λόγω τῆς κινήσεως τοῦ πλοίου, τῆς μεταβολῆς τῆς θερμοκρασίας, τῆς ὑγρασίας καὶ τῆς διαρύτητος.

Διὰ τὴν κατασκευὴν ἀκριβοῦν ὠρολογίου ἐθεοπισθή νέμος τὸ 1713 προβλέων ἀμοιδῶν ἔκ 10.000 λιρῶν, διὰ τὴν κατασκευὴν ὠρολογίου ἀκριβείας πρὸς προσδιορισμὸν μῆκους κατὰ προσέγγισιν 60 μιλίων ἔκ 15.000 λιρῶν διὰ προσέγγισιν 40 μιλίων καὶ ἔξ 20.000 λιρῶν διὰ προσέγγισιν 30 μιλίων καὶ συνεπῶς ὀργανισμὸς πρὸς τὸν σκοπὸν τούτου τὸν Βρετανὸν Board of Longitude.

Φαίνεται ὅτι ὁ Χάρισον εἶχε κίσιν πρὸς τὴν ὠρολογοποίησιν, διότι ὡς ἐπαγγελματίας ἔνδιος προσέφερεν 100.000 λιρῶν, διὰ τὴν κατασκευὴν σχεδὸν ὅλα τὰ ἔξαρτηματα ἥσαν ἔκ ἔνδιον καὶ τούτῳ εὐρίσκεται εἰς τὸ 'Επιστημονικὸν Μουσεῖον τοῦ νοτίου Κέντρου τὸν Λονδίνῳ.

'Ήδη ἐνθαρρυσθεὶς ἀπὸ τοὺς Χάλλεϋ καὶ Γκράχαμ, πρίοις μετὰ ζῆλου νὰ ἐκπληρώσῃ τὴν φιλοδοξίαν του, 'Ἐν τούτοις, μόνον μέρος τοῦ χρόνου τοῦ ἡδύνατο νὰ διασέθητη διὰ τὸ ὠρολόγιον, διότι ἡτο ὑποχρεωμένος νὰ ἐργάζεται καὶ ὡς ἔνδιος διὰ τὴν συντήρησιν τῆς οἰκογενείας του.

Μετὰ ἐπτὰ ἔτη συνεπλήρωσε τὸ πρῶτον ὄργανον τομεκερερ, τὸ ὅποιον δὲν ὠμοίαζε μὲ σύνηθες ὠρολόγιον ἀλλὰ τὸ ἐδοκίμασε εἰς μιαν φορτηγίδα εἰς τὸν ποταμὸν Χάμπερ καὶ τὸ ἔφερεν εἰς Λονδίνον καὶ τὸ ἐπέδειξεν εἰς τὴν Βασιλικὴν Εταιρίαν καὶ ἀκολούθως τὸ ἐδοκίμασαν ἐπὶ τοῦ πολεμικοῦ πλοίου «Σεντούριον» εἰς πλούτον πρὸς τὴν Λισσαδόνα καὶ παρουσιάσαν ἀκρίβειαν ἐντὸς τῶν ὥριων τοῦ νόμου, διότε θὰ ἐδικαιούστο ὁ Χάρισον τῆς ἀμοιδῆς. 'Απυχός, δύμως, ἡ παραδόξως, τὸ Board of Longitude προέβαλε μηρίας τεχνικὰς ἀντιρρήσεις καὶ τῷ κατεβλήθησαν μόνον 250 λίρες.

Χάρισος νὰ ἀπόθαρρυθῇ ὁ Χάρισον, κατεσκεύασεν ἀλλο μικρότερον ὠρολόγιον μεγαλυτέρας ἀκριβείας, ἐν τούτοις, ἡ ἀμοιδὴ του καὶ πάλιν καθυστερεῖ, διότε κατεσκεύασε καὶ τρίτον, ἐπιτυχών νὰ εἰσπράξῃ μόνον ἀλλες 50 λίρες.

Μὲ ἀπέλπιστην ἐπιμονὴν ὁ ἀπυχής Χάρισον κατεσκεύασε καὶ τέταρτον ὠρολόγιον διαμέτρου 5 ἵντσων τὸ ὅποιον ἐδοκιμάσθη εἰς ἔνα πλούτον ὅπὸ Λίβερπουλ εἰς Ζαμάικα καὶ παρουσιάσαν ἀκρίβειαν κατὰ προσέγγισιν 18 μιλίων, δηλαδὴ ὑπέρθιμη ἀκριβείας μείζωνος τῆς ὑπὸ τοῦ νόμου ἀπάιτουμενής διὰ τὴν ἀμοιδῆν τῶν 20.000 λιρῶν.

Τὸ 1764 τὸ ἐτελειοποίησε μὲ προσέγγισιν ἐντὸς δέκα μιλίων ἀλλ' ἡ ἀμοιδὴ καθυστερεῖ καὶ πάλιν.

Τὸ ἐπόμενον ἔτος εἰς ἡλικίαν 75 ἑπτῶν ἐστιενεν ἐπιστολὴν εἰς τὸ Board of Longitude λέγων: «Μὲ ἀπογοητεύει ἡ σκέψις ὅτι μὲ κακομεταχειρίζονται κύριοι ἀπὸ τοὺς ὅποιους θὰ ἐπρεπε νὰ ἐλπίζω διαφορετικὴν συμπεριφοράν καὶ ἐλπίζω ὅτι θὰ είμαι ὁ τελευταῖος ποὺ ὑποφέρει ἐμπιστευόμενος ἔνα νόμον».

Μετὰ τὴν ἐπιστολὴν ταύτην, τῷ κατεβλήθη ἐν μικρὸν ποσὸν τὸ ὅποιον μαζὶ μὲ δσα εἶχεν εἰσπράξῃ πρότερον δὲν ὑπερέβη τὸ ημισυ τῆς φειλομένης ἀμοιδῆς.

Τὸ 1772, εἰς ἡλικίαν 80 ἑπτῶν, προσεκλήθη εἰς τὰ ἀνάκτορα τοῦ Οὐίνδσορ ὑπὸ τοῦ Βασιλέως Γεωργίου τοῦ 3ου, διότις εἶχε πληροφορηθῆ τὴν ἀδικον μεταχειρίσην, ἡς ὑπῆρχε θύμα τοῦ Χάρισον καὶ ἐθεβαίωθη διὰ τὸ Βασιλεὺς θὰ ἐφρόντιζε διὰ τὴν ικανοποίησιν του. Τὸ ἐπόμενον ἔτος 1773 τῷ κατεβλήθη τὸ ὑπόλοιπον τῆς ἔξ 20.000 λιρῶν ἀμοιδῆς.

'Ο Χάρισον ἀπέθανε τὸ 1776, ἐνῷ τὰ χρονόμετρά του εἶναι ἐκτεθμένα εἰς τὸ 'Εθνικὸν Ναυτικὸν Μουσεῖον τοῦ Γκρήνουϊτς ἀκόμη δεικνύοντα ἀκριβῆ χρόνον.

ΚΩΣΤΑΣ ΟΔ. ΔΑΝΑΛΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν. - Δικηγόρος

CABLES: "NAFTIKA"
TELEX: 6-7500 DN

P. O. BOX 2110
PHONE: 25493
A/H 881407
836882

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

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

DURBAN

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

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεύς
Τηλ. 4516-439

Ἐνοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

- 1) Α' δροφος M2 310.
- 2) Ισόγειον M2 300 μὲ ήμιόροφον M2 200.

Ταξιδεύοντας...

ΣΑΝ ΝΑΧΑΝ ΠΟΤΕ ΤΕΛΕΙΩΜΟ...

Μετά πολλά χρόνια ξαναγυρίζω και πάλι στη Σκιάθο από νύχι το Ηπαδομάντη, στό νησί της «Φθονισσας», στό νησί όπου «έν μέσῳ έρρυσιν καὶ σχίσιν», κατά πού γράφει ο μεγάλος Σκιαθίτης ἀσκήτης - λογοτέχνης, «ὅ πιστος ἀιώλος» ζήσεις τό αἷμα του. Μυρίζει συγκίνοι, πεισμό και θάλασσα από τό διαμάντι τῆς ἑλληνικῆς διορφιάς. «Ουμίζομαι και ἀναπνέω, ἀέρα καθαρὸ ποὺ ἔρχεται ἀπό τό Τσουγγρά». Καμαράνων και ὄνειροποίησιμους θέλεντας τά «κακίνα» νά λεινήζονται στό γραφικό λιμάνι, λιμάνι μὲ διορφιά ἀντανάληγτην. Τι νά διαλέξω, ἔγω ὁ πολυτελεῖσμας και πῶς νά ζεσταλόνω τό διορφότερο ἀπό τό διορφό; Σὲ τέτοια μέτρα, σύγκριση δὲι μπορεῖ νά γίνη.

::

Κάνωρις ἀπόδοση μὲ τήν διάδικ τῶν «ξένων μου» στής «Κουκουναρίες». «Προγεφύρωμα διορφιάς». Ήπακαλούθη τήν ἀντίθεση πού γεννιέται στήν διάδικ μου. Διακόσιοι ζένοι. Αμερικανοί, Ελλεστοί, Γάλλοι, «Ἀγγλοι, Βέλγοι, Γερμανοί, «Ολλανδοι» ἀκόμη και Αδεστράλοι και Σκοτιανορίκανοι. «Ολος ἀναστάνουν. Βλέπω τό στήθεια τους νά φυσικώνουν, τήν δύνη τους νά πειρνει τό «πολύ λινωτανό κρεμμύ» πού δύνει τό ἀπόφιο ὅξυγνον, ὅξυγνον φιλτραρισμένο ἀπό τοις πελάγους τό πέρκαριν και ξαναφιλτραρισμένο ἀπό τοις πεδουν τίς βρελνέσει. Τήν κρουκιέρα τήν δυομάτισκην «Κρουκιέρα» στά Ηπαδεισένων νήσιά: Κι! ἀλήθεια, τοῦτο τό πρωινό, ἀντικρύζουμε τήν Ηπαδεισο. Δὲ θά μπορούσε ποτί δ «Ηπαδεισος τῶν Γραφῶν» νάταν καλύτερος. Δίνονται δηγγίες. Τόσο θά μείνουμε, απότο θά κάνουμε, απότο τό καμπῆδο σπιάνο κάτω ἀπό τήν «κουκουναρία» είναι: «ὁ σταθμίδος πού θά μάς παραλάδουν τά ποδήμαν γιὰ νά ἐπικουρεψτούμε τήν «Ἀγ-Νικόλα» και τό σπίτι τοῦ «Ἀσκητή», τό ηγυανατήριο δηνού σάν λυσσαμανούσος δ «Γρεγολεθάντες» παραμιούνες κάποιων Χριστουγέννων, γέραφε:

«Τό Γιάννη τό Νικανόθη και τήν «Ἀργύρη τής μολυβούδης τούς είγε κλείσεις τό κιόνι, στό Χριστό, στό Κάστρο...».

Και σάν δεθήκανε οι δηγγίες και σάν δικαίας κατάλαβε «τό πολυλασικό», σκορπίστηκαν στήν χρυσαφένια διμοι.

Και είδη τούς «πρωτόλαπτους». Τό φύλλο τής συκῆς είχε ἀντικαταστήσει πολύγρωμο «μπικινάκι». Τι νά κρύψεις ένα «τέσσο δὲ κουρελάκι»; Χαρούμενα γελαστά τά νεαίτα, χαρόμενα και «τά γεράματα». «Ολα στή δημόσια θέα, Άλλα και τήν δισκήμια τοις πολυτεχνήτην χρόνου, έκανε διορφιά τής θάλασσας και τοις γυαλούς τό κρημα. Σκεπάστηκαν φλεβίτες και «κιρσοί» και παραμορφωτικές ἀρθρίτιδες. «Η ἐποκή μας, μεγάλη μάσκα, ἔκφρασης ἐπιφυγειακές διαφορές διάλυσεις στά νεαίτα και τήν... δρακαιότητα. Τι! κι! ἀν λειπεις; Στή γερίπτωση απότη δουλειές; ή... φαντασία.

::

Και μετά τή ταχτοποίηση τούς «προγεφύρωμάτος» πήρα τό δρόμο γιὰ τό «δυνατό τής διορφιάς» απότο είναι ή Σκιάθο. Μὲ τρέδαγε τό παρελθόν. «Ἐνα καθήκον, μιὰ ὑποχρέωση, ένα προσκύνημα, δὲν θέλετε. «Οπως και νά το πήτε, τό ίδιο είναι.

Αὐτή τήν Ιστορία, τή τέσσα ναυτική, θά πω σήμερα. Μεγάλη μου χαρά πού δρίσων τό κακόρδ νά τή γράφω. Δέν γρειάζεται ἐπιστράτευση μηνής. Σαράντα κοντά χρόνια έχουν περάσει... Κι! είναι: ἀκόμη ζωντανή.

Στό λιμάνι τής Σύρως ένα καρδιά: «φρεγετάριζε». «Ἐνα ἀπό κείνα τά παλήν φορτηγά πού ή καινούργια «γεννητά» δέν είχε τήν άτυχία νά γνωρίσει. «Ἔτων τά χρόνια δέσ-

τούχ και τά καρδία λίγα. Σκιατίτικο καράδι. Τό «Κονίστρα» τοῦ «Ἐπιφανειάδη». «Ἄρχεις, έδεσσε πριμάτες στό «μουράχιο» και στά γρήγορα «διπλαρχόσανε» οι μασθάνες μὲ καρντιφιτικό κάρδουνο (Μπανκερά). Εζύμπαρος ήμενον. Μόλις είχα πάρει τό «διπλωμάριο». Μήνες καθόμουν και περίμενα και ἔτρωγα τά πανταλόνια μου στό «νυκτικό καρφενέ». περιμένοντας... Και περίμενα, και περίμενα... και δάκρυζα και διλατήμαχα γιὰ τό «κακό μου ρίζικο» και γιὰ τή δουλειά πού διάλεξεν και πού μέ πάτες πίκρα πρίν ἀκόμη τήν φρίγια. Αδέτα γιὰ τός τουρινούς, τούς παρακλητούς, τούς ἀνόπαρκτους. Γι: αὐτούς πού κάνωμες «γανητή ἐπιστράτευση» γιὰ νά τούς δροῦμε και νά κάνουμε τό «ελληνικό καράδι» ήμηγός ΕΛΛΗΝΙΚΟ και νά μή δημιουργήσουμε «Διατάγματα ἐπιστράτευσης στό Λόγο Κόρχη, στή Σιγκαπούρη, στή Μανίλα, στήν Κορέα... στή Ουγγάντα και πάσαν Αφρικανίδα Γένη.

Γιὰ νά «ἀπρίσην» λίγο ή ἑλληνική κουβέρτα τά ἀπό τή πολλή μερικίλευκη, τήν «κιτρινίλικη» πού κατά τά κρυφάτα σὲ λίγο — καὶ κατά πού πλήρες θά γίνουν σπάνια και δὲ θά μάζηνει παρά νά τρέξουμε στή «Θούλη» γιὰ «Ἐπικιμώους» και στό δέρμετο Καναδᾶ γιὰ... «Ἐρυθρόδεμρους». Πάντα τά «θυμάτα» έχουν ἐπεκτατικές διλέψιες... Δὲ λυπούμει πού σάς κούρραξ μιά αὐτή τή παρένθεση. Χρειαζόμενη τή νόμιση.

Και γάμικι στή πόλη τής Σκιάθου, ἀέρινη εἰκόνα. Σπιτάκια, κυπαρίσσια και στή κορυφή δ «Ἄγιος» — μεγάλη ἡ κάρη του — Σ' αὐτὸν ζήνεψα τό «κερί» πού τοις κρωτούσαν. «Ἄργυρας πολλό, νά δεσφήλωμα τό «μεγάλο μου χρόσος». Τόρχος νοιώθων ἀνάλαρχος. «Ἐξετάλεσα τό τάρκη μου, τάρκη πούχα κάνει στή Σύρο, νά ἀνάφω ένα κερί στό Σκιαθίτη «Ἀγ-Νικόλα» σάν δράπτορας τής «Κονίστρας» δ Γάινην Ραθηση, φίλος καλός, τότες και τώρα, μὲ εἰδοποίησα νά κατεδά στό γραφείο του, «μὲ τό φυλλάδιο μου και τό δίπλωμά μου». «Ἐπι τέλους, «έλυνα και ἔγω πρυμάτες, ἀγάντας σπρίν, και πάνα». «Ἄσυρματος στή στό «Κονίστρα». Ταξίδι: Λίβερπουλ. Σκιαθίτικο πλήρωμα. Καπετάνιος δ καπετάνι - «Ἀντόνης Δαμάσκος...

Και μετά τό κερί στήν «Ἄγιο» πήρα τήν κατηγορική ἀνάμεσα στά στενά δρομάκια γιὰ νά κατεδά στό λιμάνι νά δει τό παληό μου καπετάνιο, συνταξιούσιο πιά:... Και τόν δρῆμα. Σαράντα χρόνια έχουν περάσει. Τέν γνώρισα ἀπό τά μάτια. Τό κορμί του γερτό. Τοι μιλήσα. Τόσο είπα ποιός είμαι. Μὲ κάπταξε... Σφίξαις τά γέρια... πούμεναν πολλά λεπτά σφριγμένα. Κάθησα κοντά του και ταξιδέψκιμος μικρός στό παρελθόν.

—Γιώργη, ἀκόμα στή θάλασσα;

—Ακόμη, καπετάν - «Ἀντόνη.

—Γιατί ἀκόμη;...

—Τήν ἀγκαπθ...

Τήν ἀγκαπθ θά πη, έναν «σημαία», θά πη «καθητή», θά πη «πόλεμος και κατοχή». Θά πη πολλά πού μόνο «ενωτικοί κατελαβατίνουν».

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

—Και ού, καπετάν - «Ἀντόνη;

—Δεκαπέντε χρόνια... τρόφιμος τοῦ...

N.A.T.

—Μπράδο, καπετάν - «Ἀντόνη, νά ζήνες ἀκόμη πολλ, νά ζήνες καὶ... χίλια χρόνια καὶ θέ μηνα νά ζήλεσις τά κόπια σου....

Και συζητήσαμε γιὰ χίλια διὸ πράμπιτε. Θυμάσκι, μού λέσει, ἀπό τό ταξίδι: τοῦ Λίβερ- πουλ, δ «Ἐπιφανειάδης μόλις και μετά δίλες κέρδισε ΠΕΝΗΝΤΑ ΛΙΡΕΣ... Τώρα διαδέσπιτος ήμηγός ένα γκαζάδικο — μαρμούρι τόν διακοσίων γιὰτίάδων τόνων, ἀφῆσε καθαρό κέρδος γιὰ ταξίδι: Ήπειροκο—Βραζιλίας, πολλά ἐκκοπομέρια δολλάρια... Νά τά χρόνια, Γιώργη, Λεπτά μετρό το τσουβάλι. Τότες λεπτά μετά τό σταχυόνομο πατάληα — στάλα ή... λίρα.

Και συνεχίζαμε τή συζήτηση. Τά μάτια τος «καπετάνιος» μου, τοῦ παληγού μου καπετάνιον, φυινόντουσαν ήγραδ. Δάκρυσε δ καπετάνιος σάν ξακουνίζαμε διαλογικά τίς σαναγή- σες, σάν ξακουπέδημε... δυστυχολόγος: τή μι- ζέρια πού παράσαμε.

—Καπετάν - «Ἀντόνη, θυμάσκι κάτι: Το ξεγάσκεις.

—Τί;

—Θυμάσκι πού ζήνες «προστάντια» ΜΙΑ λίρα (πεντακόσιες είκοσιπέντε προπολεμικές δραχμιές) και μού ζήνησες συγγρήμα γιὰτί δὲν θηράγαν; Θυμάσκι με τέ ειδύνεις και λύπη μού τόπες; Κύρια Φ... λυπούμει: πολλ, δὲν ζητώ.

Και δὲν είχες. «Ενα διδύλικρο καράδι: δὲν είχε — τότες— πεντακόσιες δραχμιές... Ποιός καπετάνιος δὲν διαχρίνεις σ' αὐτό τό «γεγονός» της «ρίζας τοῦ θαύματος»; Τότε τά «μηταλλάσσεις» πού λένε «ένα τόνον ένδυτον». Αρκετήρια σά διακόσιες πεντηκότες δραχμές... Ποιός ζέρει: δὲν δέν «ἔξαρσερέθης...» Ο μισός μου τόπες ήταν ΕΝΝΗΑ λίρες έγγλεζικες τό μηνα. Μηνιαίτικο διυρωματιστο...

::

Σκιαδίνω τό γέρι μου στόν παληγό μου καπετάνιο. Στόν καπετάν - «Ἀντόνη Δαμάσκο. Τούς ειδούμενο πολυζωία και χρόνους πολλάς πούλεις δέχεται τήν ἐπιταγή τοῦ N.A.T.

Σημάνεται: δρύτος. Τόν διαναφέταιάγκων νέο, πάνω στή γέφυρα τοῦ «Κονίστρα». Σκιαθέππο πό το γαριδέλειο του, τή σκιαθίτικη του εὐγένεια. «Ἀποχωριζόμενας και δέλχοντας τό γέρικο καράδι: δὲν ἀποκυριώνεται δέλχοντας τό «πλάρη» γιά τό μόνιο «ἄγκυροβδολίο» τό σπίτι του. Τόν διαναφέζουμε τής διαρείς χειμωνάτικας μέρες δέκαν ψαρί δ «γρεγολεθάντες» και δεσποτής: οι χιονιάς τής διανοκοφρέδες τοῦ Τσουγγρά». «Ετοι, δέπω τόν είχα δη διαράντας γρένια πριν νά γάγνωνται τό μανικούμενο Μπέν πού μάζει παράσαμε...

«...Κ!» ήτανα μέρες δέλχοντας και διεσχιτος γιάροντας...

Σήμερα διλα εἴκοσια και «ξαστερία» και τά «τρακόδικες γανήκαν ΤΡΕΙΣ ΧΙΑΙΔΕΣ. Κι! θαυμάσης δέλχοντας σήμερα δ οικείας τής διατάξεων τής θαλάσσας κι! οι υλές τής καρά-Φλωρούδης έκδιμενεις είσουν δργανόν τι δέπω δεικνύεις φωτεινάς κινουμένας εικόνας. «Ο υλός τής καράς - Φλωρούδης είργαζετο δώς ναυτόπαις επί τοῦ...».

Και άφηνω τή Σκιάθο. Τή Σκιάθο τήν ἀγαπημένη, τό ναυτόπαιο πού διποπνέει «λιθάνη· και λύπασύνη».

Τό διενόγλωσσο γκρούπ, τής Κοινής και μή ἀγοράδες καταφένει. «Ωρα νά προσγειωθούμε. Σανά στή δουλειά. Σε!» αὐτιά μου ή λέξεις τού καπετάν-Ἀντόνη.

—Γιώργη, ἀκόμα στή θάλασσα;

—Ακόμη, Στή προτοή τοῦ «Ἀσκητή - Λογοτέχνη» έχει γραφτει:

«Σῶν νάχαν ποτέ τελειωμένο τά πάθια κι! οι κακοί τού κόσμου τούτου». Φράση δική του. Ηρήγορη γιὰ μένα και γιὰ δλούς μας.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ



ΟΡΕΣΜΕΝΟΣ από ναυτικές γιορτές και πανηγύρεις ο προηγούμενος μήνας άλλα και τό πρώτο δεκαήμερο τού τρέχοντος. Τρισχλαστή Γαλανόλευκη σε έλληνικό καπέτι, με συμπλήρωση είκοσιενός έκατομμάριου κόρων χωρητικότητος στήν έθνική μας Ναυτιλία. Γεῦμα στο «Χίλιον», πρός την τού Προδρομού τής Δημοκρατίας, από τούς έφοπλοις τάξεις. Και τελικά, η συνθήσιμη ναυτική έδδοιμάλα, με τις σχετικές έκδηλωσις.

Όλα αυτά τά γεμάτα δρομοφθά και αισιοδοξία, γιορτάσθηκαν με τον μεγαλύτερον ένθουσιασμό, με τήν εύρετερη σύκονομική άπολογηρία και τήν πλατανίκη συμπαράσταση. «Ωστε, ούτε συμπλήρωση, ούτε παρατήρηση, ούτε κριτική, ούτε τό παραμυκρό αγόριο έχει θέση, τόσο στά προγράμματα και τής έκδηλωσις, δυο και τούς λόγους τῶν ρητόρων. Αν δε διά το πρόνοτον ὀναρέρονται μερικές άσκυματας και λημονογένειας ίστορικές ήπορχεώσεις, παρακαλώ, δες μή θεωρηθοῦν έπικρίσεις ή παράπονα. Ζούμε, άλλωστε, ούτης έποκης τά ίστορικά περιστατικά ξέπεσσαν κάποια στήν έκπτωση μας, ή δε υπόνησις τους δέν συμβιβάζεται με τά καλούπια τής ασθενότητος. Τόρα, μάς ένδικαρέσσουν τά γειτονικά, τά τορινά και τά μελλούμενα. Τό πότε φθάσαις ώς έδω, είναι: άλλη οπόθεσις, ποδάρια μέρος τούς ίστορικούς.»

Και είπε διά το: Γιάκας:

«Ούσες, ήτονταν νά διανογήθη τά έστραμμενα σύμμερα, κατά το 1946, διαν ή έλληνική σημαία άνυψοβό εἰς 138 μόνον πλοία. Τό έπιτευχμα τού οπαρέθη και τάς πλέον άισιοδέξουν προσπτικές και έδικτιασαν τάς πλέον άπαιτητικές προσδεξίες.»

Και συνεπλήρωσε διά είσηγγητής τής γιορτής:

«Άναγεννηθείς έκ τής τέφρας του διά προηγούμενος μήνας στόλος από το 1946, και κατόπιν προσπαθείν μάς μόνον δεκαπεντετάς, έκάλυψε τό διάριμμόν «Χίλιον» τῶν πλοίων με διάκηκη χωρητικότητα πέντε έκατομμάριων κόρων, διά νά μάς χαρίση, μετά μίαν δεκαπεντετάς άκρην, τάς τρεις χιλιάδες τῶν πλοίων, διάκηκης χωρητικότητος είκοσι ένδες έκατομμάριου κόρων.»

Έδοι, λοιπόν, στό 1946 έπιπλεξεται τό σημειώματα μας, «Ακριβός ούτης τήν μαγάλη και ίστορικη χρονολογία γιά τήν Ναυτιλία μας. Τόπος πού διά πλευρικός άπολογισμός παρουσιάζει στά κατάστηκα του μόνο 138 καράδια έλληνικά, άπο τά έξακοια τού 1939. Και ήσαν τά γειτόνες και τά μικρότερα αύτά τά 138. Ήσαν άπο κείνα πού ή δράσις τους δέν έψιχασε στήν όγκειανός.»

Παρακμερίζουμε τώρα τόδις ρήτορες και καταπλήκτικα μέντη έπισυναπτόμενον πίνακα, στά προγράμματα και διάκριμενον σε πλοία μεγαλύτερα τῶν έκαπτο κόρων. Διαδέχουμε: 1939: 577 πλοία μέντο έκατομμύρια κόρων χωρητικότητα. 1946: 138 πλοία μέντο κόρων πεντακόσιους. Και έπειτα τό 1947 με διάριμμός απίθικουν: Πλοία 270 και κόροι χωρητικότητος έντας έκατομμύριο δικαίωσες χιλιάδες. Ήδης έγινε κάθε τά άνεξήγητο σάλτο και μάλιστα σε τέτοια χρονολογία φορερής άνεξικα;

Καμιμένης έξηγης: δέν συμπληρώνει αύτό τό περιστατικό. Νομίζω, δημος, διά αυτή ή ιδιόμηνης δέν έπειρτενα. Νομίζω, διά ή έλλειψης έξηγησεως νά μήν είναι συγχωρητέα. Βέ-

ΤΩΝ ΕΟΡΤΩΝ ΤΑ ΠΑΡΑΛΕΙΠΟΜΕΝΑ

κα:κ, οί διάριμμοι αύτοι είναι μικροί, παραδιλήδιανοι: μέντης σημειωτές χιλιάδες και λογισμικές οι χωρητικότητες μπροστά στά σημειωτές έκατομμύρια τῶν κόρων. Άλλα δες έκατομμύρια: έτοις στά χρόνο τής Έθνικής μας παλιγγενεσίας, διά χρισμός τῶν ραχιάδων πού διέρχεται τά δραμάτα, έφθανε - δέν έφθανε στή ένα έκατομμύριο. «Ομως, έμεις οί άποργονοι τους τῶν δέκα έκατομμάριων, δέν πλέονται νά τους μηνιγμονεύουμε και νά τοποθετούμε διχρονούς έφηναν στούς άνδρειάντες τους. Άλλοι μόνο, ένας ιστορικός τά είκοσιένα παραλείπαμε νά έκατομμύρια τῶν Κολοσσών, τῶν Καραβοκάκη και τῶν Ηπειρών. Άλλοι μόνο έναν άντιπερασμάτος τούς Φιλικούς. Τόν Σκουφά, τῶν Τοσκάλων και τῶν Σάνθου.»

Στήν παλιγγενεσία τής Έθνικής Ναυτιλίας,

σημαδερή χρονολογία είναι: τό 1946. Ο φορέδης πόλεμος πού άφησε τά καράδια δέν πειροίζεται: μόνο ούτης και στής δύο χιλιάδες, περίπου, τῶν ναυτικούς πού τά άκολούθησαν. Αφάνισε και τήν οικονομική ικατάσταση τῶν έφοπλιστικών μπεζαχτάδων. Οι άποζημιώσεις τῶν χαρμένων καραβίδων τους δέν έφθαναν μεταπολεμικά ούτε γιά άγορά ρυμπολών. Ανύπερκτα και πανάκριβα τά μεταπολεμικά πλοία τά δέν νωπηγεία άνεπαρκη και άπροστα γιά παραγγελίες. Προσπτική καρμπίδια γιά τήν έπανασταση τής Έλληνης Ιδεολογίας και μόνη τής κληρονομική, ούτε στρατεύει τῶν πενταμένων ναυτικῶν μας, καταδικούμενών τώρα σε έπαγγελματικά άδειόδεια. Μόνη έλπιδα, στό θαύμα και στήν ήδη θέρησης δούλεια.

Τό δέ θαύμα έγινε. Η ήδη θέρησης δούλεια: Η ήδη θέρησης συντελέσθη, διώς συντελέσθη: ούτης δέν έπαρη μόνο τούς ίστορικούς.

Θυμές μιας δοκιμασίας.

«Όποις στό είκοσιένα, έτοις και στό σαράντα-έξη, έκανεν όποιον ήλλοι Φιλικοί γιά τό μεγάλο τους έργο. Γιά τήν άναβήτηση κάποιας λύτρωσης στό νυκτικό μας πρόδηλημα. Ήλλοι, δέν οπήρχαν. Άλλα και δέν οπήρχαν, τά έφοπλιστικά τάκτα ήσαν τώρα δδεικα. Τά μόνο οπήρχονται πλοία είναι: έκεινα τῶν άμερικων πολεμικών νωπηγήσεων. «Ομως, κάτια άποτελούν κρατική άμερικανική πειρουσία και έλάχιστες έλπιδες οπήρχονται γιά μεταφράσης τους ούτε ένας ίδιουτησίας, δέσο και δέν άσκητική φορερή πίεσης άπο διεθνείς νυκτιλογικούς.»

Άναφέραμε τήν ήδηδα τῶν «Φιλικών» τής ναυτιλίας έκανεν τής έποκης. Τόδες άνομάρισμα: Οι ζεύμινοτοι πολίτευσι: Σοφοκλής Βενιζέλος, Κωνστ. Τσαλδάρης και Νικόλαος Αράχων. Ο έφοπλοις Μενούλης Κουλουκούνης.

Μοναδικό τους πρόγραμμα, νά πεισθή ή άμερικανική Κυβέρνησης, νά μάς παραχωρήση μερικών πλοίων έπι... πιστώσει και μέ κυριερηγητική μας έγγογήση. Επιχειρήσατά μας, ήσαν τά χαμένα στόν κοινό άγδηνα καράδια μας, ήλλα και ή καθολική πολεμική μας διαγωγή.

Προσπάθεια σκληρή και προσπικές άποτυγίες μεγάλης. Ή δέ άντιθρασις, πολύπλευρη και σκληρή έσπασε άπο τά πρώτα τους δημότα. Αντιθραση άπο άμερικανικούς κώκλους, άντιθραση άπο πολλές ήλλες έθνικοτητες ποιητούσσαν τήν ίδια παραχώρηση πλοίων. Άλλα και άντιθραση έσωτερη, δική μας, που ήταν και ή σκληρότερη. Η πολιτική έκμετάλλευση, παρέλαση τό θέμα γιά νά τό ζειρισθεί.

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

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

— ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ
— ΠΛΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΩΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΝΑΥΛΩΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΣΙΤΑΣ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4177.479, 4177.365, 4179.433, 4174.273

● ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

— ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΩΜΕΝΗ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ ΤΗΝ ΠΩΛΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4175.227, 4179.433

● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

— ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΣΑ ΕΤΟΙΜΩΠΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΕΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΗΧΑΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ «SUDOIMPORT» ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΕΩΣ 5 Η.Ρ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΩΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΦΟΔΙΑ
— ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 6-150 ΕΠΙΒΑΤΩΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4179.433, 4174.273, 425.371

● ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

— ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝ ΠΑΡΑ ΤΑ LLOYD'S ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4177.365, 4179.433, 425.371

● ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

— ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΣΙΩΝΔΗΠΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ

● ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 425.371-5, TELEX: 212.544, 212.545, 212.546
ΤΗΑ: ΔΙΝΗΣ ΜΟΥΓΕΣ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («MOUGE» PIRAEUS)

μέ τὸν θλιβερότερο τρόπο. "Η δὲ κομικουνιστικὴ Λερναίκη, πανίσχυρη τότε στὸ ἑστατερικὸ ἄλλο καὶ στὸ ἔξωτερο, μὲ τὰ πασίγνωστά την συστήματα δημιαργίας, διερχόμενης καὶ σκανδαλοθύριας, παρουσιάζει τὴν προσπάθειαν τῶν Φιλικῶν, σὰν δρομερὸ σκάνδαλο ἔξορκίζοντας τὸν ναυτικοῦς νὰ ἀντιδράσουν στὴν ἀπότιτην ἀμερικανικὴν πλοΐαν, ἀνούσιον νὰ τὰ ἐργαστοῦν ἀν τοὺν μᾶς παρεχούσθω.

Τὸ φοβερὸ αὐτὸν παιχνίδι εἶχε φάσει: στὸ θαλάσσιο, ἡ δὲ Βουλὴ τῶν Ἑλλήνων, ἔφθασε σὲ σημεῖο νὰ μὴ λαμβάνῃ καρμάλικά ἀπόφασην.

"Η Κυρδόνηση τοῦ Κοντού Τσαλδάρη, ἔστειλε τότε στὸν Νέον Τύρκη τὸν ὑπουργὸ τῆς Ναυτιλίας, τὸν Πειραιώτη Δικηγόρο Νικόλαο Αθράρη, γιὰ νὰ μελετήσῃ τὸ θέμα ἀπὸ τὸ ποσοῦ. Ἀλλὰ καὶ στὸν ἀμερικανικὴν μεγαλοπόλη, ἡ κατάσταση δὲν ἤταν διανογότερη. Δικηγόριες, ἀντιδράσεις, ἀμφιδόλεις καὶ ἔκει ἀνιστρέησε. Ἀλλά, ἀπεσταλμένος τοῦ Τσαλδάρη ἦτον ὁ Αθράρη. "Ήταν δὲ ικανὸς ἀνθρώπος νὰ σχηματίσῃ γνώμην καὶ ίκανὸς νὰ ἀποφασίσῃ ἀνεπυρέστατος ἀπὸ κρίσεις ἄλλων καὶ ἀπὸ υποτακτικὰ αμφέροντας ἄλλων. Στὴν σκάψη του ἀνέμικης ἡ ἀνάγκη τῆς Ἐλλάδος νὰ ἀποκτήσῃ πλοῖα. Ήποιεὶ δὲ δὲν υπῆρχαν ἄλλα πλήρη αὐτῶν τῶν ἀμερικανικῶν. Δὲν ἔπειτε, συνεπῶς, νὰ ἀποτρέψῃ στὴν Ἐλλάδα, κωρίς πλοῖα. "Εποιεὶ, κωρίς αυτεῖς ἐντολές, κωρίς εἰδικές δηλγίσεις, πήρε τὴν ἀπόφασην, προσποντικὴν καὶ ἀπόλυτα θεοθύμην, γιὰ νὰ υπογράψῃ τὴν κυβερνητικὴν ἑγγύηση γιὰ παρεχόμενη στοὺς ἑφοπλιστὰς ἑκατὸν λίμπετρυς, ἐπὶ

πιστώσεις, γιὰ εἶκος χρόνων. "Η ἀρίστη τους, λίκην σημάφορους καὶ ἡ προκαταβολὴ εἰδεστάτη.

"Ετοι, στὸ 1946, ἑκατὸν λίμπετρυς, ἐνός, περίπου, ἑκατομμυρίου τόνων χωρητικότητας, πέρασαν στὴν Ἑλληνικὴ θεοτοκίας καὶ ἀνόψιωσαν τὴν Γκλαντζένην, μετατρέποντας τὸν τόνος ἀριθμὸ 138 πλοίων σὲ 270 καὶ τὸν πόρους ἀπὸ πεντακισίους σὲ ἑνακατομμυρίο πεντακισίους.

"Ηδης ἐπιληρώθησαν οἱ Φιλικοὶ αὐτοὶ γιὰ τὸν ἀλόρ τους, ἃς μὴ μνημονεύεται. Εἰδίκα, δὲ Αθράρη, θωρικὸ μνημόνιον: οἱ παλκοὶ ναυτικοὶ ἄλλοι καὶ οἱ παλκοὶ Πειραιώτες, ἀναμετάποιες δέος τὸ πάσικα καὶ ὅλη τὴν γολὴ τῶν ἐπικιτῶν του. "Η ἀγαριστία ποὺ τὸν πειρίσσαται δὲν παρουσιάζει: ποιηθενά ιστορικὸ ἄλλο παράλληλο παράδειγμα.

"Επραγέσθη, κυριολεκτικά, πολιτικὰ καὶ σικονομικά, κατακοπιλωθεῖς μὲ συκοφαντίες τῶν τριδόνων. "Οτι, ἀπὸ τὰ ἑκατὸν αὐτὰ πλοῖα τὰ πέντε παρεχωρήθησαν στὸ δυναρικὸ του ἢ σὲ ὅντικατα μελλόντης σικογενείας του. "Οτι, ἔνα, ὅλοληρο ἑκατομμύριο δελλάρια τοῦ προσφέρειν οἱ ἑφοπλισταὶ, γιὰ τὴν ἑξηπρέπησην ποὺ τὸν ἔκτηνε. Καὶ ἑνακόρεις ἀλλαγές κατηγορίες ἔτασίστασε ἄλλας εἰστούσες γιὰ τὰ δέκα τοῦ πενηντάνου τότε λαοῦ μαζί.

"Πέπινα σύντομοι μετά τὸ 1946 ὁ Αθράρη. Ήποιεὶ δυστοχῆς καὶ σικονομικῆς ναυαγιοσύνης. "Αλλὰ πέμπνε λευκός, λευκότετος. "Ο δὲ θανατός του, στάθηκε ὁ κακύτερος μάρτυρας τῆς λευκότητος τοῦ λευκοτάτου πολιτικοῦ καὶ

λευκοτάτου ἀνθρώπου.

Γιὰ τριάντα χρόνια, τὰ ἑκατὸν λίμπετρα τοῦ Αθράρη καὶ διῆς μόνο τὰ πέντε τῆς ἀνίσηρης συκοφαντίας, ἀλλόνιαν τοὺς ὀπεκονούς γόνυμα, γονιμώτατα, τὰ εὐλογημένα. "Ησαν αὐτὰ τὸ μόνο προζῆμα τοῦ θριάμβου ποὺ ἀκολούθησε. "Ησαν αὐτά ἡ δυνατὴ ἀφετητία τῆς σημερινῆς μεγάλης καὶ παχυσαμίου πρωτοπόρου Ναυτιλίας, τὴν δύοποια ἑορτάσμε τὸ τριγλύκιοστό καράβι.

Πολὺ νωπὴ ἡ ιστορία αὐτῆς, διστα καὶ ἡ αθεντικὴ τῆς ἀπόλυτη. Καὶ γιὰ τοῦτο, νὰ μὴ δικοιογείται ὁ παραγκωνιαμός τῆς ἀπὸ τὰ συστικὰ ἑορτολόγια. "Αν δὲ γιὰ δρισμένους είναι μελλόντον ἐπιθυμητὴ ἡ λήηη, γιὰ τοὺς ναυτικοὺς τοῦτο ἔξαριστα.

"Ἐπιδάλλεται, συνεπῶς, μιὰ ἀκόμη ἀλληγορίη τὸν ἀκολουθήθη δεσμὸν ἑκατοντάν τὸν μῆνα ποὺ πέρασε καὶ τὸ δεκαήμερο τοῦ τρέχοντος. Αὐτὴν ἡ γιορτὴ νὰ είναι διεπιφράμενη στὸν Φιλικοῦς τῆς ναυτικῆς παλιγγενείας τοῦ 1946, μὲ πρότον καὶ πελάτερον τὸν Νικόλαο Αθράρη, τὸν χιλιοπικρατένο Πειραιώτη δικηγόρο καὶ πολιτιστή.

"Η αδιάνηντη διαρόνει τὸν ναυτικοῦς δλους. "Εν ἐνεργείᾳ καὶ συνταξιούσκους. Νὰ γίνη, λοιπόν, μιὰ ἀπέρτιτη γιορτὴ, δίχως τυμπανοκρούσεις, δίχως τιμητικὰ γεύματα καὶ δίχως πράξεις μὲ θρύμβο. Νὰ πειροτοιχῇ σὲ ἀπλὸ μηχανόσημο, σὰν προσκύνημα εὐγνωμοσύνης τῶν Φιλικῶν τοῦ σκρηνατέην καὶ σὰν ἀναγνώρισις τοῦ μεγάλου τους θρύγου.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΒΕΡΝΙΚΟΣ - ΜΑΤΣΑΣ - ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ & ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35 - ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΔΙΑΡΚΗΣ 24ΩΡΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ	CONSORTOW	PIRAEUS
ΒΕΡΝΙΚΟΥ	NIVERNICOS	PIRAEUS
ΜΑΤΣΑ	LOUCASMATSAS	PIRAEUS
ΤΣΑΒΛΙΡΗ	OCEANIC	PIRAEUS

TELEXES

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

CALL SIGNS OF SALVAGE TUGS

ΒΕΡΝΙΚΟΥ	ΜΑΤΣΑ	ΤΣΑΒΛΙΡΗ
VERNICOS DIMITRIOS/SVRZ H.P. 4000	MATSAS/SZNF H.P. 4000	NISOS ZAKYNTHOS/SZNP H.P. 4000
VERNICOS MANOS/SYZF H.P. 1000	ATLAS/SZIK H.P. 2500	NISOS ANDROS/SZRN H.P. 2000

ΤΗ Λ Ε Φ Ω Ν Α

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ	ΒΕΡΝΙΚΟΥ	ΜΑΤΣΑ	ΤΣΑΒΛΙΡΗ
'Ημέρας	Νυκτός	'Ημέρας	Νυκτός
4529-011-15	4514-290	4527-812	713-391
4522-329	4513-787	4527-813	712-919
4522-237	4618-156	4527-814	717-846
4522-331	4410-141	4527-816	9338-359

Ν. & J. Vlassopoulos Ltd.

Telephone: 01 283 7206

Telex: 888378

Cables: MATSASTUGS LONDON

REPRESENTATIVES FOR U.K.

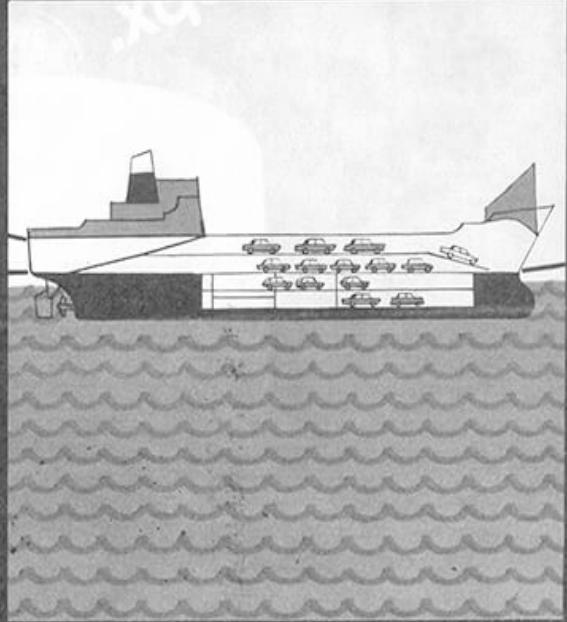
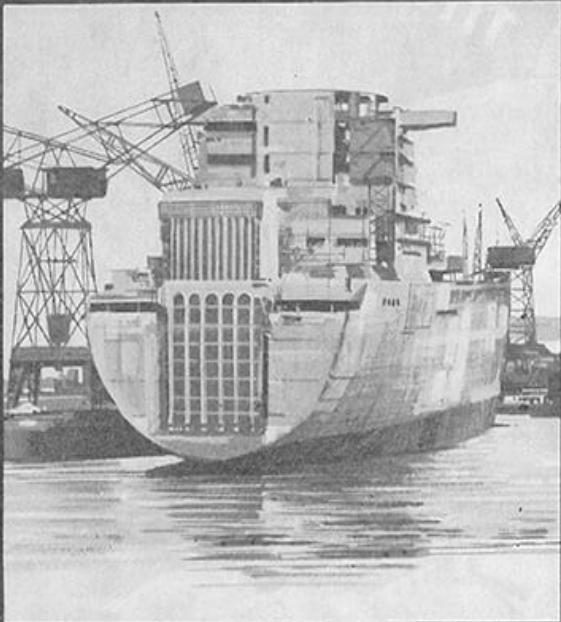
VERNICOS

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

investment return



A ship must have versatility to meet the needs of the future.

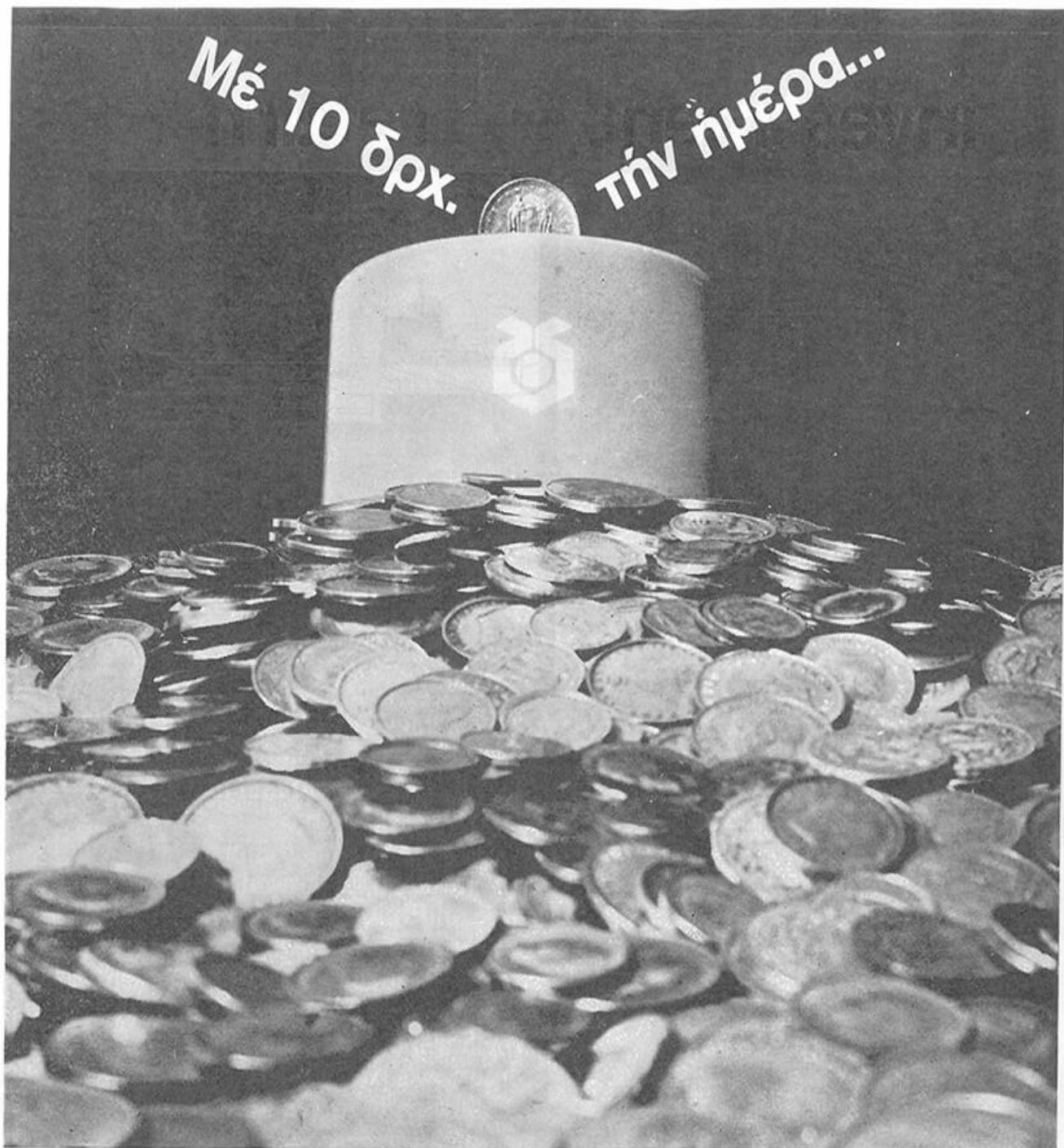
To achieve maximum return for the investment, today's tonnage must be capable of handling a wide variety of cargo. General freight, containers, roll-on/roll-off, palletised cargo and vehicles, may all need to be carried.

A ship which can cope with such a wide range has the versatility which will be so essential for tomorrow's patterns of traffic.

MacGregor are experts at planning the cargo-handling capability of every type of ship, excluding tankers of course, and the earlier this planning is co-ordinated with the design, the more cost-effective will be the finished vessel.

MacGregor maximise cargo-moving efficiency.

MacGREGOR
Cargo transfer and access equipment



...άποκτᾶτε 52.840 δραχμές!

Δέκα δραχμές είναι ένα ασήμαντον ποσόν. Αν άποταμιεύετε καθημερινά το ποσόν αύτό στό Ταχυδρομικόν Ταμιευτήριον, σέ 10 χρόνια

θά έχετε σχηματίσει ένα σημαντικόν κεφάλαιον 52.840 δραχμών.

Μ αυτό μπορείτε νά καλύψετε μια άναγκη ή νά πραγματοποιησετε ένα όνειρο.

Τό Ταχ. Ταμιευτήριον έξασφαλίζει τό μέλλον τό δικό σας και τών παιδιών σας.

Σάς προσφέρει: έξασφάλιση τών χρημάτων σας, μεγαλύτερον τόκον 7,5% και γρήγορη φιλική έξυπηρέτηση. 780 Υπηρεσίαι Συναλλαγών σάς έξυπηρετούν σέ όλόκληρην Ελλάδα. Μεγάλο μέρος αύτών λειτουργεῖ καθημερινώς από 8 π.μ. - 8 μ.μ., άκομη και Κυριακάς και έορτάς από 9 π.μ. - 1 μ.μ.

Αρχίστε από σήμερα νά άποταμιεύετε στό Ταχυδρομικόν Ταμιευτήριον.

TAXYDROMIKON  **TAMIEYTHPION**

· Άξιοποιεῖ τούς κόπους σας.

Η χθὲς καὶ ἡ σήμερον

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

ΠΟΛΛΕΣ φορές έχουμε ανηματίσουμε εἰς τὴν θάλασσαν, έκανόντας τὰς τοῦ "Ελλήνος" μέσω τῶν πολὺ παλιών χρόνων νὰ περιβάλλῃ μὲ κάποιο μῆδος κάθε στοιχεῖο τῆς φύσεως ποὺ εὑρίσκεται σὲ σχέση μεξιν του.

Ἐπειδὴ, ἀκριβῶς, ἡ φύσις εἶναι ἑναία εἰς τὴν σύλληψή της καὶ ἀνόητος κατὰ τὰς διαφόρους ἐκδηλώσεις της εἰς τὰ διάφορα γεωγραφικὰ μῆκη καὶ πλάτη, ἀπόμενον εἶναι, ἔκανόν την μορφὴ τοῦ οὐρανοῦ ποὺ ὑπερτερεῖ καὶ ποὺ διεπλάσθη ἀπὸ τοῦ ἐπικρατοῦντας φυσικοὺς παράγοντας, νὰ ἐπισύρῃ καὶ τὸ ἄνδιαφέρον τῶν ἄνθρωπων γιὰ τὴν ἔρευνα τῆς προσελεύσεως.

Οἱ "Ελλήνες" ἔταπέταιν τὴν ζωὴ τους μὲ τὴν θάλασσα, τὴν ἀγάπησαν. Τοὺς συνεπήρη γιατὶ ἔκανε τὸ μοναδικὸ στοιχεῖο ποὺ προσεφέρετο περισσότερο σ' αὐτὸν ἐδὲ τὸν γεωγραφικὸ χώρο. Θέλουν κακεῖς ἔτι τὴν μορφολογία του ἐδάφους ἐδωταὶ τὴν ἀρχικὴν ὥμησην.

Τὸ ἕδαφος ἔντελος ὅρεινό, δὲν τοὺς κρατοῦσε ἐπάνω του. Τοὺς ἔφερνε καταρρακούντας μέχρι τὶς ἀκτές. Ἐκεὶ δρίσκων πάντα λιμνίνα καὶ κόρφους, ιδόπους καὶ δρους νὰ διαφύλαξσον καὶ νὰ παρκαρίσσουν στὶς χαμηλὲς ἀκτές καὶ τοὺς ἀμπυλέδες γιαλούς. "Οσο καὶ νὰ φάγῃς σ' δύο τὸν κόσμο, δὲν θὰ εἴρης μεγαλύτερο θαλάσσιο διακειμένο δέος στὴν Ἑλλάδα.

Ἄπο τὴν ἄλλη πλευρὰ τὸ κλῖμα μὲ τὴν εὐχάριστην ἡπιωταῖς καὶ τὴν ἀσύρκειαν σὲ ποικιλὰς ἔναλλαγην διάγειρε τὴν φωνασίαν, τὴν εὐθύνην τῶν Ἕλλήνων, τοὺς ἔκκενους τολμηρούς, προσευτικούς, τοὺς θέρμαντας τὴν ἀγάπην γιὰ τὴν περιπέτεια, τοὺς ἀνέδειξεις νωτικούς.

Δὲν ἔκανε δυνατόν γάρ γίνη ἀλλοιοῦ, ἀφοῦ ὅλοι οἱ φυσικοὶ παράγοντες, ἀναμφισθῆται, παρέρριψαν τὸν "Ελλήνα πρὸς τὸ ὄγρο στοιχεῖο. Προνομιακὴν ὑπῆρξεν ἡ θέσις τῆς χώρας κατὰς, εἰς τὸ μέσον τῶν πολιτισμῶν κατέτρων τῆς Αἰσας, τῆς Ἀφρικῆς καὶ τῆς Εὐρώπης, προσεφέρετο δὲς ἔνας εὐρύτερος ἀμπυλέος σταθμὸς μιᾶς ἐκτεταμένης οἰκονομικῆς καὶ πολιτιστικῆς συναλλαγῆς. Διατίκτεται τὰ ἔλλητρα πελάγη ἀπὸ πλεύτες μικρῶν πατριδῶν, κοινωνίας δὲ "Ελλήνας δέ" τὰ παιδικά του χρόνων σ' ἔκκενες τὶς νιντατελένιες ἀκρογιαλίες τῶν ομικρηγδενιών νησιών μετ' ἡ δρόμῳ γερό καὶ ἡ ματιά του χανόταν στὸ βάθος τοῦ γαλάξιου δρίζοντα. "Ουειρά καὶ προσωνόνες, σχέδια καὶ στοχασμοί, ἔκει κοντά στὴν γηραιή θάλασσα, ἀλευθέρων τὴν φωνασία τοῦ "Ελλήνα καὶ διεμύρφων τὸν χαρακτήρα του. Κι' ὅταν γίνεται τὴν προσέλευσι τὸν ουνάρπαξεν ὑπὸ τὸν ἐπήρεια τῆς ἀρχῆς τῶν δυτῶν τῆς πρώτης ἑλληνικῆς φιλοσοφίας, τὸ τε πλαύει τὸν μῆδο.

ΕΤΣΙ, μ' αὐτὴ τὴν ἔρευνα, δὲ θαλασσοῦνδες "Ελλήνας προσεπλήσσει νὰ εἴρῃ καὶ ἀρχήν, κάποιο ἱστορικὸ γεγονός συνδεδεμένο μὲ τὸ νησὶ του γιὰ νὰ δώσῃ ἀνάλογο δημοτικό, κι' δηποὺ δὲν εἴρει τὴν εὐκαρίαν ἐπλαύει τὸν μῆδο.

"Αν θελήσωμε νὰ ταξιδέψουμε ἀρχῆζοντας ἀπὸ τὸ Βαρρό πρὸς Νότο κι' θετεῖα πρὸς τὴν Δύσι, θὰ δούμε καταφανῶς αὐτὴ τὴν τάσι, ἀλλὰ καὶ θὰ γνωρίσουμε καὶ πολλὰ ἄλλα δημότα ποὺ είχε κάθε νησὶ καὶ τῷρα έχουν ληγοτυνθῆ.

"Η Τένεδος γίνεται στὸ δημότα τῆς ἀπὸ τὸν Ομήρο ἐπῆρε τὸ δημότα τῆς ἀπὸ τὸν Τένεδον τὸν μεταξύ τοῦ μαθητικοῦ θρώνου Κόνου. Ἐκεινεῖτο ἀκόμη καὶ Λεύκοφρος δὲς καὶ Κάλυδνα, δημότα ποὺ εξεργάζεται σήμερον. Εἰς τὰ νομίσματα τῆς ποὺ εἰρέθησαν εἰς τὰς δημοκαρές, παρίσταται δὲ ηρωικὴ Τένηνης καθὼς καὶ ἔνας πέλακος.

Προχωρώντας λίγο δεξιά μαζε, συναντήσμε τὴν Σημιοθράκην. Εἰς τὴν ἀρχαιότητα είχε διάφορα δημότα ποὺ είχε διάφορα γεωγραφικὰ μῆκη καὶ πλάτη, ἀπόμενον εἶναι, ἔκανόν την μορφὴ τοῦ οὐρανοῦ ποὺ ὑπερτερεῖ καὶ ποὺ διεπλάσθη ἀπὸ τοῦ ἐπικρατοῦντας φυσικοὺς παράγοντας, νὰ ἐπισύρῃ καὶ τὸ ἄνδιαφέρον τῶν ἄνθρωπων γιὰ τὴν ἔρευνα τῆς προσελεύσεως.

Ο Σηράδιον ἀναφέρει: δὲν τὸ δημότα τῆς παρήγη ἀπὸ τὴν σημιτικὴν λέξη σάμος ποὺ σημαίνει θύφες, ἀλλοὶ δὲ συγγραφεῖς ὑποστήριζαν δὲν τὸ δημότα προσήλθεν ἀπὸ τὸ Θρακικὸ λαό Σάρων Σιντόνην ἢ Σιντίων, δὲ δοποὶς τὴν ἀποίκησης. Ο "Ομηρος τὴν δημότας τῆς Σημιοθράκης.

Τὸ μόνον νησὶ τὸ δημότα διετήρησε τὸ δημότα τοῦ χρονὸς παραλλαγές, ήταν ἡ γειτονικὴ μὲ τὴν Τένεδο νῆσος "Ιμβρος, εἰς τὴν δημότα διετήρεστο δὲ "Ερμῆς, δὲ δοποὶς ἐπωνομάζετο "Ιμβραίος καὶ ἀπ' αὐτὸν τὸ ἐπίθετο ἐπῆρε τὸ δημότα τῆς. Οι Κάρες οἱ πρότοι κατόπιν τοῦ Ερμήνου "Ιμβραίον.

Η Θάσος, δὲ ἄλλη νῆσος τοῦ Βορείου Αιγαίου, διείλεται καὶ αὐτὴ τὸ δημότα τῆς σὲ διαμικό πρόσωπο, τὸν Θάσο. Κατὰ μίαν ἐκδοχὴν, οὗτος δημότας τοῦ Ποσειδῶνος κατὰ μίαν ξέλλην, ητος μετὸς τοῦ δημότας τῆς Φαινίνης Λαγήνους καὶ τὴν Τηλεφάσσον. Ο Φερακίδης παραδέχεται: δὲν δημότας τοῦ Αγήνορος καὶ μετὸς τοῦ Κίλικος καὶ δὲν δημότας τοῦ πατέρα του νὰ ἀνεύρῃ τὴν Εδρόπη τὴν δημόταν είχε ἀρπάξει δὲ Ζεύς, κατὰ τὴν διάρκειαν δὲ ταξίδιον αὐτοῦ κατέλαβε τὴν γῆσσον εἰς τὴν δημόταν δημότας τοῦ δημότα του.

Ο ΜΙΘΟΣ ἐξηκούλουθει νὰ πλάθεται καὶ γιὰ τὰ ἄλλα νησιά τοῦ Αἰγαίου. Η νωτικοτάτη Χίος, η καλομενήν ἀπὸ τοὺς ἀρχαιοὺς "Ελλήνας" Όριοποι καὶ Αιθάλη καὶ Μάρωις καὶ Ηπιούσα, ξέλλει τὸ σημιερινό της δημότα κατὰ τὸν μεθόνο ἀπὸ τὴν νόμιμην Χίδνα, θυγατέρα τοῦ πρώτου δημότας καὶ οἰκιστοῦ Οινοσίωνος. "Πάργει, θύμως, καὶ κάποιας ἄλλης πούψις δὲν τὸ δημότα δέδηλος ἀπὸ τὸ πολὺ χρόνον εἰς τὴν γῆσσον παρ' αὐτοῦ, δημοτικής τοῦ δημόταν δημότας τοῦ Αἰγαίου. Η γῆσσος δημότας δημότας τοῦ Αἰγαίου, η γῆσσος η Νέαροπόντη. Τὸ δημότα διεδόθη ἀπὸ τοῦ Ενετούς οἱ δημόταις έτοις: ἀνέφερων τὴν γῆσσον εἰς τὸν νωτικοῦς γάρτες καὶ τὰ ἔγγονα τῶν. Τὸ δημότα προσήλθει ἀπὸ τὴν παραφθορὰ τῆς λέξεως Εδριπος ἢ "Εγκριπο καὶ τὴν λέξεως πόντες ποὺ αγμαίνει γέφυρα. Αἱ δημόταις έγιναν Νέαρχο - πόντες, δηλαδή μαρίν - γέφυρα. Πολλές φορές ἀναφέρετο καὶ μόνον ὡς "Εγριπος ἢ Νέαροπόντη.

Η προέλευσις τοῦ δημότας τῆς Αἰγαίου μεγάλης γῆσσος τοῦ Αἰγαίου τοῦ Εδδοίας, εἶναι εἰς δημότους γνωστὴ καὶ προέρχεται: ἀναμφισθῆταις ἀπὸ τὰς πλουσίας δημοτικές θύσεις. Ποινὴ ἀπὸ αὐτὸν τὸ δημότα είχαν ἐπικρατήσει πολλὰ δημότα δημότας τοῦ Μάρκιος, Δολίχη, Ἀδεντίς, Ελλοπίς. Εἰς τὸν νωτικὸν κόσμον, δημοτικής γῆσσος η γῆσσος η Νεγροπόντη. Τὸ δημότα διεδόθη ἀπὸ τοῦ Ενετούς οἱ δημόταις έτοις: ἀνέφερων τὴν γῆσσον εἰς τὸν νωτικοῦς γάρτες καὶ τὰ ἔγγονα τῶν. Τὸ δημότα προσήλθει ἀπὸ τὴν παραφθορὰ τῆς λέξεως Εδριπος ἢ "Εγκριπο καὶ τὴν λέξεως πόντες ποὺ αγμαίνει γέφυρα. Αἱ δημόταις έγιναν Νέαρχο - πόντες, δηλαδή μαρίν - γέφυρα. Πολλές φορές ἀναφέρετο καὶ μόνον ὡς "Εγριπος ἢ Νέαροπόντη.

Η φωνικὴν προέλευσις τοῦ δημότας τῆς Αἰγαίου πιθανότητα, δημοτικής εἶναι φωνική καὶ αγμαίνει τὴν μαστίχα. Πάτη τὴν "Ανδρο", τὸν ἄλλο μεγάλο νωτικό τῆς πατέριδος μας καὶ πάλι: ὁ μόδος δέγεται δὲν τὸ δημότα πατέριδος οὐκτήγετο ἐκ θεῶν καὶ ὑπῆρχε στρατηγὸς τοῦ Κρήτης Ραδαμάνθυος καὶ πρώτος οἰκιστής τῆς γῆσσος. Άλλη πλήρης πατέριδος τοῦ κυρίου δημότας η γῆσσος η Νέαρος καὶ τὴν ἀρχαιότητα τῆς πατέριδος εἶναι φωνικής προσελύθεως. Ή φωνική στοιχεῖος τῆς γῆσσος η Σάρρα, Λαζίδης, Σωμαγία, Γεράσιος, Επαγγείλεις, Ανταυδρός.

νῆσον τοῦ μεσοτοπού τοῦ Ποσειδῶνος. Κατὰ πάσον πιθανότητα, δημοτικής εἶναι φωνική καὶ αγμαίνει τὴν μαστίχα.

Πάτη τὴν "Ανδρο", τὸν ἄλλο μεγάλο νωτικό τῆς πατέριδος μας καὶ πάλι: ὁ μόδος δέγεται δὲν τὸ δημότα πατέριδος οὐκτήγετο ἐκ θεῶν καὶ ὑπῆρχε στρατηγὸς τοῦ Κρήτης Ραδαμάνθυος καὶ πρώτος οἰκιστής τῆς γῆσσος.

Φωνιται, δημοτικής, δημοτικής τῆς Φοίνικας ἀφηγούνται τὴν ἀρχαιότητας οἱ Φοίνικες ἀφηγούνται τὴν ἀνάμνηση τῆς διελεύσωσις ἀπὸ τὸ Αιγαίο. "Αναμνησθῆται τὴν ἀνομασίαν τῆς γῆσσος Σύρου εἶναι φωνικής προσελύθεως. Ή φωνική στοιχεῖος τῆς γῆσσος η Σάρρα εἶναι Σάρρη η Σούρη. Πρός αὐτὴν συγγενέσθων καὶ ἄλλες φωνικικές δημοτικίσσεις θέσης Οδούρα η Ούσσαρα.

Η φωνική ταταγωγὴ τῶν λέξεων Σύρου δὲν πρέπει νὰ φωνεῖται σὲ μᾶλις σήμερον κατί: ποὺ δὲν ἀποδεικνύεται ἀφοῦ καὶ δὲ δίσις δηλατῶν, αὐτὸς δὲ σοφὸς τῆς ἀρχαιότητος ἐδειχνύεται: πολλῶν πόλεων δημοτικαὶ ἔχουν φωνικικὴν καταταγὴν. «... ἐγὼ γάρ οἴμαι, λέγει, δὲν πολλὰ οἱ "Ελλήνες" δημότας δηλαδὴς τῶν θεῶν της γῆσσας τοῦ πρώτου πόλεων πόλεμον πάρτειν τοῦ Τρωικοῦ πόλεμου.

ΓΙΑ ΤΑΣ ἄλλας δύο νωτικάς γῆσσους τοῦ Αιγαίου τὰς Σπέτσες καὶ τὴν "Υάρα, τῶν δημότων τὸ νωτικό μεγαλεῖται κατὰ τὰς ἡμέρας μας ἀπεδυναμώθη δὲν ὑπάρχει, διότι: ἀφορᾷ τὴν δημοτικήν τους μέθος η θρόλος.

Αἱ Σπέτσες κατὰ τὸν Παυσανίαν Πιτυούσας καὶ κατὰ τὸν Στράδιωναν Ανάνυμπος ἔλλασε τὸ δημότα τῆς κατὰ τὸν πεντέρους χρόνους, ἀπὸ τοῦ "Αρδανίτες" κατατίκους τῆς "Ερμιονίδος" καὶ τῆς Κυνουρίας οἱ δημόταις ἀπεκάλουν τὴν γῆσσον Πάτσαν, δηλαδὴν νησὶ εἰς τὴν γένεταις Πετσούτας δηλαδὴν γῆσσον κατατίκους Πετσούτας δηλαδὴν γῆσσας.

Διὰ τὴν "Υάρα δὲν ὑπάρχει καποῖα παραλλαγὴ δὲν ἔχει γῆσσας διὰ τὴν δημοτικήν της.

Πρότος κάποια λόγον δὲ Παυσανίας, δὲ δοποὶς ἀναφέρεται: δὲν τῆς "Απεροπίας" ἀφοτοῦς αὐτοῖς δημόταις ἀπέστηκαν σὲ πολὺ νησίσσα καὶ τρέπονται τὴν γῆσσον Τρέποντας.

"Η ἄλλη γειτονικὴ γῆσσος η Αἴγινα, τὸ δημότα τῆς ξέλλει κατὰ τὸν μεθόνο ἀπὸ τὴν μία ἐκ τῶν δύο δημότων θυγατέρων τοῦ δημότας τῆς Φλιούντος "Ασσωποῦ, η δημότας ἀνηρτάγη ἀπὸ τὸν Δίαν καὶ μετεφρέθη εἰς τὴν γῆσσον παρ' αὐτοῦ, δημοτικής τοῦ Αἰγαίου. Η γῆσσος δημότας δημότας τοῦ Αἰγαίου, η γῆσσος η Νέαροπόντη.

Τὸ πρότιμος τοῦ δημότας τῆς Αἰγαίου μεγάλης γῆσσος τοῦ Αἰγαίου τοῦ Εδδοίας, εἶναι εἰς δημότους γνωστὴ καὶ προέρχεται: ἀναμφισθῆταις ἀπὸ τὰς πλουσίας δημοτικές θύσεις. Ποινὴ ἀπὸ αὐτὸν τὸ δημότα είχαν ἐπικρατήσει πολλὰ δημότα δημότας τοῦ Μάρκιος, Δολίχη, Ἀδεντίς, Ελλοπίς. Εἰς τὸν νωτικὸν κόσμον, δημοτικής γῆσσος η γῆσσος η Νεγροπόντη. Τὸ δημότα διεδόθη ἀπὸ τοῦ Ενετούς οἱ δημόταις έτοις: ἀνέφερων τὴν γῆσσον εἰς τὸν νωτικοῦς γάρτες καὶ τὰ ἔγγονα τῶν. Τὸ δημότα προσήλθει ἀπὸ τὴν παραφθορὰ τῆς λέξεως Εδριπος ἢ "Εγκριπο καὶ τὴν λέξεως πόντες πούτης αγμαίνει γέφυρα. Αἱ δημόταις έγιναν Νέαρχο - πόντες, δηλαδὴ μαρίν - γέφυρα. Πολλές φορές ἀναφέρετο καὶ μόνον ὡς "Εγριπος η Νέαροπόντη.

Τὴν φωνικὴν προέλευσις τοῦ δημότας τῆς Αἰγαίου πιθανότητα, δημοτικής εἶναι φωνική καὶ αγμαίνει τὴν μαστίχα. Πάτη τὴν "Ανδρο", τὸν ἄλλο μεγάλο νωτικό τῆς πατέριδος μας καὶ πάλι: ὁ μόδος δέγεται δὲν τὸ δημότα πατέριδος οὐκτήγετο ἐκ θεῶν καὶ ὑπῆρχε στρατηγὸς τοῦ Κρήτης Ραδαμάνθυος καὶ πρώτος οἰκιστής τῆς γῆσσος.

Ο ΕΝΑΣ

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Ναυτεργατική Νομολογία

ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ

ΑΡΙΘ. 5096 / 1972

Πρόεδρος: 'Ο κ. Κ. Καρβελᾶς
Εἰσηγητής: 'Ο 'Εφέτης κ. Κ. 'Αναστασό-
πουλος
Δικηγόροι: Οι κ.κ. 'Αν. Λέκκας, Κων. Στερ-
γιόπουλος

● Σύμβασις ναυτολογήσεως.— Κα-
ταγγελία ύπο τού πλοιάρχου λόγω
άρνησεως τού ναυτικού νά έκτελέσῃ
διαταχθείσαν έργασίαν.— 'Εργα-
σία άναγομένη είς τά καθήκοντα τού
ναυτικού κατά τάς διατάξεις τού Β.
Δ. 806/1970 «περὶ κανονισμού έρ-
γασίας ἐπὶ έλληνικών φορτηγών
πλοίων χωρητικότητος 800 κόρων
καὶ ἄνω».— 'Ο Κανονισμὸς οὗτος
τυγχάνει έφαρμογῆς ἐπὶ πλοίου ύπο
ξένην σημαίαν, διότι έγκυρως ξέπα-
κουέται ὅτι ή σύμβασις ναυτολογή-
σεως θὰ διείπετο ἐν παντὶ ύπο τῆς
έλληνικῆς νομοθεσίας.— Παρόπτω-
μα τού ναυτικού παρέχον είς τὸν
πλοιάρχον δικαίωμα καταγγελίας
τῆς συμβάσεως κατά τὸ ἄρθρον 72
§ 2 Κ.Ι.Ν.Δ.

'Ατυχήμα συνεπαγόμενον πρόσκαι-
ρον άνικανότητα πρὸς έργασίαν.—
Ρυθμίζεται ύπο τού Κωδικοποιημέ-
νου νόμου 551/1914.— Δικαίωμα
εἰς ἀπόληψιν τού ήμισεος μισθοτρο-
φοδοσίας διὰ τὸν χρόνον τῆς πρὸς
έργασίαν άνικανότητος.— Μισθών
καὶ νοσηλείσας δὲν δικαιούται ὁ ναυ-
τικὸς κατά τὸ ἄρθρον 66 ΚΙΝΔ, δι-
ότι δὲν ἐλύθη η σύμβασις λόγω ἀ-
σθενείας.

«Ἐπειδὴ, ἐκ τῶν καταθέσεων τῶν μαρτύ-
ρων, καὶ ἵκ πάντων τῶν προσαχθέντων καὶ
ἐπικληθέντων ἔγγραφων, πλήρως ἀπεδείχθη
ὅτι: 'Η πρόσληψις τού ἐνάγοντος ἐγένετο δυ-
νάμει τῆς προσαγομένης καὶ ἐπικαλουμένης
ὑπὸ χρονολογίαν 5 Δεκεμβρίου 1970 συμ-

βάσεως ναυτικῆς έργασίας, ἀντὶ μηνιαίου
μισθοῦ δολλαρίων ΗΠΑ καὶ ἡτο ἀρίστου
διαρκείας. Ούτος ὁ πρότερησεν ύπὸ τὴν ιδιό-
την αὐτοῦ εἰς τὸ ἐπὶ τῆς ἀγωγῆ ἀναφερόμε-
νον πλοίον τῆς ἐναγομένης ἀπὸ τῆς 8ης Δε-
κεμβρίου 1970 μέχρι τῆς 28ης Ἀπριλίου
1971, ὅτε κατηγγέλθη ἡ σύμβασις έργασίας
ὑπὸ τού πλοιάρχου, ὅτε τὸ πλοίον ἡτο ἐλλι-
μενισμένον ἐν Χάρρῃ, λόγω παραπτώματος
αὐτοῦ συνισταμένου εἰς τὸ ὅτι ἡθελμένων
ἡρνήθη νά ἐκτελέσῃ τὴν ἀνατεδέσαν εἰς αὐ-
τὸν ὑπηρεσίαν ύπὸ τού ἀρμοδίου προϊσταμέ-
νου του, Α' Μηχανικοῦ καὶ ἀναγομένην εἰς
τὰ καθήκοντα αὐτοῦ, ἡτο τού καθαρισμοῦ
ἐνός ηλεκτροκινητῆρος καὶ τριῶν ἡλεκτρο-
γεννητηρῶν τού πλοίου, προφαστίζομενος ὅτι
ἡ ἔργασία εὕτη δὲν ἀνήκει εἰς τὰ καθήκοντα
αὐτοῦ. Περὶ τῆς τοιαύτης ἀρνήσεως πρὸς
ἐκτελέσιν ὑπηρεσίας ἐγένετο σχετική ἔγγρα-
φή εἰς τὸ ἡμερολόγιον τού πλοίου, ἀπόσπα-
σμος τῆς ἀπόστασης προσάγει καὶ ἐπικαλεῖται ἡ
ἐναγομένη καὶ εἰς τὸ πλοίον ἀναφέρεται ὅτι
ὁ καθαρισμὸς τού ἡλεκτροκινητῆρος συνιστα-
το εἰς τὸ ἀνοιγμα τῶν μεταλλικῶν πωμάτων
καὶ καθαρισμὸν τού κινητῆρος ύπὸ τού ἐνά-
γοντος, τῇ δοθείᾳ ἐπέρι μέλους τού πλο-
ρώματος μηχανῆς, ἡ δὲ ἕτερα ἀνατεθεῖσα εἰς
αὐτὸν ἔργασία συνιστατο εἰς τὸν ἐπίσης κα-
θαρισμὸν μιᾶς τῶν ἡλεκτρογεννητηρῶν τού
πλοίου, ἔργασίας ἃς ἡρνήθη νά ἐκτελέσῃ ὁ
ἐνάγων καὶ δια τὸ πλοίον ἀναφέρεται ὅτι
διὰ τὸν ἡλεκτροκινητῆρον τού πλοίου
περιλαμβάνεται εἰς τὰ καθήκοντά
του. Τὸ περιεχόμενον τῆς τοιαύτης ἔγγραφῆς
προσθετικοῦται καὶ ἐκ τῶν καταθέσεων τῶν
ἔχοντων ἄμεσον ἀντίληψιν μαρτύρων, οἵτινες
σαφῶς κατέθεσαν ὅτι ὁ πρώτος ὡς Α' Μη-
χανικός καὶ προϊστάμενος τού ἐνάγοντος ἐ-
δωσεν ἐντολὴν εἰς τούτον διὰ τὴν ἐκτελέσιν
τῶν ὡς ἀνώ ἔργασιῶν καὶ δις ὡς δέντος ἐντὸς
τῆς αὐτῆς ἡμέρας ἡρνήθη αὐτῆ, δηλωσας καὶ
ὅτι τούτο πράττει, διότι ἔεστι θέλει καὶ δὲν
εἶναι ιδίκη τού δουλειῶν, ἐνῷ ἐπρόκειτο περὶ¹
ὑπηρεσίας ἀναγομένης εἰς τὰ καθήκοντά του,
διὰ τὸν λόγον δὲ τούτον καὶ διότι ὁ ἐκδη-
λωτις ἀπειθαρχίας ἐμέρους αὐτοῦ θὰ εἰχεν
ἐπιπτώσεις καὶ εἰς τὴν συμπειφοράν τῶν
ἄλλων μελών τού πλοιάρχου, ἡγαγκάσθη ὁ
πλοιάρχος νά τὸ καταγγείλῃ τὴν σύμβασιν
αὐθημερόν. Στοιχεῖα δὲ ἀναιροῦντα τὰ ἀνα-
τέρω δὲν προσήκησαν, ή δὲ κατάθεσις τού
μάρτυρος «Χ», περὶ τού ὅτι ἀνετέθη εἰς τὸν
ἐνάγοντα η ἐκτελέσις ἀλλης ἔργασίας, ήτοι

νά κατασκεύαστη μίαν γραμμήν 440 V κα-
νουργῆ καὶ ὅτι ἡρνήθη ἑκεῖνος, ίσχυρισθεῖς
ὅτι ἐπρόκειτο περὶ ἐπικινδύνου έργασίας, ἥν
ἔδει νά ἐκτελέσῃ ειδικὸν συνεργείον καὶ οὐχὶ
ούτος ὡς ἀναρμόδιος, δὲν εἶναι πειστική, ἀ-
νεξαρτήτως τού ὅτι δὲν ἀποκλείει καὶ τάς ὡς
δια περιπτώσεις τῆς ἀπειθαρχίας τοῦ
ἐνάγοντος, ἀλλὰ καὶ διότι ἡ ἔργασία αὐτῆ
δὲν φέρεται ὅτι ἡτο ἐκτός τού κύκλου τῶν
ἀρμοδιοτήτων τοῦ ἐνάγοντος ὡς ηλεκτρολό-
γου. 'Επι τούτοις, κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ
ἄρθρου 83 (κεφ. IV) τοῦ B. Δ) τος 86) 1970
«περὶ κανονισμού έργασίας ἐπὶ τῶν
έλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων ὅλης την
άρμοδιον τοῦ πλοιάρχου καὶ ἄνω»,
δηρέχεται ὅτι ἡτο ἐκτός τοῦ ἀπειθαρχίας τοῦ
ἀρμοδιού τοῦ πλοιάρχου πλοίου καὶ
ἐκ τῶν ἐπὶ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἐ-
ξιπτακουμένου δρου περὶ τοῦ ὅτι τὴν συνα-
φθεῖσαν ἔργασιακὴν σχέσιν θὰ διείπεν ἐν
παντὶ ή 'Ελληνικὴ Νομοθεσία, δοτις εἶναι
ἰσχυρὸς (ἄρθρ. 25 Α.Κ.) εἰς τὰ καθήκοντα
τοῦ ηλεκτρολόγου περιλαμβάνονται καὶ τὰ
ἀνωτέρω ὡς ἀναγομένα εἰς τὴν καλὴν συντή-
ρησιν καὶ οἱ διαπλήσιοι στειτουργίαι τῶν ηλεκτρο-
κινητῶν τῶν μηχανῶν καὶ ἐγκαταστάσεων
ἐν γένει παραγωγῆς ηλεκτρισμοῦ καὶ τῶν συ-
ναφῶν δικτύων διακλαδώσεων καὶ ὁφειλεν
ούτος (ἐνάγων) ὑπακοὴν εἰς τὸν Α' Μηχανι-
κόν, δοτις καὶ ἐκ τῶν καθηκόντων αὐτοῦ
ὁφειλε διὰ τὴν λάθη ἐπὶ τῷ προκειμένῳ τὰ προ-
σκοντα μέτρα διὰ τὴν προσκουσσαν λει-
τουργίαι τῶν μηχανῶν (ἄρθρ. 70, 72 τοῦ αὐ-
τοῦ B. Δ) τος), ἄρθρ. 2 παρ. 1 καὶ 2 τοῦ
Π. Δ) τος τῆς 31ης 7) 12 - 8 - 1930 «περὶ η-
μερολογίων μηχανῆς τῶν ἐμπορικῶν πλοί-
ων», ἀλλὰ καὶ εἰς τὸν ἐπεμβάντα ἐπίσης
πλοιάρχον τού πλοίου, λειτουργικῶς δὲ προ-
σταμένους οὐτοῦ ἀμφοτέρους (Α' Μηχανι-
κόν - Πλοιάρχον) κατὰ παραδίσιαν τῶν κυρι-
ων αὐτοῦ καθηκόντων, ἐπιβαλλομένων καὶ υπὸ²
τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρ. 57 § 1 καὶ 59 Κ.Ι.
Ν.Δ. Εἰς τούτον μάλιστα ἡδύνατο ὁ πλοιάρ-
χος, κατὰ τὴν § 2 τῆς πρώτης διατάξεων νά
ἀναθέσῃ καὶ διάφορον ἔργασίαν, ἐφ' θσον
δὲν ἡτο ἀσυμβίδαστος πρὸς τὸν βαθμὸν αὐ-
τοῦ, ἐνῷ ή ἀνατεθεῖσα ὡς ἀνώ (καὶ τῶν δύο
περιπτώσεων) συνεβιδάζετο πρὸς τὸν βα-
θμὸν του καὶ ἀνήκετο εἰς τὴν εἰδικότητά του,
δησ κατετέθη ἰδίᾳ ύπὸ τῶν ὡς ἀνώ δύο πρώ-
των μαρτύρων, ἔξιπτακουμένου οὐτω, δηι καὶ
ἐκ τοῦ λόγου τούτου ὁφειλεν ούτος (ἐνάγων)
νά ὑπακούσῃ (Ripert 1 παρ. 544, 528).
'Εντεύθην ἀκολουθεῖ τὸ συμπέρασμα, δηι
δὲν ἐδίκαιαιοῦ τῆς ἀποζημιώσεως τοῦ
ἄρθρου 76 § 2 Κ.Ι.Ν.Δ., κατὰ τὴν σαφῆ
διάταξιν τῆς § 2 τοῦ ἄρθρου 75 Κ.Ι.Ν.Δ.
καὶ δὲν ἐσφάλη τούτο εἰτὸν καὶ τὸ πρωτο-
δίκως δικάσσαν δικαστήριον καὶ δὲν περὶ τοῦ
ἀντιθέτου λόγος τῆς ἐφέσεως τοῦ ἐνάγοντος
τυγχάνει ἀπόρριπτεο.

'Εκ τῶν αὐτῶν ὡς ἀνώ ἀποδείξεων, ἀπε-
δείχθη πλήρως ἐπίσης, δηι δὲν ἐνάγων, τὴν
3ην 'Απριλίου 1971 ἐν τῇ ἐκτελέσει τῆς υ-
πηρεσίας αὐτοῦ κατέπεσεν ἔκ τινος κλίμακος
τοῦ πλοίου καὶ ἐτραυματίσθη εἰς τὸ ἀριστερὸν
ἡμιωράκιον, ὑποστάς κάκωσιν τῆς ἐν-
άτης πλευρᾶς αὐτοῦ, καταστὰς διλκῶς προσ-
καίρων ἀνίκανος πρὸς ἔργασίαν ἐπὶ ένα
μῆνα ἀπό τῆς 29ης 'Απριλίου 1971, τῆς ἀνι-
κανότητος τούτης μὴ ἐμφανισθεῖσης μετὰ τὴν
διάρκειαν τῆς υπηρεσίας του, δηι ἡδύνατο νά
ἐκτελῇ μέχρι τῆς 28ης 4) 71. Περὶ τούτου σα-
φῶς κατέθεσεν δὲ αὐτόπτης μάρτυς Α. Γ., δη
μὴ δὲ ἀναιρουμένη ἔξ ἀλλων στοιχείων κα-
τάθεσις του ἐνισχύεται καὶ ἐκ τῆς γενομένης
ἀκτινολογικῆς ἔξετάσεως ύπὸ τοῦ ἀκτινολό-

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ - ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRIKON 158/9, HIGH STREET HULL

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ORION HOUSE

183, GREAT HOWARD STREET, LIVERPOOL, 3,
69, ST. VINCENT STREET, GLASGOW, C.2.

ΕΠΙΣΗΣ: E. E. SHARP & SONS (NORTHERN), LTD.
BOROUGH ROAD NORTH SHIELDS

E. E. SHARP & SONS LTD.
"TRITON HOUSE" ALEXANDRA ROAD THE DOCK IMMINGHAM

γου ιατροῦ Θ., εἰς ὃν παρέπεμψε τοῦτον πρὸς
ἔξετασιν ἡ ἐναγομένη.

Τότε ένα λόγω ατύχημα, όπερ είναι αποτέλεσμα διαίσας και αιφνιδίου έπενεργείας έξωτερικών αίτιών, τούτεστι ξένων πρός την όργανηκν σύστασιν του παθήσαντος, έπελθόν καθ' όλον χρόνον ωτός έξετέλει ύπηρεσίαν μεμπίπτει είς την ρύθμισιν του άρθρου 1 του διά B. Δ) τος της 24ης) 6) 1920 κωδικοποιηθέντος νόμου 551) 1914 και παρέχεται δικαιώμα αποζημιώσεως είς τον παθόντα, κατά τὸ ἄσθρ. 3 § 3 αὐτῷ, συνισταμένης εἰς τὸ ήμισυ τῆς μισθοτροφοδοσίας αὐτοῦ κατά τὴν ἡμέραν τοῦ ἀτυχήματος καὶ διὰ τὸν χρόνον τῆς διαρκείας αὐτῆς, τοῦ νόμου τούτου ἔχοντος ἐφαρμογής καὶ διὰ τοὺς ναυτικούς, συνωδό πρός τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρ. 66 καὶ 67 K.I.N.D. (Α.Π. 234) 1963 424) 1963 NoB II σελ. 1063, 12 σελ. 160). Εἰς τὸ αὐτὸ δύνεται συμπέρασμα ἀχθεῖσα καὶ ἡ ἐπικαλούμενη ἀπόφασις ηττις ἐπέδικασε διὰ τὴν αἰτίαν ταύτην τὸν μησον τῆς τροφοδοσίας τοῦ ἐνάγοντος ἐνὸς μηνὸς δὲν ἐσφάλη καὶ εἶναι ἀπόρριπτεος ὁ περὶ τοῦ ἐναντίου 2ος λόγος τῆς ἐφεσεως τῆς ἐναγομένης, κατά τὸ πρώτον σκέλος αὐτοῦ. Μισθών καὶ νοσηλείας αὐτοῦ — διὰ τὴν ἐπίπλουμένη αἰτίαν τῆς ἐκτὸς τοῦ πλοίου νοσηλείας τοῦ — δὲν ἐδικαιούτο. ὁ ἐνάγων, ὡς ἐκ τοῦ ἀποκλειστικοῦ λόγου τῆς λύσεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τῶν παροχῶν τούτων ἔχουσῶν ὡς ἀναγκαίαν προϋπόθεσιν τὴν μὲν υφισταμένην ἐν προκειμένῳ λόγῳ τῆς cιμβάσεως ταύτης, λόγῳ τῆς ἀσθενείας τοῦ ναυτικοῦ καὶ τῆς ἐκδηλώσεως τῆς ἀσθενείας διαρκούσσης τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, κατά τὴν ρητὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 66 K.I.N.D. (Ἐπὶ συναφούς θέματος ἡ αὐτὴ ρύθμισις υπὸ τῶν ἄρθρων 66 καὶ 661 A.K. ἴδε καὶ B. Γράβαρην ἐν E.E. Δικ. 20 σελ. 113). Διαστέλλονται ἀλλοι τε

ύπὸ τῆς διατάξεως ταύτης σαφῶς αἱ δύο περιπτώσεις τῆς ἀσθενείας ἐπὶ τῷ πλοίῳ, διακρίουσθαι προδῆλως τῆς συμβάσεως καὶ μετὰ τὴν λύσιν ταύτης λόγῳ ἀσθενείας, ἐνῷ ἐπὶ τῇ ἔκδοχῇ ὅτι ὁ χρόνος τῆς ἐκδηλώσεως τῆς νόσου δὲν ἀσκεῖ ἐπιφρόνην —τοιαύτη διάκρισις ἐπερίπετευε — ἔχεγεται δέ τοι αὐτῷ συμπέρασμα (ἕξ ἀντιδιαστολῆς) καὶ ὡς ἐκ τῆς διατηρήσεως ἐν ισχύι τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρ. 3 Ν.Δ. 2652) 53 ύπὸ τοῦ ἄρθρ. 295

Κ.Ι.Ν.Δ., ητις ἀφορᾷ μὲν ὁμοίας ἀξίωσεις τῶν ἐπιδίκων, ἀλλὰ δι' ἀλλον λόγου λύσεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως (σχ. Α.Π. 219) 65 NoB 13 σελ. 1152). Θά δέδι ουνέπως κατὰ τὸ ἀντίστοιχον κονδύλιόν της (ὑπ' ἀριθμ. 4) νὰ είχεν ἀπορριφθῆ ἡ ὑπὸ κρίσιν ἀγωγὴ ἢ ἀντίθέτως, ἐδέξατο ὡς ἐν μέρει δάσιμον ἡ ἔκκαλουμένη, ητις δέον ὅπως ἐν τούτῳ ἔξαφανισθῇ – ἀπορριπτομένης κατὰ τὸ κεφάλαιον τούτῳ τῆς ἀγωγῆς.

Αμερικανική Νομολογία

• Κοντεῖνερ. — Φόρτωσις ἐπὶ τοῦ καταστρώματος. — Ἀπώλεια κατὰ τὸν διάπλουν λόγῳ σφοδρᾶς θαλασσοταραχῆς. — Ἀξίωσις τοῦ παραβλήπτου εἰς ἀποζημίωσιν. — Ἀποτελεῖ «δέμα» ἐν τῇ ἐννοίᾳ τοῦ νόμου διότι τὰ πράγματα ἐτέθησαν ἐν αὐτῷ ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ. — Περιορισμὸς τῆς εὐθύνης τοῦ μεταφορέως εἰς 500 δολλάρια. — Νόμιμος φόρτωσις ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, ἐφ' ὅσον ὁ μεταφορεὺς πασχέωσε φορτωτικὴν μὲν διαγεγραμμένον τὸν ὄρον φορτώσεως εἰς τὰ κύτη.

Φόρτωσις κοντέινερ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἢ ὑπὸ τὸ κατάστρωμα καὶ ὁ περιορισμὸς τῆς εὐθύνης τοῦ μεταφορέως κατὰ τὸν ἀμερικανικὸν νόμον περὶ μεταφορᾶς πραγμάτων διὰ θαλάσσης, ἵσσαν τὰ κύρια



TELEX NO. 6-6129 S.A.

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

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

DURBAN

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

**BONDED WAREHOUSE
PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE**

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

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

SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ■ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ■ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ENNGIA ΠΑΡΑΠΤΩΜΑΤΟΣ ΔΙ' ΑΝΑ- ΠΟΖΗΜΙΩΤΟΝ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΝ ΣΥΜ- ΒΑΣΕΩΣ

Συμφώνως είς τὸ ἄρθρον 72 τοῦ ΚΙΝΔ ὁ πλοίαρχος δικαιούται κατὰ πάντα χρόνον νὰ προσβαίνῃ εἰς τὴν λύσιν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, χωρὶς νὰ ἔξεταζῃ ἐάν συντρέχῃ πταίσμα του ναυτικού δικαιολογούν την τοιαύτην ἀπόλυτην.

Ἐξ ἀλλοῦ, ἡ ἔννοια του ἄρθρου 75 παράγραφος 2 του ΚΙΝΔ είναι ὅτι δὲν ἀπολούμενος ναυτικὸς δὲν δικαιούται ἀποζημιώσεως ἢ ὑπάρχη σοδαρὸς λόγος ὑποχρέων τὸν πλοίαρχον νὰ ἀπολύτῃ αὐτὸν. Τοιούτος λόγος δὲν δικαιούται νὰ θεωρηθῇ ἡ ἀρνητική ὑπηρεσίας, όχι καὶ ἡ ἀπειρία του ναυτικοῦ, μὴ γνωρίζοντας τὰ τῆς λειτουργίας ὡρισμένου συστήματος μηχανῶν. Συγκεκριμένως, τὰ πραγματικά περιστατικὰ τῆς κριθείσης ὑπόθεσεως ἔχουν ώς ἀκολούθως :

Ο περὶ οὐ ἡ ὑπόθεσις ναυτικὸς προσλήφθη δι' ἀστρίστων χρόνον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς ἀντιδίκου ἑταῖρίας, ὡς δεύτερος μηχανικός ἐπὶ ὑπὸ κυπριακὴν σημαίαν φορτηγοῦ πλοίου αὐτῆς καὶ ὑπηρέτησεν ἐπὶ 20ήμερον περίπου ἀπολυθεὶς ὑπὸ τοῦ πλοίαρχου εἰς τὰς Καναρίους νήσους κατόπιν καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπὸ αὐτοῦ (πλοιάρχου).

Κατὰ τὸν ισχυρισμὸν τῆς ἀντιδίκου ἑταῖρίας ἡ τοιαύτη καταγγελία δικαιολογεῖται ἐκ παραπτώματος τοῦ ναυτικοῦ. Εἰδικότερον ισχυρίσθη αὐτὴ, ὅτι ὁ ναυτικὸς ἀπέκριψε κατὰ τὴν πρόσληψιν του, ὅτι ἐστερείτο διπλώματος ΜΕΚ καὶ ἦτο μόνον κάτοχος διπλώματος ἀτμομηχανικοῦ Β'. Οὕτω ἐπροξενήθησαν διάστημα τοῦ πλοίου εἰς τὴν περιγραφὴν ως ἀντικειμένου τῆς μεταφορᾶς, καὶ δὲν συνιστᾶ ἀπαλλακτικὴν ρήτραν.

Ἐν ὅψει τῶν ἀνωτέρω, δὲν συντρέχει περίπτωσις ἐφαρμογῆς τοῦ ὅρου 10 τῆς ἀδείας φορτώσεως, δεδομένου ὅτι τὸ βάρος ἐκάστου τῶν ἐν τῷ κοντέινερ δεμάτων ἡτο ὀλιγάτερον τῶν 1.000 χιλιογράμμων. Ο μεταφορέας, ἐν τῇ παρούσῃ περιπτώσει, φέρει τὴν εὐθύνην ἐκ τῶν χειρισμῶν τῆς φορτώσεως.

Ἡ ἐπίκλησις τοῦ διὰ σφραγίδος ὅρου δοτικής θὰ περιείχετο εἰς τὴν ἐκδοθησομένην φορτωτικήν (ἐὰν είχον φορτωθῆ καλῶς τὰ πράγματα) καὶ δοτικής περιορίζει τὴν εὐθύνην εἰς 500 δολλάρια, εἶναι ἀλυσιτελή, ίδια ὡς πρὸς τὸ διὰ τὸ κοντέινερ θεωρεῖται μονάς φορτίου. Πράγματι, ἐπὶ τῇ ὑποθέσει ὅτι ὁ φορτωτής δὲν θὰ ἀνθίστατο εἰς τὴν συμπεριλήψιν τοῦ διὰ σφραγίδος ὅρου ἐν τῇ φορτωτικῇ, γνωρίζων ὅτι ἐν πάσῃ περιπτώσει ἡ ἀμερικανικὴ νομολογία θεωρεῖ τὸν ὅρον τούτου ἄκυρον, ἐξ οὐδενὸς ἀπόδεικτοῦ στοιχείου προέκυψεν ὅτι θὰ ἐδέχεται τὴν συμπεριλήψιν αὐτοῦ ὑπὸ τάς παρούσας περιστάσεις. Τούτῳ ἐνισχύεται ἐκ τοῦ ὅτι δὲν ἔξεδόθη φορτωτικὴ καὶ ὅτι ὁ ὅρος καταργεῖ ἄφ' ἐνὸς μὲν τὸν ὅρον 13 τῶν ἐντύπων ὅρων τῆς φορτωτικῆς καὶ ἀντιτίθεται πρὸς τὴν ἐν τῇ ἀδείᾳ φορτώσεως περιγραφὴν τοῦ φορτίου. Εἰς τούτο προστίθεται ὅτι κάνει εἰσέτι ἐτύγχανεν ἐφαρμογῆς ὁ ἀμερικανικὸς νόμος, οὗτος θεωρεῖ ἄκυρον τὸν ὅρον τούτου.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν εὐθύνην τοῦ ἐπίχειρημάτου φορτώσεως, τὸ ἐμποροδικεῖν ἔκρινεν ὅτι δὲν συντρέχει αὐτή, μὴ ἀποδειχθέντος πταίσματος αὐτοῦ.

τοῦ ναυτικοῦ δικαιολογούν τὴν τοιαύτην ἀπόλυτην ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς ἀποζημιώσεως τοῦ ἄρθρου 75 παράγρ. 2, ἐκτὸς ἐάν ἡ καταγγελία δικαιολογεῖται ἐκ παραπτώματος αὐτοῦ.

Κατὰ ταῦτα, οἵμως, ἡ ἔννοια τοῦ νόμου είναι ὅτι δέον νὰ ὑπάρχῃ σοδαρὸς λόγος ὑποχρέων τὸν πλοίαρχον νὰ ἀπολύτῃ τὸν ναυτικὸν ἀποζημιώσεως καὶ ὡς τοιοῦτος δύναται νὰ θεωρηθῇ μόνον ἡ ἀρνητική ὑπηρεσίας, όχι καὶ ἡ ἀπειρία τοῦ ναυτικοῦ, ὁ ὄποιος δὲν γνωρίζει τὰ τῆς λειτουργίας, ὡρισμένου συστήματος μηχανῶν, λόγος ὁ ὄποιος δὲν συνιστᾶ, ὥστε παραπότητα.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, ἡ καταγγελία τῆς συμβάσεως ἔγενετο ἀνευ πταίσματος καὶ ὁ ναυτικὸς δικαιούται τῆς σχετικῆς ἀποζημιώσεως καὶ παντὸς ἄλλου δικαιούματος πηγάδυντος ἀπὸ τὴν τοιαύτην καταγγελίαν.

Η ΕΛΛΙΠΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΑΝΟΝΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΙΣ ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΛΟΓΟΝ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Συμφώνως εἰς διάταξιν τοῦ ἄρθρου 8 τοῦ Ν.Δ. 2651/53 περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, ἐάν τὸ πλοίον ἐκτελῇ ταξίδιον μὲν ἐλλιπῆ εἰς ἀριθμὸν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος εἴτε μὲ ἀδειαν τῆς λιμενικῆς ἡ προξενικής ἀρχῆς εἴτε όχι, ὁ μισθὸς ἐκάστου ἐλλείποντος ναυτικοῦ, κατανέμεται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ἀφοῦ ἀφαιρεθοῦν αἱ κεκανονισμέναι εἰσφοραὶ πρὸς ΝΑΤ καὶ τὰ ἄλλα ἀσφαλιστικά ταμεία, εἰς τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος, εἰς τοὺς ὄποιούς ἀνετέθῃ ἡ ἐργασία τοῦ ἐλλείποντος ναυτικοῦ.

Διὰ τὴν πρόσθετον ταύτην ἐργασίαν δὲν καταβάλλεται ἐτέρα ἀμοιδὴ πλὴν τοῦ μισθοῦ τοῦ ἐλλείποντος ναυτικοῦ.

Οὕτως ἔχοντας τὸν πραγμάτων, ζήτημα ἐγεννήθη ἐάν ἡ ἐλλιπῆς καὶ ἀντικανονικὴ σύνθεσις, τοῦ πλοίου, ἀνεξορτήτως ἐάν καταβάλλεται ὁ μισθὸς ἐκάστου ἐλλείποντος ἀνδρὸς τοῦ πληρώματος εἰς τοὺς ἑταῖρους, δύναται νὰ ἀποτελέσῃ νόμιμον λόγον πρώτου καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἐκ μέρους τοῦ ναυτικοῦ, ὑπαιτιότητι τοῦ πλοίου.

Ἐν προκειμένῳ, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικάστους Ἐφετείου Ἀθηνῶν, τὸ ἄρθρον 72 τοῦ ΚΙΝΔ χορηγεῖ τὸ δικαίωμα εἰς τὸν πλοιάρχον ἵνα προσβαίνῃ κατὰ πάντα χρόνον εἰς τὴν λύσιν τῆς συμβάσεως τοῦ ναυτικοῦ, λόγῳ τῆς εὐθύνης τοῦ πρὸς ἔξασφάλισιν τῆς τάξεως καὶ τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου, χωρὶς νὰ ἔξεταζεται ἐάν συντρέχῃ πταίσμα

**ARIST. THEODORAKOPULOS
REPRESENTATIVE OF
SCHAAR & NIEMEYER**

ESTABLISHED 1851

WHOLESALE SHIP CHANDLERS

HAMBURG II

FREEPORT, BROOK 6

TELEF 36 22 461 471 481 49

PRIVATE: 220 56 08

TELEX: 021 2326

TELEGRAMS: SCHAARMAYER - HAMBURG

μέρους τού ναυτικού υπαρτιότητη τού πλοίου, έφ' οσον διά ταύτης δὲν κινδυνεύει ὁ ἀσφαλής πλούς τού πλοίου δι' ὃν ὑπευθυνος τυχάνει ὁ πλοίαρχος, μόνη δὲ ὄμοδια νὰ κρίνῃ τοῦτο εἶναι ή Λιμενική Ἀρχή.

ΕΞΟΔΑ ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΕΩΣ ΕΙΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΝ ΛΟΓΩ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΣ ΚΑΘΗΚΟΝΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Συμφώνως εἰς τὸ ἄρθρον 74 τοῦ ΚΙΝΔ ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως ὥρισμένου ἡ ὁρίστου χρόνου δύναται νὰ καταγγελθῇ ὑπὸ τού ναυτικού κατὰ πάντα χρόνον, ἐὰν ὁ πλοίαρχος ὑποπέσῃ εἰς βαρείαν παράδασιν τῶν ἔναντι τού ναυτικού καθηκόντων.

Κατὰ ταῦτα, εἰς λυθεῖσαν, συμφώνως εἰς τὴν ὡς ἄνω διάταξιν, σύμβασιν ναυτολογήσεως, ἣτοι διό καταγγελίας αὐτῆς ὑπὸ τού ναυτικού ἔνεκα παραβάσεως τῶν καθηκόντων τού πλοιάρχου, ὀφείλονται κατὰ πρόσφατον ἀπόφασιν τού Πρωτοδικείου Πειραιῶς ἔξοδα παλιννοστήσεως εἰς τὸν ναυτικόν.

ΜΙΣΘΟΣ

ΔΕΝ ΥΦΙΣΤΑΤΑΙ ΑΤΟΜΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Ζήτημα ἔγεννήθη ἐὰν εὐθύνεται ἀτομικῶς ὁ πλοίαρχος διὰ τὴν μισθοδοσίαν τού ναυτικού.

Ἐν προκειμένῳ, ἡ ὄμοδια ὑπηρεσία ἐγνωμοδότησε ὡς ἀκολούθως: Εἰς τὸν ναυτικὸν ὀφείλεται μισθὸς συμφώνως πρὸς τὰς ισχουσάσις διατάξεις τῆς οἰκείας συλλογικῆς συμβάσεως καὶ κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐπὶ τού πλοίου ὑπηρεσίας τού ναυτικού, ἐφ' ὃσον δὲν ἔχει συμφωνήθη τοιούτος δι' ἀτομικῆς συμβάσεως.

Ο μισθὸς εἶναι ἀντίστοιχος τού βαθμοῦ ἡ τῆς εἰδικότητος ὑπὸ τὴν ὁποίαν εἶναι ναυτολογήμένου ὁ ναυτικός, ἔστω καὶ ἐὰν δὲν κέκτηται τού ἀπαιτουμένου διὰ τὴν εἰδικότητα ἡ τὸν βαθμὸν ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ἴκανότητος.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, συμφώνως πρὸς τὴν νομολογίαν τῶν δικαστηρίων ὁ πλοίαρχος δὲν εὐθύνεται διὰ τὴν μισθοδοσίαν τού ναυτικοῦ ἀτομικῶς, ἐμόνον τού γεγονότος ὅτι ὡς ἀντιπρόσωπος τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας προσέλαβε τὸν ναυτικὸν διὰ συμβάσεως ναυτολογήσεως ἐπὶ τού πλοίου του, διότι δὲν ιδρύεται εὐθέως κατ' αὐτοῦ, οὔτε κατὰ τὰς ἀρχάς τῆς ἀμέσου κατὰ τὸ ἄρ-

θρον 211 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος ἀντιπρωτείας ὑποχρέωσεις.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, εὐθύνεται διὰ τοὺς μισθοὺς τού ναυτικοῦ ἡ πλοιοκτητρία ἐταιρία τού πλοίου ἐπὶ τού ὁποίου ειργάσθη ὁ ναυτικός.

ΠΡΟ·Υ·ΠΟΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΝ ΑΠΟΔΟΧΩΝ ΒΑΣΕΙ ΣΥΜΦΩΝΗΜΕΝΟΥ ΜΙΣΘΟΥ

Συμφώνως εἰς τὴν παγίαν νομολογίαν, διὰ νὸ ληφθῆ ὑπ' ὅψιν ὁ συμπεφωνημένος μισθὸς πρές ὑπολογισμὸν τῶν διαφόρων ἀποδοχῶν τού ναυτικοῦ, ἀπαιτεῖται ὅχι μόνον ἡ ὑπαρχεὶς ἰδιαιτέρας ἐγγράφου συμφωνίας περὶ τού μισθοῦ τούτου, ἀλλὰ καὶ νὰ ἀναγράφεται ρητῶς εἰς ταύτην ὅτι ἐν περιπτώσει ἀπολύσεως τού ναυτικοῦ, τόσον ἡ προβλεπομένη ὑπὸ τού νόμου ἀποζημιώσις, δύον καὶ ἡ ἀναλογούσα ὁδεια, θὰ ὑπολογισθοῦν ἐπὶ τὴν βάσει τού συμπεφωνημένου μισθοῦ.

Πέραν ὅμως τῶν ὡς ἄνω προϋποθέσεων, ἀπαιτεῖται ἐπίσης, ὅπως ἡ ἐγγραφος αὐτῆς συμφωνίας προσαρτᾶται εἰς τὸ ναυτολογίον τού πλοίου, ἔστω καὶ διὰ τῆς ἀκολουθουμένης ἐν τῇ πράξει τακτικῆς, τῆς ἀναγραφῆς, δηλαδὴ, εἰς τὴν οἰκείαν στήλην τού ναυτολογίου, τῆς ἐνδέξεως «εἰδική συμφωνία», ἡ «ἰδιαίτερον μισθολογίον».

ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ

ΠΟΣΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΝΑΤ ΚΑΙ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ — ΕΠΙΔΟΜΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ

Δι' ὅποφάσεως τοῦ Ἀρείου Πάγου διηγειρίσθη ὅτι ὡς μισθὸς ἐπὶ τού ὁποίου, συμφώνως εἰς τὰς κειμένας διατάξεις, ὑπολογίζονται αἱ ὑπὲρ τοῦ ΝΑΤ τακτικαὶ μηνιαῖαι εἰσφοραὶ, λαμβάνεται ὁ διὰ τὸν ἐσχῆτο συλλογικῶν συμβάσεων ὄριζόμενος ὃ δὲλλειψει τοιούτων συμβάσεων ὁ δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ.

Ἐν προκειμένῳ, δὲν περιλαμβάνονται εἰς τὸν τοιούτων μισθόν, ἡ τροφοδοσία καὶ τὰ λόγω ὑπερωριακῆς ἐργασίας ἡ ἄλλων οἰστήσης φύσεως ἀμοιβῶν καταβαλλόμενα ποσά.

Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὸ ἄρθρον 31 παράγρ. 2 τοῦ N. 3170)1955, ὡς μισθὸς βαθμοῦ ἡ εἰδικότητος ἐπὶ τού ὁποίου κατὰ τὴν παράγραφον 1 αὐτοῦ ὑπολογίζεται ἡ σύνταξις νοεῖται ὁ ὑπὸ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἡ ἀποφάσεων τοῦ ὑπουργείου ὄριζόμενος μι-

σθός ἐνεργείας, ἀναλόγως τοῦ βαθμοῦ ἡ εἰδικότητος ὑπὸ τὴν ὁποίαν ναυτολογεῖται ὁ ναυτικὸς καὶ τῆς χωρητικότητος τού πλοίου ἐπὶ τού ὁποίου ἐργάζεται. Όσαύτως, εἰς τὸν ὡς ἄνω μισθὸν δὲν περιλαμβάνονται ἡ τροφοδοσία, ἡ ὑπερωριακὴ ἀμοιβὴ, τὰ ἐπιδόματα καὶ αἱ πάσης φύσεως πρόσθετοι ἀμοιβαί.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω, καὶ ἐκ τού συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῆς οἰκείας συλλογικῆς συμβάσεως σαφῶς προκύπτει τὸ ὑπὸ τῆς προϋποθέσεις αὐτῶν καταβαλλόμενον εἰς τὸν ναυτικὸν ἐπίδομα δεξαμενοπλοίου, δὲν θεωρεῖται ὡς μισθὸς τού ναυτικοῦ βάσει τοῦ ὁποίου ὑπολογισθῇ αἱ βαρύνουσαι αὐτῶν κατὰ τῶν πλοιοκτητῶν εἰσφοραὶ ὑπὲρ τοῦ ΝΑΤ καὶ ἐν περιπτώσει συνταξιοδοτήσεως τού ποσὸν τῆς συντάξεως αὐτοῦ.

Τὸ ἐπίδομα τοῦτο παρεχόμενον εἰς ἀντισταθμίσμα τοῦ ὑξήμηνου κινδύνου ὃ διατρέχει ὁ ναυτικός, ὅστις ὑπηρετεῖ εἰς μεταφέροντας εὐφλέκτους ὅλας δεξαμενόπλοια ἡ καὶ ἔτερα φορτηγά πλοία, ὑπὸ τούς εἰς τὸν νόμον ὄρους, ἀποτελεῖ πρόσθετον ἀμοιβὴν καταβαλλομένην εἰς αὐτὸν ἐὰν καὶ ἐφ' ὅσον ὑφίστανται αἱ προϋποθέσεις τοῦ νόμου. Εἰδικώτερον ἐπὶ πλέον τοῦ βασικοῦ μισθοῦ, ὅστις καθορίζεται βάσει τοῦ βαθμοῦ ἡ τῆς εἰδικότητος ὑπὸ τὴν ὁποίαν ναυτολογεῖται ὁ ναυτικὸς καὶ τῆς χωρητικότητος τού πλοίου ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐργάζεται.

Κατὰ ταῦτα, ὡς πρόσθετος ἀμοιβὴ κατὰ τὴν ἐκφρασθεῖσαν βούλησιν τοῦ νομοθέτου, δὲν περιλαμβάνεται εἰς τὸν μισθὸν καὶ ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις, δηλαδὴ διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ ποσοῦ τῆς συντάξεως καὶ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ὑπέρ τοῦ ΝΑΤ εἰσφορῶν.

Ἡ ἀποφίησις αὐτὴ εἶναι σύμφωνος πρὸς τὴν εἰς τὸ ἀσφαλιστικὸν δίκαιον κρατούσαν ὄρχην, κατὰ τὴν ὁποίαν αἱ ἀσφαλιστικαὶ εἰσφοραὶ καὶ ἡ σύνταξις εὐρίσκονται εἰς ἀμεσον τὸν σύνδεσμον, εἰς τρόπον ὡστε, ἀνεύ καταβολῆς εἰσφορῶν, οὐτε παροχὴ συντάξεως νὰ δύναται νὰ λάβῃ χώραν καὶ ἀντιθέτως, δὲν δύναται νὰ μὴ χορηγηθῇ σύνταξις, ἐφ' ὅσον κατεδήλησαν εἰσφοραὶ ἐκ μέρους τοῦ ἡσφαλισμένου, καθοριζομένης ὁμοιομόρφων καὶ τῆς σύνταξεως ἐπὶ τῆς ὁποίας ὑπολογίζονται αὐταὶ, ἐκτὸς ἐὰν διάφορον.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω τὸ ἐπίδομα δεξαμενοπλοίου κατὰ τοὺς ὄρους καὶ τὰς προϋποθέσεις χορηγήσεως τῆς οἰκείας συλλογικῆς συμβάσεως, δὲν θεωρεῖται μισθὸς πρὸς ὑπολογισμὸν εἰσφορῶν καὶ συντάξεων.

SOL

*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL."

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

AB ATLANTTRAFIK

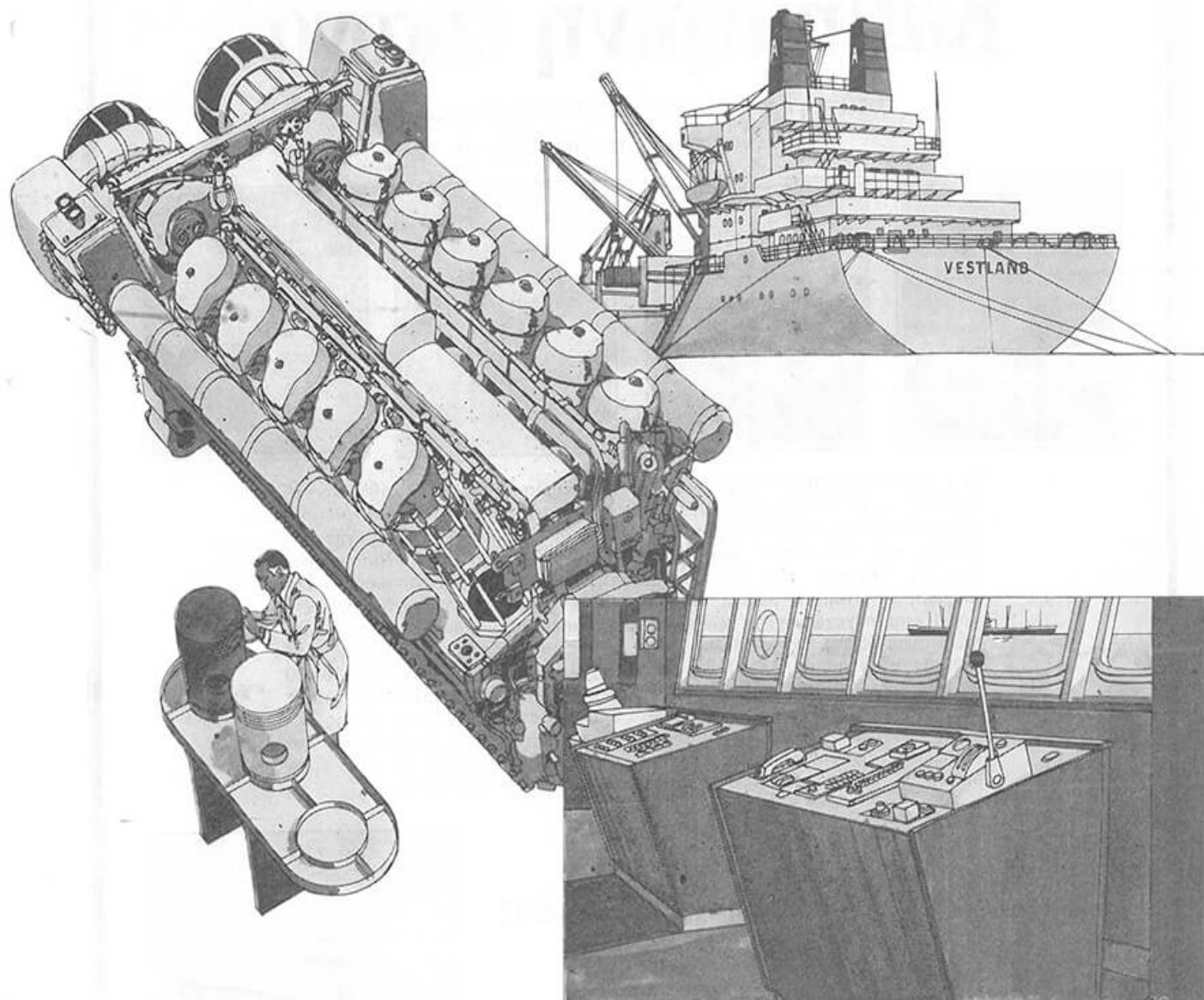
GOTHENBURG

TELEGRAMS: "OCEANSHIP."

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

Is the oil you're using durable enough for your diesel?



The durable oil: Chevron Delo 3000.

Chevron Delo 3000 Marine Oil was specifically developed to lubricate today's high-output, medium-speed trunk piston diesel engines burning heavy fuels.

In extensive laboratory tests comparing Chevron Delo 3000 with major competitive products, Delo 3000 was unsurpassed in oxidation stability, control of deposits and wear, and water tolerance in centrifuge purifiers.

This outstanding performance and durability was

confirmed in full scale service tests in medium-speed trunk engines using heavy fuel. Delo 3000 resists deterioration and gives low wear and excellent protection from deposits. This means long oil life, high engine reliability and low total operating costs. Want full information? Call our local representatives or write Chevron International in San Francisco, New York or London.

Every year we're making the world a little smaller.

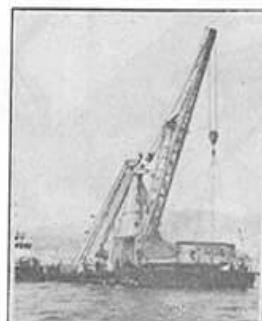
Chevron International Oil Company



Represented in Greece by CHEVRON OIL HELLAS, L.L.C., 1-3 Filellinon Street, Piraeus 10, Greece.
Telephone: 45-28-017 — 45-28-018. Telex: 212073 Chev. Gr. Cable: Chevronoil Piraeus.

Καθημερινή είκόνα

άπο τὴν κίνησι καὶ δραστηριότητα εἰς
τὰ Ναυπηγεῖα τῆς Σύρου



Η Έταιρεία ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. διαδραματίζει πλέον ρόλον ούσιωδους παράγοντος διά τὴν διεθνή καὶ Ἑλληνικὴν Ναυτηλίαν εἰς τὴν λεκάνην τῆς Μεσογείου. Μεγάλη οἰκονομικὴ μονάς, ἐκσυγχρονίζεται συνεχῶς ἐντὸς τῶν πλαισίων ἀναπτύξεως, ταχυρρύθμως, τῆς ἔθνικῆς οἰκονομίας. Δύο δεξαμεναὶ θὰ ἔξυπηρτετοῦν σκάφη μέχρι 70.000 DWT, ἐνῷ γερανοὶ μεγάλης ἀνυψωτικῆς δυνάμεως, πλωτοὶ καὶ ξηρᾶς, σύγχρονα μηχανουργεῖα καὶ ἕνα εἰδικευμένο προσωπικὸν 1.000 ἀτό-

μων εύρισκονται ἥδη καθ' ὅλον τὸ 24ωρον εἰς πλήρην ἀπασχόλησιν. Ολα αὐτά, συνετέλεσαν εἰς τὴν αὔξησιν τῆς κινήσεως τῶν Ναυπηγείων τῆς Σύρου, τὰ δόποι ἐνισχυόμενα ἀπό τὰ ἐκτελούμενα γιγαντιαῖα ἔργα, ἐπὶ τῇ βάσει ἐνὸς μακροχρονίου προγράμματος καὶ ἀπὸ τὴν παρουσία τῆς νέας μεγάλης πλωτῆς δεξαμενῆς τῶν 70.000 DWT, θὰ καλύψουν ἐπὶ πολλὰ χρόνια ἐπισκευαστικάς ἀνάγκας πάσης φύσεως, κατασκευάς, μετασκευάς καὶ ναυπηγήσεις, ἀκόμη δὲ καὶ ἔργα βιομηχανικῶν ἔργασιδν.



ΥΙΟΙ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ



Νεώριον Ναυπηγεία Σύρου Α.Ε.



ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΣΥΡΟΣ : Τηλ. 0281 - 22001. Telex. 0293123. Τηλεγραφική Διεύθυνσις Neorion Syros.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : Ἀκτὴ Μιαούλη 65, Τηλ. 45.20.778. Telex. 212563, Τηλεγραφική Διεύθυνσις, Neorion Piraeus.

HNOMENON ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ: N.J. Goulandris (Agencies) Ltd. Lee House, London Wall London EC2Y 5AB - Tel. 01-600 - 1766 - Telex. 51883157 Cables, Lanfall - London.

HNOMENAI ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ: United Operators Shipping Agencies Corp. 660 Madison Avenue, New York - N. Y. 10021 - Tel. 8-6900 Telex. 7105812187 Cables, Okeanis New York.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ

Διά τάνκερς τών 630.000 τόν. d.w. ένδιαφέρονται ή Σέλλ. Πρός τόν σκοπὸν τούτου τούτης προσφοράς ἀπὸ διάφορα ιαπωνικά ναυπηγεῖα. Προφανῶς, ή εταιρία πετρελαίων ἔχει ἡδη ἐκπονήσει τὰ σχετικὰ σχέδια καὶ τὰς προδιαγραφὰς καὶ τώρα ἔξετάζει τὰς προτάσεις τῶν ναυπηγῶν, ιδιαιτέρως εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὰς διαστάσεις, τὴν παράδοσιν τὸ κόστος.

Οι ιαπωνικοί ναυπηγοί πιστεύουν ὅτι συντόμως θὰ δεχθούν παραγγελίας διὰ τοιάστα σκάφη εἴτε ἐκ μέρους ἑταῖρων πετρελαίου ἢ ἐκ μέρους ιδιωτῶν πλοιοκτητῶν. 'Η Σέλλ ἡρήθη νὰ ἀποκαλύψῃ λεπτομερίας, ἀλλὰ πιστεύεται ὅτι τὰ σκάφη θὰ έχουν βύθισμα 28—29 μέτρα.

Τὸ γεγονός ὅτι τὰ ιαπωνικά ναυπηγεῖα ἔχουν κινητοποιηθῆ, σημαίνει, προφανῶς, ὅτι αἱ σχετικαὶ ἐπαφαὶ ἔγενοντο καὶ εἰς τὴν Εὐρώπην. Τὸ πόσα ναυπηγεῖα θὰ συμμετάσχουν εἰς τὴν ναυπηγήσιν τῶν γιγαντιαίων τούτων τάνκερς θὰ ἔξαρτηθῇ, φυσικά, ἀπὸ τὰς ἡμερομηνίας παραδόσεως καὶ τὸν ἀριθμὸν τῶν σκαφῶν ἄτινα θὰ παραγγελθοῦν.

'Η Τόκιο Τάνκερς ἐνδέχεται νὰ μὴ ναυλώσῃ τελικῶς τὸ γιγαντιαῖον δεξιαμενόπλοιον τῶν 700.000 τόν. d.w. τῆς Γκλόμπιτκ, ητις, ἐν τοιάστη περιπτώσει, δὲν θὰ δυνηθῇ νὰ προχωρήσῃ εἰς τὴν ναυπηγήσιν του. Τὸ σχετικὸν προσύμφωνον ναυπηγήσεως του ὑπεγράφη τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον μεταξὺ τοῦ προέδρου τῆς Γκλόμπιτκ, κ. P. Τίκου, καὶ τῶν ναυπηγείων 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα. Παράδοσις προεβλέπετο διὰ τὸ έτος 1977.

Τὰς διαπραγματεύσεις μετὰ τῶν ναυπηγείων διεξήγαγε διὰ λογαριασμὸν τῆς Γκλόμπιτκ ἡ Τόκιο Τάνκερς, ἡτις τώρα πιστεύει ὅτι διὰ πολλούς καὶ διαφόρους λόγους, ή ναυπηγητὶς ἐνὸς τοιούτου σκάφους, δὲν εἶναι συμφέρουσα. 'Ο σπουδαιότερος παράγων εἶναι τὸ κόστος, τόσον τὸ ἀρχικὸν σὸν καὶ τὸ τῆς δισχειρίσεως. 'Ο ἀκραίος σταθμὸς τοῦ Κλίρε θὰ ἀπῆται μεγαλύτερας ἐπενδύσεις διὰ τὴν ἔχυπρεπήσιν τοῦ σκάφους αὐτοῦ καὶ ὁ προγραμματισμὸς τοῦ στόλου θὰ ἡτο δυσχερέστερος μὲ ἔνα πλοίον τόσον μεγαλύτερον ἀπὸ τὰ ἄλλα. Τὸ ἀρχικὸν κόστος τοῦ υπολογίζεται εἰς 35—40.000 ἑκατ. γιένναι καὶ ἡ Τόκιο Τάνκερς πιστεύει ὅτι μὲ τὴν τιμὴν αὐτήν, δύο ἡ τρία μικρότερα τάνκερα θὰ ἡδύναντο ν' ἀποδειχθοῦν οἰκονομικάτερα.

'Η ιαπωνικὴ Κυβέρνησις, ἡτις μελετᾶ τὰς δυνατότητας ναυπηγήσεως τάνκερς τῶν 1.000.000 τόν. d.w., ἐζήτησεν ἀπὸ τὴν Τόκιο Τάνκερς νὰ καθυστερήσῃ τὴν ναυπηγήσιν τοῦ δεξιαμενοπλοίου τῶν 700.000 τόν., ἵνα ὅτου τὸ Τεχνικὸν Συμβούλιον τοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν, καταλήξει εἰς συγκεκριμένας ἀποφάσεις. 'Η αὕτης αὐτῆς εἶναι κατ' οὐσίαν ἀπαγόρευσις, ἐφ' ὅσον ἡ ἔγκρισις ναυπηγήσεως δὲν θὰ ἔχοργετο εἰς περίπτωσιν καθ' ἥν ἡ ἑταῖρια πετρελαίου ἀπεφάσιζε τὴν ναυπηγήσιν τοῦ σκάφους, ἀδιακρίτως τῶν ἐπιθυμιῶν τῆς Κυβερνήσεως.

'Ο πρόεδρος τῆς Τόκιο Τάνκερς ἐτόνισεν ὅτι τὸ σχέδιον δὲν ἔμασται θῆ, ἀπλῶς ἀνεβλήθη. Πάντως, πολλοὶ πιστεύουν ὅτι ἡ παραγγελία αὐτῆς τελικῶς θὰ μετατραπῇ εἰς ἄλλο ἔνα σκάφος τῆς τάξεως τῶν 480.000 τόν. d.w.

πηγεῖσα περισσοτέρας δυνατότητας ἐναλλαγῶν τῶν παρεχομένων ὑπὸ τῶν ἀτμοστροβίλων.

Οι κινητῆρες οὗτοι δὲν εἶναι μόνον κατάλληλοι διὰ τὴν πρώσων σκαφῶν, ἀλλὰ παρέχουν, ἐπίσης, τὰ αὐτά πλεονεκτήματα χρησιμοποιούμενοι ὡς κινητῆρες παραγωγῆς ισχύος.

'Ο κινητὴρ ἔχει σχεδιασθῆ ὥστε νὰ διατίθεται μὲ 6 καὶ 6 κυλίνδρους διατεταγμένους ἀπ' εύθειας καὶ 12 καὶ 16 κυλίνδρους διατεταγμένους ἐν σχήματι.

Τὰ κύρια χαρακτηριστικά τοῦ κινητῆρος συνδέουσαμένης κατασκευῆς εἶναι:

Διάμετρος κυλίνδρου 650 χ.) μ. Διάμετρος ἔμβολου 650 χ.) μ. Κυλινδρισμὸς 216 λίτρα ἀνὰ κυλίνδρον. Απόδοσις 1600 Τίπποι χαλινωτήριοι. Μέση πραγματικὴ πίεσις 17,8 κ.π. ἀνὰ τετρ. ἐκατοστὸν ἀνά κυλίνδρον. Ταχύτης 375 στροφαὶ ἀνά λεπτόν. Μέση ταχύτης ἔμβολου 8,12 μέτρα ἀνά δευτερόλεπτον.

Ειδικὴ προσοχὴ κατεβλήθη ὥστε νὰ δημιουργηθῇ κινητὴρ ἀπλῆς καὶ ισχυρᾶς κατασκευῆς. 'Εχει προβλεφθῆ ἡ ἔξασφάλισις τῆς εὐκόλου προσεγγίσεως εἰς τὰ διάφορα σημεῖα τοῦ κινητῆρος διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐργασιῶν συντηρησεως, ητις, ὅμως, ἀπαιτεῖται μόνον κατὰ μακρὰ χρονικά διαστήματα. 'Ο θάλαμος τῶν στροφάλων εἶναι κατασκευῆς ἡλεκτροσυγκολλημένης μὲ χυτοχαλύδων τὰ ἔδρανα τῶν τριβέων. Τὰ ἔδρανα τοῦ κυλίνδρου εἶναι χυτοσιδηρῆς καὶ στρεψοῦνται ἐπὶ τοῦ θαλάμου διὰ συνδετῶν.

'Ἐπετεύχθη ἡ δημιουργία ισχυροῦ θαλάμου τῶν στροφάλων χάρις εἰς τὸ ψύκος αὐτῶν καὶ τῆς ἀρτήσεως τῆς στρομφαλοφόρου ἀτράκτου εἰς κρεμαστῶν τριβέων. Τὰ δι' ἐλαίου ψυχώμενα ἔχουν κατασκευασθῆ ἐπὶ δύο μέρη. Οι διωστῆρες ἔχουν σχεδιασθῆ ὥστε τὰ ἔμβολα καὶ οἱ κάτω ἀκραίοι τριβεῖς νὰ δύνανται νὰ ἐφαρμόζωνται ἀνέξαρτήτως ὡς εἰς τὸ ἄλλου.

'Ο κινητὴρ εἶναι κατάλληλος διὰ καῦσιν διαρέος πετρελαίου. 'Αναλόγως τοῦ σκοποῦ δι' ὃν θέλει χρησιμοποιηθῆ εἶναι παραδοτέον ἡ ὡς μονάς μιᾶς κατευθύνσεως ἡ ὡς τοιάστη ἀναστρεφομένης. Αἱ συνδέουσαμέναι τεχνικαὶ πηγαὶ τῶν δύο οἰκων ἐπέτυχαν τὴν ἀνάπτυξιν τῶν κινητῶν εἰς τρόπον ὥστε ὁ πρώτος κινητής —τετρακύλινδρος διατάξεως V— νὰ εύρισκεται ἐν λειτουργίᾳ παρὰ τῆς MAN κατὰ τὸ τέλος τοῦ θέρους τοῦ 1974, ἀκολουθούμενος ὀλίγον ἀργότερον ὑπὸ δωδεκακύλινδρου κινητῆρος V, διστις ὡς εὐρίσκεται ἐν λειτουργίᾳ παρὰ τῆς Σούλτζερ.

ΝΕΟΣ ΚΙΝΗΤΗΡ ΣΟΥΛΤΖΕΡ - MAN

Οι οίκοι Σούλτζερ καὶ MAN έδωκαν ταυτοχρόνως εἰς τὴν δημοσιότητα τὰ χαρακτηριστικά τῆς σειρᾶς μηχανῶν Σούλτζερ - MAN 65/65. Οι δύο αὐτοὶ οίκοι ἀπὸ κοινοῦ ἀνέπτυξαν ἡδη νέον κινητῆρα μέσων

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.

Post Of. Box 241

CEUTA, Spain.

Telephones.

51 - 42 - 12.

51 - 27 - 62.

CABLE ADDRESS

PAPAMINAS - CEUTA.



"CATALINA" LTD
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

ΤΗΛ. 422.671 ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΙΣ ΚΑΤΑΛΙΝΑ

ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ - ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ

Τὰ ναυπηγεία Νίππον Κόκκων ύπηρξαν οἱ ἐν Ἰαπωνίᾳ σκαπανεῖς τῆς ἀναπτύξεως τῶν διαφόρων τύπων σκαφῶν καταμαράν. Ποικιλία τῶν σκαφῶν αὐτῶν ἐναυπηγήθη διὰ προορισμοὺς εἰς οὓς ἡ ἀξία τῶν καταμαράν υιοθετεῖται ως ὑπερτέρα. Τοιαῦτα σκάφη εἶναι τὰ τουριστικά, τὰ ἐπιβατηγά όχηματαγωγά, τὰ σκάφη σημαντήρων καὶ τὰ πυροσβεστικά τοιαῦτα.

Ἡ ζήτησις τῶν σκοφῶν τῆς νέας αὐτῆς

ναυπηγεία τῆς Μάλτας τὸ δικαίωμα εὔρεσιτεχνίας ναυπηγήσεως τοιούτων σκαφῶν καὶ διαθέσεως εἰς τὴν ἀγορὰν αὐτῶν, ἀναλαβούσα συγχρόνως τὴν παροχὴν πλήρους τεχνικῆς συνδρομῆς καὶ συνεργασίας κατὰ τὴν ναυπήγησιν.

Τὰ ἀνωτέρω καταμαράν ἔχουν τύχει τῆς ἐγκρίσεως τοῦ Γαλλικοῦ Νησιονώμονος, διατεταγμένα εἰς τὴν κλάσιν όχηματαγωγῶν ἀκτοπλοίας, ὥσπερ ἐπιτρέπει τὸν διάπλουν

τῆς κλάσεως «Ρόκκο Μαρού».

Τὰ χαρακτηριστικὰ τῶν σκαφῶν τῆς ἀνωτέρω κλάσεως εἰναι τὰ κάτωθι:

Ολικὸν μῆκος 83,07 μ. περίπου, μῆκος μεταξὺ τῶν καθέτων 78,00 μ., μέγιστον πλάτος 25,00 μ., κοῦλον 8,00 μ., σχεδιασθὲν βύθισμα 4,68 μ., δίλική χωρητικότης περίπου 2.700 τόννοι, ὑπερεστικὴ ταχύτης 18,8 κόμβοι, κύριαι μηχαναὶ δῆζελ, δύο κινητῆρες κατ' ἄξονα ἐπὶ δύο ἀξόνων, συνολικὴ ἴσχυς κινητήρων 6.400 HP. Πλήρωμα 23. Μεταφορικὴ ικανότης: ἐπιβάται εἰς ειδικὴν θέσιν 28, εἰς οικονομικὴν θέσιν 552, ἦτοι συνολικῶς 580. Αὐτοκίνητα όχηματα: μεγάλα φορτηγά 42, μικρά φορτηγά 10 καὶ ἐπιβατηγά 50.

ΠΡΩΤΗ Η ΣΟΥΛΤΖΕΡ

Εἰς τὴν τριμηνιάν ἀνασκόπησιν τοῦ γνωστοῦ βρεταννικοῦ περιοδικοῦ «Μότορσιπ», σχετικὴν μὲ τὰς παγκοσμίους ναυπηγήσεις, ὑναρέρεται ὅτι εἰς τὰ τέλη Μαρτίου ἐτέλουν ὑπὸ παραγγελίαν 2.198 πλοῖα ἀνω τῶν 2.000 τόν. d.w. Ἐξ αὐτῶν τὰ 1.764 σκάφη ἐπρόκειτο νὰ ἐφοδιασθοῦν διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, συνολικῆς ἴσχυος 22.487.740 ἵππων χαλινωτηρίου. Ἀναλυτικῶς στοιχεῖα ἔξαχθέντα κατὰ τὸν μῆνα Ἀπρίλιον δεικνύουν ὅτι 128.500 ἵπποι τοῦ ἀνωτέρω συνόλου ἀνεφέροντο εἰς μηχανὰς κινουμένας δι' ἀεριοστροβίλων. Ἐπίσης, δὲν εἶχεν εἰσέτι καθορισθεῖ ὁ τύπος καὶ ἡ κατασκευὴ ἀριθμοῦ τιὸς διζελομηχανῶν συνολικῆς δυνάμεως 661.240 ἵππων. Τοιουτούρπως, αἱ γνωστοῦ τύπου μηχαναὶ ντῆζελ αἰτίνες ἐπρόκειτο νὰ τοποθετηθοῦν ἐπὶ τῶν μελλόντων νὰ ναυπηγηθοῦν πλοιῶν ἀνέρχονται εἰς 2.009, δυνάμεως 21.697. 850 ἵππων χαλινωτηρίου.

Ἀπάντων τῶν τύπων τῶν διζελομηχανῶν προηγεῖται ἡ Σούλτζερ, τόσον ἀπὸ ἀπόψεως ἀριθμοῦ μηχανῶν (729) ὅσον καὶ ἀπὸ ἀπόψεως ἵπποδυνάμεως (9.530.050). Τὴν δευτέραν θέσιν εἰς τὴν προτίμησιν τῶν πλοιοκτητῶν ἔχει ἡ B. καὶ W. μὲ 6.226.570 ἵππους ὑπὸ παραγγελίαν ἡ ἀναμονὴ δοκιμῶν. Ἀκολουθεῖ ἡ M.A.N. μὲ 1.875.780 ἵππους, ἐνῷ εἰς τὴν τετάρτην θέσιν, ἀπειλούστα τὴν M.A.N., εύρισκεται ἡ Πήλστικ μὲ 213 μηχανάς, 1.565.770 ἵππων ὑπὸ παραγγελίαν. Σημειώτεον ὅτι ἡ Πήλστικ παράγει μόνον μεσσοστρόφους μηχανὰς — ἀνω τῶν 220 στροφῶν κατὰ λεπτόν — καὶ προηγεῖται δὲν τῶν ἀλλων τύπων εἰς τὸν τομέα αὐτῶν.

μορφῆς εἶναι τόσον μεγάλη, ὥστε οἱ Ἰάπωνες ναυπηγοὶ νὰ ἀποφασίσουν νὰ εἰσαγάγουν τὴν τακτικὴν ἐπὶ τῆς ναυπηγήσεως τοιούτων σκαφῶν καὶ εἰς εύρωπαϊκά ναυπηγεῖα.

Οὕτω, συνεβλήθησαν μετὰ τῶν ναυπηγείων τῆς Μάλτας διὰ τὴν ναυπήγησιν ὑπὸ τῶν τελευταίων ἐπιβατηγῶν όχηματαγωγῶν καματαράν, ἀτινα θὰ διατίθενται εἰς τε τὴν εὐρωπαϊκὴν ἀγορὰν καὶ τὴν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς.

Ἡ Νίππον Κόκκων ἔχεχώρησε πρὸς τὰ

καὶ τῆς Βορείου Θαλάσσης ὑπὸ τῶν πλοίων αὐτῶν.

Τὰ καταμαράν παρουσιάζουν μοναδικὰς ίκανότητας ὑπερέχοντα τῶν συμβατικῶν σκαφῶν, ὡς ἔκ τούτου δέ, προεκάλεσαν σηματικὸν ἐνδιαφέρον, ἐσχολιάσθησαν εύμενῶν καὶ κατέκτησαν ὑψηλὴν φήμην τόσον μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν, ὅσον καὶ τῶν ἐπιβατῶν.

Τὸ πρῶτον καταμαράν ὥσπερ θέλει ναυπηγῆθαι, βάσει τοῦ συναφθέντος συμφώνου ὑπὸ τῶν ναυπηγείων τῆς Μάλτας, θὰ εἶναι

DEDS NORDANA LINE

ΤΑΞΕΙΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΤΑΞΥ ΛΙΜΕΝΩΝ :

ΚΟΛΠΟΥ Η.Π.Α. (TAMPA - NEW ORLEANS - HOUSTON) ΠΕΙΡΑΙΩΣ — ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ ΔΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΔΗΖΕΛΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 21 ΜίλιοιΝ ΜΕ ΨΥΚΤΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ (διὰ κρέατα, φαρικά, τυριά, φρούτα) ΚΑΙ ΜΠΙΓΕΣ 85 ΤΟΝΝΩΝ

Προσεχεῖς ἀναχωρήσεις ἐκ Κόλπου Η.Π.Α.:

M.V. "MISSOURI"	12—21/7
M.V. "MANITOBA"	9—18/8
M.V. "MICHIGAN"	24/8—3/9

'Αναμένονται εἰς Πειραιᾶ:

M.V. "MISSOURI"	14/8 ?
M.V. "MANITOBA"	10—11/9 ?

ΔΕΚΤΑΙ ΕΠΙΣΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ :

LA GUAIRA — VERA CRUZ — SAN JUAN

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: BALSTIC LEVANT Co.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 7, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — P.O.B. 110

Τηλέφωνα: 4179-265, 4176-902 — Τέλεξ: 2597 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — Τηλεγρ.: BALEVSHIP, BEJASHIP



ΓΑΛΛΙΑ

ΑΙ ΚΛΕΙΣΤΑΙ ΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ ΓΡΑΜΜΩΝ

Σοδαρωτάτη διένεξις σχετική με την είσοδην ένός νεοεύκου πλοίου είς την γραμμήν της "Απω Ανατολής" ένδεχεται νό προκαλέη την έξεγερσι πολλών πλοιοκτητών κατά της κλειστής πολιτικής την όποιαν έφαρμόζουν οι Κόνφερανς τακτικών γραμμών.

Πρόκειται περὶ τού νεοεύκου πλοίου - κοντέινερ «Κόρριγκαν», χωρητικότητος 3000 κοντέινερς και ταχύτητος 27 μιλίων, της γαλλικής γραμμῆς "Απω Ανατολής" (συνεργασία Μεσαζερί Μαριτίμ και Σαρζέ Ρεύνι), τού όποιου ή Κόνφερανς "Απω Ανατολής" δέν έπιπρέπει τήν ανάληψην ύπηρεσίας έντος των πλαισίων της Διασκέψεως, παρὰ τό γεγονός ότι τό σκάφος έχει παραληφθή έκ τών ναυπηγείων ἀπό διμήνου και πλέον. Η ζημία έκ τού άναγκαστικού παροπλισμού τού «Κόρριγκαν» ἐπί δίμηνον, ύπολογίζεται είς έν έκατ. δολαρίων.

Και ένω ή Μεσαζερί Μαριτίμ φαίνεται διατεθειμένη νά προβή εἰς συγκεκριμένας παραχωρήσεις προκειμένου νά αναλάβει τό σκάφος ύπηρεσίαν, ό πρόδρος της Σαρζέ Ρεύνι, κ. Φάμπτρ, γνωστὸς ύπέρμαχος τῆς θέλευθερίας τών θαλασσών, ώς αντιπρόδρος της Επιτροπής Εύρωπας τῶν Πλοιοκτήτων, εἰς πρόσφατον συνένετεξιν του πρός άμερικανής έφημερίδα, ἐδήλωσεν: «Είναι σκανδαλώδες νά μή γίνεται απόδεκτόν έκ σκάφος διά τό όποιον έπληρωσαν 50 έκατομμύρια Γάλλων φορολογούμενων. Εάν τούτο συνέβαινε είς την Αμερικήν, ή Κόνφερανς θά έτιθετο έκτος νόμου ύπό της Ομοσπονδιακής Ναυτιλιακής Επιτροπής. Η σάσις της Διασκέψεως έ προκειμένω δίδει τά δηλα εἰς τούς πολεμίους τών Κόνφερανς, οι όποιοι έπιθυμούν την κατάργησίν των».

Πρό τινος, αι δύο γαλλικαὶ έταιριαι άπεριψιν την προσφοράν της Κόνφερανς διπάς αναλάβουν ποσοστὸν 5% της διακινήσεως τών φορτίων της γραμμῆς, ύπολογίζουσαι ότι τούτο άντερποτευε 500.000 τόνους φορτίων έναντι τών ηδη μεταφερομένων ύπ' αύτών 850.000 τόνουν. Σημειω-

τέον, ότι τό 34% τών φορτίων της γραμμῆς διαφύλασσεται δι' αγγλικά πλοία, τό 24% διά τό Όλλανδο - Σκανδιναϊκόν κονσόρτιουμ και τό 15% διά τάς ισπανικάς έταιριας τακτικών γραμμών αιτίνες μετέχουν τής Διασκέψεως.

Ἐν τῷ μεταξύ, τό γαλλικόν ύπουργειόν Μεταφορών ἀπέδωσε τήν ἀπραξίαν τού «Κόρριγκαν» είς τήν άρνησιν τής Κόνφερανς "Απω Ανατολής" νά άναγνωρίσῃ τά νόμιμα δικαιώματα τής Γαλλίας είς τήν ἐν λόγῳ γραμμήν.

"Ισος, ή διένεξις αύτη νά ἀποτελέστη τήν άρχην τού τέλους της έφαρμοζομένης ύπό τών Διασκέψεων τακτικών γραμμών κλειστής πολιτικής και ή εισδοχὴ νέων μελών νά στηρίζεται είς αντικειμενικώτερα κριτήρια.

ΔΑΝΙΑ

ΕΝΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ

Ο δανικός έφοπλιστικός οίκος Α.Π. Μόλλερ παρήγγειλε προσφάτως 9 πλοία κοντέινερς κυψελωτού τύπου είς δύο δυτικογερμανικά ναυπηγεία, τά Μπλόμ έντ Φός, τού Άμβούργου και τά «Λουμπτεκ Φλεντερβέρκε» τού Λουμπτεκ. Η παραγγελία αύτη αντιπροσωπεύει ἐπένδυσιν τής τάξεως τών 135 έκατομμυρίων λιρών στερλινών. Τό πρώτον ναυπηγείον θά κατασκευάστη 6 πλοία και τό δεύτερον τά ύπολοιπα τρία. Αι παραδόσεις θά γίνουν τό 1975 και τό 1976. Τά κύρια χαρακτηριστικά τών ἐν λόγῳ σκαφών είναι τά άκολουθα: Μεταφορική ίκανότητα 1.200 έμπορευματοκιβώτιων, ταχύτητα 26 κόμβων, χωρητικότητα 18.500 τόν. d.w. ήτις πιθανώς νά αύξηθη είς 21.000 τ. d.w. μέχρι τής παραδόσεως.

Η πρόσωσις θά γίνεται δι' ἀτμοστροβίλων. Τήν χρηματοδότησιν ἀνέλασθε κονσόρτιουμ γερμανικών Τραπεζών.

Ολώς περιέργως, τά ἐν λόγῳ πλοία αντιπροσωπεύουν τής μεταφορικήν ίκανότητα τών μονάδων τής δευτέρας γενεάς, ἀλλά διαθέτουν τήν ύπηρεσιακήν ταχύτητα τών πλοίων τής τρίτης γενεάς. Πιστεύεται ότι ἀρκετά έκ τών σκαφών τούτων θά χρονοναυ-

λωθούν είς τήν «Μέρσεκ Λάιν», ἔξηρτημένην ἐκ τής «Α.Π. Μόλλερ», τοσούτον πλέον καθ' ὅσον ο διαχωρισμός μέ τήν Καδασάκι είς δι, τι αφορᾶ τάς μεταφοράς είς τήν "Απω Ανατολήν θά πραγματοποιήθη προσεχώς. Θά ήδηνατο, συνεπώς, ή «Μέρσεκ Λάιν» νά καταστή κύριος μεταφορεύς είς τήν γραμμήν αύτήν. Τά ύπολοιπα πλοία θά ήδηναντο νά χρησιμοποιηθούν είς γραμμάτων Ειρηνικού. Άλλα και είς τάς δύο περιπτώσεις αι προοπτικαὶ αφήνουν νά ύπονοιθη διτί ή ύπερπροσφορά χωρητικότητος θά προσάληδη ἀκόμη μεγαλυτέρας διαστάσεις.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Ο ἀπαιτούμενος στόλος δεξαμενοπλοίων διά την μεταφοράν τών είς πετρέλαιον αναγνών τών Ήνωμένων Πολιτειών τό 1980, ύπολογίζεται τής τάξεως τών 44 έκατ. τόν. d.w., ἐν συγκρίσει πρός τά 26 έκατ. τόν. d.w. τού 1975 και μόλις 5 έκατ. τόνους τού 1970.

Τά άνωτέρω απεκαλύφθησαν προσφάτως είς Νέαν Υόρκην ύπό τού προέδρου τής Αμερικανικής Επιτροπής Σημαίων 'Ανάγκης, κ. Π. Τζ. Λόρη, διτί συνεχίζων, είπε τά έξης:

"Θεωρούντες δέδηνοι διτί αι άντιρρησίες περί εκβαθύνσεως τών λιμένων θά παρακαμφούν, τό 1980 αι μεταφοραὶ πετρελαίων πρός τάς Ήνωμένων Πολιτειάς θά απήτουν ένα στόλον αποτελούμενον έξ 72 σούτερ - τάνκερς (250 χιλ. τόνων d.w.), 285 μετρίου μεγέθους δεξαμενόπλοια. Σημειώτεον, διτί αι άνάγκαι τού 1970 έκαλύπτοντο μέ 89 μικρά και 14 δεξαμενόπλοια μέσου μεγέθους".

"Ο κ. Λόρη άνέφερεν διτί οι άνωτέρω άριθμοι δασιζούνται είς συντηρητικούς ύπολογισμούς, κατά τούς όποιους τό 1980 αι είσαγωγικαὶ άνάγκαι τών Ήνωμένων Πολιτειών είς πετρέλαιον θά άνερχωνται είς 9 έκατ. βαρείων ήμερσίων.

"Οσον αφορᾶ τάς σημαίας εύκολιας, ὁ πρόδρος τής Επιτροπής έδήλωσεν: «Ηδη δυνάμεθα νά ίδομεν τήν έναρξιν τής ύγιους συμμετοχής τής άμερικανής σημαίας είς τάς παγκοσμίους μεταφοράς, μέ 18 σύγχρονα τάνκερς και Ο.Β.Ο. συνολικού d.w. άνω τών 2 έκατ. τόνων, άτινα τελούν ύπό ναυπήγησιν η παραγγελίαν είς άμερικανικά ναυπηγείας».

"Ως γνωστόν, τά πλοία αιτά ναυπηγούνται δασει τού νόμου περί Εμπορικής Ναυτιλίας τού 1970 κατά τον όποιον ή ναυπήγησις είς Ήνωμένων Πολιτειάς και τό κόστος διαχειρίσεως, έξισούνται μετά τών άλλων κρατών δι' απ' εύθειας έπιχορηγήσεων.

"Εν τελικῇ άναλύσει, οιοσδήποτε στόλος δεξαμενοπλοίων είναι συναγωνιστικός ἀπό απόψεως κόστους, δὲν χρειάζεται έγγυησεις

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)

διά φορτία», συνέχισεν ό. κ. Λόρη. «Ο νορθιγικός στόλος δύστις τυγχάνει έκ τών μεγαλυτέρων του κόσμου είναι άπτη άποδειξις. Το αύτό δε ισχύει και διά την Μεγάλην θρησκανίαν».

Ο αμερικανικός στόλος δεξαμενοπλοίων έχει τώρα την δυνατότητα νά συναγωνισθή τούς άνταγωνιστάς του έπι τσοις δροις, έχων εις το πλευρόν του μίαν Κυβερνήστικος άμεριστον του παραχωρεῖ την συμπράστασιν της.

«Μέ τα πλεονεκτήματα αύτά, είμαι πεπισμένος, ότι ο αμερικανικός στόλος δεξαμενοπλοίων δύναται νά καταστή, έντος της τρεχούσης 10ετίας σημαντικός συναγωνιστής κός παράγων της διεθνούς ναυτιλίας».

Η Αμερικανική Επιτροπή Σηματών Ανάγκης αντιπροσωπεύει πλοιοκτήτας διαχειριζομένους σκάφη άνω των 20 έκατ. τόνων υπό τας σημαίας της Λιβερίας και του Παναμά έλεγχόμενα παρ' Αμερικανών. Τα μέλη της έπιστης διαχειρίζονται το ημισυ περίπου του ανήκοντος εις ιδιώτας αμερικανικού στόλου δεξαμενοπλοίων.

ΑΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Αθρόαι αι ύποβαλλόμεναι εις τήν Αμερικανικήν Μαριτάμ Κομμίσιον αίτήσεις διά την παροχήν της έπιχορηγήσεως εις μέλλοντα νά παραγγελθούν πλοία ύπό την Αστερούσσαν. Είς 17 άνέρχονται τά τάνκερς ιαυμούθ διά τά όποια ζητείται ή έπιδότησις. Τιμαι ύψηλαί. Τα 265.000 τόν. δεξαμενόπλοια θά στοιχίσουν περί τά 82 έκατομμύρια δολ. Διά τά 80 χιλ. τόν. τύπου O.B.O. σκάφη, άναφέρεται το κόστος τών 25 έκατομ. δολ. έκαστον και 32,5 έκατομ. δολ. έαν είναι δεξαμενόπλοια. Έπτα τύπου

ΟΒΟ σκάφη αιτείται νά έπιδοτηθούν.

Άι παρασχεθείσαι από το Κογκρέσο συνιστώσεις διά την παροχήν ναυπηγικών έπιχορηγήσεων άνηλθον διά το οικονομικόν έτος 1975 εις 275 έκατομ. δολ. Κρίνονται ως έπαρκή διά την ναυπήγησιν 17 σκαφών (τάνκερς και ύγερειοφόρων κυρίων). Είς 221 έκατομ. δολ. άνέρχονται έπιστης αι έγκριθείσαι πιστωσίεις διά τάς έπιχορηγήσεις έκμεταλλεύσεως τών αμερικανικών πλοίων.

●

ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ «ΖΑΠΑΤΑ ΛΑΙ'Ν»

Στόλον από 37 μπάλκ κάρριερς, 2.25 έκατομ. τόν. d.w. και 1,1 έκατ. τόν. ύπό ναυπήγησην άνοικτα εις την αμερικανικήν έταιριαν «Ζαπάτα», ήγόρασσεν η Πενίνσαλαρ 'Οριένταλ και ό Νορθγός κ. Ρέηστεν. 'Αγορασία τιμή 200 έκατ. δολ.

Οι δύο άγορασται θά μετέχουν κατά 50% της κυριότητος της έταιριας. Τιμή άγοράς 208 έκατ. δολ. καταβλητέον εις δύο δόσεις (122,6 έκατομ. δολ. έντος πέντε ημερών, 33 έκατομ. δολ. πρό τού 'Οκτωβρίου και τά λοιπά 25% εις γραμμάτια τής P. & O.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Η ΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ

Πλήρη άναθεώρησιν ένδεχεται νά ύποστη ή ναυτιλιακή πολιτική τής 'Ιαπωνίας ύπό τού Συμβούλιον Κατανομής Ναυτιλίας και Ναυπήγησεων, κατόπιν της κρισίμου καταστάσεως ήτις έδημιουργήθη συνεπείσ τής άπωλείας της συναγωνιστικότητος του ιαπωνικού πλοίου εις διαφόρους τομείς τής παγ-

κοσμίου ναυτιλιακής δραστηριότητος. Τό Συμβούλιον —σπέρ τυγχάνει συμβούλευτικός όργανος τού ύπουργειον Μεταφορών — άνησυχει σοβαρώς διά τάς συνθήκας αιτίνες έδημιουργήθησαν έκ τής άνατιμήσεως τού γιέν τόν Δεκέμβριον τού 1971 και τής εντέ φάκτο» άνατιμήσεως έκ τής άλευθεράς διακυμάνσεως τού γιέν, τόν Φεβρουάριον τού τρέχοντος έτους.

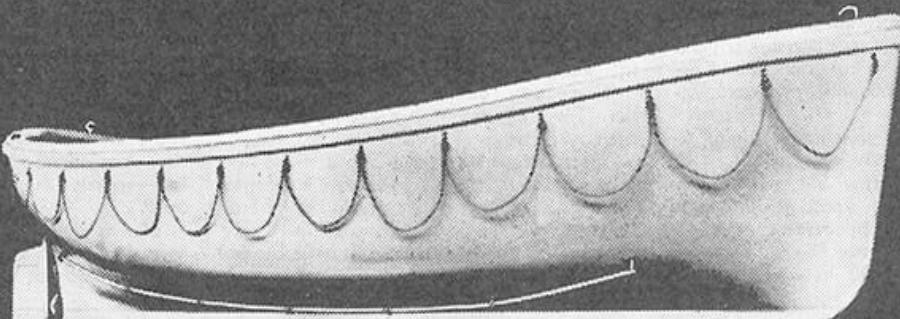
Άι δύο άνατιμήσεις, έφ' οσον οι ναύλοι διακανονίζονται, κατά κύριον λόγον, εις δολάρια, σημαίνουν ότι αι ιαπωνικαί ναυτιλιακαί έταιρια είσπραττουν πολὺ ολιγώτερα γιέν ύπό την μορφή ναύλων. Παραλήλων, πιέζονται από τάς διαρκώς άνερχομένας δαπάνας έπανθρώσεως, καυσίμων κ.λπ. 'Ακόμη και αι τιμαί τών νεοτεύκτων σκαφών αύξανονται μέ καταπληκτική ταχύτητα.

Ως άποτέλεσμα, ή συναγωνιστική θέσις τού ιαπωνικού πλοίου έπιδεινούται έναντι των πλοίων τών τελούντων ύπό την διαχειριστιν έταιριων ύπό σημαίας εύκολιας, ιδιαιτέρως, προκειμένου περί σκαφών κάτω τών 100.000 τόν. d.w. Πλείσται θσαι ιαπωνικαί έταιρια, διά νά προστατεύσουν τά συμφέροντά των, έκποιούν τά μικρότερα τής πραναφερθείσης χωρητικότητος πλοία των.

Έπισημα στοιχεία τού ύπουργειον Μεταφορών άποκαλύπτουν ότι έντος της παρελθούσης διετίας έπαλθησαν περίπου 500 πλοία άνω τών 3,4 έκατ. τάν. γκρός, ητοι τό 10% όλοκληρου τού ιαπωνικού έμπορικού στόλου.

Έλπιζεται ότι τό συμβούλιον θά έκφραση τάς άπόψεις του έπι της καταστάσεως συντόμως. 'Ως έχουν σήμερον τά πράγματα, ή βασική πολιτική τής ιαπωνικής Κυβερνήσεως, ήτις συνίσταται εις τήν παροχήν οικονομικής άρωγης πρός τάς έταιριας διά

Lifeboats...
ἀπό τή μεγαλύτερη έταιρία
κατασκευῆς σκαφῶν
ἀπό FIBERGLASS.



 **olympic yachts s.a.**

LIFEBOATS διαφόρων διαστάσεων μηχανοκίνητοι και κωπόλατοι.

Έπιστης καπόνια

a. PURE PIVOT GRAVITY DAVITS.

b. OVERHEAD TRACKWAY GRAVITY DAVITS κατάλληλα γιά διες τίς διαστάσεις τών LIFEBOATS.

OLYMPIC YACHTS S.A.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΣΚΑΦΩΝ ΑΠΟ FIBERGLASS μήκους έως 85 πόδια (26 μ.)

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Στά ναυπηγεία Λαύριου ειδικές έγκαταστάσεις γιά διαχείμαση,
ἀνελκύσεις, καθελκύσεις, έπισκευές, ΜΕΤΑΣΚΕΥΕΣ, SERVICE κλ.π. σκαφών μέχρι 50 τόνων.

Γραφεία: Έκθεσις: Μαρίνα Ζέας - Πειραιώς τηλ. 4510.211/2/3 Ναυπηγεία: Λαύριο Αττικής τηλ. 0292-5782/3
TELEX: 212717 OLYA GR. ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΙΣ: OLYMPELCO PIRAEUS

τήν έπεκτασιν τού στόλου των μέσω των έτησίων ναυπηγικών προγραμμάτων, χρηματοδοτούμενών υπό της Ιαπωνικής Τραπέζης Αναπτύξεως με χαμηλά έπιτοκια, δεν θεωρείται η ένδειξη γέμενη.

Μολονότι διά το οικονομικόν έτος 1974 προβλέπεται ή ναυπηγήσις πλοίων 2,5 έκ. τόν. d.w. υπό το έτησιον ναυπηγικόν πρόγραμμα, αι σχετικαί αιτήσεις έκ μέρους των έδιαιφερομένων έταιριών δεν προβλέπεται νά υπερβούν το έν έκατ. τόν. d.w.

Παρά την άντιδρασιν της Κυβερνήσεως, τείνουν προσφάτως εις τάς ναυλώσεις πλοίων ξένων συμφερόντων, καλυπτόμενα υπό σημαιάν εύκολιάς και έπινδρωμένα με άλλοδαπούς μισθοδοτούμενούς με μικροτέρας άμοιδας έκεινων τάς όποιας λαμβάνουν οι Ιαπωνες ναυτικοί. Εις πλείστας περιπτώσεις οι Ιαπωνες πωλούν τά πλοία των εις πλασματικάς έταιριας της άλλοδαπής και, έν συνεχεία, τά υποναυλώνουν οι ίδιοι οι πωληταί.

Εις την μέθοδον αύτήν, συμφώνως πρός το ύπουργειον Μεταφορών, καταφεύγουν δσημέραι περισσότεραι ιαπωνικαί έταιρια. Πάντως, τό συμβούλιον έλπιζει νά καταστρώσῃ ένον νέον σύστημα έπιχορηγήσεων, όπερ θά προσελκύσῃ τούς πλοιοκτήτας νά ναυπηγήσουν περισσότερα συστήματα - τάκερς και σκάφη μεταφοράς ύγρωποιμένου φυσικού άεριου.

Απεριόριστος, έν προκειμένω, θά είναι ή ύποστηριξις της Κυβερνήσεως, ήτης είναι πεπισμένη διά τα πλοία των τύπων αύτων πρέπει νά έλεγχωνται και νά τελούν υπό την διαχείρισιν ιαπωνικών έταιριών δι' έθνικούς λόγους.

ΠΡΟΣ ΝΕΑΝ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΚΡΑ

Ένω αι κυβερνήσεις της Μαλαισίας, της Ινδοκίνας και της Σιγκαπούρης συνεφώνησαν είς μίαν στενήν συνεργασίαν διά την ένισχυσιν της άσφαλτον ναυστηπλοίας εις τό στενόν της Μαλάκκας, άλλαι πρωτοβουλίαι διαγράφονται, ένδιαιφέρουσαι την ναυτιλιακήν κίνησιν τού μέρους αύτου τού κόσμου.

Τά μέρη τούδε συμφωνήθηντα, είναι τό πρώτον δήμα τό δύνισμα των θάστων κατά τόν διάπλουν τού στενού, με άντιδρασιν των Ιαπώνων, οίτινες τώρα διαθέτουν τά συστήματα τάκερες. Ή διάνοιξις διάρυγος διά μέσου τού Ιαθμού τού Κρά είς την Ταϊλάνδην άποτελεί έπιδιών των Ιαπώνων. Έπιζητείται πρός τόπον ή διεθνής συνεργασία. Έμπειρογνωμόνες Αμερικανοί και Ιαπωνες συνέρχονται έντος τού μηνός εις Τόκιο. Θά συζητήσουν τό θέμα με άρμοδιους παράγοντας της Ταϊλάνδης.

Η διώρυξ θά στοιχίση 6 δισεκατομμύρια δολάρια και θά διανοιχθή μεταξύ τού 7ου και 8ου παραστήλου, διά μέσου τού Θά Λουάγκ. Τό δύνισμα θά φθάνη τούς 100 πόδας, δύον περίπου τό δύνισμα των σκαφών των 560 χιλ. τόνων. Η διώρυξ θά τείνη νά άντικαστήσῃ τό στενόν της Μαλάκκας. Τό μικρόν του δύνισμα, άλλα και πολιτικοί λόγοι υπαγορεύουν τήν άναγκην της διανοίξεως διώρυγος.

Ζωηρότερον έξ άλλων είναι τό ιαπωνικόν ένδιαιφέρον. Ή συνεχώς άσύναντενη ναυτιλιακή κίνησις της "Άπω Ανατολής" ύπαγορεύει, κατά τούς Ιαπωνας, τήν άναγκην της διώρυγος. Δεκαετής προβλέπεται ή διάρκεια των έργων. Προϋποτίθεται ήσως ή συγκατάθεσις της Ταϊλάνδης και των δύμών χωρών.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΤΗΣ Β. ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Σοδαραί ποσότητες πετρελαίου τής Βορείου Θαλάσσης θά διοχετεύωνται είς τήν άγοράν της Αμερικής κατά τό δεύτερον ήμισυ τής τρεχούσης 10ετίας, συμφώνως πρός τάς προβλέψεις Βρετανών έμπειρογνωμόνων.

Ένω διά τό 1975 τά φορτία προβλέπονται έλαχιστα περί τό 1980 αι έτησιαι έξα-

γωγαί πετρελαίου έκ Βορ. Θαλάσσης πρός τάς Ήνωμένας Πολιτείας ύπολογίζονται είς 15 έκατ. τόνων, με πιθανότητα νά αύξησηθούν άργοτερον είς 35 έκατ. τόνων.

Κατά τούς ίδιους έμπειρογνώμονας, ή ένεργειακή κρίσις είς τάς Ήνωμένας Πολιτείας είναι αιστόφευκτος και μοναδικός τρόπος άντιμετωπίσεως της είναι ή αιδησης τών εισαγωγών πετρελαίου.

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΑΣΙΣ

Ή από μακρού άναμενομένη έγκρισις έπενδυσεως έψων 100 έκατ. δολαρίων διά τήν κατασκευήν μονίμου έπισκευαστικής δάσσεως σούπερ - τάκερες είς Μπαχρέιν παρεσχέθη υπό τού Όργανισμού Αραβικών Πετρελαιοεξαγωγικών χωρών κατά τήν διάρκειαν προσφάτου συνεδρίου του είς Δαμασκόν.

Ο ύπουργός άναπτύξεως τού Μπαχρέιν, δστις προδρευση τής διημέρου διασκέψεως, κατά τήν έπιστροφήν του είς Μπαχρέιν έξεφρασθη υπό τού Όργανισμού Αραβικών Πετρελαιοεξαγωγικών χωρών διά τήν διάρκειαν προσφάτου περάτων τού σχεδίου.

Έκτος τού Μπαχρέιν, εδήλωσαν συμμετοχήν είς τήν χρηματοδότησιν τού έργου, τό Κουβέιτ και ή Σαουδική Αραβία. Λίαν πιθανή θεωρείται, έπιστρης, και ή συμμετοχή τής Λιβύης και τού Ιράκ. Οριστικαί απόφασεις έπιτού προκειμένου θά ληφθούν τόν προσεχή Σεπτέμβριον είς νέαν διάσκεψιν, ήτης θά πραγματοποιηθή είς Κουβέιτ.

Προσφοράι διά τήν άναληψιν τής κατασκευής τού έργου θά ύποδηληθούν περί τά τέλη τού έτους υπό περιωρισμένου άριθμού διεθνών έταιριών.

Ελπίζεται διά της ή έναρξης τής κατασκευής θά πραγματοποιηθή έντος τής άνοιξεως τού 1974 και θά περατωθή είς τάς άρχας τού 1976.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

ΤΟ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΝ ΔΥΝΑΜΙΚΟΝ

Ο άριθμός των ύπηρτετούντων ναυτικών έπι τον νορβηγικόν πλοίων τήν 1ην Νοεμβρίου 1972 άνήρχετο είς 37.143, έξ ών 9.445 ήσαν άλλοδαπούν ναυτικοί (ποσοστό 25,4%). Από τής 1ης Νοεμβρίου 1971, ο άριθμός των ύπηρτετούντων ναυτικών έπι τον νορβηγικόν πλοίων έμειώθη κατά 1.200 άτομα.

Ο άριθμός των σημειωθείσων παραβάσεων κατά τό 1972 έμειώθη κατά 6,9% έν συγκρίσει πρός τό 1971, άλλ' άκομη παραμένει λίαν σημαντικός. Πράγματι, κατά τό 1972, 4.430 παραβάσεις έσημειώθησαν άπό Νορβηγούς, έξ ών 825 άπό άλλοδαπούν. Συγκεκριμένως, έσημειώθησαν 2.042 παραβάσεις ήξιωματικών μηχανής, ένω έκ των 104 παραβάσεων ήξιωματικών σύστηματού αι 101 άναφέρονται είς άλλοδαπούν.

Έξ άλλου, συμφώνως πρός τά στοιχεία τής Ήνωμένων Νορβηγών Έφοπλιστών αι κοινωνική είσφοραί (ασθένεια) αι πληρωθείσαι ύπό τών ναυτικών και τών έφοπλιστών κατά μήνα διά τό τρέχον έτος 1973, είναι αι κάτωθι:

	Εισφορά ήσαθισμένου (κορώνες)	Εισφορά πλοιοκτήτου (κορώνες)
Άξιωματικοί γεφύρας	598	1.281
Άξιωματικοί μηχανής	648	1.387
Ήλεκτρολόγοι	527	1.128
Άντλιωροί	503	1.077

Διά τό σύνολον τού πληρώματος ή μέση μηνιαία είσφορά τού πλοιοκτήτου άνερχεται είς 1.089 κορώνας, ητοι 13.068 κορώνας έτησίως.

Η είσφορά διά συντάξεις γήρατος ποικιλίας μεταξύ 33 και 99 κορωνών κατά μήνα διά τών ναυτικών και μεταξύ 50 και 149 κορωνών διά τόν έφοπλιστήν.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ

ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΤΑΝΚΕΡΑ

Έγγιζει έντος άλιγου ή σοβιετική ναυπηγική διομηχανία τό άριον τής κατασκευής τάκερες μασμούθ τών 350 χιλ. τόν. Τά σχέδια τελούν υπό τήν τελικήν έπεξεργασίαν είς τά ναυπηγεία τού Λένινγκραντ. Πρόβλεψις διά μίαν κατά σειράν παραγωγήν τοιούτων σκαφών.

Μέχρι τούδε τά ρωσικά ναυπηγεία είχον περιωρισμένη τήν παραγωγήν των είς τά γνωστού τύπου φορτηγά σκάφη. Τό ένδιαφέρον που διά μεγάλα πλοία ήγγιζε τάς 150 χιλ. τόν. διά τά δεξαμενόπλοια. Τό πρώτον τοιούτων τάκερες καθελκύεται περί τό τέλος τού έτους.

Τώρα, ζμως, τό ένδιαφέρον τών Ρώσων ναυπηγών ζωηρόν έπεκτείνεται και διά σκάφη μεγαθήρια. Ή ρωσοαμερικανική συνεργασία έπι τού τεχνικού έπιπλεον έπεζητήθη, άκομη και ή έκτελεσις ήμερην παραγγελιών δι' έξαρτήματα.

Μέχρι τούδε τό ρωσικόν αίτημα δέν ικανοποιήθη, λόγω τών άντιδρασεων τού Πενταγώνου.

Πρατηρείται ζμως, διά της ή έπιδιωμις αύτή τών Ρώσων, άποδηλέπει είς τήν ναυπηγήσιν που είς τά γνωστού τύπου φορτηγά σκάφη. Τό ένδιαφέρον που διά μεγάλα πλοία ήγγιζε τάς 150 χιλ. τόν. διά τά δεξαμενόπλοια. Τό πρώτον τοιούτων τάκερες καθελκύεται περί τό τέλος της Ταϊλάνδης.

"Ενα πάντως γεγονός τεκμαίρεται: Μετά την έπι της ή συμμετοχή τού ρωσικού πετρελαιοφόρου είς τάς διεθνή άγοράν είς τήν τιμάς συναγωνιστικάς. Λίαν άκομη ρωσικά δεξαμενόπλοια νά μεταφέρονται είς τήν Αμερικήν.

"Ενα πάντως γεγονός τεκμαίρεται: Μετά την έπι της ή συμμετοχή τού ρωσικού πετρελαιοφόρου είς τάς διεθνή άγοράν είς τήν τιμάς συναγωνιστικάς. Λίαν άκομη ρωσικά δεξαμενόπλοια νά μεταφέρονται είς τήν Αμερικήν.

ΚΑΙ ΤΩΡΑ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΣΤΗΝ ΙΣΠΑΝΙΑ!

UNICARGA S.A.

Εις άλλων τούς λιμένας τής 'Ισπανίας και Πορτογαλίας, με κεντρικόν στήν ΜΑΔΡΙΤΗ.

Ναυτικοί Πράκτορες, φορτοεκφορτωταί, έκτελωνισταί, μεταφορείς έσωτερικού, προμηθευταί πληρωμάτων, κοντέινερς, ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ.

'Υπό τήν γενικήν διεύθυνσιν τού κ. ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑ ΚΩΝΣΤΑ.

SERRANO 23, MADRID. 2264-788 - TELEX 22969 AZE - TEL. 2253-358,

SCHAFFRAN PROPELLER HELLAS^{GM}_{BH}

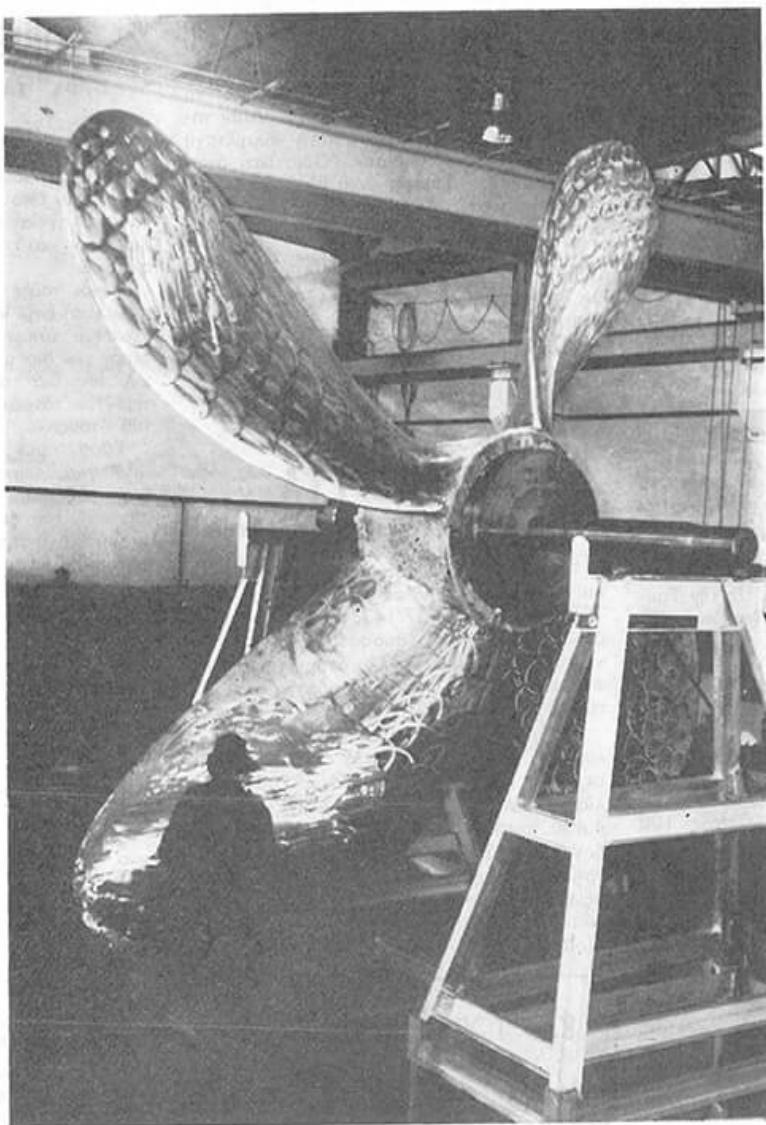
HERSTELLUNG VON SCHIFFSPROPELLERN UND WELLENANLAGEN

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ : ΑΙΓΑΛΙΚΟΥ 29 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 4626.504

ΓΡΑΦΕΙΟΝ : ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 100 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - P.O.B. 103

ΤΗΛ. 425.237 & 425.538 - TELEX: 212306

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : **TECHNOSHIP**



ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΕΛΙΚΟΣ ΤΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟΥ «STELLA POLARIS» THE SUN LINE
ΥΠΟ ΤΟΥ ΦΟΡΗΤΟΥ ΣΥΝΕΡΓΕΙΟΥ ΜΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟΥ Δ. ΚΑΡΡΑ.
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΛΙΚΟΣ: ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ 5.600 ΧΛΤ. ΒΑΡΟΣ 12.500 K.G.

ΦΟΡΗΤΟΝ ΣΥΝΕΡΓΕΙΟΝ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΜΕΙΖΟΝΩΝ ΕΛΙΚΩΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΧΡΟΝΟΥ ΚΑΙ ΔΑΠΑΝΩΝ

ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Παρεδόθη από τά ναυπηγεία του Χακοντάτε τήν 22αν Ιουνίου τό 25.500 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Στάρ Λίλι» ανήκον εις τήν έταιριαν «Χάμιλτον» (κ.κ. Ρεθύμνης - Κουλουκουντής). Σημαία έλληνική.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ

Το Υπεδήθησαν εις τό NAT συμβάσεις άσφαλισεως τών πληρωμάτων τών κάτωθι πλοίων υπό ξένας σημαίας έλληνικών συμφέροντων.

«Γνωστός» υπό σημαίαν 'Αργεντινής τόνων γκρός 2.668 από 23.5.73 έκπροσωπούμενον υπό τού Κων. Διαμαντή, «Μυκήναι» υπό σημαίαν 'Αργεντινής τόνων γκρός 2.695 από 24.5.73 έκπροσωπούμενον υπό τού ώς άνω, «Αγία Θαλασσινή» κυπριακόν τόνων γκρός 8.120 από 1.6.73 έκπροσωπούμενον υπό τού κ. Α. Μυταράκη, «Θέτις» κυπριακόν τόνων γκρός 499 από 21.6.73 έκπροσωπούμενον υπό τού κ. Α. Μοσχάκη, «Ολύμπικη Μπάννερ» λιβανικόν τόνων γκρός 110.306 από 24.11.72 έκπροσωπούμενον υπό της «Σπρίγκφλην Σίππιγκ», «Ολύμπικη Μπόντ» λιβεριανόν τόνων γκρός 105.460, έκπροσωπούμενον υπό της ώς άνω έταιριας, «Γεώργιος» κυπριακόν τόνων γκρός 1.749 από 20.4.73 έκπροσωπούμενον υπό τού κ. Διον. Βασιλάτου, «Αθήναι» κυπριακόν τόνων γκρός 2.178 από 25.3.73, έκπροσωπούμενον υπό τού κ. Α. Λελάκη, «Σιτία» κυπριακόν τόνων γκρός 2.424 από 12.4.73 έκπροσωπούμενον υπό τού ώς άνω, «Λάτιον όφ Μύκονος» κυπριακόν τόνων γκρός 2.494 από 28.6.73 έκπροσωπούμενον υπό τού κ. 'Εμη. Καμπαρέλη, «Ολύμπιαν» λιβεριανόν τόνων γκρός 13.905 από 15.5.73 έκπροσωπούμενον υπό τού κ. Σωτ. Χαλκίδη, «Φλαμίγκο» κυπριακόν, τόνων γκρός 1.502 από 14.6.73 έκπροσωπούμενον υπό τού κ. Ν. Συμπούρα.

Έξ αλλου, διεγράφησαν τού καταλόγου «ών ήσφαλισμένων τά κάτωθι πλοία:

«Άντορέιστον» λιβεριανόν τόνων γκρός 15.844, «Μίκαλε» παναμαϊκόν 2.574 τόν. γκρός, «Σίλβερ Γκόστ» κυπριακόν 7.490 τ. γκρός, «Σαιντ Ολγα» λιβεριανόν 17.905 τ. γκρός, «Νέλσων» κυπριακόν 12.784 τόν. γκρός, «Πέτρο Εσμεράλντ» κυπριακόν 1.199 τ. γκρός, «Πέτρο Ακοαμαρίν» κυπριακόν 199 τ. γκρός, «Πέτρο Τοπάζ» κυπριακόν 1.199 τ. γκρός, «Πέτρο Ρούμπη» κυπριακόν 1.199 τ. γκρός, «Μαρίντα» λιβεριανόν 2.772, τ. γκρός, «Φέρσι Λαίνηντ» λιβεριανόν 6.531 τ. γκρός.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό παναμαϊκόν δεξαμενόπλοιον «Βέγας Ι» 20.958 τ. γκρός, 33.805 τόν. d.w. τού 1958 άντι ποσού γύρω

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τό ύπουργειον Ναυτιλίας, Μεταφορῶν και 'Επικοινωνῶν ύπεδηθησαν αίτησεις διὰ τήν έγγραφην εις τό 'Ελληνικόν Νηολόγιον, βάσει τού σάρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών:

1) «Α τε νέλια φορτηγόν (πρώην σουηδικόν «Aleurro») νεαγορασθέν, 11.942 τόν. γκρός, τού 1966, άνηκον εις τήν έταιριαν «Μαναμάρ» (κ. Α. Γεωργαντάς).

2) «Μαριάννη» μπάλκ κάρριερ (πρώην νορδηγικόν «Nego Anne») νεαγορασθέν, 10.692 τόν. γκρός τού 1962, άνηκον εις τήν έταιριαν «Καρδαμύλη» (κ. 'Ηλ. Φράκος).

3) «Τιτικα» δεξαμενόπλοιον (πρώην κυπριακόν υπό τό αύτό σηματα) 1971 τόν. «Ωκεανός» (κ. I. 'Ιωάνογλου), γκρός, τού 1966, άνηκον εις τήν έταιριαν

4) «Φαίδων» φορτηγόν (πρώην άγγλικόν «Clarkedens») νεαγορασθέν, 6.861 τόν. γκρός τού 1958, άνηκον εις τήν έταιριαν «Φαίδων» (κ. Παν. Κατρίσης).

5) «Στάρ Καπέλλα» μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 16.200 τόν. γκρός, άνηκον εις τήν έταιριαν «Ιρίκουολς» (Πήγασος ΝΕΠΕ).

6) «Βόρια» φορτηγόν (πρώην δανικόν «Tasmanian») νεαγορασθέν, 7.727 τόν. γκρός τού 1957, άνηκον εις τήν έταιριαν «Καρικάς» (κ. Βασ. Τρικόγλου).

7) «Αριων» μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 13.635 τόν. γκρός, άνηκον εις τήν έταιριαν «Αιγάλεω» (κ. Αντ. Ξελάχης).

8) «Πάρνη» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανόν υπό τό αύτό σηματα) 23.607 τόν. γκρός τού 1959, άνηκον εις τήν έταιριαν «Πανκόμπο» ('Ην. Ναυτ. και 'Εμπορική Έταιρια τής 'Ελλάδος).

9) «Πήλιον» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανόν υπό τό αύτό σηματα) 23.607 τόν. γκρός τού 1958, άνηκον εις τήν έταιριαν «Μαροσεάνο» ('Ην. Ναυτ. και 'Εμπορ. Έταιρια τής 'Ελλάδος).

10) «Νήσος Ι θάλασσα» φορτηγόν (πρώην νορδηγικόν «Robin Hood») νεαγορασθέν, 4.969 τόν. γκρός τού 1953, άνηκον εις τού κ. Γερ. Καλογεράτου.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Η έταιρια «Κάντια Ναυτικέστον» έχει υπό παραγγελίαν εις τά ναυπηγεία Χιτσάτοι Τάνκερ 82.500 τόν. μὲ παράδοσι 'Ιανουάριον 1975.

—Αἱ παραγγελίαι τών δεξαμενοπλοίων τών 364.000 τόνων εις τά ναυπηγεία 'Ισοκαβατζίμα Χαρίμα από μέρους τών κ.κ. Β. Π. Γουλανδρή και Κων. Μιχ. Λεμού, πρόκειται νά μετατραπούν εις σκάφη 440.000 τόν. d.w. μὲ δύθισμα 80 ποδών.

Διεξάγονται σχετικαὶ διαπραγματεύσεις.

BALKANFRACHT Co.

Ακτή Μιαούλη 33 — Πειραιεὺς

Τηλ. 4520106 / 4520268

Telex: 212378 / 212772

Cable: BALKANFRACHT

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

Η άνω τών 20 έτῶν πείρα μας είναι έγγυησις διὰ τήν καλυτέραν έξυπη-ρέτησιν τών συμφερόντων σας.

τῶν 4 έκατομ. δολλαρίων.

— Εις ἀγοραστὰς τοῦ Χόγκ Κόγκ ἐπωλήθη τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Οσεαν Ρεγγίνα» 9.165 τόν. γκρός, 13.570 τόν. d.w. τοῦ 1956 ἀντὶ 1.750.000 δολλαρίων.

— Παρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίντονος ἀγγελικὸν δεξαιενόπλιον *“William G. Walkley”* 12.948 τόν. γκρός, 19.050 τόν. d.w. τού 1954. Μετωνυμάσθη “Ελινόιλ”. Κυπριακή σημαία.

— "Επωλήθη εις άγοραστάς "Απω 'Ανατόλης τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Ελίνιτσα» 7.130 τόν. γκρός, 9.925 τόν. d.w. τοῦ 1953. Τιμὴ 695.000 δολ.

— Τὸ δηζελοκίνητον ἄγγιλικὸν μπάλκ κάρ-
πιερ «Clarkeden» 6.861 τόν. γκρός, 9.000 τ.
d.w. τοῦ 1958 ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ^τ
πιοσοῦ γύρω τῶν 210.000 λιρῶν.

— Τὸ λίβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Σκορπίδη» 11.909 τόν. γκρός, 19.918 τόν. d.w. τοῦ 1954 ἐπωλήθη μεταξὺ Ἑλλήνων ἀντὶ ποσοῦ γύρω τοῦ ἑνὸς ἔκατον. δολαρίων καὶ μετωπομέζης «Κάλτερ Τρέιντερ».

— Ελληνες ηγόρασαν και παρέλαβον το λιβεριανὸν δηξελοκίνητον φορτηγὸν «Jurko Tonics» 9.913 τόνων μεκάς 14.582 τόνων d.w.

Τόπος 9.943 τὸν. γκρος, 14.582 τὸν. d.w.

τού 1956 άντι 1.550.000 δολλαρίων. Μετονομάσθη «Κρήταν Λάϊφ» και υφιστά τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

— Τὸ δηξελοκίνητὸν νορθγικὸν μπάλκ κάρριερ «Nego Anne» 10.694 τόν. γκρός, 15.720 τόν. d.w. τοῦ 1961 ἡγυράσθη παρ' Ἐλ-

— Αντί 5,5 εκατόν δολαρίων περίπου ήγοράσθη το δημόσιον ισπανικό φορτηγόν *Vicenza* 14.456 τόν. γκρός, 23.851 τόν. d.w. τού 1966.

— Τὸ γερμανικὸν μότορσίπ «Meise» 299 τόν. γκρός, 482 τόν. d.w. τοῦ 1962 ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ παρελήφθη. Μετων-

— Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν φορτηγὸν

«Tangfoss» 1.190 τόν. γκρός, του 1952 ήγοράσθη, παρελήφθη και ύψωσε την κυπριακή σημαίαν. Μετωνομάσθη «Μερίντιαν Στάρ».

— Τὸ ὑπὲ σημαίαν Σομαλίας δηγελοκίνητον πορθμόν «Hartmann» 8.477 τὸν. γκρός, 12.600 τόν. ί.ω. τοῦ 1956 ἡγοράσθι παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ δολ. 1.400.000 τοῖς μετρητοῖς μὲ παραλαβὴν «Ἀπω» Ἀνατολὴν «Οκτώβριον.

— Ήαρ Ἑλλήνων ἡγοράσθησαν ἀντί συνο-

λικού προσού γύρω των 720.000 λιρών τά δηζελοκίνητα άγγελικά φορτηγά «Kabala» και «Kohima» 5.445 τόν. υγρός, 9.400 τόν. d.w. έκαστον του 1958 και 1959.

— Κύπροι ήγόρασσαν τό γαλλικόν μότορ-
σιπ «Jules Berthiere» 499 τόν. γκρός, 940
τόν. d.w. τοῦ 1961 καὶ τὸ παρέλαθον. Μετω-
νομάσθη «Εκλόρια».

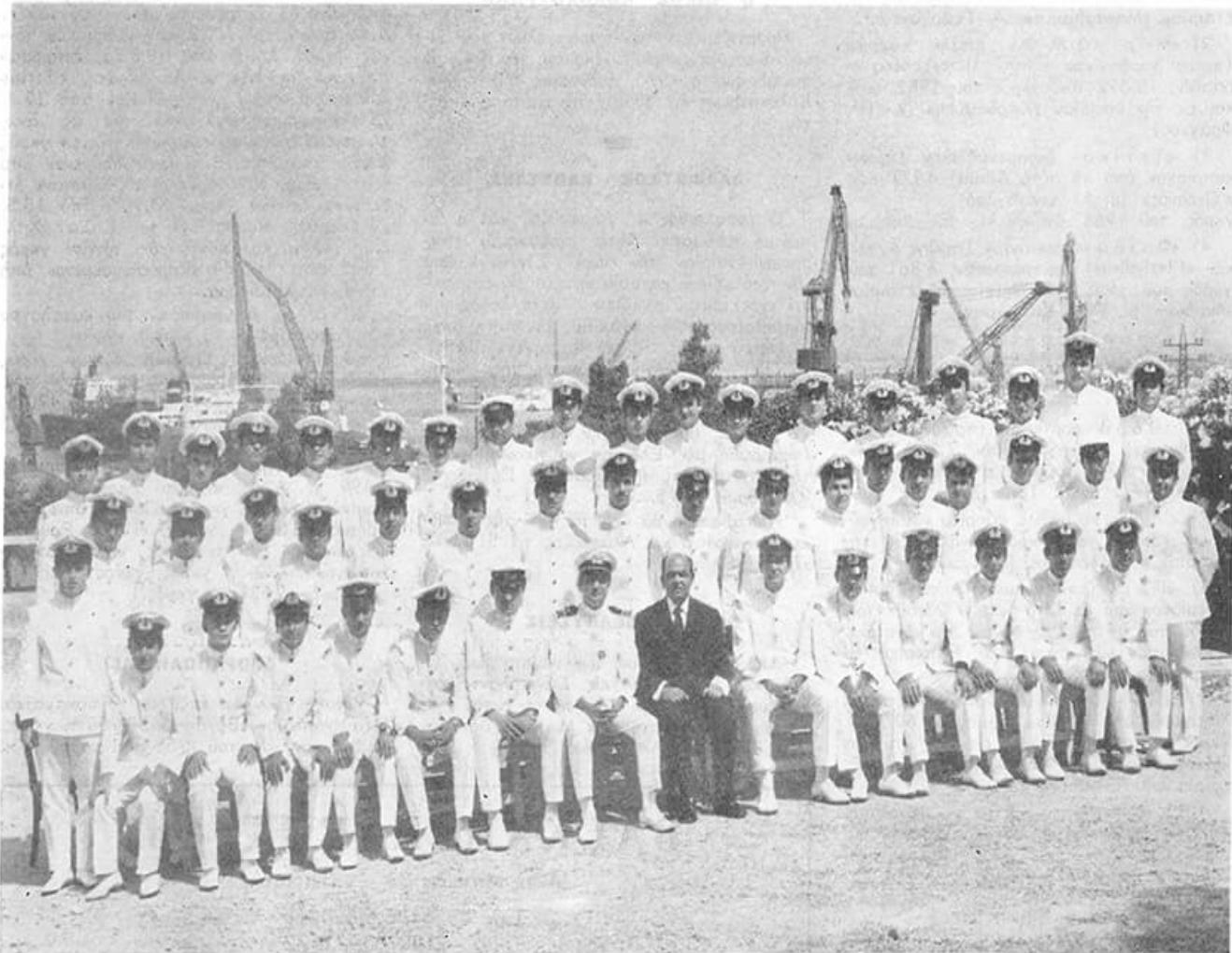
— Τὸ νορδηγικὸν δηζελοκίνητον ψυγεῖον «Ursa» 1.555 τόν. γκρός, 1.315 τόν. «l.w. τοῦ 1955 ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ παραδιαμβάνεται ἐντὸς τοῦ Ἰουλίου.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Τὸ ὑπὸ σημαίαν Τσεχοσλοβακίας ἀγορα-
σθέν φορτηγὸν «Klaudio» 8.837 τόν. γκρός
τοῦ 1959 παρελήφθη καὶ μετωνυμάσθη «Ἀ-
πόστολος Α.». Ὑψωσε τὴν κυπριακὴν ση-
μαίαν.

—Τὴν κυπριακὴν σημαίαν ὑψωσεν ἐπίσης τὸ παραληφθὲν ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «Hamilton Trader» 12.575 τόν. γκρὸς τοῦ 1959 καὶ μετωνομάσθη «Ἐλπετρόϊλ».

ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ



Έπι τῇ ἀποφοιτήσει 48 μαθητῶν τῆς γ'
τάξεως τῆς Δημοσίας Σχολῆς Μηχανικῶν
Ε.Ν. «Σπύρος Σ. Νιάρχος» ἐδόθη τὴν 30ὴν
Ιουνίου εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τῶν «Ἐλλη-
νικῶν Ναυπηγείων» Σκαραμαγκά ή καθιερω-
μένην ἑτσίσια δεξίωσις, εἰς τὴν ὅποιαν παρέ-
στησαν πολλοί ἐπίσημοι. Προσφανῶν τοὺς
παρισταμένους ὁ διευθυντὴς Τύπου καὶ δη-
μοσίον σχέσεων τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγεί-
ων» κ. Κων. Μπρισιμῆςάκης, ἀνέφερε μετα-
ξὺ ἄλλων, ὅτι διὰ τὴν σχολὴν ἡ ὅποια Ιδρύ-

Θῇ ὑπὸ τοῦ κ. Σταύρου Νιάρχου καὶ ὑπάγεται εἰς τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνιῶν, τὸ κατ' ἔτος διατίθέμενον ποσὸν ὑπὸ τοῦ ἰδρυτοῦ ἀνέρχεται εἰς δύο περίπου ἑκατομμύρια δρχ. Πέραν τοῦ ποσοῦ τούτου, ὁ κ. Νιάρχος ἀπεφάσισεν ἐφέτος νὰ χορηγήσῃ δάνεια ἄποκε μέχρι 1. 500 δρχ. μηνιαίων εἰς τοὺς ἔχοντας ἀνάγκην ἐπιμελεῖς μαθητᾶς, ἵνα τοὺς βοηθήσῃ εἰς τὴν ἀπρόσκοπτον φοίτησιν των. Τὰ δάνεια αὐτὰ θὰ ἐπιστρέφουν εἰς μικρὰ δόσεις

μετά τὴν ἀποφοίησίν των ἐκ τῆς Σχολῆς ἔργαδόμενοι εἰς πλοῖα τοῦ Ὄμηλου Νιάρχου. Σημειώτεον, ὅτι ἐκ τῆς σχολῆς ἀπεφοίτησαν μέχρι σήμερον 250 μηχανικοὶ Ε.Ν., παρέχοντες ἵδη τὰς πολυτίμους ὑπηρεσίας των ἐπὶ τῶν πλοίων τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου.

¹⁵ Ἀνωτέρω στιγμιότυπον ἀπὸ τὴν τελετήν.
Οἱ ἀποφοιτήσαντες μηχανικοὶ εἰς ἀναμη-
στικὴν φωτογραφίαν μετὰ τοῦ διεύθυντοῦ
σπουδῶν τῆς σχολῆς ὑποναυάρχου ἐ.ά. κ. Α.
Παπατσιάλου.

ΤΑ ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΜΕΓΑΘΗΡΙΑ



—Παρελήφθησαν τά άγορασθέντα δελγικά καὶ φορτηγά «Gand» 7.888 τόν. γκρός του 1962 καὶ «Anvers» 7.865 τόν. γκρός του 1961 καὶ υψωσεν τήν κυανόλευκον. Μετωνομάσθησαν «Γκούντ Χόουπτ» καὶ «Γκρούντ Λάκ», αντιστοίχως.

—Μετωνομάσθη «Σιλβερ Αϊλαντ» καὶ υψωσε τήν κυανόλευκον τό παραληφθέν άγγλικὸν μπάλκι κάρριερ «Dallapina» 11.452 τόν. γκρός του 1958.

—“Υψωσε τήν κυανόλευκον τό παραληφθέν άγγλικὸν φορτηγόν «Wenduynpe» 10.200 τόν. γκρός του 1963 καὶ μετωνομάσθη «Άγκελίνα».

—Τό άγορασθέν πολωνικὸν δεξαμενόπλοιον «Sudetyl» 12.551 τόν. γκρός του 1954 παρελήφθη. “Υψωσε τήν έλληνικήν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Ολγα».

—Παρελήφθη έπισης τό λιθεριανὸν φορτηγόν «World Tatsu» 11.489 τόν. γκρός του 1960 καὶ υψωσε τήν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Δέσποινα».

—Τό άγορασθέν ιαπωνικὸν μπάλκι κάρριερ «Liverpool Maru» 11.616 τόν. γκρός του 1960 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Ρήγκαλ Σή».

—Παρελήφθη, υψωσε τήν κυανόλευκον καὶ παρέμεινεν ύπο τό αὐτό δύναμα, τό άγορασθέν λιθεριανὸν φορτηγόν «Karina» 3.194 τ. γκρός του 1956.

—Παρελήφθησαν καὶ μετωνομάσθησαν «Πέτρολα XIV» καὶ «Πέτρολα XV» τά άγορασθέντα: α) τό άγγλικον δεξαμενόπλοιον «Black Ranger» 3.440 τόν. γκρός του 1941 καὶ β) τό φιλανδικὸν δεξαμενόπλοιον «Pipila» 1980 τόν. γκρός του 1962. “Υψωσαν τήν κυανόλευκον.

Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΔΙΑ ΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ

Κατόπιν μακρών διαπραγματεύσεων μεταξύ τής Πανελλήνιου Ναυτικής Όμοσποδίας καὶ τῆς ‘Ενώσεως Πλοιοκτητῶν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν πλοίων, χωρητικότητος 801 — 4.500 τόνων διλκῆς χωρητικότητος, υπεγράφη νέος συλλογικὴ σύμβασις ρυθμίζουσα τοὺς δρους ἀμοιβῆς καὶ ἐργασίας τῶν ἀξιωματικῶν καὶ πληρωμάτων τῶν ἔργαζομένων εἰς τὰ πλοῖα τῆς κατηγορίας αὐτῆς.

Διὰ τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως ἐπετεύχθησαν σημαντικαὶ διελθώσεις αἱ ὄποιαι συνωφίζονται εἰς τὰ ἔξης:

Αὔξησις τοῦ μισθοῦ τόσον τῶν ἀξιωματικῶν δύον καὶ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων κατὰ Ι. 10 μηνιαίως. Αὔξησις τῆς ὑπερωριακῆς ἀμοιβῆς, ἡ ὄποια δρίζεται ἀπὸ Ιηνίου Ιουνίου 1973 μέχρι 31ης Μαΐου 1974 εἰς τὰ 80% τοῦ ὠρομισθίου καὶ ἀπὸ 1.6.74 μέ-

τὴν 8ην Ιουνίου παρεδόθη εἰς τοὺς ιδιοκτήτας του (Οἶκος K. M. Λεμού) τὸ 150.000 τόννων d.w. ὑπὸ τήν ἐλληνικὴν σημαῖαν τοῦ ΟΒΟ μικτὸν «Κ λ ἀ σ-σικ». Είναι τό ἔκτον κατά σειρὰν τοῦ αὐτοῦ τύπου οκάφος, κατασκευασθὲν ἀπὸ τά ναυπηγεῖα Ισικαβατζίμα - Χαρίμα, τὰ ἔσχως εἰδικευμένα εἰς τήν ναυπήγησιν τοιούτων μεγάλων σκάφων.

Ἡ τρόπις τοῦ «Κλάσσικου» ἐτέθη τήν 16ην Οκτωβρίου 1972 καὶ ἡ καθέλκυσί του ἔγινε τήν 13ην Φεβρουαρίου 1973.

Τὸ «Κλάσσικο» είναι πλήρως αὐτοματοποιημένον. Είναι ἐφωδιασμένον μὲ τὰ τελεότερα ηλεκτρονικὰ μηχανήματα. Ἡ πρωτοτυρίος μηχανὴ τηλεκινεῖται ἀπὸ τῆς γεφύρας, ἀπὸ τῆς ὥριας καὶ διενεργούνται ὅλοι οἱ περὶ τήν πρώσιν τοῦ σκάφους χει-

ρισμοί.

Ίδιαιτέρα φροντίς κατεβλήθη εἰς τήν διαρρύθμισιν καὶ τὸν ἔξοπλισμὸν τῶν διαμερισμάτων τοῦ πληρώματος. Πλήρης εἰς αὐτὰ ὁ κλιματισμός. Κολυμβητικὴ δεξαμενή, κινηματογραφικὴ ἐγκατάστασις καὶ ιδιαιτεροὶ θαλαμίσκοι διὰ κάθε μέλος τοῦ πληρώματος, είναι τὰ μέσα τὰ παρέχοντα πᾶσαν ἀνεσινείς τούς ἐπὶ τοῦ ὑπερσυγχρόνου τούτου σκάφους ἀπορεύοντας.

Τὰ κύρια χαρακτηριστικά τοῦ «Κλάσσικου»: Μήκος ὀλικὸν 291 μέτρα. Πλάτος 44,50 μ. “Υψος 24,50 μ. Βύθισμα ἐμφόρτον 55.10% πόδες. Έκτόπισμα 177.857 τόν. Γκρός τονναὶ 73.492 τόν. Μηχανὴ ἀτμοστρόβιλος 24.000 λίππων εἰς 80 στροφὰς κατὰ λεπτόν. Ταχύτης 16,43 κόμβοι ἐν ἐμφόρτῳ καταστάσει.

χρι 31.5.75 εἰς τὰ 100% τοῦ ὠρομισθίου. Αὔξανονται αἱ ἡμέραι ἀδείας ἀπὸ 24 εἰς 27 διὰ τῆν περιοχὴν τῆς Μεσογείου, ἐὰν δὲ τὸ πλοῖον ἐκτελῇ πλόας ποντοπόρου αἱ ἡμέραι ἀδείας μετ’ ἀποδοχῶν θά υπολογίζωνται εἰς 30 κατ’ ἔτος. Ἐλαττώνονται αἱ ὥραι ἐργασίας ἐν πλῷ ἀπὸ 48 εἰς 45 ἑδδομαδιαίως. Αὔξανονται αἱ ἔξτρα ἀμοιβαὶ κα-

τὰ 10%. Εἰς τοὺς εἰσερχομένους τὸ πρώτον εἰς τήν ναυτικὸν ἐπάγγελμα καθορίζεται μηνιαῖος μισθὸς εἰς Ι. 50. Αὔξανεται τὸ ἀντίτιμον τροφῆς κατὰ 10%. Αὔξανεται ὁ μισθὸς ἀσθενείας κατὰ 10%. Ἡ ισχὺς τῆς νέας Συλλογικῆς Συμβάσεως είναι διετοῦς διαρκείας καὶ ἀρχίζει τήν 1.6.1973 λήγουσα τήν 31.5.1975.

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.

Lee House, London Wall, LONDON E.C.2Y 5AB
CABLE ADDRESS: LANFALL LONDON - TEL: (01) 600-1766 - TELEX: (51) 883157

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.

660 Madison Avenue, NEW YORK, N.Y. 10021
CABLE ADDRESS: OKEANIS NEW YORK - TEL: 838-6900 - TELEX: 710-581-2187

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

2, II Merarchias Street, PIRAEUS
CABLE ADDRESS: ADRIAD PIRAEUS - TEL: 4521011 - TELEX: (21) 2236

ΑΝΟΔΙΚΗ Η ΠΟΡΕΙΑ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΟΝ ΤΟΥ ΝΕΩΡΙΟΥ ΣΥΡΟΥ

ΤΑ ΚΑΤΑΒΛΗΘΕΝΤΑ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΟΝ ΗΜΕΡΟΜΙΣΘΙΑ & ΤΑ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΘΕΝΤΑ ΠΛΟΙΑ

Τό Νεώριον, μετά την άναληψιν τής διοίκησής του ύπό του διοίκητου N. I. Γούλανδρή, Σεπτέμβριος 1969, και τὸν έμπλουτισμὸν τῶν ναυπηγείων μὲ σύγχρονον ἔξοπλισμὸν ἐπὶ τῇ βάσει ἐπενδυτικοῦ προγράμματος, ἡρχεις νὰ ἀναπτύσσῃ εὐρεῖαν δραστηριότητα εἰς τὸν ἐπισκευαστικὸν τομέα.

'Ἐν ὅψει τῆς συμπληρώσεως τῶν ἔργων ὑποδομῆς, ἐπεκτάσεως καὶ ἔξοπλισμοῦ τῶν ναυπηγείων, σύντομα θὰ ἀρχίσουν αἱ κατα-

σκευαὶ μεγαλυτέρων σκαφῶν.

Τὴν ἀνοδικὴν αὐτὴν πορείαν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ Νεωρίου καταδεικνύει ὁ παρατιθέμενος συγκριτικὸς πίναξ τῶν καταβληθέντων ημερομισθίων, αὐξήσεως τοῦ προσωπικοῦ καὶ τῶν ἐπισκευασθέντων σκαφῶν.

'Ἡ ὡς ἄνω ἀνάπτυξις τῆς ἐπιχειρήσεως εἶναι ἐγγύησις μελλοντικῆς προόδου διὰ τὴν Σύρον καὶ γενικάτερον διὰ τὰς Κυκλαδας ἐπ' ὠφελείᾳ τῆς ἔθνικῆς οἰκονομίας.

Έτος	(Α)	(Β)	(Γ)	(Δ)
1966	7.850.000	1.508.000	236	80
1967	7.502.000	1.788.000	211	41
1968	6.212.000	1.772.000	189	31
31. 8.1969	2.966.000	430.000	48	33
31.12.1969	3.998.000	1.076.000	254	18
1970	34.101.000	4.105.000	776	126
1971	54.506.000	12.434.072	961	145
1972	67.329.923	14.645.067	1.047	178

- Σημ.: A) Καταβληθέντα ημερομίσθια
 B) Καταβληθέντα ποσά εἰς ἀσφαλιστικὰ Ταμεῖα
 Γ) Προσωπικό
 Δ) Ἐπισκευασθέντα πλοῖα

ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΑΙ

Κατόπιν τῶν ἐσχάτων γενομένων ἀρχαιρεσιῶν, πρὸς ἀνάδειξιν Διοικητικοῦ Συμβούλιου τῆς Ἐνόσεως Συνταξιούχων Ε.Ν. 'Αθηνῶν, διὰ τὴν χρονικὴν περίοδον 1973 - 1974, ἀνεδείχθησαν οἱ κ.κ.: 'Ανδρέας Μπαζιώτης πρόεδρος, Γεώργιος Κοντόρηγας ἀντιπρόεδρος, Κων/νος Κορδώνης γεν. γραμματεὺς, Κων/νος Κοντούδης ταμίας, καὶ μέλη οἱ κ.κ. Γεράσιμος Κολαΐτης, Ἰωάννης Ζάρπτας, Πάνον Καλλίνικος, Νικόλαος Μπεριστιάνος, Πέτρος Παπαδόπουλος, Ἀριστείδης Σπαθῆς, καὶ Γεώργιος Λυκιαρδόπουλος.

METONOMASIAI

Τὸ παναματικὸν φορτηγὸν «Μάνη» 2.979 τόννων γκρός τοῦ 1951 μετωνομάσθη «Ηγκλ III».

—Ἐπίστης τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Σίλερ Κόουστ» 7.473 τόν. γκρός τοῦ 1948 μετωνομάσθη «Γρανικός».

—Μετωνομάσθησαν εἰς «Ἀλέξης» καὶ «Ειρήνη Γ.» τὰ λιθεριανὰ φορτηγὰ «Ἄργκολαντ» 2.988 τόν. γκρός τοῦ 1951 καὶ «Ἄργκοσκαυ» 3.065 τόν. γκρός τοῦ 1951.

— Εἰς «Κουκόρυτια Γκλέν» μετωνομάσθη τὸ λιθεριανὸν φορτηγὸν «Πολυξένη Γ.» 8.549 τόν. γκρός τοῦ 1957.

— Τὸ φορτηγὸν «Πασφίκ Πώλ» 5.176 τ. γκρός τοῦ 1957 μετωνομάσθη εἰς «Ντάφρα Πώλ». 'Ἡ κυανόλευκος διετρήθη.

AI ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

'Ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς Κασιούγκ τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Πελοπίδας 2» 5.065 τ. γκρός τοῦ 1936.

—'Ἐπίστης τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Ιούνιος» 9.357 τόν. γκρός τοῦ 1953 ἐπωλήθη διαλυτάς "Ἀπω Ανατολῆς".

ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Τὸ φορτηγὸν «Ἀθηνᾶ» 2.178 τόν. γκρός τοῦ 1951 ὑπώσει τὴν παναματικὴν σημαίαν.

—Τὸ μπάλκ κάρριερ «Ἀτένας Τέμπλ» 19.816 τόν. γκρός τοῦ 1965 ὑψώσει τὴν λιθεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Μαΐε». —'Ἐζητήθη ἡ μετωνομασία τῶν δεξαμενοπλοίων «Ἀπόδημος» 11.792 τόν. γκρός τοῦ

1956 καὶ «Μπάρονες» 12.200 τόν. γκρός τοῦ 1957 εἰς «Σαντρέιντερ» καὶ «Νταύναμικό Μάρινερ» ἀντιστοίχως.

• • •
 'Ἡ πληροφορία ἡτοις ἐνεγράφη εἰς προηγύμενον τέχνος μας περὶ ὑψώσεως τῆς κυπριακῆς σημαίας ἐπὶ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Χώκα» ἥτοι ἐσφαλμένη. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἶναι νηοδογημένον ὑπὸ τὴν κυανόλευκον.

ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ

Συνεστήθη ἐπιτροπὴ ἡ ὁποία θὰ ἐλέγχῃ τοὺς εἰσπραττομένους ναύλους ἀπὸ Ἑλληνικὰ καὶ ἔναν πλοῖα διὰ εἰσαγωγὰς ἐμπορευμάτων. Συγκεκριμένως, ἡ ἐπιτροπὴ θὰ ἔξεταζῃ τὰ φορτωτικὰ ἔγγραφα μὲ τοὺς ἀναγραφομένους ναύλους προκειμένου νὰ ἔξακριβώσῃ ἔαν οἱ εἰσπραττόμενοι ναύλοι διὰ μεταφορὰ εἰσαγομένων φορτίων εἰναι σύμφωνοι μὲ τοὺς ἐπικρατοῦντας εἰς τὴν διεθνῆ ἀγορᾶ. Εἰς τὴν 'Ἐπιτροπήν, πλὴν τοῦ κ. 'Αμαραντίδη, μετέχουν καὶ οἱ κ.κ. Κηπουρίδης, διευθυντὴς τῆς Τραπέζης 'Ελλάδος, Κουρεμένος, ἐφοπλιστής, ὡς ἐκπρόσωπος τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου 'Ελλάδος, Σαρλής, διευθυντὴς τῆς ἐν Ελλάδι Διεθνούς Ναυτικῆς 'Ενώσεως καὶ Φραγκούλης, ὡς ἐκπρόσωπος τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων Ναυλωτῶν.

ΠΕΝΘ

ΠΡΟΩΡΟΣ Ο ΧΑΜΟΣ ΤΟΥ

ΝΙΚΟΣ ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ

Εἰς τὸ ἀπόγειον τῆς δημιουργικῆς του δραστηριότητος ὁ Νίκος Βαρδινογιάννης, αἰφνιδίως καὶ ὀλως ἀνελπίστως, ἐγκατέλειψε τὸν μάταιον τούτον κόσμον.

Μέγα κενὸν κατέλιπεν ἡ ἀδόκητος ἀπουσία σία τὸ όχι μόνον μεταξὺ συγγενῶν, συναδέλφων καὶ φίλων του, ἀλλὰ καὶ μεταξὺ τοῦ εύρυτέρου ἐπιχειρηματικοῦ κόσμου εἰς τὸ ἐσωτερικὸν καὶ τὸ ἐξωτερικὸν. 'Ητο ὁ Νίκος Βαρδινογιάννης λίαν ἀγαπητός καὶ ἀξιοθαύμαστος. Φύσις ἀνήσυχος, ἐρευνητὴ καὶ δημιουργική, ἀνελίχθη ταχύτατα εἰς τὸν ἐφοπλιστικὸν καὶ ἐν γένει ἐπιχειρηματικὸν κόσμον, καταλαβών διακεκριμένην θέσιν διειθώς. 'Η πρωτόδουλος σκέψις, ἡ εύθυκρισία καὶ ἡ ὄρθιη ἐκτίμησις τῶν ἐξελίξεων τοῦ μέλλοντος, τὸν εἶχον ὅπλοισι μὲ ἴδιαστερον θάρρος καὶ τόλμη μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἔξειληθῇ ταχέως καὶ νὰ καταστῇ εἰς ἑκάτων πλέον ἀντιπροσωπευτικῶν ἐπικρατούσων τῆς δυναμικῆς νέας γενεᾶς τοῦ ἐφοπλιστικοῦ μας στερεώματος. Δι' ὅ καὶ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ 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
TELEX: 7500 DN - P.O.BOX 2110

804 BARCLAYS BANK BUILDING,
HEERENGRACHT, FORESHORE

CAPE TOWN

CABLES: "PANDORA" - PHONE: 45-1412
TELEX: 5-7406 SA - P.O.BOX 2568

D. P. SYRRIS - G. B. GOULACOS

ή θλίψις πάντων ύπηρξεν ἀπροσμέτρητος, διότι ὁ Νίκος Βαρδινογιάννης, ἀπεδήμησεν εἰς ἡλικίαν μόλις 43 ἔτῶν.

Πρώην ἀξιωματικός τοῦ Π. Ναυτικού ὁ Νίκος Βαρδινογιάννης ἤρχισε τὴν ἐπιχειρηματικήν του σταδιοδρομίαν πρὸ 10ετίας περίπου, βοηθεῖς ὑπὸ τοῦ κ. Ἀρ. Ὁνάση κατ' ἄρχην καὶ τῆς ἐταιρίας πετρελαίων Μόμπιλ "Οἴλ", ἐν συνεχείᾳ δέ, τῶν ἐπτά μεγαλυτέρων ἐταιρίων πετρελαιοειδῶν τοῦ κόσμου. Λέγεται διτὶ ἤρχισε τὴν σταδιοδρομίαν του μὲ 25 δολλάρια. Δεῦν γνωρίζουμεν ἐὰν τοῦτο εἴναι ἀληθές. Τὸ δέδαιον, πάντως, εἴναι διτὶ ὁ Νίκος Βαρδινογιάννης, τέκνον ἐπταμελοῦς πτωχῆς οἰκογενείας ἀγροτῶν τοῦ χωρίου Ἐπισκοπῆς Ρεθύμνης, κατέλιπε σήμερον τεραστίαν περιουσίαν, ὑπολογιζούμενήν εἰς 200 καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλάρια.

"Ολας ἔξεχουσα ἡτο ἡ δραστηριότης τοῦ ἐκλιπόντος εἰς τὸν ἐφοπλισμόν. Ἐδημιούργησε στόλον εἰκοσι καὶ πλέον δεξαμενοπλοίων. Είναι γνωσταὶ αἱ παραγγελίαι του εἰς τὸν Καναδᾶ, δσον καὶ αἱ πρόσφαται, διὰ τέσσαρα μεγάλα τάνκερς εἰς τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεία. Τὸν τεράστιον τούτον στόλον, τὸν δημιουργηθέντα εἰς σύντομον χρονικὸν διάστημα, διεχειρίζετο ὁ Νίκος Βαρδινογιάννης λίαν ἐπιτυχῶς, τελευταῖς δέ, ἐν σκάφῳ του ἐπέτυχε ἐκπληκτικὸν ναῦλον.

Καὶ ίδου ἐν συντομίᾳ ἡ δημιουργία τοῦ ἀνδρός: "Ἐγγὺς τοῦ Ἰσθμοῦ τῆς Κορίνθου, εἰς τοὺς Ἀγίους Θεοδώρους, ἐδημιούργησε διυλιστήριον παραγωγῆς δρυκτελαίων καὶ ἄλλων παραγώγων τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου, ἐπεισίας δυναμικότητος πέντε ἑκατομμυρίων τόνων. Ἐπένθυσις περὶ τὰ 70 ἑκατομ., δολλαρίων. Ἐτέρα ἐπένθυσις του εἶχεν ἀρχίσει ὑλοποιουμένην. Ἡτο τὸ ἐργοστάσιον παραγωγῆς ἀμμωνίας, πρώτης ὥλης διὰ τὰ λιπάσματα.

Αἱ ἐπιχειρήσεις τοῦ Νίκου Βαρδινογιάννη είναι ὁ σταθμὸς ἀνεφοδιασμοῦ διὰ πετρελαίων «Σέκσας» εἰς Καλούς Λιμένας Κρήτης, ἡ «Βαρνίμα», ἡ «Μότορ "Οἴλ"», καὶ αἱ «Ξενοδοχειακαὶ καὶ Τουριστικαὶ ἐπιχειρήσεις "Οθων Τετενές», ἐπιχείρησιν τὴν ὅποιαν είχεν ἔξαγοράσει ὁ ἐκλιπῶν μὲ τὸ ξενοδοχεῖον τῆς πλατείας Συντάγματος.

Καὶ ἐνῷ ἡ ἐκπλήσσουσα αὐτὴ πολυσχιδῆς προσωπικότης ἀνήρχετο ἀνεμποδίστως τὴν κλίμακα τῆς ἐπιχειρηματικῆς ἐπιτυχίας, πολλὰ ὑποσχομένη διὰ τὸ μέλλον, σιφιδίως, ὃ θάνατος ἥλθε νὰ ἀνακόψῃ τὸ νῆμα τῆς ζωῆς του. Ὑπέκυψεν εἰς τὸ μοιραίον ὁ Νίκος Βαρδινογιάννης, μὲ μόνον, ἵσως, θεοῦ δῶρον τὴν εὐθανασίαν εἰς ἐποχὴν καθ' ἥν ἀκτινοβόλει ἡ προσωπικότης του.

Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» σύλλυπτονται δαθύτατα τὴν Οἰκογένειαν καὶ τοὺς συγγενεῖς τοῦ μεταστάντος.

Έκδόσεις

"ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΠΛΟΙΟΝ ΚΑΙ Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ,"

"Ο ὑπὸ τὸν ἀνώτερων τίτλον, γνωστὸς πλέον καὶ καθιερωμένος ναυτιλιακὸς δῆμος τοῦ ναυάρχου κ. Ἰσ. Βασιλεάδη, ἐκυκλοφόρησε τὸν τόμον τοῦ 1973. Πλουσία εἰς πάσης φύσεως πληροφορίας καὶ ἔξαιρετος ἐπιμελημένη ἡ ἔκδοσις. Ἡ πρὸς διευκόλυνσιν τυποποιημένη ὥλη αὐτοῦ, περιλαμβάνει τὸ ἀλφαριθμητικὸν εὑρετήριον τῶν πλοίων, ἐλληνικῆς σημαίας καὶ πλοιοκτήσιας, τὸ πλήρες μητρώον αὐτῶν κατὰ κατηγορίας σκαφῶν καθὼς καὶ τάξ ναυτικᾶς ἐταιρίας τῆς Ἐλλάδος, Λονδίνου, Νέας Υόρκης καὶ διαφόρων ἄλλων διεθνῶν κέντρων. Ἐν συνεχείᾳ, παρατίθενται οἱ πίνακες τῶν διοικητικῶν ναυτικησεων, ναυτικῶν ἐπισκευῶν καὶ ναυτικοῦ ἐν γένει ἔξοπλισμοῦ

«ΣΑΠΦΩ»: Τὸ ἔξαιρετικὸν ἀπόκτημα τῆς 'Ακτοπλοΐας μας



Τὸ λαμπρὸν ἐπιβατηγὸν - ὄχηματαγωγὸν τῆς γραμμῆς Χίου - Μυτιλήνης «Σαπφώ» τέως ἀγγλικὸν «Spero» τῆς "Ελλερμαν'" Λαΐνης. Πρόκειται περὶ ἔξαιρετικῆς μονάδος πρὸ τίνος ἀγορασθείσης ἀπὸ τὴν Ἐταιρίαν Μυτιλήνης. Είναι κατασκευῆς τοῦ 1966, ὀλικῆς χωρητικότητος 6.918 τόν., ταχύτητος ὑπερεσιακῆς 19 μιλίων. Διαθέτει 550 κλίνας εἰς πολυτελέστατα καὶ ἀνετα διὰ τοὺς ἐπιβάτας διαμερίσματα, ιδιαιτέρους δὲ χώρους διὰ γκαράς αὐτοκινήτων. Ἡ πρόσκτησις τοῦ «Σαπφώ» ἀποτελεῖ μίαν ἐπιτυχίαν τῆς Ναυτικῆς Ἐταιρίας Μυτιλήνης, συσταθείσης διὰ κεφαλσίων τῶν κατοίκων τῆς Μεγαλονήσου. Ἐντὸς τῶν ἡμέρων ἄρχεται τῶν τακτικῶν του δρομολογίων.

ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ: NEON ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΙΚΟΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΝ - ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟΝ

Ἄποδίδεται εἰς τὰς συγκοινωνίας τῆς χώρας μας ἡναντεύοντος ὑποδειγματικὸν ἐπιβατηγὸν - ὄχηματαγωγόν, τὸ «ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ», τῆς ἐταιρίας Οινούσσαι (κ.κ. Λ. Καρράς καὶ Κ. Ποντικός). Ἐναυπηγήθη ἐδόν (ναυπηγεία Περάματος «Ἀργά») ὑπὸ τοὺς κανονισμοὺς τοῦ Ἀγγλικοῦ Νηογνώμονος. Είναι ἔξωπλισμένον μὲ ὅ,τι ἔνα σύγχρονον λάινερ δύναται νὰ προσφέρῃ εἰς τὸν σημερινὸν ἀπαιτητικὸν ἐπιβάτην εἰς ἀνέντεις.

Χαρακτηριστικά τίνονται τοῦ σκάφους: Σταθερωτήρες, πλήρης κλιματισμός, εύρυχωρία θέσεων καὶ κοινοχρήστων χώρων (400 κλί-

ναι, τρία μπάρ, δύο αἴθουσαι ἐστιατορίους καὶ ὑποδοχῆς, τέσσαρα καταστρώματα, κινηματογράφος, κλειστὸν κύκλωμα τηλεοράσεως, δεξαμενὴ κολυμβήσεως). Χωρητικότης 2.500 τόν. γκρός. Μήκος 94 μέτρα, πλάτος 14,50 μ. Δύο μηχαναὶ δῆξελ Στάρκ 4.700 ἵππων ἐκάστη. Ταχύτης 22 μίλια.

Ἀνάδοχος τοῦ σκάφους ἡ κυρία Δέσποινα Γ. Παπαδόπουλον, ἡτις καὶ ψώσαν ἐπὶ τοῦ σκάφους τὴν κυανόλευκον.

Ἄδελφὸν σκάφος τὸ «Σαντορίνη» κατασκευάζεται εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία.

καὶ τέλος, τῶν πάσης φύσεως ναυτικῶν γραφείων, μεσιτικῶν, ναυλώσεων, πρακτορεύσεων κ.λπ. ὡς καὶ τῶν ιδρυμάτων ναυτικῆς πίστεως καὶ ἀσφαλίσεων. Ἀκολούθει τὸ μέρος τοῦ διενθους περιβάλλοντος τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου ὅπερ περιέχει κατὰ χώρας, διόλκοντα τὸν κύκλον τῶν ἐπιχειρήσεων, γραφείων καὶ ὄργανισμῶν περὶ τὸν ὄποιον στρέφεται ἡ ἐλληνικὴ ναυτιλιακὴ δράσις. Καὶ τὸ ὅλον ἔργον κλείει μὲ τὸ παράρτημα τῆς προσφάτου ναυτιλιακῆς νομοθεσίας.

REMINDING

As from July 1st, 1973,
our telephone numbers changed to:
411.3710 — 411.3719
THE CHASE MANHATTAN BANK N.A.
23, Akti Mioouli, Piraeus

Η "ΠΛΟΙΑΡΧΙΚΗ ΗΧΩ.."

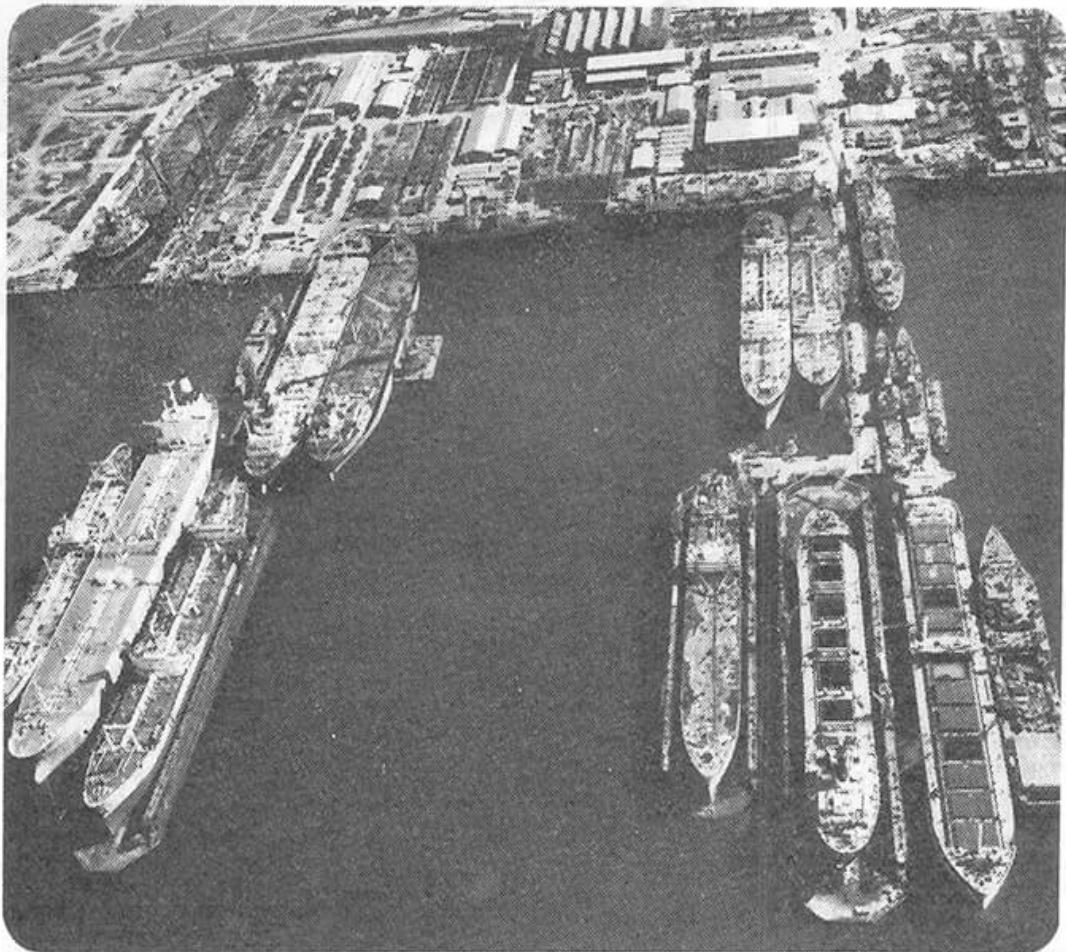
Ἡ «Πλοιαρχικὴ Ηχώ», τὸ λαμπρὸν περιοδικὸν τῆς Ἐνώσεως Πλοιαρχῶν, συνεπήρωσεν, ἀπὸ τῆς ἐπανεκδόσεως της, κύκλον πέντε ἔτων καὶ εἰσέρχεται πλησίστοις εἰς τὸ δούτο, κοσμούμενη δι' ἐπιτευγμάτων ὀλκῆς. Είναι τὸ δριστόν, τὸ ιδεώδες θὰ ἐλέγαμεν, δημοσιογραφικὸν δργανον τοῦ εἶδους καὶ δικαιολογεῖται πλήρως ἡ συνεχής διεύρυνσις τοῦ κύκλου τῶν ἀναγνωστῶν του, καλύπτουσα, ἥδη, τὴν ἔκτασιν δῶλων τῶν μετὰ τὰ ναυτιλίας συναλλασσομένων.

Ἡ ΠΕΠΕΝ καὶ διοίκησίς της πρέπει νὰ σεμνύνωνται διὰ τὴν «Πλοιαρχικὴν Ηχώ» καὶ οἱ δι' αὐτὴν μοχθούντες παντὸς ἐπιπόνου δικαιούνται.

HELLENIC SHIPYARDS Co



SKARAMANGA YARD



**The leading
shipyard
in the
Eastern
Mediterranean**

Hellenic Shipyards Co.'s Skaramanga Yard, near Piraeus, carries a full range of hull & engine repairs and drydocking facilities for ships up to 250,000 dwt. It is also filling orders for 37,000 dwt. bulk carriers and 30,400 dwt. product carriers. For full details write to:

P.O.B. 480, Athens,
or call 8.073.351



Θαλάσσιο ετοιμασίας

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΟΗΜΕΡΟΝ

ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ: 'Αφίχθη εις Δάντσιχ τήν 25ην 'Ιουνίου πρός έπισκευήν ζημιών ἐκ προσαράξεως ἐπισυμβάσης εἰς ανατολικήν Βαλτικήν τήν 15ην 'Ιουνίου, μὲ φορτίον ἀραβοσίτου εκ Καναδᾶ διὰ Ρίγαν. Αἱ ἐπισκευαὶ ἀνεμένοντο νὰ διαρκέσουν περὶ τὰς δύο ἔβδομάδας.

ΑΙΓΑΙΣ ΠΑΟΥΕΡ: 'Ανέφερε ζημίας ἐκ προσκρύσεως ἦν ἐδέχθη ὑπὸ τοῦ δηζελοπλοίου «Εμεραλδ» εἰς Τσιταγκόκ τήν 4ην 'Ιουλίου.

ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (κ.): 'Απὸ 'Αδάναν ἀφίχθη εἰς Μπιλμπάο τήν 15ην 'Ιουνίου μὲ ζημίας εἰς τοὺς αὐλοὺς ἀμφοτέρων τῶν λεδήτων, λόγῳ ύπερθερμάνσεως.

ΑΝΤΟΡΕΙ·ΣΩΝ: Εύρισκομενον εἰς Πέραμα δι' ἐπισκευῶν, ὑπέστη πυρκαϊῶν τήν 4ην 'Ιουλίου ἔξι ἀπορρίψεως ἀνόμμενου σιγαρέτου εἰς τὸ ἀντίοστάσιον. 'Εφοεύθησαν δύο ἄτομα καὶ ἐτραυματίσθησαν ἔτερα δέκα ἔξ. 'Αργότερον, ἔγνωσθη ὅτι ἀπεβίωσαν ἔτεροι τρεῖς ἐτῶν τραυματισθέντων.

ΑΡΓΚΟΣΗ (λ.): Τὴν 5ην 'Ιουλίου ἀνεκοινώθη ὅτι εύρισκετο εἰς πλάτος 19. 02' βόρειον καὶ μῆκος 73. 09' δυτικὸν μὲ τὴν ἡλεκτρογεννήτριαν ἐκτὸς λειτουργίας λόγῳ πυρκαϊᾶς. 'Εζητήθη ἡ βοήθεια παραπλέοντων σκαφῶν. Τελικῶς ἀφίχθη εἰς Πόρτ ὁ Πρίνς τὴν ιδίαν ἡμέραν μὲ τὴν βοηθητικὴν γεννήτριαν.

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: Συνεκρούσθη εἰς Ρόπτερνταμ τήν 23ην 'Ιουνίου μετὰ τοῦ κυπριακοῦ δηζελοπλοίου «Παπαφώτης», ὑποστάν κάμψιν τῶν ἀριστερῶν ἔξωτερικῶν ἐλασμάτων καὶ διαφόρους ἄλλας ζημίας. 'Ανελθήθησαν μερικαὶ ἐπισκευαὶ, μετὰ τὸ πέρας τῶν ὅποιων ἀπέπλευσε τήν 30ην 'Ιουνίου διὰ Κόλπου Η.Π.Α.

ΑΤΡΩΤΟΣ: Προσήραξε κενὸν εἰς Μισσισιπή τήν 4ην 'Ιουλίου. 'Ανελκυσθέν τήν διηνέ Ιουλίου τῷ βοηθείᾳ τριῶν ρυμουλκῶν ἀπλευσεν εἰς Πούντα Καρντόν.

ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ: Κατὰ τὴν ἀφίξιν του εἰς Μασσαλίαν τήν 22αν 'Ιουνίου διεπιστώθη διαρροή εἰς τὸ κύτος Νο 4 μέσω τῶν σεντινῶν, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ὑγρανθῶν διάφοροι ἀποσκευαὶ προοριζόμεναι διὰ Νότιον Αμερικήν.

ΕΘΝΟΣ (λ.): Προσήραξεν ἔξωθι τῶν ἀκτῶν τῆς Βενεζουέλας τήν 27ην 'Ιουνίου καὶ ὑπέστη διαρροήν εἰς τὰ διπύθμενα. 'Αγειλκύσθη τήν δην 'Ιουλίου ὑπὸ ρυμουλκῶν καὶ ἀπλευσεν εἰς Κιουρασάο πρὸς ἐπιθεώρασιν.

ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (λ.): Προσέκρουσεν ἐπὶ πλωτῆς βάσεως ἀνορύζεως πετρελαίου εἰς Περσικὸν Κόλπον τὴν νύκτα τῆς 1ης 'Ιουλίου λόγῳ μῆ ψάρεως φωτισμοῦ ἐπ' αὐτῆς. 'Υπέστη ζημίας εἰς τὰ ἐλάσματα καὶ ἐτέλεσε προχείρους ἐπισκευάς. Μόνιμοι τοιαύται βά λάδουν χώραν εἰς Ρότερνταμ.

ΕΡΟ·Ι·Κ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: 'Απὸ Κόρπους Κρίστι δι' Ινδίαν μὲ φορτίον σιτηρῶν ἀνέφερε ζημίας εἰς τὴν στροβιλογεννήτριαν εἰς Κέιπ Τάουν τήν 26ην 'Ιουνίου. 'Ομάς τεχνιῶν ἐπέδη τοῦ πλοίου διὰ τὴν ἐπισκευὴν τῆς μονάδας.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ XV (ἀλιευτικόν): Ως ἀνεκοινώθη τήν 26ην 'Ιουνίου, τὸ σκάφος προσήραξεν ἔξωθι τοῦ Λάγκος (Νιγη-

Οι πλοιοκτήται σκοπεύουν νὰ ἀντικαταστήσουν τὴν ἀριστερὰν γεννήτριαν.

ΖΗΝΩΝ (π.): Συνεκρούθη μετὰ ιαπωνικοῦ ναρκαλιευτικοῦ ἔξωθι τῶν ιαπωνικῶν ἀκτῶν τὴν 30ην 'Ιουνίου. 'Αγνωστος ἡ ἔκτασις τῶν ζημιῶν.

ΚΥΚΝΟΣ (λ.): Μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν φορτίου πετρελαίου ἐκ Πούντα Καρντόν εἰς Σηάττλ, τὴν 1ην 'Ιουλίου, ὑπέστη ἐκρηξίν εἰς μίαν τῶν κενῶν δεξαμενῶν μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἐναρξίν πυρκαϊᾶς καὶ τὸν τραυματισμὸν δύο ἄτομων, ἐκ τῶν ὅποιων ὁ εἰς μετεφέρθη εἰς νοσοκομεῖον. Τὸ πῦρ κατεστάλη τὴν ἐσπέραν τῆς ιδίας ἡμέρας. 'Επιθεώρησις ἀπεκάλυψεν ἐκτεταμένας ζημίας.

ΛΑΝΤ (κ.): Προσήραξεν εἰς Γένοβαν τὴν 20ην 'Ιουνίου, ἀλλ' ἀνειλκύσθη δι' ιδίων του μέσων μετὰ 40', ἀνευ ζημιῶν.

ΜΕΣ ΣΗΝΙΑΚΗ ΑΙΓΑΛΗ: 'Αφίχθη εἰς Μελδούρην τὴν 1ην 'Ιουλίου μὲ ζημίας εἰς τὴν πρωραίαν δεξαμενὴν ζυγοσταθμίσεως. 'Εκείθεν ἀπέπλευσε τὴν 3ην 'Ιουλίου διὰ Λύτελτον.

ΜΠΗΘΕΡ (λ.): 'Εξωθι τῆς Νέας Υόρκης, προσέκρουσε τὴν 2αν 'Ιουλίου ἐπὶ ρυμουλκούμενων φορτηγίδων καὶ ὑπέστη ρήγμα 8 ἵντσων εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν τῆς πρώρας. Τὴν ἐπομένην ἀφίχθη εἰς Χομπόκεν δι' ἐπισκευάς.

ΝΟΡΘ ΕΡΛ (λ.): 'Απὸ Ντιαμάντε δι' Ινδίων μὲ φορτίον σιτηρῶν. 'Ολίγον πρὸ τοῦ ἀπόπλου του ἐκ Μπουένος Αὔρες τήν 23ην 'Ιουνίου, ὑπέστη ἐκρηξίν εἰς τὴν μηχανήν. 'Ετελέσθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαὶ

NAYTIKOI

ΕΠΩΦΕΛΗΘΕΤΕ ΔΙΑ ΝΑ ΑΠΟΚΤΗΣΕΤΕ ΑΚΙΝΗΤΟΝ
ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΑΤΡΙΔΑ

Η ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΣΑΣ ΧΟΡΗΓΕΙ

Δάνειον μέχρι 2.000.000 Δρχ.

ΠΟΣΟΝ ΔΑΝΕΙΟΥ : ΤΟ 100% ΤΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΠΟΥ ΣΤΕΛΝΕΤΕ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΑΤΡΙΔΑ
ΤΟΚΟΣ ΔΑΝΕΙΟΥ : 9% ΕΤΗΣΙΩΣ
ΕΞΟΦΛΗΣΙΣ ΔΑΝΕΙΟΥ : ΕΙΣ 15 ΕΤΗ

ΤΟ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟΝ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟΝ ΣΑΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ

- **ΤΟΚΟΝ:** ΑΠΟ 6,75% - 8% ΕΤΗΣΙΩΣ ΔΙΑ ΤΑΣ ΕΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΣΑΣ
- **ΔΑΝΕΙΟΝ:** 15ΕΤΕΣ ΥΨΟΥΣ 750.000 ΔΡΑΧΜΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΤΗΣΙΝ ΑΚΙΝΗΤΟΥ
- **ΧΑΜΗΛΟΝ ΕΠΙΤΟΚΙΟΝ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ:** 8% ΕΤΗΣΙΩΣ

ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟΝ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟΝ ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ

ΑΘΗΝΑΙ : ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 40 - ΤΗΛ. 621.243

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 53 - 55 - ΤΗΛ. 4522.673

καὶ τὴν Ἰηνὸν ἰούλιον ἀπέπλευσε διὰ Κέιπ Τάουν πρὸς τέλεσιν μονίμων ἐπισκευῶν.

ΝΟΥΣΑΚΑΝ: Ἐδέχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ τοῦ δανικοῦ δηζελόπλοιου «Φλώρα Σ.» καὶ ὑπὲστη ἐλαφρᾶς ζημιάς εἰς τὴν πρύμνην τὴν 2αν ἰούλιον εἰς Μπιλμπάο.

ΟΛΝΤΕΝΜΠΟΥΡΓΚ (κ.): Συνεκρούσθη ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ Τάγου τὴν 4^η ἰούλιον μετὰ τοῦ δηζελόπλοιου «Ἀλκόρ» ὑποστὰν σοδαράς ζημιάς εἰς τὸ ὑπόστεγον. Τὸ σκάφος κατηύθυνε ἀπὸ Καζαμπλάνκα εἰς Ρότερνταμ ἐμφόρτου.

ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π.): Ἀπέπλευσεν ἐκ Ν. Υόρκης τὴν 30ην ἰούνιου διὰ κρουαζέραν εἰς τὴν Καραϊβικήν, ἀλλ' ἐπέστρεψε τὴν 2αν ἰούλιον λόγῳ πυρκαϊάς εἰς τὸ μαγειρεῖον, ἥτις προεκάλεσεν ἐκτεταμένας ζημιάς. Ἡ κρουαζέρα ἀνεβλήθη. Ἐχοργγήθη πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοίας ὑπὸ τοῦ νηγυνώμονος διὰ νὰ πλεύσῃ εἰς Εὐρώπην δι' ἐπισκευάς. Τὴν δην ἰούλιον ἀπέπλευσεν ἐκ Νέας Υόρκης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ: Ἀπὸ Κακινάντα διὰ Ρότερνταμ, προσῆραξεν εἰς πλάτος 11. 31' νότιον καὶ μῆκος 47. 25' ἀνατολικὸν ἐπὶ ἄμυνδους θυβῶν τὴν 28ην ἰούνιου. Ἀνελκυσθέν τὴν μεθεπομένη δι' ιδίων τοῦ μέσων συνέχισε τὸν πλοῦν του. Ο πλοίαρχος ἀνέφερεν ὅτι δὲν ὑπάρχουν ἔμφανεις ζημιάς.

ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ (κ.): Ἰδε «Ἀρχιμήδης».

ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ: Εἰς Πόρτα ὁφ Σπαίην τὴν 25ην ἰούνιου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τοὺς ἀγωγούς ύψηλῆς πιέσεως τῶν καυσίμων.

ΠΟΥΝΕΝΤΗΣ (λ.): Ἀφίχθη εἰς Κέιπ Τάουν τὴν 24ην ἰούνιου μὲν ζημιάς ἐκ κακοκαρίας εἰς τὸ πηδάλιον, τοὺς αὐλοὺς τοῦ δεξιοῦ λέθητος καὶ τὸ ἡλεκτρικὸν κύκλωμα. Ἐκείθεν ἀπέπλευσε τὴν 29ην ἰούνιου δι' Ἰταλίαν.

ΠΡΙΓΚΗΠΙΣ ΣΑ ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ: Ἀφίχθη εἰς Κέιπ Τάουν τὴν 27ην ἰούνιου μὲ ζημιάς ἐκ κακοκαρίας, ἃς ὑπέστη κατὰ τὴν διάρκειαν προσφάτου ταξιδίου του. Ἐτελέσθησαν μερικαὶ ἐπισκευαῖ.

ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ: Πυρκαϊά ἔξερράγη εἰς τὸ ἐκ δαμβακοστόρου φορτίον του εἰς Λίβερπουλ τὴν 30ην ἰούνιου. Παρὰ τὰς προσπάθειας καταστολής του ὑπὸ τοῦ πληρώματος καὶ τῆς τοπικῆς πυροσθετικῆς ὑπηρεσίας, τὸ πῦρ συνεχίζετο καὶ μετεκινήθη εἰς ἔτεραν προβλήτα τὴν ἐπομένην πρὸς ἐκφόρτωσιν. Τὸ πῦρ κατεστάλη τελικῶς τὴν μεσημέριαν τῆς 1ης ἰούλιου, χωρὶς νὰ προξενήσῃ σοδαράς ζημιάς εἰς τὸ σκάφος. Τὰ κύτη No. 3 καὶ 4 ἐπιληρώθησαν δι' ὑδατος.

ΡΕΝΑΤΑ: Ἀποπλέυσαν ἐξ Ἀλεξανδρείας τὴν 30ην ἰούνιου διὰ Κωνσταντζαν, ἐπέστρεψε τὴν ίδιαν ἡμέραν λόγω ἀνωμαλίων εἰς τὴν μηχανήν. Τὴν 3ην ἰούλιου ἀπέπλευσε διὰ Πειραιᾶ.

ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ: Ἀπὸ Μπατόν Ρούζ διὰ Ροζάριο μὲ φορτίον λιπασμάτων, προσήραξεν εἰς τὴν εἰσόδον του λιμένος Μπουένος «Ἀύρες τὴν 26ην ἰούνιου. Ἀνελκυσθέν ἐπλευσεν ἐντὸς τοῦ λιμένος, διποὺ προσήραξεν ἐνέδου τὴν 28ην ἰούνιου, πλησίον τῆς προβλήτας. Ἐπιθεώρησις καὶ ἐπισκευαὶ θά λάδουν χώραν εἰς Ροζάριο μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν.

ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ (λ.): Ἀφίχθη εἰς Χονολουλοῦ ρυμουλκούμενον τὴν 14ην ἰούλιου. (Ἴδε τεύχη 15) 6 καὶ 17) 73).

ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (λ.): Συνεκρούσθη πλησίον τοῦ Ἐσκούμιν τὴν 4ην ἰούλιου μετὰ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Φλώρενς» λόγω ὁμιχλῆς. Ὑπέστη τὸ μηχανυστάσιον. Αἱ δεξαμεναὶ φορτίον, αἵτινες εἶναι πλήρεις πετρελαίου δὲν ὑπέστησαν ζημιάς. Τὸ σκάφος ἐρρυμουλκή-

θη εἰς ἀπόστασιν 5.4 μιλίων ἐκ τοῦ ἀκρωτηρίου Μορτώ καὶ ἡγκυροβόλησεν. Λόγω τῆς διαρροῆς παρουσιάζει διαρκῶς αὐξουμένην κλίσιν πρὸς τὴν πρύμνην. Τέσσαρα δεξαμενόπλοια ἐπέλευσαν ἐπὶ τόπου διὰ νὰ δοηθῆσουν εἰς τὸν κουφισμὸν τοῦ σκάφους.

ΣΑΡΩΝΙΣ: Ἐπεκάθησεν ἐπὶ προεξοχῆς τῆς προβλῆτος ἐκφόρτωσεως εἰς Γένοβαν τὴν ἑσπέραν τῆς 25ης ἰούνιου καὶ ἀνειλκύσθη ἐπομένην ἀνευ δυσχερειῶν. Ζημιαὶ ἀσήμαντοι. Μετὰ τὸ πέρας τῆς ἐκφόρτωσεως ἀπέπλευσε.

ΣΤΟΛΑΤ ΑΡΓΚΟΜΠΑΙΗ (λ.): Ἀπὸ Νέαν Ορλεάνην δι' Ἰνδίαν, ἀφίχθη εἰς Ἀντίγκουα τὴν 28ην ἰούνιου, μὲ ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχανήν.

ΣΤΟΛΑΤΕΡΤΖΟ (κ.): Ἀφίχθη εἰς Ἀντεν τὴν 25ην ἰούνιου, μὲ ζημιάς εἰς τὴν Ἐλικα καὶ πιθανήν διαρροὴν εἰς τὰ διπύθμενα. Τὴν 30ην ἰούνιου ἀπέπλευσε δι' Ἀσσάμπι.

ΤΙΤΙΚΑ (κ.): Προστήραξεν ἐμφόρτον εἰς Σηκουάναν τὴν 2ην ἰούνιου λόγω μηχανικῆς βλάβης. Μετὰ ἀνεπιτυχῆ προσπάθειαν ἀνελκύσεως; του δι' ίδιων μέσων, ἀνειλκύσθη μετὰ τέσσαρας καὶ ἡμίσειαν ὥρων ὑπὸ δύο ρυμουλκῶν καὶ ἐπλεύρισεν εἰς τὴν προβλήτα ἐκφόρτωσεώς του.

ΦΑΙΑΣ (λ.): Διὰ νὰ ἀποφύγῃ σύγκρουσιν εἰς Μπουένος «Ἀύρες τὴν 2αν ἰούλιου, ἐπόντισε τὴν ἄγκυράν του μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἀπολέσῃ αὔτην μεθ' ἐπτὰ ἀμμάτων ἀλύσου. Τὴν μεθεπομένην δι' ἄγκυρα ἀνεύρθη καὶ ἐπαναυσεδέθη. Τὴν 5ην ἰούλιου ἀπέπλευσεν ἐκ Μπουένος «Ἀύρες διὰ Γένοβαν.

ΧΑΛΙΦΑΣ: Τὴν 26ην ἰούνιου ἀνεκοινώθη εἰς Νέαν Υόρκην διὰ ἐπερατώθησαν ἐπισκευαὶ ἐπὶ ζημιῶν ἐκ πυρκαϊάς ἥτις ἔξερράγη τὴν 8ην ἰούνιου εἰς τὰ διαμερίσματα τῶν ἀξιωματικῶν εἰς Βαλτιμόρην.

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



TELEPHONES : 477.423/424

TELEX : 21-2353 KARD

CABLES : "KARDAMYLIAN"

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΠΡΟΣ :

1) ΛΙΜΕΝΑΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ: MATADI - LUANDA - LOBITO - CAPE TOWN

DURBAN - LOURENCO MARQUEZ.

2) ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ - ΟΥΡΑΓΟΥΑΗΝ - ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ ΜΕΣΩ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΑΝΑΡΙΩΝ ΚΑΙ ΝΗΣΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ.

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

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΛΛΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΡΑΣΧΟΣ
ΜΕΓΑΡΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΣΚΟΥΖΕ 1,

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦ. : ΙΟΠΑΡ
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

TELE : 12-2306 KHIOS

ΟΥΡΑΓΟΥΑΗΝ

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Παρά τὸν κλονισμὸν ποὺ ὑπέστη ὁ νευραλγικὸς τομὸν τοῦ Β. Ἀτλαντικοῦ ἀπὸ τὸν ἐπιβλέψαντα περιορισμὸν εἰς τὰς ἔξαγωγὰς τῶν ἔλαιοσπόρων καὶ τῶν σόγια, ἡ ναυλαγορὰ ἐντὸς ἡμερῶν ἤρχισεν ἀνακτῶσα τὴν πλήρη σταθερότητα τῆς, μὲ τοὺς ναύλους εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς, ἀκόμη καὶ τοῦ βορειοασιατικοῦ, τείνοντας πρὸς τὴν ἀνατίμησιν.

Τὴν ναυλαγορὰν συνεκράτησεν ἀπὸ μίαν ἑκπτωσιν ἡ ζωρότης τοῦ νοτιοασιατικοῦ τομέως, τόσον διὰ δημητριακά, ὅσον καὶ ζάχαριν. Ναύλοι λίαν ικανοποιητικοὶ ἐπιληρώνοντο.

Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ παρουσία τῆς Ἰνδίας καὶ τῆς Κίνας, μὲ τὴν συνεχιζόμενην παρ' αὐτῶν ζήτησιν χωρητικότητος.

Καὶ ἐάν —ἐνῷ εἰσερχόμεθα ἐντὸς δύλιγων ἔδυμάδων εἰς τὸ φθινόπωρον— ἡ Ναυλαγορὰ ἐπιδεικνύει τόσην ἀντοχὴν εἰς τὰς ἀντιποφέύκους διακυμάνσεις, πρέπει νὰ πιστεύσωμεν ὅτι καθ' ὅλην τὴν προσεχῆ χειμερινὴν περίοδον οἱ ναύλοι, ὅχι μόνον θά ἐπιδείξουν σταθερότητα, ἀλλὰ καὶ εἰς ὑψηλότερα ἐπίπεδα θά φθάσουν. Τὸ πᾶν ὑποδεικνύει τὴν αἰσιόδοξον πρόβλεψιν τῆς εὐφορίας διὰ τὸ ἀμέσως προσεχεῖς μέλλον. Διὰ τὸ ἀπώτερον ἡ ἐπιφύλαξις ἐπιβάλλεται.

Οἱ ναύλοι κατὰ τομεῖς ἐκινήθσαν διὰ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Ιουλίου ώς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΥΣ : 'Ο ἔξαγωγικὸς περιορισμὸς διὰ τὰ σόγια, ὁ ἐπιδημήεις ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν Κυβέρνησιν —50% τῶν διὰ συμβόλαιον καθοριζόμενων ἔξαγωγῶν— προεκάλεσε τὴν σύγχυσιν εἰς τὰς ἕξ Ήνωμένων Πολιτειῶν φορτώσεις.

'Απὸ τὸν Κόλπον δημητριακὰ διὰ τὴν Β. Εὐρώπην αἱ ναυλώσεις ἤρχισαν ἀναπτυσσόμεναι μετὰ τὴν Ιην 'Ιουλίου. Διὰ τὴν Ἰνδονησίαν δολ. 23 ἐλ. ἐκφ. 'Ιούλ. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν 14,25 ἐλ. ἐκφ. Διὰ τὴν 'Ολλανδίαν ἑτοιμον σκάφος 25.000 τόν. ἐπιληρώθη 10 δολ. φιοτ. 'Ἐν συνεχείᾳ τὰ ὑπερατλαντικὰ ταξίδια ἐπιληρώνοντο περὶ τὰ 11 δολ. Σκάφη 41.400 τόν. καὶ 37.700 τόν. ἐκλεισθησαν πρὸ τινῶν ἡμερῶν ἀντιστοίχως, κατ' ἀποκοπὴν ('Ιουλίου) δι' 'Ολλανδίαν δολλάρ. 412.000 καὶ 352.500 φιοτ. Διὰ Χαϊφαν ἀπὸ Ν. Όρλεάνης δολ. 15 φιοτ. Διὰ Καζαμπλάνκα (Αὔγ. - Σεπτ.) δολ. 13 φιοτ. 'Ινδίαν δολ. 29,75 μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. ('Ιούλ. - Αὔγ.) καὶ 31 δολ. μικρὰ σκάφη μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Διὰ Κίναν δολ. 21,40 φιοτ 'Ιουλίου καὶ 21,25 δολ.

'Απὸ Νόρδερν Ρέιντζ δι' 'Αγγλίαν δολ. 11,50 φιοτ 'Ιουλίου καὶ Γάνδην - 'Αμβούργων 22.000 τόν. κατ' ἀποκοπὴν δολ. 182.500 φιοτ 'Ιουλίου.

Λίαν περιωρισμένη ἡ ἐκ τῶν Μεγάλων Λιμνῶν ἐργασία. Διὰ Βασσόραν ἀπὸ Μ. Λίμνας μὲ συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον 14.500 τόν. δολ. 32,50 - 25,50 φιοτ 'Ιουλίου. 'Απὸ Ντουλούθ διὰ Πολωνίαν (σίκαλις) δολ. 21,62½ (11.000 τόν.) 'Ιουλίου φιοτ. 'Απὸ Πόρτ Καρτίε δι' 'Ολλανδίαν δολ. 9,25 φιοτ 'Ιούλ. 'Απὸ 'Αγ. Λαυρέντιον διὰ Δυτ. Ιταλίαν δολ. 14,25 ἐλ. ἐκφόρτ. 'Απὸ Μπαϊ Κομών ἢ Πόρτ Καρτίε διὰ Πολωνίαν 30.000 τ. δημητριακὰ 'Ιούλ. - Αὔγ. δολ. 12,30 ἐλ. ἐκφ. 'Απὸ 'Αγ. Λαυρέντιον διὰ Λαττάκια 20.000 τόν. σίτου 'Ιούλ. δολ. 20 ἐλ. ἐκφόρτ.

Παλαιοσίδηρα ἀπὸ Μεγ. Λίμνας δι' 'Ιαπωνίαν 23.500 τόν. δολ. 640.000 φιοτ

Αὔγουστον. Γαιάνθρακες ἀπὸ Χάμπτον Ρόδος δι' 'Ιαπωνίαν 'Ιούλ. 30.000 τόν. δολ. 11,75 ἐλ. ἐκφόρτ. Διὰ Γλασκώθη δολ. 9,30 ἐλ. ἐκφόρτ. 'Οκτὼ ἔως δέκα φορτία δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 8,75 (Αὔγ. - Σεπτ. έναρξις). Λιπάσματα ἀπὸ Τάφτ (Λουιζιάνα) διὰ Καράτσι 'Ιούλ. 10.000 τόν. δολ. 32,98 φιοτ.

'Απὸ τὸν Νότιον ἡ μερικὴν ἡ κίνησις διετηρήθη ζωρά. Ναύλωσεις ἀρκεταὶ ἀπὸ τὸ Πλεῖτ καὶ τὴν Βραζιλίαν. 'Απὸ δύο λιμένας τῆς Βραζιλίας δημητριακὰ διὰ Σαιν Ναζαΐρ ἡ 'Ολλανδία ('Ιούλ.) δολ. 19 φιοτ καὶ 19.500 τόν. 'Απὸ τὸ Πλεῖτ διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 21 - 21,50, μὲ 2.000 τόν. φόρτωσιν καὶ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν (10.

500 τόν.) Αὔγουστον. Δι' 'Αμπιτζάν δολ. 22,25 'Ιούλιον, μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. (13.000 τ.). Διὰ τὴν Χάιφαν δολ. 27,50 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 5.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. 'Ιούλιον.

Μεταλλεύματα ἀπὸ Τουμπαρά δι' 'Αμέρεσαν 45.000 τόν. δολ. 6,65 φιο ('Ιούλ. - Αὔγουστον). Ζάχαρις ἀπὸ τὴν Βραζιλίαν διὰ Γιουγκοσλαβίαν δολ. 26 φιος 10.000 τόν. Κίναν δολ. 35 φιος 'Οκτ. 10.000 τόν. Σαΐγκον 35 δολ. φιος Αὔγ. καὶ Κολόμπο 33 δολ. φιος 14.000 τόν. Αὔγουστον.

BOR. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ : Καλὴ ἡ ἐργασία ἀπὸ τὸν Β. Ειρηνικὸν. Διὰ Β. Κίναν ἀπὸ Βρεταν. Κολομβίαν λίρ. 6,20 φιοτ 27.000 τόν. σίτου. Διὰ Ν. Κορέαν σιτηρά ('Ιούλ.) ἐπιληρώθησαν δολ. 16 - 16,25 μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. εἰς μέτρια σκάφη. Σύνολον 200.000 τόν. Κώκ πετρελαίου ἀπὸ Λόγκ Μπήτης

NEON TECHNIKON ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ



'Απὸ τὴν Ιην 1973 ὁ Ελληνικὸς Νηογνώμων ἐγκατέστησε τὸ Τεχνικὸν γραφεῖον του Πειραιῶς εἰς τὸν Γ' σφροφον τῆς ἐπὶ τῆς Ακτῆς Μιαούλη 23 νεοδημήτου οἰκοδομῆς. Τὸ ὅλον συγκρότημα γραφείων ιδιοκτησίας του περιλαμβάνει χώρον 252 τ.μ. καὶ ἡ πρόσοψις αὐτοῦ ἐκτείνεται ἐφ' ὅλοκληρον τοῦ μήκους τῆς οἰκοδομῆς ἐπὶ τῆς Ακτῆς. Περιλαμβάνει τὰ γραφεῖα τῶν 'Επιθεωρητῶν τοῦ 'Ελληνικοῦ Νηογνώμονος, τῶν βοηθῶν αὐτῶν, τοῦ προσωπικοῦ, ώς καὶ αἰθούσας σχεδιαστήριου καὶ μελετῶν.

ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ: Μέγαρον πολυτελέστατον, μὲ κλιματισμόν, μ2 550, ἐπὶ λεωφόρου Βασ. Κων. 4 (Δημοτικὸν Θέατρον) Πειραιῶς. Τηλ. 424.174 καὶ 421.682.

ΑΣΤΥΝΑΞ 11.809 τόν. d.w. (604.300 κ.π. 13 μιλ. 17—18 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 2.600 ήμερησίως, πλέον δολ. 750 μηνιαίως δι' υπερωρίας και δολ. 6.500 δώρον, ταξίδια 12 μηνών, παράδοσης εἰς πλοηγκών σταθμόν Βιλακαπανάν, Ιουλίου 20, Αδύοστου 3.
ΛΑΡΡΥ Δ. 26.875 τ. d.w. (1.360.000 κ.π. 14—14½ μιλ. 30—32 τόν. φιούελ διλ και 1½ τ. ντηζελ διλ) λίρας 2.15, ταξίδια δύο έτῶν.

ΣΑΜΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (Δ.) 33.425 τ. d.w. (1.413.000 κ.π. 14½ μιλ. 36 τόν. φιούελ διλ και 2½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 6. Έν κυκλικόν ταξίδιον Ρίζερ Πλέτη, παράδοσης αποπλέοντος ἐκ Βρετανίας Ιουνίου 30, επαναπαράδοσης διαπλέοντος τὸ Γιβραλτάρ μὲν κατεύνουν πρὸς δυσμάς.

ΚΑΠΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. ΛΥΡΑΣ 19.710 τ. d.w. (843.000 κ.π. μιλ. 23 τόν. φιούελ διλ) λίρας 2.32, ταξίδια δύο έτῶν, παράδοσης άμερικανούς λιμένας 'Ατλαντικού.

ΣΟΥΝΙΟΝ (λιθ.) 17.452 τ. d.w. (30 π. 11½ ίντσ.) (706.824 τ. 22 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 3.950 ήμερησίως, παράδοσης Γιοκάποι 'Ιούλιος 15—20, επαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδινανίουταν.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (λιθ.): Καραϊβικήν 25.000 τ. άμερικ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 330, 'Ιούλιον 1.

ΣΚΑΠΡΙΒΕΡ: Μεσόγειον 18.500 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδινανίου, Γουόρλντσκειλ 310, 'Ιουλίου 1.

ΜΕΛΙΤΗ (λιθ.): 18.839 τόν. d.w. (13 μιλ. 29 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 5.60, (Γουόρλντσκειλ 175,8) ταξίδια δύο έτῶν, παράδοσης 'Ιούλιον.

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ: Καραϊβικήν 29.000 τόνους άμερικ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλντσκειλ 320, 'Ιουλίου 8.

ΑΡΙΕΣ (π.): Καραϊβικήν 19.000 τόν. άμερικ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Κόλπον, Γουόρλντσκειλ 330, 'Ιουλίου 4.

ΜΑΡΙΑΝΘΗ Κ.: Καραϊβικήν τόνους άμερικ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Κόλπον, Γουόρλντσκειλ 330, 'Ιουλίου 8.

ΠΑΥΑΟΣ Β.: 'Ενδοκαραϊδικόν ταξίδιον 25.000 τόν. Γουόρλντσκειλ 340, 'Ιουλίου 4.

ΜΕΣΙΣ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον ή 'Ερυθράν Θάλασσαν 35.000 τόν. φύδινς δυτικῶς, Γουόρλντσκειλ 292½, τέλος 'Ιούλιου.

ΦΟΤΕΙΝΗ: Περισκόν Κόλπον 72.000 τόνους 'Ισπανίαν Γουόρλντσκειλ 199, τρία συνεχῆ ταξίδια 25.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΥΘ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 49.000 τόν. Νότ. 'Αφρικήν 315, 'Ιουλίου 19.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Α.: Δυτ. 'Αφρικήν 62.000 τόν. άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (θορεώς Χάττερας) Γουόρλντσκειλ 302½, δύο συνεχῆ ταξίδια, 'Ιουλίου 1.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (λιθ.): 35.179 τόνους d.w. (16½ μιλ. 80 τόν. φιούελ διλ) δολ. 5.175, ταξίδιον τριῶν έτῶν, παράδοσης Δεκέμβριον — 'Ιαν.

ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λιθ.): 32.946 τόν. d.w. (16 μιλ. 82 τόν. φιούελ διλ) δολ. 4.875, ταξίδια τριῶν έτῶν, παράδοσης Δεκέμβριον — 'Ιανουάριον.

ΤΟΞΟΝ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 60.000 τόν. άμερικ. λιμένας δυτ. δάκτης Γουόρλντσκειλ 290, 'Ιούλιου 7.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΑΝΕΡ (λιθ.): τάξιμο τοάρτερ 2. μηνῶν, 34.000 τόν. δολ. 9.500 ήμερησίως, 'Ιούλ.

ΒΙΡΓΚΟ (π.): Καραϊβικήν 17.000 τόν. άμερ.

λιμένας 'Ατλαντικού Γουόρλντσκειλ 335, 'Ιούλιον.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗΝ (μικτόν λιθ.): 112.235 τόνουν d.w. (16½ μιλ. 78 τόν. φιούελ διλ και 4 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 6.25 (Γουόρλντσκειλ 144,8) παράδοσης Αδύοστου 28 — Σεπτεμβρίου 15, τάξιμο τοάρτερ μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1975.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΗΝ (λιθ.): Καραϊβικήν 20.000 τόν. άμερικ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Κόλπον, Γουόρλντσκειλ 330, 'Ιουλίου 8.

ΛΑΡΓΚΟ (λιθ.): Καραϊβικήν 40.000 τόν. άμερικ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού Γουόρλντσκειλ 320, 'Ιουλίου 5.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 85.000 τόν. Βραζιλίαν Γουόρλντσκειλ 250, 'Ιουλίου 13.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 57.000 τόννοι Βραζιλίαν Γουόρλντσκειλ 250, 'Ιουλίου 16.

ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ: Μεσόγειον 40.000 τόν. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (θορεώς Χάττερας) Γουόρλντσκειλ 260, 'Ιουλίου 11.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (λιθ.): 43.660 τόν. d.w. (15½ μιλ. 98 τόν. φιούελ διλ) δολ. 5.50 (Γουόρλντσκειλ 169,5) ταξίδια δύο έτῶν, παράδοσης Αδύοστου.

ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (λιθ.): Μαύρην Θάλασσαν 28.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ Γουόρλντσκειλ 267½, 'Ιουλίου 5.

ΝΟΡΦΟΛΚ (λιθ.): 36.064 τόν. d.w. (15 μιλ. 88 τόν.) δολ. 9, ταξίδια τεσσάρων μηνῶν, 'Ιουλίου 5.

ΛΕΝΑ: Καραϊβικήν 18.000 τόν. καθαρά άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλντσκειλ 330, 'Ιουλίου 5.

ΣΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.): Καραϊβικήν 19.500 τ. άμερικ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού Γουόρλντσκειλ 330, 'Ιουλίου 6.

ΤΕΤΑ Μ.: Καραϊβικήν 31.000 τόν. άμερικαν. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού Γουόρλντσκειλ 320, 'Ιουλίου 12.

ΒΕΓΑΣ Ι. (π.): Περισκόν Κόλπον 34.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ κλπ. Γουόρλντσκειλ 235, έτοιμος φόρτωσης.

ΑΘΗΝΙΑΝ (λιθ.): 'Ενδομεσογειακὸν ταξίδιον 50.000 τόν. Γουόρλντσκειλ 280, έτοιμος φόρτωσης.

ΜΠΗΒΕΡ (λιθ.): 34.440 τόν. d.w. (15½ μιλ. 78 τόν. φιούελ διλ) δολ. 4.84 (Γουόρλντσκειλ 151,3) ταξίδια τριῶν έτῶν, παράδοσης 'Ιανουάριον.

ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ.): Καραϊβικήν 19.000 τόνους άμερικ. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Κόλπον Γουόρλντσκειλ 330, 'Ιουνίου 30.

ΝΑΥΣΙΚΑ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 60.000 τ. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ κλπ. Γουόρλντσκειλ 225, 'Ιουλίου 5.

ΘΕΟΔΕΡΜΩΝ: Περισκόν Κόλπον 34.000 τόν. άμερικ. λιμένας δάκτης (θορεώς Χάττερας) Γουόρλντσκειλ 230, 'Ιουλίου 7.

ΑΙΓΑΙΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 38.000 τόν. Λά Πλάτα Γουόρλντσκειλ 290, 'Ιουλίου 20.

ΝΤΟΛΦΙΝ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 18.000 τ. Λά Πλάτα, Γουόρλντσκειλ 290, Αδύοστου 2.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 34.000 τόν. Λά Πλάτα Γουόρλντσκειλ 290, Αδύοστου 6.

ΣΑΒΙΝΑ: Περισκόν Κόλπον 34.000 τόν. Λά Πλάτα, Γουόρλντσκειλ 290, Αδύοστου 10.

ΝΑΥΤΑΜΟΝΤΙΑΙ Ι (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 33.000 τόν. Λά Πλάτα Γουόρλντσκειλ 290, Αδύοστου 20.

ΑΓΙΟΣ ΠΑΥΛΟΣ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 34.000 τόν. Λά Πλάτα Γουόρλντσκειλ 290, Αδύοστου 2.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (λιθ.): Καραϊβικήν 33.000 τόν. άμερικανικὸς λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού Γουόρλντσκειλ 305, 'Ιουλίου 12.

ΣΗΝΔΑΙ (μικτόν λιθ.): Περισκόν Κόλπον 56.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ κλπ. Γουόρλντσκειλ 197½, 'Ιουλίου 15.

ΑΠΟΛΩΝΙΣ (λιθ.): Περισκόν Κόλπον 50.000 τόν. Συγκατούρην Γουόρλντσκειλ 265, έτοιμος φόρτωσης.

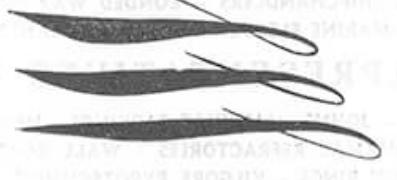
ΤΖΩΝ Π.Γ. (π.): Περισκόν Κόλπον 30.000 τόν. Μαδαγασκάρην Γουόρλντσκειλ 290, έτοιμος φόρτωσης.

ΗΤΟΝ (λιθ.): Μεσόγειον 20.000 τόν. άμερικανικὸς λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού Γουόρλντσκειλ 200, 'Ιουλίου 13.

ΑΣΤΡΕΑ (μικτόν λιθ.): Περισκόν Κόλπον 20.938 τόν. d.w. (τοῦ 1958) δολ. 6.600 ήμερησίως, παράδοσης 'Ιούλιον — Αδγουστον.

ΚΟΣΜΑΣ (λιθ.): 22.575 τόν. d.w. (τοῦ 1957) δολ. 7.250 ήμερησίως, παράδοσης 'Ιούλιον — Αδγουστον.

ΛΑΜΠΙΑΚΑΡΑ (λιθ.): 19.985 τόν. d.w. (τοῦ 1953) δολ. 6.700 ήμερησίως, παράδοσης 'Ιούλιον — Αδγουστον.



Anyone can try to sell you more. Trying to sell you less is what the "Flying Red Horse" people do.

You know that lubrication plays an important part in profits—and that lube oils are different.

Let's take the first part first. One of our lube oils recently completed a 3-million-hour-plus service record in medium-speed engine service. Though the Mobil product cost appreciably more than the previous product in service, consumption was cut by 50%...a major cost-saving!

Then there's lubrication service—which means a lot more than just what oil you're using.

Our marine representatives, for instance meet your ship at virtually every port, talk to your chief engineer about potential problems, and take oil samples for lab analysis.

Of course an engine in top condition uses less oil. But we figure word gets around. And if more and more ships use less and less of our oil, we'll still stay out in front as a marine lube supplier. Mobil Sales & Supply Corporation, 150 E. 42nd St., New York, N.Y. 10017.

Mobil Oil Hellas A.E.
Marine Trade Dept.
6, Loudovikou Square
Piraeus
Tel: 479, 488-478, 971

Mobil

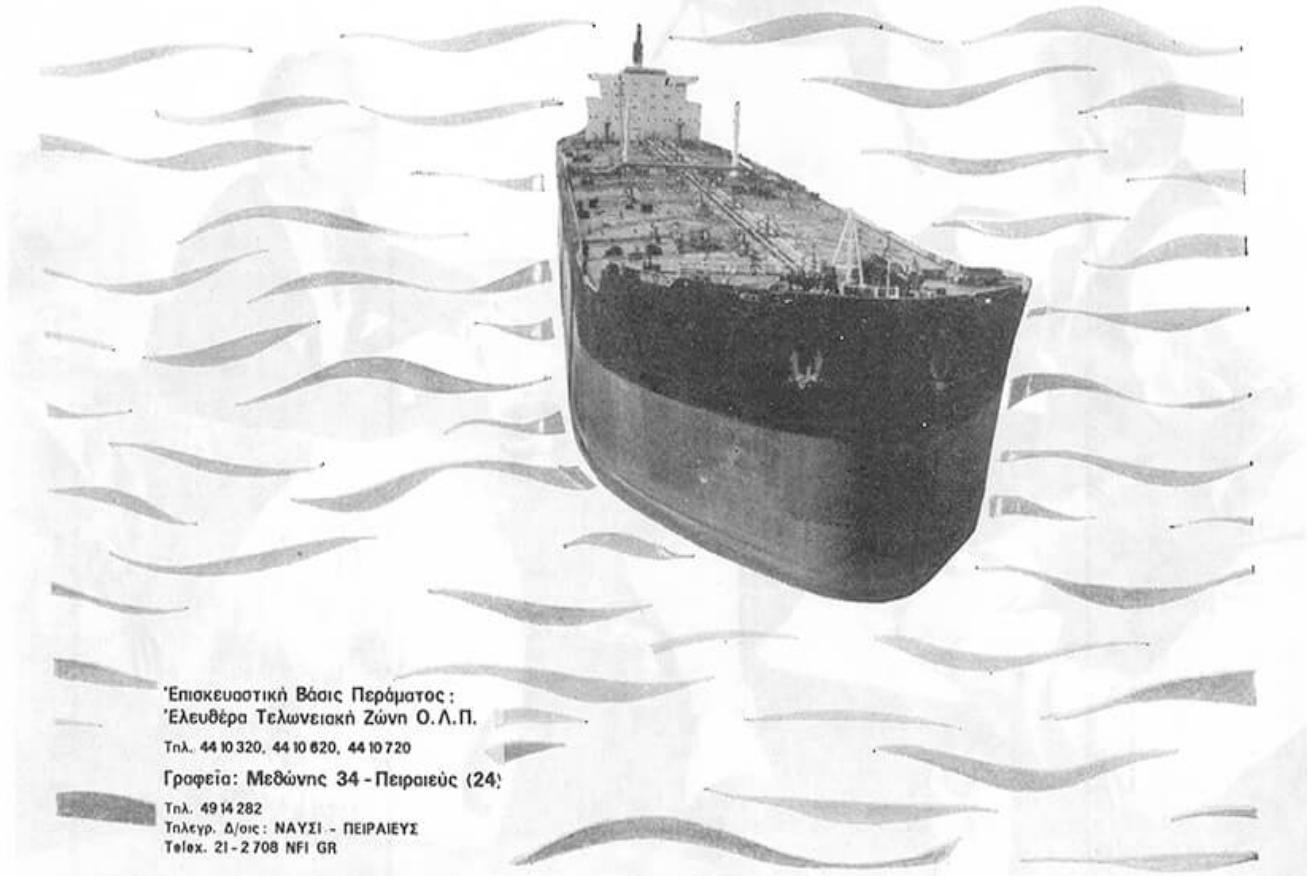




ΝΑΥΣΙ Α.Ε.

Γενικαὶ Ἐπιοκευαὶ Πλοῖων

Εἴμαστε σὲ θέση
νὰ λύσωμε γιὰ σᾶς
τὰ πιὸ δύσκολα
προβλήματα ἐπιοκευῶν,
σεβόμενοι ἀπόλυτα
τὸν χρόνο σας.



Ἐπιοκευοστικὴ Βάσις Περάματος:
Ἐλευθέρα Τελωνειακὴ Ζώνη Ο.Λ.Π.

Τηλ. 44 10 320, 44 10 820, 44 10 720

Γραφεῖο: Μεθώνης 34 - Πειραιεὺς (24)

Τηλ. 49 14 282

Τηλέγρ. Δ/σος: ΝΑΥΣΙ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Telex. 21-2708 NFI GR

ΑΒΑΝΣ	ά. Γάνδην 27 'Ιουν. διά Λά Παλίς	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	έ. Βαλτιμόρην 5 'Ιουλ.
ΑΒΕΜΑΡΙΑ	ά. Καζαπλάνκα 2 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΟΥΕΡ	ά. Πόρτρ Σουδάν 6 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΑΓΑΘΩΝ	ά. Πόρτρ 'Αλέγκρε 16 'Ιουν. διά Γένοβαν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έ. Μπεντί 5 'Ιουν.
ΑΓΑΜΕΝΩΝ	έ. Μπουεναθεντούρα 20 'Ιουν.	ΑΛΙΚΗ	έ. Τακοράντι 28 'Ιουν.
ΑΓΑΠΗ	ά. Σεθεν 'Αιλαντς 29 'Ιουν. διά Χιούστον	ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	ά. Μόντρεαλ 29 'Ιουν. διά Ντητρόιτ
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	ά. Ναγκόγια 20 'Ιουν. διά Σάν Χουάν	ΑΛΙΟΘ	ά. Ντακάρ 29 'Ιουν. διά 'Αμπιτζάν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έ. Πειραιά 8 'Ιουν.	ΑΛΚΗΣ	έ. Πειραιά 17 'Ιουν.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	ά. Φερρόλ 30 'Ιουν.	ΑΛΚΗΣΤΙΣ	δ. Βιραλάτρα 6 'Ιουλ. διά 'Αμβούργον
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	ά. Κοκούρα 26 'Ιουν. διά ΗΠΑ.	ΑΛΚΜΑΝ	ύπο παραλαβή
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έ. Μπ. "Άύρες 30 'Ιουν.	ΑΛΚΥΩΝ	ε. Σαδανάν 6 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	ά. Αθή 3 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ		ά. Αλεξανδρειαν 4 'Ιουλ. διά Τρίπολιν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	ύπο παραλαβήν		
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	ά. Τοιθιστέκια 26 'Ιουν. διά Τάραντα	ΑΛΚΥΩΝ	
ΑΓΓΑΙΑ	ά. Ράς Τανόρα 24 'Ιουν.	ΑΛΚΥΩΝ	
ΑΓΓΑΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (δ.)	έ. Λατάκια 26 'Ιουν.	ΑΛΚΥΟΝΙΣ	
ΑΓΓΑΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	ά. Τζάκονθιλ 6 Μαΐου διά 'Αρούμπα	ΑΛΜΑΡ	
ΑΓΓΑΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	ά. Μπάχια Μπλάνκα 1 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ	ΑΛΜΠΙΡΕΟ	
ΑΓΓΑΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	δ. Παναμά 3 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν	ΑΛΜΥΡΤΑ	
ΑΓΓΑΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	δ. Παναμά 23 'Ιουν. διά Ειρηνικόν	ΑΛΤΙΣ	
ΑΓΓΑΙΑ ΤΡΙΑΔΑ	έ. Μασέιο 16 Μαΐου	ΑΛΦΑ	
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	ά. Σιγκαπούρην 4 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν	ΑΛΜΑΙΑ	
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	δ. Ντόρερ 24 'Ιουν. διά Βιτόρια	ΑΛΜΑΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έ. Σάντος 29 'Ιουν.	ΑΛΜΒΕΡΣΑ	
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	ά. Λός 'Αντελέσες 26 'Ιουν. Χάμπτον Ρόδς	ΑΛΜΒΟΥΡΓΟΝ	
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ύπο παραλαβήν	ΑΛΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	ά. Καλλάρο 30 'Ιουν.		
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ά. Θέουτα 13 'Ιουν. διά Μπαγιόν	ΑΜΕΘΥΣΤ	
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ά. Καράποια 29 Μαΐου διά 'Ινδονησίαν	ΑΜΕΛΙΟ (δ.)	
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ά. Άμερεραν 25 Μαΐου διά Φιλώνγκ	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΑΡΚ	
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έ. μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΕ'Ν	
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	ά. Άλεξανδρειαν 22 'Ιουν. διά Τεργέστην	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΕ'Σ	
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	έ. Πόρτ Κελάγκ 29 'Ιουν.	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΙΓΚ	
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ά. Γλαυκόθινη 26 'Ιουν. διά Κεμπέκ		
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έ. Οξελόσουντ 26 'Ιουν.	ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάτινερ)	
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ά. Γιουκάρδην 20 'Ιουν. δυτ. άκτην ΗΠΑ	ΑΜΕΡΦΙΝ (δ.)	
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έ. Παρανάγκουα 28 'Ιουν.	ΑΜΙΛΑ	
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έ. μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΜΟΡΤΟΣ	
ΑΓΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ	έ. Βανικόδερ 28 'Ιουν.	ΑΜΠΕΛΟΣ	
ΑΓΚΝΙΚ	έ. Αμερέραν 13 'Ιουν. Πουέρτο Καμπέλο	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	έ. Ταϊλάνα 27 'Ιουν.	ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ	
ΑΔΑΜΑΣ	ά. Θίδη 26 'Ιουν. διά Τάουνοσβιλ	ΑΜΥΝΑ	
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	έ. Δάντοιχ 26 'Ιουν. (έπισκευα).	ΑΜΥΝΤΑΣ	
ΑΔΩΝΙΣ	έ. Γδόνιας 21 'Ιουν.	ΑΜΦΙΩΝ	
ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	ά. Ρίο Γκράντε 27 'Ιουν. διά 'Αμβούργον	ΑΝΑΓΚΕΑ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	
ΑΕΤΟΣ	έ. Ντώρμπαν 17 'Ιουν.	ΑΝΑΓΚΕΑ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ	
ΑΘΕΝ	ά. Άλεξανδρειαν 30 'Ιουν.	ΑΝΑΓΚΕΑ ΦΙΛΟΙ	
ΑΘΗΝΑ	έ. Καλλάρο 4 'Ιουλ.	ΑΝΑΜΑΡΙΑ	
ΑΘΗΝΑΙ	ά. Τενέριψη 26 'Ιουν. διά Πειραιᾶ	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	ά. Νέαν Υόρκην 29 'Ιουν. διά Χιούστον		
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ 11 (δ.)	ά. Ρόττερνταμ 30 'Ιουν. διά Μιλάδο	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	
ΑΘΗΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	έ. Μάλταν 2 'Ιουλ.		
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	ά. Φρήπορτ (Μπαχ.) 28 'Ιουν. διά Τάμπα		
ΑΘΛΟΝ	δ. Γιβραλτάρ 7) διά Γένοβαν	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έ. Αμέρεραν 2 'Ιουλ.
ΑΙΑΣ	έ. Πόρτ Κελάγκ 6 'Ιουλ.	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΓΙΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ	ή μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΔΡΕΑΣ Ε.	ά. Μπράουνθιλ 5 'Ιουλ. διά Σάν Σαλβαδό
ΑΙΩΣΣ	έ. Πούλο Μπούλον 9) 6	ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	ά. Ντώρμπαν 2 2 'Ιουλ. διά Σάντος
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΡΕ-ΙΒΕΡΥ	έ. Ν. Υόρκην 23 'Ιουν.	ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΛΑΝΤ	ά. Ν. Όρλεανη 29 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	ά. Κοκούρα 8 'Ιουν. διά Ναχότκα	ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μικτόν)	έ. Γιοκοχάμαν 5 'Ιουλ. (δοκιμαί)
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	ά. Φιλαδελφειαν 25 'Ιουν. Φρέντρικοταν	ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΩΝ (δ.)	ά. Γιοκοχάμιν 3 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑΙΟΥΕΡ	έ. Τσαταγούκη 26 'Ιουν.	ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικτόν)	έ. Γιβραλτάρ 26 'Ιουν. διά Περσικόν
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΑΙ-ΙΝΤ	ά. Αστόρια 28 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν	ΑΝΔΡΟΣ ΑΣΤΑΣΑΣ (μικτόν)	έ. Ιβραλτάρ 16 'Ιουν. διά Περσικόν
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΑΓΚΡΕΣ	ά. Γιοκοχάμαν 5 'Ιουλ.	ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	δ. Παναμά 12 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΙΓΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	ά. Γιοκοχάμαν 10 'Ιουν. διά Πουσάν	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	έ. Φιλαδέλφειαν 6 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΟΙΚ	ά. Πρίν Ρούπερτ 24 Μαΐου διά Κίναν	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	ά. Χάργκ 'Αιλαντ 17 'Ιουν. λάντες 'Εντ
ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΕ-ΙΝΤ	δ. Κωνιού πολιν 19 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΙ	έ. Πόρτ Χέντλαντ 24 'Ιουν.
ΑΙΓΓΙΣ ΦΙΩΝΗ	ά. Αμερέραν 20 'Ιουν. διά Τάμπα	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	ά. Πόρτ Κελάγκ 5 'Ιουλ. διά Νιούπορτ
ΑΙΓΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	ά. Στιγκαπούρη 5 'Ιουλ. διά Μόζι		
ΑΙΓΓΙΟΝ ΣΩΝΙΣΤΩΣΗ	έ. Νιούπορτ 7 'Ιουλ.		
ΑΙΓΓΥΠΤΟΣ	ά. Αμερέραν 4 'Ιουλ.		
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	ά. Τρίπολιν (Λιθάν.) 2 'Ιουλ. θεσνίκη		
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	ά. Πόρτ Ελλαπέτη 3 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν		
ΑΙΜΙΛΙΑ ΔΙΟΒΕΡΑΟΥ	ά. Σαντάντερ 30 'Ιουν. διά Καζαμπλάνκαν		
ΑΙΜΙΛΙΑ Γ.	έ. Κόμη 28 'Ιουν.		
ΑΙΟΛΟΣ	ά. Παναμά 1 'Ιουλ. διά Κίναν		
ΑΙΟΛΟΣ	έ. Μπ. "Άύρες 30 'Ιουν.		
ΑΙΡΗΝΗ ΣΤΑΡ	έ. μεσογειακάς μεταφοράς		
ΑΙΡΗΝΗΣ ΛΑΚ	ά. Αμερέραν 15 'Ιουν. διά 'Αλγέριον		
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έ. Κάντλα 27 'Ιουν.		
ΑΙΤΩΔΙΑ	έ. Φός 28 'Ιουν.		
ΑΚΟΥΜΑΡΙΝ	ά. Χιροσίμα 27 'Ιουν. διά Τάουνοσβιλ		
ΑΚΟΥΡ	έ. Γιβραλτάρ 24 'Ιουν.		
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	ά. Πόλον 15 'Ιουν. διά 'Αλγέριον		
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	ά. Τσάλερτον 4 'Ιουλ. διά Βηρυτόν		
ΑΚΡΑ ΣΩΝΙΟΝ	ά. Βηρυτόν 1 'Ιουλ. διά Ν. Υόρκην		
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	ά. Ν. Υόρκην 30 'Ιουν. διά Λέγκορν		
ΑΚΡΙΤΑΣ	έ. Γένοβαν 20 'Ιουν.		
ΑΚΡΟΝ	ά. Παναμά 24 'Ιουν. διά Ειρηνικόν		
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έ. Μπ. "Άύρες 17 'Ιουν.		
ΑΚΤΙΣ	ά. Κολόμπο 19 Μαΐου διά Β. Κορέαν		
ΑΛΕΚΟΣ	έ. Πειραιά 20 'Ιουν.		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έ. Νιούπορτ 28 'Ιουν. διά Πόρτο Τόρες		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έ. Μεσόνια 22 'Ιουν.		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.	έ. Ν. Όρλεανη 5 'Ιουλ.		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β.	έ. μεσογειακάς μεταφοράς		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	έ. Μεσογειακάς μεταφοράς		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ΙΙ	έ. Μεσογειακάς μεταφοράς		
ΑΛΕΣΗΣ Γ.	έ. Ρουέν 27 'Ιουν.		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	ά. Κάλιαρι 28 'Ιουν. διά Πόρτο Τόρες		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΓΙΣ	ά. Πενάκη 26 'Ιουν. διά Γένοβαν		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	ά. Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	έ. μεσογειακάς μεταφοράς		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έ. Μεσογειακάς μεταφοράς		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έ. Ρουέν 27 'Ιουν.		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΓΙΣ	ά. Κάλιαρι 28 'Ιουν. διά Πόρτο Τόρες		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	ά. Πενάκη 26 'Ιουν. διά Γένοβαν		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έ. μεσογειακάς μεταφοράς		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έ. Ρουέν 27 'Ιουν.		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΓΙΣ	ά. Κάλιαρι 28 'Ιουν. διά Πόρτο Τόρες		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	ά. Πενάκη 26 'Ιουν. διά Γένοβαν		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	έ. μεσογειακάς μεταφοράς		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	έ. Ρουέν 27 'Ιουν.		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Κάλιαρι 28 'Ιουν. διά Πόρτο Τόρες		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Πενάκη 26 'Ιουν. διά Γένοβαν		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	έ. μεσογειακάς μεταφοράς		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	έ. Ρουέν 27 'Ιουν.		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Κάλιαρι 28 'Ιουν. διά Πόρτο Τόρες		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Πενάκη 26 'Ιουν. διά Γένοβαν		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	έ. μεσογειακάς μεταφοράς		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	έ. Ρουέν 27 'Ιουν.		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Κάλιαρι 28 'Ιουν. διά Πόρτο Τόρες		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Πενάκη 26 'Ιουν. διά Γένοβαν		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	έ. μεσογειακάς μεταφοράς		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	έ. Ρουέν 27 'Ιουν.		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Κάλιαρι 28 'Ιουν. διά Πόρτο Τόρες		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Πενάκη 26 'Ιουν. διά Γένοβαν		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	έ. μεσογειακάς μεταφοράς		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	έ. Ρουέν 27 'Ιουν.		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Κάλιαρι 28 'Ιουν. διά Πόρτο Τόρες		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Πενάκη 26 'Ιουν. διά Γένοβαν		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	έ. μεσογειακάς μεταφοράς		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	έ. Ρουέν 27 'Ιουν.		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Κάλιαρι 28 'Ιουν. διά Πόρτο Τόρες		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Πενάκη 26 'Ιουν. διά Γένοβαν		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	έ. μεσογειακάς μεταφοράς		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	έ. Ρουέν 27 'Ιουν.		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Κάλιαρι 28 'Ιουν. διά Πόρτο Τόρες		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Πενάκη 26 'Ιουν. διά Γένοβαν		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	έ. μεσογειακάς μεταφοράς		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	έ. Ρουέν 27 'Ιουν.		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Κάλιαρι 28 'Ιουν. διά Πόρτο Τόρες		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Πενάκη 26 'Ιουν. διά Γένοβαν		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	έ. μεσογειακάς μεταφοράς		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	έ. Ρουέν 27 'Ιουν.		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Κάλιαρι 28 'Ιουν. διά Πόρτο Τόρες		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Πενάκη 26 'Ιουν. διά Γένοβαν		
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΙΑΤΟ	ά. Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην		

ΑΟΥΡΟΡΑ II	Ε. Ιντσόν 3 'Ιουν.
ΑΠΕΞ	Δ. Πόρτ Κελάγκ 24 'Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΠΟΔΗΜΟΣ (δ.)	Δ. Υόρκην 19 Μαΐου δι' 'Αρούπιτα
ΑΠΟΛΩΛΩΝ	Δ. Ντουλόθ 3 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΩΛΗ ΧΙ (δ.)	Δ. Μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΩΛΗ ΝΙΑ	Δ. Συγκαπούρην 25 'Ιουν. δι' Εύρωπην
ΑΠΟΛΩΛΗ ΝΙΑ	Δ. Βαλένθια 3 'Ιουλ. διά Πουάντ Νούάρ
ΑΠΟΛΩΛΗ ΝΙΑ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	ύπό παραλασθήν
ΑΠΟΛΩΛΗ ΝΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	Ε. Η. 'Υόρκην 5 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΩΛΗ ΝΙΑ ΛΑΙΤ	Δ. Κων/πολίν 5 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΩΛΗ ΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	Δ. Στεπτένην 27 'Ιουν. δι' 'Αγγλίαν
ΑΠΟΛΩΛΗ ΝΙΟΣ	Δ. Βαλτιμόρην 26 'Ιουν.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	Δ. Πρίνς Σόλα 20 'Ιουν.
ΑΡΑΜΙΣ	Ε. Μπρίσμπην 4 'Ιουλ.
ΑΡΑΝ	Ε. Μουσούρηρ 5 'Ιουλ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Ε. Λατάκιο 26 'Ιουν.
ΑΡΓΟΛΙΣ	Δ. Αντοφαγακάς 5 'Ιουλ.
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	Δ. Ρότερνταμ 4 'Ιουλ. διά Κεζαμπλάνκα
ΑΡΓΟΣ	Δ. Βανκούβερ 22 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΡΓΥΡΩ	Δ. Η. 'Υόρκην 5 'Ιουλ. διά Σικάγο
ΑΡΓΩ	Δ. Αμμόχωστον 19 'Ιουν.
ΑΡΕΤΗ	εις Τόκιο ύπό συμπλήρωσιν
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	Δ. Πειραιά 4 'Ιουλ. διά Λέσ. Πάλμας
ΑΡΗΣ	Ε. Σεβίλην 26 'Ιουν.
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	Ε. Αδ. Γκουάριο 1 'Ιουλ.
ΑΡΙΕΑ	Δ. Κέιπ Τάουν 5 'Ιουλ. διά Τοινάμπο
ΑΡΙΣΤΑΓΕΛΟΣ	Δ. Ρότερνταμ 7 'Ιουλ. διά Λουάντα
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	Δ. Μόντρεαλ 1 'Ιουλ. διά Τσάνα
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	Δ. Οζάκαν 4 'Ιουλ. διά Τουντζίν
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	Ε. Μομάρα 7 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ	Ε. Ντουλόθ 4 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	Ε. Ρότρχαϊμ 1 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	Δ. Συγκαπούρην 12 'Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	Δ. Βαλτιμόρην 5 'Ιουλ. Σέδεν 'Αιλαντς
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	Δ. Τακόμη 26 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ	Ε. Χερκασσίαρχ 27 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	Ε. Σαουθάμπτον 3 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΖΟΣ	Δ. Οταρού 27 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΙΛΟΣ	Δ. Μουσούρηρ 15 'Ιουν. διά Μανίλαν
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ	Δ. Παναμά 2 'Ιουλ. Μανζανίλα (Μεξ.)
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	Δ. Ρότερνταμ 7 'Ιουλ. διά Σάντος
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΣ	Δ. Μομάρα 6 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν
ΑΡΙΣΤΟΚΛΗΣ	Ε. Φουκουγάμα 4 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Δ. Σαδένα 20 'Ιουν. διά Σύρον
ΑΡΙΣΤΟΝ	Ε. Αίδη 6 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ	εις Βίλεμπατ από 22 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Δ. Μπ. 'Άρες 26 'Ιουν. διά Ρουέν
	Δ. Πασακαγκόλα 21 'Ιουν. δι' Ιράν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	υπό παραλασθήν.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ	Ε. Τζιμπούτι 24 'Ιουν. διά Βραζιλίαν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ	Δ. Συγκαπούρην 30 'Ιουν. δι' Εύρωπην
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	Δ. Ρότερνταμ 6 'Ιουλ.
ΑΡΚΑΔΙΑ	Δ. Μπ. 'Άρες 5 'Ιουλ.
ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ	Δ. Θεούτα 23 'Ιουν. διά Κων/πολίν
ΑΡΜΑ	Δ. Φιλαδέλφειαν 6 'Ιουλ.
ΑΡΜΑΤΤΑΝ	Δ. Ρότερνταμ 7 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον
ΑΡΜΟΝΙΑ	Δ. Κούς Μπαή 28 'Ιουν. 'Ιγιο Μισιμά
ΑΡΜΟΝΙΑ	εις Βομβάνη από 28 Μαΐου
ΑΡΟΣ	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΠΑ	Ε. Γένοβαν 29 'Ιουν.
ΑΡΡΑΣ (δ.)	υπό παραλασθήν.
ΑΡΤΑ	Ε. Γκλαβεστών 24 'Ιουν.
ΑΡΤΑ	Δ. Μπρούναμπουντελ 3 'Ιουλ. δι' Οδύμεα
ΑΡΤΕΜΙΔΗ ΙΙ	Δ. Συγκαπούρην 7 'Ιουν. διά Β. Κορέαν
ΑΡΤΕΜΙΣ	Δ. Βακαγιάμα 17 'Ιουν. διά Κωνσταντζίν
ΑΡΤΕΜΙΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 8.	Δ. Κων/πολίν 30 'Ιουν. διά Πόρτο Τόρες
ΑΡΤΕΜΩΝ	Ε. Ήραρχ 30 'Ιουν.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	Δ. Σάν Νικολαί 5 'Ιουλ. διά Μπ. 'Άρες
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	Δ. Συγκαπούρην 24 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	Ε. Πάτεντψουργκ 25 'Ιουν.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	Ε. Βιτόρια 21 'Ιουν.
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ ΜΙΚΤΩΝ	Δ. Μουφράνων 30 'Ιουν. διά Τουντζίν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	Δ. Ρότερνταμ 30'Ιουν. διά Κόλπων ΗΠΑ
ΑΡΧΩΝ ΧΕΡΟΥΒΕΙΜ	Δ. Φρίτσαυον 2 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΣΜΠΟΥΡΝ	Ε. Τσιταγκόρκ ρόδες 13 'Ιουν.
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ	εις Ρίο 'Ιανέριο από 11 Μαρτ.
ΑΣΠΑΣΙΑ	Δ. Πλανάμ 20 'Ιουν.
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	Δ. Κόμπε 30 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΑΣΠΙΔΑΦΟΡΟΣ	Ε. 'Αμβούργον 21 'Ιουν.
ΑΣΠΙΔΟΣ	Δ. Δουνκέρκηρ 21 'Ιουν. διά Δυρράχιον
ΑΣΣΙΟΣ	Δ. Λονδίνον 6 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΣΤΕΡΙ	Ε. Θερίζερ 30 'Ιουν.
ΑΣΤΗΡ (δ.)	Ε. Χιμέζι 30 'Ιουν.
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	Δ. Καλλάρ 4 'Ιουλ. δι' Εσμεράλντας
ΑΣΤΡΩΝ	εις Παλέρμο από 9 Μαΐου
ΑΣΤΡΩΝΑΓΓΙΣ	Δ. Μπάχια Μπλάνκα 3 'Ιουν. λά. Πλάτα
ΑΣΤΥΑΝΑ	Δ. Βιρτούτων 23 'Ιουν. διά Μερόντα
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	Δ. Αιμέρσαν 6 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Δ. Συγκαπούρην 24 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΤΕΝΑΣ ΤΕΜΠΑ	Δ. Μπρούναμπουντελ 25 'Ιουν. λόδχολμεν
ΑΤΕΝΕΛΙΑ	Δ. Πλανάμ 25 'Ιουν. διά Μασσαλίαν μετωνομάσθη «ΜΑΙΡ» σημ. Λιθέριας υπό παραλασθήν
ΑΤΖΙΔΙΤΥ	Δ. Παλαντί ΚΙΡΚ (δ.)
ΑΤΑΑΝΤΙ ΚΑΙΦ	Δ. Παλαντί ΚΟΥΙΙΝ (δ.)
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	Δ. Παλαντί ΣΙΑΜΠΙΟΝ
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	Δ. ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	Δ. ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ
ΑΤΤΙΚΟΝ	Δ. ΑΤΤΙΚΟΝ ΑΥΑΙΣ
ΑΥΑΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερ.)	Δ. ΑΥΑΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερ.)
ΑΥΡΑ	Δ. ΑΥΡΑ
ΑΥΡΩΒΟΣ	Δ. ΑΥΡΩΒΟΣ
ΑΘΗΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	Δ. ΑΘΗΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ ΑΦΙΚΛΕΤ ΛΑΙΤΩΝ
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	Δ. ΑΧΙΛΛΕΥΣ
ΒΑΛΔΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	Δ. ΒΑΛΔΗΣ Β. (δ.)
ΒΑΣΙΑΣΙΑ	Δ. ΒΑΣΙΑΣΙΑ
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	Δ. ΒΑΣΙΛΕΙΑ Κ.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	Δ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	Δ. ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	Δ. ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)
ΒΑΣ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)	Δ. ΒΑΣ. ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)
ΒΑΣΙΟΠΑΙΔΙΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	Δ. ΒΑΣΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (δ.)
ΒΑΣΩ	Δ. ΒΕΓΚΑ
ΒΕΝΘΙΣΙΚΙΜΗ	Δ. ΒΕΡΓΩΡ (μικρό)
ΒΕΡΓΩΡ	Δ. ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ
ΒΕΡΓΑ	Δ. ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ
ΒΕΡΓΑ ΛΑΜ	Δ. ΒΙΚΤ. ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)
ΒΙΟΛΑΝΤΩ Ν. ΤΟΥΛΑΝΔΡΗ δ.	Δ. ΒΙΟΛΕΤΤΑ
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	Δ. ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.
ΒΙΡΑ	Δ. ΒΙΡΤΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ
ΒΙΡΜΑ	Δ. ΒΙΡΜΑ
ΒΙΡΩΙ	Δ. ΒΙΡΩΙ
ΒΡΑΧΟΣ (δ.)	Δ. ΒΡΑΧΟΣ ΕΛΛΑΣ
ΒΟΡΡΑΣ	Δ. ΒΡΕΤΑΝΙΣ (ύπερωκ.)
ΒΡΟΥΔΙΑΔΑ	Δ. ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	Δ. ΓΑΛΗΝΗ
ΓΑΛΗΝΗ (δ.)	Δ. ΓΑΛΛΕΙΑΣ (δ.)
ΓΑΛΑΤΑ	Δ. ΓΑΛΑΣΣΑ (δ.)
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	Δ. ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.)
ΓΑΜΕΛΑΟΣ	Δ. ΓΕΡΑΝΙΑ
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	Δ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ
ΓΕΡΟΣ (δ.)	Δ. ΓΕΡΟΓΗΣ ΠΡΩΗΝΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	Δ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΡΩΗΝΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ	Δ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	Δ. Ρότερνταμ 7 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	Δ. Κων/πολίν 1 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (δ.)	Δ. Γκότεμπουργκ 12 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	Δ. Ωκλάντ (Δ.Α) 9 'Ιουν. διά Κίναν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΥΑΛΑΣ	Δ. Ν. 'Ορλέανην 30 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	Δ. Κολούμπια ρίθερ 3 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	Δ. Γόνιανα 29 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άργει εις Πειραιάς από 10 'Ιαν. 1971
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	Δ. "Αγ. Φραγκίσκον 3 'Ιουν. διά Πειραιών
ΓΙΑΛΟΝ (δ.)	Δ. Τζάκοσονθ 30 'Ιουν. διά Σαιν Κρουα
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	Δ. Γκραντάρ 5 'Ιουλ. διά Πειραιάς
ΓΙΑΝΝΗΣ	Δ. Μπαγκόλι 26 'Ιουν.
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	Δ. Βομβένη 1 'Ιουν.
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (δ.)	Δ. Βογκέντιον 29 'Ιουν. διά Ραβέναν
ΓΙΟΥΚΑΤΑΝ	Δ. Ράντ Τανόύρα 5 'Ιουν. Κόρπους Κρίστη
ΓΙΟΥΝΙΑ ΦΑΙΤ (δ.)	Δ. Βερακρούς 2 'Ιουλ.
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΙΝΤ	Δ. Φιλαδέλφειας 1 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπια
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΡΙΤ	Δ. Πλαναμίδη 28 'Ιουν.
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	Δ. Πλαναμίδη 1 'Ιουλ.
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	Δ. Βανκούβερ 14 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΛΙΝΚ	Δ. Πουέρτο Μπάριος 12'Ιουν. Κόρτα Ρίκα
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	Δ. Σάροχ 5 'Ιουλ. δι' "Ορεχούβεν
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ	Δ. Ρότερνταμ 7 'Ιουλ.

"PANELLENIC SHIPPING AGENCY LTD"

SHIP AGENTS & STEVEDORES

PRINCIPALS: Captain GEORGE PERIVOLARIS & NICOLAS GEORGES EFREMIDIS

AV. RIO BRANCO 43 - 22nd FLOOR
RIO DE JANEIRO G. B. BRASIL

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

TELEGRAMS: "PANELLENICA"

ΓΚΑΙ' ΦΑΙΗΘ	ά. Αμβούργον 19 'Ιουν. διά Τζιμπουτί	ΕΛΕΝΑ Μ.	ά. Λας Πάλμας 3 'Ιουλ. Πόρτ Χάρκουρτ
ΓΚΑΙ' ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	ξ. Αμέρσορν 20 'Ιουν.	ΕΛΕΝΗ (δ.)	Βομβάη 22 'Ιουν. διά Περαίων
ΓΚΑΛΑΞ	δ. Κων/πολιν 25 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν	ΕΛΕΝΗ (δ.)	Μασσαλίαν 28 Μαΐου διά Έλλαδα
ΓΚΑΛΑΝΤ ΚΩΔΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	ά. Χόρ 1 'Αμαγία 1 'Ιουλ. διά Γαλλίαν	ΕΛΕΝΗ	Σεπτεμβρίου 13 Μαΐου διά Νταδάσ
ΓΚΑΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ (δ.)	ά. Ράς Τανόύρα 11)6	ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	Πόρτ Τζεντιλ 29 'Ιουν.
ΓΚΕΦΟ Ε. (δ.)	ά. Λας Πάλμας 16)6 διά Χαλκίδα	ΕΛΕΝΗ Η. Φ.	Ξ. Ντακάρ 1 'Ιουλ.
ΓΚΙΚΑΣ	δ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν	ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	ά. Πειραιά 4 'Ιουλ. διά Νοσορωσίσκην
ΓΚΛΟΜΠΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	ά. 'Αλεξάνδρειαν 27 'Ιουν. Δ. Αφρικήν	ΕΛΕΝΗ Τ.	ά. Μπέρια 3 'Ιουλ.
ΓΚΛΟΥΡΥ	ά. Αμπιζέν 15 'Ιουν.	ΕΛΕΝΟΥΣΑ	ξ. Νουσκότ 7 'Ιουν.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	ά. Θεούτα 26 'Ιουν. διά Ν. Όρλεάνην	ΕΛΕΡΑΝΤΑ	έ. 'Αλεξάνδρειαν 4 'Ιουλ.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	ά. Ράς Τανόύρα 29 'Ιουν. διά Τρίνινταν	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (δ.)	δ. Γιοκοχάμαν 16 'Ιουν. "Αγ. Φραγκίσκον
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ (δ.)	εἰς Μουρόβραν υπό συμπλήρωσιν	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	ά. Πειραιά 13 'Ιουν. διά Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ	ά. Χάργκ Αίλαντ 16 'Ιουν. διά Τούμπα	ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	δ. Κων/πολιν 29 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ	ά. Ναγκόγια 29 'Ιουν. διά Κασίμα	ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άνεχ. λός "Αντζελες 10 'Ιουν. διά Χιλήν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΝΣ	δ. Παναμά 16 'Ιουν.	ΕΛΙΣΑΒΕΤ	ά. Σάντος 6 'Ιουλ. διά Παρανάγκουα
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	ξ. Ρίο Γκράντε 1 'Ιουλ.	ΕΛΙΣΑΒΕΤ Κ.	ά. Αγ. Φραγκίσκον 2 'Ιουλ. Πόρτλαντ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	δ. Παναμά 15 'Ιουν. διά Σαγκάνη	ΕΛΙΤΑ	ξ. Λιοσιαδώνα 30 'Ιουν.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	ά. Μανίλαν 27 'Ιουν. διά Κίναν	ΕΛΛΑΚΙ	δ. Παναμά 4 'Ιουλ. διά 'Αμδεύργον
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΙΝΙΤΥ	ά. Μπ. 'Άθρες 23 'Ιουν. διά Ρόττερντα	ΕΛΛΑΣ (δ.)	δ. Παναμά 5)7 διά Γκουναγιακήλ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΙΣΙΣ	ά. Σάντος 29 'Ιουν. διά Σαγκόν	ΕΛΛΑΣ	ά. Γκέτα 27 'Ιουν. διά Τρίπολιν (Λιθ.)
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ	ξ. Χάρτελσον 6 'Ιουλ.	ΕΛΛΑΣ IN ΙΝΤΕΡΝΙΤΥ	ξ. Ν. Υόρκην 5 'Ιουλ.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΛΙΣ	ά. Πόρτ Λίνκον 13 'Ιουν. διά Χιλήν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΙΓΑΝΗΑ	δ. Μουσκάτ 16 'Ιουν.
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ.	ά. Μπ. 'Άθρες 26 'Ιουν. διά Κίναν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	δ. Γιεράλταρ 24 'Ιουν. διά Ντουλούθ
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	υπό παραλαβήν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	ξ. Μαντράς ρόδι 3 'Ιουλ.
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	υπό παραλαβήν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	ξ. Ντάρμπιταν 30 'Ιουν.
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	δ. Γιεράλταρ 2 'Ιουλ. διά Ραθέναν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	ξ. Καλκούτταν 22 'Ιουν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	ά. Λας Πάλμας 2 'Ιουλ. διά 'Αγαδίρ	ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	ά. Ντουμπάι 5 'Ιουλ. διά Κουβέτη
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑϊΤ	ξ. Μπορντώ 2 'Ιουλ.	ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ	ξ. Ν. Όρλεάνη 4 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕϊΜ	ξ. Ναχότκα 12 'Ιουν.	ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	ά. Βαλτιμόρην 12 'Ιουν. διά Τζιμπουτί
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	ξ. Ναχότκα 29 'Ιουν.	ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	ξ. Λήθ 6 'Ιουλ.
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	ξ. Βοστώνη 1 'Ιουλ.	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΩΝΗΡ	ά. Τζιμπουτί 26 'Ιουν.
ΓΚΡΕΪΣ Α.	ά. Της 28 'Ιουν. διά Πειραιά	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	ξ. Ν. Υόρκην 2 'Ιουλ.
ΓΚΡΕΜΠΕΡΤΡΟΥΜ	ξ. Ζαμπάγκα 21 'Ιουν.	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	ά. Κολόμπο 29 'Ιουν. διά Ν. Όρλεάνην
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	δ. Κουν/πολιν 30 'Ιουν. διά Γαλάτοι	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ.	ξ. Σαίν Τζόν (Ν.Β.) 5 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΩΝ	ά. Πόρι Καρτί 2 'Ιουλ. διά Ρωσίαν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	ά. Τζέντο 3 'Ιουλ. διά Βομβάρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ	δ. Γιοκοχάμαν 2 'Ιουλ. διά Κρόφτον	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	ξ. Βρυτόν 7 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ	ξ. Γιοκοχάμαν 2 'Ιουλ.	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	ξ. Ν. Υόρκην 4 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	ά. Λός Αντζελες 18 'Ιουν. διά Περσικόν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	ξ. Βομβάρην 27 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	εἰς Πόρτ Ελίζαμπεθ υπό 11 'Άπρ.	ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΖΤΖΕΡ	ξ. Λορ. Μάρκες 3 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	ά. Σορέλ 3 'Ιουλ.	ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	ά. Ράς Τανόύρα 2 'Ιουλ. Τσιταγκόκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	δ. Τέμπη Μπαίη 13 'Ιουν. διά Κίναν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΘ	ξ. Ντώρμπαταν 25 'Ιουν. διά Ντουμπάι
ΓΟΥΩΤΕΡ	δ. Κων/πολιν 30 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	ξ. Χιούστον 24 'Ιουν.
ΓΟΥΑΡΡΕΝ	ξ. Αμβούργον 6 'Ιουλ.	ΕΛΛΕΡΟΣ	ξ. Σαζάναν 3 'Ιουλ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	ξ. Χιούστον 10 'Ιουν.	ΕΛΛΗ ΙΙ	ά. Δάντοιχ 4 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	ξ. Ντάρμπαταν 7 Μαΐου	ΕΛΛΗΝΙΣ (λάνερ)	ά. Νασαράου 4 'Ιουλ. διά Σαουθάμπτον
ΔΑΜΩΝ (δ.)	ά. Φιλαδέλφειαν 10 'Ιουν. διά 'Αρούμπιτα	ΕΛΛΗΝΙΣΠΟΝΤΟΣ	ά. Λιοσιαδώνα 23 'Ιουν. διά Ν. Υόρκην
ΔΑΝΑΟΣ	άργει εἰς Πειραιά υπό 20 'Ιουν. 1972	ΕΛΛΟΝΑ	ά. Ναγκόγια 28 'Ιουν. "Αγ. Φραγκίσκον
ΔΕΚΕΣΑΝ	δ. Παναμά 30 Μαΐου διά Μπουεναβεντούρα	ΕΛΠΙΔΑ	ά. Μπελφίζι 21 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	υπό παραλαβήν	ΕΛΠΙΔΑ	ά. Βαλτιμόρην 3 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	ά. Λός Αντζελες 25 Μαΐου διά Κόμπτε	ΕΛΠΙΣ	άργει εἰς Πειραιάδ "Αγ. Φραγκίσκον 26 'Ιουν. 'Ιαπωνίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Α. 11	ά. Αμβερσαν 25 'Ιουν. διά Κλήβελαντ	ΕΠΙΣΠΟΣ	ηφθ. Μπέλεμ 30 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Α. (δ.)	ά. Αμβερσαν 4 'Ιουλ. διά Δάντοιχ	ΕΠΙΣΤΡΕΦΙΩΝ	ξ. Ν. Υόρκην 28 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	ά. Γιουρόπορτ 19 'Ιουν. διά Περσικόν	ΕΡΗΜΙΩΝ	ξ. Τέμπη Μπάριος 24 'Ιουν.
ΔΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	ξ. Βομβάρην 9 'Ιουν.	ΕΡΟΪΚ Κ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ δ.	ξ. Σιγκαπούρη 12 'Ιουλ.
ΔΗΑΙΑΝ ΛΗΤΩ (δ.)	ξ. Κάντα 18 'Ιουν.	ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	ξ. Σιγκαπούρη 2 'Ιουλ.
ΔΗΗΜΗΤΡΑ	ξ. Αμοτέρωνταν 1 'Ιουλ.	ΕΤΕΡΝΙΤΥ	ά. Αντονέαν 18 'Ιουν. διά Βαλπαράζι
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ	ά. Γιοκοχάμαν 28 'Ιουν. διά Παναμά	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	ξ. Σιγκαπούρη 17 'Ιουν. διά 'Ακαζούτλα
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ	ά. Σαβάναν 11 Μαΐου διά Χιούστον	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	ά. Ντώρμπαταν 2 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ	ά. Μπιλέπα 1 'Ιουλ. διά Θεονίκην	ΕΥΑΝΘΩΙΑ (δ.)	ά. Γιεράλταρ 2 'Ιουλ. διά Ραθέναν
ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ	ά. Βακαγιάμα 18 'Ιουν. Ρόμπερτς Μπάνκ	ΕΥΓΕΝΙΑ	εἰς Ακαζούτλα 2 'Ιουλ.
ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ	ά. Πειραιά 4 'Ιουλ.	ΕΥΓΕΝΙΑ I.	ξ. Μπρούνιμπουτελ 4 'Ιουλ. Πιεράλταρ
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ	ξ. Ντακάρ 29 'Ιουν.	ΕΥΓΕΝΙΑ Ε.	ξ. Πειραιά 21 'Ιουν.
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ - ΠΙΩΡΤΟΣ	ά. Κολόμπο 17 Μαΐου διά Γουαμπόα	ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	ξ. Ντώρμπαταν 27 'Ιουν.
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	ξ. Σάντος 18 'Ιουν.	ΕΥΓΕΝΙΑ Κ. ΤΣΙΜΠΛΗ (δ.)	ά. Πλότες 2 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	δι. Κολόμπο 17 Μαΐου διά Γουαμπόα	ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	ξ. Ντώρμπαταν 24 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	ξ. Σάντος 18 'Ιουν.	ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	ά. Αντοφαγάκαστα 27 'Ιουν. Βαλπαράζι
ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ	δι. Γιεράλταρ 24 'Ιουν.	ΕΥΔΟΚΙΑ	ξ. Θεόυτα 5 'Ιουλ. διά Ν. Όρλεάνην
ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ	ξ. Ρόττερνταν 3 'Ιουλ.	ΕΥΕΛΠΙΣ	ξ. Χοραμάχρ 1 'Ιουλ.
ΔΗΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	ά. Ιοκεντέρουν 5 Μαΐου διά Καράτοι	ΕΥΗ Τ. (δ.)	ξ. Κιουρασά 4 'Ιουλ.
ΔΗΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	δ. Παναμά 3 'Ιουλ.	ΕΥΗΜΕΡΙΑ	ξ. Πούερτο Μπάριος 5 'Ιουν.
ΔΗΜΟΣ	ξ. Δουθέλιον 1 'Ιουλ.	ΕΥΘΑΛΙΑ	ξ. Σιγκαπούρη 17 'Ιουν. διά 'Ακαζούτλα
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	ξ. Πειραιά 15 'Ιουν.	ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ I (δ.)	ά. Ντώρμπαταν 2 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	ά. Μουτσόρη 15 'Ιουν. διά Κίναν	ΕΥΘΥΤΗΣ	ά. Γιεράλταρ 2 'Ιουλ. διά Ραθέναν
ΔΙΑΚΑΛΑ ΜΑΣΚΟΤ	ξ. Σάροχ 4 'Ιουλ.	ΕΥΝΟΙΑ	εἰς Ακαζούτλα 2 'Ιουλ.
ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	ά. Θεόνταν 23 'Ιουν. διά Μπ. "Άθρες	ΕΥΞΕΙΝΟΣ	ξ. Μπρούνιμπουτελ 4 'Ιουλ. Πιεράλταρ
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ (μ.)	ξ. Λιοσιαδώνα 1 'Ιουλ.	ΕΥΡΥΔΑΛΟΣ	ξ. Πειραιά 21 'Ιουν.
ΔΙΑΣ	ά. Ράς Τανόύρα 15 'Ιουν.	ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	ξ. Ντώρμπαταν 27 'Ιουν.
ΔΙΔΩ	δ. Φιλιππίνες 13 'Ιουν. διά Ρόττερντα	ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	ά. Πλότες 2 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΔΙΓΡΦΟΣ II	ά. Λας Πάλμας 2 'Ιουλ. διά "Αντεν	ΕΥΡΥΔΑΛΟΧΑΣ	ξ. Ντώρμπαταν 24 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΔΙΩΝΗΣ	ά. Πόρτ Σουδαν 3 'Ιουλ. διά Χοντέντα	ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	ά. Πούερτο Καμπέλο 5 'Ιουν.
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	ά. Βενετίαν 3 'Ιουλ. διά Ραθέναν	ΕΥΡΥΠΥΛΑΟΣ	ξ. Σιγκαπούρη 19 'Ιουν. διά Παναμά
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	υπό παραλαβήν	ΕΥΡΥΣΘΕΝΗΣ	ξ. Σιγκαπούρη 26 'Ιουν. διά Παναμά
ΔΡΟΜΩΝ	ά. Λορ. Μάρκες 26 'Ιουν.	ΕΥΡΥΤΑΝ	ξ. Παπα(Λάγκος) 19 'Ιουν.
ΔΡΥΜΑΚΟΣ	ά. Λονδίνον 7 'Ιουλ. διά Μπ. "Άθρες	ΕΥΡΥΤΩΝ	ξ. Ριο Γκράντε 2 'Ιουλ. διά Γενοβαν
ΔΡΥΣ	δ. Βαλτιμόρη 3 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν	ΕΥΣΤΑΘΙΑ	ά. Παναμά 2 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	ά. Μοντέρα 1 'Ιουλ.	ΕΥΤΕΡΠΗ	ξ. Χόγκι 26 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΔΥΡΟΣ	δ. Κων/πολιν 23 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν	ΕΥΤΥΧΙΑ	δ. Παναμά 21 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΦΦΗ	ξ. Γιοκοχάμαν 3 'Ιουλ. διά Ν. Υόρκην
ΔΩΡΑ	ά. Πόρτο Αλέγκρε 2 'Ιουλ. διά Αμβούργον	ΖΑΝΕΤ	ά. Σακά 30 'Ιουν. διά Μπαγκόκη
Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ (δ.)	ξ. Κόρπους Κρίστι 3 'Ιουν.	ΖΑΝΕΤΤΑ III (δ.)	ξ. Γιοκοχάμαν 5 'Ιουλ.
ΕΒΕΛΥΝ (δ.)	ξ. Τζώρτζασον 5 'Ιουλ. διά "Αρούμπι	ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΒΗ	ξ. Σικάγο 2 'Ιουλ.	ΖΗΝΩ	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΒΗ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	ξ. Σάντος 18 'Ιουν.	ZANET	ά. Χάμπτον 3 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΕΒΗ Λ.	δ. Παναμά 8 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν	ZANETTA III (δ.)	δ. Παναμά 1 'Ιουλ. διά Πάλμα (Μαγ.)
ΕΒΡΟΣ (δ.)	ά. Σουάνη 6 'Ιουλ. διά Περσικόν	ZAPATOΥΣΤΡΑΣ	ξ. Στεπτίνον 2 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	ξ. Ντάκαρ 18 'Ιουν.	ZHΝΩ	ξ. Σαβάναν 28 'Ιουν. διά Χιούστον
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	ξ. Λάντην 23 'Ιουν.		ξ. Ναγκόγια 5 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	ά. Καράτοι 28 'Ιουν. διά Ινδονησίαν		ά. Ωλμπαν Δ.Α. 25 'Ιουν. Μπ. "Άθρες
ΕΙΡΗΝΗ ΞΥΛΑ	ά. Λομπίτο 29 'Ιουν.		
ΕΚΑΛΑ	ξ. Φουκούγιαμα 2 'Ιουλ.		
ΕΚΤΩΡ	άργει εἰς Πειραιά		
ΕΚΤΩΡ	ξ. Τριπολίν (Λιθόνης) 20 'Ιουν.		
ΕΛΕΝΑ (δ.)	ά. Κόρτον 29 'Ιουν. διά Περσικόν		
ΕΛΕΝΑ	εἰς Πειραιά υπό 11 Φεβρ. 1972		

ΖΙΝΙ	Δ. Πειραιά 23 'Ιουν.
ΖΟΓΙΑ (δ.)	Ε. Πειραιά 26 'Ιουν.
ΖΟΝΤΑ (δ.)	Δ. Σιγκαπούρην 3 'Ιουλ. διά Περσικόν
ΖΟΥΓΡΟ	Δ. Θέουτα 29 'Ιουν. δι' Αμπιτζάν
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Υ.	δ. Πλαναμά 2 'Ιουλ.
ΖΩΗ	δ. Καράτοι 25 'Ιουν. διά Περσικόν
ΖΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)	ξ. Πειραιά 9 'Ιουν.
ΖΩΡΖΕΤΤΑ	δ. Αμβέρσαν 1 'Ιουλ. διά Πισόγκ Γιάγκ
ΗΒΗ	δ. Πόρτ Χέντλαντ 19 'Ιουν. δι' Εύρωπην εἰς μεσογειακές μεταφορές
ΗΑΙΑΣ	δ. Λόρ αλ Αμάγια 25 'Ιουν. Λισσαδώνα
ΗΑΙΑΣ (δ.)	δ. Μπ. Αύρες 14 'Ιουν. διά Ραθένιναν
ΗΑΙΑΣ ΞΥΛΑΣ	δ. Σάντο Νοτιμύχο 5 'Ιουλ. Μαρακάιπο
ΗΑΙΟΣ	δργει εἰς Πειραιά πάτο 27 'Ιουλ. 1971
ΗΡΑ	δ. Αλεξανδρειαν 23 'Ιουν.
ΗΡΑΙΟΝ	δ. Ν. Ύόρκην 28 'Ιουν. διά Βηρυτόν
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	δ. Μιζουσίμα 22 Μαΐου διά Φιλιππίνες
ΗΡΩ	δ. Έμδεν 22 'Ιουν. διά Τάμπα
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.	δ. Λόμπεκ 4 'Ιουλ. δι' Οξελόσουντ
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	δ. Δουκέρην 9 'Ιουν. διά Μερινά
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	δ. Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Φλωρίδα
ΘΕΑΝΤΩ Α. Σ.	δ. Πλαναμά 4 'Ιουλ. δι' Ιμπιγχαμ
ΘΕΑΝΩ	ξ. Καράτοι 29 'Ιουν.
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	δ. Μπόννι 20 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΘΕΜΙΣΤΟΚΗΣ	δ. Σάντα Λουτσά 24 'Ιουν.
ΘΕΟΔΕΓΓΩΝ (δ.)	δ. Σιγκαπούρην 26 'Ιουν. διά Περσικόν
ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)	δ. Γένοβαν 28 'Ιουν. διά Πειραιά
ΘΕΟΔΟΧΟΣ	δ. Μπαμόντ 6 'Ιουν. διά Κεύλανην
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	δ. Γιβραλτάρ 24 'Ιουν. διά Φρήρηποτ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Λ.	δργει εἰς Πειραιά πάτο 29 'Ιουν. 1971
ΘΕΟΚΑΗΤΟΣ	δ. Θέουτα 4 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΘΕΟΠΑΙΣ (δ.)	δ. Αρούμπα 12 'Ιουν. διά Νιού Χάφεν
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	δ. Πλαναμά 29 'Ιουν.
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)	δ. Ν. Ύόρκην 22 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	δ. Ντόλερ 4 'Ιουλ.
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	δ. Σιγκαπούρην 2 'Ιουλ. διά Τζακάρτα
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	δ. Τζακάρτα 14 'Ιουν. διά Μπαλίκιπαν
ΘΕΩΡΙΣ	ξ. Δόπτερνατ 6 'Ιουλ.
ΘΗΡΑ	δ. Κον)πολίν 30 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΘΗΡΑΙΟΣ	δ. Ντακάρ 29 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΘΙΣΜΠΗ	εἰς Σαράγκα 26 πάτο 24 'Ιουν. 1972
ΘΩΜΑΣ Α.	ξ. Πειραιά 22 'Ιουν.
ΘΩΜΑΣ Γ. ΤΣΙΜΠΑΗΣ (δ.)	ξ. Φιλαδέλφειαν 5 'Ιουλ.
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	δ. Θέουτα 17 'Ιουν. διά Κή Γουέστ
ΙΑΣΩΝ	δ. Σιγκαπούρην 15 'Ιουν. δι' Αμβούργον
ΙΕΡΑΞ (μικτόν)	πό παραλαβήν
ΙΖΟΜΠΕΑ	ξ. Γουιμπόρα 3 'Ιουν.
ΙΘΑΚΗ	δ. Μπανιόλ 21 'Ιουν. διά Κρέμε
ΙΘΑΚΗ — ΚΑΘΑΡΑ	δ. Γκάλφπορτ 19 'Ιουν. διά Σέλιμπα
ΙΘΑΚΗ ΚΑΣΤΑ	ξ. Τάμπα 29 'Ιουν.
ΙΚΑΡΟΣ	δ. Βανκούδερ 26 'Ιουν. διά Κάρδιφ
ΙΚΑΡΟΣ	δ. Μόντρεαλ 25 Μαΐου δι' Αλγερίου
ΙΚΤΙΝΟΣ	δ. Σγ. Φραγκίσκου 24 'Ιουν. Ιαπωνίαν
ΙΑΙΟΝ	δ. Σιγκαπούρην 24 'Απρ. διά Ταϊβάν
ΙΛΑΣΤΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	δ. Δουκέρην 27 'Ιουν. διά Περσικόν
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	ξ. Σιγκαπούρην πάτο 6 'Ιουλ.
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	δ. Βερακρόδη 29 'Ιουν. Καστακοάλκος
ΙΟΝΙΚ.	ξ. Βαλτιμόρη 4 'Ιουλ.
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	ξ. Μοντεθίδεο 6 'Ιουλ.
ΙΡΙΣ	ξ. Λάρτιγκτον 3 'Ιουλ.
ΙΣΑΒΕΛΑ	ξ. Μαντράς 18 'Ιουν.
ΙΣΑΒΕΛΛΑ	δ. Βαλτιμόρην 14 'Ιουν. διά Βεστέρες
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ 8.	εἰς Αμβούργον πάτο 27 Μαρτ. (έπισκεψαν)
ΙΤΑΛΙΑ	δ. Χιούστον 1 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν
ΙΩΑΝΝΑ	δ. Πόρτλαντ (Όρ.) 21 'Ιουν. διά Κορέαν
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	εἰς μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	δ. Λίθερπούλ 29 'Ιουν. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΙΩΑΝΝΗΣ	δ. Λουάντα 4 'Ιουλ. διά Ρεσίφ
ΙΩΑΝΝΗΣ	δ. Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. δι' Αγύούσταν
ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	ξ. Βερακρόδη 1 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	δ. Κακογκάδα 27 'Ιουν. Πόρτ Χέντλαντ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	δ. Χόρκ Κόγκ 28 'Ιουν. διά Γουαμπόσα
ΙΩΑΝΝΗΣ Σ.	δ. Σιγκαπούρην 16 Μαΐου διά Β. Κορέαν
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	δ. Μπρούνσπούτελ 3)7 διά Λεύνη
ΙΩΝ	δ. Ν. Ύόρκην 10 'Ιουν. διά Χοραμπούχρ
ΙΩΝΙΚΟΝ	δ. Αμμόδωστον 19 'Ιουν. διά Σφάζ
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	δ. Λάς Πάλμας 22 'Ιουν. διά Λενίνγκραντ
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	δ. Ρότερνταμ 3 Μαΐου διά Τάραντα
ΚΑΒΑΚΟ	ξ. Νόρκοπικ 22 'Ιουν.
ΚΑΒΟ ΑΚΡΙΤΑΣ	δ. Ταματάθε 1 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΚΑΒΟ ΛΑΚΥΩΝ	δ. Παναμά 3 'Ιουλ.
ΚΑΒΟ ΑΣΤΡΑΠΗ	δ. Καράτοι 7 'Ιουλ. δι' Ινδονησίαν
ΚΑΒΟ ΒΡΕΤΑΝΝΟΣ (δ.)	ξ. Καντζ 30 'Ιουν.
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ (δ.)	δ. Αμβούργον 2 'Ιουλ.
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	δ. Παναμά 1 'Ιουλ.
ΚΑΒΟ ΚΟΔΩΝΕΣ	δ. Μομπάσος 21 'Ιουν. διά Μονρόδια
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	δ. Σάντος 23 'Ιουν. διά Ντακάρ
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ	δ. Αμπιτζάν 26 'Ιουν.
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΙΑΣ	ξ. Μπόγουντ 30 'Ιουν.
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	δ. Σάντος 13 'Ιουν.
ΚΑΘΡΙΝ Α.	δ. Παναμά 20 'Ιουν. διά Τόκιο
ΚΑΙΤΗ	δ. Χάμπτον πόδες 20 'Ιουν. δι' Οδησσόν
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	πό παραλαβήν
ΚΑΛΑΧΑΡΙ	δ. Κων)πολίν 25 'Ιουν.
ΚΑΛΙΡΡΟΗ	δ. Παναμά 16 'Ιουν.
ΚΑΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	δ. Πόρτ Λίνκολν 17 Μαΐου διά Κίναν
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	δ. Ακαμπά 20 'Ιουν.
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	δ. Απαπά)Λάγυκος 3 'Ιουλ.
ΚΑΛΥΨΩ	εἰς Πειραιά πάτο 18 Μαρτ.
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	ξ. Σάντος 24 'Ιουν.
ΚΑΜΠΑΝΟΥΛΑ	δ. Λάς Πάλμας 3 'Ιουλ. διά Σάντος
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	δ. Βαλτιμόρην 20 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΚΑΝΤΩΝ	ξ. Αχαούστλα 19 'Ιουν.
ΚΑΠ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	δ. Θέουτα 27 'Ιουν. διά Μασσαλίαν
ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΙΑΚΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ	δ. Μιζουσίμα 17 'Ιουν. διά Ταΐμπα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	ξ. Γένοβαν 10 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	πό παραλαβήν (Αδστρ.) 8'Ιουν. Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	ξ. Υόρκην 5 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	δ. Τάραπα 4 'Ιουλ. διά Καλιαρί
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ (μικτόν)	δ. Τέμπλ Μποή 6 'Ιουν. διά Περσικόν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝΟΥ	δ. Πειραιά 23 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	δ. Αμβούργον 6 'Ιουλ. διά Κ. Μεξικού
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.	ξ. Χιούστον 27 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	δ. Γιβραλτάρ 6 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	δ. Ν. Ύόρκην 28 'Ιουν. Π. λά Κρούζ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	ξ. Βενετίαν 26 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ. (δ.)	δ. Βηρυττόν 25 'Ιουν. διά Περσικόν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΥΛΑΣ	ξ. Γούνια 2 ,Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	δ. Λός Αντζελες 1 'Ιουν. διά Βανκούδερ
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	ξ. Νιούπορτ 6 'Ιουλ.
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	ξ. Ν. Ορλεάνην 1 'δουλ.
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	δ. Χάρτλεπουλ 1 'Ιουλ. Σέβεν "Αίλαντς
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	δ. Λορέντζο Μάρκες 24 'Ιουν. Λίβερπουλ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	ξ. Χιούστον 14 'Ιουν. διά Μασσαλίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.)	δ. Σώλ "Εντ 8 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	ξ. Σιγκαπούρην 26 'Απρ. δι' Ινδονησίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	ξ. Βομβάρη 23 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩ	δ. Ισκεντερόβον 27 'Ιουν. διά Λείζες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΑΪΚΑΛ	δ. Σιγκαπούρην 6 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΑΠΤ. ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. ΛΥΡΑΣ	ξ. Ναγκόγια 3 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΠΗΣ	ξ. Μπέλεμ 4 'Ιουλ.

mini line

ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΓΡΑΜΜΗ (ΕΚΤΟΣ ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ)
ΕΚ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ — ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ — ΓΕΝΟΥΗΣ — ΛΙΒΟΡΝΟΥ — ΜΑΡΙΝΑ ΝΤΙ ΚΑΡΡΑΡΑ
διά ΠΕΙΡΑΙΑ — ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΝ — ΒΗΡΥΤΤΟΝ — ΛΑΤΤΑΚΙΑ

καὶ έκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διά

ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ — ΜΑΣΣΑΛΙΑ — ΓΕΝΟΒΑΝ — ΛΙΒΟΡΝΟ — ΜΑΡΙΝΑ ΝΤΙ ΚΑΡΡΑΡΑ

διά πλοίων Έλληνικής σημαίας, κατασκευής 1970,

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

3.000 τόννων d.w., διαθέτοντα γερανούς άνωφωτικής δυνάμεως 30 τόννων ώς καὶ ψυκτικούς χώρους.

Ωσαύτως διαθέτομεν εἰς τοὺς κ.κ. εἰσαγωγεῖς καὶ ἔξαγωγῆς CONTAINERS τῶν 20 ποδῶν ὑπὸ λίαν εύνοικοὺς δρους.

ΓΡΑΜΜΗ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ : ἀπὸ BENETIAN — TE GRESTHN — RIGIEKAN

διὰ ΠΕΙΡΑΙΑ — ΒΗΡΥΤΤΟΝ — ΛΑΤΤΑΚΙΑ καὶ τάναπολιν

Γενικοὶ Πρόκτορες Μεσογείου: ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΚΑΛΛΙΤΣΗΣ ΔΙΑΔΟΧΟΙ Α.Ε.

'Ιακώνου Δραγάστη 8, Δημοτικόν Θέατρον — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

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

Μέγαρον Ναυτιλίας, 'Ακτὴ Μισούλη καὶ Σ κουζέ 1, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

Τέλεξ: 212.257 CHSE GR — 212.606 SHPC GR

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δ.)	Ε. 'Αλεξάνδρειαν 4 'Ιουλ.	ΑΝΤΩ (δ.)	Ε. Κούιν 5)7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	ά. Καλλάδο 30 'Ιουν. δι' 'Οναχάμα	ΛΙΒΟΡΝΟ	ά. Χάμπτον ρόδς 2)7 διά Λόδς "Αντζέλες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Δ.	Σ. Ν. 'Ορλεάνην 2 'Ιουλ.	ΛΙΑΗ	Α'Μπέρσαν 30)5 διά Πόρτ Αίμον
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ	ά. Ταμπικό 23 'Ιουν. Πουέρτο Μπάριος	ΛΙΑΗ Μ.	Μπροστημουντέλ 22)6 διά Καράτοι
ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ	ά. Κόμπη 13 'Ιουν. διά Παναμάδ	ΛΙΑΙΚΑ	έ. Λάξ Λιμπερτάν 23)6
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΙΦ	ά. Φριμαντλ 1 'Ιουν. δι' 'Ιλόδιο	ΛΙΜΠΑΝΟΝ	εἰς Πειραιά ἀπό 28)5
ΚΑΡΙΝΑ	ὑπό παραλαβήν	ΛΙΜΠΕΡ.	ξ. Ταρακόντι 28)6
ΚΑΡΟΛΟΣ	δ. Μπροσούμπουτελ 2 'Ιουλ. διά Λουλέα	ΛΙΝΔΟΣ	ά. Πόρτο 'Αλέγκε 19)5 διά Ρόττερνταμ
ΚΑΡΟΣ	έ. Ριο Γκράντε 1 'Ιουλ.	ΛΙΝΤΑ	ά. Λός "Αντζέλες 23)6 δι' 'Αδελαΐδα
ΚΑΡΡΑΣ	ά. Κευτέλ 23 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν	ΛΙΝΤΑΚΙ	δ. Παναμά 1)7
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	έ. Γάνδην 2 'Ιουλ.	ΛΙΝΤΕΝΣΤΑΙΝ	ξ. Τενερίφην 2)7 δι' 'Αιθούργον
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	ά. Τάσουνθιλ 28 Μαΐου διά Κίναν	ΛΙΣΣΑΒΩΝ	ά. Ρόττερνταμ 7)7 διά Μεταντί
ΚΑΣΟΣ	ά. Λισσαδώνα 4 'Ιουλ. διά Λορμίτο	ΛΟΓΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	ξ. Τεργεστον 6)7
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΟΚΡΙΣ	έ. Λός "Αντζέλες 4)7
ΚΑΣΣΕΑ	ά. Σαλδάδορ 6 'Ιουλ. σιά Σάντος	ΛΟΝΑΙΝΟΝ	ά. Βηρυτόν 28)6 δι' 'Ηράκλειον
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	ά. Σιμπενί 27 'Ιουν. δι' 'Αγύασταν	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	ά. Ντάρεν 2)7 διά Τοιβαγκτάσ
ΚΑΣΤΡΑΚΙ	ά. Γιοκοχάμαν 22 'Ιουν. διά Κορέαν	ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	ά. Τέμπη Μπαιη 27)6 διά Περσικόν
ΚΑΤΕ Ν. Δ.	ά. Ν. 'Ορλεάνην 27 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν	ΛΟΥΚΑΣ Ν.	έ. Τζιμπούτι 16)6 διά Σάντος
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	έ. Πόρτα Σουδάν 4 'Ιουλ.	ΛΟΥΣΥ	ξ. Τόκιο 2)7
ΚΑΙΓΚΑΚΙ	δ. Παναμά 25 'Ιουν. δι' 'Αιμεδόργον	ΛΥΔΙΑ	ά. Σιγκαπούρην 7)7 διά Ρουμανίαν
ΚΑΙΓΚΩ Χ. (δ.)	δ. Σαθαναν 14 'Ιουν.	ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	δ. Ρόττερνταμ 4)7
ΚΙΤΙΓΚΩ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ δ.	ά. Ρας Τανόύρα 3 'Ιουλ. διά Λάντς "Εντ	ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ (δ.)	δ. Κων/πολί 4)7 διά Μ. Θάλασσαν
ΚΑΤΙΝΑ	ά. Μορόβια 1 'Ιουλ.	ΛΩΡΙΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	ά. Αιμεδόργον 6)7 διά Μπρέμερχαφεν
ΚΑΤΡΙΝ	ά. Μιταμόντ 5 'Ιουλ. διά Τάμπα	Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	
ΚΕΑ	ά. Λάς Πάλμας 5 'Ιουλ. Πόρτο 'Αλέγκρε	ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	
ΚΕΑ	ά. Ιενερίφην 2 'Ιουλ. διά Πειραιά	ΜΑΙΑΙ ΕΡΑ (δ.)	
ΚΑΙ·Π ΑΒΑΝΤΙ	ά. Ν. 'Ορλεάνη 18 'Ιουν. διά Γόνια	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	
ΚΕ·Π ΚΕΝΕΝΤΙ	ά. Βικτώρια (Β.Κ.) 1 'Ιουν. διά Κίναν	ΜΑΙΡΗ	
ΚΕ·Π ΣΤΡΟΒΙΔΙ	έ. Μπ. "Άύρες 7 'Ιουν.	ΜΑΙΡΗ	
ΚΕΡΚΗΣ	ά. Βασιλικό Μπαιη 15 'Ιουν. διά Κροτόνε	ΜΑΙΡΗ ΞΥΛΑ	
ΚΕΡΚΥΡΑ	ά. Σαλδάδορ 27 'Ιουν. διά Πειραιά	ΜΑΙΡΗ Π. (δ.)	
ΚΕΦ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	εἰς Πειραιά ἀπό 17 Μαΐου (ἐπισκευαί)	ΜΑΙΡΟΥΛΑ	
ΚΕΦ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	έ. Αιμεδόραν 7 'Ιουλ.	ΜΑΚΑΛΛΑ	
ΚΙΚ ΑΙΓΕΥΣ	ά. Γιοκοχάμαν 30 'Ιουν. διά Πόρτ Μούντυ	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	
ΚΙΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡ. δ.	δ. Γιεραλτάρ 4 'Ιουλ. διά Περσικόν	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	
ΚΙΚ ΘΗΣΕΥΣ	ά. Μπέρα 28 'Ιουν.	ΜΑΛΒΙΝΑ	
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	ά. Φριμαντα 11 'Ιουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν	ΜΑΝΝΑ	
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	έ. Οζακάν 6 'Ιουλ.	ΜΑΝΑ (δ.)	
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	δ. Γιεραλτάρ 3 'Ιουλ. διά Βενετίαν	ΜΑΝΕΣ	
ΚΙΓΚ ΣΧΟΝΟΡ	ά. Τάμπα 19 'Ιουν. διά Λαντσκρόνα	ΜΑΝΘΟΣ Μ.	
ΚΙΜΔΟΣ	ε. Σλοχαρεν 30 'Ιουν.	ΜΑΝΗ	
ΚΙΜΩΝ (δ.)	α. Βιλεμποχαφεν 3 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ	ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)	
ΚΙΝΙ (δ.)	ά. Γκάλεστον 5 'Ιουν.	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	
ΚΙΡΙΝ	έ. Παρανάγκον 4 'Ιουλ.	ΜΑΝΤΩ Υ. (δ.)	
ΚΙΣΜΕΤ II (δ.)	ά. Ντάς "Αίλαντ 3 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ	ΜΑΝΩΛΗΣ	
ΚΛΑΙ·ΝΤ ΟΡ.	ά. Μπέρρυ 3 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάς	ΜΑΡΑΜΠΟΥ	
ΚΛΑΥΔΙΑ	έ. Σίλνευ (Σ.Σ.) 22 Μαΐου	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	
ΚΛΑΣΙΚ (μικτόν)	ά. Ντάς "Αίλαντ 28 'Ιουν. Βιλεμποχαφεν	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	δ. Κων/πολίν 14 'Ιουν. διά Πειραιά	ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ	
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	ά. Ν. 'Υδρκην 5 'Ιουλ. δι' 'Αρρόμπα	ΜΑΡΓΚΕΤΙΝΑ	
ΚΟΛΙΝ	ε. Εσμπετεργκ 27 'Ιουν.	ΜΑΡΕΑΝΤΕΣ	
ΚΟΜΕΤ	ά. Βαλτιμόρην 1 'Ιουλ. διά Σαγκάην	ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ	
ΚΟΜΜ. ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έ. Σιγκαπούρη ρόδς 5 'Ιουλ.	ΜΑΡΘΑ (δ.)	
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	ά. Βοστώνην 23 'Ιουν. διά Μπόκα Γκράντε	ΜΑΡΙ	
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	ά. Ιεργέστη 4 'Ιουλ. Λ. Μπουκάναν	ΜΑΡΙΑ	
ΚΟΝΚΑ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	ά. Γουείπιτα 13 'Ιουν. διά Πόρτο Βέσμε	ΜΑΡΙΑ III	
ΚΟΝΚ. ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ δ.	έ. Ντόρμπαν 6 'Ιουλ.	ΜΑΡΙΑ A.	
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΛΑΒ.	ά. Ν. 'Υδρκην 4 'Ιουλ. Χάμπτον ρόδς	ΜΑΡΙΑ B.	
ΚΟΡΑΤΖ. ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ δ.	δ. Γιεραλτάρ 23 'Ιουν. διά Περσικόν	ΜΑΡΙΑ E. (δ.)	
ΚΟΡΙΘΑΝ	ά. Σάντος 26 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ	ΜΑΡΙΑ K.	
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	ε. Ιονδίνον 29 'Ιουν.	ΜΑΡΙΑ N.	
ΚΟΡΥΤΣΑ (δ.)	ά. Πειραιά 6 'Ιουλ. δι' 'Αλιερέριον	ΜΑΡΙΑΞ ΣΥΛΑ	
ΚΟΡΦΙΑΤΙΣΣΑ	εἰς Πειραιά ἀπό 30 'Απρ.	ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΪΜΟΥ	
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	ά. Χάργιαν "Αίλαντ 30 Μαΐου Λίβερπουλ	ΜΑΡΙΑ Τ. (δ.)	
ΚΡΕΜΟΝ	ά. Αιμεδόργον 4 'Ιουλ. δι' 'Ελσίνκι	ΜΑΡΙΑΝΘΗ Κ. (δ.)	
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	έ. Ταμπικό 4 'Ιουλ.	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	ά. Μιλφόρντ Χάφεν 29 'Ιουν. διά Περσικόν	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	
ΚΡΙΟΣ	ά. Ιθακόνι 30 'Ιουν. διά Ντουμάτη	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	
ΚΡΟΥΣ. ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ δ.	εἰς Πειραιάς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΕΤΤΑ	
ΚΥΔΩΝΙΑ	ά. Πειραιά 4 'Ιουλ. διά Τόνιδα	ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	
ΚΥΘΗΡΑ	έ. Πειραιά 20 'Ιουν.	ΜΑΡΙΠΟ	
ΚΥΘΝΟΣ	ά. Μπαχρέτη 1 'Ιουλ.	ΜΑΡΙΠΩ ΓΕΜΕΛΟΥ	
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ά. Αρχαγούς 2 'Ιουλ. διά Δάντσιχ	ΜΑΡΙΠΩ Μ. Φ.	
ΚΥΠΡΟΣ	ά. Λιονδίνον 30 'Ιουν. διά Κων/πολίν	ΜΑΡΙΕΑ	
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	ά. 'Αλεξάνδρειαν 23 'Ιουν. διά Λιθύην	ΜΑΡΙΕΑ	
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	ὑπό παραλαβήν	ΜΑΡΙΕΤΤΑ	
ΚΥΡΙΑΚΗ	δ. Ηαναμά 17 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν	ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	ά. Βαλτιμόρην 27 'Ιουν. Πουέρτο 'Ορντάς	ΜΑΡΙΠΟ	
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	ά. Βηρυτόν 4 'Ιουλ. διά Λας Πάλμας	ΜΑΡΙΠΕΝΑ Μ. (δ.)	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	ά. Ρόττερνταν 28 'Ιουν. διά Ντακάρ	ΜΑΡΙΠΥΝ Α.	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	ά. Ήρντρις Σούλ 15 'Ιουν.	ΜΑΡΙΝΑ	
ΚΩΝΣΤ. Γ. ΤΣΙΜΠΙΛΗΣ (δ.)	ά. Μπέρρυ 2 'Ιουλ. διά Δ. Ινδίας	ΜΑΡΙΝΑ	
ΚΩΣΤΑΚΗΣ	ά. Λιονδίνον 28 'Ιουν. διά Λορμίτο	ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	
ΚΩΣΤΑΚΗΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	εἰς Πειραιάς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΝΑ Λ.	
ΚΩΣΤΑΦΑΩΡΑ	ά. Σαρέλ 4 'Ιουλ.	ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	
ΚΩΣΤΗΣ	έ. Ισασδώνα 1 'Ιουλ.	ΜΑΡΙΤΣΑ	
ΚΩΣΤΗΣ	ά. Σουγκέτ Ρεζάγκ 23 Μαΐου διά Μίρι	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	ά. Πόρτ Σπαιτήν 22 'Ιουν. δι' ΗΠΑ	ΜΑΡΚΑ Λ.	
ΚΩΤΣΟΣ Μ.	ά. Βανκούσερ 27 'Ιουν. δι' ΗΠΑ	ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	
ΛΑΕΡΤΗΣ	ὑπό παραλαβήν	ΜΑΡΑΕΝ	
ΛΑΙΔΗΝ ΗΡΑ	ά. Τέιμπλ Μπαιη 24 'Ιουν.	ΜΑΡΑΙ	
ΛΑΙΔΗΝ ΟΥΤΕ	ά. Θρι βίερς 4 'Ιουλ.	ΜΑΡΠΙΝΤΑ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	
ΛΑΙ·ΙΟΝ ΟΦ ΔΗΔΟΣ	ά. Αιμεδόραν 8 'Ιουλ. διά Παρανάγκον	ΜΑΡΠΙΝΤΑ ΙΜΠΟΡΤΕΡ	
ΛΑΙ·ΙΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	έ. Ντακάρ 26 'Ιουν.	ΜΑΡΠΙΝΤΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	
ΛΑΜΠΡΟΣ	ά. Λόρσκρουν 28 'Ιουν. διά Χονικάγκ	ΜΑΡΠΙΝΤΑ ΠΑΡΚΕΡ	
ΛΑΡΡΥ Λ.	δ. Κων/πολίν 27 'Ιουν. δι' 'Ιλιτσεφσκ	ΜΑΡΤΙΝΑ ΡΗΦΕΡ	
ΛΑΣ ΠΑΛΑΜΑΣ	ά. Πειραιά 26 'Ιουν. διά Σμόρνην	ΜΑΡΤΙΝΑ ΤΡΕΙ·ΙΝΤΕΡ	
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	ά. Σάντος 27 Μαΐου διά Βεγγάζην	ΜΑΡΟΥΔΙΩ	
ΛΕΖΙΝΑ (δ.)	ά. Αιμεδόραν 24 'Ιουν. διά Χορμασχρ	ΜΑΡΤΙΝΑΣ Β.	
ΛΕΝΑ (δ.)	ά. Φρίπορτ (Μπαχ.) 24)6 Πόρτλαντ (Με)	ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	
ΛΕΝΑ	έ. Ταραγκόνα 1)7	ΜΑΡΥΓΙΑΖ	
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	έ. Πόρτ Σουδάν 25)6	ΜΑΣΣΑΙΔΙΟΝ (δ.)	
ΛΕΣΒΟΣ	εἰς Πέραμα υπό συμπλήρωσιν	ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	
ΛΕΣΤΕ (δ.)	έ. Πόρτο Τόρε 24)6	ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	δ. Κων/πολίν 25)5 διά Μ. Θάλασσαν	ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	ά. Παναμά 28)6	ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έ. Πειραιά 4)7	ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	δ. Παναμά 27)	ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	ά. Πόντα Καρπόν 28)6 Πόρτ "Αλφρεν		
			άργει εἰς Πειραιά ἀπό 25)6)71
			ά. Χοντικασθα 29)6 δι' Οδμέα
			έ. Τέμα 6)7
			έ. Γιουρόπορτ 8)7
			έ. Λός "Αντζέλες 4)7
			έ. Ρόττερνταμ 28)6
			έ. Σάντος 4)6
			ά. Δουκέρκην 27)6 διά Σέθεν "Αίλαντς
			έ. Σάντος 12)6
			έ. Μόμπιλ 5)7
			ά. Φιουμιόνιο 27)7 διά Νεάπολιν

ΜΑΤΙΝΑ	ά. Γιοκοχάμαν 26)6 διά "Α. Φραγκίσκον
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	ά. Βανκούσερ 26)6
ΜΕΓΑΛΑΚ	έ. Κολόμπιτς ρίθερ 6)7
ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ	ά. Σορέλ 28)6 διά Μόντρεαλ
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	έ. Ν. 'Ορλέανην 30)6
ΜΕΛΙΛΑΔ	ά. Ρόττερνταμ 4)7 διά "Οσλο
ΜΕΛΙΣΙΤΤΑ (δ.)	ά. Κουβέιτ 19)6 διά Μέντα 'Αχιμαντί
ΜΕΛΙΤΩΝ	έ. Ντεμεράρα 37
ΜΕΝΤΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	ά. "Άλεξανδρειαν 6)7
ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	έ. "Άδος "Αντζελες 5)7
ΜΕΣΣΗΝΗΑ	έ. "Αγ. Φραγκίσκον 23)6
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	ά. Μελβούδρην 3)7 διά Λατέλτον
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ	δ. Θεραπαιν 2)7 διά Νουμέα
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΡΕΤΗ (δ.)	ά. Πούλο Μπούκον 27)6 διά "Ανκορατζ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΓΗ (δ.)	ά. Φιλαδέλφειαν 28)6 διά "Αρούμπα
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΘΕΑ (δ.)	εις "Αιόλι όποι συμπλήρωσαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΙΔΕΑ (δ.)	ά. Μελβούρνην 28)6 διά Γιοκοχάμαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΔΑΜΥΨΙΣ (δ.)	δ. Πλαναρά 4)7
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΙΝΤΕ (δ.)	έ. Κόμπη 7)
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΠΕΡΓΚΕΝ 5	ά. Ν. "Υόρκην 2)7 διά "Αρούμπα
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΟΡΜΗ (δ.)	ά. Πούλο Μπούκον 6)7 διά Χόγκ Κόγκ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΠΑΡΑΝΤΙΣ δ	ά. Χούρο Μιράντα 29)6 διά Χάθρην
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΠΝΟΗ (δ.)	ά. Χόγκ Κόγκ 1)7 διά Μίρι
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)	ά. Τούμπα 4)7 διά Κόμπη
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΟΜΗ (δ.)	έ. Πειραιά 1)7
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΧΑΡΑ (δ.)	ά. Πούλο Μπούκον 29)6 διά Γιοκασίον
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	ά. Τοκαπίλα 23)6 διά Γκαλάθεστων
ΜΗΤΣΟΣ	έ. Κολόμπη 27)6
ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΗΣ (δ.)	ά. Πλαναρά 24)6
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	ά. Ροζάριο 2)7 διά Μπ. "Αύρες
ΜΙΜΙΝΑ	ά. Σουάμπτα 26)6 διά Ρίο "Ιανέριο
ΜΙΝΑ Α. ΚΑΜΠΑΝΗ	ά. Ντακάρ 14)6 διά Τσιγκτάσ
ΜΙΝΕΡΒΑ	έ. Ν. "Ορλέανην 4)7
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	έ. Μοντεβίδεο 2)7
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	ά. Σαλβαδόρ 24)6 διά Μπράουνσβιλ
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΝΕΡ	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΟΝ	έ. Ν. "Ορλέανην 2)7
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΟΝΕΣ	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'Τ	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	εις Κίγκοταν (Τζα.) 4)7
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	έ. Ν. "Ορλέανην 29)6
ΜΙΝΙ ΛΑΡ	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	ά. Βηρυτόν 30)6 διά Μασσαλίαν
ΜΙΝΙ ΛΕΓ'Κ	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΕΓ'ΜΠΟΡ	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΕΓ'Ν	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΕΟ	έ. Τούμπα 3)7
ΜΙΝΙ ΛΗ	ά. Τούμπα 4)7 διά Ναγκόγια
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	έ. Φόρτ Πήρος 14)6
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	έ. Κώνιον 24)6
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	ά. Τόκο 4)7 διά Γιοκοχάμαν
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	ά. Γιοκοχάμαν 22)6 διά Κεελάγκ
ΜΙΝΙ ΛΙΔΑΚ	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΙΔΑ	έ. Σιγκαπούρην 24)6 διά Σαμπίτ
ΜΙΝΙ ΛΙΜΙΤ	ά. Γάπτ 8)6 διά Νταντινάνες
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	έ. Μόρπιλ 30)6
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	ά. Βηρυτόν 4)7 διά Μασσαλίαν
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	ά. Μανάους 13)6 διά Μακετά
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	ά. Ν. "Ορλέανην 27)6 διά Ντεμεράρα
ΜΙΝΙ ΛΙΦ	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΟΒ	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΟΓΚ	έ. Κουνιόρ 5)7
ΜΙΝΙ ΛΟΟΦ	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	έ. Ν. "Ορλέανην 24 "Ιουν. Κιουρασό
ΜΙΝΙ ΛΟΤΣΙΚ	ά. Βαλτιμόρην 5)7 διά Μπωμόντ
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΙ ΛΩ	ά. Ν. "Ορλέανην 24)6 διά Ντεμεράρα
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	ά. Πειραιά 26)6 διά Λατάκιο
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	εις μεταφοράς Μπαγκλαντές
ΜΙΝΩΑΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	ά. Μόρπιλ 2)7 διά Χιούστον
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	ά. Μουτσούρη 20)6 διά Λόδς "Αντζελες
ΜΙΧΑΗΑ Ε	ά. Πόρτο "Αλέγκρε 15)6 διά Γένοβαν
ΜΙΧΑΗΑ Κ	ά. Πόρ. Μάρκες 12)6 διά Βαρκελώνη
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	ά. Κουβέιτ 3)6 διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	ά. Ράες Τανόρα 22)6
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	ά. Βαλτιμόρην 3)7 διά Μόντρεαλ
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)	εις Σαβάνναν από 15)5

ΜΙΧΑΗΗΣ Κ	ά. Σέβεν "Αιλαντς 26)6 διά Κέιπ Σάτ
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΖΥΛΑΣ	ά. Τακόδα 30)5 διά Γιοκοχάμαν
ΜΟΛΑΝΤΟΒΑ	ά. Βοστόνη 25)6 διά Μεγ. Λίμνας
ΜΟΜΠΑΙΤΑ (δ.)	ά. Σέτε 27)5 διά Κουβίν "Αιλαντ
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	εις Ίννοσιμο ωδή συμπλήρωσιν
ΜΟΝΙΚΑ Σ	ά. Σιγκαπούρην ράδς 27)6
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ	έ. Μπέλεμ 5)7
ΜΟΣΚΑ	ά. Αμέρερσαν 1)7 διά Πειραιά
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΚΑΙΦ	ά. Χόγκ Κόγκ 6)6 διά Χούκ Μπαίη
ΜΠΑΝΓΚΛΑΡ ΠΟΛΥΞΕΝΗ	έ. Τσαταγκόκ 26)6
ΜΠΑΡΙΝΓΚ	έ. Βομβάνη 3)7
ΜΠΑΡΜΑ	δ. Κωνι (πολιν 22)6 διά Σαμψούντα
ΜΠΑΡΟΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έ. Αμέδσργον 20)6 (έπισκευα)
ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	ά. Σιγκαπούρην 30)6 διά Γκοκάμ
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	ά. Πειραιά 4)7 διά Λατάκιο
ΜΠΟΝ (δ.)	ά. Νάνασχαν 8)6 διά "Άλγι ήλιαν
ΜΠΟΡΝΜΑΟΥΘ	ά. Βανκούσερ 16)6 διά Κίναν
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έ. Ν. "Ορλέανην 27)6
ΜΠΟΥΡΜΑ ΤΣΕΙΝΤ (δ.)	έ. Σάντος 5)7
ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	εις Μπέλεμ από 31)5
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ	έ. Αμέδσργον 2)7
ΜΥΚΗΝΑΙ II	ά. Πειραιά 28)6 διά Κωνσταντζαν
ΜΥΡΡΙΝΕΑ (δ.)	άργει εις Πειραιά από 1912 1969
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	άργει εις Πειραιά από 5)11 1970
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	ά. Σιγκαπούρην 4)5 διά Β. Κορέαν
ΜΥΣΩΝ	ά. Ρόττερνταμ 29)6 διά Λά Παλίς
ΜΥΡΗΑΣ	ά. "Αγ. Βικέντιον 4)7 διά Ντουάλα
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έ. Ταματάθε 2)7
Ν. ΖΩΓΡΑΦΙΑ	ά. Σιγκαπούρην 1)7 διά "Ιαπωνίαν
ΝΑΙΑΣ Κ	ά. Λας Πάλμας 14)6 διά "Ινδίαν
ΝΑΝΣ ΜΑΙ'ΚΕΑΣ	έ. Ντουλούθ 22)6
ΝΑΕΟΣ ΑΙΓΑΝΤ	ά. Μαυρίκιον 15)6 διά Νταμπιέρ
ΝΑΣΣΑΟΥ ΣΤΑΡ	έ. Αμμόδωστον 5)7
ΝΑΤΑΑ	ά. "Αντεν 4)7 διά Μπερμπέρα
ΝΑΤΒΕΝ	έ. Ντόρμπαν 6)6
ΝΑΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	ά. Φρήτασον 3)7 διά Σάν Πέντρο
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	δ. Κωνι (πολιν 25)6 διά Γαλάτοι
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΛΟΡΥ	ά. Ναγκόγια 30)6 διά Σαγκάην
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.)	ά. Μαζούρου 13)6
ΝΑΥΣΙΚΑ	ά. Γκάλθεστον 22)6
ΝΑΥΣΙΚΑ Α	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΝΑΥΤΙΔΟΣ	ά. Αμέρερσαν 7)7 διά Θεσνίκην
ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	έ. Βομβάνη 6)7
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	ά. Πόρτ "Αρθουρ 15)6 διά Σιμπενίκ
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	έ. Πειραιά 16)6 (έπισκευα)
ΝΕΔΙ (δ.)	δ. Μπρόνιμπουτελ 23)6 διά Μπ. "Αύρες
ΝΕΟΤΗΣ	έ. Κωνι (πολιν 5)7
ΝΕΠΤΟΥΝ	άργει εις Πειραιά από 6)7
ΝΕΡΙΝΑ	ά. Ντέρβιν 2)7 διά Καοΐμα
ΝΕΣΤΩΡ	ά. Μπέρβιν 3)7 διά Πουέρτο Σομόζα
ΝΕΦΟΣ	ά. Βαλτιμόρη 3)7 διά Πουέρτο Σομόζα
ΝΗΛΑ ΑΡΜΣΤΡΟΝΓΚ (δ.)	ά. Παναμά 2)7
ΝΗΡΗΗ'Σ	ά. Βαλτιμόρη 24)6 διά Ράς Τανόύρα
ΝΗΣΟΣ ΙΩΑΗΗ	όπο παραλαβήν
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ (δ.)	ά. Πι. "Αύρες 29)6 διά Ρόττερνταμ
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ	δ. Γιβραλτάρ 6)7 διά Δανιαν
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	έ. Σάφι 25)6
ΝΙΚΗ	έ. Παρανάγκουα 29)6
ΝΙΚΗΤΑΣ ΙΙ	ά. Νέκοτοξα 5)7 διά Σάν Βισέντε
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Λ.	ά. Αμμόχωστον 26)6 διά Θεσνίκην
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	δ. Ντόξερ 22)6 διά "Αμπού Νταμπι
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΝΤΑΡΑΣ	έ. Ν. "Ορλέανην 24)6
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ.	ά. Κωνι (πολιν 5)7
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ	ά. Βηρυτόν 6)7 διά Γενοβαν
ΝΙΚΟΛΑΣ	ά. Αμέρερσαν 6)6 διά Τρίπολιν
ΝΙΚΟΣ	ά. Ντόρντρεχτ 17)6 διά Ντακάρ
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	ά. Τζιμπούτι 26)6 διά Βραζιλίαν
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ μικτον ΝΙΝΗ	διηλογεί Γιθραλτάρ 3)6 διά Φρερόπ
ΝΟΠΑΑ ΛΑΚΙΜΟΣ	ά. Νίκοιας 5)7 διά "Εμδεν
ΝΟΡΔΑΛΑΝΤΕΡ	έ. Μανάους 5)7
ΝΟΡΔΑΙΟΡ	ά. Νίκαια 16)6 διά "Άλγεριον
ΝΟΡΔΑΜΡΑΚ	ά. Καντζ 29)6 διά Λιοσαθένα
ΝΟΡΔΑΠΡΝΤΕΡ	έ. Λισσαδώνα 24)6
ΝΟΡΘ ΒΑΙ'ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έ. Τενερίφην 5)7
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	ά. Μόρμπιλ 2)7 διά Ν. "Ορλέανην
ΝΟΡΘ ΚΑΙΟΥΝΤΕΣ	έ. Χιούδον 24)6
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	ά. Ν. "Ορλέανην 1)7 διά "Ιταλίαν
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (8.)	ά. Σαδόνα 28)6
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	ά. Κείπ Τασούν 24)6
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	ά. Πόρτο "Αρθουρ 30)6 διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	ά. Πόρτο 'Αλέγκρε 1)7 διά Βάρναν



ΧΗΜΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ (ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΕΙΣ ΜΑΝΔΡΑΝ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ) ΤΟ 28^ω ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΤΟΥ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ECONOMICS LAB INC. ΠΛΗΡΗΣ ΣΕΙΡΑ ΧΗΜΙΚΩΝ ΚΑΘΑΡΙΣΤΙΚΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΝ ΚΑΙ ΒΙΟΤΕΧΝΙΑΝ. ΧΗΜΙΚΑ ΔΙΑ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ, ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ, ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΝ, ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ, AIR CONDITIONING ΚΑΙ ΆΛΛΑ. ΜΕΛΕΤΑΙ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΥΜΒΟΥΛΑΙ ΔΩΡΕΑΝ. ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΑΤΕ 477976 – 426798. ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ, ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ 12 – TELEX 212465

ΝΟΡΕ ΣΤΑΡ	ά. Γένοβαν 5)7 διά Ν. "Υόρκην Σ. Ρούσιον 30)6	ΠΕΤΡΟΛΑ V (δ.)	ά. Πειραιά 30)6 διά Τής ΠΕΤΡΟΛΑ VII (δ.)
ΝΟΡΟΧ ΧΑΙ'ΝΕΣ	ά. Δάντιχ 6)7 διά Χάρην ά. Λουδίνιον 7)7 διά Μπ. "Άυρες ά. Πειραιά 6)7 διά Ισπανίαν δ. Γιθραλτάρ 7)7 διά Βιλεμπάχφεν	ΠΕΤΡΟΛΑ VIII (δ.)	ά. Αμερίαν 25)6 διά' Άμβούργον ά. Καζαμπλάνκα 26)6 διά Σκίκντα
ΝΟΡΤΡΑΝΣ ΚΙΟΥΝΙΤΥ	ά. Λουδίνιον 7)7 διά Μπ. "Άυρες ά. Πειραιά 6)7 διά Ισπανίαν δ. Γιθραλτάρ 7)7 διά Βιλεμπάχφεν	ΠΕΤΡΟΛΑ IX (δ.)	ά. Ντακάρ 29)5 διά Μοχαμέντια δ. Γιθραλτάρ 5)7 διά Πειραιά ύπο παραλαβήν
ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ	ά. Λέικ Τσαρλς 7)7 διά Ματαντί ¹ ά. Λός "Αντζέλες 15)6 διά Πουσάν ά. Σέδεν "Αίλαντς 3)7 διά' Αγγλίαν ά. Ρότερνταμ 1 Ίουλ. διά Μπόνιν ά. Γκάν "Αίλαντ 24)6 διά Περσικόν ά. Σημάτη 29)5 διά Μπουεναθεντόρα ά. Αγ. Βικέντιον 4)7 διά Ρότερνταμ ά. Ντουάλιον 14)6 διά Πόρτ Ζεντν.	ΠΕΤΡΟΛΑ X (δ.)	δ. Μπρούνομπουτελ 25)6 εις Σαουθάμπτον (έπισκεψι) εις μεσογειακές μεταφοράς ύπο παραλαβήν
ΝΤΑΡΑ	ά. Λέικ Τσαρλς 7)7 διά Ματαντί ¹ ά. Λός "Αντζέλες 15)6 διά Πουσάν ά. Σέδεν "Αίλαντς 3)7 διά' Αγγλίαν ά. Ρότερνταμ 1 Ίουλ. διά Μπόνιν ά. Γκάν "Αίλαντ 24)6 διά Περσικόν ά. Σημάτη 29)5 διά Μπουεναθεντόρα ά. Αγ. Βικέντιον 4)7 διά Ρότερνταμ ά. Ντουάλιον 14)6 διά Πόρτ Ζεντν.	ΠΕΤΡΟΛΑ XI (δ.)	ά. Κέιπ Τάουν 5)5 διά Πειραιά εις μεσογειακάς μεταφοράς ά. Ρίο Ιανέριο 27)6 διά Περο. Κόλπον δ. Ιαναμά 28)6 διά' Ιαπωνίαν δ. Μπρούνομπουτελ 2)7 διά Πειραιά ά. Μπουμόντ 3)7 διά Λά 'Εστακάντα ά. Λουδίνιον 19)6 διά Μπέρα ά. Πειραιά 1)7 δ. Ιαναμά 23)6 διά' Ιαπωνίαν ε. Ρόττερνταμ 28)6 έ. Σάντος 4)7 δ. Κων(πολιν) 2)7
ΝΤΑΥΝ	ά. Γιθραλτάρ 5)7 διά Ντακάρ	ΠΙΤΡΙΑ	ά. Κόμπε 5)7
ΝΤΑΦΡΑ ΠΩΔΑ	έ. Μαντελίότο 30)6	ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ	ά. Γιοκοχάμαν 1)7 διά Χαινάκη ά. Σιγκαπούρην 19)6 διά Κουντάσου ά. Νέαπολιν 20)6 διά Χάιφα ά. Κουντάσου 14)6 διά Σαγκάνη ε. Αοντόντ 6)7
ΝΤΕΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	ά. Ράς Τανόρα 29)6	ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΥΟΥ	ά. Πενάγκ 27)6 διά Τσιγκτάο
ΝΤΕΑΦΙΚ ΣΚΑΥ	δ. Κων(πολιν) 2016 διά Μπουργκάς	ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΝ	έ. Τρίνινταν 26)6
ΝΤΗΦ. ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ 6.	ά. Άμαγκασάλι 3)7	ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	έ. Απαπα(Λάγκος 20)6
ΝΤΙΝΟΣ Μ.	ά. Φρήπορτ (Μπαχ) 23)6 διά Ραθέναν	ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΥ	έ. Καλκούσταν 2)7
ΝΤΟΛΑΥ	ά. Σανιν Κρουαδ 30)6 διά Καρμόδ ύπο παραλαβήν	ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	έ. Ζαμπόδακα 26)6
ΝΤΟΜΙΝΑ	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	ά. Ν. "Ορλέανη 23)6 διά Τρίνινταν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	ά. Βηρυτόν 6)7 διά' Λαγόθοστα ν έ. Ν. "Υόρκην 7)7	ΠΛΑΤΑΝΑ	έ. Σάντος 3 'Ιουλ.
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	ά. Ρόττερνταμ 4)7 διά Θρή σιθερών	ΠΛΕΙΑΣ	δ. Γιθραλτάρ 29)6 διά' "Αγ. Λαυρέντιον
ΝΤΟΡΙΚ ΑΡΡΟΥ	ά. Μουτσόρη 3)8 διά Βανκούβερ	ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	έ. Ρίο Γκράντε 29)6 διά' Κίναν
ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΥ	έ. Ντηρόλι 5)7	ΠΟΘΗΤΗ	ά. Ρόττερνταμ 24)6 διά Γιθραλτάρ έ. Κόμπε 4)7
ΝΤΟΡΙΚ ΦΛΕΤ'ΙΜ	ά. Βανκούβερ 24)6 διά Βραζιλίαν	ΠΟΛΕΜ. ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ 8	ά. Σιγκαπούρην 19)6 διά Κουντάσου
ΝΤΩΝΤ. ΚΟΚΟΛΟΚΤΡΩΝΗΣ	ά. Ν. 'Ορλέανη 30)6 διά Πόρτ Ροάδες	ΠΟΛΙΚΟΣ (δ.)	ά. Νέαπολιν 20)6 διά Χάιφα
ΣΕΝΗ	ά. Μόνασχαμ 27)6 διά Πειραιάδ	ΠΟΛΛΟΥΣ	ά. Κουντάσου 14)6 διά Σαγκάνη
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	δ. Γιθραλτάρ 5)7 διά Ντακάρ	ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	ε. Αοντόντ 6)7
ΟΘΕΝΤΙΚ (μικτόν)	έ. Μαντελίότο 30)6	ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	ά. Πενάγκ 27)6 διά Τσιγκτάο
ΟΘΩΝ	ά. Ράς Τανόρα 29)6	ΠΟΛΥΝΕΖΙΑ ΤΙΑΚΑΝ	έ. Τρίνινταν 26)6
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	δ. Κων(πολιν) 2016 διά Μπουργκάς	ΠΟΛΥΝΕΖΙΑ Κ.	έ. Απαπα(Λάγκος 20)6
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	ά. Άμαγκασάλι 3)7	ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	έ. Καλκούσταν 2)7
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΑΙ'ΕΝΤΙΣΤ	ά. Φρήπορτ (Μπαχ) 23)6 διά Ραθέναν	ΠΟΛΥΦΥΤΟΝ	έ. Ζαμπόδακα 26)6
ΟΓΑ (δ.)	ά. Σανιν Κρουαδ 30)6 διά Καρμόδ	ΠΟΝΓΚΑΛ	ά. Ν. "Ορλέανη 23)6 διά Τρίνινταν
ΟΓΑ	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΟΠΗ	ά. Σάντος 3 'Ιουλ.
ΟΛΑΝΔΑΙΑ	ά. Βηρυτόν 6)7 διά' Λαγόθοστα ν	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	δ. Γιθραλτάρ 29)6 διά' "Αγ. Λαυρέντιον
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερωκ.)	έ. Ν. "Υόρκην 7)7	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	έ. Ρίο Γκράντε 29)6 διά' Κίναν
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	ά. Βηρυτόν 4)7 διά' Ισκεντερόν	ΠΡΑΙΜΟΣ	ά. Αγ. Φραγκίσκον 1)7 διά Κίναν
ΟΛΥΜΠΙΚ	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΡΙΑΜΟΣ	ά. Ρόττερνταμ 24)6 διά Γιθραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	ά. Κόριντον 13)6 διά Περσικόν	ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 29)5 Πάγκο Πάγκο
ΟΛΥΜΠΙΑ	ά. Α'κίτα 13)6 διά Τόκιο	ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	ά. Σάντος 5)7 διά Πόρτο 'Αλεγκρε
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΣΕΝ	δ. Κων(πολιν) 3)7 διά Κωντάντζαν	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	έ. Φιλαδέλφειαν 23)6
ΟΝΤΕΣ. ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ 8.	έ. Σιγκαπούρην 1)7 διά Νταμάμη	ΠΡΟΕΣΤΟΣ	ά. Γιοκοχάμαν 25)6 διά Σηάπτη
ΟΡΕΣΤΙΑ	ά. Ζευπτρόδυκη 1)7 διά Νταμάμη	ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	ά. Γκουαγιακίλ 14)6 Πουέρτο Μπολιθάρ
ΟΡΦΕΥΣ	ά. Μίκη 1)7 διά Μ. Θάλασσαν	ΠΡΟΜΗΧΕΥΣ	ά. Πειραιά 5)7 διά Κων(πολιν)
ΟΣΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ (δ.)	ά. Σιγκαπούρην ρόδος 2)7 Μίλφορτ Χάφεν	ΠΡΟΟΔΟΣ	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έ. Ν. "Ορλέανη 1)7	ΠΡΟΣΦΑΘΕΙΑ	ά. Ράς Τανόρα 15)6
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΣΟΣ	δ. Ντόβερ 3)7 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY	έ. Λουδίνιον 7)7
ΟΣΕΑΝΙΚ	ά. Θέουτα 20)6 διά Λόουερ Μπουκάναν	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY	ά. Βακαγιάμα 26)6 διά Βανκούβερ
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ	ά. Ρόττερνταμ 23)6 διά Λομπίτο	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY	ά. Παραγύκουσα 5)7 διά Νάντην
ΟΥΛΑΓΚΑ	ά. Λισσαδώνα 3)7 διά Ντουάλιον	ΠΡΩΤΕΥΣ	έ. Κέιπ Τάουν 2)7 διά Περο. Κόλπον
ΟΥΜΠΕΝΑ	ά. Γένοβαν 4)7 διά Λάς Γκουάντρα	ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	ά. Ρόττερνταμ 4)7 διά Πειραιάδ
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	ά. Μπ. "Άρδες 5)7 διά Λισσαδώνα	ΠΤΟΛΕΑΜΑΣ (δ.)	ά. Βανκούβερ 19)6 διά Κίναν
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΤΟΛΕΑΜΑΣ (δ.)	ά. Μένος 'Άχματι' 13)6 διά Μοντεβίδεο
ΠΑΙΑΝ	ά. Αιμερόσαν 22)6 διά Βόλον	ΠΤΟΛΕΑΜΑΣ (δ.)	ά. Χιούστον 14)5
ΠΑΙ'ΚΟΝ (δ.)	ά. Αιμερόσαν 13)6 διά Κέιπ Τάουν	ΠΤΟΛΕΑΜΑΣ (δ.)	ά. Ρόττερνταμ 27)6 διά Λισσαδώνα
ΠΑΙΑΝΗΡ (δ.)	ά. Μπεντί 27)6	ΠΤΟΛΕΑΜΑΣ (δ.)	έ. Αρέποντα 2)7 διά Περο. Κόλπον
ΠΑΚΑΛΑ	έ. Μπεντί 27)6	ΠΤΟΛΕΑΜΑΣ (δ.)	ά. Θεσσαλίαν 2)7 διά Θεσσαλίαν
ΠΑΛΜΥΡΑ	ά. Γιθραλτάρ 4)7 διά Μπουριάνα	ΠΤΟΛΕΑΜΑΣ (δ.)	ά. Ντόβερ 1)7
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΤΟΛΕΑΜΑΣ (δ.)	ά. Ντόβερ 1)7 διά Ουαλίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	ά. Μουτσόρη 2)7 διά Κορέαν	ΠΤΟΛΕΑΜΑΣ (δ.)	ά. Παραγύκουσα 5)7 διά Νάντην
ΠΑΝΑΓΙΑ	είς Σάντερλαντ ύπο συμπλήρωσιν	ΠΤΟΛΕΑΜΑΣ (δ.)	ά. Κέιπ Τάουν 2)7 διά Περο. Κόλπον
ΠΑΝΑΓΙΑ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	ά. Ντακάρ 12)6	ΠΤΟΛΕΑΜΑΣ (δ.)	ά. Λισσαδώνα 26)6 διά Σαντος
ΠΑΝΑΓΙΑ	έ. Βομβάνη 18)6	ΠΤΟΛΕΑΜΑΣ (δ.)	ά. Παραγύκουσα 5)7 διά Μιζουσίμα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	ά. Αιμερόσαν 22)6 διά Βόλον	ΠΤΟΛΕΑΜΑΣ (δ.)	ά. Σίδνεϊ 1)7
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ.	ά. Αιμερόσαν 13)6 διά Κέιπ Τάουν	ΠΤΟΛΚΡΑΟΥΝ	ά. Χάιφα 27)6 διά' Ιταλίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	ά. Μπεντί 28)6	ΡΑΦΑΗΑ Μ.	ά. Ντώρμπαν 28)6 διά Μπαγκόγκ
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	έ. Μπεντί 27)6	ΡΕΑ	έ. Κόπερ 1)7
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΡΕΓΓΙΝΑ	ά. Σαουθάμπτον 27)6 διά Μόντρεαλ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	ά. Μουτσόρη 3)6 διά Βόρεο	ΡΕΖ. ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έ. Ρουάν 28)6 διά Φωλεύ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	έ. Βερακρούζ 2)7	ΡΕΘΥΜΝΟΝ	ά. Λούπιτο 4)7
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	ά. Κακινάτα 18)6 διά Ρόττερνταμ	ΡΕΝΑ Κ.	ά. Όζακαν 6)7 διά Βανκούβερ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	ά. Πόρτ Καρτίε 5)7 διά Λοιδίνον	ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	έ. Σικάγο 2)7
ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	έ. Μπουέτο 2)7	ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	ά. Μπούμπουρι 4)7
ΠΑΝΓΚΡΙ	ά. Α'μμόχωστον 24)6	ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	ά. Χάμπτον ρόδος 27)6 διά Λισσαδώνα
ΠΑΝΔΩΡΑ	ά. Θάντερ 4)7 διά Μόστουν	ΡΗΝΟΥΛΑ	ά. Μπουέτο 26)6 διά Σάντος
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	έ. Μπεντί 27)6	ΡΙΒΑ	ά. Φουκουγιάμα 5)7 διά Μιζουσίμα
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α ΛΕΜΟΣ	είς Ριγιέκαν ύπο συμπλήρωσιν	ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	ά. Κεμπτέκ 19)6 διά' Ιταλίαν
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	ά. Λιοσσαδώνα 3)7 διά Θεσσαλονίκην	ΡΟΔΟΠΗ	ά. Λουδίνιον 5)7
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	ά. Ντακάρ 18)6 διά Σαχακάνη	ΡΟΖΑΡΙΟ	ύπο παραλαβήν
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (δ.)	ά. Ντακάρ 18)6 διά Σαχακάνη	ΡΟΖΕΛΕΝ	ά. Αιμερόσαργον 22)6 διά Πόρτ Λίμον
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	είς Μεσογειακάς μεταφοράς	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	ά. Λορ. Μάρκες 21)7 διά' Αιμερόσαργον
ΠΑΡΑΛΟΣ	ά. Ρουέν 25)6	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	ά. Μπρούνομπουτελ 26)6 διά Ροστόκ
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	ά. Φρήπορτ (Μπαχ) 6)7 διά Ν. "Υόρκην	ΣΑΒΙΛΚΟ	ά. Γιθραλτάρ 7)7 διά Φελιξιστόουε
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	ά. Αιμερόσαν 7)7 διά Μπ. "Άυρες	ΣΑΓΚΑ	ά. Λισσαδώνα 23)6 διά Λατάκια
ΠΑΡΟΣ	έ. Πειραιά 30)5 (έπισκεψι)	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ά. Λαδάνιαν 1)7
ΠΑΣΙΘΕΑ (μικτόν)	ά. Γερμανίας 21)6 διά Βαρζιλίαν	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	ά. Τουτικορίν 29)6 διά Κάντλα
ΠΑΣΙΦ ΚΑΙΦ	ά. Εσκραδός ρίθερ 18)6 διά Φιλαδέλφειαν	ΣΑΙΝΤ ΣΟΦΙΑ	ά. Σιγκαπούρην 13)5 διά Μπαγκλαντές
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΩΔA	ΐ. «ΝΤΑΦΡΑ ΠΩΔA» ως μετωνομάσθη	ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	ά. Μπ. "Άρδες 27)6 διά' Ιαπωνίαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΧΗΧΟΣ (δ.)	ά. Χάρην 27)6 διά Ισπανίαν	ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.)	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΤΑΓΩΝΙΑ	είς Μπεντέμπορο 10)4	ΣΑΜΟΣ	ά. Μπ. "Άρδες 26)6 διά Ιαπωνίαν
ΠΑΤΡ, ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ 8.	ά. Φιλαδέλφειαν 3)7 διά Κιουρασό	ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	έ. Πούλα 29)6
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)	ά. Σιγκαπούρη 2)7 διά Φρήμαντλ	ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	ά. Τζιμπούτι 4)7 διά Ντάρ ές Σαλάμι
ΠΑΤΡΙΣ	έ. Μόκοντ 1)7	ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	ά. Λά Γκουλέτ 5)7 διά Σαράξ
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ.	ά. Σιγκαπούρην 23)6 διά Γόδυνια	ΣΑΝΤΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	ά. Ρόττερνταμ 15)6 διά ΗΠΑ
ΠΑΥΛΟΣ	ά. Βαλτιμόρη 1)7 διά Αντζέλες	ΣΑΝΤΑ ΑΙΓΙΑΣΙΑ	ά. Βανκούβερ 22)6 διά Ινδίαν
ΠΕΙΡΑΙΑΣ Γ. Κ. (μικτόν)	ά. Λοιδίνον 27)6 διά Μπέρα	ΣΑΝΤΑ ΑΜΑΙΑΙΑ	ά. Παναμά 5)8 διά Βαλεντίνια
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	ά. Μπρούνομπουτελ 27)6 διά Γόδυνια	ΣΑΝΤΑ ΑΝΘΟΥΣΑ II	ά. Λισσαδώνα 1)7 διά' Αιμερόσαργον
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	ά. Ρόττερνταμ 5)7 διά Γκότεμπουργκ	ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έ. Χιούστον 24)6
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έ. Κων(πολιν) 20)6 διά Αρούμπα	ΣΑΝΤΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	είς 'Αιμερόσαργον ρόδο 30)4)71
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΤΕΡ	ά. Βαλτιμόρη 1)6 διά Αρούμπα	ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έ. Πόρτ ντε Μπούδα 23)5
ΠΕΡΣΑ ΑΓΑΙΑ	έ. Λουέλα 2)7	ΣΑΝΤΑ ΕΥΔΟΚΙΑ	
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	ά. Πειραιά 6)7 διά Ταρτούς		
ΠΕΤΙΓΚΟ	έ. Πειραιά 2)7		
ΠΕΤΡΟΛΑ II (δ.)	ά. Πειραιά 6)7 διά Ταρτούς		
ΠΕΤΡΟΛΑ III (δ.)	έ. Πειραιά 2)7		
ΠΕΤΡΟΛΑ IV (δ.)	ά. Μπιζέρτα 16)6 διά Πειραιά		

ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	ά. Ρεοίφ 1)8 διά Ν. 'Υρκην
ΣΑΝΤΑ ΚΛΑΟΥΣ	ά. Κοκούρα 2)7 διά Φιλαδέλφειαν
ΣΑΝΤΑ ΚΛΕΙΩ	δ. Κείτ Γκούς 29)6 διά 'Αμεσούργον
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 22)6 διά Ιαπωνίαν ε. "Απαπα/Λάγκος 1)7
ΣΑΝΤΑ ΜΑΓΙΑ	ά. Ν. 'Ορλεάνην 19)6 διά Περσικόν
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	ά. Σαΐθαδόρ 23)6 διά 'Αμεσούργον
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ	ε. Βουδάπησ 9)6
ΣΑΝΤΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	ά. Βανκούβερ 8)6 διά Κίναν
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗ	ά. Χιούστον 26)6 διά Κουτσούκο
ΣΑΡΜΠΟ	δ. Κων/πολιν 2)7
ΣΑΡΩΝΙΣ (δ.)	ά. 'Αλεξάνδρειαν 5)7 διά Μήλον
ΣΑΡΩΝΙΣ	ά. 'Αμερέσιον 26)6 διά 'Αλεξάνδρειαν ε. Τέμα 22)6
ΣΑΣΕΝΓΚΑΛ	δ. Παναμά 5)7
ΣΕΡΙΦΟΣ	ά. Μπ. 'Άρδες 3)7 διά Πειραιά
ΣΗΓ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	ά. 'Ασμπενρα 3)7 διά Κόλιντγκ
ΣΗΓ ΓΚΑΛ	δ. Παναμά 28)6
ΣΗΓ ΛΑΙ'ΟΝ	ά. Ντακάρ 26)6 διά Νουακότ
ΣΗΓ ΜΠΕΡΝΤ	ά. Ναγκόγια 3)7 διά Λόδς 'Αντζελες εις Καράτσι από 1)5
ΣΗΓ ΜΠΡΑΙΤ	ά. 'Υμουντεν 29)6
ΣΗΓ ΡΑΙ'ΝΤΕΡ	ά. Μόμπιλ 22)6 διά Πολωνίαν
ΣΗΓ ΡΕΙ'ΝΤΖΕΡ	δ. Κων/πολιν 28)6 διά Κίναν
ΣΗΓ ΤΑΙ'ΓΚΕΡ	ά. Τάουσιθι 26)6 διά Ιαπωνίαν
ΣΗΓ ΤΑΙ'ΝΤ	ε. Μπαντάρ 26)5
ΣΗΓ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	δ. Μπρούνσπουντ 29)6 διά Ντάριεν εις Φρέντρικσταντ υπό συμπλήρωσιν
ΣΗΓ ΧΟΡΣ	ά. Φιλαδέλφειαν 1)7
ΣΗΓΜΕΝΤ ΚΙΓΚ	ά. Τάϊ 3)7 διά Μουρμάνοκ
ΣΙΘΩΝΙΑ	ά. Πούλο Μπούκοι 2)6 διά Φιλιππίνες
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΙ'ΔΑΝΤ	ά. Πενάκι 3)7 διά Γουαμπός
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	ά. Νιούπορτ 21)6 διά Ριο Ιανέρο
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΡΕΣΤ	ε. Μορμουγκάρο 4)7
ΣΙΛΑΒΕΡ ΛΕΙ'Κ	ά. Γιοκοχάμα 1)7
ΣΙΛΑΒΕΡ ΝΤΩΝ	ά. Τάουνσθιλ 8)6 διά Λονδίνον
ΣΙΛΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	ά. Χιροχάτα 12)6 διά Χοινκάγκ εις Σετούμπαλ από 24)8
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΗΓΚΑΛ	ά. 'Αλεξάνδρειαν 23)6
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΤΑΡ	έ. Χάρηγ 'Αιλαντ 1)7
ΣΙΜΟΣ	ε. Ναγκόγια 25)6
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	ά. Ειλάτ 25)6 διά Περσικόν
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	ά. Κούρη 20)6 διά Σηάττη ε. Γένοβαν 17)6
ΣΙΣΣΥ	ά. Σικάγο 6)7 ά. Ντακάρ 15)6 διά Γιοκοχάμα ά. Ρότερνταμ 28)6 διά 'Αδγούστεν ά. Ρότερνταμ 1)7 διά Πειραιά ε. Γιοκοχάμα 5)7 ά. Μιλάτο 1)7 ά. Ρότερνταμ 7)7
ΣΙΦΟΝΟΣ	ά. Κούρη 20)6 διά Σηάττη ε. Γένοβαν 17)6
ΣΙΦΟΝΟΣ	ά. Σικάγο 6)7
ΣΚΑΠΓΟΥΙΝΤ	ά. Ντακάρ 15)6 διά Γιοκοχάμα ά. Ρότερνταμ 28)6 διά 'Αδγούστεν ά. Ρότερνταμ 1)7 διά Πειραιά ε. Γιοκοχάμα 5)7
ΣΚΑΠΛΕΙ'Κ	ά. Μιλάτο 1)7
ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ.)	ά. Ρότερνταμ 28)6 διά 'Αδγούστεν
ΣΚΑΠΜΠΕΙ' (δ.)	ά. Ρότερνταμ 1)7 διά Πειραιά ε. Γιοκοχάμα 5)7
ΣΚΑΠΜΠΡΗΣ	ά. Ρότερνταμ 28)6 διά 'Αδγούστεν
ΣΚΑΠΡΙΒΕΡ (δ.)	ά. Ρότερνταμ 7)7
ΣΚΑΠΡΟΥΟΥΝΤ	ά. Ντακάρ 29)6 διά Λά Παλίς
ΣΚΑΠΧΙΛ	ά. Γιοκοχάμα 25)6 διά Μπριουμπάτη
ΣΚΙΑΘΟΣ	ά. Σαΐθαδόρ 6)7 διά Μη. 'Αύρες εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΚΛΕΡΙΟΝ	ε. Βιζακαπατινά 29)6
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	ά. Καρθαγένη 1)7 διά Σάντος ά. Ν. 'Ορλεάνη 27)6 διά Ιταλίαν ε. Σάντος 22)6
ΣΚΟΡΠΙΟ (δ.)	ά. Σιγκαπούρη 4)7 διά Μπαγκόγκ ά. Ντάρμπταν 1)7 διά Βραζίλιαν ε. Ν. 'Ορλεάνη 1)7
ΣΚΥΤΩΝ	ά. Πόρτ Καρτί 1)7 διά Λιθερπούλ ά. Γιοκοχάμα 30)6 διά Σιγκαπούρην μετανομασθή «ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ»
ΣΟΒΕΡΕΙΝ ΡΟΥΜΠΙ	ά. Τρίπολιν (Λιθαν.) 27)6 διά Λιθεύην ε. Τενερίφην 6)7
ΣΟΙΑΝΤΑΡΙΤΥ	εις Πέραμα υπό συμπλήρωσιν δ. κων/πολιν 29)6 διά Μ. Θάλασσαν
ΣΟΥΖΑΝ	ά. Πόρτ Καρτί 1)7 διά Λιθερπούλ
ΣΟΥΖΑΝ	ά. Γιοκοχάμα 30)6 διά Σιγκαπούρην
ΣΟΥΜΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	ά. Λιθερπούλ 18)6 διά Σιγκαπούρην ε. Γένοντα 28)6
ΣΟΥΝΙΟΝ	ά. Σιγκαπούρην 4)6 διά Λονδίνον ά. Ρότερνταμ 6)7 διά Βερακρύς εις Τζακάρτα από 24)4 ε. Μόμπιλ 6)7
ΣΟΦΙΑ	έ. Τάρσιτα 3)7
ΣΟΦΙΑ Δ.	έ. Βουδάπησ 7)6
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	ά. Ραδέναν 28)6
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	ά. Σιγκαπούρην ρόδις 23)4
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΚΑΠΤΑΙΝ	ά. Τέμα 5)7 διά Ντουάλα εις Πειραιά από 6)2 (έπισκεψι) ά. Βακαγιάμε 2)7 διά Περού
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΣΗΜΑΝ	ά. Ράς Τανόρα 18)6
ΣΠΑΡΤΑ	ά. Ν. 'Υρκην 30)6 διά 'Αρούμπα
ΣΠΑΡΤΗ (δ.)	έ. Παναμά 3)7
ΣΠΑΡΤΙΑΤΙΚΟΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	ά. Λιθερπούλ 18)6 διά Σιγκαπούρην
ΣΠΑΡΤΙΑΤΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ	ε. Τάρσιτα 3)7
ΣΠΑΡΤΟ	ά. Βουδάπησ 7)6
ΣΠΕΚΤΕΡΑ Ι. (δ.)	ά. Παναμά 28)6
ΣΠΗΙΑΙΔΑ	ά. Σιγκαπούρην ρόδις 23)4
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	ά. Τέμα 5)7 διά Ντουάλα
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	εις Πειραιά από 6)2 (έπισκεψι) ά. Βακαγιάμε 2)7 διά Περού
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ	ά. Ράς Τανόρα 18)6
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	ά. Ν. 'Υρκην 30)6 διά 'Αρούμπα
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	έ. Παναμά 3)7
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ	έ. Πουέρτο Καμπέλο 31)5
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	ά. Ν. 'Υρκην 7)7 διά 'Αρούμπα
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	ά. Μόντρεαλ 12)6 διά Καρθαγένα (Κ.)
ΣΤΑΜΟΛΕΩΝ	ά. Λας Πάλμας 6)6 διά Σιγκαπούρην ά. Πόρτ ντε Μπούκ 1)7 διά 'Αδγούστεν
ΣΤΑΜΟΣ	ά. Ρότερνταμ 27)6
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	ά. Παναμά 3)7
ΣΤΑΜΥ	ά. Βανκόβερ 6)7 διά Αύστραλιαν
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	δ. Γιραλτάρ 29)6 διά Περού Κόλπον ά. Παναμά 18)6
ΣΤΑΡ ΛΙΛΥ	έ. 'Απαπα/Λάγκος 2)7
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	ά. Τενερίφην 23)6 διά Ντακάρ εις Ν. 'Ορλεάνη από 14)5
ΣΤΕΛΛΑ	έ. Φρήμαντλ 6)7
ΣΤΕΛΛΑ	ά. Σιγκαπούρην 9)6 διά Ντουμάτι υπό παραλαβήν
ΣΤΙΛΛΑ ΚΑΡΡΙΕΡ	έ. 'Αμμόχωστον 5)7
ΣΤΙΛΛΑ ΡΑΝΝΕΡ	ά. Ντακάρ 29)6 διά Λά Παλίς
ΣΤΟΑΤ ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	ά. Σιγκαπούρην ρόδις 23)4
ΣΤΟΑΤ ΑΝΝΑ (δ.)	έ. Φρήμαντλ 6)7
ΣΤΟΑΤ ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	ά. Σιγκαπούρην 9)6 διά Ντουμάτι υπό παραλαβήν
ΣΤΟΑΤ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (δ.)	έ. 'Αμμόχωστον 5)7
ΣΤΟΑΤ ΦΟΥΤΖΙ (δ.)	ά. Ντακάρ 29)6 διά Λά Παλίς
ΣΤΟΥΜΠΕΝΧΟΥΚ	

ΕΚΤΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ



Τὸ Ισχυρότερον (3500 ΉΡ) καὶ πλέον σύγχρονον (κατασκευῆς Σεπτεμβρίου 1970) ναυαγιοσωστικὸν /ρυμοῦ κὸν «ΑΣΤΕΡΙ» σταθμεύον εἰς τὰ ἔλληνικὰ χωρικὰ ὄδατα.

ΑΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Ναυαγιαρέσεις – Ρυμουλκήσεις
35/39 'Ακτὴ Μιασούλη – ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
TELED : "LIMINSHIP" – PIRAEUS
TELEX : 212250 LGM GR

Τηλέφωνα γραφείων:
4520.132, 4520.084, 4520.128

Κατὰ τὰς μὴ ἔργωσίμους δραστ.:
8946.107, 8028.592, 9916.866,
& 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

ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	ά. Πειραιά 30)6 διά Γιεραλτάρ είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΣΗΦ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (8.)	ά. Κέιπ Τάουν 20)6 διά Τρίνυνταν είς Ρότερντα� από 22)10 (επισκευαλ)
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	ά. 'Αλεξανδρειαν 26)6	ΤΥΧΗ (8.)	ά. Ράς Τανούρα 3)7
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	ά. Λός "Αντέξελς 26)6 διά Μπαλμπός	ΥΔΡΑ	ά. Γιοκοχάμαν 5)7 διά Χακάτα
ΣΥΜΦΩΝΙΑ (8.)	Ε. Γένοβαν 19)6	ΦΑΕΘΩΝ	ά. Κέιπ Τάουν 29)5
ΣΥΡΑ	ά. Γάνδην 5)6 δι' "Εμδεν	ΦΑΙΑΣ	ά. Κέρδιφ 2)7 διά Βρέμην
ΣΩΤΗΡ		ΦΑΙΔΡΑ	ά. Γιοκοχάμαν 3)7 διά Τούνεγκτάο
ΤΑΙΝ ΟΡ	ά. Πόρογκρουν 25)6 διά Σαντάνα	ΦΑΙΔΩΝ	ύπο παραλαβήν
ΤΑΚΑ	ά. Τζακσονβιλ 15)6	ΦΑΙΗ II	δ. Κωνσταντίνιον 14)6 διά Κωνσταντζαν
ΤΑΚΗΣ	Ε. Καράτοι 5)7	ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ	δ. Γιεραλτάρ 2)7
ΤΑΜΑΡΑ	Ε. "Αμέριραν 7)7	ΦΑΣΤ ΓΟΥΙ·ΝΤ	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΝΓΚΑΝΙΚΑ	Ε. Μονφαλκόνε 12)6	ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝ ΙΙ	ξ. 'Αλεξανδρειαν 5)7
ΤΑΝΙΑ	Ε. "Αμπόχαστον 2)6	ΦΑΣΤ ΝΤΟΦΙΝ	ά. Πειραιά 6)7 διά Ζητάνωφ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	ά. Κόμπε 25)6 διά Ποχάκ	ΦΑΣΤ ΡΟΒΕΡ	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΡΑ	δ. Γιεραλτάρ 8)7 διά Πειραιά	ΦΑΩΝ	ξ. Πειραιά 6)7
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	δ. Γιεραλτάρ 29)6 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΦΕΙΔΙΑΣ	ά. Χάμπτον ρόδης 25)5 διά Λενινγκραντ
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	ά. Δόνας "Αντέξελς 25)6 δι' 'Ιννοσίμα	ΦΕΙΔΙΣΤΥ	Σιγκαπούρην 8)6 διά Τσινάμπο
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΡΦ	ά. Σάντος 5)7 δι' 'Αιμπούργον	ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕ·Γ·ΚΣ	ά. Σικάγο 4)7
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ		ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	ξ. Τζεμπέλη Ντανά 24)6 δι' 'Ιταλίαν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	ά. Σιγκαπούρην 25)6 δι' 'Ιταλίαν	ΦΗΡΑΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	ά. Λιθερπούλ 26)6 διά Πότιν Σέντραλ
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ·ΙΝ	είς καραμαγκά ύπο συμπλήρωσιν	ΦΙΛΙΑ	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΒΕΡ	ά. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 26)6 διά Τόκιο	ΦΙΛΙΑ	δ. Κωνσταντζαν 16)5 διά Τουάφ
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥ·ΓΦΤ	ά. Ντακάρ 1)7 διά Σύδρωνη	ΦΙΛΙΠΠΑ	ύπο παραλαβήν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	ά. Ουγιόδυκ Παντάγκ 27)6 Προμπολίνγκο	ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	
ΤΑΣΟΥΛΑ	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΛΟΙΣΒΟΣ	ά. Βιζαγκαπατνάμ 27)6 διά Τσίμπα
ΤΑΥΡΟΣ	ξ. Βικτώρια (Β.Κ.) 5)7	ΦΛΩΡΙΝΑ	ά. Κέιπ Τάουν 24)6
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	ά. Γένοβαν 31)5 διά Περο. Κόλπον	ΦΛΩΡΙΤΑ	ά. Τάμπα 19)6 διά Καρθαγκένια (Κολ.)
ΤΕΑ	ά. Σάντος 21)6 διά Λιοσαθώνα	ΦΟΙΒΟΣ	ξ. Τσινάμπο 25)6
ΤΕΛΑΜΩΝ	ά. Μόντιλ 24)6	ΦΟΙΝΙΣ	ά. Ντερμπιταν 19)5 διά Β. Κορέαν
ΤΕΜΠΟ	ξ. Βοϊσθόνη 17)6	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	ά. Χιούστον 27)6
ΤΕΝΕΡΙΦΗ		ΦΟΝΤΕΛΕ	ά. Σεβίλλην 19)6 διά Λιοσαθώνα
ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ	ά. Ντακάρ 1)7 διά Σύδρωνη	ΦΟΥΑΜΕΝ	ά. Λάς Πάλμας 28)6 διά Νάντην
ΤΕΡΡΥ	ά. Βηρυτού 5)7 διά Πειραιά	ΦΟΥΛΑΣΙΠ	ά. Κεμπέλη 22)6 διά Σύμρην
ΤΕΡΡΥ	ξ. Σιγκαπούρην 15)6 διά Κωνσταντζαν	ΦΟΥΛΑΣΤΑΡ	ά. Ντακάρ 30)6 διά Πασάγιες
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	ά. Φιλαδέλφειαν 6)7	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	ξ. Μπαγκόκ 30)6
ΤΕΤΗ Ν.		ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΧΝΗ (δ.)	ά. Σιγκαπούρην ρόδης 22)6	ΦΡΗΝΤΟΝ	ά. Μόντρεαλ 26)6 δι' 'Αλγέριον
ΤΖΑΝΙΣ Α.	ά. Ναγκόρια 1)7 διά Πουσάν	ΦΡΙΝΤΑ	είς ταξίδια Λορέντζο Μάρκες-Π. 'Ελιζαμπεθ
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ·Υ'	ά. 'Αμπέρσον 5)7 διά Τορόντο	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	ξ. Τόκιο 8)7
ΤΖΕΛΗΝ ΓΙΩΤΑ	ύπο παραλαβήν	ΦΡΟΣΥΝΗ	ά. Αμπατάν 25)6
ΤΖΕΛΕΠΗ (δ.)	ά. Τσιταγκόνη 29)6 διά Περισκόν	ΦΡΟΣΩ	ά. Πόρτ Κελάγκ 17)6 δι' 'Αμβέρσαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	ά. Γκάλφαχεν 27) διά Περισκόν	ΦΡΟΣΩ Κ.	ά. Ν. 'Ορλεάνην 3)6 διά Π. Καμπέλο
ΤΖΕΝΗ	ξ. Μπαντίρμα 21)6	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	ύπο παραλαβήν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	ά. Βασιλατοσού 21)6 διά Πουσάν	ΦΩΤΕΙΝΗ	ά. Σικάγο 22)6
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	ξ. Βενετίαν 5)7	ΧΑΙ·ΝΤΑ	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΖΟΑΝΝΑ	ά. Ντόρμπιταν 20)6 διά Γιουγκοσλαβίαν	ΧΑΛΙΦΑΞ (δ.)	ξ. Μπαλμπούα 27)
ΤΖΟΣ Π.	είς 'Αυσθέρσαν από 20)3	ΧΑΜΣΙΝ (δ.)	δ. Γιεραλτάρ 5)7 διά Ν. 'Υρκην
ΤΖΟΥΛΑ Δ.	ξ. Πουσάν 16)6	ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	ά. Χάρηρην 20)6 διά Κέιπ Τάουν
ΤΖΩΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	ά. Πόρτ ντε Μπούκ 6)7 διά Σκίκντα	ΧΑΡΙΕΤ (δ.)	ξ. Φατέχ Τέρμιναλ 17)6
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	ξ. Ραδέναν 18)6	ΧΑΡΙΣ II	ά. 'Αλεξανδρειαν 6)7
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	ά. Γιεραλτάρ 26)6 διά Γαλλίαν	ΧΑΡΟΥΛΑ	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΖΩΝΝΥ Μ.	ά. Ντακάρ 4)6 διά Κίναν	ΧΙΑΝ (δ.)	ά. Ν. 'Ορκην 29)6 δι' 'Έλ. Παλίτο
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (δ.)	ά. Ν. 'Ορκην 24)6 δι' 'Αρούμπα	ΧΙΑΝ Α'Ι·ΛΑΝΤ	ά. Πόρτ Καρτέ 27)6 διά Βραζιλίαν
ΤΗΣ ΟΡ	ά. Λιθερπούλ 4)7 διά Βενεζουέλαν	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	ξ. Βαλπαραΐζο 24)6
ΤΙΝΑ Δ.	ξ. Ταματάθε 3)7	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	ά. Μπάχια Μπλάνκα 30)6 διά Βαλπαραΐζο
ΤΙΝΤΑΧΟΑΜ	ά. Ρίο Γκράντε 29)6 δι' 'Αμβούργον	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	ξ. Βεραρδούδ 21)6
ΤΙΤΙΚΑ (δ.)	ξ. Γκρινθίλ 29)6	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	δ. Παναμάδ 27)6 διά Γιοκοχάμαν
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	ξ. Σικάγο 2)7	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	ά. Πόρτλαντ ("Ορ.) 1)6 δι' 'Ιαπωνίαν
ΤΟΓΚΟ	ξ. "Απαπα(Λάγκος 27)6	ΧΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ	ά. Γιοκοχάμαν 2)7 διά Καράτσι
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	ά. Λίεβες 4)7 διά Σέρια	ΧΙΑΝ ΣΗ	ξ. Βαλπαραΐζο 5)7
ΤΟΑΜΗ	είς Τσιταγκόνη ρόδης από 13)4	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	ά. Κολούμπια ρίθερ 9)6 διά Φιλιππίνες
ΤΟΑΜΙΔΗΣ	ά. Νεάπολιν 10)6 διά Σαΐγκον	ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	ξ. Χιούστον 2)7
ΤΟΛΟΦΩΝ	ξ. Ραδέναν 20)6	ΧΙΟΗ (δ.)	ά. Ρότερνταη 29)6 διά Μπάνιας
ΤΟΝΥ	ά. Ντακάρ 10)6 διά Θεσ(νίκην	ΧΟΠ	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΟΕΟΤΗΣ	δ. Παναμάδ 2)7	ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ	ά. Σαντάνε 24)6 δι' 'Αλγέριον
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν)	ά. Μίρι 5)7 διά Σέρια	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	ά. Λάς Πάλμας 3)7
ΤΟΥΑΛ Ν.	δ. Παναμάδ 23)6 διά Κροτόνε	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	ά. Πειραιάδ 10)6
ΤΟΥΛΑ ΞΥΑ	ξ. Καράτοι 26)6	ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ II	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΟΥΡΚΙΑ	ά. Πειραιάδ 4)7 διά Θεσ(νίκην	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΣ	ά. 'Ασοντόν 29)6
ΤΡΕ·ΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	ά. Βουλόνων 28)6 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΧΡΥΣΟΥΛΑ II	ύπο παραλαβήν
ΤΡΙΑΙΝΑ	ά. Σάντος 5)7 διά Μπάσαρν	ΧΩΚ (δ.)	όποια παραλαβήν
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)	ά. Κέιπ Τάουν 3)6 διά Γκάλθεστον	ΩΚΕΑΝΙΣ	ξ. Γιοκοχάμαν 1)7
ΤΡΙΝΙΤΥ	ά. Σπάττη 13)6 διά Γιοκοχάμαν	ΩΚΕΑΝΙΣ	ά. Βανκούβερ 23)6 διά Κίναν
ΤΡΙΤΩΝ	δ. Γιεραλτάρ 5)7 διά Κόλπον Μεξικού	ΩΚΕΑΝΙΣ	ά. "Ωλμπιαν (Δ.Α.) 3)7 διά Σιγκαπούρην
ΤΣΑΛΛΑ. ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ δ.	είς Πέλον από 2)10		
	ξ. Ράς Τανούρα 1)7		

Τα υπό Σένας Οικοιας

ΑΒΕΝΙΡ (κ.)	NAT	Ε. Γλασκώδην 2)7		AΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)	NAT	ά. Ράς Τανούρα 10)6
ΑΓΤ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	NAT	ά. Μίλφορντ Χάρεν 3)7 διά Λάρνε		AΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ.	(π.)	εις μεσογειακας μεταφοράς
ΑΓΤ. ΜΙΧΑΗΑ	NAT	η. Μπάνια Μπλάνκα 4)7 διά Σάνταντονιο		AΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	NAT	ά. Ρότερνταμ 13 'Ιουν. διά Περσικόν
ΑΓΓΕΛΟΣ Π.	NAT	ξ. Γρύνια 12)6		AΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κυπρ. δ.)	NAT	ά. Αγ. Φραγκίδον 30)6 διά Κόντινεντ
ΑΓΗΝΩΡ	NAT	ά. Γιοκασι 4)7 διά Γιοκοχάμαν		AΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. (κ.)	NAT	ά. Βαρκελώνη 12)5 διά 'Αθηναν
ΑΓ. ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	NAT	ά. Ντάρμπαν 2)7 διά Περσικόν		AΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. (κ.)	NAT	ά. Χάρπον ρόδος 1)7 διά Σάντο Ντομιγκό
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	NAT	ά. Δελτανόρειν 18)6 διά 'Ελλαδα		AΛΕΞΑΝΤΕΡ Α. Σ. (κ.)	NAT	ά. Δυνκέρην 21)6 διά 'Ασσάμπ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	NAT	ά. Καζαμπλάνκαν 1)7 διά 'Αμπερτην		AΛΕΞΗΣ		ε. Κίγκοτον (Τσαμ.) 5)7
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.)	NAT	ά. Χιούστον 16)6		AΛΕΞΙΑ (κ.)	NAT	ά. Ρότερνταμ 2)7
ΑΓ. ΒΛΑΣΙΟΣ Β (δ.)	NAT	ά. Γιοκοχάμαν 5)7 διά Σιγκαπούρην		AΛΕΞΑΝΤΡΑ		ά. Νεάπολιν 4)7
ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	NAT	ά. Βαρκελώνη 7)5 διά 'Αθηναν		AΛΙΑΚΜΩΝ		ά. Μπωλόντ 21)6 διά Χιούστον
ΑΓ. ΕΡΜΟΛΑΟΣ (κ.)	NAT	ά. Ρεοφ 27)6 διά Ροάριο		AΛΙΚΗ (π.)		ε. Σπαλάτον 4)7
ΑΓ. ΛΑΖΑΡΟΣ (κ.)	NAT	ά. Σπέτζα 3)7 διά Γέλα		AΛΙΤΑ (δ.)		δ. Κωνυπόλιν 28)6 διά Κωνστάντζαν
ΑΓ. ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	NAT	εις μεσογειακας μεταφοράς		AΛΚΗΣΤΙΣ (κ.)		ά. Πόρτο Σαλαζάρ 28)6 διά 'Αμδέρεσαν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	NAT	ά. Πόιντ Γκαλέστα 4)7 διά ΗΠΑ		AΛΚΥΩΝ (δ.)		δ. Παναμά 21)6
ΑΔΕΛΦΟΙ	NAT	ε. Πειραιά 14)6		AΛΚΥΩΝ (κ.)		ε. Αμμοχωστον 4)7
ΑΔΡΙΑΤΙΚ	NAT	δ. Γιβραλτάρ 25)6 διά Ραδέναν		AΛΚΥΩΝΙΑ		ά. Κόπει 27)6 διά Βανκούμπερ
ΑΕΛΛΑΣ (δ.)	NAT	ά. Ντές 'Αιλαντ 22)6 διά Φινλανδίαν		ΑΛΛΑΓΑΝΣ (δ.)		ε. Βαλτιμόρην 28)6
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (λ.)	NAT	δ. Ρότερνταμ 28)6		ΑΛΕΓΚΡΟ (δ.)		ε. Μένα Αχματί 1)7
ΑΗΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)	NAT	ά. Νιούλιν 5)7 διά Διέπηπην		ΑΛΜΑ (κυπρ.)		ε. Μιτσάρα 28)6
ΑΘΕΝΗ (κ.)	NAT	δ. Γιβραλτάρ 7)7		AΛΜΠΑ (δ.)		ά. Χάρηκ 'Αιλαντ 3)7 διά Βομβάνη
ΑΘΕΝΣ	NAT	ά. Ρίο Γκράντε 10)6 διά 'Αμπούργον		AΛΜΠΑΖΕΡΟ (δ.)		ε. Καράτοι 11)6
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.)	NAT	ά. Λάς Πλάμας 30)5 διά Μπέλεμ		AΛΜΠΑΚΑΡΑ (δ.)		ά. Βερακρούδ 6)7 διά Λάς Σαλίνα
ΑΘΗΝΑ (μικτ.)	NAT	ε. Γιουρούπορτ 7)7		AΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)		ά. Πόρτ Εσκουιθέλ 29)6 διά Καριπίτο
ΑΘΗΝΑ (π.)	NAT	εις μεσογειακάς μεταφοράς		AΛΜΠΑΝΟ (δ.)		ά. Κιουρασάσ 1)7 διά Μόντρεαλ
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	NAT	ά. Ντάρμπαν 14)6 διά 'Ινδιαν		AΛΜΠΑΡΟΖΑ (δ.)		ά. Βαλτιμόρην 30)6 διά 'Αμουατη Μπαίη
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	NAT	ά. Ράς Τανούρα 5)7		AΛΜΠΙΟΝ		ά. Μόμπιλ 5)7 διά Σάντο Ντομιγκό
ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	NAT	ά. Ρότερνταμ 13)6 διά Περούκον		AΛΜΠΑΤΑ (κυπρ.)		ε. Άγιον Κόγκ 30)6
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	NAT	ά. Τεργέστην 28)6 διά Ταρτάνος		AΛΠΑ (π.)		δ. Παναμά 25)6
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.)	NAT	ά. Ντάρμπαν 1)7 διά Κολόπο		AΛΦΑΡΝΤ (κ.)		ά. Ρότερνταμ 4)7 διά 'Αμμόχωστον
ΑΘΗΝΙΑΝ ΝΤΗΜ. κ.δ.	NAT	ά. Ρότερνταμ 6)6 διά Κούδαν		ΑΛΜΑΛΘΕΙΑ (δ.)		δ. Ντάρμπαν 6)7 διά Πόρτ Ελλιζαμπεθ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΑΝΕΡ (δ.)	NAT	ά. Λός 'Αντζελες 26)6 διά 'Αρούμπατα		ΑΛΜΑΡΥΛΙΣ (κ.)		ε. Μιτικάπα 15)6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ'	NAT	ά. Ρότερνταμ 2)7		AΜΠΕΡ (κ.)		ε. Σορέλ 26)6
ΑΘΗΝΙΚ (μικτόν)	NAT	ά. Γιβραλτάρ 17)6 διά Σαίν Κρουά		ΑΝΑΜΠΕΛΑ (κ.)		εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΙΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ (κ.)	NAT	ά. Μπανάτρ Σαπούρδ 14)6		ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (δ.)		ά. Κιουρασάσ 1)7 διά Ρίο Χάινα
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΙ-ΣΝΤΟΜ (κ.)	NAT	ά. Κομπέκ 2)7 διά 'Αγγίλιαν		ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ε. (κ.)		ά. Απαπα/Λάγκος 20)6
ΑΙΓΙΣ ΕΤΕΡΝΙΤΥ (κ.)	NAT	δ. Γιβραλτάρ 27)6 διά 'Αθηναν		AΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙΙ		ά. Σίμπα 3)7 διά Βανκούμπερ
ΑΙΓΙΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (κ.)	NAT	ά. 'Αλμέρσαν 4)7 διά Κωνστάντζαν		ΑΝΔΟΡΑ (κ.)		ά. Σάρπινες 29)6 διά Μεσοινήα
ΑΙΓΙΣ ΚΕΑΡ (κ.)	NAT	ά. Θέουταν 4)7 διά Είρηνικόν		ΑΝΔΡΙΑ		ά. Βεστώνην 9)6 διά Τουρκίαν
ΑΙΓΙΣ ΛΑΪ'ΟΝ (κ.)	NAT	ά. Παναμά 28)6 διά Είρηνικόν		ΑΝΔΡΟΣ		ά. Παρανάγκουσα 6)7 διά Ρότερνταμ
ΑΙΓΙΣ ΛΗΤΣΕΝΤ (κ.)	NAT	ά. Ρότερνταμ 6)9 διά Κλελόν		ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΙ'ΛΑΝΤ (κ.)		ά. Σαίν Τζόν 1)7 διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΙΓΙΣ ΛΟΓΙΑ (κ.)	NAT	ά. Τζακάρτα 25)6		ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ		ά. Ν. 'Υδρων 6)1 διά Φριπόρτ (Μπαχ.)
ΑΙΓΙΣ ΜΑΪΤ (κ.)	NAT	ά. Τζιμπούτι 10)5 διά Κίναν		ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ		ά. Βιτόρια 26)6 διά Φιλαδέλφειαν
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.)	NAT	ά. Γιοκοχάμαν 5)7		ΑΝΝΑ (κ.)		εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΟΥΝΤΥ (κ.)	NAT	ά. Σάντος 29)6 διά Νοβορωσίσκου		ΑΝΝΑ (δ.)		ά. Όμη Σαΐδ 15)6 διά Σέτε
ΑΙΓΙΣ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.)	NAT	ά. Μπαντάρ 21)7 διά 'Ακαμπιά		ΑΝΝΑ ΙΙΙ (π.)		ά. Κουν/πολιν 19)6 διά Βάρναν
ΑΙΓΙΣ ΝΤΙΟΥΤΥ (κ.)	NAT	ά. Ντακάρ 22)6 διά Σαγκάνη		ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ. μικτόν)		ά. Σαΐδανα 23 'Ιουν. διά Αύγουστον
ΑΙΓΙΣ ΣΑΓΚΑ (κ.)	NAT	ά. Σαβάνναν 30)6 διά Τάμπα		AΝΣΟΝ (κυπρ. δ.)		ά. Μπαχρέιν 2)6 διά Αύγουστον
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΤY	NAT	ά. Γιβραλτάρ 27)6 διά Κίναν		ΑΝΤΑΡΕΣ II (π.δ.)		ά. Νταντή Νταντή 6)7
ΑΙΓΙΣ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	NAT	ά. Μπαχρέιν 28)6 διά Λουζίζανα		ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ		ά. Ρότερνταμ 30)6 διά Ρίδερ Πλέιτ
ΑΙΓΙΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ (κ.)	NAT	ά. Τζιμπούτι 1)7 διά 'Ακαμπιά		ΑΝΤΙΓΚΟΝΗ (κυπρ.)		δ. Κωνυπόλιν 26)6
ΑΙΓΙΣ ΤΡΑΣΤ (κ.)	NAT	ά. Ε. Πειραιά 15)6		AΝΤΩΝΗΣ (Λιβάνου)		ά. Απαπα/Λάγκος 26)6
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'ΙΜ (κ.)	NAT	ά. Κωνυπόλιν 3)7 διά Κίναν		ΑΝΤΩΝΙΟΣ (κ.)		ά. Πειραιά 14)6 διά Ρίο Γκράντε
ΑΙΓΙΣ ΦΟΡΣ (κ.)	NAT	ά. Βανκούμπερ 3)7 διά 'Ιαπωνίαν		ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ		ά. Παναμά 27)6 διά Ν. 'Αμερικήν
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΗΣΤ	NAT	ά. Κωνυπόλιν 29)6 διά Κωνστάντζαν		ΑΠΟΛΑΩΔΡΟΣ		ά. Φρήματη 29)6 διά Χιλάλα
ΑΙΓΙΣ ΧΟΝΟΡ (κ.)	NAT	ά. Κωνυπόλιν 29)6 διά Κωνστάντζαν		ΑΠΟΛΑΩΝ		δ. Γιβραλτάρ 4)8 διά Τάραντα
ΑΙΓΙΣ ΧΟΥΟΠ (κ.)	NAT	ά. Ντακάρ 29)6		ΑΠΟΛΑΩΝ II (π.δ.)		ά. Κολούμπια ρίβερ 12)6 διά 'Ινδονησίαν
ΑΙΓΚΑ ΝΤ' ΟΡ (δ.)	NAT	ά. Νεάπολιν 1)16		ΑΠΟΛΑΩΝΙΑΝ (κ.)		ά. Οζάκαν 6)7 διά Πιοκάσι
ΑΙΘΑΛΙΑ	NAT	ά. 'Αμβούργον 23)6 διά Ντάρμπαν		ΑΠΟΛΑΩΝΙΣ (δ.)		ά. Σμότσου 23)6 διά Περικόν
ΑΙΘΑΛΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	NAT	ά. Παναμά 25)6		ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)		ά. Λάς Πλάμας 25)6 διά Μπάσραν
ΑΙΘΑΛΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	NAT	ά. Ε. Γιοκοχάμαν 4)7		ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.)		εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΘΑΛΙΑΝΤ ΣΑΝ	NAT	ά. Κιοσαράζον 1)7 διά Τόκιο		ΑΡΑΓΚΟΝ		δ. Γιβραλτάρ 4)7 διά Καζαμπλάνκας
ΑΙΤΙΑΝΤ ΣΗ (κ.)	NAT	ά. Πλύμουθ 20)6 διά Γκαέτα		ΑΡΓΚΟ (κ.)		ά. Λάς Πλάμας 27)6 διά Κωνστάντζαν
ΑΙΤΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	NAT	ά. Ναγκόγια 3)7 διά Μπέρα		ΑΡΓΚΟΓΟΥΑΙΒ		ά. Μόμπιλ 20)6 διά Βενεζουέλαν
ΑΙΤΙΟΛΟΣ (κ.)	NAT	ά. Πόρτ Χάρκουρτ 27)6 διά Σαπέλε		ΑΡΓΚΟΛΑΝΤ		ήδε: «ΑΛΕΞΗΣ» ώς μετωνυμάσθη
ΑΙΤΙΟΛΟΣ (δ.)	NAT	ά. Γιβραλτάρ 5)7 διά Ράς Εζίδερ		ΑΡΓΚΟΛΗΝΤΕΡ		δ. Γιβραλτάρ 1)7 διά Καναδά
ΑΙΤΙΡΗΝΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ (κ.)	NAT	ά. Σάντος 5)7 διά Μπουργκές		ΑΡΓΚΟΜΑΣΤΕΡ		ά. Ντοχέ 24)6 διά Μπαχρέντ
ΑΙΤΙΡΗΝΣ ΓΟΥΙ-Σ ΜΟΝΤΕΣΤΥ	NAT	ά. Κωνυπόλιν 5)7 διά Μπουργκές		ΑΡΓΚΟΣΚΑΥ'		ήδε: «ΕΙΡΗΝΗ Γ.» ώς μετωνυμάσθη
ΑΙΤΙΡΗΝΣ ΠΡΑ:ΙΝΤ (κ.)	NAT	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΡΓΚΟΣΗΝ		ε. Πόρτα Ή Πρίνς 5)7
ΑΙΤΙΡΗΝΣ ΣΠΙΡΙΤ (κδ)	NAT	ά. Ε. Πειραιά 19)6		AΡΓΚΟΣΤΑΡ		ά. Μόμπιλ 3)6
ΑΙΤΙΡΗΝΣ ΦΑΙΗΘ (κ.)	NAT	ά. Μπ. 'Αθρες 6)7 διά Γένοβαν		ΑΡΓΚΟΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ (δ.)		ά. Τρίπολιν (Λιβαν.) 2)8 διά Τεργέστην
ΑΙΤΙΡΗΝΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	NAT	ά. Ντάρμπαν 27)6 διά Χορμασόρχ		ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)		ά. Μασσαλίαν 14)6
ΑΙΤΙΡΗΝΣ ΧΟΟΥΠ (κ.)	NAT	ά. Σενετίαν 4)7		ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ		ά. Ρότερνταμ 27)6 διά Βιτόρια
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙ'ΛΑΝΤ (μ.)	NAT	ά. Ράς Τανούρα 5)7		ΑΡΕΤΗ (κ.)		ε. Αστόρια 27)6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΒ (μ.)	NAT	ά. Ράς Τανούρα 25)6		ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)		ά. Λάς Πλάμας 21)6 διά Κέπτ Τάουν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	NAT	ά. Σιγκαπούρη 11)6 διά Ντουμάτ		ΑΡΗΣ (κ.)		ά. Παναμά 15)5 διά 'Αθηναν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	NAT	ά. Μονρόβια 4)7 διά 'Υμουντεν		ΑΡΙΑΔΗΝΗ (κ.)		ά. Λορ. Μάρκες 4)7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	NAT	ά. Λορ. Μάρκες 7)7 διά Λάς Πλάμας		ΑΡΙΑΝΑ (κ.)		ά. Ρότερνταμ 5)7 διά Καέν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΗ	NAT	ά. Ντόθερ 1)7 διά Λάς Πλάμας		ΑΡΙΕΣ (π.δ.)		ά. Κοστάζακολος 25)6 διά Τουξάν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μ.)	NAT	ά. Χιροσίμα 5)7 διά Περούκον		ΑΡΕΝΑΛ		ά. Σικαγο 1)7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΥ'	NAT	ά. Μπρούντσουτελ 27)5 διά Πόρτ Καρτέ		ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)		ά. Η. 'Υδρων 5)7 διά Μπόννυν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	NAT	ά. Ε. Παταίν 28)6		ΑΡΙΕΤΤΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)		ά. Γέιμπιλ Μπαίν 28)6 διά Περσικόν
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	NAT	ά. Μόντρεαλ 4)7 διά Σαβάνναν		ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κυπρ.)		ά. Βρέμην 9)6 διά 'Αννάμπα
ΑΚΜΠΑΡ	NAT	ά. 'Αμβούργον 23)6 διά ΗΠΑ		ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.)		δ. Γιβραλτάρ 5)7
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	NAT	ά. Μπάνια Μπλάνκα 3)7		ΑΡΙΣΤΟΝ (κ.)		ά. Σάντος 2)7
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡ	NAT	ά. Βρέμην 27)6 διά Κόλπον ΗΠΑ		ΑΡΙΩΝ (κυπρ.)		ά. Βερακρούζ 25)4 διά 'Αθηναν
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕ'ΙΣ	NAT	ά. Καζαμπλάνκα 20)6 διά Κίναν		ΑΡΙΩΝ		ά. Τόνιδα 26)6 διά Σούσα
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ	NAT	ά. Κωνυπόλιν 30)6 διά Μ. Θάλασσαν		ΑΡΚΑΔΙΑ (κ.)		ά. Παρανάγκουσα 3)7 διά Τεργέστην
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ-	NAT	ά. Καζαμπλάνκα 11)6 διά Κίναν		ΑΡΜΑΡ (κ.)		ά. Κόμπι 9)6 διά Γουαμπάσ
ΑΚΟΥΑΣΤΑΡΜ	NAT	ά. Βαλτιμόρην 11)6 διά Κίναν		ΑΡΜΑΣ (κ.)		ά. Λός 'Αντζελες 27) διά Πόρτ Μόρτσιπου
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	NAT	ά. Βαλτιμόρην 11)6 διά 'Αμπερτην		ΑΡΜΟΝΙΑ		ά. Ακαζούσταλ 17)6
ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	NAT	ά. Πειραιά 30)6 διά Καζαμπλάνκα		ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)		ά. Σέτε 15)6 διά Περσικόν
ΑΚΡΟΠΕΤΡΟΣ (κ.)	NAT	ά. Πειραιά 26)6 διά 'Αρούμπα		ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (κ.)		ά. Λόρ. Μάρκες 4)7 διά Τής
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	NAT	ά. Ρηγιέκαν 21)6		ΑΡΠΙΣ (κ.)		ά. Μάλταν 5)7
ΑΚΡΩΤΗΡΙ (κ.)	NAT	ά. Θέουτα 18)6 διά 'Αθηναν		ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)		ά. Κόρτους Κρίστι 24)6
ΑΚΤΗ (δ.)	NAT	ά. Ν. 'Υδρων 28)6 διά 'Αρούμπα		ΑΡΣΕΝΑΛ (κυπρ.)		ά. Ντάρμπαν 12)6
ΑΛΑΜΑΡ (κ.)	NAT	ά. Τόκιο 26)6 διά Σαγκάνη	</			

ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ (κυπρ.)	NAT	ά. Σιγκαπούρην 27)6 διά Πολωνίαν		ΓΛΑΥΚΗ	NAT	ά. Χάμπτον ρόδος 5)7 δι' 'Αμβούργον
ΑΣΗΜΑΚΗΣ (κ.)	NAT	έ. Λουάντα 4)7		ΓΛΥΦΑΔΑ (κ.)	NAT	ά. Μορμούγκαρο 3)7 διά Κωνσταντζόν
ΑΣΗΜΙΝΑ	NAT	ό. Πόρτ Χεντλιντ 25)6 διά Τάραντα		ΓΑΥΘΙΩΤΟΥ·ΙΝΙ	NAT	έ. Χιούστον 2)7
ΑΣΙΑΤΙΚ (μικτόν)	NAT	ά. Βιτόρια 27)6 διά Κιούρασσο		ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ·ΙΝΙ	NAT	ά. Φριτσάουν 29)6 διά Χιούστον
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	NAT	ά. Ν. 'Υόρκην 5)7 διά Κιούρασσο		ΓΟΥΙ·ΙΛΑΣ·Ι·Ρ ΜΠΟΥΛΑ	NAT	έ. Βενετίαν 30)6
ΑΣΤΕΡΙ	NAT	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 29)6 δι' Ιαπωνίαν		ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α·Ι·ΑΛΑΤ	NAT	ά. Βανκούφερ 1)7
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	NAT	ά. "Αγ. Βικέντιου 29)6 διά Εσπραδός ρέθερ		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ	NAT	ά. Ράς ές Σιδέρο 3)7 διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΑΣΩΠΟΣ (π.δ.)	NAT	ά. Χάρκη "Αίλαντ 19)5 δι' ΗΠΑ		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑ·Ι·ΤΑΝΣ	NAT	έ. Λέγκρον 2)7
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	NAT	δ. Πρίνς Σδάλ 22)6 διά Μπαί Βέρτ (ΝΦ)		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ·Ι·Σ	NAT	ά. Λάς Πάλμας 27)6 διά Περσικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ	NAT	ά. Μπραχέριν 24)6 διά Λά Πλάτα		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡ.	NAT	ά. Γένοβαν 5)7 διά Γερμαλτάρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	NAT	δ. Κων·πολίν 23)6		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡ.	NAT	έ. Η. 'Ορλεανην 6)7
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	NAT	ά. Τζεπτέλ Ντανά 26)6		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ	NAT	ά. Πειραιά 3)7 διά Σουετίνια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	NAT	ά. Ράς Τανόύρα 19)6		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛ.	NAT	ά. Ράς Τανόύρα 13)6 διά Καλιφόρνιαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑ·Ι·ΝΤ	NAT	ά. Τόρ Μπαΐ 26)6 διά Ν. 'Ορλεάνην		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠ.	NAT	ά. Ντόρμπαν 2)7 διά Περισικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	NAT	δ. Παναμά 19)6 διά Τόκιο		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡ.	NAT	ά. Σιράχα 1)7 διά Ντουαμά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΟΝΑΡΚ	NAT	ά. Γουροπόρτ 30)5		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑ·Ι·ΤΑΝΣ	NAT	ά. Φιλαδέλφειαν 10)6 διά Περισικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑ·Ι·Τ (δ.)	NAT	ή. Βομβάνη 21)6		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ π.δ.	NAT	ά. Σιγκαπούρη 27)6 δι' 'Αγ. Φραγκίσκον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	NAT	ά. Αμβούργον 24)6 διά Δ. 'Αφρικήν		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ	NAT	δ. ιθαράταρ 3)7 διά Σουετίνια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	NAT	ά. Ράς Τανόύρα 19)6		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ	NAT	ά. Γιεραλτάρ 6)7 διά Ντόντζες
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΑ	NAT	άργει εἰς Πειραιά από 23)12)71		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.)	NAT	ά. Ράς Τανόύρα 28)6 διά Σεμπρούγκε
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΟΚΝ	NAT	ά. Γιοκόχαμαν 25)5 δι' 'Ιλιγκαν		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚ.	NAT	ά. Νταμπιέρ 10)6 διά Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ	NAT	ά. Χόρκ Κρή 4)7 διά Κέπι Τάουν		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΓΙΛΟΣ	NAT	ά. Καζαπλάνκα 16)6 διά Νταμπιέρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	NAT	ά. Ν. 'Ορλεάνην 28)6		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣ	NAT	ά. Σιγκαπούρη 29)6 δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	NAT	ά. Δουνκέρκην 20)6 δι' ΗΠΑ		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ·Ι·ΜΠΟΡ	NAT	ά. Βιτόρια 19)6 διά Βαλτιμόρη
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΗΡΟ	NAT	ά. Φουκουίγκαμαν 18)6 διό Γκρές		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ·Ι·ΤΣΑΡ	NAT	ά. Φριμαντλ 14)6 δι' 'Αλεξανδρείαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΟΡΑ·Ι·ΖΟΝ	NAT	ά. 'Οζάκαν 3)7 διά Μπιντάν		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΙΠΑΙΤΥ	NAT	ά. Γκέληγκ 23)6 δι' 'Αλεξανδρείαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	NAT	ά. Χάρπτων ρόδος 31)6 δι' Οθωσάδων		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΑΛΕΤ	NAT	δ. Γιεραλτάρ 29)6 διά Μπάνιας
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	NAT	ά. Ράς Τανόύρα 15)6 διά Βραζίλιαν		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ	NAT	έ. Ράς Τανόύρα 6)7
ΑΤΤΙΚΟΣ (κ.)	NAT	ά. Σιγκαπούρη 20)6 διά Πόρτ Κελάγκ		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ	NAT	έ. Ράς Τανόύρα 28)6
ΑΥΓΗ	NAT	ά. Ρίο 'Ιανέριο 5)7 διά Ρότερνταμ		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	NAT	ά. Όλμπανου (Ν.Υ.) 3)7 δι' 'Αρούμπα
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.)	NAT	ά. Μουστόρε 21)6 διά Ντουαμάντζαν		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΙΠΥ	NAT	ά. Μπαχέριν 2)7 διά Χόρ άλ. 'Αμάγια
ΑΦΡΙΚΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (κ.)	NAT	ά. Αμέρεραν 28)6 διά Λόμε		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ	NAT	ά. Γιουροπόρτ 7)7 διά Περισικόν
ΑΧΑΙΟΣ	NAT	ά. Πόρτ η Πρίνς 15)6 Πουέρτο Μπάριος		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΗ (δ.)	NAT	ά. Ρίο 'Ιανέριο 22)6 διά Χόρ άλ. 'Αμάγια
ΒΑΓΔΑΤΗ (κ.)		όποια παραλαβήν		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	NAT	ά. Χόρ άλ. 'Αμάγια 26)6 διό Ρίο 'Ιανέριο
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	NAT	έ. Βέρακρος 5)8		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ	NAT	ά. Γιουροπόρτ 7)7 διά Περισικόν
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.)	NAT	έ. Μπάραν 29)6		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΕΡΟ (δ.)	NAT	ά. Τέμπη Μπαΐ 30)6 διά Σατίν Κρουά
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)	NAT	έ. Νεαπόλιν 26)6		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	NAT	ά. Χόδης 22)5 διά Περισικόν
ΒΑΡΗ (δ.)	NAT	ά. Χόδης 21)6 διά Τάμπα		ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΡΑ·Ι·ΖΟΝ	NAT	έ. Αγ. Φραγκίσκον 2)7
ΒΑΣΙΛΙΔΗΣ (δ.κ.)	NAT	ά. Μπαχέριν 18)6		ΓΡΑΝΔΑ	NAT	ά. Πειραιά 9)6 διά Κων·πολίν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	NAT	έ. 'Αμερέραν 7)7		ΓΡΑΝΙΚΟΣ (κ.)	NAT	ά. Βρέμην 24)6
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΜΕΘΕΘΕΙΝΗ κ	NAT	ά. Γιεραλτάρ 28)6 διά Τακοράντι		ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	NAT	δ. Κώνιαν 6)5 διά Βουλγαρίαν
ΒΑΣΩ Μ. (κ.)	NAT	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	NAT	έ. Σπέτζια 6)7
ΒΕΓΑΣ Ι (π.δ.)	NAT	έ. Χάρης 'Αιλαντ 3)7 (ΕΠΩΛΗΘΗ)		ΔΑΦΝΗ (μικτόν)	NAT	ά. Ντόρμπαν 28)6 διά Βάλθις Μπαΐ
ΒΕΓΟΝΙΑ (κ.)	NAT	έ. Λίθερπουλ 3)7		ΔΕΚΑΤΡΙΑ (κ.)	NAT	ά. Ντόρμπαν 6)7
ΒΕΛΑΝΤΑ		ά. Γιοκόχαμαν 29)7 διά Σάν Μάρκος		ΔΕΛΦΙΑΝ (κ.)	NAT	ά. Παρανάγκουα 22)6 δι' 'Ααρχους
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	NAT	έ. Ριγιέναν 29)6		ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΠΟΝΤΙΚΟΥ	NAT	έ. Γκίληρος 17)6
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	NAT	ά. Πειραιά 21)6 διά Θεσσαλονίκην		ΔΗΛΑΟΣ	NAT	έ. Ντουάλια 9)6
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΠ (κ.)	NAT	ά. Λατάκια 21)6		ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Σομ.)	NAT	ά. Αμέρεραν 16)6 διά Σάν Χουάν
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (κ.)	NAT	ά. Τής 29)6 διά Λατάκια		ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	NAT	ά. Κιότζια 26)6 διά Βεγγαζήν
ΒΙΒΗ (κ.)	NAT	ά. Λόρ Μάρκες 23)6 δι' 'Αλεξανδρείαν		ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	NAT	ά. Κόριτον 25)6 διά Νιγηρίαν
ΒΙΒΙΑΝΑ (κ.)	NAT	έ. Σιγκαπούρην ρόδος 5)7		ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ.Μ. (δ.)	NAT	ά. Μόντρεαλ 2)7 διά Σάρνια
ΒΙΚΗ (κ.)	NAT	ά. Τρίπολιν (Λιδόρης) 15)6 διά Ρουμανίαν		ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	NAT	έ. Λισσαδώνα 5)7
ΒΙΚΤΩΡ	NAT	ά. Πειραιάς 18)6 δι' 'Ιατάλαν		ΔΙΑΜΑΝΤΟ (κ.)	NAT	έ. Αποπαλάγκος 24)6
ΒΙΚΤΩΡΙΑ Ι	NAT	έ. Ν. 'Ορλεάνην 25)6		ΔΙΩΝΗ (δ.)	NAT	ά. Μάτχια Μπλάνκα 5)6 διά Λά Πλάτα
ΒΙΝΤΣΕΝΤΖΙΑ (δ.)	NAT	ά. Ράς Τανόύρα 3)7 διά Πόρτ "Αρθουρ		ΔΟΚΤΩΡ Δ.Κ. ΣΑΜΥ ί.	NAT	ά. Κόμπης 2)7 διά Περισικόν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	NAT	έ. Λοιδήνον 6)7		ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	NAT	ά. Πόρτ Αρθουρ 6)7
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	NAT	ά. Ν. 'Ορλεάνην 24)6 διά Ντουμπάλ		ΔΡΟΜΩΝ	NAT	έ. Εμέν 3)7
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.)	NAT	ά. Παναμά 5)7		ΔΡΟΣΙΑ	NAT	ά. Ν. 'Ορλεάνην 5)7 διά Πουέρτο Κορτές
ΒΙΡΓΚΟ (δ.π.)	NAT	ά. Παναμά 19)6		ΔΩΡΙΕΥΣ	NAT	έ. Σάντος 3)7
ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.)	NAT	έ. Τσάλια 4)7		ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	NAT	ά. Αρούπατα 19)6 διά Μαρακάμπιτο
ΒΟΛΕΩΝ	NAT	είς Χόρκ Κρή από 26)4		ΔΩΤΩ	NAT	ά. Νταμπιέρ 18)6 διά Μόμπι
ΒΟΡΡΑΣ	NAT	ά. Μπάχια Μπλάνκα 5)7 διά Βαλπαραϊζο		Ε. Δ. ΠΑΠΑΔΙΟΣ (κ.)	NAT	ά. Παναμά 18)6 δι' Ειρηνικόν
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	NAT	ά. Μάλταν 4)7 διά Πειραιά		ΕΒΗ Α. (".)	NAT	ά. Ντόρμπαν 25)6
ΒΟΥΛΑ	NAT	ά. Σιγκαπούρην 15)6 διά Ντόρμπαν		ΕΒΡΟΣ	NAT	ά. Πόρτ Καρτίε 3)7 διά Ρωσίαν
ΒΡΙΣΗΣ (κ.)	NAT	ά. Λεμεσό 5)7 δι' 'Αμπωχωτον		ΕΘΝΟΣ	NAT	ά. Κιουράσας 8)7
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	NAT	ά. Σεμπού 16)6		ΕΙΡΗΝΗ Γ.	NAT	ά. Πουνταρένας 26)6 διά Μπιλμπάδο
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	NAT	ά. Ντάς 'Οθλαν 21)6 διά Πόρτλαντ. (Με)		ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	NAT	έ. Λισσαδώνα 27)6
ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.)	NAT	ά. 'Αμερέραν 10)6 δι' 'Αμοτερνταμ		ΕΙΚΟΥ·ΙΤΥ (δ.)	NAT	ά. Ράς Τανόύρα 27)6
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	NAT	ά. "Αμοτερνταμ 22)6 διά Χάμπτον ρόδος		ΕΙΚΤΩΡ (κ.)	NAT	ά. Κουβέλι 29)6 διά Καράτιο
ΓΑΙΡΕΣΙΟΣ (δ.)	NAT	ά. Χόρ άλ. 'Αμάγια 29)6 διά Λισσαδώνα		ΕΑ ΙΝΚΑ (π.)	NAT	έ. Μαλάγα 8)6
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	NAT	ά. Ρότερνταμ 2)7 διά Σάλν Ναζάρη		ΕΑΝΤΙ (κ.)	NAT	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΑΛΗΝΗ	NAT	ά. Μπάχια Μπλάνκα 19)6 διά Χότσα		ΕΑΛΑΣΙΑ (κ.)	NAT	ά. Αμαγκουάκι 22)6 διά Ναχότα
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ (κ.)	NAT	ά. Λουάντα 13)6		ΕΑΛΕΙΠΤΡΙΑ ΙΙ (κ.)	NAT	έ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 29)6
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	NAT	ά. Χόθι 30)6 διά Κιούρασσο		ΕΑΛΕΙΠΤΡΙΑ ΙV (κ.)	NAT	έ. Κιότζα 21)6
ΓΕΩΡΓΙΔΗΣ (κ.)	NAT	ά. Πειραιά 9)6		ΕΑΕΝ		ά. Λός "Αντζελες 27)6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	NAT	έ. Λείζερς 3)7		ΕΑΕΝΑ (κ.)		δ. Πιναμά 24)6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ δ.	NAT	είς μεσογειακάς μεταφοράς		ΕΑΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	NAT	έ. Μένα 'Αχιαντί 1)7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (κυπρ.)	NAT	ά. Ράς Τανόύρα 29)6		ΕΑΕΝΗ 2 (κ.)	NAT	ά. Μπεντί 21)6 δι' 'Ειεσονμαουθ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΛΛΙΑΝΗΣ	NAT	ά. Ντακάρ 26)6		ΕΑΕΝΜΑ (κ.)	NAT	έ. Μασσαλίαν 17)6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΔΙΟΣ	NAT	προσήραξεν έξωθι Βεγγαζής 24)4		ΕΑΕΝΜΠΕΛΑ (κ.)	NAT	έ. Σιούδον 26)6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	NAT	ά. Παναμά 13)5		ΕΑΕΝΑ (κ.)	NAT	δ. Γιεραλτάρ 4)7 διά Βαλένθια
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΟΥΝΗΣ κ	NAT	ά. Λίθερπουλ 23)6		ΕΑΕΝΤΙΑ (κ.)	NAT	ά. Σιγκαπούρη 23)6 διά Λορ. Μάρκες
ΓΙΟΥΡΟΠΟΥΝ ΣΚΑΥ·	NAT	ά. Ρότερνταμ 6)7		ΕΑΕΝΤΡΟ·Ι·Λ (κ.δ.)	NAT	ά. Βάρρι 8)6 διά Σαπέλε
ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ (κ.)	NAT	ά. Παναμά 4)7		ΕΑΕΝΤΡΟ·Ι·Τ Κόκκι	NAT	ά. Μόδι 3)7 διά Χόγκ Κόκκι
ΓΚΑΙ·Υ· ΛΟΥΣΣΑΚ (π.δ.)	NAT	είς Γιοκόχαμαν από 31)12 (έπισκευα)		ΕΑΕΝΤΡΟ·Ι·Ζ Κίναν	NAT	ά. Ντακάρ 5)5 διά Κίναν
ΓΚΑΛΑΞΥ (κ.)	NAT	ά. Πόρτ "Εθεργκλείντς 10)6 διά Λέγκορ		ΕΑΕΝΤΡΟ·Ι·Ζ Κίναν	NAT	ά. Κανόπολιν 28)6 διά Βουλγαρίαν
ΓΚΑΛΑΞΥ ΦΑΙΘ (κ.)	NAT	ά. Μπαραγκουίλα 28)6		ΕΑΕΝΤΡΟ·Ι·Ζ Κίναν	NAT	έ. Παναμά 5)6 διά Ναχότκα
ΓΚΕΡΝΤΑ ΣΝΕΛΛ (κ.)	NAT	ά. Αμέρεραν 5)7 διά Λά Γκουάτρα		ΕΑΕΝΤΡΟ·Ι·Ζ Κίναν	NAT	ά. Κόπτερος 26)5 διά Μ. Καληδονίαν
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	NAT	ά. Χουέλδα 4)7 διά Φορκάντος		ΕΑΕΝΤΡΟ·Ι·Ζ Κίναν	NAT	ά. Σιγκαπούρη 9)5 διά Κίναν
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν)	NAT	ά. Μπάν 27)2		ΕΑΕΝΤΡΟ·Ι·Ζ Κίναν	NAT	ά. Κουσίρο 1)7 διά Λός "Αντζελες
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	NAT	ά. Γιεραλτάρ 5)7 διά Νεαπόλιν		ΕΑΕΝΤΡΟ·Ι·Ζ Κίναν	NAT	ά. Ντακάρ 27)6 διά Μασσαλίαν
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΖΑΙΣΩΝ (δ.)	NAT	ά. Κερπέκ 2)7		ΕΑΕΝΤΡΟ·Ι·Ζ Κίναν	NAT	ά. Γιοκοχάμαν 18)6 διά Τσιγκάτο

ΕΠΙΚ (μικτόν)	NAT	Ε. Πειραιά 8)6	ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	NAT	ά. Ντόρμπαν 9)6 διά Μόμπιλ
ΕΠΙΚΟ (δ.)	NAT	Ε. Ν. "Ορλέανην" 1)7	ΘΕΟΜΑΝΝΑ	NAT	Ε. Ν. "Ορλέανην" 2)7
ΕΡΑΣΜΙΑ (δ.κ.)	NAT	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΘΕΟΜΗΤΩΡ III	NAT	ά. Σινουσί 3)7 διά Γλυνοδαν
ΕΡΓΟΝ (δ.)	NAT	ά. Ν. "Ορλέανην" 27)5	ΘΕΟΜΠΙΑΛ	NAT	Έ. 'Ακαζόθλα 17)6
ΕΡΕΣΣΟΣ (π.δ.)	NAT	ά. Χιλέξ 7)6 διά Περσικόν	ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	NAT	Γουΐντην "Αίλαντ 5)7 διά Τής
ΕΡΜΗΣ	NAT	δ. Πόρτ Βέλερ 3)7 διά Ντουλούθ	ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)	NAT	Σύρου από 23 Μαΐου (Ξπισκεναί)
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μικτόν)	NAT	ά. Φριπορτ (Μπαχ.) 4)7 διά Ντιγηριαν	ΘΕΑΤΟΚΟΣ (δ.)	NAT	είς 5)7 διά 'Εκοφισ'
ΕΡΟΪΚ	NAT	ά. Ν. "Ορλέανην" 26)6 διά Παναμά	ΘΕΟΦΑΝΗΣ Λ. (κ.)	NAT	εἰς μεσογειακές μεταφοράς
ΕΡΟΪΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (κ.)	NAT	ά. Ραβέναν 26)6 διά 'Ισκεντερούν	ΘΕΤΙΣ	NAT	Σάντερλαντ από 10)3 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΣΠΕΡΟΣ	NAT	ά. Ροζάριο 3)7	ΘΗΡΑ (παν.)	NAT	Έ. Ητακάρ 25)6
ΕΣΣΕΣ	NAT	έ. 'Απαπα/Λάγκος 27)6	ΘΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ NAT	“Αντεν 4)7 διά Ούμ Σαΐδ	
ΕΥΑ	NAT	έ. Μούταπα 28)6	ΘΩΜΑΛΑ (μικτόν)	NAT	ά. Τζεμπέλ Ντανά 28)6 διά "Αγ. Φραγκ.
ΕΥΑΓΓ. ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ κ.	NAT	έ. Καντζί 1)7	ΘΩΜΑΛΑ Κ.	NAT	Ναναμά 27)6
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κ.)	NAT	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΙΘΑΚΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	NAT	ά. Υόρκην 15)6 διά 'Ινδιαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ. (π.)	NAT	ά. Πειραιά 23)6 διά Βεγγάζην	ΙΛΙΑΣ (δ.)	NAT	Έ. Γκλάδεστον 1)7
ΕΥΑΝΘΑ (δ.)	NAT	ά. Κέπι Τάουν 26)6 διά Περσικόν	ΙΛΚΟΝ ΝΙΚΗ	NAT	Παναμά Σίτι 22)6 διά Γκάλφορτ
ΕΥΕΝΙΑ (δ.)	NAT	ά. Ράς Τανούρα 5)7	ΙΙΑΚΟΝ ΤΑΚ	NAT	Ά. Ήοτχαν 8)7 διά Μόντρεαλ
ΕΥΕΝΙΑ (δ.)	NAT	ά. Κοσίν 5)7 διά Περσικόν	ΙΜΑ	NAT	Βανκούμπερ 10)6 διά 'Ιαπωνιαν
ΕΥΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	NAT	ά. Κάρυκ "Αίλαντ 22)6 διά Σαίν Κρουά	ΙΝΒΙΚΤΑ	NAT	Βαλτιμόρην 29)6 διά Γαλλίαν
ΕΥΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	NAT	ά. Φρεντερίσα 5)7 διά Περσικόν	ΙΝΓΚΑΜΑΡ	NAT	Έ. Ιαππίκο 27)6
ΕΥΕΝΙΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ δ.	NAT	ά. Μούλιος δυτ. Ντάντζερ Πόιντ 4)7	ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΙ (κ.)	NAT	Έ. Ήπιλεμ 5)7
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	NAT	ά. Πόρτ ντε Μπούκ 1)7	ΙΝΤΟΝ (κ.)	NAT	ά. 'Αμερέρσαν 11)6 διά 'Οράν
ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ (δ.)	NAT	ά. Σάβρην 27)6	ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.)	NAT	Έ. 'Αμερέρσαν 25)6
ΕΥΠΟΙΑ (δ.)	NAT	ά. Θραλτάρ 17)6 διά Γκέλα	ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ δ.	NAT	ά. Ντάς "Αίλαντ 13)6 διά Δουνκέρκην
ΕΥΠΟΙΑ	NAT	ά. Γιοκοχάμαν 1)7 διά Σακάντε	ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	NAT	ά. Παραντίπ 30)6 διά 'Ιαπωνίαν
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	NAT	ά. Αμπιτζάν 28)6	ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	NAT	ά. Θάντερ Μπαίν 21)6 διά 'Αμπερνταντα
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	NAT	ά. Πίκτον 25)6 διά 'Ιαπωνίαν	ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΙΩΝΗΡ	NAT	Έ. Ν. "Ορλέανην" 25)6
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (λιθ.)	NAT	ά. Λά Γκουλέτ 27)6 διά 'Αννάπα	ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΕΡ	NAT	ά. Πόρτ Καρπί 4)7 διά Πλασκώθην
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	NAT	ά. Σάντος 26)6 διά Κοπεγχάγην	ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	NAT	Ι. Θρή ρίθερς 11)6
ΕΥΤΥΧΙΑ Κ. (κ.δ.)	NAT	ά. Βενετίαν 4)7	ΙΟΝΙΑΚ (δ.)	NAT	ά. Χάρην 29)5 διά Περδικόν
ΕΦΥΡΑ (δ.)	NAT	ά. Γένοβαν 23)6 διά Περσικόν	ΙΟΥΔΑ Κ. (κ.)	NAT	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΖΑΝ ΖΑΝ (κ.δ.)	NAT	ά. Ρόττερνταμ 12)6	ΙΡΕΝΕ I. (π.)	NAT	ά. Ρουέν 23)6 διά Μπελάτια
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.)	NAT	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΙΡΙΣ (κ.)	NAT	Ά. Παρανάγκουα 17)6
ΖΗΝΩΝ (δ.)	NAT	ά. Μιζουσίμα 1)7	ΙΣΜΗΝΗ (κ.)	NAT	ά. 'Αμερέρσαν 28)6 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΖΙΖΗ	NAT	ά. Σαλδαδόρ 29)6	ΙΩΑΝΝΑ	NAT	Έ. Τολέδο 4)7
ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	NAT	ά. Δάντοιχ 28)6	ΙΩΑΝΝΗΣ (π.)	NAT	Έ. Τριπόλιν (Λιθάνου) 2)7
ΖΙΠΟΥΝΑΣ	NAT	ά. Χάμπτον ρόδς 26)6 διά Σάντο Ντομέγκο	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	NAT	δ. Παναμά 1)7
ΖΙΤΑ	NAT	ά. Μόντρεαλ 23)5 διά 'Αγγλιαν	ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	NAT	δ. Γιθραλτάρ 7)7 διά Περσικόν
ΖΩΗ (δ.)	NAT	ά. Μάλταν 22)6 διά Μάρσα ή Μπρέγκα	ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ δ.	NAT	ά. Ράς Τανούρα 5)7
ΖΩΗ Γ.	NAT	ά. Ν. "Ορλέανην 28)6	ΚΑΒΑΛΑ	NAT	ά. Τάμπα 28)6 διά Λόγκ Χάρμπορ
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	NAT	ά. Σουάνον 6)7	ΚΑΒΟ ΑΕΤΟΣ (δ.)	NAT	Έ. Κάντλε 20)6
ΗΓΚΑ	NAT	ά. Θόρτ ντε Φράνς 27)6	ΚΑΛΑΗ 1 (κ.)	NAT	ά. 'Αλικάντε 20)6 διά Τένες
ΗΓΚΑ III	NAT	ά. Καναρινών 25)6 διά Κωνσταντίναν	ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν)	NAT	ά. Ντάς "Αίλαντ 4)6 διά Φινλανδίαν
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	NAT	ά. Κιουρασάν 24)6 διά Πουέρτο λά Κρούδ	ΚΑΛΛΗ	NAT	ά. Ταϊαγκόδηκ 20)6 διά Γκάλθεστων
ΗΡΑ	NAT	ά. Σάντος 23)6 διά 'Αμδούργον	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.).	NAT	ά. Ράς Τανούρα 27)6
ΗΣΤΓΟΥΙΝΤ	NAT	ά. Τέμο 2)7	ΚΑΛΤΕΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	NAT	ά. Ν. "Υόρκην 2)7 διά 'Ελ Παλίτα
ΗΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ (π.μ.63)	NAT	ά. Μάλταν 6)7	ΚΑΜΕΛΙΑ (κυπρ.)	NAT	ά. Πειραιά 28)6
ΗΤΟΝ (δ.)	NAT	ά. Παλέρμο 4)6	ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	NAT	ά. Κολόνιο 1)7 διά Ντακάρ
ΘΑΛΕΙΑ	NAT	ά. Δασουνέρκη 25)6	ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (π.)	NAT	Έ. Γένοβαν 18)6
ΘΑΡΡΟΣ	NAT	ά. Παρανάγκουα 30)6 διά Ρόττερνταμ	ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.κ.)	NAT	ά. Κίναν 8)6 διά Σακάτ
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	NAT	ά. Τής 27)6 διά 'Εκοφισ	ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (δ.π.)	NAT	Έ. Καζαμπλάνα 3)7
ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	NAT	ά. Χόρ άλ 'Αμαγιά 24)6 διά 'Αμπιτζάν	ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (δ.π.)	NAT	ά. Νεάπολιν 19)6
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	NAT	ά. Γιθραλτάρ 22)6 διά Μπ. "Αύρες			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α.Σ. (κ.)	NAT	ά. Κίρκενες 30)6			

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE-TOKYO)

Τακτική Γραμμή ἐξ Ιαπωνίας καὶ τὰνάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως: μέ προσεγγίσεις καὶ εἰς έτέρους λιμένας "Απω Ανατολῆς.

Γενικοί Πράκτορες δι' ὅλην τὴν Έλλαδα:

(ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.)

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35-39. ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΤΗΛ. 4521.111

ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ (δ.)	NAT	α. Γιοκοχάμαν 1)7 διά Σιγκαπούρην	ΛΑΒΕΝΤΕΡ (κ.)	NAT	α. Ριγιέκαν 25)6 διά Σάντος
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	NAT	ε. Σέβεν "Αίλαντς 2)7	ΛΑΙΔΗ ΚΑΙΣΙΩΝ	NAT	ε. 'Απαπα(Λάγκος 19)6
ΚΑΠΠΑ ΕΝΤΕΡΠΑΙΖ κ.	NAT	ζ. Χάφια 4)7	ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	NAT	ε. Ταμπικό 3)7
ΚΑΠΠΑ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ (κ.)	NAT	ζ. Μεσσήνα 25)6	ΛΑΙΓ'ΟΝ ΟΦ ΜΥΚΟΝΟΣ κ.	NAT	ε. 'Αμβέρσαν 6)7
ΚΑΠΠΑ ΠΡΟΓΡΕΣ (κ.)	NAT	ζ. 'Αστον' 6)7	ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	NAT	δ. Φουμισιόν 2)7 διά Αύγουστουν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ δ.	NAT	ζ. Νεάπολιν 2)7	ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	NAT	δ. Γιεραλτάρ 27)6 διά Ζουετίνα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	NAT	δ. Γκάλιθεων 27)5	ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	NAT	δ. Σιγκαπούρην 6)7 διά Ντουμάι
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	NAT	δ. Κόμπε 22)6 διά Νιούκαστλ	ΛΑΝΤ (κ.)	NAT	δ. Κάλιαρι 26)6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΥΛΟΥ (κ.)	NAT	δ. Πειραιά 29)6 διά Τουρκίαν	ΛΑΡΓΚΟ (κ.)	NAT	δ. 'Αμβέρσαν 29)6 διά Τριπολιν
ΚΑΠΤ. ΤΣΩΝ ΤΣΑΒΑΡΗΣ	NAT	ε. Ν. 'Ορλεάνην 22)6			
ΚΑΡΙΝΑ	NAT	δ. Θέουτον 4)7 διά Σάντος			
ΚΑΡΝΤΙΟ (δ.)	NAT	ε. Νεάπολιν 5)7			
ΚΑΡΟΙΝΑ (κ.)	NAT	εις Λισσασθίνας από 27)8)81			
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	NAT	ε. Γένοβαν 4)7			
ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.)	NAT	δ. Μιτιληπά 22)6			
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	NAT	ε. Ράς Τανούρα 26)6			
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (δ.)	NAT	δ. Κων(πολιν 5)7 διά Κωνστάντζαν			
ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.)	NAT	δ. Γκότεμπουργ 27)4 δι' 'Αθηναν			
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	NAT				
ΚΑΣΤΡΕΝΤΑ (κ.)	NAT	δ. Γιεραλτάρ 11)8 διά Φρούριο			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ. (κ.)	NAT	δ. Βηρυτών 27)6 δι' 'Αμμόχωστον			
ΚΑΤΙΑ (κ.)	NAT	εργεί εἰς Πειραιάς από 24)1)7			
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	NAT	ε. Έμπειν 3)7			
ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κυπρ. δ.)	NAT	δ. Τζάρτζαουν 27)6 διά 'Αρούμπα			
ΚΕΙ'ΠΙ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	NAT	δ. Χοισλουλού 26)6 διά Χιμές			
KENT (δ.)	NAT	δ. Πούντα Καρπούν 28)6 διά Σέλλ Χάφεν			
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	NAT	δ. Μίτσουν 21)6 διά Ν. 'Υδρην			
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	NAT	ε. Καρβαγένην 3)7			
ΚΕΡΟ (δ.)	NAT	δ. Μπαχρέν 24)6 διά Μουρδράν			
ΚΕΦ ΗΓΚΑ (κ.δ.)	NAT	δ. Πειραιάς 24)6 δι' 'Ισραήλ			
ΚΕΦ ΠΕΤΕΡ (κ.δ.)	NAT	δ. Σάρον 3)7 διά Ρότερνταμ			
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	NAT	δ. Γιεραλτάρ 26)6 δι' 'Αθηνόσταν			
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	NAT	δ. Γιεραλτάρ 1)7 διά Ντοντέζες			
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	NAT				
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	NAT	δ. Γιεραλτάρ 28)6 διά Πόρτ "Αρβουρ			
ΚΙΓΚ ΘΡΑΣ (δ.)	NAT	εις Σιγκαπούρην ρόδος από 8)5			
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	NAT	δ. Ν. 'Ορλεάνην 18)6 διά Πειραιάς			
ΚΙΓΚ ΠΗΑΕΥΣ (δ.)	NAT	δ. Κιουρασόδ 12)6 διά Φορκάντος			
ΚΙΚΗ (κ.)	NAT	ε. Λός 'Αντεζέλες 5)7			
ΚΙΜΩΛΟΣ Β. (κ.)	NAT	εις μεσογειακάς μεταφοράς			
ΚΙΜΩΝ	NAT	δ. Ν. 'Ορλεάνην 11)6 δι' 'Αλγέριον			
ΚΙΝΑΡΟΣ	NAT	ε. Μοντεβίδεο 7)7			
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	NAT	ε. Ράς Τανούρα 6)7			
ΚΙΤΙΟΝ (κ.)	NAT	δ. Λάς Πάλμας 3)7 διά Χάρδην			
ΚΙΤΣΑ (κ.)	NAT	δ. Ντακάρ 29)6 διά Βραζιλίαν			
ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.)	NAT	ε. Μπεντί 8)6			
ΚΛΑΙΡΧΙΑΔ (δ.)	NAT	ε. Πειραιάς 9)6			
ΚΛΑΡΕΝΣΙΑ (δ.)	NAT	δ. Ν. 'Υδρην δι' 'Αρούμπα			
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	NAT				
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (κ.)	NAT	δ. Σουραμπάγια 20)6 δι' Εδρόπον			
ΚΛΕΩΝ (δ.)	NAT	δ. Λάς Πλάμας 6)7 δι' 'Αθηναν			
ΚΟΜΕΤ (δ.)	NAT	ε. Μαντράς 20)6			
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	NAT	ε. 'Αγ. Φραγκίσκον 6)7 δι' 'Ινδονησίαν			
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	NAT	ε. Νταμπιέρ 23)6			
ΚΟΝΚΟΡΤΙΑ ΓΚΑΛΕΝ	NAT	ε. Χιοστόν 30)6			
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	NAT	ε. Ν. 'Υδρην 3)7			
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	NAT	δ. Μιζουσίμα 14)6 διά Περαικόν			
ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ	NAT	ε. Μη. Χάλιφας 24)6			
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	NAT	εργεί εἰς Πειραιάς			
ΚΟΡΣΑΙ'Ρ	NAT	δ. Πιοκοίσι 30)6 διά Χακάτα			
ΚΟΡΦΟΥ ΑΓΓΑΝΤ	NAT	δ. Κόμπε 28)6 διά Παραντίπ			
ΚΟΡΩΝΙΑ	NAT	δ. Τζακάρτα 2)7 διά Σουραμπάγια			
ΚΟΣΜΑΡ	NAT				
ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	NAT	δ. Τσαγκουαράμας 3)7 διά Καναδά			
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	NAT	δ. Παναμά 2)7 διά Κορίντο			
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	NAT	ε. Λά Πλάτα 16)6			
ΚΟΣΤΑ ΤΕΕΑΣ (δ.)	NAT	ε. Ράς Τανούρα 1)7 διά Βραζιλίαν			
ΚΟΥΡΙΕΡ (δ.)	NAT	δ. Τσαρούμπαρε 26)6 διά Μπρουσίδικ			
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	NAT	δ. Τσαρούμπαρε 5)7 διά Περαικόν			
ΚΡΗΤΑΝ ΛΑΙ'Φ (κ.)	NAT	οπό ταραλάθην			
ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	NAT	ε. 'Αιστερντας 4)7 διά Ροστόκ			
ΚΡΗΤΗ	NAT	ε. Κολόμπο 19)6			
ΚΡΙΟΣ II (κ.)	NAT	δ. Ματαντί 23)6 διά Καμπίντα			
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	NAT	ε. Σεπάττι 27)6			
ΚΥΜΑ (δ.)	NAT	ε. Μπάνιας 18)6 διά Βρινθήσιον			
ΚΥΜΟ (δ.)	NAT	ε. Ν. 'Υδρην 6)7			
ΚΥΝΘΙΑ	NAT				
ΚΥΠΡΙΣ (κ.)	NAT	ε. 'Αλεξανδρειαν 28)6			
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	NAT	δ. Γιεραλτάρ 24)6 διά Μη. 'Αύρες			
ΚΥΡΑΒΑΝΟΙΑ (κ.)	NAT	ε. Μπάχια Μηλάνκα 26)6 διά Μη. 'Αύρες			
ΚΥΡΑΡΗΝΗ (κ.)	NAT	ε. Μόρπιλ 26)6			
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ II (κ.)	NAT	δ. Ρότερνταν 26)6 διά Τάιν			
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)	NAT	δ. Μαλάγα 30)6 διά Κάθρον			
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	NAT	δ. Ντακάρ 10)6 διά Γουσαμπά			
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	NAT	δ. Πουέρτο Μιράντα 2)7 διά Ρότερνταν			
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.)	NAT	δ. Ρότερνταν 25)6 διά Παναμά			
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ κ.	NAT	δ. Ντουάλα 15)6 διά Βενετίαν			
ΚΩΣΤΗΣ Χ. (κ.)	NAT	δ. Ρεϊφ 30)6 διά Σάντος			

RHINE-SCHELDE-VEROLME GROUP
(VEROLME, WILTON, RDM, NW, NDSM, SCHELDE SHIPYARDS)

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΝ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΥΡΩΠΗΣ-ROTTERDAM, AMSTERDAM, FLUSHING. 36 ΜΟΝΙΜΟΙ ΚΑΙ ΠΛΩΤΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ, 30 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑΙ ΚΛΙΝΑΙ, 32000 ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΤΕΧΝΙΤΑΙ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΟΝ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ. ΔΙΕΝΕΡΓΟΥΝΤΑΙ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ. ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ ΝΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ (ΦΟΡΤΗΓΩΝ, ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ, ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ, ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ, VLCC χλπ.) ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ. ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΑΙ ΥΠΟΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ - ΑΤΛΑΣ Α.Ε.
ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ 12 - ΠΕΙΡΑΙΕΣ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 476-435, 422-184 TELEX 21-2465

“THE HELLENIC SUPPLY AGENCY LTD”

Agencia Hellenica Fornecimentos de Navios Ltda.
GENERAL SHIP SUPPLIERS & COMMISSION AGENTS

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

PRINCIPALS : Captain GEORGE PERIVOLARIS & NICOLAS GEORGES EFREMIDIS

AV. RIO BRANCO 43 - 22nd FLOOR
RIO DE JANEIRO G. B. BRASIL

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

TELEGRAMS: "PANELLENICA"

ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	NAT	Ξ. Μπαντάρη Μαχσάρ 19)6	PΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (κ.)	NAT	Δ. Κιουρασάδα 18)6 διά Πολωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΠΕΡΑ	NAT	Δ. Κερμπέτ 26)6 διά Χιούστον	ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ (κυπρ.)	NAT	Δ. Λάς Πάλμας 29)6 διά Καράται
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΠΙΓ'ΙΣ	NAT	Ξ. Λιοσαθώνα 29)6	ΠΥΘΙΑ	NAT	Δ. Τάουνοβιλ 1)7 διά Μαλαισίαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤ	NAT	Ξ. Μπαντάρη Μαχσάρ 20)6	ΠΥΛΙΑΣΤΡΟΜ (π.)	NAT	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	NAT	Δ. Κωνιτόπολιν 4)6 διά Κωνοτάντζαν	Ρ. Κ. ΡΙΚΜΕΡΣ (κ.)	NAT	Δ. Τέιμπλ Μπαΐ 29)6 διά Κίναν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	NAT	Δ. Κιουρασάδα 3)7 διά Περσικόν	ΡΑΒΕΝΣ (κ.)	NAT	Δ. Ρόττερνταμ 8)7
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΓΙΝΤΕΡ (δ.)	NAT	Ξ. Μαντράς 4)7	ΡΑΙΜΠΟΟΥ (κυπρ.)	NAT	Δ. Σάφι 3)7 διά 'Οθέντο
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΝΝΕΣ (δ.)	NAT	Ξ. Μπαχρέιν 6)7	ΡΑΛΦ ΦΟΝ ΜΙΑΡΤΙΚΕΝ κ.	NAT	Δ. 'Αργ 4)7 διά 'Αρκλου
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΟΚ (δ.)	NAT	Δ. Κιουρασάδα 1)7 διά 'Αρούμπα	ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	NAT	Δ. Ράς Τανούρα 15)6 διά Λεϊκ Τσάρλες
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΑΝ (δ.)	NAT	Ξ. Σιμόπολη 29)6	ΡΕΑ	NAT	Δ. Ντάρμπιταν 6)7
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΚΑΥ (δ.)	NAT	Δ. Εσκουμίλις 17)6	ΡΕΙΓΙΝΤΖΕΡ (δ.)	NAT	Δ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 21)6 διά 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΝΟΟΥ (δ.)	NAT	Δ. Κιουρασάδα 3)7 διά 'Αρούμπα	ΡΕΙΓΙΦΕΝΣ (κ.)	NAT	Δ. Σιγκαπούρην 18)6 διά Β. Κορέαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΤΑΛΛΕΝΙΖΕΡ ΝΑΤ	Δ. Γιβραλτάρ 20)6 διά Περσικόν	ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	NAT	Δ. Παναμά 4)7	
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΤΑΜΠΙΟΝ δ.	NAT	Δ. Γιβραλτάρ 7)7 διά Περσικόν	ΡΕΝΤ ΣΚΑΥ' (κ.)	NAT	Δ. Αμέρεραν 23)6 διά 'Αλγέριον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΤΑΡΙΟΤ (δ.)	NAT	Δ. Σιγκαπούρην 4)7 διά Χόγκ Κόγκ	ΡΗΓΚΑΛ (μικτόν)	NAT	Δ. Ντάρμπιταν 2)7 διά Ταϊταγκόγκ
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	NAT	Δ. Σιγκαπούρην 18)6 διά Χονολουλού	ΡΗΝΟΥΛΑ (κ.)	NAT	Δ. Βαρκελώνη 5)7 διά 'Αλγέριον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΦΑΕΘΩΝ	NAT	Δ. Θρή πλέρες 19)6	ΡΗΤΟΡΙΚ (μικτόν)	NAT	Δ. Πιουροπόρτ 2)7
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	NAT	Δ. Μπανόντ 15)6 διά Κούκα 'Ιμπος	ΡΙΟ ΜΑΡ	NAT	Δ. Ροζάριο 4)7 διά Μπ. "Αύρες
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΦΕΙ'Μ (δ.)	NAT	Δ. Τρίπολιν (Λιθαν.) 4)7 διά Π. ντε Μπούκ	ΡΙΟ ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ (κ.)	NAT	Δ. Μπ. "Αύρες 5)7 διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	NAT	Δ. Χάθρην 5)7 διά Μασσαλίαν	ΡΙΟΝ	NAT	Δ. Ρόττερνταμ 5)7
ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. ώπερωκ.)	NAT	εἰς Ν. 'Υόρκην 2)7	ΡΟΖΑ Τ. (κ.)	NAT	Δ. Ηρέστον 6)7 διά Τρίπολιν
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)	NAT	Δ. Ηειραϊά 1)7	ΡΟΘΕΝΣ (κ.)	NAT	Δ. Μπιλιμπά 31)5 διά 'Αθηναν
ΟΝΕΣΤΙ (κ.)	NAT	Δ. Μόμπιλ 19)6 διά Ρίο Χάινα	ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	NAT	Δ. Ν. 'Υόρκην 19)6 διά Γκρότον
ΟΝΤΑ (δ.)	NAT	Δ. Τεργελή 2)7 διά Πόρτο Τόρες	ΡΟΛΛΕ (δ.)	NAT	Δ. Γιβραλτάρ 24)6
ΟΠΟΡΤΙΣΙΟΥΝΤΙ (δ.)	NAT	Δ. Ντόνιζες 9)6 διά Πουάντ Νουάρ	ΡΟΜΑΝΤΙΝ (μικτόν)	NAT	Δ. Βιτρία 8)6 διά Κιουραζού
ΟΡΕΑΝΤ	NAT	Δ. Ν. 'Ορλέανην 1)7 διά Γκάλεστον	ΡΟΥΓΙΑ (κ.)	NAT	Δ. Λύμπετ 5)7 διά Στρούγκυν
ΟΡΙΚΟ (δ.)	NAT	Δ. Σαδάνων 29)6 διά 'Αρούμπα	ΡΟΥΘΩΝ ΜΑΪ'ΚΕΛΣ (κ.)	NAT	Δ. Νάντην 20)6 διά Μόντρεαλ
ΟΡΟΝΤΗΣ (λιθ.)	NAT	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΡΥΘΜΟΣ	NAT	Δ. Τέιμπλ Μπαΐ 24)6 διά Ρόττερνταμ
ΟΣΕΑΝ ΚΟΥΗΝ (δ.)	NAT	Δ. Ν. 'Υόρκην 31)7 διά 'Αρούμπα	ΡΩΜΥΛΙΑ (δ.)	NAT	Δ. Παναμά 27)6 διά 'Αρούμπα
ΟΣΕΑΝ ΛΑΙ'ΟΝ (δ.)	NAT	Δ. Κάθρην 6)7 διά Περσικόν	ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ (δ.)	NAT	Δ. Πρόδιντενς 27)6 διά Βενεζουέλαν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	NAT	Δ. Αντεν 30)6 διά Ν. 'Αφρικήν	ΣΑΙΝΤ ΑΘΗΝΑ	NAT	Δ. Ρόττερνταμ 7)7 διά Χάδρην
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ	NAT	Δ. Μόντρεαλ 28)6 διά Σικάγο	ΣΑΙΝΤ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)	NAT	Δ. Αμέρεραν 5)7 διά Ρουεν
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΩΝ	NAT	Δ. Ηόρτη 'Αλεξγκρα 30)6 διά Αμδούργυρον	ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΗ	NAT	Δ. Δουνέκρην 21)6 διά Τόγκο
ΟΣΕΑΝΙΚΗ (π. ώπερωκ.)	NAT	Δ. Ριόρια 7)7 διά Τάραντα	ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)	NAT	Δ. Χάρηκ 'Αιλαντ 27)6
ΟΣΣΑ (δ.)	NAT	Δ. Ηειραϊά 5)7	ΣΤ. ΕΙΡΗΝΗ	NAT	Δ. Ντάρμπιταν 2)7 διά 'Ιαπωνίαν
ΟΣΤΡΙΑ	NAT	Δ. Μπ. 'Αύρες 23)6	ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	NAT	Δ. Τσάρλεστον 29)6
ΟΥΠΝΙΣ (κ.)	NAT	Δ. Ρίο 'Ιανέριο 29)6	ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	NAT	Δ. λας Πάλμας 2)7 διά Ντακάρ
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡ ΛΙΝΤΕΝ	NAT	Δ. Χακοντών 1)7 διά Όταρος	ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	NAT	Δ. Κολόποι 5)7
ΟΥΡΑΝΙΑ	NAT	Δ. Αμέρεραν 7)7 διά Στεπτίνων	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	NAT	εἰς Χιούστον από 29)5
ΟΥΡΑΝΟΣ	NAT	Δ. Γουέιπα 29)6 διά 'Ιαπωνίαν	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ III (δ.)	NAT	εἰς Κάπ Μαρτώ 5)7
ΠΑΙ·Ν (δ.π.)	NAT	Δ. Κοατζακούλκος 26)6	ΣΑΙΝΤ ΤΟΜΑΣ (δ.)	NAT	Δ. Μπέλιζε 29)6 διά Κάντλα
ΠΑΛΑΙΜΩΝ (δ.)	NAT	Δ. Καράτοι 1)7 διά Περσικόν	ΣΑΙΝΤΙΑ ΣΙΛΒΙΑ (κ.)	NAT	Δ. Σουδίμπα 28)6 διά Λίθανον
ΠΑΛΕΡΜΟ (κ.)	NAT	Δ. Σαδόνια 29)6	ΣΑΙΝΤΙΑ ΣΙΛΒΙΑ (κ.)	NAT	Δ. Βίλελμουσαφεν 24)6 διά Λίθανον
ΠΑΜ (δ.)	NAT	Δ. Αιλ. όφ Γκραην 7)7 διά Κοπεγχάγην	ΣΑΙΝΤΙΑ ΣΙΛΒΙΑ (κ.)	NAT	Δ. Ρίο Γκράντε 12)6 διά Ταραγκόνα
ΠΑΜΠΕΡΟ (κ.)	NAT	Δ. Φιλαδέλφειαν 2)7	ΣΑΙΝΤΙΑ ΣΙΛΒΙΑ (κ.)	NAT	Δ. 'Αλγκεθίρας 25)6 διά Ν. 'Υόρκην
ΠΑΝΑΓΙΑ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	NAT	Δ. Ηειραϊά 2)6	ΣΑΙΝΤΙΑ ΣΙΛΒΙΑ (κ.)	NAT	Δ. Χάρια 5)7 διά Κωνηγόπολιν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	NAT	Δ. Ρίο Γκράντε 18)6 διά 'Αμδούργυρον	ΣΑΙΝΤΙΑ ΣΙΛΒΙΑ (κ.)	NAT	Δ. Βρέμην 30)6
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΨΑΤΗ	NAT	Δ. Ριγιέκαν 3)7	ΣΑΙΝΤΙΑ ΣΙΛΒΙΑ (κ.)	NAT	Δ. Μορόδια 26)6 διά Ντουάλα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Χ	NAT	Δ. Πιοκοχάμαν 5)7 διά Β. Κορέαν	ΣΑΙΝΤΙΑ ΣΙΛΒΙΑ (κ.)	NAT	Δ. Αμέρεραν 6)7
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ (κ.)	NAT	Δ. Κωνιτόπολην 25)6	ΣΑΙΝΤΙΑ ΣΙΛΒΙΑ (κ.)	NAT	Δ. Σαμτζόν Γκοβερνόρ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Β. (κ.)	NAT	Δ. Λάς Πάλμας 27)6 διά 'Αμπαντάν	ΣΑΙΝΤΙΑ ΣΙΛΒΙΑ (κ.)	NAT	Δ. Ιλανάμπ 6)6 διά Σαγκάνη
ΠΑΡΑΦΕΩΝ (κ.)	NAT	Δ. Στυκαπόρην ρόδος 5)7	ΣΑΙΝΤΙΑ ΣΙΛΒΙΑ (κ.)	NAT	Δ. Λας Πάλμας 30)6 διά Μπ. Μπλάνκα
ΠΑΡΑΙΣ (κ.)	NAT	όποια παραδίδην	ΣΑΙΝΤΙΑ ΣΙΛΒΙΑ (κ.)	NAT	Δ. Καζαμπλάνκα 2)7 διά Σαιν Μαλό
ΠΑΣΑΓΙΕΣ (κ.)	NAT	Δ. Σεβέλλην 3)7 διά Βρέμην	ΣΑΙΝΤΙΑ ΣΙΛΒΙΑ (κ.)	NAT	Δ. Μόρπιλ 5)7 διά Σάντο Ντομίγκο
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	NAT	Δ. Χαμπτον ρόδος 5)7	ΣΑΙΝΤΙΑ ΣΙΛΒΙΑ (κ.)	NAT	Δ. Ριόρεν 6)7 διά Ταραγκόνα
ΠΑΤΙ (κυπρ.)	NAT	Δ. Μαντρές 24)6 διά Ποντίσερο	ΣΑΙΝΤΙΑ ΣΙΛΒΙΑ (κ.)	NAT	Δ. Λισσαδώνα 5)7
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Μ	NAT	εἰς Σάντερλαντ όποια συμπλήρωσιν	ΣΑΙΝΤΙΑΓΚΡΟ	NAT	Δ. Βρέμην 30)6
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	NAT	Δ. 'Αμδεράν 12)6 διά 'Αλεξάνδρειαν	ΣΑΙΝΤΡΑ (κ.)	NAT	Δ. Μορόδια 26)6 διά Ντουάλα
ΠΑΥΛΟΣ (κ.)	NAT	Δ. Τιράνης 24)6 διά Χάπερ	ΣΑΙΝΤΣΕΣΟΡ (κ.)	NAT	Δ. Σιγκαπούρην 2)7 διά Σαγκάνη
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	NAT	Δ. Σιγκαπούρην 30)6 διά Περσικόν	ΣΑΙΟΥΘΟΥΓ'ΙΝΤ	NAT	Δ. Βανούδηρ 26)4 διά Κίναν
ΠΕΝΝΥ ΜΑΪ'ΚΕΛΑ	NAT	Δ. Βαλτικόρην 30)6 διά Κλαφενθίλ	ΣΑΙΟΥΘΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	NAT	Δ. Αμδεράνγον 23)6
ΠΕΝΤΕΙΑΚΟΝ (δ.)	NAT	Δ. Λιλέρπούλ 27)6	ΣΑΙΟΥΘΕΡΝ ΕΜΠΡΕΣ δ.	NAT	Δ. Σιγκαπούρην 29)6 διά Περσικόν
ΠΕΡΑΜΑ	NAT	Δ. Χαμπτον ρόδος 28)6 διά 'Αρούμπα	ΣΑΙΟΥΘΕΡΝ ΕΜΠΡΕΣ δ.	NAT	Δ. Γιουροπόρτ 1)7 διά Ταυραράγκα
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κυπρ.)	NAT	Δ. Γιοιδιάτεκια 4)7 διά 'Αλγέριον	ΣΑΙΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΑ (μ.61)	NAT	Δ. Λισσαδώνα 5)7 διά Χιούστον
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	NAT	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΑΙΟΥΘΕΡΝ ΚΡΟΣ (π.δ.)	NAT	Δ. Φιλαδέλφειαν 12)6 διά 'Αρούμπα
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (π.δ.)	NAT	Δ. Παναύμ 23)6 διά Πουέρτο Σαμόδια	ΣΑΙΟΥΘΕΡΝ ΣΑΛΑΑ'Τ (δ.)	NAT	Δ. Ντακάρ 16)6 διά Πουάντ Νουάρ
ΠΕΡΙΛΕΥΚΗ (δ.)	NAT	εἰς μεταφοράς Μεσογείου - Δ. Α'φρικής	ΣΑΠΡΗΜ ΜΠΗΒΕΡ (π.)	NAT	Δ. Μόρπιλ 3)7 διά Γουατεμάλαν
ΠΕΡΑ ΑΙ'ΛΑΝΤ	NAT	Δ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 3)7	ΣΑΡΑΛΟΤΤΑ (κ.)	NAT	Δ. Ταραγκόνα 28)6 διά Θεούτα
ΠΕΡΣΕΥΣ I (π.δ.)	NAT	Δ. Κολούμπια ρίθρο 3)7	ΣΑΡΟΝΙΚ (κ.)	NAT	Δ. 'Αμδεράν 7)7 διά Κείπ Τάουν
ΠΕΤΟΥΝΙΑ (κ.)	NAT	Δ. Βανούδηρ 7)6 διά Ινδίαν	ΣΑΣΣΑ	NAT	Δ. Λονδίνον 2)8
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ NAT	NAT	Δ. 'Αγ. Φραγκίσκον 16)6 διά Σιγκαπούρην	ΣΕΟΥΤΑ (κ.)	NAT	Δ. Ρόττερνταμ 8)7
ΠΙΣΚΕΣ (δ.)	NAT	Δ. Γιβραλτάρ 4)7 διά Πειραιά	ΣΕΡ ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	NAT	Δ. Τέιμπλ Μπαΐ 27)6
ΠΙΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	NAT	Δ. Ράς Τανούρα 2)7 διά Περσικόν	ΣΕΗ ΕΣΠΟΡΕΡ	NAT	Δ. Λος 'Αντζελες 1)7
ΠΟΛΛΑ ΑΝΝΑ (κ.)	NAT	Δ. Γιουροπόρτ 20)6 διά Περσικόν	ΣΕΗ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	NAT	Δ. Σήπτα 26)6 διά Γιοκοχάμα
ΠΟΛΛΑΜΑΙΡΗ (κ.)	NAT	Δ. Λέγκρα 28)6	ΣΕΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)	NAT	Δ. Ταραγκόνα 28)5 διά Βεγγάζην
ΠΟΛΙΑΙΓΟΣ Β. (κ.)	NAT	Δ. Μανιλάν 7)6	ΣΗΒΙΟΥ	NAT	Δ. Τσίμπα 4)7 διά Βακαγιάμα
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	NAT	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΗΓΚΡΑΑ	NAT	Δ. Ντουάλα 27)5
ΠΟΛΥΞΕΝΤ Γ.	NAT	Δ. Λας Πάλμας 6)7	ΣΗΤΕΡΕΠΕ	NAT	Δ. Ν. 'Υόρκην 1)7 διά Τρίνινταν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτόν)	NAT	Δεῖς: «ΕΚΟΝ ΚΟΡΝΤΙΑ ΓΚΛΕΝ» ώς μετ. <td>ΣΙΛΑΒΕΡ ΦΙΡ (κ.)</td> <td>NAT</td> <td>Δ. Κείπ Τάουν 6)7</td>	ΣΙΛΑΒΕΡ ΦΙΡ (κ.)	NAT	Δ. Κείπ Τάουν 6)7
ΠΟΝΤΟΣ (δ.)	NAT	Δ. Ράς Τανούρα 28)6 διά Σάο Σεμπιστιάνο	ΣΙΛΑΒΕΡ ΧΟΟΥΠ (κ.)	NAT	Δ. Σουάδητα 22)5 διά Κίναν
ΠΟΝΤΟΣ (κ.)	NAT	Δ. Τάιν 3)7 διά Φώλευ	ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	NAT	Δ. Θέουτα 30)5 διά Κομδ Μπαΐ
ΠΟΝΥΕΝΤΗΣ (δ.)	NAT	Δ. 'Αμδεράν 3)7 διά Ρόττερνταμ	ΣΙΝΙΣΕΡΙΤΥ (δ.)	NAT	Δ. Γιοκοχάμαν 1)7
ΠΡΑΓΜΟΣ (κ.)	NAT	Δ. Κορούνα ύπο 27)3)72	ΣΙΝΙΤΥ	NAT	Δ. Γιοκοχάμαν 7)6 διά Γουαμπόρα
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	NAT	Δ. 'Αμδεράν 4)7 διά Λας Γκούάρα	ΣΙΝΙΤΥ	NAT	Δ. Τέιμπλ Μπαΐ 3)7
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	NAT	Δ. Αμεριτάντα 4)7 διά Δουνκέρκην	ΣΙΝΙΤΥ	NAT	Δ. Τέιμπλ Μπαΐ 4)7 διά Περσικόν
ΠΡΟΜΠΙΤΥ (δ.)	NAT	Δ. Σάντος 6)7	ΣΙΝΙΤΥ	NAT	Δ. Βομάνη 4)7 διά Ταυγγέρην
ΠΡΟΣΠΕΡΟΥΣ (κ.)	NAT	Δ. Σάντος 2)7 διά 'Αλεξάνδρειαν	ΣΙΝΙΤΥ	NAT	Δ. Τσίμπα 6)7 διά Κριστομπόλ
ΠΡΟΦΕΤΗ ΗΛΙΑΣ	NAT	Δ. Ηαρανάγκουα 27)6	ΣΙΝΙΤΥ	NAT	Δ. Τσίμπα 6)7 διά Πέρτ Κέμπλα

ΣΠΑΡΤΑΝ ΑΟΡΝΤ (δ.)	NAT	ά. Μπάχια Μπλάνκα 2)6 διάλ Άλε Πλάτα ΣΠΗΝΗΤΟΥΓΑΙΗ (δ.)	NAT	ά. Σάνη Σεμπαστίας 19)6 διάλ Γκρέτα ΣΠΙΡΙΝΓΚ ΦΛΑΟΥΕΡ	NAT	Ε. Συγκαπούρη ρόδς 7)7 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	NAT	ά. Γιουροπόρτ 28)6 διάλ Περσικόν				
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	NAT	ά. Ράς Τανούρα 2)7				
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	NAT	ά. Αμβούργον 30)6 διάλ Περσικόν				
ΣΤΑΛΩ (κ.)	NAT	ά. Τζιμπούτι 1)7 διάλ Μαντρας				
ΣΤΑΡ ΕΛΕΝ	NAT	Ε. Κούρη Μπαΐν 30)6				
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΖ	NAT	ά. Κισαράζο 19)6 διάλ 'Ενσενάντα				
ΣΤΑΡ ΟΦ ΣΑΝΤΙΑ (κ.)	NAT	Ε. Μπρεμπέρα 21)6				
ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (κ.δ.)	NAT	ά. Λάζ Πάλμας 6)7				
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ. (κ.)	NAT	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	NAT	ά. Κόπερ 18)5 διάλ 'Αλγέριον				
ΣΤΕΦΑΝΙΑ	NAT	Ε. Όρλεανη 6)7				
ΣΤΗΜΩΝ (κ.)	NAT	Ε. Τρόντχαιμ 1)7				
ΣΤΟΙΚ (μικτόν)	NAT	ά. Πόρτ Καρπέ 5)6 διάλ 'Ιαπωνίαν				
ΣΤΟΑΤ ΑΙΤΣΙΑΝ (δ.)	NAT	ά. Μένα 'Αχματι 24)6 διάλ Σιράχα				
ΣΤΟΑΤ ΑΡΓΚΩ (δ.)	NAT	ά. Συγκαπούρην 3)7 διάλ Περσικόν				
ΣΤΟΑΤ ΑΡΙ ΚΟΜΠΑΙΗ δ.	NAT	Ε. Αντιγκους 28)6				
ΣΤΟΑΤ ΜΕΡΡΙΚ (δ.)	NAT	ά. Μόντρεαλ 5)7 διάλ Ρόττερνταμ				
ΣΤΟΑΤ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	NAT	ά. Τοίμπα 29)6 διάλ Μιζουσίμα				
ΣΤΟΑΤΖΕΡΟ (κ.)	NAT	ά. Πλαναμά 17)6				
ΣΤΡΥΜΩΝ	NAT	ά. "Αντεν 30)6				
ΣΥΜΗ	NAT	Ε. Κολούμπιας ρίθερ 2)7				
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	NAT	Ε. Μπ. "Άδρες 6)7				
ΣΥΠΡ. ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΕΡ κ.	NAT	Ε. Βιτόρια 1)7				
ΣΥΠΡΙΑΝ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ κ.	NAT	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΣΥΡΙ	NAT	ά. Μασσαλίαν 4)7 διάλ Λεδάντ				
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (π.δ.)	NAT	ά. Ηράκλειο 17)6 διάλ Ραθέναν				
ΤΑΙΝΑΡΟΝ	NAT	Ε. Κιουρασάο 13)6				
ΤΑΜΑ (δ.)	NAT	Ε. Βιζαγιακαπτάνιο 1)7				
ΤΑΡΑ Ε. (κ.)	NAT	δ. Γιεραλτάρ 13)4				
ΤΑΡΣΕΥΣ (δ.)	NAT	Ε. Πόρτ Χάρκουρτ 29)6				
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	NAT	ά. Κρούσαν 3)7 διάλ Γιεραλτάρ φιλαδέλφειαν 27)6 διάλ Σαίν Κρουσ				
ΤΕΚΤΟΝ (δ.)	NAT	ά. Περσικόν 29)6 διάλ Άρο. Μάρκες				
ΤΕΡΡΥ ΤΟΥ (δ.)	NAT	δ. Γιεραλτάρ 28)6 διάλ Πειραιά				
ΤΕΤΙΕΝ (κ.)	NAT	Ε. Βανκούμπερ 4)7				
ΤΖΑΡΑ (κ.)	NAT	Ε. Κων(πολιν 15)6 διάλ Κωνσταντζαν				
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ (τ.)	NAT	Ε. Χούλλ 2)7				
ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	NAT	Ε. Πειραιά 14)6				
ΤΖΕΝΝΥ	NAT	ά. Νταμάμ 5)7				
ΤΖΕΝΝΥ (κ.)	NAT	Ε. 'Αλεξάνδρεαν 2)7				
ΤΖΟΥΔΑΙΑ (κ.)	NAT	Ε. Πειραιά 28)6				
ΤΖΩΝ Π. Κ. (π.δ.)	NAT	ά. Σουάμπα 1)7 διάλ Βομβάνην				
ΤΖ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗΣ	NAT	ά. Χόρ άλ 'Αμάγια 19)6 διάλ Χάθρην				
ΤΖΩΝΝΥ (κ.)	NAT	ά. Βιζαγιακαπτάνιο 22)5 διάλ Ναχότκα				
ΤΗΑΕΓΟΝΟΣ (κ.δ.)	NAT	ά. Κων(πολιν 21)6 διάλ Κωνσταντζαν				
ΤΗΑΕΝΙΚΗΣ (κ.δ.)	NAT	ά. Ντάρμπαν 13)6				
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	NAT	ά. Ράς Τανούρα 25)5				
ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)	NAT	Ε. Λάμπτε 7)7				
ΤΟΞΟΝ (δ.)	NAT	ά. Γιοκοχάμαν 23)6 διάλ Περσικόν				
ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	NAT	Ε. Ντουμπάλ 29)6				
ΤΟΥΑΛΑ (κ.)	NAT	ά. Ντακάρ 15)6 διάλ Πόρτ Σουδάν				
ΤΡΕΙ-ΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ μ.	NAT	Ε. Κέπι Τάσουν 1)7				
ΤΡΕΙ-ΝΤ ΚΑΡΠΙΕΡ	NAT	ά. Πειραιά 3)7 διάλ Αδγούσταν				
ΤΡΕΙ-ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	NAT	ά. Φιλαδέλφειαν 27)6				
ΤΡΕΙ-ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ	NAT	ά. Μπάρι 22)6 διάλ 'Αρζού				
ΤΡΕΙ-ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	NAT	ά. Φιλαδέλφειαν 24)6 διάλ Κούκα 'Ιμπος				
ΤΡΕΥΑ (κ.)	NAT	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΤΡΙΑΣ	NAT	εις Ρόττερνταμ από 29)1				
ΤΡΙΝΕΝΤ (δ.)	NAT	ά. Σηάτλ 17)6 διάλ Μπουενεμπεντόρφα				
ΤΡΙΠΟΛΗ (δ.)	NAT	ά. Σάνη πορτ Μπαχ 29)6 διάλ 'Αλεξάνδρειαν				
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	NAT	Ε. Μασσαλίαν 19)6				
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	NAT	ά. Υόρκη 26)6 διάλ 'Αρσούμπα				
ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.)	NAT	ά. Βανκούμπερ 1)7 διάλ Ινδίαν				
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	NAT	ά. Ράς Τανούρα 1)7 διάλ Βραζιλίαν				
ΤΡΟΠΙΣ (π.δ.)	NAT	ά. Σιγκαπούρην 6)7 διάλ Περσικόν				
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	NAT	ά. Ράς Τανούρα 8)6 διάλ Πόρτ 'Αρθουρ				
ΤΣΕΡΓΚΟΥ' (π.)	NAT	ά. Βαλένθια 30)6 διάλ Σέτε				
ΥΔΡΟΥΣΑ (δ.)	NAT	ά. Ζεμπροφύγκε 28)6 διάλ Περσικόν				
ΥΖΟΝΑ (κ.)	NAT	ά. Κων(πολιν 22)6 διάλ Κωνσταντζαν				
ΥΜΗΤΤΟΣ (κ.δ.)	NAT	ά. Κων(πολιν 5)7				
ΥΠΕΡΑΓΙΑ (κ.)	NAT	ά. Οδημ Κάρρ 30)6				
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (κ.)	NAT	εις Πειραιά 25)5				
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)	NAT	εις Ράς Τανούρα (άποθήκη)				
ΦΑΕΘΩΝ	NAT	ά. Γιεραλτάρ 23)6 διάλ Κόλπων ΗΠΑ				
ΦΑΙΑΞ	NAT	ά. Μπ. "Άδρες 5)7 διάλ Γένοβαν				
ΦΑΙΑΚΟΝ	NAT	ά. Βιτόρια 28)6				
ΦΑΙΛΟΜΟΥ	NAT	ά. Χιούστον 29)6				
ΦΑΝΝΥ	NAT	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	NAT	ά. Ράς Τανούρα 29)6 διάλ Χαίναν				
ΦΑΡΟΣ	NAT	ά. Δάντσιχ 5)7				
ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	NAT	ά. Σαθάναν 1)7 διάλ Μιλγουώκου				
ΦΕΡΑΙΟΣ	NAT	ά. 'Αμβέρσαν 25)6				
ΦΙΛΙΚΟΣ (κ.)	NAT	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΦΙΛΙΠΠΟ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	NAT	ά. Σέλλ Χάρεν 7) διάλ Β. 'Αφρικήν				
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (π.)	NAT	ά. θίο 'Ιανέρο 6 ΔΕΚ. διάλ Μπέλεμ				
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	NAT	ά. Τζεμπέλ Ντανά 21)6 Πόρτ ντε Μπούκ				
ΦΙΟΝΑ (κ.δ.)	NAT	εις Σιγκαπούρην 5)7 διάλ 'Ινδονησίαν				
ΦΙΟΝΑ ΤΖΕ-ΙΝ (δ.)	NAT	ά. Μπωμόντ 29)6 διάλ Κιουρασάο				
ΦΙΘΩ ΑΒΕΝΙΟΥ	NAT	ά. Σικάργο 30)6				
ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ (π.)	NAT	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΦΛΩΡΑ II	NAT	ά. Τόκιο 1)7				
ΦΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕ-ΙΤ (π.)	NAT	ά. Τάμπα 27)6				
ΦΟΙΝΙΕ (κ.)	NAT	ά. Ντουάλα 20)6				
ΦΟΙΝΙΞ I (δ.)	NAT	ά. 'Αμβούργον 25)6				
ΦΟΡΤΣΟΥΓΙΤΥ (δ.)	NAT	ά. Τερνόβζεν 12)6				
ΦΟΥΑΣΚΑΙΣ (κ.)	NAT	ά. Δουνέκρην 24)6 διάλ Τέμα				
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΗ	NAT	ά. 'Αμπαντάν 1)7				
ΦΡΑΝΚΙΓΚ (κ.)	NAT	ά. Ντούάλα 3)7				
ΦΡΗ ΛΑΝΣΕΡ (κ. μικτόν)	NAT	ά. Τέμπλ Μπαΐν 23)6				
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	NAT	εις Σιγκαπούρην 3)7 διάλ Περσικόν				
ΧΑΜΠΕΡΝΙΣ (κ.)	NAT	ά. Αμστερνταμ 30)6 διάλ Φιλαδέλφειαν				
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.δ.)	NAT	ά. Κόρτη 30)6				
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	NAT	ά. Λάζ Πάλμας 12)6 διάλ Περσικόν				
ΧΟΛΗΣ (κ.)	NAT	ά. Κοστασοκάδλικος 25)6 διάλ Κολομβίαν				
ΧΡΙΣ (κ.)	NAT	ά. Πόρτλαντ 6)7				
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	NAT	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 23)6 διάλ Βανκούμπερ				
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.)	NAT	ά. Ντακάρ 30)6 διάλ Λίθερπούλ				
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δ.π.)	NAT	ά. Ράς Τανούρα 25)6				
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Α.	NAT	ά. Γιοκοχάμαν 25)6 διάλ Λός 'Αντζελες				
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ δ.	NAT	ά. Χάργκ 'Αιδαντ 11)6 διάλ Σαίν Κρουά				
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	NAT	ά. Τρίνινταντ 3)7				
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΔΥΟ	NAT	ά. Πόρτ Σουδάν 30)6				
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΤΡΙΑ	NAT	ά. Βοστώνην 4)7				
ΧΡΥΣΩ	NAT	ά. 'Απαπα/Λάγκος 26)6				
ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.)	NAT	ά. Γιεραλτάρ 6)7 διάλ Φρήπορτ				
ΩΚΕΑΝΟΣ	NAT	ά. Νταμπιέρ 25)6 διάλ Γκιζόν				

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 476.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Α.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ:

'Εκδότης - Διευθυντής
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
Όρφεως 18 - Ν. Σύμηνη

'Επί τής θλης
ΚΩΣΤΑΣ ΔΟΥΚΑΣ
Μαντινείας 2 - 'Αθηναί

Διευθυντής Τυπογραφείου
ΑΛΕΞ. Γ. ΠΟΛΥΔΩΡΑΚΗΣ
Κρήτης 77, 'Αγία Βαρβάρα

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεύς

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 307

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th JULY 1973

The Greeks in the Lead

Under the headline "Greek Owners are strongest buyers in difficult market", Lloyd's List of London in their issue of the 3rd July gives details of the reported sales to Greek buyers of various ships and more especially of tankers. Once again Greeks are apparently dominating the sale and purchase market.

The new purchases are worth tens of millions of dollars. Any ship that is being offered finds a buyer. Ships for sale consist mainly of small sized tankers of between 18,000 and 32,000 tons deadweight of less than 15 years of age. Some bulk carriers are also on the market, while conventional cargo ships of good quality and not over-aged are hard to be found.

The effort to obtain any tonnage offering is taking the proportions of a mass anxiety. It is true that present-day conditions warrant this trend. What about tomorrow and how are these new acquisitions to be manned. God knows ..

No Alternative

Greek Owners are looking in Yugoslavia for ships officers in their efforts to fill the gaps which are due to the shortage of crews. It is said that officers are in good supply in Yugoslavia, and wages on a low scale.

A well known shipping firm of ours is establishing in Syria an office for the recruitment of crew. Lower ranks are available there, same as in Somalia, Egypt and Sudan. Most of these seamen are however inexperienced. Visa difficulties are reported which in our opinion cannot be explained. Even more crews are being offered from Pakistan, India and Bangla-desh.

The attention of our shipowners is also drawn to Corea, Philippines and Formosa where — it is reported — crews are plentiful. Reliable estimates put to twenty five thousand the number of men required by our merchant navy. This figure applies only to lower crews for which no Greeks are any more available. There is no alternative than to seek and obtain this number in the countries of the Middle-East and the Far East. The British and Norwegians experienced this problem before we did. They resorted to the same solution. It is thought that it

would be useful to establish right away a register of the foreign crews being signed on.

Every day, the difficulty in crew recruitment is getting more and more acute. It might be due to two factors. First, that there does not exist any organized agency for the engagement of foreign seamen, and secondly because some of our Owners have not yet realized that the recruitment of foreign seamen is a precondition for the proper manning of a fleet of more than 40 million tons gross. And most certainly, for a fleet of this dimensions, our country cannot possibly provide the necessary hands.

Signs of the Times

Same as for all owners, our passenger ships operators after having put the hand on any seaman available, have gone so far as to allow some officers to be joined by their wives. In their efforts to secure more crews, they have now resorted to a really radical experiment.

One of the most well-known shipping firms have decided in respect of a foreign-going passenger vessel of theirs, to use third class passengers in catering services against the provision of free meals and the payment of a bonus at the end of the voyage. These passengers are mainly used for the washing of dishes and work in the galleys. It seems that everybody was happy — first, the owners in filling the gaps due to the shortage of crews, secondly, the passengers in getting their food free of payment and in obtaining some pocket money which in practice meant that they worked their passage through.

After the successful outcome of this first experiment, the owners are contemplating to use some passengers for cabin services or as waiters in the dining-rooms. Just in case any of these free-lance seamen prove good, they might opt to remain on vessel's articles.

This proves beyond any doubt that if Greeks lack anything — it certainly is not imagination.

A Decision in the Right Direction

After having been passed by the ministerial council, the Official Gazette is, accord-

ing to our information, to publish a text setting out the various formalities relevant to the contribution payable by Shipowners in respect of Ship Training.

So, thanks to that contribution, our Government services will acquire the possibility of the right application of their plans for free training in shipping which will mean that more persons will go to the sea provided the appropriate propaganda is made.

It is true that our shipowners have done their part of the job in helping find a solution to this most crucial problem. It will however be the task of the council for Ship Training to apply the right program and to follow closely its application and the results obtained. The task is huge and difficult. The great number of schools creates some problems. It will however be for the competent State service — free as it now is of the problem of fund raising — to coordinate the efforts of the various centers and their teaching staffs.

The Greek Supply Stations

An old target of our National Economy is being materialized. Following the example of the Norwegians, the first station for the supply of Greek goods to our ships has been created in New York. Mr. E. Stamatou, a well-known supplier, has taken over the establishment of the station under the auspices of ETBA, while the Company to which the station belongs are examining the possibility of the creation of further stations in other parts of the world.

Similar stations are planned for Rotterdam, Cape Town, Tokyo or Hong-Kong. There is such an important movement of Greek ships in these ports that the creation of supply stations can be justified.

We have on many occasions pointed out that Masters and Owners of Greek ships prefer our products provided these are made available in various ports and the prices are reasonable. With the drachma following the downward trend of the dollar, and the efforts of our Government to boost exports, the prices of the products will be accessible, and the supply stations will be kept busy.

Tens of thousands of dollars are spent per ship every year for the purchase of provisions of foreign origin. The purchase of Greek products will earn our country substantial sums of foreign exchange.

ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΑΠΟ ΤΟ 1932

ΤΛΑΣ Α.Ε.

AKTΗ KONΔΥΛΗ 12 (ZEA) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ • TEL. 476.435 • 476 628 • TELEX 212465-ATMA-GR.

Ahead of us, the Norwegians have already created transit supply stations of their products to their own vessels. Their aim tallies with ours and consists in the saving of foreign exchange.

The Last Examinations

It is planned that in the course of the last quarter of this year, an Educational Center for the training of senior officers of our Merchant Marine will open its doors.

Masters and Chief Engineers who will follow the course will after examination be issued with the appropriate certificate. This examination will substitute the test being held by the Ministry two or three times a year. It will also substitute the special training that Masters and Chief Engineers were bound to follow for the obtention of these special qualifications. The Certificate provided by the Educational Center will be accepted by the Ministry as part of the final issue of the tickets for Masters and Chief Engineers.

Therefore, the examinations due on the 1st June 1973 for Masters and on the 16th July 1973 for Chief Engineers will be the last in the series, and in future, a compulsory course at the Educational Center will be required instead.

The Code of Work of Regular Lines

The presence of the Greek delegation at the recent meeting of UNCTAD in Geneva from the 4th to the 29th June has been

vital. The purpose of the meeting was the drafting of a work code between the members of various Liner Freight Conferences. The Greek representatives who took part in various working groups provided a positive result in bridging the differences that existed between the delegates of the 77 countries of the Santiago Conference and the groups of developed countries that took part. The final draft of the code will be ready at the end of the year and will be submitted for final approval and signature to the diplomatic conference of the United Nations.

The Greek delegation consisted of Mr. Georgacopoulos, a port officer, and Messrs. V. Coutsis, P. Callimopoulos, Stafylopatis, Papazois and P. Sarlis.

One of the main subjects before the meeting which was of special interest to the Greeks was the acceptance of new members to the various liner conferences. The Greek delegation succeeded in having its view on the matter fully debated, and in having it reach such a stage that it is thought that on a future opportunity our suggestions will be passed.

It is a fact that Greece is not alone in asking for the acceptance of new members in the Conferences. More especially in the relevant working group Greece is backed — subject to some minor differences — by the United States, Canada, France, and to a lesser extent by Norway and possibly Finland. Moreover, the Greek delegation suggested to put the question of the admission of new members to arbitration, and this suggestion was backed by Australia, France, and somewhat by Norway and Sweden.

The differences between Greece on one hand and Norway and Sweden on the other have been narrowed especially in the field of solving differences between member

States, and it is thought that both the latter countries would not like the countries of the Common Market to establish anything similar to the Maritime Commission of the United States.

While we are Still Talking

Israel is contemplating the establishment of a Free Zone at the port of Haifa. Built-up premises cover an area of more than 4500 square meters and will be divided into nine units which are already being offered for rent, and will be ready at the end of this year.

The official communiqué states that the free port will have facilities for the assembly, re-packing and re-exporting of any products.

Thus, Israel has forestalled us in a field that we have been fighting for and suggesting for a long time, namely the provision of a proper free zone at the port of Piraeus. No progress was made for the establishment of such a zone, nor was there a recommendation for a proper site to be used in the port area. Had the decision been made, we would have prided ourselves of another achievement which is so vital to our national economy.

We had suggested an appropriate transit center capable of handling the trade in the East, in the place of the so-called "free zone" that now exists and which is inadequate even for our local trade.

Israel is looking forward — after peace is restored in the Middle-East — to the establishment of Haifa as a world transit center between East and West. We feel certain that they will succeed while in the meantime we shall continue talking.

