

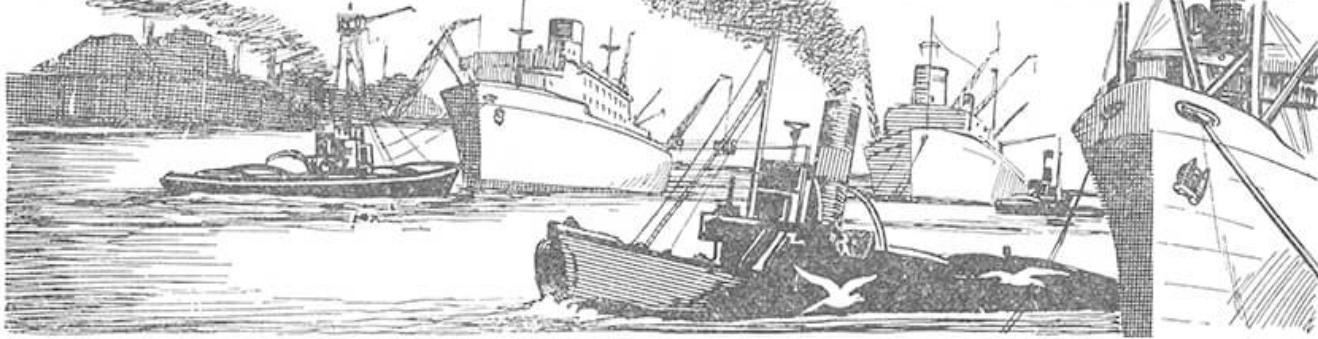
NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1969

Αρ. Φύλλου 812/571

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΤΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΘ' (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 812/571

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΔΗΣ : Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1969

ΤΑ ΠΡΟ ΗΜΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Πανθομοιογείται: 'Εργάδης, πράγματα, ή καταδαλλογένη άπό τὸν κ. Χολέδου προσπάθεια ήνα τύχουν ταχείας καὶ ἀποφασιστικῆς ρυθμίσεως δλα τὰ ἀπὸ μακροῦ ἐκκρεμοῦντα, ἀλλὰ καὶ τὰ σὺν τῇ παρόδῳ τοῦ χρόνου ἀνακύπποντα ζητήματα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. Δὲν είγαι ὀλίγα. Μία Ναυτιλία τοῦ ὅγκου τῆς ιδικῆς μας, μὲ τὴν ἔκπτωτάδα τῶν χιλιάδων γαυτικῶν, ἔντονος ἔχουσα τὸν παλιὸν τῆς δραστηριότητος, κινουμένη ἀνὰ τὴν Ύδρογείου ὑπὸ καταστάσεις ισχυροῦ ἀνταγωνισμοῦ, φυσικῶν εἰναι γὰρ ἔχῃ τὰ προβλήματα τῆς. Κατὰ τὸ δυγατὸν ἐπιτυγχάνεται ἡ πρόληψίς των. "Οσα καὶ ἀν ἐπιλυθοῦν, ἀλλὰ θὰ προκύψουν, ἀναζητοῦνται τὴν παρέμβασιν.

"Ἔχουμεν ὑπὸ δψιν μας τὸ Δελτίον Πληροφοριῶν ἐπὶ τῶν περιφριγμένων τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας, κατὰ μῆνα Φεβρουάριον. Πλήρης παρέχεται ἡ εἰκὼν τῆς ἀναπτυχθείσης ζωηροτάτης δραστηριότητος εἰς ὅλους τὸν τομεῖς. Οφειλομεν γὰρ ὅμοιογήσιμων εἴτε ρυθμὸν ἔντονότερον ὑπηρεσιακῆς ἀποδόσεως δὲν ἔγγωρίσκειν ἄχρι τοῦδε. Δὲν μᾶς εἰχει συνηθίσει τὸ παρελθόν μὲ τοιαύτην στοργικήν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ἀνθρώπων τῆς φροντίδα. Καμμία πλευρὰ αὐτῆς δὲν παραιρεῖται.

"Ἔχει δημιως πρὸ αὐτοῦ ὁ κ. Χολέδος θέματα πολλὰ χρήζοντα τῆς ἀποφασιστικῆς παρεμβάσεως του. Δὲν ἐπιχειροῦμεν τὴν ἀπαριθμησίαν των, διότι τόσον ὁ κ. Ὑπουργός, δσον καὶ αἱ ὑπὸ αὐτῶν ὑπηρεσίαι εἴχουν ἡδη πλήρως ἐνγηρωθῆ. Ἀπλῶς τὰ βασικώτερα θὰ ὑπομνήσωμεν, ήνα κατατειχθῆ καὶ ὁ ὅγκος αὐτῶν.

Πρώτον θέμα: 'Η θρισταμένη ποσοτικὴ καὶ ποιοτικὴ ἀνεπάρκεια τῶν πληρωμάτων. Υπερεντείνεται δσημέραι αὔτη, λόγῳ τῶν γαυτηργήσεων καὶ τῶν γέων ἀγορῶν. Λγχθεῖς τὸ πρόβλημα, τῶν μηχανικῶν ἰδιᾳ. Σχολὰς ταχυρού θμού εἰναι ἐκπατεύσεως χρειαζόμεθα. "Ἄς ἀποδέ-

ψιμεν καὶ εἰς τὰς γυκτερινάς, μέχρις ὅτου αἱ Δημόσιαι πληθυσμοῦν. Πρέπει γὰρ κερδίσωμεν τοὺς περισσότερους ἀποφοίτους τῶν σχολῶν αὐτῶν. Ιδιαιτέρα δσον καὶ ἐπίμονος ἀπαιτεῖται πρὸς τοῦτο μέριμνα. "Ἄς μελετηθοῦν τὰ μέσα. Τὰ κενὰ εἰναι μεγάλα καὶ δυσχερεστάτη ἡ πλήρωσίς των, ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν ἔτην. Πρὸς τὸ παρόν αἱ γυκτεριναὶ σχολαὶ θὰ καλύψουν μέρος τῶν ἀναγκῶν. Πρώτη ἐνέργεια: Αὐταὶ αἱ σχολαὶ πρέπει νὰ περιέλθουν ὑπὸ τῶν ἔλεγχον τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας.

Δεύτερον θέμα: Δὲν ἔχεσσεν ἡ τριήμερος πρὸς τὴν ἐπαρχίαν ἐξόρμησις, ἡ δργανωθεῖσα πρωτοβουλία τοῦ κ. Χολέδου, διὰ τὴν προσέλκυσιν περισσότερων γέων εἰς τὸ γαυτικὸν ἐπάγγελμα. Μακρὰ καὶ ἐπίμονος δέον γὰρ ἀναληφθῆ ἡ πρὸς τοὺς νέους τῆς ὑπαίθρου προπαγάνδα. Οἱ ἐφοπλισταὶ — αὐτοὶ οἱ ἀμέσως ἐγδιαφερόμενοι — εἴχουν τὸν λόγον. "Ἄς εἰσφέρουν τὰ ἀπαιτούμενα θλικὰ μέσα — ὑποχρεωμένοι εἰναι — ἵνα ἀναληφθῆ ἡ προσπάθεια ἀπὸ τὸ Ὑπουργείον καὶ τὴν "Ἐνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν. Αποροῦμεν πῶς θέμα τόσου συζητηθεῖν, δὲν ἀνέμερεν εἰσέτι τὸν δρόμον τῆς ἐπιλύσεως.

Τρίτον θέμα: 'Η καθιέρωσις μέτρων γομοθετικῶν καὶ διοικητικῶν, ἀτιναὶ θὰ τείνουν εἰς τὴν πρόληψιν τῶν συγχρόνων ἀκαίρων ἐγκαταλείψεων τῶν πλοίων διὰ τῶν φευδασθενεῶν καὶ τῶν δραπετεύσεων. Είναι πολλά, πάμπολλα τὰ κρούσματα, δυσδιάστατα πλέον διὰ τὸ πλοίον. Αἱ αὐτοτρόπειαι κυρώσεις, ἀλλὰ καὶ ὁ συστηματικὸς ἔλεγχος τῶν διαπραττομένων ἐπὶ τῶν πλοίων ἀνωμαλιῶν πιστεύομεν ἐπίδρασιν καταστατικήν γὰρ ἔχουν.

'Η ἐπίλυσις τῶν τριῶν αὐτῶν βασικῶν προβλημάτων πρέπει γὰρ εἰναι βέβαιος ὁ κ. Χολέδος δτι θὰ ἐπιταχύνῃ εἴτε περισσότερον τῶν ρυθμῶν καὶ τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ τῶν ὑπὸ ἔντας σημαίας πλοίων μας.

Διὰ τὸν ἐφοπλιστήν, διὰ τὸ καλὸν μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας, διὰ τὴν συναγωνιστικότητά της, τὰ ίκανὰ ἐπαρκεῖσα πληρώματα καὶ ἡ ὁμαλή ἐπὶ τῶν πλοίων πειθαρχημένη ἐργασία είναι τὰ βασικὰ κίνητρα, ποὺ φέρουν ἐγγύτερον πρὸς ἡμᾶς τὴν φυγαδευμένην πλοιοκτησίαν. Τὸ συμφέρον τῆς ἐξυπηρετεῖται μὲ τὸν ἐπαναπατρισμόν.

"Ἄς στραφθομεν καὶ πρὸς τὸ ἔτερον παράγοντα τῆς γαυτιλιακῆς μας ισχύος, τὸν γαυτεργάτην. Πολλὰ ἀποδίδει οὗτος καὶ τὰ περισσότερα ἡμιπορεὶ νὰ κερδίσῃ ἀπὸ αὐτῷ η Ναυτιλία καὶ η Οἰκονομία μας. Ή ἀξιοποίησις τοῦ μόχθου του δὲν εἰσείται πλήρως ἐπιτευχθῆ.

"Ἔχουν καὶ οἱ γαυτικοὶ τὰ ζητήματά των. Πρώτον καὶ κύριον τὸ συνταξιοδοτικόν. Ἄναλόγως τῶν καταδολῶν των θεωροῦν ἀνεπαρκεῖσα τὰς παρεχομένες συντάξεις. Τὸ Ν.Α.Τ. χρήζει ἀνασυγκροτήσεως. Οἱ νόμοι τοῦ παρελθόντος — νόμοι δημιαγωγῶν καὶ δημιοκόπων — πρέπει γὰρ ἀναθεωρηθοῦν. Νὰ ἀπαλειφθοῦν αἱ χρηστικαὶ διατάξεις, γὰρ ἔχευρεθοῦν πόροι κοινωνικοὶ καὶ γὰρ καταστῆ πλέον ἀποδοτική ἡ περιουσία τοῦ Ὑδρύματος. Ή δηλη διαχείρισις τῶν οἰκογονικῶν του πραγμάτων χρήζει ιδιαιτέρας, πλέον ἐξειδικευμένης παρακολουθήσεως.

"Τὸ μισθοδοτικόν — ἀδειαὶ, υπερωρίαι — ἀποτελεῖ τὸ δεύτερον τῶν αἰτημάτων. Λήγει τὸ προσεχὲς ἔτος η συλλογικὴ σύμβασις. Τότε καὶ θὰ συζητηθοῦν τὰ σχετικὰ θέματα. Πρὸς τὸ παρόν οὐδὲν ἔστι γεγέσθαι, πέραν τῆς αὐτοτρόπειας ἐφαρμογῆς τῶν συμπεφωνημένων, ήνα πᾶσα εἰς βάρος τοῦ γαυτικοῦ ὑπερβασία παταχθῆ.

Θέλομεν δημιως ἐπὶ πλέον γὰρ ὑπόδειξω μεν τὴν ἐγγυτέραν, τὴν ἀμεσον ἐπαφὴν τῶν ἀρμοδίων συνδικαλιστικῶν ὀργάνων καὶ τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν μὲ τὸν γαυτικόν. Λείπουν, ἀτυχῶς, οἱ δραστήριοι: ἐκπρόσωποι: τῶν συνδικαλιστικῶν ὀργάνων εἰς

τούς κυριωτέρους λημένας του Κόντινεντ, τής Αμερικής και της Ιαπωνίας, σίτινες θάλασσαν για θεραπεύσουν κάθε άναγκη και νά έπιλύσουν κάθε ζητημα, αναφύσιμενον εἰς τὴν ἔργασίαν ἐπὶ τῷ πλοίῳ. Θάλασσαν για ταῦτη τὸν ναυτικὸν ἐπὶ τῷ ἔδω καταδαλλομένων ἐνεργειῶν διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῷ ζητημάτων του. Παράλληλος θάλασσαν για την Προστικήν Λιμεναρχίαν ἡ ἐπαφή μὲ τὰ πληρώματα. Συστηματική, ἀδιάλειπτος.

Τὰ θέματα τῷ ἔδω εἰς συγάλλαγμα καταθέσεων, τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἐδεσματολογίου, τῆς ἀγαλλίσεως ἐγχωρίων προϊόντων δέον γάρ περιληφθεῖσαν εἰς τὰ κύρια

καθήκοντα τῷ λιμενικῷ ἀρχῶν τοῦ ἑξωτερικοῦ. Κατ' οὐδένα λόγον δὲν πρέπει νὰ ἀφήσωμεν τὸν ναυτικὸν ἐκτεθειμένον εἰς τὰ ὅπουλα συνθήματα τῷ ἐχθρῷ τῆς Ἑλλάδος και τῆς Ναυτιλίας της, τῷ γνωστῷ κοιμουνιστῶν τοῦ ἑξωτερικοῦ. Η ἀντίδρασις πρέπει γάρ εἶναι ἀμεσος, ἐπίμονος, ἀποτελεσματική.

Ἀναφερόμεθα εἰς τὰ βασικὰ ζητήματα, παραμερίζοντες τὰ λεπτομερειακά, τῶν δοπίων ὁ κ. Χολέδας ἔχει θῆρα γνωστὰ και ἐπελήφθη τῆς ρυθμίσεων των.

"Ἐργον, βεβαίως, μακρᾶς πνοῆς εἶναι η ἐπίλυσις προσβλημάτων, συσσωρευθέντων ἀπὸ τὴν ἔλλειψιν ἐπαρκοῦς προνοητικῆς

φροντίδος εἰς τὸ παρελθόν. Ἐλλαχεν εἰς τὴν παρούσαν Κυδέρνησιν γὰρ διανοίξῃ ἀποφασιστικῶς τὸν δρόμον πρὸς μίαν οὐγιᾶ, θευγαφελῇ γκυτίλιακήν πολιτικήν. Καρπούς θῆρα ἤρχισεν αὐτῇ ἀποδίδουσα. Ήδυτάχησεν ὁ κ. Χολέδας, ἐγθουσιωδῶς ἐνστερνισθεὶς τὰς ἀρχὰς τῆς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν κυβερνητικῆς μερίμνης, γὰρ εἶναι: ὁ ἄξιος, πράγματι, φορεὺς τῷ πατευθύσιον, ποὺ προσεδόθησαν ἀπὸ τὴν Ἐθνικήν Κυδέρνησιν, διὰ τὰ πράγματα τοῦ πλοίου και τῷ ἐπὶ αὐτοῦ ἐργάζομένων. Εἰς καλάς, ἐπομένως, χειρας κείνται και τὰ ζητήματα των. Πεπεισμένοι εἴμεθα ὅτι ἐν καιρῷ αἱ ἐμπρέπουσαι λύσεις θέλουν δοῦλη.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΙ ΑΝΩΜΑΛΙΑΙ

Ἄγωνιώδεις ἔκκλησεις ἐκπέμπουν ὅσοι πλοίαρχοι ἔχουν τὴν ἀστυχίαν νὰ κυβερνοῦν ἐλληνικῆς πλοιοκτήσιας σκάφη ἐπὶ τῶν ὅποιών ἡ ἐκλογὴ τοῦ πληρώματος δὲν ἔχει γίνει μετὰ τῆς δεούσης προσοχῆς. Φυσικὰ δὲν εἶναι ἀνάγκη νὰ φαντασθῇ κανεὶς ὅτι πρέπει ὀδόληρον τὸ πλήρωμα νὰ είναι ἀνίκανον ἢ κακόν. Ἀρχοῦνται ἡ τρεῖς — ἐνίστε και εἰς μόνον — θρασεῖς, ὅκνηροι ἢ ἀναρχικοί, διὰ νὰ δημιουργήσουν ἀνυπόφορον κατάστασιν. "Ἄς μη λησμονῶμεν ὅτι πρόκειται συνήθως περὶ πλοίων, δεσμευμένων εἰς ἀπομεμακρυσμένας περιοχάς, τὰς ὅποις σπανίως ἀντικρύζουν τὰς Ἑλληνικάς Ἀρχὰς και τὴν κρατικὴν ἔουσιάν. Ὑπάρχει βεβαίως ἡ ἀπόλυτισσις. 'Ἄλλ' ἡ μάχαιρα εἶναι ἀμφιστομος, διότι ἡ ἀντικατάστασις ἐνὸς ναυτού ἀπὸ τὰ πέρατα τοῦ κόσμου, στοιχίζει χιλιάδας δολλαρίων και σπανίως οἱ πλοιοκτῆται δέχονται εὐχαρίστως παρομοίους τρόπους τακτοποίησεως. Τὸ γεγονός μάλιστα αὐτό, γνωστὸν εἰς τοὺς ἐπαγγελματίστας θυροδοτούς, ὑποβάλπει τὴν ἀσυδοσίαν και τὴν ἀποχαλίσιαν.

Ἔπομπει λοιπὸν μόνος ὁ πλοίαρχος, ὁ ποτὲ πρότος μετὰ τὸν Θεόν ἐπὶ τοῦ πλοίου, νὰ ἐξεύρῃ μίαν ικανοποιητικὴν λύσιν, πρᾶγμα τὸ ὄποιον ὑπερβαίνει κατὰ κανόνα τὰς δυνάμεις του. "Ἐχουμεν ὑπ' ὄψιν πρόσφατον ἐπιστολὴν ἐκ τῆς ὅποιας προκύπτει ὅτι ὅσα λέγονται και γραφοῦνται εἰς τὰ ἔγχειρίδια περὶ τῶν ἔουσιῶν τοῦ πλοιάρχου, ἀποβαίνουν κενὸν γράμμα, ὅταν ἡ κρατικὴ σκιά δὲν καλύπτει τὸ σκάφος και ἡ συμπαράστασις τῆς Ἀρχῆς εἶναι προβληματική.

Περίπτωσις παροχῆς ἀναγκαίων ὑπηρεσιῶν τεινουσῶν εἰς τὴν ἀποτροπὴν σοβαροῦ κινδύνου τοῦ πλοίου — ἐπρόκειτο περὶ κατακλύσεως τοῦ ἀντιδιοστασίου — κατέτη ἀντικείμενον κακοήθους ἐκμεταλλεύσεως ὑπὸ δύο ἐκ τῶν πρωτεργατῶν τῆς ἀναρχίας και ἀπέληξεν εἰς σοβαρὸν κλονισμὸν τῆς πειθαρχίας και τῆς τάξεως τοῦ πλοίου. "Ἀρηστος ὑπηρεσίας, ἀνυπακοή, προσθόλη, ἐξύβρισης και ὅλη ἡ σειρὰ τῶν συναφῶν ἀδίκημάτων ἐπανελαμβάνοντο καθημερινῶς, οἱ δὲ στασιάσαντες ναύται ήροντο και νὰ καταθέσουν ἀκόμη ἐνώπιον τοῦ πλοιάρχου.

Παρὰ τὰς δυσχερείας και μέχρις ἀφίξεως τοῦ πλοίου εἰς ἔδραν Ἑλληνικῆς Ἀρχῆς, φρονοῦμεν ὅτι και μόνη ἡ ἀπειλὴ — ἔστω και τηλεγραφική — τῶν νομίμων κυρώσεων ἐκ μέρους τοῦ Κράτους, θὰ ἥρκει νὰ συνετίσῃ τοὺς ταραξίας. Πρὸ τοιούτων παραπτωμάτων αἱρετά, ως γνωστόν, και ἡ ὑποχρέωσις πρὸς παλιννόστησιν. "Ἐξ ἀλλού οἱ ἴδιοι οἱ πλοιοκτῆται ἔχουν ἀμεσον και προφανές συμφέρον νὰ παταχθοῦν τὰ ἀπειθαρχα στοιχεῖα τὰ ὅποια μολύνουν τὴν ναυτικὴν

οἰκογένειαν. Παρ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν οὐδεὶς δισταγμός πρέπει νὰ ὑπάρξῃ.

ΤΟ ΕΔΕΣΜΑΤΟΛΟΓΙΟΝ & ΠΑΛΙΝ

Κατὰ πρόσφατον ἐπίσκεψίν μας εἰς τὸ Ρότερνταμ εἴχομεν τὴν εύκαιριαν νὰ συνομιλήσουμεν μὲ πολλοὺς Ἐλλήνας πλοιάρχους ἐπὶ τοῦ θέματος τοῦ ἐδεσματολογίου. "Ολοι ἀνεγνώρισαν ὅτι είναι βελτιωμένον, ύγιεινότερον, ἀλλὰ και ἐπέμειναν ὅτι εἰς πολλὰ σημεῖα είναι τελείως ἀνεφόρμοστον και χρήζει τροποποίησεων.

Ο μεγαλύτερος πονοκέφαλος διὰ τοὺς πλοιάρχους είναι τὸ γιασούρτι. Διὰ λόγους τάξεως και πρὸς ἀποφυγὴν προστριβῶν ἔχουν ἀναρτήσει εἰς περίσσοτον σημείον τῶν πλοίων τῶν ἀντίγραφων τοῦ ἐδεσματολογίου, ἐπὶ τοῦ ὄποιού τὰ πληρώματα καθημερίων ἐνήμερωνται. "Οταν δύμας τὸ μενού προβλέπει γιασούρτι, τὰ πράγματα περιπλέκονται. Δύο πλοιάρχοι μάς ώμολόγησαν ὅτι κατὰ τὸ ταξίδιόν των ἐκ Περσικοῦ Κόλπου πρὸς Εὐρώπην ἔχρησιμοποιήσαν τοὺς μαγείρους διὰ νὰ παρακενάσουν γιασούρτι, ἀλλ' οὐτοὶ δὲν τὸ κατώρθωσαν. Τελικῶς τὰ πληρώματα ἐπείσθησαν ὅτι μόλις τὰ πλοῖα θὰ προστηγίζουν εἰς εὐρωπαῖον λιμένα θὰ ἐδοκίμαζαν ἀρίστης ποιότητος γιασούρτι. "Οπερ και ἔγενετο. Ἀμφότερα τὰ πλοῖα ἐπρομηθεύθησαν βουλγαρικὸν γιασούρτι διεθνοῦς φήμης. Τὸ περίεργον δύμας ἥτο ὅτι... οὐδεὶς τότε ἐπεθύμει νὰ καταναλώσῃ τὸ... βουλγαρικὸν προϊόν.

Ἐτερος πλοιάρχος παρετήρησεν, ὅτι οἱ υπὸ τοῦ ἐδεσματολογίου προβλεπόμενοι ἡγροὶ καρποί, οἵτινες θὰ προσφέρωνται μετὰ τὸ γεῦμα, δυνατὸν νὰ προκαλέσουν πεπτικὰς δυσχερείας. "Τὸ γιασούρτι, εἶπε, δίδεται ἀσφαλῶς και διὰ τὴν καλήν πέψιν. Τότε δύμας διατί ἀποκαλούθουν οἱ ἡροὶ καρποί;"

Παράπονα, εἶπεν ἔτερος πλοιάρχος, διατυποῦνται ἐκ μέρους τοῦ πληρώματος μονὰς διὰ τὴν ἔλλειψιν τῆς μακαρονάδας, φαγητοῦ λίαν προσφίλους εἰς τοὺς Ἐλληνας (τὸ πολυώροφον παστίσιο τῆς Κυριακῆς). "Ἐπί-

Telephone 50537 - 235827 - 474423
236036

MARATOS & Co.

Ship Suppliers

P.O.B. 243 Cable "Prometheus"
Offers to all Greek ships the best
service, provisions and stores at
competitive prices.

Karachi (West Pakistan)

σης τὸ πλήρωμα παραπονεῖται διότι τὸ πρωινὸν δὲν είναι ἀρκετὸν και κυρίως διὰ τὸ προβλεπόμενο ἔνσυγόν. Οι ναυτικοὶ θέλουν δύο, ὅπως και πρότερον, και δὲν ἐπιθυμοῦν τὸ «τομέας τζιουές». Η ἐργασία των είναι σκηπτρα και διὰ δὲν λάβουν τὸ πρώτον τροφήν ἐπαρκή και σύσιώδη δὲν δύνανται νὰ ἐργασθούν.

Ο ἕδιος πλοιάρχος παρετήρησεν ὅτι εἰς τὰς πλειστας τῶν περιπτώσεων είναι ἀδύνατον νὰ εὑρεθῇ σπλῆνα, ως λέγει τὸ ἐδεσματολόγιον. «Ἐγὼ δὲν βρίσκω εἰς τὴν Ἐλλάδα γιὰ τὸ γιασό μου», εἶπε χαρακτηριστικῶς. Και ἐσημειώθη περίπτωσις καθ' ἓνα καταγγελίαν τῆς συμβάσεως του ἐπειδή δὲν τοῦ προσεφέρθη ἡ σπλήνη.

Η κούσαμεν και μίαν ἄλλην ἀξιόλογον, ἀλλ' ἀνακριβῆ καθ' ἥμας, παρατήρησιν. Τὸ γιλύκισμα είναι ἀδύνατον — λέγουν — νὰ κατασκευασθῇ ἐπὶ τοῦ πλοίου. Οι μάγειροι δὲν ἔχουν γνωστες ζαχαροπλαστικής, οἱ δὲ περισσότεροι δὲν είναι εἰς θέσιν οὐδὲ ἔνα κείκιον νὰ κατασκευάσουν. Πρέπει συνεπώς νὰ προσληφθοῦν εἰς τὰ πλοῖα ζαχαροπλάσται διὰ νὰ ἐφαρμοσθῇ ὡς πρὸς τὸ σημείον τούτο τὸ ἐδεσματολόγιον. (Σημ. «Ν.Χ.»): "Αδικούν ἔστους οἱ ισχυριζόμενοι τούτο. Τὸ γιλύκισμα, ἔστω και ἀπλοῦν, δὲν ἔλειφεν ἀπὸ τὰ ποντοπόρα σκάφη, παρασκευαζόμενον ἀπὸ τοὺς μαγείρους.

Ἐτερος πλοιάρχος παρετήρησεν, ὅτι ἡ λέξις «μπλογούρι», ήτις ἀναφέρεται εἰς τὸ ἐδεσματολόγιον, ἀνεξαρτήτως τῶν θρηπτικῶν οὐσιῶν ἀστινας περιέχει, ἐνθυμίζει τὴν ἐποχὴν τῆς πείνης τοῦ 1941 και ἀποτελεῖ ἀντικείμενον σιρωνικῶν σχολίων τῶν ναυτικῶν. Δι' αὐτὸν και μόνον τὸν λόγον θὰ πρέπει νὰ καταργηθῇ.

Εἰς τὰς γενικὰς παρατηρήσεις τοῦ ἐδεσματολογίου ἀναφέρονται, μεταξὺ ἄλλων, και τὰ ἔξις: «Ο στρος, τὰ ποτὰ και τὰ μαγειρεύομενα φαγητά καταναλίσκονται ἐντός τοῦ πλοίου. Αἱ μερίδες, αἱ μὲν χρησιμοποιούμεναι εἰν τῇ τραπέζῃ ἀπαγορεύεται νὰ μεταβιβάζωνται εἰς πρόσωπα ἐκτὸς τῆς τραπέζης και ἔξα τοῦ πλοίου η νὰ ἀπορρίπτωνται εἰς τὴν θάλασσαν».

Τὴν περιοτὴν αὐτὴν ἀνέγνωσεν ἔτερος πλοιάρχος και ἐν συνεχείᾳ διηρωτήθη: «Τότε τί θά τὰ κάνουμε; Συμφώνως πρὸς τὴν ἀνατέρω διάταξιν, ἔαν κάποιος ἐπὶ τοῦ πλοίου εύρισκεται ἐκτὸς τῆς τραπέζης, αἱ πλεονάζουσαι μερίδες δὲν πρέπει νὰ τοῦ προσφερθοῦν. Τὰ αὐτὰ ισχύουν και διὰ τοὺς ἔξω τοῦ πλοίου εύρισκομενούς. Εἰς τὴν πλάσασσαν δὲν πρέπει νὰ ἀπορρίπτωμεν τὰ ὑπόλοιπα. Συνεπώς θὰ ὑποχρέωσουμε τοὺς ναυτικούς, ἔκοντας ἄκοντας, νὰ τὰ καταναλώσουν;» Τὰ προβλεπόμενα ἔξι ἄλλου υπὸ τοῦ ἐδε-

σματολογίου διὰ τὰ περὶ χορηγήσεως τροφῆς εἰς ἀσθενεῖς δυνατὸν νὰ προκαλέσουν παρεξηγήσεις. Τὸ ἐδεσματολόγιον λέγει, ὅτι ὁ ἰατρὸς ἀπαφαίνεται περὶ τοῦ διαιτολογίου ἀσθενοῦντος ναυτικοῦ, ἐλλείψει δὲ τούτου, ὁ πλοίαρχος. Θὰ ἐδέξετο ὅμως τοῦτο ὁ ναυτικός ἢ θὰ διεμαρτύρετο; Ή καλύτερα λύσις θὰ ἦτο ὁ ἐν τῶν προτέρων καθορισμὸς τοῦ διαιτολογίου διὰ τὰς κυριωτέρας τῶν ἀσθενειῶν. Τοῦτο θὰ είχε καὶ πρακτικὴν ἀξίαν, διότι αἱ ἰατρικαὶ γνώσεις τῶν πλοιάρχων δὲν εἶναι κατ' ἀνάγκην τὸν πολλά.

"Ἐτερος πλοίαρχος ὡμολόγησεν ὅτι εἰς τοὺς ἔκτελοντας φυλακάς ὑποχρεοῦνται, πρὸ τῶν πιέσεων, νὰ χορηγῇ τά... «ἀπηγορευμένα» φαγεῖται (λουκάνικα, ἀλλαντικά). Ἔπισης τοῦ χορηγεῖ καὶ ἐν ἡ δύο αὐγά, ὅπως καὶ παλαιότερον. Ἀφόρητον πεῖναν αἰσθάνεται ὁ ἔργαζομενος ναυτικός τὴν νύκτα κυρίων, ὅταν μάλιστα ἔχει δειπνήσει τὴν δην ἀπογευματινὴν καὶ πλησιάζει τὸ μεσονύκτιον.

'Ἄπο τὴν σωρείων τῶν διαστυπωθεισῶν ἀπόφεων ὡς πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἐδεσματολογίου σταχυδόλογουμεν καὶ τὴν κατετέρω: Πλοίαρχος παρετέρησεν ὅτι ἐλαϊόλαδον 1-2 βαθμῶν ὁξύτητος, ὅχι μόνον δὲν εἶναι εὔχερες νὰ ἔξευρεθῆ, ἀλλὰ δὲν ἐκτιμάται καὶ ἀπὸ τὰ πληρωματα ἡ ποιότης του.

«Μὴ εὐρίσκων καλὸν ἐλαϊόλαδον, εἶπεν ὁ πλοίαρχος, ὑπερχρεῶθην νὰ ἀγοράσω ἐλαϊόλαδον ραφινὲ ἀπὸ τὸ Ἀλγέριον. Ἄλλ' ἡκούσαμε τὰ ἔξι ἀμάξης ἀπὸ τοὺς ναυτικούς, οἱ ὅποιοι, ἐπειδὴ δὲν ἀντελαμβάνοντο τὴν χρακτηριστικὴν ὄσμην τοῦ ἐλαϊού, ὑπεστήριξον ὅτι πρόκειται περὶ... σπορελαίου».

«Εἰς τὸν ἐπόμενον λιμένα προσεγγίσεως, συνέχειν ὁ πλοίαρχος, ἡγόρασε ἐλαϊόλαδον μὲ βαρεῖσαν τὴν ὄσμην. Τὸ πλήρωμα τὸ ὑπέρδεχθη μὲ ἐνθουσιασμόν. Αὐτὸς εἶναι λάδι, εἶπον».

Θὰ ἡδυνάμεθα νὰ παραθέσωμεν καὶ σωρείων ἄλλων παρατηρήσεων, τὰς ὅποιας ἡ κούσματαν ἐκ τῶν πλέον ἀμοδιῶν, τῶν τεταγμένων διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἐδεσματολογίου. Εἶναι τίσις αὐτὰ ἡ σημασίας, ἀλλ' ἵκαναι νὰ προκαλέσουν παρεξηγήσεις. Πλοίαρχοι ἐπὶ παραδείγματι διερωτῶνται τὶ ἀραιὲ σημαίνει ἡ λέξις «ἀραιοίδελαιον» καὶ πόθεν αὐτὴ ἐτυμολογεῖται, ἡ πόθεν θὰ εὐρεθοῦν τὰ ραπανάκια εἰς ἀντικατάστασιν μὴ εὐρισκούμενων λαχανικῶν.

Ἐκ τῆς ἐρεύνης μας συνάγεται τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἐπιβάλλεται ἡ συλλογὴ ὅλων τῶν παρατηρήσεων καὶ ὁ καταρτισμὸς μιᾶς ἔρμηντικῆς ἐγκύλου τοῦ «Υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας». Νὰ ἐκτιμθοῦν αἱ ἔξι ἀντικειμένου ἀδυναμίαι ἐφαρμογῆς τοῦ ἐδεσματολογίου καὶ νὰ ἐπιτραπῇ κατὰ περιπτώσιν κάποια ἐλαστικότης εἰς τὰ τῆς ἐφαρμογῆς του.

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας εἴχομεν ἀναγράψεις ὅτι εἶχε μεταδοθῆ διὰ τοῦ ἀσυρμάτου μήνυμα πρὸς τὰ πλοῖα, κατὰ τὸ δόπιον «ἡ μὴ ἐφαρμογὴ τοῦ ἐδεσματολογίου ἀποτελεῖ λόγον καταγγείλεις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως» ἐμέρους τοῦ ναυτικοῦ.

Ἡδη πληροφορούμεθα ὅτι πρόκειται περὶ εἰδῆσεως, διὰ τὴν ὅποιαν εἶναι ἐντελῶς ἔχειν ἡ ὑπεύθυνως διαχειρίζομέν τοῦ θέμα τοῦ ἐδεσματολογίου Διεύθυνσις Ἑργασίας τοῦ «Υπουργείου». Προστίθεται, μάλιστα, ὅτι ἡ Διεύθυνσις αὐτὴ ἀντιθέτως θεωρεῖ ὅτι ἡ ἔκδοσις μιᾶς ἀποφάσεως, ὡς τὸ μεταδοθὲν ραδιοφωνικὸν μήνυμα καὲν θὰ ἐδικαιολογεῖτο», διότι τὸ ἐδεσματολόγιον παρακολουθεῖται ἐν τῇ ἐφαρμογῇ του ἵνα διαπιστωθῇ ἔαντα παραστῆ ἀνάγκη νὰ ἐπέλθουν τροποποιήσεις.

Τοιουτοτρόπως αἱρεται οἱ αδήποτε σύγχυσις, ἡ ὅποια πρὸς στιγμὴν ἐδημιουργήθη. Καὶ ἡτο ἀναγκαία καὶ χρήσιμος ἡ δοθεῖσα ἔξηγησις, διότι πράγματι τὸ νέον ἐδεσματολόγιον προκαλεῖ προώρως ζητήματα, τὰ ὅποια ὀφείλονται ἐνίστε εἰς πραγματικὰς ἀδυναμίας καὶ ἐνίστε εἰς τὴν προσταρμογὴν καὶ μεθδευσιν τῆς ἐφαρμογῆς του. Ἰδιοτροπίας καὶ προτιμήσεις εἶναι φυσικὸν νὰ σημειωθοῦν, ἀφοῦ αὐταὶ δὲν λείπουν οὐδὲ

ἀπὸ μίαν οἰκογένειαν. «Ομως τὰ περιστατικὰ ταῦτα δὲν συνιστοῦν βασίμους κρίσεις ἐπὶ τοῦ ἐδεσματολογίου, οὔτε καὶ γνώμονα τῶν ἐπενεκτέων τροποποιήσεων. Αὗται θὰ καθορισθοῦν ἐν καιρῷ καὶ ἐπὶ τῇ βάσει ἡλεγμένων στοιχείων, ὅπως θὰ προκύψουν ταῦτα ἀπὸ τὴν συγκέντρωσιν τῶν παρατηρήσεων καὶ ἐκ μέρους τοῦ 'Υπουργείου καὶ ἐκ μέρους τῶν ἀμέσως ἐνδιαφερομένων.

ΕΓΓΥΗΤΙΚΑΙ ΕΠΙΣΤΟΛΑΙ & N.A.T.

Εἰς πολλὰς περιπτώσεις τὸ N.A.T., διὰ τὴν διασφάλισιν τῶν συμφερόντων του, ζητεῖ ἔγγυησίς ἡ ἐγγυητικὰς ἐπιστολάς. Διὰ τῆς παροχῆς τῶν ἔγγυησεων ἡ ἐγγυητικῶν ἐπιστολῶν καὶ ὁ ἐφοπλισμὸς διευκολύνεται, ἀλλὰ καὶ τὸ N.A.T. ἔξασφαλίζει τὴν εἰσπράξιν τοῦ εἰσιφορῶν. 'Ατυχῶς ὁ ὑπέρμετρος ζῆλος ἐν τῇ διασφαλίσει τῶν συμφερόντων τοῦ 'Ιδρυμάτος ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἄνευ λόγου ἐπιβάρυνσιν τοῦ πλοίου μὲ περιττὰς δαπάνας. Καὶ ἔξηγουμεθα. Διὸ τὴν διαγραφὴν ἐκ τοῦ νηολογίου τοῦ εἰσαχθέντος, βάσει τοῦ ὅρθρου 13 τοῦ N.D. 2687/1953, ὡς κεφαλαίους ἔξωτερικού, πλοίου, προβλέπεται ἡ κατάθεσις ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς ὥρισμένου ποσοῦ, ἐπὶ τῷ τέλει καλύψεως τῶν εἰσιφορῶν πρὸς τοὺς 'Ασφαλιστικούς 'Οργανισμούς καὶ τῶν φορών πρὸς τὸ Δημόσιον. Διὰ τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως τῶν ἀρμόδιων 'Υπουργῶν παρέχεται ἡ εὐχέρεια εἰς τὸν ἐπειγόμενον νὰ πωλήσῃ καὶ διαγράψῃ τὸ πλοίον του πλοιοκτήτη νὰ καταθέσῃ τὴν ἐγγυητικὴν πρὸς ἀποφυγὴν χρονοτριβῆς. Εἰς οὐδὲν ὅμως ἐμποδίζεται ὁ αὐτὸς πλοιοκτήτης νὰ ἔχηται στην ἀμέσως τὰς ὄφειλάς του πρὸς N.A.T. διὰ ν' ἀποφύγῃ τὰς δαπάνας, τὰς περιττὰς δαπάνας τῆς ἐγγυητικῆς.

Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν ἀνακύπτουν διὰ τὸ N.A.T. αἱ δυσχέρειαι. Διότι διὰ νὰ ἐκκαθαρίσῃ τὸ N.A.T. τὸ ναυτολόγιον τοῦ πλοίου, παρὰ τὰς μηχανογραφικὰς ὑπηρεσίας, ἀς διαθέτει, θὰ παρέλθῃ χρονικὸν διάστημα ἔξι καὶ πλέον μηνῶν.

Προσέρχεται λοιπὸν γνωστὴ καὶ μεγαλὴ ἐφοπλιστικὴ ἐπιχείρησις καὶ ζητεῖ νὰ ἔχοφθῇ τὰς ὄφειλάς 5-6 πλοίων εἰσαχθέντων ὡς κεφαλαίους ἔξωτερικού. Καὶ διότι δὲν ἐπιθυμεῖ τὴν κατάθεσιν ἐγγυητικῶν ἐπιστολῶν προσφέρεται νὰ πληρωθῇ.

Καθ' ἡμᾶς καὶ βάσει τῆς παργ. 7 τοῦ ὅρθρου 1 τοῦ N.D. 87/1969, τὸ N.A.T. δένον νὰ προϋπολογίσῃ τὰς εἰσιφορᾶς κατὰ προσέγγισην βάσει τῆς νομίμου συνθέσεως τοῦ πλοίου, τῆς χωρητικότητος αὐτοῦ καὶ τοῦ ισχύοντος μησολογίου, νὰ τὰς εἰσπράξῃ καὶ νὰ χορηγήσῃ τὸ αἰτούμενον πιστοποιητικὸν διὰ τὴν διαγραφὴν τοῦ πλοίου.

Πέραν τούτου ἡ ἀναζήτησις ἐγγυητικῆς διὰ τυχὸν πρὸ πλέον ποσό, συνεπείᾳ ἐλλιπούς συνθέσεως, ἄτινα θὰ προκύψουν ἀπὸ τὴν ἐκκαθάρισιν τοῦ ναυτολογίου, δὲν εἶναι οὔτε νόμιμος οὔτε λογική. Θὰ είναι ἀλλως τε τὰ ποσά αὐτὰ τόσον μικρά, ὥστε νὰ εἶναι ἀδιανόητον νὰ ἐπιβαρύνεται τὸ πλοίον μὲ τὰς δαπάνας τῆς ἐγγυητικῆς. 'Εὰν ύφισταται σχετικὴ ἀπόφασις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ N.A.T., αὕτη ἀσφαλῶς θὰ ἔχῃ ληφθῆ πρὸ τοῦ N.D. 87/1969 καὶ δέοντος ν' ἀναθεωρηθῇ.

"Οποιος προσφέρεται νὰ πληρώσῃ, καὶ πληρώνει, ὅ,τι τοῦ ζητήσῃ τὸ N.A.T., ἔχει δικαίωμα ν' ἀξίωσῃ νὰ μὴ τοῦ ζητοῦν ἐγγυητικᾶς δι' ἐνδεχόμενον χρέος. Αὔτο τέλειος ἡ λογικὴ καὶ ὁ νόμος.

Καὶ κρίνοντες τὴν προκειμένην ἀπόφασιν τοῦ N.A.T. ὡς μὴ ὄρθην, καὶ ἀναθεωρητέαν, εἴμεθα τούντιντον ὑποχρεωμένον νὰ ἐπικριτήσωμεν μίαν ἄλλην ἀπόφασιν, πρόσφατον, ἡ οἵοις καὶ ὄρθη καὶ δικαία εἶναι.

Διὰ τὴν ὑπογραφὴν συμβάσεως ἀσφαλίσεως πλοίου ὑπὸ ἔχειν σημαίαν κατατίθεται ἐγγυητικὴ ἐπιστολή. Μέχρι τοῦδε τὸ N.A.T. ἔχειται ἐγγυητικὴν καλύπτουσαν εἰσιφορὰς ἔξαρμήνου, ἥτοι 2.000 περίπου λίρας. 'Ος γνωστόν, τὸ μέτρον ἐγενικεύθη προσφάτως εἰς ἐγγυητικάς καλυπτούσας εἰσιφορὰς 3 μηνῶν. "Οταν ὅμως προσήρχετο ὁ ἐκπρόσωπος καὶ προσεκομίζει καταστάσεις καὶ εἰσιφορὰς μέχρι τῆς πωλήσεως τοῦ πλοίου, ἡ ἐγγυητικὴ δὲν ἐπεστρέφετο, εἰμὴ μόνον μετὰ τὸν ἐλεγχον τῶν καταστάσεων, δῆτις, ὡς συνήθεος, διαρκεῖ μερικοῦ μῆνας!!

Αποτέλεσμα νὰ ἐπιβαρύνεται ἀνευ λόγου ἡ πλοιοκτήσια μὲ περιττὰς δαπάνας τῆς ἐγγυητικῆς, ἥτις ἐκάλυπτεν εἰσιφορὰς ἔσοφθείσας. Καὶ ἡτο ἐνδεχόμενον ἡ ἐκκαθάρισις καὶ ὁ ἐλεγχος τῶν καταστάσεων νὰ ἐνεφόνιζε χρεωστικὸν μηδέν, ἡ ὄφειλὴν μὴ περβαίνουσαν τὰς 50 ή 100 λίρας!! Καὶ ἔκρατει τὸ N.A.T. τὴν ἐγγυητικὴν τῶν 2.000 λιρῶν διὰ τὰς ἔξασφαλίσης τὴν εἰσπραξιν τῶν 50!!

Εἰναι εὐχῆς ἔργον ὅτι ἔστω καὶ ἀργὰ τὸ N.A.T. κατήργησεν αὐτὴν τὴν τακτικὴν. Τοῦ λοιποῦ ἡ ἐγγυητικὴ τῶν 2.000 λιρῶν ἀντικαθίσταται μὲ μίαν, ποσοῦ ἀντιπροσωπεύοντος εἰσιφορᾶς ἔνος μόνον 15θημέρου. 'Ορθὴ ἀπόφασις, διευκολύνουσα καὶ τὸ πλοίον καὶ τὸ N.A.T.

Η ΜΑΣΤΙΞ ΤΩΝ ΨΕΥΔΑΣΘΕΝΕΙΩΝ

Διεκτραγωδεῖ ὁ κ. Κολοκοτρώνης εἰς ὑπόμνημα τοῦ πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας τὴν ἀπαράδεκτον, ὅπως τὴν χαρακτηρίζει, κατάστασιν ἀνωμαλίας ἐπὶ τῷ

**THE WEST OF ENGLAND
STEAMSHIP OWNERS, PROTECTION
AND INDEMNITY ASSOCIATION LTD.**

(Founded 1886)

CLASS I. PROTECTION and INDEMNITY

CLASS II. FREIGHT DEMURRAGE and DEFENCE

CLASS III. SHIP'S OFFICERS AND/OR CREW STRIKES

CLASS IV. PORT AREA STRIKES

General Manager: R. S. FORT

1, LLOYD'S AVENUE, LONDON, E.C.3

Telephone : 01 - 481 8961

Telex : WESTENG LONDON 262130

Cables : WESTENG

πλοίων, λόγω τῶν πολλῶν κρουσμάτων φευδαρικών. Μέτρα διοικητικά είστηκαν ό. κ. Κολοκοτρώνης διὰ τὴν περιστολήν, τούλαχιστον, τοῦ κακού. Ό. κ. Χολένας δὲν παρέλειψε νὰ παράσχῃ τὴν διαθεσιάσωσιν, διτὶ τὸ 'Υπουργεῖον θέλει λάβῃ τὰ ἐνδεικνύμενα.

Χωρὶς ἀλλα τινὰ σχόλια δημοσιεύμονεν κατωτέρω τὸ ὑποδήλην ὑπόμνημα. 'Αποδίδει πλήρως τὴν κατάστασιν.

'Ἄξιότερος Κύριος τὸ 'Υπουργέ,

"Εγοινεν τὴν τιμὴν νὰ θέσωμεν ὑπ' ὅφιν 'Γιαννίνη μέρη ἔργων ἐνδικάρεσσον, διχ: μόνον διὰ τὰ ὑπὸ τὴν διεξαγόρειαν μας σκάρη, ἀλλὰ καὶ δι' ὀλόκληρον τὴν ποντούρον Νευτίλιαν μας. Πρόσεται: συγκεκριμένως διὰ τὴν μάστιγα τῶν φευδαρικῶν, ητο: κινδυνεῖς: νὰ καταστῇ τὸ ὑπ' ἄριθ. Ι ἀγγίθες πρόδηληηα διὰ τῶν ἐφοπλιστῶν.

Ταλεῖται ἐν πλήρει γνώσει, κ. 'Υπουργέ, τῶν ἀνυπερβλήτων διαχερεύμεν ποὺ ἀντιμετωπίζομεν διὰ τὴν ἔξαρσεων τῶν καταλλήλων πρὸς ἐπάνδρων τῶν πλοίων μας πληρωμάτων. Ή ἔλλειψις τῆς προσφορᾶς δὲν μῆς ἐπιτέρπει: καὶ τὴν ἐπίλογην. Προσλαμβάνομεν τὸν πρότον προσφερόμενον, ἀδιακρίτως ἐπιχειρεύματος παρελθόντος, ηθούς, ικανότητος καὶ προσελύσεως.

καὶ διέτι: ἀκριβῶς λείπεις ἡ ἐπιλογή, κατορθώνουν νὰ ἀποδικίσουν τῶν πλοίων ἀποταμάξαντα, ἀποκήδης πρὸς τὰς παραδόσεις τῶν καλῶν καὶ τιμῶν ναυτικῶν μας. Δὲν διακατέχονται ἀπὸ τὴν συναίσθησιν τοῦ καθηκόντος, οὐτε καὶ ἀπὸ τὴν σκέψην τῆς καλῆς σταδιοδρομίας. 'Επιδιώκουν διὰ τὴν ναυτολογίας τῶν διεκδίκησιν ἀποζημιώσεων, μισθῶν ἀσθενείας καὶ ὅλων τῶν νόμων παραχρομένων διὰ τὸν πραγματικὸν ἀσθενῆ δικαιωμάτων. Καὶ δὲν λείπουν ἀπογῆς οὐτε οἱ διὰ τὴν φευδαρικήν διεκδίκησις τὰς δεύσσουν καὶ ὑποστηρίζουν τὰς ἐκνόμους αὐτὰς ἀποκήδησις τῶν, τὰς ἀποτάτησις τῶν φευδαρικῶν.

Δὲν ἀναφερόμεθα εἰς δεκάδας, οὐτε ἑκατοντάδας περιπτώσεων. Εἰς χιλιάδας ἀνέρχονται, οἱ διὰ τὴν φευδαρικήν, διεκδίκησις τὰς ἀποζημιώσεις, τὰς παλινοστήσεις καλ., καλ. 'Η βιομηχανία τῆς φευδαρικής έχει ἔξικον εἰς παροφόρον ἐπιχείρησιν, εἰς τοιούτον δὲ βαθύτερον ἔχει διευρυνθῆ ὁ φαύλος κόπιλος θωταὶ τὰ καταβαλλόμενα ἀπὸ τὰ πλοῖα ἀσφάλιστρα διὰ τὰς περιπτώσεις ἀσθενείας, ἀπογηγμάτων καὶ παλινοστήσεων νὰ φάνουν, ἢν μὴ νὰ ὑπερβινούν, τὰ ἀσφάλιστρα διὰ τὰ σκάρης καὶ τὴν μηχανήν. 'Αφρότος, πράγματι, ἡ κατάστασις.

Σύνηθες πλέον τὸ φαινόμενον τῶν ἀπολόσεων ἀμοιδεικὰ συναντάει, ἵνα ἐκ τῶν θερών δοῦτο ἀπολύτεις, ἔρχομενος ἐδῶ, ἔγιρες ἀγωγὴν, προσδάλλων τὴν ἀσθενείαν, τὴν ὥποικην ἀποδεικνύει, δι' οἰσιδηπότε πιστοποιητικοῦ, ὡς πάσχον ἀπὸ γατεριά, ρευματισμοῦ, βρογχικῆς καὶ τὰ τοικάδα, ἔξεταζόμενος δὲ ἀπὸ τὸν ιατρὸν τὴν πλοιοκτητήρικας ἀποτάξιας εὑρίσκεται ὑγιής. Προσκομίζει θημῷ τὸ πιστοποιητικὸν ἀλλοῦ ιατρὸν καὶ βάσεις αὐτοῦ ἔγιρες τὴν ἀγωγὴν. 'Η ἀπόφασις τοῦ Δικαιτηρίου εἰναιάριστης.

Κατὰ συνθήκην προστατεύεται ὁ 'πτωχός'. Δὲν λαμβάνεται ὑπ' ὅφιν παρὰ τὸ πιστοποιητικὸν τοῦ ιατροῦ, πρὸς δὲν προσέφυγεν ὁ φευδαρικής.

Καθημερινῶς ογμειοῦνται: κραυγαλέα περιστατικά μιᾶς καταστάσεως ἀπαραδέκτου. Διμήνιος ἡ τρίμηνος συνήθως είναι: ἡ παραμονὴ ἐπὶ τοῦ πλοίου τῶν ἐπικοπῆς μετακλήσεις ἀλλοῦ εἰς ἀντικατάστασιν τῶν ἀπολογιμῶν. Καθημερινὰ πλέον γεγονότα κατὰ τὸ 'πτηγανία - ἔλα' καὶ αἱ ἀντιδικίαι.

'Αλλὰ διὰ τὴν ἀπόλουν τῶν ἀλλοῦ προβάλλουν καὶ τὸ προσχῆμα τῆς ἀσθενείας ἐν πλή. Τίθεται: ἔκτος ὁ ὑπηρεσίας. Καὶ εἰς τὸν πρῶτον λιμένα ζητοῦν τὴν ιατρικὴν ἐπίσκεψιν. Δικαιολογία: Πόνος εἰς τὸν στόμαχον, τὰς αἰλιδώσεις, κοφαλαλγία: καλπ. 'Επιτυγχάνουν τὴν ἀπόλουν καὶ εἴδη καταπάθησις, ἐνῷ διαπιστεύονται ἀπὸ τὸν ιατρὸν τῆς πλοιοκτητήριας ἐπιτρίπτης ἡ πλήρης ὑγεία τῶν, καταφέγγουν εἰς τὸ Δικαιτήριον.

Δὲν ἐπιθυμοῦμεν οὐτε θῆματας νὰ παραυριμάθη, οὐτε οἱ ναυτικοὶ μας νὰ μῆς δόνγρον ἐνόπιον τῶν Δικαιτηρίων. Φρονοῦμεν δὲν δριτεῖται: πρωταγόρας λόγιος τοῦ Θέματος. Μολονότι τοῦτο οὐδὲν προδηλώθη ὡς γενικὸν θέμα τῆς Νευτίλιας ὑπὸ τῆς 'Ενωσίστος 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, θεωροῦμεν ἀπαραίτητον νὰ θέσωμεν ἀπὸ τοῦ ὅφιν 'Ιμιδόν ὡρισμένας πρωτικά λόγια.

Καὶ τὸ προσχῆμα τῆς ἀσθενείας τὰς ἀλλοτέρης λατούργησαντας η νὰ ὀργανωθῶσι πλήρη μητρώας ἀσθενούσινταν ναυτικῶν, οἵνα συμβουλεύεσται: ταῦτα ἀλευθέρως τὸ κάθε ναυτιλιακὸν γραφεῖον.

'Επιδιώκονται: δπως, καὶ ἔγιρθεμεναι κατὰ Νευτίλιακον γραφεῖον ὑπὸ τῆς ὑπὸ τῆς κειμένης νομοθεσίας προδεκτομένης μητρώας ἀνατρεπτικῆς προθεσμίας ἀγωγαὶ κοινοποιοῦνται καὶ πρὸς τὸ γραφεῖον μητρώου ἀσθενῶν ναυτικῶν, τὸ οἶστον ἐλευθέρων νὰ συμβουλεύονται καὶ τὰ μὲν διάδοκα ναυτιλιακὰ γραφεῖα. Θά τηρηθῇ οὐτοὶ καὶ πλήρης στατική τῆς συγκότητος τῶν περιπτώσεων καὶ οὐδὲ ἔλεγχεται: οὐτοὶ η φευδαρικής εἰς.

Τέλος, εἰςηγόμεθα δπως δὲ αἰτιώμενος ἀσθενείαν ναυτικοὺς ἔξεταζεται: πρῶτον ὑπὸ τοῦ ιατροῦ τοῦ πλοίου. 'Εάν η γνωμάτευσις αὕτη ἀποδεικνύῃ ἀσθενεῖαν οὐδὲν προδηλώθη εἰς ταῦτα, ἔάν θημῷ γνωμοδοτῇ διὰ τὸ ναυτικόδει είναι: θημῇ καὶ οὐτοὶ δὲν ἀποδέχεται τὴν γνωμάτευσιν ταῦτην, νὰ ἔη διατάξιμο διαπάντας τοῦ νὰ καταχρέψῃ εἰς ιατρὸν τῆς ἐκλογῆς του. 'Ἐν περιπτώσει δὲ διαχωρίσιντας τῶν δύο γνωμικοτέρων προτείνονται δημος ἢ ναυτικὸς παραπέμπεται: εἰς ιατρὸν τῆς ἀντιτοτήγου εἰδικότητος τοῦ Β.Ν., διαπάντας τοῦ πλοίου, διστις καὶ οὐδὲ ἀποφανθῆ ἐπὶ τῆς πιστημονικῆς διαφωνίας, ἐπιτρεπομένης τῆς συμπαρουσίας τῶν ιατρῶν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναυτικοῦ παραπέμπεται πρὸ τῆς γνωμοδοτήσεως τοῦ ιατροῦ 'Αξιοματικοῦ Β.Ν. Πρόσεται: περὶ διοικητικοῦ μάτρου, τὸ οἶστον πιστούριον οὐδὲ ἀσκήη καταστατικήν ἐπιδέρκειν εἰς τὴν συγκότητα τῶν κρουσμάτων φευδαρικής.

Μιστεύομεν, 'Ἄξιότερος Κύριος τὸ 'Υπουργέ, διη: οὐδὲ προλόγῳ.

εὐχαριστεύθητε νὰ δώσετε εἰς τὸ παρὸν ὑπόμνημα μας τὴν ἐμπέρασμαν συνέχειαν διότι, θετομέν τὸ 'Ζητητικὸν ὑπ' ὅφιν 'Ιμιδόν ἐξ ἀντικειμένου καὶ ἐπιθυμοῦμεν νὰ διατηρῶμεν μετά τῶν πληρωμάτων μας φιλικὸν φυχικὸν σύνδεσμον, ἀπονέμοντες εἰς τούτους τὸ δίκαιον καὶ περιβάλλοντες τούτους μὲ πραγματικὴν στοργὴν καὶ μέριμναν.

Διαταλούμεν μετ' ἐξιρέτου τιμῆς

ΙΩΣΗΦ Ι. ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ

Ἐν Ηεράκει τῇ 15ῃ Μαρτίου 1969

ΚΑΙ ΑΙ ΔΡΑΠΕΤΕΥΣΙΣ

'Αλλὰ δὲν μᾶς ἀρκοῦν οἱ φευδασθενεῖς. 'Εχομεν καὶ τοὺς δραπέτας. Πληγὴ καὶ αὐτὴ ἀθέραπευτος. 'Αθρόδαι αἱ δραπετεύσεις τῶν νεοεισερχομένων ίδια εἰς τὸ ἐπάγγελμα, ὅταν τὰ σκάφη, ἐφ' ὃν ὑπηρετούν, προσεγγίζουν εἰς λιμένας τῆς Βορ. 'Αμερικῆς, τοῦ Καναδᾶ καὶ τῆς Αὐστραλίας. Αἱ τρεῖς αὐταὶ χώραι είναι ὁ παράδεισος τῶν δραπετεύσεων. 'Επιβαίνουν τῶν πλοίων μὲ μόνον σκοπὸν δοθείσης εύκαιριας εἴκει νὰ δραπετεύσουν.

Τὸ τί στοιχίζει ὁ κάθε δραπέτης εἰς τὴν πλοιοκτησίαν δὲν δομεῖσθαι νὰ τὸ ὑποδεῖξωμεν. Πέραν τῶν ἐπιβαλλομένων ἀπὸ τὰς ἀρχὰς προστίμων, τῶν δαπανώντων παλινοστήσεως ὅταν τὰ δραπετεύσεις συλληφθῆ, τὸ πλοίον ὑποχρεούται νὰ πληρώσῃ τὰς δαπάνας τῶν ὑπενθύμησεων ἀποστέλλομένων ἀντικαταστατῶν, ἐνῷ χάνει καὶ τὰ προκαταβληθέντα εἰς τὸν δραπέτηας.

Καθημερινὰ τὰ κρούσματα. Προνόμιον ίδιοκόν μας είναι καὶ ἡ ἔγκαταλειψίας τῶν πλοίων. Εἰς καρμίαν ξένην ναυτιλίαν δὲν σημειοῦνται αἱ δραπετεύσεις. Καὶ δὲν προκείται περὶ ἔνος η δύο μελῶν τοῦ πληρώματος, ἀλλὰ περὶ πολλῶν ἀπὸ τὰ κατώτερα στελέχη ἀυτοῦ. Πραγματικὴ συμφορὰ διὰ τὸ πλοίον. Πρόδηλμα η συμπλήρωσις τῶν κενῶν. 'Αναπόφευκτος η καθυστέρησης διὰ τὴν ἄφιξιν τῶν ἐξ 'Ελλάδος μετακαλούμενων. Πρὸ ήμερων ἐδραπέτευσαν εἰς τὴν 'Αμερικήν ἐπτά τὸν κατωτέρου πληρωμάτων οφετογένεσις διότι τὸ πρότερον οὐδὲν διεπεύθησεν. Πρωταρτίοι ήσαν. Οὐδὲ μῆνα δὲν ὑπηρέτησαν ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Θεραπείαν, βεβαίως, τοῦ κακοῦ δὲν βλέπομεν ὅλην, παρὰ τὴν αὐστηράν τιμωρίαν τοῦ δραπέτου, ὅταν ποτὲ ἔλθῃ ἔδω, ἀπελαύνομενος. 'Η ἀπαγόρευσις τῆς ἐπαναναυτολογίσεως τοῦ ἐπιβάλλεται νὰ θεσπισθῇ. 'Απαγόρευσις δημος ἀπόλυτος. Τὸ οίονδήποτε «καμουφλάζ» — τὸ διαβατήριον είναι τὸ μέσον διαφυγῆς ἀπὸ τὸν ἔλεγχον — πρέπει νὰ προλόγηται.

Δὲν θὰ ήτο δημος ἀσκοπος καὶ μία αὐτηρά προιστορίοισις τοῦ κ. Χολένας πρὸς τοὺς προτιθέμενους νὰ δραπετεύσουν, ὅτι κλείει δι' αὐτοὺς ὁριστικῶς καὶ ἀμετακλήτως η πρὸ τῆς γνωμοδοτήσεως τοῦ ιατροῦ 'Αξιοματικοῦ Β.Ν. Πρόσεται: περὶ διοικητικοῦ μάτρου, τὸ οἶστον πιστούριον οὐδὲ ἀσκήη καταστατικήν ἐπιδέρκειν εἰς τὴν συγκότητα τῶν κρουσμάτων φευδαρικής.

Μιστεύομεν, 'Ἄξιότερος Κύριος τὸ 'Υπουργέ, διη:

N. J. GOULANDRIS LTD.

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

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.

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

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

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

σους έπανέλθουν παλιννοστούμενοι από τάς ξένας μεταναστευτικάς άρχαξ.

Παλαιόν τὸ θέμα τῶν δραπετεύσεων. Δὲν συνήνησε ποτὲ εἰς τὸ παρελθόν τὴν διάθεσιν τῆς ἀντίμετωπίσεώς του. 'Ο κομματικὸς ὑπολογισμός, τὸ ρουσφέτι τοῦ τοπικοῦ κομματικοῦ παράγοντος εἶχε καὶ ἐδὼ τὸ λόγον του. Τώρα ὅμως τοιούτου εἴδους παρεμβάσεις δὲν ὑφίστανται. Πιστεύομεν εἰς τὸ δυνατὸν μετριασμού τοῦ κακοῦ, ἀν τὸ 'Υπουργεῖον κινηθῆ ἀποφασιστικῶς.

ΦΑΥΛΟΣ, ΦΑΥΛΕΠΙΦΑΥΛΟΣ

Μᾶς γράφουν: Διατί προκειμένου περὶ τῶν ὑψηλῶν εἰσφορῶν εἰς τὰ Clubs δὲν ἀναγράφετε καὶ τάς κυρίας ἀφορμάς τῆς αὐξῆσεως τῶν προσθέτων ἀσφαλίστρων (back calls) καὶ διατί δὲν καταλογίζετε τάς εὐθύνας εἰς τοὺς πραγματικούς ὑπευθύνους; Αἱ πολλαὶ καὶ μεγάλαι ἀποκούζησεις, τὸ ὑψηλὸν κόστος τοῦ κινδύνου «Ἀσθένεια» ὀφείλονται, πρόγματι, μόνον εἰς τὰ συχνὰ κρούσματα τῶν φευδασθενειῶν καὶ τὴν νοσηρότητα τῶν πληρωμάτων ἡ καὶ εἰς ἄλλας, γνωστὰς εἰς τοὺς παροικούντας τὴν 'Ιερουσαλήμ, ἀφορμάς, γνωστὰς ἀσφαλῶν καὶ εἰς τὸν ἔκδοτον τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Καὶ ἡ ἀπάντησίς μας: Σύντομος εἶναι. Συχνὰ μᾶς ἀπησχάλησε τὸ θέμα. 'Απεκαλύψαμεν πολλά, πλὴν ἡ ἀντίδρασις διὰ τὴν διόρθωσιν τῶν κακῶν κειμένων δὲν ἔξεδηλῶθη ζωηρά, δῶς ἀπέβαλλε τὸ συμφέρον τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, τοῦ μὴ δυναμένου πλέον νὰ βαστάσῃ τὸ φορτίον τῶν εἰσφορῶν. Τώρα οἱ ναύλοι ὅλα τὰ καλύπτουν. Αὔριον δῆμος μὲ τὰ ἔσοδα ὑψηλὰ καὶ μειωμένη τὴν συναγωνιστικήν μας ικανότητα, θὰ ἔξελθωμεν τοῦ στίβου. 'Αναποφέυκτος ἡ ἔξελιξις αὐτῆ, ὃν κάτι τὸ ἀποφασιστικὸν καὶ εἰς τὰ τῶν ἀλληλασφαλειῶν δὲν ἥθελε σημειωθῆ.

Καὶ κλείομεν τάς παρατηρήσεις μας: Φαύλος, φαυλεπίφαυλος ὁ κύκλος (ring) τοῦ κινδύνου «Ἀσθένεια». "Ο λοι, ἀπαξάπαντες κατὰ κάποιον τρόπον μετέχουν αὐτοῦ. Οἱ μὲν δι' ὅσα διαπράττουν, οἱ δὲ διότι ἀνέχονται τὰ διαπραττόμενα.

Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΟΥ N.A.T.

Δίκαιος ὁ ἔπαινος πρὸς τὸν 'Υπουργὸν Ναυτιλίαν κ. Χολέδαν, διότι χάρις εἰς ιδικήν του πρωτοβουλίαν συνεχίζεται τὸ ἔργον τῆς ἀναθεωρήσεως καὶ κωδικοποίησεως τῆς περὶ N.A.T. νομοθεσίας.

Είναι ἀπαράίτητον νὰ ἔξοδεισθούν αἱ χαριστικαὶ διατάξεις, αἵτινες ἐτέθησαν εἰς τὸν N. 4502/1966. Είναι γνωσταὶ αἱ συν-

θήκαι καταρτίσεως καὶ ψηφίσεως τοῦ νόμου τούτου. 'Ἐν ὅψει ἐπικειμένων ἐκλογῶν ἐψηφίζετο, καὶ ἐπρεπε νὰ ικανοποιηθοῦν τὰ αἰτήματα τῶν ψηφοφόρων. 'Αλλὰ πέραν τούτου πρέπει νὰ καταργηθοῦν διατάξεις, αἵτινες εἰς οὐδεμίαν νομοθεσίαν εύνομουμένης Πολιτείας ὑπάρχουν.

Μὲ τὴν σημερινὴν ἔξισωσιν τῶν δύο φύλων, εἰναι ἀπαράδεκτον νὰ ὑπάρχῃ εἰς τὴν νομοθεσίαν τοῦ N.A.T. διατάξις καθ' ἥν τὰ τέκνα τῶν ναυτικῶν, ἐφ' ὅσον εἶναι ἄγαμα καὶ θῆλα, δικαιούνται συντάξεως καὶ μετὰ τὸ 45ον ἔτος τῆς ήλικίας των. 'Ορθὸν καὶ δίκαιον εἶναι νὰ συνταξιοδοτήται τὸ κορίτι μέχρι τῆς συμπληρώσεως τοῦ 21ου ἔτους τῆς ήλικίας του, νὰ διακόπτεται δὲ τότε ἡ σύνταξις πλέον ὥριστικῶς, ἐφ' ὅσον εἶναι ικανον πρὸς ἐργασίαν καὶ οὐχὶ νὰ ἐπανέρχεται εἰς τὴν σύνταξιν μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ 45ου ἔτους ! !

Μία ἐπίσης διάταξις χρήζουσα προσοχῆς εἶναι ἡ κάλωψις τοῦ ὀπιζήματος τῶν ἀρχιπλοάρχων καὶ ἀρχιμηχανικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἐφ' ὅσον τοῦτο ἔλαβε χώραν MONON εἰς τὸ πλοίον, ὅπερ ἐπιθεωρεῖται ὑπὸ αὐτῶν ἡ παρακολούθηση ἐν ναυπηγείῳ. Διότι εἶναι ἀδιανόητον νὰ καταβάλλουν πλήρεις εἰσφοράς καὶ ν' ἀσφαλίζωνται μόνον δι' ὠρισμένας περιπτώσεις.

Τέλος καὶ δεδομένου ὅτι τὸ θέμα τοῦ ἐκσυγχρονισμοῦ τῆς νομοθεσίας ἀσφαλῶς ἡ ἀρμοδιότητα ὅμας ἐργασίας θὰ τὸ μελετήσῃ ἐπισταμένων, θὰ ἡ θέλασμεν νὰ συστήσωμεν εἰς τοὺς ἀρμόδιους νὰ προσέξουν καὶ λάβουν ὑπὸ δόψιν, ὅτι δέοντον ν' ἀσφαλίζωνται εἰς N.A.T. οἱ ἀρχιπλοίαρχοι, ἀρχιμηχανικοί, πλοιάρχοι καὶ μηχανικοί ναυπηγείων. Τὰ ναυπηγεία αὐξάνονται. Νέα ιδρύονται. Πολλοὶ πλοιάρχοι καὶ μηχανικοί ἀπασχολούνται. Δίκαιον εἶναι ν' ἀσφαλίζωνται. 'Υπηρεσίας εἰς τὴν Ναυτιλίαν προσφέρουν καὶ ἐν τελευταίᾳ ἀναλύσει τὸ N.A.T. θὰ εἰσπράττῃ εἰσφοράς.

Ἐν καιρῷ θὰ ἐπισημάνωμεν ἄλλας ἔξοδοις διατάξεις ἐκ τῆς νομοθεσίας τοῦ N.A.T., τόσον πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ πλοίου σον καὶ τοῦ N.A.T.

ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ & N.A.T.

Συνεχίζει τὸ ἔργον τῆς ἡ κατόπιν πρωτοβουλίας τοῦ 'Υπουργοῦ κ. Χολέδα συσταθείσα 'Ομάς 'Ἐργασίας διὰ τὴν μελέτην τοῦ θέματος τῆς ὑπὸ τοῦ N.A.T. ἀσφαλίσεως τῶν εἰς τὸ έσωτερικόν, διὰ θαλάσσης, διακινουμένων ἐπιβατών.

Ἄπο τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» παλαιότερον εἶχε ριφθῇ ἡ ίδεα, διὰ τὴν δημιουργίαν ἐνὸς σημαντικοῦ πόρου τοῦ

N.A.T., ιδέα ηττις χάρις εἰς τὸν κ. Χολέδαν εὑρε τὴν ύλοποίστιν της.

Εἴμεθα βέβαιοι, ὅτι ἡ ἀρμοδιότητα 'Ομάς 'Ἐργασίας θὰ μελετήσῃ τὸ ζητημά ἀπὸ πάσης πλευρᾶς καὶ θὰ εἰσηγηθῇ τὴν ἀρμόδιους σκαν λύσιν.

Τὸ γεγονός ὅτι 10.000.000 "Ελληνες διακινοῦνται ἐτησίως ἐπιβεβαιοῦ ἐκ προσιμίου ὅτι κάποιος σημαντικὸς πόρος διὰ τὸ N.A.T. θὰ δημιουργηθῇ. 'Ἐχομεν ἐπισημάνει κατὰ καιρούς ὅτι ἐπιβάλλεται νὰ δημιουργηθοῦν πόροι διὰ τὸ N.A.T., δοθέντος ὅτι ἡ αὐξησις τῶν εἰσφορῶν τοῦ πλοίου καθορίζεται συνταγματικῶς καὶ δὲ δύναται νὰ ὑπερβῇ τὸ 9%.

Εἴμεθα βέβαιοι ὅτι οἱ πλοιοκτῆται θὰ βοηθήσουν τὴν προσπάθειαν τοῦ 'Υπουργείου, καθ' ὅσον ἡ ἀσφάλισις αὐτὴ τῶν ἐπιβατῶν θὰ εἶναι ἀσχετός μὲ τὴν ιδικήν των ἀστικήν εὐθύνην καὶ οὐδεμίαν διὰ τὸ πλοίον των εἰσφορῶν τοῦ πλοίου θὰ συνεπάγεται.

ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑΥΤΟΤΗΤΕΣ

Νομίζομεν ὅτι ὁ 'Υπουργὸς κ. 'Ιω. Χολέδας θὰ θελήσῃ νὰ ἀξιοποιήσῃ εἰς τὰ εύρυτερα δυνατὰ στάσις τὰ πλεονεκτήματα, ποὺ ἀπορρέουν ἐκ δύο προσφάτως δημοσιευθέντων Νομοθετικῶν Διατάγμάτων. Εἰς τὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας ἡ ἐφαρμογὴ τῶν νομοθετημάτων τούτων δύναται νὰ ἔχῃ μεγάλα περιθώρια, διότι καὶ τὰς σχέσεις μετὰ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου καὶ τὰς συναλλαγῆς μετὰ τῶν νομικῶν προσώπων τῆς ἀρμοδιότητός του δύναται νὰ διευκολύνῃ ἡ ἐφαρμογὴ αὐτῆς. Παρεκτός καὶ τὸ προσωπικὸν τῶν ὑπηρεσιῶν θὰ ἀνακουφισθῇ ἀπὸ τὸν φόρτον τῆς ἀποσχολήσεως διὰ τῆς ἀπλουστεύσεως, ποὺ ἔγκαινιάζεται.

Διὰ τοῦ ὑπὸ ὄριθ. 105/1969 N.D. καθιερούνται ὡς ἀποδεικτικὸν μέσον γεγονότων ἔχοντων ἐννόμους συνεπειάς ἡ ὑποβολὴ ἐγγράφου δηλώσεως ἡ βεβαιώσεως. Μολονότι ὁ νόμος ἐκφράζεται δυνητικά διὰ την ηττικήν την ἀποδεικτικήν ισχύν τῶν ἐγγράφων τούτων δηλώσεων, μελέτη τῶν περιπτώσεων θὰ ἡδύνατο νὰ καθορίσῃ εἰς ποίας ἔξι αὐτῶν αἱ 'Υπηρεσίαι καὶ Ἀρχαὶ ἀρμόδιότητος τοῦ 'Υπουργείου θὰ ἡδύνατο νὰ ἀποδέχωνται τὰς ἀποδείξεις ταύτας. 'Η δυνητική εὐχέρεια τίθεται καὶ ὑπὲρ τῆς διοικήσεως, ώστε αὐτῇ νὰ ἔχῃ καὶ πρωτοβουλίον ἀποδοχῆς ἡ μη τῆς δηλώσεως.

Διὰ τοῦ ὑπὸ ὄριθ. 127/1969 N.D. παρέχεται ἐπίσης ἀποδεικτικὴ ισχὺς εἰς τὰς ἀστυνομικὰς ταυτότητας, γεγονός ἐπίσης σημαντικὸν ιδίᾳ διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ναυτικῶν, εἰς σόσα περιπτώσεις ζητούνται πιστοποιητικὰ δῆμων κ.λ.π. πρὸς ἀπόδειξιν τῆς ιθαγενείας, ήλικίας καὶ ἄλλων στοιχείων. 'Άλλ' ὡς πρὸς τὸ δεύτερον τούτο νομοθετήμα θὰ ἡδέλαμεν νὰ προσθέσωμεν ὅτι χρειάζεται νὰ δοθούν ὠρισμέναι διευκρινήσεις.

Ὀς πληροφορούμεθα, πολλοὶ εἶναι οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ μέλη τῶν οἰκογενειῶν των, ποὺ στερούνται ἀστυνομικῶν ταυτότητων, διότι διανύουν πολὺν χρόνον εἰς τὸ ἔξωτερικόν. 'Η παλαιότερα μάλιστα νομοθεσία περὶ φορολογίας, μὲ τὸ γνωστὸν ἐκείνον «έξαμηνον», ἔχει τοὺς ἐφοπλιστάς εἰς μόνιμον ἐν τῷ ἔξωτερικῷ παρασκονήν. 'Αντιθέτως, τώρα, μὲ τὴν κλιμάκωσιν τῆς μεταφορᾶς ναυτιλιακῶν ἐργασιῶν ὅπερ τῆς ὀλλοδαπῆς εἰς τὴν 'Ελλάδα, εύνοεῖται τὸ ἀντίθετον ρεύμα, τῆς πυκνωτέρας καὶ διαφορετέρας ἐδῶ διαμονῆς.

'Εάν, ὡς ὠρισμένοι ἔνδιαφερόμενοι πιστεύουν, ἐκ τοῦ N.D. 127/1969 δὲν προκύπτει ύποχρέωσις ἐφοδιασμοῦ καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν μελῶν τῶν οἰκογενειῶν των, ὡς καὶ τῶν λοιπῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν, διευθύντων Γραφείων κ.λ.π. διὰ ταυτότητών, διότι οὕτωι άνήκουν εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν 'Ελλήνων τῶν κατοικούντων ἡ διαμενόντων εἰς τὸ ἔξωτερικόν, θὰ ἥτο πολὺ χρήσιμον νὰ ἐπεξηγηθῇ ὅτι οὗτοι, προσκαίρως διαμένοντες ἐν 'Ελλάδι δὲν ὑπά-

**SHIP REPAIRERS ELGIN MARINE ENGINEERS
GENERAL & STRUCTURAL ENGINEERS & FOUNDERS
ELGIN ENGINEERING COMPANY
(PTY) Ltd. P.o.Box 84**

DURBAN

TELEGRAMS AND CABLES : "PANELGIN"

TELEX : 6 - 7462

TELEPH. : 876951

ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΚΑΙ ΤΕΛΕΙΟΤΕΡΑ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ
ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΟΙΑΣΔΗΠΟΤΕ ΦΥΣΕΩΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ. ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙ-
ΜΕΛΗΜΕΝΗ ΕΡΓΑΣΙΑ. ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΤΑΣ ΠΛΕΟΝ ΣΥΓΧΡΟΝΟΥΣ ΕΓΚΑΤΑ-
ΣΤΑΣΕΙΣ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ.

ANTIPROSOPOPOΣ Ν. ΧΑΛΑΡΗΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Ε.Ν.

γονται εις την παραγραφον 1 του άρθρου 1 του ανω Ν. Δ)τος.

"Ας έξετάσῃ ό κ. 'Υπουργός το θέμα της έφαρμογής των δύο τούτων νομοθετημάτων και οις παράσχη έρμηνευτικάς θύγιας διά την έφαρμογή των. Διότι, ως υπεγραμμίσαμεν ήδη, πολλά τὰ καλά θὰ προέλθουν άπο την ένημέρωσιν τῶν συναλλασσομένων μετα τούτου κράτους ναυτιλιακῶν κύκλων. 'Η εὗστοχος, πρακτική και ἀπλή έφαρμογή τῶν δύο Ν.Δ. θὰ ἀποτελέσῃ μίαν εἰστεί ἀξιόλογον ἐπιτυχίαν τοῦ κ. 'Ιω. Χολένα.

Ο ΔΟΥΡΕΙΟΣ ΙΠΠΟΣ

'Επισημαίνεται ή δραστηρία στροφή τοῦ Νορβηγικού ἑφοπλισμού πρὸς τὰς ξένας σημαίας, ἵνα ἐπωφελθοῦν τῶν πλεονεκτημάτων, ποὺ παρέχουν αὐταὶ καὶ ἀμβλύουν τὰς δυσχερείας εἰς τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν Νορβηγικῶν πλοίων.

Τὴν φοράν αὐτὴν ή «εἰσβολῆ», ἐπὶ τῆς ὁποίας ἡ σχολήθημεν ήδη, ἐστράφη καὶ πρὸς τὴν Βρετανικὴν πλευράν. Δὲν εἶναι ὀλίγα τὰ πλεονεκτήματα τῆς Βρετανικῆς σημαίας, τὰ ἐλκυστικὰ τῷ ὄντι. 'Απολαμβάνει τὸ νεότευκτον ἀγγλικὸν πλοῖον μιᾶς ἐπιχορηγήσεως διὰ τὰ 25% τῆς ἀξίας του, κατακρατούμενης ἀπὸ τοὺς φόρους, ὑπουργῆποτε καὶ ἀν κατασκευασθῆ. Διὰ τὸ ναυπηγούμενον εἰς τὴν Ἀγγλίαν παρέχεται καὶ ἡ δανειοδότησις, διὰ τὰ 80% τῆς ἀξίας του, μὲ δεκαετῆ ἔξοφλησιν (τόκος 5.5%). Ἐπὶ πλέον ὅλαι αἱ προγενέστεραι ζημίαι μιᾶς ἑταίριας ἀφαιροῦνται ἀπὸ τὰς μεταγενεστέρας κερδοφόρους φορολογητέας χρήσεις.

Αὐτὰ τὰ πλεονεκτήματα κινοῦν τὸν Νορβηγικὸν ἑφοπλισμὸν καὶ πρὸς τὴν Βρετανικὴν σημαίαν. Πρὸ τίνος ἑφοπλιστῆς τοῦ "Οσλο ἔξηγόρασε τὴν πλειοψηφίαν (80%) μιᾶς ἀσημάντου Βρετανικῆς ναυτικῆς ἐταιρίας, κεκτημένης μίαν καὶ μόνον φορτηγίδα, τῆς 'Κάρντιγκαν Σίππιγκ' ἀλλὰ δικαιουμένης νὰ κατακρατῇ ἀπὸ τοὺς φόρους ζημίας παρελθουσῶν χρηστῶν ὑποχριζομένας εἰς ἐκαπομύριον λιρῶν 'Αγγλίας. 'Απὸ τὰ μεταγενέστερα κέρδη θὰ ἀποσθεθοῦν.

Τὴν προσοχὴν τῶν ναυτιλιακῶν κύκλων ἐπέσυρεν ἡ συμμετοχὴ αὐτῆς τοῦ Νορβηγοῦ ἑφοπλιστοῦ εἰς τὴν ἐποχὴν τῶν λόγω ἑταίρων καὶ διηπραθησαν πολὺ δικιάνη η «Νταίλην 'Επρέξ» ἐὰν οἱ Βίκιγκοι δὲν ἐπιδιώκουν νὰ ἀποφύγουν τὰ φορολογικὰ τῶν βάρων καὶ ἡ 'Ἐφημερὶς τοῦ 'Εμπορίου' τοῦ "Οσλο ἐὰν η Βρετανικὴ σημαία δὲν θεωρήται πλέον σημαία εὐκολίας».

Οἱ Νορβηγοί, πράγματι, θέλουν νὰ καταστοῦν συναγωνιστικῶτεροι. «Οὐκ ἔχει αὐτοὺς καθεύδειν τὸ τῶν 'Ελλήνων τρόπαιον». Καὶ ἐπενδύουν τὰ κεφάλαια καὶ τὴν πανθομολογουμένην εἰδίκευσιν τῶν εἰς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης, παντοῦ ὅπου δυνατῶν νὰ ἐπιτύχουν δρόους ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων καλυτερούς. Τὰ «καμουφλάζ» διὰ τῶν πωλήσων - χρονοναυσιώσεων, ἀκόμη καὶ τῶν ναυπηγήσεων ὑπὸ ξένην σημαίαν — διατί οἷ καὶ τὴν 'Ελληνικὴν; — ἐφαρμόζουν ήδη. "Εχει τὸ πλεονεκτήματα ἡ τοιαύτη ἐπένδυσις τῶν φορολογικῶν διευκολύνων, ἀλλὰ καὶ τοῦ χαμηλοτέρου κόστους ἐπανδρώσεως. Στρέφονται καὶ πρὸς τὴν Βρετανικὴν σημαίαν διὰ γὰ ἐπιτύχουν τὰ στα ἀνεφέρομεν πλεονεκτήματα. 'Ο Δούρειος ἵππος ἐγκαθίσταται, δηλαδή, ἐντὸς τῶν πυλῶν. 'Επικαλούμεθα τὴν προσοχὴν τῶν τεταγμένων τὴν φρούρησίν τῶν.

Η "ΕΙΣΒΟΛΗ.."

'Αναγνώστης πιστὸς τῶν στηλῶν τούτων καὶ φίλος ἀφοσιωμένος τῆς Ναυτιλίας, μᾶς μεταδίδει ὠρισμένας σκέψεις του ἐξ ἀφορμῆς τῶν περὶ «εἰσβολῆς» προσφάτων σχολίων. Διερωτάται ποῖαι αἱ ἔξι αὐτῆς πιθανοὶ συνέπειαι.

«Μέχρι σήμερον — μᾶς γράφει — ἐγνωρίσαμεν τὰς ἐφόδους τῶν Πάκ καὶ Κάν, τῶν 'Ινσιμπράντων, τῆς Ζιμ καὶ ἄλλων ἐπωνύμων καὶ ἀνωνύμων ξένων ἐφοδιαστικῶν οἰκιών, οἱ ὅποιοι διὰ τῆς μεθόδου τῆς ἀσφαλίσεως τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ ὑπὸ τὸ δέλεαρ τῶν ύψηλῶν ἀποδοχῶν, ἐπετυγχανοῦν τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν σκαφῶν τῶν δι 'Ελλήνων ναυτικῶν.

»'Αλλὰ τὸ τρίπτυχον τῶν ἐπινοήσεων, τὸ ὅποιον ἀναλύεται εἰς τὸ τελευταῖον σας τεύχος ὑπὸ τὸν τίτλον «Εἰσβολή», είναι ὁμολογουμένως εύφυες καὶ ἀκαταμάχητον. 'Εγὼ τούλαχιστον δὸν δύναμαι νὰ φαντασθῶ δραστικῶν ἀντίδοτων.

«Εἶμαι βέβαιος δῆται οἱ Σκανδινινοὶ — συνεχίζει ὁ ἀναγνώστης μας — θὰ ἐπεζητήσουν τὴν συνεργασίαν καὶ ἀρχὴν 'Ελλήνων ἑφοπλιστῶν εύρειας ἑφοπλιστικῆς δραστηριότητος. Πρέπει νὰ μὴ εὔρων εὐνοϊκὸν ἔδαφος διὰ νὰ στραφοῦν πρὸς ἄλλους μικροτέρας ἀπαγγελματικῆς δράσεως. Τὸ αὐτὸ πράττουν καὶ οἱ 'Εβραίοι.

»'Αὐτὸ ποὺ ἔγω τούλαχιστον βλέπω ὡς βέβαιου δῆται θὰ προέλθῃ ἀπὸ τὴν «εἰσβολῆν» είναι μία ἐσωτερικὴ πλειοδοτικὴ ἀγορά ἐργασίας, λόγῳ τῆς συνεχιζομένης διογκώσεως τοῦ ἐλληνικῆς διαχειρίσεως τονάκι, διογκώσεως ἐπιτεινομένης τὰ μέγιστα ἀπὸ τοὺς συνδυασμοὺς — κοινῶς «κομπίνες» — τῶν Σκανδινινῶν μέ τινας "Ελληνας ἑφοπλιστάς προσφάτως εἰσεβόντας εἰς τὸν στίδιον. Τὸ ἀποτέλεσμα θὰ είναι ὅλοι νὰ παρασυρθοῦν εἰς τὴν πλειοδοσίαν ταύτην, διὰ νὰ δυνηθοῦν νὰ κινοῦν τὰ σκάφη των καὶ νὰ ἀνταποκριθοῦν εἰς τὰς δανειακὰς ἡ ἐκ ναιλούσυμφόνων ὑποχρεώσεις των. Τότε είναι ζήτημα χρόνου νὰ ἀποχαιρετήσωμεν τὴν περίφημον καὶ σωτηρίαν συναγωνιστικότητα τοῦ ἐλληνικού πλοίου».

METRON OΡΘΟΝ & ΠΡΑΚΤΙΚΟΝ

Τίποτε δὲν εὐνοεῖ περισσότερον τὴν πρατιμήσιν τῆς Κυανολεύκου ἀπὸ τὴν ἀπλοτοίησιν τῶν διαταπώσεων τῶν συναλλαγῶν τοῦ πλοίου μετὰ τῶν κρατικῶν 'Υπηρεσιῶν καὶ τὴν ἔξοδασίλιστην τῆς ἀκωλύτου κινήσεως τούτου, διὰ τῆς ἀπολαγῆς του ἀπὸ λεπτομερειακάς ἡ ἀστόχους παραμέβασεις. 'Υπὸ τὸ πρίσμα τούτου ἐκτιμᾶται καὶ θεωρεῖται ὅλως ιδιαιτέρας σημασίας ἡ προσφάτως ἐκδοσίσια ὑπὸ τοῦ Υ.Ε.Ν. — τῇ ὑποδείξει, εἴσηστα, τῆς 'Ενωσεως 'Ελλήνων 'Ἐφοπλιστῶν — 'Εγκυόλιος, διὰ τῆς ὅποιας γίνεται γνωστὸν ὑπὸ ποίας προϋποθέσεις δύνανται νὰ ἀπαγορευθῇ ὁ ἀπόπλους 'Ελληνικοῦ πλοίου καὶ λιμένων τῆς ἀλλοδαπῆς.

Παραθέτουμεν τὸ κείμενον τῆς 'Εγκυλίου ταύτης (ὑπὸ ἀριθμ. Φ. 63518/2.69/τῆς 3. 3. 1969) διότι πρέπει νὰ γνωρίζουν τὰς διατάξεις τῶν νόμων, αἱ ὅποιαι προσβλέπουν τὴν ἀπαγόρευσιν ἀπόπλου ὅχι μόνον αἱ ἀρμόδιαι 'Υπηρεσίαι — ποὺ κατὰ τεκμήριον θεωρούνται ἐνήμεροι — ἀλλὰ καὶ οἱ ἑφοπλισταὶ καὶ ιδίων οἱ πλοιάρχοι, ἵνα δύνανται νὰ ἐνημέρωνται τῶν προσφάτων τῶν ἄρθρων 4, 5, 6 καὶ 7 τοῦ ἀνωτέρου Ν. Δ) τοιούτοις δῆται ἐπιτρέπεται, ὅπῃ τὰς προβλεπομένας εἰς ἕκαστην περίπτωσιν προσβολέσεις καὶ προθεσμίας, παρέκκλισις ἐκ τῆς δργανικῆς συνθέσεως. Εἰδικώτερον διὰ τὰ νηολογημένα πλοία συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Ν.Δ. 2687/1953 (Φ.Ε.Κ. 317 Α'/1953) ζηγούν καθειρωθῆ πλέον τῶν ἀνωτέρων, πρόσθετοι διευκολύνωσις τῶν προσφάτων τῶν πλοίων τῆς 'Εγκυλίου, καὶ τοῦ πλοίου τοῦ Απομείων Ταμείου.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

τινάς Προξένους — περὶ τῆς δυνατότητος ἡ μῆτ ἀπαγορεύσεως τοῦ ἀπόπλου τῶν πλοίων των. Τὸ κείμενον τῆς ανω 'Εγκυλίου ἔχει ὡς ἔξης:

»'Εγοιμεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὅτι: κατὰ τὸ παρελθόν παρουσιάσθησαν περιπτώσεις καθ' ἧς Ερευναὶ τινες 'Αρχαι ἀπηγόρευσαν τὸν ἀπόπλουν 'Ελληνικῶν πλοίων ἐκ λιμένων ἀλλοδαπῆς, διὰ παραδέσεις δι'. διὰ δὲν προβλέπεται ὅποια κειμένης νομοθεσίας ληφίει τοιούτου μέτρου.

2. Ηρός διευκόλυνσιν τοῦ ἔργου ὑμῶν καὶ πρὸς ἀπωγορεύσεις ἐπαναληγήσων εἰς τὸ μέλλον, παραθέτουμεν κατωτέρω τὰς περιπτώσεις καθ' ἧς ἀπαγορεύεται: διὰ ἀπόπλους 'Ελληνικῶν πλοίων ἐν τῷ πειραιών σχετικῶν διατάξεων αἰτίας προβλέπουν παύση:

α) Τὸ ἔρθρον 2 τοῦ Ν.Δ. 4258/1962 (Φ.Ε.Κ. 183 Α'/1962) «περὶ κυρώσεως τῆς ἀνοικίας Λασίδινης ὑπογραφείσας της Διεύθυνσης Συμβάσεως περὶ ἀσφαλίσεων τῶν πλοίων τοῦ Ανθρωπίνης Πολιτείας τοῦ 1960».

»'Απαγορεύεται: διὰ ἀπόπλους τῶν ὑπὸ ἐλληνικῶν σημαίκων πλοίων ἐφ' δισον ταῦτα δὲν πληροῦν τοὺς διὰ τῆς Συμβάσεως καὶ τῶν συνημένων αὐτῷ Κανονισμῶν θεοποίησης δρους.

β) Τὸ ἔρθρον 8 τοῦ Ν. 4473/1965 (Φ.Ε.Κ. 102 Α'/1965) «περὶ ἀλέγχου τῆς ζητίας της ζητίας Απομείων Ταμείου 'Επιθετικῶν πλοίων πλοήρως παρατηρούμενων πιστοποίησικων η διάκοπης ἡ ισχύς τούτων ξελγεῖν ἢ η κατάστασης τοῦ πλοίου δὲν ἀντιπορούνται: πρὸς τὸν ὑπὸ τῶν πιστοποίησικων πειργραφομένην».

γ) Τὸ ἔρθρον 2 τοῦ Α.Ν. 391/1968 (Φ.Ε.Κ. 125 Α'/1968) «περὶ κυρώσεως τῆς Διεύθυνσης Συμβάσεως περὶ γραμμῶν φορτώσεως τοῦ 1966». (Σχετική ἐμμηνούσιη ἐγκύλιος Γ.Ε.Ν./ΔΕΝ 2 67401/1861/27.7.1968).

»'Απαγορεύεται: διὰ ἀπόπλους ὡς καὶ διὰ προσρισμῶν χρήσις παντὸς πλοίου ἐφ' δισον ταῦτα δὲν είναι ἀφορματικόν διὰ τὸν ὑπὸ τῶν σκειών διεκτάξεων προβλεπομένων πιστοποίησικων η διάκοπης ἡ ισχύς τούτων ξελγεῖν ἢ η κατάστασης τοῦ πλοίου δὲν ἀντιπορούνται: πρὸς τὸν ὑπὸ τῶν πιστοποίησικων πειργραφομένην.

Τὸ ἔρθρον 20 παρ. 1 τοῦ Ν. 3170/1955 (Φ.Ε.Κ. 76 Α'/1955) «περὶ Ναυτιλίας Απομείων Ταμείου».

Τὸν 'Ελληνικὸν πλοίον ὑπόδραξιν, δὲν ἀπιτρέπεται νὰ ἀποπλεύσῃ ἐκ τοῦ λιμένος ἐδάν έφοδιασθῇ διὰ ναυτολογίαν, δὲν ἀπιτρέπεται νὰ ἀποπλεύσῃ ἐκ τοῦ λιμένος ἐδάν έφοδιασθῇ διὰ τοιούτου.

ε) Τὸ ἔρθρον 7 παρ. 1 τοῦ Ν.Δ. 2651/1953 «περὶ συνθέσεως τῶν πληραρχικῶν των 'Ελληνικῶν Πλοίων (Φ.Ε.Κ. 297 Α'/1953).

»'Απαγορεύεται: διὰ ἀπόπλους ἐφ' δισον τὸ πλοίον δὲν είναι ἀπηγόρευμένον μὲ τὴν προβλεπομένην ὑπὸ τῶν σκειών διεκτάξεων δργανικήν σύνθεσην τοῦ πληραρχικού του, διέκπειρυμένων τῶν περιπτώσεων τῶν ἄρθρων 4, 5, 6 καὶ 7 τοῦ ἀνωτέρου Ν. Δ) τοιούτοις καθ' διεπιτρέπεται, ὅπῃ τὰς προβλεπομένας εἰς ἕκαστην περίπτωσιν προσβολέσεις καὶ προθεσμίας, παρέκκλισις ἐκ τῆς δργανικῆς συνθέσεως. Εἰδικώτερον διὰ τὰ νηολογημένα πλοία συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Ν.Δ. 2687/1953 (Φ.Ε.Κ. 317 Α'/1953) ζηγούν καθειρωθῆ πλέον τῶν ἀνωτέρων, πρόσθετοι διευκολύνωσις τῶν προσφάτων τῶν πλοίων τῆς 'Εγκυλίου, καὶ τοῦ πλοίου τοῦ Απομείων Ταμείου.

SEABROKERS, INC.

45 ROCKEFELLER PLAZA * NEW YORK, N.Y. 10020

TELEX : RCA 233552 I.T.T. 420375
TELEPHONE : 212-582-3711

CABLE : SEABROKERS, N.Y.

H NAYTIKHN TIMH

N.) ΔΝΕΠ 1ον 37990/2986/12.5.67 και 41342/3791/9.5.1968).

π.) Τὸ ἔρθρον 1 παρ. 8, ἐδάχθεντον 8 τὸν 8 παρ. 14 τοῦ Ν.Δ. 87/1969 (Φ.Ε.Κ. 5 Α'/1969) «περὶ τροποποιοῦ» σασσος καὶ συμπληρώσεως τὸν 8 παρ. 14 τοῦ Ν.Δ. 3170/1955 (Φ.Ε.Κ. 76 Α'/1955) καὶ 4502/1966 (Φ.Ε.Κ. 51 Α'/1966).

Ἐδώ τὸ πλοίον ἔχει ληξιπρόθεσμον ἐκ νυκτερογίου δρειλήν καὶ διὰ τὸν δὲν κατεβλῆμαν αἱ πατριότεραι προσέγγισιν δρειλήμεναν εἰσφοραῖ, ἡ παπαγρέυσις ἀπόλου ἐντέλλεται μόνον κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ οὐχὶ ὅτι μόνον.

3. Ὁ παραδίκητος ἐπιθυμητῶν νὰ τονίσωμεν ὅτι ἡ ἀπαγρέυσις ἀπόπλου συνεπάγεται σερχόμενη σύνθηκήν την ἐπιδάρμωναν καὶ ἀνωμαλίας εἰς τὸ πλοίον, διὸ καὶ τὸ μέτρον τοῦτο δέσιν νὰ λαμβάνηται μετὰ τῆς δεύσης προσφυγῆς, συμψήνοντος πρὸς τὰς ὑπερθεν διατάξεις καὶ ὁρίσοντος προηγουμένων ἐξετασθῆν πᾶσα προσήκουσα λύσις ἢ ἔτερον ἐπιεικέστερον μέτρον.

4. Τέλος παρακαλοῦμεν δύοις εἰς ὃν περιπτώσιν ἀπαγρέψετε τὸν ἀπόπλου πλοίον τινὸς ἡ λάσπεια γνωστὸν ἀπαγρέψεως Ἐλληνικοῦ πλοίου ὑπὸ Τοπικοῦ "Αργον", γνωρίζεται διὰ ἀπαγρέυσις σήματος, εἰς Γ.Ε.Ν., εἰς δὲ νὰ υπαρχέσωνται οἱ λόγοι τῆς ἀπαγρέψεως ὡς καὶ τὶ διατάξεις βάσει τῶν ὅποιων ἔνηγρήσαις ὥμισης ἢ τοπική ἀρχής.

5. Ομοίως ὡς ἐν παρ. 4 νὰ ἐνεργησοῦν καὶ οἱ Προξενοὶ Λιμενερχίαι.

Ο ΤΠΟΥΡΓΟΣ
Ι. ΧΟΛΕΒΑΣ

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΝ ΠΑΛΙΝ

Αἱ στήλαι αὐταὶ δὲν ἔπαυσαν νὰ τονίζουν τὴν ἀνάγκην ρυθμίσεως τῶν ἀκτοπλοικῶν μας πραγμάτων. Καὶ ὄμιλούντες περὶ ἀκτοπλοικῶν πραγμάτων δὲν περιοριζόμεθα εἰς τὰ τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, διότι ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου καὶ τὸ ΚΟΣΤΕΡ ἥρξατο ἀπότελον τὸ ἔτερον σκέλος τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν τῆς Χώρας.

Ἡ μὴ χάραξις κρατικοῦ πλαισίου γενικωτέρας πολιτικῆς ἐπὶ τῶν μεταφορῶν, ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις καὶ μόνον τοῦ ὅποιου θὰ ἐπετρέπετο ἡ ἐλεύθερα ἀνάπτυξις τῆς ἀτομικῆς ἐλευθερίας, ὑπῆρξεν ἡ αἵτια τῆς δη-

μιουργίας τῆς σημερινῆς καταστάσεως, ἥτις βαίνει καθ' ἡμέραν χειροτερεύουσα.

Τὰ ἐπιβατηγά σκάφη, ἀσκόπως καὶ ἀντιοικονομικῶν ὑπερμεγέθη ἐπολλοῖς, ἐπιπλέονταν ἐπὶ τῶν θεωρουμένων ἀποδοτικῶν γραμμῶν — ἐλάχισται ἀπέμεναν — τάξις ἑξηπετεύον μόνον τὸ τρίμηνον τοῦ θέρους, ἐνῷ αἱ μὴ ἀποδοτικαὶ μετὰ βίας ἑξηπετεύονται.

Τὰ μεταπολεμικά πορθμεῖα — ὑπερβαίνουν ὅδη τὰ 100 — δρομολογοῦνται εἰς τάσσαν γραμμήν, εἰς ὃν θὰ ἡδύνανται νὰ ἐπιτύχουν μεταφοράν αὐτοκινήτων, ίδια φορτηγών, ἐνῷ τὰ κόπτερα ἀγωνίζονται νὰ ἐπιβιώσουν ἐν μέσῳ δυσμενῶν συνθηκῶν, ὃς ἐπεδεινώσεται τὰ μέγιστα — μέχρις ἔξαθλωσεως — ἡ ἐμφάνιση εἰς τὸν συναγωνιστικὸν στίβον τῶν πλοίων Ἐταιρίας ἐφοπλιστοῦ τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας.

Εἶναι καρός νὰ ἐπιτευχθῇ, κρατική συνάρτηση, ἡ σύμπτυξις τῶν θαλασσῶν μεταφορικῶν μέσων εἰς βιωσίμους ὄργανοις πρὸς ἔξασφάλιστος τῶν συγκοινωνιῶν καὶ τῶν μεταφορῶν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἔξοδον σημαντικοῦ παραμένουν σταταλωμένου συναλλάγματος.

Εἰς ὅλους τοὺς ἄλλους συγκοινωνιακούς τομεῖς λαμβάνονται μέτρα ριζοστασικά, ὅπως ἡ ὄρθολογική ὄργανων τοῦ ὑπεραστικῶν ΚΤΕΛ, ἡ τελευταίως ὑπογραφεῖσαν ἀνανέωσις τῆς συμβάσεως τῆς Όλυμπιακῆς Αεροπορίας, τὰ ἔξαγγελλόμενα μέτρα διὰ τοὺς σιδηροδρόμους. Καὶ μόνον τὰ θαλάσσια μέσα παραμένουν ἔρμαια τῆς τύχης των καὶ τῶν ἀτομικῶν ἐπιδιώξεων τοῦ οἰουδήποτε ἐπιχειρηματίου.

Αἱ ἀναγγελθεῖσαι νέαι ἀγοραὶ πλοίων ἐπιβατηγῶν καὶ κόπτερας κατά τοὺς τελευταίους μῆνας τοῦ 1968 καὶ ἀρχὰς τοῦ 1969, ἡ ἀναγγώρισις ὡς ἐλληνικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ὑπερβάντων τὰ 15 ἔτη, τὰ φυμολογεῖμαν περὶ ἐγκαταστάσεως γραμμῶν Χόρερκραφτς, ἡ ἐπέκτασις τῶν ἀφεροδρομίων τῶν νῆσων καὶ ἡ δρομολόγησις μεγαλύτερων καὶ ταχυτέρων ἀεροσκαφῶν καὶ ἐλικοπτέρων ὡς καὶ αἱ χορηγούμεναι ἔγγυήσεις τοῦ Δημοσίου πρὸς σύναψιν ναυπηγικῶν δανείων διὰ τὴν ναυπηγησιν ἐπιβατηγῶν καὶ ὀχηματαγωγῶν σκαφῶν θὰ δημιουργήσουν πρόσθετα προβλήματα πρὸ τῆς εἰσόδου τοῦ 1970.

'Απὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ Πελοποννησιακοῦ πολέμου, ὅτε οἱ Ἀθηναῖοι ναυάρχοι καποδικάσθησαν διότι δὲν διέσωσαν τοὺς ναυαγούς τῆς ναυμαχίας τῶν Αργινουσῶν, μέχρι τῆς Συνθῆκης τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1910, ἥτις ἐκήρυξε διεθνῶς ὑποχρεωτικήν τὴν παροχὴν βοηθείας πρὸς πάνα πρόσωπον — καὶ αὐτὸ τὸ πολέμιον — εὐρισκόμενον ἐν θαλάσσῃ ἐν κινδύνῳ ἀπωλείας, ἡ διάσωσις τῶν θαλασσικῶν καροκεράστην ἐθεωρήθη ὡς τὸ πολλάδιον τῆς ναυτικῆς ἐπαγγελματικῆς τιμῆς. Τὸν ἀγώνα τούτον ἀγωνιζόμενοι οἱ ναυαγοσώσται δύο τοῦ κόσμου, ἀποτελοῦν τὴν συμπαθεστέραν τάξιν τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας. Διότι παρὰ τὸν ἐπαγγελματικὸν χαρακτήρα τῆς ἐργασίας των, δὲν παύει νὰ προεξάρχῃ ἐν αὐτῷ ἡ προκινθύνεσις διὰ τὴν σωτρίαν τῶν ἄλλων. Μὲ τὰ ισχυρά μέν, ἀλλ' ἐν πάσῃ περιπτώσει μικρὰ ναυαγοσώστικά σκάφη, εὐρίσκονται σχεδὸν πάντοτε ἐνώπιον τῆς μανίας τῆς ἐξηγριωμένης θαλάσσης καὶ ἡ πάλη των πρὸς αὐτήν μετέχει ὀπωδόητο τοῦ ηρωϊσμοῦ τῆς αὐτοθυσίας.

Τὰ σκέψεις αὐτάς φέρει ἡ πρόσφατος αὐτούρδος ἀπώλεια τοῦ Ἀγγλικοῦ ναυαγοσώστικοῦ, τὸ ὅποιον εἰς τὴν προσπάθειαν διασώσεως τοῦ ἐλληνικῆς πλοιοκτηρίας πλοίου «Ειρήνη», ἀνετράπη καὶ ἐναυάγησε, συμπαρασύρον τοὺς ὄκτω ἄνδρας τοῦ ἡρωϊκοῦ του πράρωματος.

Τὸ γεγονός ὅτι ἡ ἐπιχείρησις βοηθείας ἀνέλκηφθε ἐθελουμένης ἐν γνώσει τῆς φοβοράς κακοκαιρίας ἥτις ἐμαίνετο εἰς τὰς Σκωτικὰς ἀκτάς, ἀποδεικνύει ὅχι μόνον ἀνδρεῖαν, ἀλλὰ καὶ ναυτικὴν συνείδησιν. Διότι ἐνῷ θὰ ἡτο παράλογον ν' ἀγνοήσῃ τις τὸν παράγοντα τῆς προσωπικῆς γενναιότητος καὶ τόλμης, δὲν είναι δυνατὸν νὰ μὴ βλέπῃ ὅπισθεν τῶν ιδιωτῶν αὐτῶν, τὴν μακραίων ναυτικὴν παράδοσιν ἐνὸς λαοῦ, ὃ ὅποιος εζησε καὶ ἐμέγαλον ρύγησε διὰ τῆς θαλάσσης.

Θαυμάζομεν τὴν πρᾶξιν καὶ δεχόμεθα τὸ μήνυμα τῆς τιμῆς, τὸ ὅποιον ἐκπέμπει. "Οταν ὑπὸ πολὺ εὐκόλωτέρας συνθήκας, ἄλλοι ἐπαγγελματίαι καὶ μὴ ναυαγοσώσται ἐκλήθησαν διὰ τοῦ S.O.S. νὰ παράσχουν τὴν βοηθείαν των εἰς τὰς ἀκατονάδας τῶν πνιγέντων ἐπιβατῶν τοῦ «Ηράκλειον», λησμονήσαντες τὸ καθῆκον των, δὲν δυνάμεθ εἰμῆν νὰ ἔξαρωμεν τὸ ἡρωϊκὸν παράδειγμα τῶν Βρετανῶν ἐθελοντῶν τοῦ ναυαγοσώστικοῦ «Λένεσεύ».

Δὲν γνωρίζομεν τὰς προθέσεις τοῦ "Υπουργείου διὰ τὴν ἐπισήμανσιν τῆς ἡρωϊκῆς πράξεως. 'Εαν τὸ «Ειρήνη» ἐκάλυπτεν ἡ Λιβεριανὴ σημαία, οἱ ἐν αὐτῷ κινδυνεύσαντες καὶ διασωθέντες ἥσων "Ελλήνες ναυτικοί καὶ ἡ ήδηκή ἀμοιδὴ οὐδέποτε θὰ είχεν εὐγενεστέραν αἰτιολογίαν ἀπονομῆς. Λέγεται ὅτι ὁ Κυθερώντας τοῦ ναυαγοσώστικοῦ ἐπρόκειτο νὰ μεταβῇ εἰς Λονδίνον διὰ νὰ λάβῃ ἀργυρούν μετάλλιον, ὃς ὁ γενναιότερος ναυαγοσώστης τοῦ 1968. 'Αλλὰ δὲν ἐπρόλαβεν. "Ισως ἡ μετὰ θάνατον ἀπονομὴ τοῦ 'Ελληνικοῦ Χρυσοῦ ναυτικοῦ μεταλλίου ν' ἀσπληρώσῃ τὸ ἀποτέλεσμαν Βρετανικῶν μετάλλιον καὶ ν' ἀποτελέσῃ ἐν ἐλάχιστον δείγμα τῆς βοηθείας εὐγνωμοσύνης, τὴν ὅποιαν ἡ ἐλληνικὴ ναυτικὴ οἰκογένεια αἰσθάνεται πρὸς τὴν ἡρωϊκὴν ψυχήν του.

ΚΑΛΑΙ ΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

"Η ἐφετεινὴ κίνησις τῶν ἐπιβατηγῶν — γραμμῆς καὶ κρουαζιερῶν — διαγράφεται πλήρως ἱκανοποιητική, ἀνωτέρα τῆς περιστινῆς κατὰ 25 - 30%. Εἶναι ἡ τελικὴ διαπίστωσις εἰδικῆς ἐρεύνης, ἥτις περιέλαβεν ὅλα τὰ πλοῖα με ἀφετηρίαν τῶν ταξιδίων των τοὺς λιμένας Μασσαλίας, Γένοβας, Βενετίας καὶ τὴν Κύπρον, ἐν τινὶ δὲ μέτρῳ τὴν Νοτιοανατολικὴν Μεσόγειον.

"Ἐφέτος τὰ σκάφη θὰ είναι περισσότερα. Πέντε προστίθενται, τρία εἰς τακτικὴν γραμ-

PAVLEDIS

Pavledis Sons & Co.
4 Wood Street,
CALCUTTA. 16.

IN ASSOCIATION WITH:
Apolo Marine Syndicate,
69 - 76 Diamond Harbour Rd.,
CALCUTTA.

Pavledis Marine Supplies,
51 Moor Street,
MADRAS.

Pavledis & Co.
225/3 Kirula Road
Colombo 5,
CEYLON.

Pavledis (Singapore) Ltd.,
115 - 2b Beach Road,
SINGAPORE 7.
LONDON REPRESENTATIVES :
C. Pavledis & Co.
Pavledis (London) Limited
P & M Commercial Agents Limited
23/24 Ibex House,
Minories,
LONDON E.C.3.

Cable "Noftika"
Tel: 445649
443622
Shipchandlers.
Bonded Stores
Deck & Engine Stores.

Cable "Shipchip"
Tel: 457720
Marine Contractors
Ship Repairs
Chipping & Painting

Cable "Noftika"
Tel: 29840
Shipchandlers.
Bonded Stores
Deck & Engine
Marine Repairs.

Cable "Noftika"
Tel: 82416
Shipchandlers
Deck & Engine Stores
Marine Repairs.

Cable "Metal"
Tel: 361446
Shipchandlers
Bonded Stores
Marine Repairs.

Representatives.
Marine Repairs, Shipping.
Representatives.

Cable "Pavledis"
Tel: 01.491.8309
01.709.9275/6/7

μήν καὶ τὰ δύο εἰς κρουαζίέρας, ειδικῶς μετασκευασθέντα.

Τὰ τρία τῆς γραμμῆς εἶναι τὸ «Πόλις τῶν 'Αθηνῶν» (τέως «Μεγαλόνησος Κρήτης») τοῦ κ. Δ. Κυριακοῦ — ταχύτατον λάινερ 10 χιλ. τόν. γκρός — μὲν δρομολόγια τακτικὰ Βενετίας - 'Ελλάδος καὶ τὸ διεύτερον τὸ «'Αφροδίτη» ὑποδειγματικὸν ἐπιβατάργον, ἄνετον, ταχὺ, ὀγκώδες, προσημοσμένον εἰς τὰς περὶ ἀσφαλείας συμβάσεις, μὲν δρομολόγια ἀπὸ τὸν Πειραιῶν διὰ τὴν Ἀγκῶνα καὶ ἐπιστροφὴν μέχρι Κύπρου. Τὸ τρίτον εἶναι τὸ νεοαγορασθέν «Ποσειδωνία» τῆς «'Ελμές». Τὸ τέταρτον εἶναι τὸ 6.500 τόνων γκρός τουριστικὸν «Θησέα», ὅπερ μετὰ δίμηνον θὰ παραδοθῇ ἔτοιμον διὰ τὰς 14μέρους κρουαζίέρας του ἀνά τὴν Μεσόγειον ('Ελλάδα, Κύπρον κ.λ.π.) τοῦ κ. 'Αν. Ποταμιάνου. Πρόκειται περὶ σκάφους ἔξαιρετού, μὲ 150 καμπίνας δικλίνους, μὲ ὅλας τὰς εὐκολίας, γενικὸν κλιματισμὸν, ἄνετα σαλόνια καὶ πολυτελὴ διάκοσμον καὶ τέλος τὸ πέμπτον εἶναι τὸ μετασκευαζόμενον ἡδη εἰς Γένοβαν εἰς ὑπέρπολτελές κρουαζιερότοιον τέως «'Αχιλλεὺς» τῆς 'Ατμοπλοΐας Καβουνίδη.

Γνωστά ὅλα τὰ ἄλλα πλοῖα ποὺ πρόκειται ἔντος τοῦ 'Απριλίου νὰ ἀρχίσουν τὰς ἔξορμησεις των.

'Απὸ τὰς μέχρι τοῦδε κρατήσεις θέσεων διαπιστούται ὅτι "Αγγλοι καὶ Γερμανοὶ θὰ εἶναι οἱ πολυπλέστεροι τῶν ἐπιβατῶν τῶν πλοίων μας. "Ἐπονται οἱ Γάλλοι, οἱ 'Ιταλοί καὶ οἱ Σκανδιναύοι. Τὴν ἐπελθούσαν βελτίωσιν τῆς ποστικῆς συγκροτήσεως τῶν σκαφῶν ἀκολουθεῖ καὶ ἡ ποιοτικὴ τοιαύτη τῆς πελατείας των. Καλύτεροι οἱ καθορισθέντες ναῦλοι διὰ νὰ ἀποφευχθῇ ἀκριβῶς ὁ συνωστισμὸς καὶ τὰ παράπονα. "Ολοι οἱ πλοιοκτῆται ἐμφανίζονται πλήρως παρε-

σκευασμένοι διὰ νὰ δεχθούν τὴν ηύξημενη κίνησιν.

ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΙ

Ἡ ύψηλοῦ κύρους καὶ γενικῆς ἐκτιμῆσεως ἀπολαύσουσα "Ἐνωσις τῶν Πλοιάρχων ἐν Ἀγγλίᾳ, ἡ πασίγνωστος Company of Master Mariners, ἀνέλαβε προσφάτως τὴν ὑπεράσπισιν τῶν μοναχικῶν θαλασσοπόρων τοῦ κόσμου. Τὸ ζῆτημα προῆλθεν ἐξ ἀναφορᾶς πλοιάρχου, ζητήσαντος ἐπισήμως τὴν ἀπαγόρευσιν τῶν ὑπερωκεανίων ταξιδίων ὑπὸ σκαφῶν ἐπηνδρωμένων δι᾽ ἐνὸς μόνον ἀνθρώπου. 'Ως αἰτιολογίαν τῆς ἀπαγορεύσεως προεβαλεῖ τὸ γεγονός ὅτι ὁ μοναδικὸς κυρερήτης ἐνὸς σκάφους εἶναι ἀδύνατον γά τηρή συνεχῆ φυλακῆς ὀπῆρος, πράγμα τὸ ὃποιον σημαίνει, ὅτι ἐπὶ πάρα πολὺν χρόνον τὸ ὑπὸ τῶν κυμάτων φερόμενον ἔρμαιον σκάφος ἀποτελεῖ σοδαρὸν κίνδυνον ὥχι μόνον δι᾽ αὐτὸν τὸν ἴδιον, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν γενικότερον. 'Εξ ἄλλου, σοδαρὸν παρενόχλησιν εἰς τὴν ναυτιλίαν δημιουργούν τακτικῶς τὰ ἀτυχήματα, αἱ ἔξαφανίσεις καὶ αἱ καθυστερήσεις τῶν ἐν λογῷ πλοιαρίων, ἔνεκα τῶν ὅποιων ἀκολουθεῖ κινητοποίησις, δαπανηρὰ καὶ συχνὰ ἀσκοποῖ, τῶν ναυτικῶν ἐταιριῶν καὶ τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν.

Πρὸς τὰς ἀπόφεις αὐτᾶς διεφώνησεν ἡ "Ἐνωσις Πλοιάρχων, πιστεύουσα ὅτι οἱ μοναχικοὶ ἀγωνισταὶ τῶν ὕκεινων δὲν ἀποτελοῦν κίνδυνον εἰμὴ μόνον διὰ τοὺς ἑαυτούς των. 'Η ἐνόχλησις τῆς ναυσιπλοΐας ἐν μέρους των εἶναι ἀσήμαντος. Διότι τὰ μὲν πολεμικὰ πλοῖα εύρισκουν συχνὰ ἀναγκαῖας τὰς ἐπιχειρήσεις διαστάσεως δι᾽ ὅπερ προστίθεται ή αἰσθησις τῶν πραγματικῶν συνθηκῶν εἰς τὰς ἐν εἰρήνῃ ἀσκήσεις, τὰ δὲ ἐμπορικὰ πλοῖα σπανιώτατα ἐκτρέπονται τῆς

κανονικῆς των πορείας ἐκ τῆς αἰτίας ταύτης. 'Εξ ὅλου καὶ τυπικῶς ἀδύνατος θὰ ἦτο πᾶσα ἐπροκειμένη ἐνέργεια, διότι θὰ προσέκρουεν εἰς τὴν ἀδυναμίαν ἐπιτεύξεως τῆς ἀναγκαίας διεθνούς συμφωνίας. Τέλος καὶ ὑπεράνω ὅλων, πᾶσα τοιαύτη παρέμβασις θῆλε δημιουργήσει ἀπροβλέπτους κοινωνικάς ἐπιπτώσεις, δεδομένου ὅτι οὐδεὶς δύναται νὰ ἐμποδίσῃ τὰ ἀγαπῶντα τὴν περιπέτειαν ἀτομα, νὰ διακινδυνεύσῃ εἰς τὴν θαλασσοπλοΐαν, ὅπως κάμνουν εἰς τὰς ὄρεις θασίας, τὰς ἔξερευνήσεις τῶν σπηλαίων καὶ τὰς ὑπερποντίους ἀποστολάς.

Οικαμάχουμεν ἀληθῶς τὴν ποικιλίαν τῶν ἐνδιαφερόντων τῶν Βρετανῶν «Master Mariners». 'Η "Ἐνωσις των, ητις προποίμασε τὴν ἀναθεώρησιν τῶν κανόνων ἀποφυγῆς συγκρούσεων, ἐμελέτησε τὸ σχέδιον γεφυρώσεως τῆς Μάγχης καὶ ἀνεμόρφωσε τὰ προγράμματα τῶν διπλωματικῶν ἔξετάσεων, εὗρε τὸν χρόνον γ' ἀσχοληθῆ καὶ μὲ τοὺς μονήρεις ιστιοπλόδους τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης. 'Ισως διότι ὁ κίνδυνος καὶ ἡ περιπέτεια ἔξακολουθούν καὶ εἰς τὴν ἐποχὴν μας γ' ἀποτελοῦν τὰ βασικὰ στοιχεῖα ὥχι μόνον τοῦ θαλασσίου πλοῦ, ἀλλὰ καὶ αὐτῆς τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

«ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ,, ΚΑΙ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ

Ἐπισημαίνεται ἡ ἀνάγκη καθιερώσεως κοινῆς πολιτικῆς ἐπὶ τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν μεταξὺ τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν. Καὶ ἀναγνωρίζεται ὅτι ἡ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ τῆς E.O.K. ἀδυνατεῖ νὰ ἐπέμβῃ ἀποφασιστικῶς εἰς τὴν τακτικὴν διακρίσεως σημαίας ἢ τὸν καθ' οίονδήποτε τρόπον προστατευτισμόν.

Εἰς τὴν τελευταίαν ταύτην διαπίστωσιν πρέβει ὁ κ. Ρίτσαρντ Μπέρτραμ, μέλος τῆς διοικήσεως τοῦ Βορειο-Γερμανικοῦ Λόδου

Worldwide marine service

Mobil®

marine fuels/marine lubricants
marine coatings

καὶ μέλος τῆς διοικήσεως τῆς 'Ενάσεως Γερμανῶν 'Εφοπλιστῶν, ἐνώπιον τῆς ἐπὶ τῆς ναυτιλίας διασκέψεως συγκληθείσης πρὸ τοῦ εἰς Λουμπέκ, παρουσίᾳ καὶ τοῦ 'Υπουργοῦ ἐπὶ τῶν Μεταφορῶν τῆς Δυτ. Γερμανίας Δρος Γ. Λέμπερ.

'Ο κ. Μπέρτρας ἐπὶ τοῦ πεδίου τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας ὑπεστήριξε νέαν ὄργανωσιν τοῦ συστήματος τῶν κόνφερανς, ὅπερ δὲν πρέπει νὰ ἀγνοήσῃ τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιδιώξεις τῆς κάθε χώρας, εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν μεταφορᾶν τοῦ ἔθνικού ἔξωτερού της ἐμπορίου. "Αν καὶ εἶναι ἀπολύτως ἀναγκαῖον νὰ προστατευθῇ ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία ἔναντι τῶν μέτρων διακρίσεως σημαίας, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐπίτευχθῇ συντονισμὸς ἐνεργειῶν τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν. "Ομως, αἱ ἐκ παράδοσεως ναυτικαὶ χώραι ὀφείλουν ἐπὶ τέλους νὰ υιοθετήσουν κοινὴν πολιτικήν. "Ἐν σύμως τῷ πρόβλημα, ἔκεινο τῶν τρίτων σημαῖων. Θὰ ἔξακολουθήσῃ ὑφιστάμενον.

Εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὰς δυνατότητας καταπολεμῆσεως τῶν μέτρων διακρίσεως σημαίας, παριστάμενος ἀνώτατος ἐκπρόσωπος τοῦ 'Υπουργείου τῶν Μεταφορῶν ἐδήλωσεν ὅτι ἡ νομικὴ βάσις μιᾶς προστασίας ἔναντι τῶν μέτρων διακρίσεως σημαίας ἦτο ὁ νόμος ἐπὶ τοῦ ἔξωτερικού ἐμπορίου, ὁ υιοθετηθεὶς ὑπὸ τῆς Δυτ. Γερμανίας τὸ 1961. 'Ο διακανονισμὸς μότος, διὰ τοῦ ἀρχῆν ἀπερρίφθη ἡ μετ' ἐπιφυλάξεως ἐγένετο δεκτὸς ὑπὸ τῆς πλειονότητος τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν, υιοθετήθη ἀργότερον ὑπὸ πολλῶν ἐξ αὐτῶν, εἰς τρόπον ὥστε μία κάποια πολιτική προστασίας, ἥτις μόνη δύναται νὰ εἶναι ἀποτελεσματική ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας, νὰ εἶναι δυνατή. 'Ἐν τούτοις, ὑπεγραμμίσθη, πρέπει νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν καὶ αἱ πολιτικαὶ προϋποθέσεις. 'Ἐν τέλει τὰ μέτρα προστασίας πρέπει νὰ κατατίνουν εἰς πολυπλεύρους ἡ διμερεῖς διακανονισμούς, οἵτινες, ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ, δέν νὰ λαμβάνουν ὑπ' ὄψιν ὅλα τὰ ἐπὶ μέρους συμφέροντα καὶ νὰ μὴ διαλαμβάνουν μονομερῆ προστατευτικά μέτρα.

'Ως πρὸς τὸ τελευταίον τούτο, ποιά τις πρόσδοσ, ἀκαὶ ὅχι οὐσιώδης, φάνεται ὅτι ἐπετεύχθη, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θὰ καταστῇ δυνατὸν ὅπως αἱ 'Ην. Πολιτείαι καὶ τινες ἄλλαι ναυτικαὶ χώραι, ὡς ἡ Αύστραλία καὶ ἡ Βραζιλία, συμβούλευνται καὶ τὰς τρίτας ἐνδιαφερομένας ναυτικάς χώρας πρὸ τῆς παρ' αὐτῶν λήψεως μονομερῶν μέτρων, ὥστε αἱ χώραι αὗται νὰ ἔχουν τὴν δυνατότητα νὰ ἐπιφέρουν ἀποδεκτὰ τινάς τροποποίησεις εἰς τὰ ληφθόσθμενα μέτρα.

Καὶ ἐπεισημάνθη περαιτέρω ὡς σημαίνων ρόλος τὸν ὄποιον τὰς ναυτιλιακὰ προβλήματα διαδραματίζουν εἰς τὴν δῆλην εὐρωπαϊκὴν οἰκονομίαν. 'Ἐν τούτοις ὁ ἐκπρόσωπος τοῦ γερμανικοῦ 'Υπουργείου δὲν φρονεῖ ὅτι ἡ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ τῆς Ε.Ο.Κ. θὰ ἡδύνατο νὰ ἀποδῇ ἀποφασιστικός παράγων, εἰς οίον βαθμὸν καὶ ἡ ἀγροτικὴ ἡ διοικητικὴ πολιτικὴ, ὃν καὶ πολλαὶ σημαίνουσαι ναυτικαὶ χώραι ἀποτελοῦν μέλη τῆς Κοινότητος. 'Αλλως θὰ ἡτο, ἐὰν ἡ Ε.Ο.Κ. συνειργάζετο μὲν ἄλλας οἰκονομικάς ὁμάδας κρατῶν καὶ, κυρίως, μὲ τὴν Εὐρωπαϊκὴν 'Επιτροπὴν 'Ελευθέρων Συναλλαγῶν (ΕΦΤΑ). Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς, μία εὐρωπαϊκὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ θὰ ἡδύνατο νὰ προσδιορισθῇ καὶ νὰ ἐφαρμοσθῇ. 'Αλλὰ καὶ οἱ ἐφοπλισταί, ἐτοίμησθε ἐν κατακλεῖδι, καὶ αἱ ναυτικαὶ διοικήσεις πρέπει νὰ συντονίσουν τὰς ἐνέργειάς των ἐντός τῶν κόλπων τῶν διεθνῶν ὄργανισμῶν.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΚΡΙΒΗ ΕΚΤΙΜΗΣΙΝ

Δὲν εἶναι μόνον ἐλλιπής, ἀλλὰ καὶ λανθασμένος ὁ δημοσιευθεῖς πίνακας ναυπηγήσεων διὰ λασμὸν 'Ελλήνων πλοιοκτητῶν. Φέρεται καταρτισθεὶς ἀπὸ τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας. Λυπούμεθα ἂν τοῦτο εἶναι ἀληθές. Αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ 'Υπουργείου εἶχον πρὸ αὐτῶν πλὴν ἡρή στατιστικὸν πίνακα τῶν ναυπηγήσεων τῶν ἐφοπλιστῶν μας (τεύχος 15ης 'Ιανουαρίου). "Αν εἶχον τὸν καὶ

τὸν νόν φυλλομετρήσουν τὸ τεῦχος ἔκεινο, θὰ ἡδύναντο ἔξι αὐτὸν νὰ καταρτίσουν καὶ τὸν ιδικὸν τῶν, συμπληροῦντες αὐτὸν, ἄν τυχον λάθος τι εἶχε παρεισφρύσει.

Εἰναι, βεβαίως, ἔργον δυσχερές ἡ κάτω ἀπὸ τὰς ποικιλωμένους κομπανίας Ναυτιλίας ἀποκάλυψις τοῦ ἐνδιαφερομένου πλοιοκτήτου. 'Εχρειάσθη κόπος καὶ ἔρευνα ἐπιστομένη ἀπὸ μέρους μας διὰ νὰ τὸ ἐπιτύχωμεν. 'Οπωσδήποτε οἱ ἀριθμοί μας εἶναι ἀπηκριθώμενοι. Αἱ παραλείψεις ὅμως καὶ δὲν ἀποκλείονται.

Ίδουν καὶ τὰ λάθη:

1. Αἱ παραγγελίαι εἰς τὰ ρωσικὰ ναυπηγεία τοῦ κ. Φραγκίστα ἀνεστάλησαν. Δὲν πρέπει νὰ ὑπολογίζωνται.
2. 'Ο κ. Νιάρχος δὲν ἔχει παραγγείλει τρία φορτηγά τῶν 15.000 τόν.
3. 'Η Αἴλαντ Νέυβαλ Κορπορέσιον εἶναι ἔταιρία ξένη, ὥχι ἐλληνική.
4. 'Η Μαριτάιμ Όβερστηζ ἀνήκει εἰς τὸν Εβραϊόν της Ν. Υόρκης κ. Ρεκανάτι.
5. 'Η Γουόρλντ Γουαϊττ' εἶναι ἔταιρία του Χόγκ Κόγκ, ὥχι βεβαίως ἐλληνική.

Αὐτὰ εἶναι τὰ πλέον κτυπητά λάθη. Αἱ παραλείψεις ὅμως πολλαῖ. 'Η ἀναγραφὴ τῶν περιττεύει. 'Ας συγκρίνουν αἱ ἀρμόδιαι ὑπηρεσίαι τοῦ 'Υπουργείου τὸν ιδικὸν μας πίνακα μὲ τὸν ιδικὸν τῶν καὶ ἀς συναγάγουν τὸ συμπέρασμα.

Καὶ εἶναι τοῦτο ὅτι τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν εἶναι τὸ πρῶτον εἰς τὸν κόσμον. 'Ἐπεται αὐτὸν τὸ Βρετανικὸν καὶ τὸ Νορβηγικόν. Σκάφη παντός τούτου 12.928.420 τόν. d.w. είχον παραγγελθῆ μέχρι τοῦ Δεκεμβρίου 1968. 'Εντός τούτου 1969 παραγγέλθησαν καὶ ἄλλα, ὥστε τὸ ὑπὸ παραγγελίαν τοντών νὰ πλησιάζῃ τώρα τὰ 14.000.000 τόν. d.w. ή τὰ 15 περίπου τοῖς ἑκατὸν τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων (12% τοῦ ἀγγλικοῦ).

Αὐτὰ διὰ τὴν πλήρη ἐκτίμησιν τοῦ ἐπιτελουμένου πρωτοφανοῦς διὰ μίαν ἔθνικήν ἐφοπλιστικήν κοινότητα ἔργου εἰς ναυπηγήσεις.

Η ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ

Τὸ 'Φαιρπλαϊν' εἰς τὸ τεῦχος τῆς 20ῆς Μαρτίου ἀπευθύνει τὴν, καθυστερημένην πάντας, σύστασιν πρὸς τοὺς Βρετανούς ἐφοπλιστάς, ὅπως εἰσέλθουν τὸ δυνατὸν συντομώτερον εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ἀγορὰν τῶν κρουαζίερων. 'Η ὑπόδειξης στηρίζεται ἀφ' ἐνὸς μὲν εἰς τὸν ὑπόλογοισμὸν διὰ πολλούς προβλέψεις, θὰ εἶναι ἀπό τὰς λόγης περιποιησεως.

Ταῦτα λέγονται ἐν μηνὶ Μαρτίου τοῦ ἔτους 1969. Πῶς λοιπόν νὰ μὴ θαυμάζῃ κανεὶς τὸ ἐλληνικὸν ἐφοπλιστικὸν δαιμόνιον, ὅταν ἀπὸ διετίας περίπου προέβλεψε, μετ' ἐκπληκτικῆς, τῷ ὄντι, ἀκριβείας, τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα καὶ ἐπραγματοποίησε τὴν μετατροπὴν διὸ δόλκηρα ἐπὶ πρὶν τὴν σκηνὴν οἱ πλέον ἔμπειροι ἐκ τῶν Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν. Πρόκειται, ὡς γνωστόν, περὶ τοῦ κ. 'Αντ. Χανδρή ὅστις τὸ 1967 μετεσκεύασεν ἐν 'Ελλάδι τὸ «Ἀμερικανίς» εἰς ἐν σιδηρίεστον ὑπέρωκεάνιον κρουαζίερων μὲ δυναμικότητα ἀκριβῶς 600 - 700 ἐπιβατῶν, μὲ πλοηρότητα 18 - 20 λίρας ἡμερησίως (Σημ. «Ν.Χ.»: Οἱ ναῦλοι εἶναι ὑψηλότεροι. Μέσος ὄρος ναῦλων τοῦ 'Ἀμερικανίς' 44 - 48 δολ. κατά ταξίδιόν του εἰς Καραϊβικήν) ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀνέτου διαμονῆς καὶ τῆς πλήρους περιποιησεως.

Ταῦτα λέγονται ἐν μηνὶ Μαρτίου τοῦ ἔτους 1969. Πῶς λοιπόν νὰ μὴ θαυμάζῃ κανεὶς τὸ ἐλληνικὸν ἐφοπλιστικὸν δαιμόνιον, ὅταν ἀπὸ διετίας περίπου προέβλεψε, μετ' ἐκπληκτικῆς, τῷ ὄντι, ἀκριβείας, τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα καὶ ἐπραγματοποίησε τὴν μετατροπὴν διὸ δόλκηρα ἐπὶ πρὶν τὴν σκηνὴν οἱ πλέον ἔμπειροι ἐκ τῶν Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν. Πρόκειται, ὡς γνωστόν, περὶ τοῦ κ. 'Αντ. Χανδρή ὅστις τὸ 1967 μετεσκεύασεν ἐν 'Ελλάδι τὸ «Ἀμερικανίς» εἰς ἐν σιδηρίεστον ὑπέρωκεάνιον κρουαζίερων μὲ δυναμικότητα ἀκριβῶς 600 - 700 ἐπιβατῶν, μὲ πλοηρότητα 18 - 20 λίρας ἡμερησίως. Είναι ἀληθῶς φανταστική ἡ συμπτωσίας ἡ μᾶλλον εἶναι ἐκπληκτική ἡ ἐλληνικὴ γνῶσις καὶ προβλεπτικότης, διὰ τὴν ὄποιαν ἔχει πάντα λόγον νὰ εἶναι ὑπερηφανος ὁ κ. 'Αντ. Χανδρῆς.

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

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

Cables to all offices : "KYKLADES"
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ — Teleph. 24 28 75 / 76 - 44 39 47
Head office: 2000 Hamburg 1, Steinortweg 8, Teleph. 24 28 75 / 76,
Telex "SIPCO" No. 02 13445

Branch offices at :

2800 Bremen, Am Wall 128/134 P.O.Box 23, Teleph: 3 16 71, Telex: 02 44375
2850 Bremerhaven, Columbusbahnhof 11, P.O.Box 2187, Teleph: 4 54 13 / 4
2880 Brake, Am Pferd, P.O.Box 66, Teleph: 33 50
2970 Emden, Neptunstrasse 15, P.O.Box 100, Teleph: 2 30 61, Telex: 027 804
2940 Wilhelmshaven, Rheinstraße 37, P.O.Box 100, Teleph: 2 64 04, Telex: 02 5327

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

Προέβλεψε τάς έξελίξεις καὶ εἰς τὴν γραμμήν Αύστραλίας. 'Απόδειξις: Τὰ «Ελληνίς» καὶ «Αμερικανίς». 'Αντιμετώπισε τὸν κολοσσὸν τῆς «P & O» καὶ ἐκέρδισε τὴν μάχην. Τὰ τρία σκάφη τοῦ Οίκου Χανδρῆ, τὰ «Πατρίς», «Αμερικανίς» καὶ «Ελληνίς», κατέκτησαν τὴν ἔκτιμησιν τοῦ ταξιδιωτικοῦ κόσμου τῆς Αύστραλίας. Εἶναι τὰ προτιμώμενα εἰς τὴν γραμμήν Αύστραλίας - Εὐρώπης.

Προέβλεψε καὶ τῶν κρουαζιέρων τὴν ἀνάπτυξιν. 'Απόδειξις: Τὸ ἀπαράμιλλον «Αμερικανίς».

Καὶ ἡ ἀπόδειξις: Τὸ ἐν κυρίῳ ἄρθρῳ σημειώματος τοῦ «Φαιτίπλαιού». 'Υποδεικνύεται εἰς τοὺς "Αγγλους ἐφοπλιστὰς νὰ ἀκολουθήσουν ἀκριβῶς τὸ παράδειγμα τοῦ κ. Χανδρῆ. Τὸ «Αμερικανίς» τὸ πρότυπον.

ΤΟ "NEPA-Π.ΔΑ.,

"Οχι. Δὲν πρέπει τὸ «Νεράϊδα» νὰ ἔγκαταλείψῃ τὴν γραμμὴν τοῦ 'Αργοσαρωνικοῦ, τόσον ζωτικὴν ἀπὸ πάσης ἀπόφεως. Δὲν πρέπει νὰ ἐκποιηθῇ εἰς ξένους. Εἶναι τὸ καλύτερον σκάφος τῆς γραμμῆς, αὐτὸ προσέδωκεν ὅθησιν εἰς τὴν κίνησίν της. Εἶναι τὸ ἀπολύτως προσπροσμένον εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς, εὐθήμως γνωστὸν εἰς τὸ εὐρύτατον ταξιδιωτικὸν κοινόν. Προσφάτως ἔσπανθησαν τρία δῆλα ἐκατομμύρια δραχμῶν κατὰ τὴν ἐτήσιαν ἐπιθεώρισιν τοῦ σκάφους.

Λέγεται ὅτι ὁ κ. Λάτσης ἔχει ὥρισμένα παράπονα διὰ τὸν τρόπον καθ' ὃν ρυθμίζονται τὰ δρομολόγια. "Ας ἀκουσθοῦν καὶ ἂν τὸ δίκαιον εἴναι μὲ τὸ μέρος τοῦ ἀς ικανοποιηθοῦν. Τὸ «Νεράϊδα» εἶναι πράγματι ὑπόθεσις ἐπιζημία διὰ τὸν ίδιοκτήτη του, ὡφέλιμος ὅμως διὰ τὰς συγκοινωνιακάς μας ἀνάγκας. "Ας συνδυασθοῦν αἱ ζημιαὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως του μὲ τὸ παρ' αὐτοῦ ἀφθόνων παρεχόμενον συγκοινωνιακὸν ἀγάθον καὶ ἀς ἔξευρηθῇ ἡ λύσις, ποὺ θὰ κρατήσῃ τὸ «Νεράϊδα» εἰς τὴν γραμμὴν του.

ΠΡΟ·Υ·ΠΟΘΕΣΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ

"Απὸ τὸ πρὸς τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας ὑπόμνημα τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὸ «περὶ ίδρυσεως ναυπηγοεπισκευαστικῶν βιομηχανιῶν» νομοσχέδιον, παραλαμβάνομεν ὡρισμένας ἀξίας ίδιαιτέρας προσοχῆς ἀπόφεις, αἵτινες καὶ ισιθετούμεναι θὰ ἀποτελέσουν τὸ βάθρον τῆς ἐδῶ συγκροτήσεως ναυπηγικῆς καὶ ἐπισκευαστικῆς βιομηχανίας εὐρυτάτης ἐκτάσεως. Τούτες εἰς τὸ ὑπόμνημα:

«'Η "Ενώσεις 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν ἔχει διατυπώσει πρὸς τὰς ἀρμοδίας 'Αρχὰς τοῦ Κράτους τὴν ἀποφινήν, ὅτι αἱ βιομηχανίαι αὗται εἶναι ἀπαραίτητοι, χρήσιμοι καὶ δημιουργικοί, συντελοῦν δὲ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν καὶ πολλῶν παρεμφερῶν ἐπιχειρησιακῶν κλάδων, ὡς οἱ τοῦ ἀνεφοδισμοῦ τῶν πλοίων, τοῦ ναυπηγικοῦ ὑλικοῦ, τοῦ ὑλικοῦ συντηρήσεως, τροφοδοσίας κ.λ.π.

«Η 'Ελληνικὴ Ναυτιλία ἔχει ἀπόλυτον ἀνάγκην ἔθνικῶν ναυπηγοεπισκευαστικῶν βιομηχανιῶν, δυναμένων νὰ καταστῶσιν ἀνταγωνιστικαῖς.

«Η συναγωνιστικότης δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ διὰ τῆς ίδρυσεως πολλῶν (τούλαχιστον πέντε ή ἔξι) μεγάλων ναυπηγοεπισκευαστικῶν βιομηχανιῶν, αἱ ὅποιαι νὰ καίρουν τῆς αὐτῆς μεταξειρίας καὶ αἱ ὅποιαι ἀμιλλόμεναι εἰς ὄργανωσιν καὶ ποιοτήτα ἐργασίας, θὰ προσελκύσουν ὅχι μόνον τὴν ὑπὲλληνικὴν διασχέσιον Ναυτιλίαν, ἀλλὰ καὶ μέρος τῆς ξένης. Διὰ τοῦτο η ἡμέτερη 'Ενώσεις ἀπέκειθεν ὑπὲρ τῆς ἐλεύθερας ίδρυσεως ναυπηγείων καὶ ἐπισκευαστικῶν βάσεων. 'Εξυπακούεται ἡ παραχωρήσις τῶν αὐτῶν πάντοτε διευκολύνσεων, προνομίων, ἀπελειών, ἀπαλλαγῶν καὶ ἄλλων οἰκονομικῆς καὶ τεχνικῆς φύσεως κινήτρων καὶ ὠφελημάτων καὶ ἐταυτῷ ἐπαρκοῦς χώρου αἰρετοῦ, ἐξασφαλίζοντος τὴν ἐπέκτασιν τῶν ἐπὶ ξηρᾶς ἐργοταξίων, μηχανουργείων, ἀποθηκῶν κ.λ.π. Ἐγκαταστάσεων, ὡς καὶ τῆς ἀπό τὸ θαλάσσης ἐξυπηρετήσεως ταυτοχρόνως μεγάλου ἀριθμοῦ πλοίων, ητίς ἐπιτυγχάνεται διὰ τῆς παραχωρήσεως μεγάλου μήκους ἀκτογραμμῆς καὶ ητίς ἐπιβάλλεται λόγω τῶν δόλονεν αὔξανομενών διαστάσεων τῶν γενοναυπηγουμένων πλοίων. Διότι θὰ ἡτο — ἀς μᾶς ἐπιτραπῇ ἡ ἔκφραστις — πρόχειρος ἀντιμετώπισις καὶ ἐπίλυσις τοῦ ὅλου θέματος, ἐὰν δὲν ἔχησαντος ἀπό τοῦδε τὰς δυναμικότητάς ἀπειρούστου κύκλου ἐργασιῶν καὶ ἔχησαντος ναυπηγείων καὶ τεχνολογικῶν ἔφαρμογῶν».

ΣΥΝΗΓΟΡΟΥΜΕΝ

Δὲν γνωρίζομεν ἐπακριβῶς πόσα καὶ ποίου εἶδους πλοία πρέπει νὰ ἀντικαταστήσουν τὰς συσκευάς αὐτομάτου ἐκπομπῆς τοῦ σήματος κινδύνου — τὰς γνωστὰς «autoalarm» — διὰ νέων, αἱ ὅποιαι πληροῦν τὰς διατυπώσεις τῆς SOLAS τοῦ 1960. 'Αλλὰ τὸ ἀπομένον δίμηνον χρονικὸν διάστημα δὲν φαίνεται ὅτι θὰ ἐπαρκέσῃ διὰ τὴν τακτοποίησιν πλοίων ὡς τὰ μονίμως ἐργαζόμενα εἰς

τὰς Κινεζικὰς ἡ ἀλλας μακρυνὰς θαλάσσας.

Συνηγοροῦμεν θερμῶς ὑπὲρ τῆς παρατάσεως τῆς προθεσμίας, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἀνακοινωθοῦν εὐρέως οἱ τύποι τῶν παλαιοτέρων συσκευῶν, οἱ ὅποιαι κρίνονται ὡς ἀκατάλληλοι καὶ νὰ γνωστοποιηθοῦν — ἀντίθετως — ποῖοι εἶναι οἱ τύποι τῶν συσκευῶν τὰς ὅποιας ἔχει ἐγκρίνει τὸ 'Υπουργεῖον ἢ ἡ ἀρμοδία 'Αρχῆ. Ἰνα δοθῇ ὁ χρόνος ἐπιλογῆς τῶν κατεύτερων.

Η παραχώρησις τῆς προθεσμίας — ἐν ἔτοις ἀρκεῖ — θὰ εύνοησῃ κυρίως τὰ μεγαλυτέρας ἡλικίας σκάφη, πού, κατὰ κανόνα, ἀνήκουν εἰς ἐφοπλιστὰς μικρᾶς ἐπαγγελματικῆς ἐπιφανείας. "Ας ἐπιληφθῇ τοῦ θέματος ὁ κ. 'Υπουργὸς καὶ πιστεύομεν ὅτι θὰ συμφωνήσῃ νὰ παρασχεθῇ ἡ ὑπόδεικνυμένη πίστωσις χρόνου.

* * *

Μὲ τὴν εὐκαιρίαν αὐτῆν θὰ ἡτο χρήσιμον νὰ ἔξετασθῇ ἀπὸ τὰς ὑπευθύνους 'Υπηρεσίας, μήπως ὑπάρχουν καὶ ἔτεραι προθεσμίαι εἰς τὴν SOLAS, ὥστε νὰ ὑπομνησθῶσιν ἔγκαιρως. Τοιουτοτρόπως δὲν θὰ παραστῇ ἀνάγκη παρατάσεων, ἀν ὑπάρχουν ἐπαρκὴ περιθώρια διὰ τὴν ἐμπρόθεσμον συμμόρφωσιν μὲ τὰς διατάξεις τῆς ἐν λόγῳ Συμβάσεως.

ΠΑΡΗΓΟΡΗΩΜΕΝ...

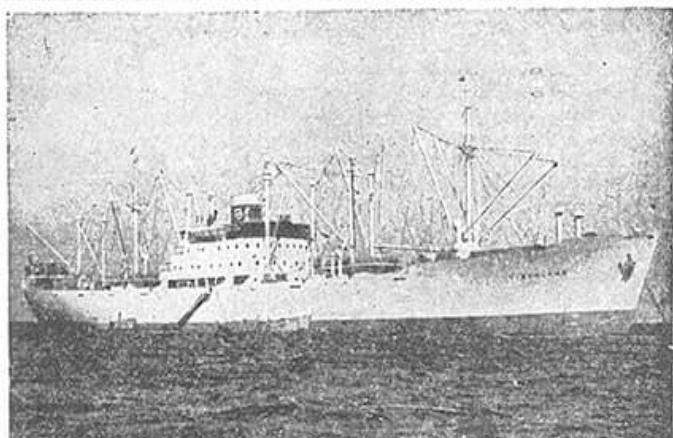
Παρὰ τὴν παραίνεσιν τοῦ Μπέρναρ Σώ, ὅτι ἔκαστος Νορβηγὸς πρέπει νὰ εἶναι ικανὸς νὰ ἀναλάβῃ τὸ πηδάλιον, φαίνεται ὅτι οἱ σημερινοὶ Νορβηγοὶ ναυτικοὶ οἷχι μόνον ἐλλείπουν, ἀλλὰ καὶ οἱ ὀλίγοι νέοι προσφέρομενοι εἶναι πλημμελοῦς καταρτίσεως. 'Αρχιμηχανικὸς μεγάλης νορβηγικῆς ἐταιρίας, ἔχοντος εἰς τὸ πρόγραμμα τῆς παραγγελίας 12 σκαφῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιων τάνκερς 265.000 τόννων καὶ μεγάλων μπάλκ κάρριερ, ἐπεσήμανε τὸ ὅξυν πρόδηλημα τῆς ἐλλείφεως ναυτικῶν εἰς τὴν Νορβηγίαν ὡς καὶ τῆς ἀνεπαρκούς ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως των. «Ναυπηγοῦμεν σκάφη αὐτοματοποιημένα, ἐδήλωσε χαρακτηριστικῶς, καὶ μετ' ὀλίγον ταῦτα καθίστανται χειροκίνητα».

Καὶ διερωτῶνται αἱ μεγάλαι νορβηγικαὶ ἐφοπλιστικαὶ ἐταιρίαι ἐὰν ἀξίζῃ νὰ διατηρῇ ἡ χώρα των τὸ προβάδισμα τῶν συγχρονισμένων ἀκριβῶν πλοίων. Δισχερής ἡ ἀπάνδρωσις ἀκόμη καὶ τῶν τεχνολογικῶν προγράμμων πλοίων, τῶν ἀπαιτούντων μικρῶν ἀριθμῶν πληρώματος, ἔτι δὲ δισχερέστερος ὁ χειρισμὸς τούτων. Αἱ προκαλού-

SOL
*Always at
your service*

SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS: "ESOEL."

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



AB ATLANTTRAFIK
TELEGRAMS: "OCEANSHIP."

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

μεναι ζημίαι ύπό τῶν ἀκαταρτίστων ναυτικῶν σημαντικῶν ἐπιβαρύνουν τὸν προϋπολογισμὸν τῶν ἑταῖρων. Καὶ ὁ φαῦλος κύκλος τῆς πωλήσεως τῶν μεταχειρισμένων, ἄν καὶ μικρᾶς ἡλικίας, καὶ τῆς κατασκευῆς νέων, περισσότερον ἀποδοτικῶν, συνεχίζεται.

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΚΑΛΟΝ ΒΗΜΑ

Αἱ πρῶται ἐπτὰ κινηματογραφικαὶ μηχαναὶ ἐποπθετήσασι εἰς ισάριθμα πλοῖα τῆς ἑταῖριας τῶν κ.κ. Ἀφῶν Κολοκοτρώνη, τινὰ ἔκ τῶν ὅποιῶν διατήσουν ἥδη καὶ τὴν τηλεοράσεων. Σκοπὸς ἡ ψυχαγγία τῶν πληρωμάτων, ιδίως κατά τὰ μεγάλης διαρκείας ταξίδια. Αἱ πρῶται ὀκτὼ κινηματογραφικαὶ μηχαναὶ προσβολῆς ἐποπθετήσασι εἰς τὰ πλοῖα «Βασιλικὴ Κ.», «Ἐπική Κ.», «Σοφία Κ.», «Φήμαρες Κ.», «Γκάλαντ Κ.», «Γράγκος Κ.», «Βάλλιαντ Κ.» καὶ «Σέρφρεντερικ». Ἐλλαγὴ ταινιῶν θὰ γίνεται δύο φοράς τὴν ἑβδομάδα. Ἡ πλοιοκτήτρια ἑταῖρια συνεβλήθη μὲ τὴν βρετανικὴν ἑταῖριαν προμηθείας ταινιῶν τῶν 16 χιλιοστομέτρων Wallport, ἥτις ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ χορηγῇ καὶ ταινιῶν μὲ ἑγγῆσην τοῦ σεναρίου εἰς τὴν Ἑλληνικὴν. Ἡ ἐπιβάρυνσις ἀνέρχεται εἰς 650 λίρας στερλίνας ἑταῖρισις δι' ἕκαστον πλοίου. Αἱ ταινίαι θὰ ἀνταλλάσσωνται εἴτε μεταξὺ τῶν πλοίων, ἐφ' ὅσον εὑρεθοῦν εἰς τὸν ἕδιον λιμένα, εἴτε εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας τοῦ κόσμου, ἀκόμη καὶ τοὺς πλέον ἀπιθάνους (Ντάς «Αἴλαντ, Χάργκ «Αἴλαντ, Μπαντάρ Μαχσάχρ, Μένα 'Αλ 'Αχμαντί, Ἀντεν, Κεῖπ Τάουν, Πόρτ Σαΐδ κλπ.), ὅπου τὴν βρετανικὴν ἑταῖριαν διατηρεῖ πράκτορας. Εἰς τὸ ρεπερτόριο, τὸ ὅποιον διαρκῶς ἐμπλουτίζεται, ὑπάρχουν 3.000 ταινίαι. «Εκαστος πλοϊάρχος ἐφοδιάζεται μὲ ἔντυπον ἐπὶ τοῦ ὅποιου σημειοῦ τὰς προβληθείσας ἐπὶ τοῦ πλοίου του ταινίας, ὥστε νὰ ἀποφεύγωνται αἱ ἀπαναλήψεις.

Ἐντὸς συντόμου χρονικοῦ διαστήματος καὶ τὸ 28 πλοία τοῦ Οίκου Κολοκοτρώνη θὰ ἐφοδιασθοῦν διὰ κινηματογραφικῶν ταινιῶν. Παραλλήλως ἐγένοντο διασήματα ἀρμοδίων διὰ τὴν χορήγησην ὑπὸ τοῦ «Υπουργείου Προεδρίας Κυβερνήσεως ταινιῶν Ἑλληνικοῦ περιεχομένου καὶ, κυρίως, ἐπικαιροῦ ἐνδιαφέροντος. Τὸ αἰτημα θὰ ίκανοιη.

Ἐξ ἄλλου, ἀπαντά τὰ πλοῖα τοῦ Οίκου Κολοκοτρώνη θὰ ἐφοδιασθοῦν διὰ δεκτῶν τηλεοράσεων, οἱ ὅποιοι θὰ λειτουργοῦν ὀσκάκις βεδαίας τὰ πλοῖα εὐρίσκονται εἰς τὴν περιοχὴν ἐμβελείας τῶν ἐπιγείων πομπῶν η τῶν μέσω τεχνητῶν δορυφόρων μεταδιδομένων προγραμμάτων.

ΠΡΟΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΙΝ

Εὔλογα παράπονα διατυποῦνται ἀπὸ μέρους ἀξιωματικῶν γεφύρας καὶ μηχανᾶς διδοτοῦ τακτικῶν παρατεινομένης ἄμφης καὶ τῆς ἐν ἀνεργίᾳ παραμονῆς των, συνεπείᾳ τῆς ἀπατουμένης διαδικασίας διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ διπλωμάτος των, διὰ τὸ ὅποιον διγνωσθησαν καὶ ἐπέτυχον. «Ἐξ ἐπιστολῶν ἐνδιαφερομένων συνάγεται τὸ συμπέρασμα, ὅτι καθίσταται ἀναγκαῖα ἡ χρησιμοποίησις τοῦ ἔγκυρου ναυτιλιακοῦ τύπου διὰ τὴν ἑξακρίβωσιν τῶν κινήσεων τῶν πλοίων, εἰς τὰ ὅποια ὑπηρέτησαν οἱ ἐνδιαφερόμενοι, δσάκις ἡ ἑξακρίβωσις αὐτῆς δὲν καθίσταται δυνατὴ ἐκ τῶν πραγμάτων, ητοι ἐν ναυτολογίοις μὴ περιελθόντων εἰς Μ.Ε.Θ. Ὁς γνωστόν, τὰ «Ναυτικά Χρονικά» δι' ἐπιτελείου ειδικευμένων συντακτῶν των παρακολουθοῦν συστηματικῶς καὶ ἐγκύρως τὰς ἀνὰ τὴν υφῆλιον κινήσεις τῶν Ἑλληνικῶν καὶ Ἑλληνικῆς διαχειρίσεως πλοίων, παρέχοντα τὰς ἀναγκαῖας πληροφορίας, τὰς ὅποιας ἐπισήμως ἔχρησιμοποίει μέχρι τοῦδε ἡ «Υπηρεσία Διπλωμάτων τοῦ Υπουργείου. Οἱ ἐνδιαφέρομενοι ζητοῦν πρὸς διευκόλυνσιν τῶν νὰ συνεχισθῇ ἡ χρησιμοποίησις τοῦ ἀποδεικτικοῦ αὐτοῦ στοιχείου, μέχρις ὅτου δι' ἄλλου τρόπου ἥθελε ρυθμισθῆ ὄριστικῶς τὸ θέμα.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ

Κύριε Διευθυντά,

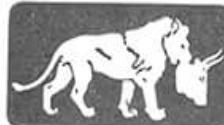
Εἰς ἀπάντησιν δημοσιεύματος τοῦ ἔγκριτο περιοδικοῦ σας (τεῦχος 15ης Μαρτίου ἔ.) ὑπὸ τὸν τίτλον «ΠΡΟΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΤΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ καὶ εἰδικώτερον ἐπὶ τῶν θεμάτων συνταξιοδοτήσεως καὶ κοινωνικῆς προνοίας, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς πληροφορήσωμεν ὅτι:

- Τὸ συνταξιοδοτικὸν ἀπασχολεῖ ἥδη τὴν «Υπηρεσίαν ἥτις ἔχει συγκροτήσει 'Ἐπιτροπὴν διὰ τὴν σύνταξιν σχετικῆς ἀναλογιστικῆς μελέτης, μετὰ τὴν ὑποδολὴν τῆς ὅποιας θὰ ληφθοῦν αἱ δέουσαι ἀποφάσεις.
- Τὸ θέμα ἐπίσης τῆς ιατροφαρμακευτικῆς περιθλαψίας τῶν προστατευόμενών του Οίκου Ναύτου, τελεῖ ὑπὸ μελέτην ὑπὸ συγκροτηθείσης ὅμαδος «Ἐργασίας, ἐπὶ τῷ σκοπῷ παροχῆς ταύτης κατὰ τρόπουν ἐξυπηρετούντα τοὺς ἡσφαλισμένους καὶ ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς συγχρόνους ἀντιλήψεις περὶ κοινωνικῆς προστασίας.
- Τὰ πλείστα τῶν περιστατικῶν χαμηλῶν παροχῶν ἐν μέρους τοῦ Οίκου Ναύτου, ἀπίνατα ἀναφέρονται, ἀφοροῦν ὡς ἑξακριβοῦται ἐκάστοτε εἰς νοσηλείαν γενομένην εἰς θέσεις πολυτελείας, εἰς ἐπίπεδα ἀπέχοντα τῶν συμβατικῶν ὅρων τῶν ἴσχυόντων εἰς ἀποντας τοὺς ἀσφαλιστικοὺς Ὁργανισμοὺς καὶ εἰς μὴ συμμόρφωσιν πρὸς ἀπλουστάτην διοδικασίαν ἀπαραίτητον ἐν τούτοις διὰ τὴν διασφάλισιν οἰουδήποτε ἀσφαλιστικοῦ 'Ιδρυματος.

2.— «Ἐπὶ τούτοις ἐπιθυμοῦμεν νὰ σᾶς πληροφορήσωμεν ὅτι κατὰ πρόσφατον ἐπίσκεψιν μας εἰς τὰ ιατρεῖα τοῦ Οίκου Ναύτου, εἰς ὅρων τῆς μεγίστης αἰχῆς κινήσεως ἀφ' ἐνὸς μὲν διεπιστώσαμεν ὅτι ἀρκετοὶ ἀνέμενοι ἀγένοι λόγου, ὁ χρόνος ἀναμονῆς ἐτέρω πρὸς ἑξέτασιν ἐκυμαίνετο κατὰ περίπτωσιν εἰς λογικὰ ὥρια, ἀφ' ἐτέρου δὲ ἐδέχθημεν ὑπὸ τῶν προστατευόμενων θερμάς καὶ ἐν πολλοῖς συγκινητικάς εὐχαριστίας καὶ ἐκδηλώσεις διὰ τὴν παρεχομένην ιατρικήν κοινής φαρμακευτικήν περίθαλψιν, ἡ ὅποια ἐν πάσῃ περιπτώσει εἰναι ἀνωτέρα τῆς, ὑπὸ ἐτέρων ἀσφαλιστικῶν Ταμείων, παρεχομένης.

«Ο 'Υπουργὸς
ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΟΛΕΒΑΣ

Πειραιεύς, 18η Μαρτίου 1969



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

Παρακαταθήκη καὶ τεχνικαὶ πληροφορίαι:
Γράφτα «Ενημόρη Ε.Π.Ε.
Τηλ. 410.573, 471.889
Άκτη Γ. Κονδύλη 10 - Πειραιεύς

ΠΕΡΙ ΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟΝ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Ἐσχολιάσατε, καὶ μὲ γλωσσαῖς τῷ ὄντι ἀρκετὰ δριμεῖαν, τὴν περὶ συστάσεως εἰς τὸν Πειραιά χρηματιστηρίου ναύλων πρότασιν. Κατεχώρησατε δόμας περικοπὴν τῆς σχετικῆς πρὸς τὸ «Υπουργείον Ναυτιλίας εἰσηγήσεώς μου, χωρὶς ἀσφαλῶς νὰ ἔχετε ὑπόψιν καὶ τὸ δόλον περιεχόμενον τοῦ ὑπομνήματος μου διὰ τὰ κύρια προβλήματα τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου.

Ἐάν δόμας ἔφασαν μέχρις ὑμῶν τὸ δόλον ὑπόμνημα, θὰ ἐπερίπτευον καὶ αἱ παραπτηρήσεις σας, αἱ ὅποιαι πάντως δὲν παύουν νέαν ὄρδαν. Θὰ ἐπληροφορεῖσθε ὅτι τὴν σύστασιν τοῦ χρηματιστηρίου ἐθεώρουν ὡς κατακλειδά ἄλλων προγενεστέρων ληπτέων μέτρων, ἀπαραιτήτων προϋποθέσεων διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ θεσμοῦ. Καὶ ἡσαν αὐτά: Αἱ τηλετικοινών, τὸ ναυτασφαλιστικὸν καὶ ἡ ὀπόλτους ἐλευθερία εἰς τὸ συναλαγματικὸν τομέα. Τὰ μέτρα αὐτὰ καὶ ἄλλα τινα συναφής ήσσονος σημασίας θὰ διηγούλωνται προσωπικῶν προστασίας τῆς διασφάλισιν οἰουδήποτε ἀσφαλιστικοῦ 'Ιδρυματος.

Συμφωνοῦμεν, κατὰ συνέπειαν, εἰς τὰς περὶ χρηματιστηρίου ἀπόψεις, λυπούμενοι δ' ἐν ταυτῷ διότι ἐσχολιάσατε τὴν σχετικὴν περικοπὴν τοῦ ὑπομνήματος μου, χωρὶς νὰ λάβετε γνῶσιν τοῦ πλήρους κειμένου αὐτοῦ.

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ

Πειραιεύς, Μάρτιος 1969

Σ. η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Τὸ Ναυτικὸν 'Επιμελητήριον, πρὸς ὁ ἀπεστάλη πρὸς γνωμοδότησιν ἡ περὶ χρηματιστηρίου πρότασις, ἐκοινοποίησε πρὸς τὰ μέλη τοῦ Συμβουλίου τοῦ μόνον τὴν σχετικὴν περικοπὴν. Αὐτὴ δ' ἀκριβῶς ἀπεστάλη καὶ ἀπὸ τὸ «Υπουργείον».

ΠΕΡΙ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟΥ ΚΑΙ «ΕΙΣΒΟΛΗΣ»

Φίλε κ. Κωττάκη,

Εἰς τὸ τεῦχος σας τῆς 15ης Μαρτίου ἀνέγνωσα τὴν πρότασιν ἀγνόστου εἰς ὑμᾶς ἐφοπλιστοῦ, περὶ Ιδρύσεως χρηματιστηρίου ναύλων εἰς Πειραιά. Θὰ τελῇ σύτος ἀσφαλῶς ἐν πλήρει ἀγνοίᾳ τῆς περὶ τὰς ναυλώσεις διαδικασίας, ἀκόμη δὲ θὰ τοῦ διαφεύγῃ τὸ γεγονός ὅτι εἰς εἰς οὐδεμίας μεγάλη πόλιν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων (Τόκιο, «Οσόλο, 'Αμβούργον, τὸ Ρόττερνταμ, ἀκόμη καὶ τὴν Νέαν 'Υόρκην) λειτουργεῖ χρηματιστηρίου τοῦ τύπου τοῦ Μπράτικ.

«Ἄλλ' ὁ συλλαβῶν τὴν ιδέαν ἔφοπλιστῆς εὐχερῶν ἀνευρίσκει καὶ τοὺς πόρους. Αὐτὸς καὶ προκαλεῖ τὴν ἀγανάκτησιν. 'Ελαφρὰ τὴν κερδίδει προτείνει τὴν ἐπιβολὴν φορολογίας. «Ἄσ άφησον δόμας ήσυχον τὴν Ναυτιλίαν. Πολλὰ τὰ πρὸ αὐτῆς προβλήματα. Δὲν χρειάζεται καὶ ἡ συστροφεύσις νέων. Οἱ τὰ μεγαλεπόβολα σχέδια εἰσηγούμενοι ὅσ εύρουν καλύπτει τὸν τρόπον αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πληρωμάτων καὶ τὴν ποιοτική βελτίωσή των, καὶ ὅσ παύσουν ἀσχολούμενοι μὲ τὰς ναυλώσεις, διότι τοὺς γελωταῖς καὶ μόνον προκαλοῦνται εἰς τοὺς γνωρίζοντας τὰ πράγματα. 'Αρκεῖ η «εισβολή», ήτις, ως ὄρθως γράφεται εἰς τὸ ἀρθρὸν σας, μᾶς ἔχει ἀποτελήσει χιλιάδας ἀριστών ναυτικῶν, ἐργαζομένων ὡς εἶδος μισθοφόρων ἐναυτιόν τῶν πραγματικῶν ἑθνικῶν συμφερόντων. Καὶ ἀκριβῶς ἐπὶ τὸν σημείον τούτου ἐπιβάλλεται η ἔξευσις λύσεων, ήτις εἰς τὸ θεντικὸν καὶ μόνον συμφέροντα τοῦ συνόλου πρέπει νὰ ἀποβλέπῃ, θυσιαζόμενου ἐν ἀνάγκῃ τοῦ ἀπομικοῦ τοιούτου τῶν ὀλίγων.

Φιλικώτατα
I. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ
Νέα 'Υόρκη 22 Μαρτίου 1969

Η "ΕΙΣΒΟΛΗ".

Κύριε Διευθυντά,

"Αναφερόμενος είς τὸ τῆς παρελθούσης ἔβδομάδος δημοσιευθέν ἐπίκαιρον σημείωμα μὲ τίτλον «Εἰσβολή», θά ἐπιθυμούσα νὰ θέσω ὑπ' ὅψιν ύμῶν ἐκτενεστέρως τὰ ἐπικρατοῦντα αἵτια, ποὺ ἀσφαλῶς διέψυγον τῆς μὴ ἐπισταμένης προσοχῆς τοῦ ἀρθρογράφου σας, ἐνῷ θὰ ἔδει νὰ θεωρήθουν πρωταρχικῆς σημασίας διὰ τὴν κρίσιν λεπτοῦ καὶ ποικιλομόρφου θέματος, ὡς ἡ περιπτέρων ἀνάπτυξις τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, προερχομένης ἐκ τῶν ἔκουσίων ἐνέργειῶν τῶν «εἰσβολέων».

"Υπὸ τὸ πρῆμα τῶν ἐπαναστατικῶν καὶ ἐκ βάθρου σημειουμένων ἀλλαγῶν εἰς τὸν τομέα τῶν μεταφορικῶν μέσων, πρωτίστως ἐμφαίνεται ἡ ἀνάγκη τῆς συμπαγούς ἀνταγωνιστικότητος τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἐν συναρτήσει μὲ τὴν οἰκονομικήν καὶ ἀποδοτικήν ἐργασίαν των.

"Ἀναλύοντες, γενικῶς, πλείστους ἄλλους τομεῖς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος, παρατηρούμενος ὅτι, ἐνῷ εἰς τὰς μὴ ναυτιλιακάς ἀπενδύσεις, ἡ αὐξησίας τῆς ποσοτικῆς ἀπόδοσεως τοῦ κεφαλαίου ἀκολουθεῖ τὴν ἀνδικήν τάσιν τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας, ἐν τούτοις ἡ ἀποδοτικότης τοῦ Ναυτιλιακού κεφαλαίου παραμένει σταθερά, ἀν δχι ὑποχρεῖ προγενεστέρων ἐπιπέδων.

"Ἐνεργόδη αἴτιον ἔδω αἰνά, δχι ἡ συνεχῆς κάμψις τῆς ίδιαζουσῆς ἀγορᾶς μεταφορῶν, ἀλλὰ ἡ ἐκ τῶν πραγμάτων ὥθουμένη προκατάληψις ὀχυρᾶς θέσεος, ἐκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν, ἡ δόπια δόηγει εἰς τὴν συνεχῶν αὐξησύμενην συμπίεσιν τῆς διεθνούς ἀνταγωνιστικότητος.

"Ἐρυτέρᾳ ἔξεσταις τοῦ ὅλου θέματος δι' ἀπλῆς καὶ κατὰ τὸ πλεῖστον δμοιαζούσες καταστάσεως θὰ διηλεύκανε ἀρκούντως τὴν ἐρώτησιν τῆς «Εἰσβολῆς».

"Γνωστὸν τὸ ἄμεσον ἐνδιαφέρον πάντων τῶν παραγωγικῶν ὄργανισμῶν, διὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἐκμετάλλευσιν τῆς μονάδος μὲ τὸ χαμηλότερον δυνατὸν κόστος, μὴ ἐπηρεαζομένου φυσικά τοῦ ποιοτικοῦ ἀποτελέσματος. Βασικῶτατος δὲ παράγων ἡ ἀπασχόληση εὐθυνοῦ προσωπικοῦ. Εἶναι δέ, δὲ παράγων αὐτός, ἡ οὐσιώδης καὶ κατὰ τὸ μᾶλλον ἀναγκαστικὴ ἀφορμὴ ἐπεκτάσεως ἀλλοδαπῶν βιομηχανικῶν ἐταιριῶν πρὸς χώρας, κατ' ἀποκλειστικὴν σχέδουν προτίμησιν, διασυνόδεις οἰκονομικῆν ἄνδον μὲ τὸ διαβέστιον ἐνεργητικὸν τοῦ ποιοτικῶν καλοῦ καὶ οἰκονομικῶς διλογίων πρόσωπον. Τοιουτόπως αἱ ἐταιρίαι αὐτὰ δύνανται νὰ πλεονεκτοῦν ἀντιπάλων εἰς μίαν, σήμερον, ἐπικρατούσαν ἀγοράν τοῦ ἀγοραστοῦ.

"Κατὰ παράλληλον τρόπον εἰς τὴν Ναυτιλίαν, καὶ προβάλλοντες ὡς συνδετικὸν κρίκον τοῦ παραδείγματος τὸ ἐργατικὸν κόστος, τὰ ἐπιστολικά συμφέροντα, τῶν Νορβηγῶν ἀλιγάτων καὶ τῶν Ἑλλήνων περισσότερον, αὐτοεξυπηρετοῦντα, συγχρόνως δῶμας προδιαγράφουν τὴν ἐπερχομένην ἔξελιξιν εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, πρὸς δημιουργίαν μιάς ἀλλης Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, σμικρυνούσις κατὰ πρότυπον τῆς «καλῆς ἐποχῆς τῶν Λίμπερτος».

"Ἡ τοιάτη δὲ διαφοροποιημένη τάσις ἐκ Βορρᾶ, παρουσιάζει τὰ ἔξης σημαντικὰ καὶ ἀναμφισβήτητα πλεονεκτήματα, δίδοντα ἀφορμὴν διὰ σοδαρωτέρας σκέψεις καὶ ἐνέργειας.

α) Προδολή καὶ ἐπικράτησις τοῦ Ἑλληνικού ναυτιλιακού ἐπιχειρηματικοῦ πινεύματος, ἔξυπηρετούντος εύρυτέρους δρίζοντας.

β) Εἰσαγωγὴ περισσοτέρου ναυτεργατικοῦ καὶ ἐνεργειακοῦ συναλλάγματος.

γ) Αὔξησις, ἐν μέρει, τῆς ὑπὸ Έθνικήν σημαίαν χωρητικότητος.

δ) Ἐντονος προσέλκυσις δημιουργίας ἐν Ἐλλάδι ἐπιχειρήσεων συναφῶν πρὸς τὴν καθ' ἐστήν ναυτιλιακὴν βιομηχανίαν καὶ πρὸς ἀντιμετώπισιν, κυρίως, τῶν ἀναγκῶν τῆς ὁγκουμένης Ἑλληνικῆς Πλοιοκτησίας, καὶ οὐσιαστικώτερον δσων ἀπορρέουν ἐπὶ τῆς ἐννοίας τοῦ ἐλευθέρου διεθνοῦς ἐμπορίου.

ε) Κλιμακωτὸς παραγωνισμὸς ἀξίων ἀντιπάλων διὰ τῆς ὁρθαλμοφανούς ἀπαντήσεως εἰς τὰ ἐρωτήματα:

1. Ποία κατάστασις θὰ ἐπικρατή ὅταν ἡ ἀξία τῶν περὶ σύν ὁ λόγος πλοίων ἀποσθεθῇ καὶ ὁ ρόλος τοῦ χρονοναυλωτοῦ ἀποδειχθῇ διὰ τούς φορτωτάς ἐπαυχήσῃς; 'Ἐπι πλέον δέ,

2. Ποία θὰ είναι ἡ ἀντίδρασις τῶν κατά τοιούτον τρόπουν «χρησιμοποιούμενων» Ἑλλήνων Πλοιοκτητῶν δτων σύνεργων πράξεων των, καὶ θὰ δύνανται πλέον νὰ παρεμβληθοῦν ἐνεργῶς εἰς τὰς παρούσας «καλᾶς σχέσεις φορτωτῶν καὶ Νορβηγῶν»;

Εἰς ἀντίπαρασθαι τῶν πλεονεκτημάτων παρουσιάζεται βεβαίως τὸ μεγάλον πρωσαριὸν μειονέκτημα τῆς ἐλλείφεως ναυτεργατικοῦ προσωπικοῦ. Μεγέθωσις δέ, τοῦ μειονεκτήματος τούτου θὰ ήδυντο νὰ προληφθῇ διὰ τῆς καταλλήλου καὶ διαρκοῦς Κυβερνητικῆς συμπαραστάσεως καὶ τῆς συνεχίσεως τῶν διαναληφθείσων προσπαθειῶν. (Θά ἀνέφερον ἐν προκειμένῳ τὴν ήδη ἀρξαμένην παράλληλον προετοιμασίαν δημιουργίας σχολῶν τεχνητῶν Βιομηχανίας πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ ρεύματος καθόδου ἀλλοδαπῶν κεφαλαίων καὶ τὴν ὡς ἐκ τούτου προβλεπομένην ἔλλειψιν ἐργατοπεικού προσωπικοῦ).

Ζητῶ συγγάνωμην διὰ τὴν μακροσκελή ἐπιστολήν, ἡς ἡ ἔκτασις κατέστη ἀναγκαία λόγω τῆς οὐσιαστικῆς σημασίας καὶ εύρυτητος τοῦ τούκον φέντης.

Μετὰ τιμῆς

I. ΛΑΛΙΩΤΗΣ

Member of the London Shipping
and Forwarding Agents

'Αθηνai 19 Μαρτίου 1969

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Πρὸς τί πλανάται δὲ ἐπιστολογράφος μας ἀνὰ τὰς σφαίρας τῆς ὑπῆλης οἰκονομικῆς ἐπιστήμης καὶ τῶν ἀσχέτων πρὸς τὸ ιδιόρρυθμον καθεστώς τῆς Ναυτιλίας ἐπιχειρημάτων, διὰ νὰ δικαιοιογήσῃ ἐν ἀπλούν, κοινῆς κατανοήσεως γεγονός, ὅπερ βοᾷ κατὰ τῆς ἐδῶ «καμουφλαρισμένης» ξένης πλοιοκτησίας — Σκανδιναύων καὶ Ἐβραίων — διὰ τῶν χρ-

νουαλώσεων καὶ τῶν ναυπηγήσεων ἀκόμη, πλοίων ἐπηνδρωμένων μὲ ιδικά μας πληρώματα; Αὐτή είναι ἡ «εἰσβολή». Καὶ αὐτὴν ἐπισημαίνομεν.

Διευκολύνομεν τοὺς ἀνταγωνιστάς μας νὰ ἐπωφεληθοῦν τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν 'Ἑλλήνων ναυτικῶν, καθ' ἡν στιγμὴν ἀγχώδες ὄρθοῦται πρὸ τῶν ἐφοπλιστῶν μας τὸ πρόδηλητο τῆς ἔξευρέσεως καὶ ἐνὸς ἀκόμη δηξελομηχανικού, ἐνώ ἀποκλείστοι ἡ ἐπιλογὴ τοῦ καταλληλέτερου, λόγω τῶν διλίγων προσφερούμενων, καὶ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον καθίσταται ἡμέρα τῇ ήμέρᾳ ἀρχιδιάτερον, μὴ συναγωνιστικόν, λόγω τῶν ὑπερμέτρων μισθοδοτικῶν ἀπαιτήσεων.

"Ἡθέλησέ ποτε νὰ πληροφορηθῇ ὁ ἐπιστολογράφος μας τὰ κρατοῦντα εἰς τὴν Νορβηγίαν προκειμένου νὰ προσληφθούν Νορβηγοὶ ναυτικοὶ εἰς ξένα πλοΐα; Θά συναντήσῃ τὴν ἀπαγόρευσιν.

"Οχι, κ. Λαλιώτη. 'Ἡ ἐλληνικὴ σημαία δὲν πρέπει καὶ δὲν θὰ κατανήσῃ σημαία εὐκολίας, καταφύγιον καὶ σκέπη τοῦ οἰουδήποτε ξένου — ἀνταγωνιστού σημειωτέον — ἐπιζητοῦντος τὰς ὑπηρεσίας τῶν ναυτικῶν μας. Τὸ καθ' ήμάς θὰ ἀντιστῶμεν εἰς τὴν ὑπόπτων δραστηριότητα της «ἐφοπλιστῶν» τινων. Είναι τὸ καθήκον μας.

ΚΛΗΗ Η ΠΡΟΤΑΣΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Παροικολούθων ἀνελιπῶς μετοξύ δὲν διαφέροντων τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας, καὶ τὴν στήλην τῆς ἀλληλογραφίας μετὰ τῶν ἀναγνωστῶν σας, καὶ θὰ ἡθελα, μέσω της στήλης ταύτης νὰ διατυπώσω καὶ τὴν δικῆν μου γνώμην σχετικῶς μὲ τὸ θέμα τῆς «Βελτιώσεως τῆς θέσεως τῶν ναυτικῶν μας», τὸ ὅποιον κάποιος ναυτικός ἐπιστολογράφος σας ἀνέλισε πολὺ ὠραῖα εἰς τὸ τεύχος τῆς 15.3.69 εἰς δι τοῦ ἀφορᾶ τὰς ἐν γένει αὐξησόχας τῶν ναυτικῶν μας, τοινίζοντας ἐν διλογίοις, ὅτι, εὖτε αἱ ἀποδοχαὶ τῶν βελτιωθῶν σισθήτως, τότε, καὶ οἱ κατ' ἐπάγγελμα ναυτικοὶ θὰ μειώνων ἀφοσιωμένοι εἰς τὸ ἐπάγγελμά των, καὶ οἱ νέοι θὰ στρέφωνται εἰς τὸ ναυτικόν ἐπάγγελμα εύκολότερον.

"Ολα αὐτὰ είναι σωστά, ἀλλὰ ἐπειδὴ εἶναι πολλοὶ καὶ ἔκεινοι ἐκ τῶν νέων κυρίων, οἵτινες θέλουν τὸν ονον τὰ καλὰ τῶν ναυτικῶν ἐπαγγελμάτων — δηλαδὴ τὰς ἀποδοχαὶς — ἐνώ ταυτοχρόνως ἀδιαφορῶν διὰ τὰς ἀποτέλεσμας των αἰτίνες περιλαμβάνονται εἰς τὴν Συλλογὴν Σύμβασιν, παραμένοντες ἐπὶ τῶν πλοίων 5 ἢ 6 μῆνες μόνον, ἀδιαφορούντες διὰ τὴν ἀπόκτησιν πτυχίου ή ἀδείας τῆς εἰδικότητος τῶν κατ., κατ., κατά τὴν γνώμην μου, ἀντὶ αὐξησεως τῶν ἀποδοχῶν ἐν γένει τῶν ναυτικῶν μας (ἔαν καὶ ἐφ' δυον καταστῇ τούτο ἐφίκτον) νὰ δοθῇ ἐφ' αἱ ποσόν, τὸ διποίον θὰ λαμβάνῃ ὁ ναυτικός μετά τὴν συμπλήρωσιν ἔτους, ἐπὶ τοῦ πλοίου (ἔξαιρουμένης φυσικῆς τῆς περιπτώσεως ἀσθενείας, ἀτυχήματος κατ.). 'Οπότε, τῆς αὐξησεως αὐτῆς δὲν θὰ ἐπωφεληθῶνται οἱ καταροσκόποι τοῦ ἀπαγγέλματος, καδ' δυον τὸ ἐφ' αἱ ποσόν αὐτὸς βοήθημα ἀλλαδήνη ὁ ναυτικός κατὰ τὴν ἀπόλυτην

POTEN & PARTNERS, INC.

ASSOCIATED WITH: ADDISON OUTWATER ASSOCIATES, INC.

TANKER & SHIP BROKERS

711 THIRD AVENUE
Phone : Oxford 7-5858

RANDOLPH HARRISON

*

*

WILLIAM F. POTEN, SR.

BUNKER SALES

NEW YORK, N.Y. 10017

Cable Address : "Potentank"

PAUL GERMOND

του και δι' οσας μήνας θά έχη ύπηρεοίαν έπι τον πλοιό, άφού όπωσδηποτε έχει συμ-
πληρώσει έτος.

Νομίζω ότι, τοιουτορόπως, οι ναυτικοί μας θά έχουν τό κινητρού πού αναφέρει ό ύπηρεος γράφος σας, αλλά 'έπ' ίδεις ιδική των άφ' ένος και του πλοίου άφ' έτερου.

Μετά πλείστης τιμῆς
ΝΙΚΟΛ. Ι. ΦΟΥΡΜΟΥΖΗΣ
Νεῖγι 1, Αθήναι, 909

'Αθήναι 21η Μαρτίου 1969

ΑΙ ΑΝΩΜΑΛΙΑΙ

Κύριε Διευθυντά,

Σάς άποστέλλω συνημμένως άντιγραφα άναφορών μου πρὸς τὸ 'Υπουργεῖον σχετικῶς μὲ τὴν ἀναρχίαν μελῶν τοῦ πληρώματος μου.

Δὲν είμαι δυστυχῶς ὁ μόνος Πλοιάρχος ποὺ ἐκπέμπω τὸ S.O.S. πρὸς τὸ σεβαστὸν 'Υπουργεῖον καὶ ποὺ ὡς σανίδα σωτηρίας ἀναμένω τὴν ἐπέμβασιν του διὰ νὰ ἔπιτελεύσω καὶ νὰ διασώσω ὅτι είναι δυνατὸν νὰ διασωθῇ ἀπὸ τὴν ἀξιοπρέπειάν μου.

Προερχόμενος ἀπὸ ἔτερον πλοίον τῆς αὐτῆς Ἐταιρίας ποὺ είναι ίσως ἐν ἑκ τῶν πλέον ὡραγωμένων καὶ καλῶν πλοίων τῆς Ναυτιλίας μας, μετετέθην ἐνταῦθα πρὸ τριμήνου περίπου καὶ ἀν ἀνθέξω μέχρι τὸν προσεχὲν 'Ιούνιον ὅτε συμπληρώνω ἐνός ἔτους ὑπηρεσίαν, νομίζω πῶς δὲν θὰ πιστεύει πῶς ἀπλλάγη ἀπὸ τὸν ἐφιάλτην ἐνός κακοῦ πληρώματος. Θὰ είχα πρὸ πολλοῦ ζητήσει τὴν ἀντικατάστασιν μου ὃν δὲν ὑπέχοιται τὰς ὑποχρεώσεις μου ἀφ' ένος καὶ διὰ διατρέχων οὕτω τὸν κίνδυνον νὰ μού κλείσῃ ή πόρτα μιᾶς καλῆς Ἐταιρίας.

Διὰ νὰ μὴ πολύσωγω ἀρκούμει εἰς αὐτὰ τὰ ὄλιγα καὶ προσθέτω τὴν θερμὴν παράκλησιν. 'Υμεῖς ποὺ πολλαπλᾶς ὑπηρεσίας προσεφέρετε εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας νὰ κάμετε ὅτι είναι δυνατὸν διὰ νὰ βοηθήσητε μέσω τῆς φωνῆς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» νὰ δοθῇ πλέον τέλος εἰς τὰς ἀνωμαλίας, ποὺ τόσον μᾶς βασανίζουν καὶ ποὺ δυστυχῶς διασύρουν τὸ Ἑλληνικὸν ὄνομα εἰς τὴν ξένην.

Διατελῶ μετὰ πάσης τιμῆς
ΗΛΙΑΣ ΣΑΡΑΒΑΣ
Πλοιάρχος

'Εν πλῷ τὴν 8ην Μαρτίου 1969

Σ.η.μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Γρά-
φομεν σχετικῶς εἰς τὰς πρώτας σελίδας τοῦ
παρόντος τεύχους.

ΕΝΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΝ

Κύριε Διευθυντά,

Χθὲς είχε τὸν εὐαρέστειαν νὰ μᾶς δεχθῆ εἰς ἀκρόασιν τὸ 'Υπουργός μας κ. 'Ιω. Χολένας. 'Επαροστιάσθημεν ὡς ἐπιτροπὴ τῶν παλαιῶν πολεμιστῶν E.N. Τὸ ζήτημα μας, χρόνια τώρα, είναι τόσο γνωστό. Ζητούμεν νὰ λογισθῇ διπλή μας ὑπηρεσία, ὥπως είχε νομοθετήθη ἀπὸ τὴν τότε 'Ἑλληνικὴν Κυβέρνησιν.

'Ο κ. Χολένας μᾶς ἤκουσε μὲ πλήρη κα-
τανόησιν. 'Ανεγνώρισεν ὅτι τὸ αἴτημά μας εἶναι συμπαθές καὶ δικαιον καὶ μᾶς ὑπεσχέθη ὅτι θὰ δώσῃ τὰς ἀναγκαῖς δόγματας διὰ μίαν δικαίων ἐπίλυσιν τοῦ αἴτημάτος μας.

Αἱ γραμμαὶ αὐταὶ γράφονται γιὰ νὰ ἐ-
φρασθούν εὐχαριστίαι πρὸς τὸν κ. Χολέναν ἐκ μέρους ὄλων τῶν παλαιῶν πολεμιστῶν E.N. Πόστη διαφορά, ἀλήθεια! 'Σ' ὅλα τὰ μετα-
πολεμικά χρόνια εἴχαμε ἀγωνισθῆ γιὰ νὰ δοθῇ μία δικαία λύσις στὸ αἴτημά μας. Βου-
λευτάδες μᾶς είχαν ὑποσχέθη νὰ φέρουν τὸ
ζήτημα στὸν Βουλὴν. Οι ἐκάστοτε 'Υπουργοὶ E.N. δὲν ἔδωσαν σημασία. 'Αδιαφορία καὶ
κατὰ τὴν ἀκρόασιν εἰς ὑψηλότερα ἀκόμη στρώματα!!

Ποιοὶ είμαστε ἐμεῖς; 'Ιδού σὲ περίληψη
ἡ ιστορία μας. 'Αξίζει νὰ τὴν ἀκούσουν οἱ
νεώτεροι καὶ νὰ τὴν θυμηθοῦν δοι τὴν ξέ-
χασαν:

*Ηταν 28η 'Οκτωβρίου 1940. Γιὰ τοὺς
ναυτεργάτες τῶν ποντοπόρων πλοίων ή παρα-

κάτω διαταγὴ ἐπιστρατεύσεως ἐτηλεγρα-
φήθη:

«Ἐπιστρατεύεσθε διὰ τὸν
ἀγώνα τῶν θαλασσίων μετα-
φορῶν. Εἰσθε μαχηταὶ τοῦ με-
τώπου. Τὸ μαχόμενον 'Εθνος
σᾶς καλεῖνα παραμείνετε εἰς
τὰς θέσεις σας μέχρι τελικῆς
νίκης. |ω. Μεταξές.

Μόνο δοσὶ ἔζησαν τὸν ἀγώνα τῶν θαλασ-
σίων μεταφορῶν μποροῦν νὰ νοιάσουν τὴ ση-
μασία του. Οι ιστορίοι τὸν ὀνόμασαν κό-
λλασι τοῦ ὑποθρυχιακοῦ πολέμου. Δὲν ὑπερ-
βάλλουν. Τὰ 80% τῶν πλοίων τῶν ηπομό-
πων ἐθυμίζοντο. Μέρες ἐπάνω στὶς σχέδιες
οἱ ναυαγοὶ ἐλάχιστοι ἐπιζύουσαν ἀπὸ τὸ
κρῦο, τὴν πείνα, τὴ δίψα. 'Ηπιαμε τὰ οὔρα
μας γιὰ νερό. Ναί, δὲν είναι φέμα, ἂν τὸ
ἔχετε διαβάσει. Είχαμε συνηθίσει στὸ θέαμα
τῆς θάλασσας στηρμένης μὲ κουφάρια ναυ-
τικῶν. Αὔριο ἄλλοι θάβλεπαν τὰ δικά μας.

Μέσα σ' αὐτὴ τὴν πραγματικὴ κόλασι πολλοὶ είναι ποὺ δὲν ἀντεῖαν ἀδημιούργησαν αἰσχη δειλίας καὶ ἀπειθαρχίας στὰ συμ-
μαχικὰ λιμάνια: ἀδραπέτευσαν σὲ οὐδέτερες
χώρες. 'Αρκετοὶ ἐπέστρεψαν στὴν 'Ελλάδα.
'Η ἐπάνδρωσις τῶν ἐλληνικῶν φορτηγῶν εί-
χε γίνει ἐπικινδύνως προβληματική. 'Ο ἔ-
χθρος είχε σύμμαχο του καὶ τὴν O.E.N.O. Πίσω ἀπὸ τὸ ἀπατόλη της σύνθημα «κρατάτε τὰ πλοία ἐν κινήσει», παρέλευ κάθηθε πειθαρ-
χία καὶ ὑπέσκαπτε κάθηθε θέμιδος: μέσα στὰ πλοία. 'Εμάς τοὺς πειθαρχικούς μᾶς ἔλεγαν φασίστες. Ναί, ἐμεῖς οἱ «φασί-
στες» ἐμείναμε μέσα στὰ πλοία στὸν συμ-
μαχικὸ κοινὸ ἄγωνα κατὰ τὰ Ναζιστιστούμ.

Αὐτὸς ἦταν ὁ ἀγώνας τῶν θαλασσίων μετα-
φορῶν. 'Σ' αὐτὴν τὴν τόσο κρίσιμη περίοδο
ἡ τότε 'Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις, σὲ μία προσ-
πάθεια νὰ συγκρατήσῃ τὴ φυγή, ὑπεσχέθη διπλὴ τὴν πολεμικὴ μας ὑπηρεσία. 'Ο αἴ-
μηνστος Βασιλεὺς Γεώργιος τὸ διεθεῖσαν σὲ εἰδικὸ μήνυμά του πρὸς τοὺς ναυτικούς.
*Ηταν φάνεται γραφτὸ ἐμεῖς οἱ πειθαρ-
χικοὶ τότε στρατιώται νὰ δούμε δικαίωσι
ἀπὸ κυβέρνητες - στρατιώτες. 'Ο 'Υπουργὸς τῆς Λαϊκῆς Επαναστάσεως τὴν 21ης Απρι-
λίου κ. 'Ιω. Χολένας μᾶς ἀνέγνωρισε ὡς δι-
καιον καὶ ήμικον τὸ αἴτημά μας. Μᾶς ὑπε-

σχέθη νὰ δώσῃ μίαν δικαίων ἐπίλυσιν. 'Υ-
στερα ἀπὸ τὴν ὑπουργικὴν αὐτὴν ὑπόσχε-
σιν, ἀπεφαίσαμεν νὰ μὴ προχωρήσωμεν εἰς
τὴν ἰδρυσιν Συνδέσμου Παλαιῶν Πολεμιστῶν
E.N. Διαβεβαίουμεν τοὺς ναυτεργάτας ποὺ
μᾶς είχαν ἐμπιστευθῆ τὴν ἐνέργειαν αὐτὴν,
ὅτι δὲν είναι πλέον ἀναγκαῖα ἡ ἰδρυσις τοιού-
του Σωματείου. 'Ηδη κρατούμεν στὰ χέρια
μας ἔνα συμβόλαιο, τὴν ὑπόσχεσι τοῦ κ. 'Ιω.
Χολένα. Ναί, ή μέχρι τώρα δραστηριότης
τοῦ 'Υπουργοῦ μας καὶ αἱ καθημερινῶς ἔχα-
γελλόμεναι ὑπόθηκαι τοῦ Κυβερνήτη Παπα-
δοπούλου μᾶς δίδουν τὸ δικαίωμα καὶ τὴν
καθησύχασιν νὰ θεωρούμενη τὰς ὑποσχέσεις
τοῦ 'Υπουργοῦ μας ὡς ὑπογραφήν συμβο-
λαίου μεταξύ μας.

Κύριε Χολένα, ἀναμένομεν τὴν δικαίων ἐ-
πίλυσιν, ποὺ ἔσεις θὰ δώσετε. 'Ο κόσμος
τῶν παλαιῶν πολεμιστῶν E.N. ὑποκλίνεται
καὶ σὰς εύγνωμονει ἐκ τῶν προτέρων. 'Απο-
δίδετε δικαιούσην. Δημιουργεῖστε ἐν ήθικον
προγούμενον διὰ τοὺς νεωτέρους ναυτικούς.

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΗΛΙΑΣ ΑΝΤΥΠΑΣ
Ραδ)τῆς E.N.

ΠΡΟΣ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΥΣ Η ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΙΣ

Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Πορφακολούμεν θερμῶς δικαίων
δημοσίευθη εἰς τὰς στήλας τοῦ Ἑγκρίτου πε-
ριεδρικού σας. Τὸ θέμα ἀφορᾷ πλείστα δσα
'Ἑλληνικά ἐφοπλιστικά καὶ ναυτιλιακά γρα-
φεῖα.

Τὸ υπὸ ἡμετέρων διαχείρισιν 'Ἑλληνικῆς
Σημαίας M.V. «Margelina», κατέπλευσεν εἰς
τὸ λιμένα τῆς Βαρκελώνης τὴν 17η Δεκεμ-
βρίου 1968 πρὸς ἐκφόρτωσιν.

Ο Πλοιάρχος, εἰς τὸ δηλωτικὸν τοῦ πλοίου,
ἀνέφερεν διτὶ ὅτι ἐφωδιασμένος μὲ 135.
000 σιγαρέττα, ἄτινα καὶ ἐσφραγισθεῖσαν

Αἱ 'Ισπανικαὶ τελωνειακαὶ ἀρχαὶ ἐθεώρησαν
ὅτι εἴτε στρατιώται νὰ δούμε δικαίωσι
ἀπὸ κυβέρνητες - στρατιώτες. 'Ο 'Υπουργὸς τῆς Λαϊκῆς Επαναστάσεως τὴν 21ης Απρι-
λίου κ. 'Ιω. Χολένας μᾶς ἀνέγνωρισε ὡς δι-
καιον καὶ ήμικρα κατωτέρου πληρώματος. Τὰ ὑπό-
λοιπα 62.330 σιγαρέττα κατεσχέθησαν καὶ

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

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

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

● ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

— ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΩΜΕΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ Η ΠΩΛΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡ-
ΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΟΝΑ : 475.227, 412.433.

● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

— ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΣ ΕΤΟΙΜΟΝΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΕΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΟ-
ΒΙΕΤΙΚΑΣ 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 ΧΩΡΤΙΚΟΤΗ-
ΤΟΣ 6 — 150 ΕΠΙΒΑΤΩΝ. ΤΗΛΕΦΟΝΑ : 412.433, 474.273, 425.371.

● ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

— ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝ ΠΑΡΑ ΤΑ LLOYD'S ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟ-
ΛΥΤΩΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΝ. ΤΗΛΕΦΟΝΑ : 477.365,
412.433, 425.371.

● ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΩΝ

— ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡ-
ΤΙΟΥ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ.

● ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ 425.371 - 5, TELEX : 176, 448, 6107.
ΤΗΛ. Δ/ΝΣΣ ΜΟΥΓΕ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («MOUGE» PIRAEUS).

έσφραγίσθησαν είς τὴν ἑκεὶ τελωνειακὴν ἀποδήμην, ἐτέθη δὲ καὶ εἰς τὸ πλοῖον πρόστιμον ἑκατόντα 12.000 Πεσετῶν.

Κατόπιν τῶν ἐπιτυχῶν ἔνεργειῶν τῆς ἐν Μαδρίτῃ Ἑλληνικῆς Βασιλικῆς Πρεσβείας διὰ τοῦ Ἐμπορικοῦ τῆς Ἀκολούθου, ἥρθη ἡ ἐπιβολὴ τοῦ προστίμου καὶ τὰ σιγαρέττα ἀφέθησαν ἐλεύθερα μετ' ἀπόφασιν τοῦ ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν Ὅπουργοῦ τῆς Ἰσπανικῆς Κυβερνήσεως τὴν 7ην Φεβρουαρίου 1969.

Θεωρούμεν ύποχρέωσιν μας δηπως διὰ τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», προειδοποιήσωμεν τοὺς διαχειριστὰς Ἑλληνικῆς Ιδιοκτησίας σκαφῶν, ὅπως οἱ Πλοιάρχοι πλοιῶν ἄτινα πρόκειται νὰ καταπλεύσουν εἰς Ἰσπανικούς λιμένας, δέοντα πρότερον ἐπιτύχουν Ἱσπανικὴν Προξενίαν θεώρησιν τοῦ δηλωτικοῦ τῶν ἀπό τὸν προηγούμενον λιμένα ἢ ἐλλείψει Ἀρχῆς νὰ κανονίζουν δηπως μὴ ἔχουν περιστέρεα τῶν ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ προβλεπομένων σιγαρέττων.

Συνιστῶμεν δηπως ἡ Ἑκατοντάριαν «Εὐωσις Ἑλλήνων» ἢ ἡ ἀρμόδια Ὅπουργεια τοῦ Υ.Ε.Ν., ἐκδόση σχετικὴν ἐγκύλιον, διότι εἶμεθα βέβαιοι ὅτι πλεύσοι δοσι Πλοιάρχοι δὲν γνωρίζουν τὸν Κανονισμὸν τούτον.

Εὐχαριστοῦντες διὰ τὴν φιλοξενίαν, διατελούμεν,

Μεθ' ὑπολήψεως

H. MARKOPOULOS

Ἀρχιπλοίαρχος

MARGETINA COMPANIA MARITIMA S.A.
Αθῆναι 17η Μαρτίου 1969

Σ.η.μ. «NAYTIKΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Πόσαι ταλαιπωρίαι θὰ ἀπεφεύγοντο εἰς τὰ ποντοπόρα μας, ἢνη κολουθεῖτο ἀπὸ δύος τοὺς Πλοιάρχους ἢ Πράκτορας τὸ παράδειγμα τοῦ ἐπιστολογράφου μας. «Ἄν εἰδοποιούντο ἀπὸ τοὺς παθόντας δὲλα τὰ πλοῖα περὶ τῶν ἀνωμαλιῶν, ποὺ πιθανὸν νὰ συναντήσουν εἰς ξένους τινάς λιμένας.

Η ΕΞΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΚΑΤΟΧΙΚΗΣ

Κύριε Διευθυντά,

«Οτε διὰ τοῦ περὶ Ναυτικοῦ Ταμείου Νόμου, 4502)1966 ἐπετράπη ἡ ἔξαγορά τῆς κατοχικῆς ἀνέργιας ὑπὸ τῶν δοκιμασθέντων κατὰ τὴν κατοχήν ναυτικῶν, τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ. ὅρισε χρονικὰ δριστικά τὴν πραγματοποίησιν τῆς χαρτοστικῆς αὐτῆς νομοθετικῆς διατάξεως. Ἡ δὲ ἡμερομηνία τῆς 15ης Μαρτίου τοῦ 1967, ἥτο διατάτη προθεσμία διὰ τὴν ἔξαγορὰν τῆς ἀ-

ναφερούμενης ἀνέργιας ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων. Ἀργότερον δώμας, τὸ χρονικὸν αὐτὸ δριστικόν ήταν, τὸ δὲ ἀρμόδιον τιμῆμα τοῦ Ν.Α.Τ. ἔξικολούθει σιωπηρῶν νὰ δέχεται αἰτήσεις διὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν.

Ἐσχάτως, μὲν νέαν ἐγκώλιον τοῦ NAT εἰ-

διοποιούνται οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐπὶ νέας ἀποφάσεως τοῦ Ταμείου, δάσει τῆς δόποιας αἱ ἐκκαθαρίσεις τῶν ἔξαγορῶν ἀνέργιας κατοχικῆς περιόδου, τερματίζονται τὴν 15ην προσχοῦντος Ἀπριλίου.

Μετὰ πλείστης τιμῆς

K. P. A.

Ναυτικός

ΑΙ "ΤΡΑΝΖΙΤΟ,, ΑΠΟΘΗΚΑΙ

Φίλε κ. Κωντάκη,

Μετὰ μεγάλου ἐνδιαφέροντος ἀνέγκωσα δῆσα γράφετε εἰς τὴν σελίδα 17 τοῦ ἐγκρίτου φύλλου σας τῆς 15ης Μαρτίου σχετικῶς μὲ τὰς Ἀποθήκας τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τὰ ἐφόδια τῶν πλοίων.

«Οποια ἀναφέρετε, ἀνηγέρθησαν αἱ ἀποθήκαι τῆς κωντάκης καὶ γραφήσαντο τοῦ Πειραιῶς, διὰ τὴν ἐναποθήκευσιν ἔφοδίων πρὸς ἔξυπητησιν τῶν πλοίων. Αἱ σχετικές συμβάσεις μισθώσεως ὑπεγράφησαν πρὸ 10 περίπου μηνῶν, πλὴν δύο μας αἱ ἀποθήκαι παραμένουν κεναὶ καὶ δὲν ἡμιποροῦν νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἀπὸ τοὺς ἐνδιαφερομένους καὶ τοῦτο ὅφειλεται εἰς τὸ γεγονός δῆτι τὸ Ὅπουργειον Οἰκονομικῶν ἀνήγγειλεν δῆτι αἱ συμβάσεις μισθώσεως είναι παράνομοι, διότι μὲ τὴν ισχύουσαν νομοθεσίαν δὲ Ο.Λ.Π. οὐδὲν δικαίωμα ἔχει ἐκμισθώσεως.

Τὸ πλοίον τοῦ Ιδιότητά μου ως Προέδρου τοῦ Συλλόγου τῶν Ἐμπόρων Ναυτιλιακῶν Εἰδῶν καὶ Τραφοδότων, ἀπέστειλα ἔγγραφα τόσου πρὸς τὸ Ὅπουργειον Οἰκονομικῶν, δοσι καὶ πρὸς τὸ Ὅπουργειον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, πλὴν δύως οὐδὲν ἔγένετο μέχρι σήμερον καὶ αἱ ἀποθήκαι, αἱ ὅποιαι ἐστοίχισαν ἀρκετά ἐκαπομύρια δραχμῶν, παραμένουν ἀχρησιμοποίητοι.

Ἐν τῷ μεταξύ, σᾶς πληροφορῶ δῆτι αἱ Ὅπηρεσίαι τοῦ Ο.Λ.Π., τελοῦσαι δῆθεν ἐν ἀγνοίᾳ τῆς ως ἀνω ἐξελίξεως, ἔξεδωσαν ἐντάλματα εἰσπράξεως ἔνοικών πρὸς τοὺς συμβόληντέντας ἐμπόρους. Ἀντιλαμβάνεσθε βεβαίως τὴν ἀγανάκτησιν τῶν συμβόληντών ἐπὶ τοῦ προκύπτοντος σοβαροῦ ζητήματος.

Διατελῶ μετὰ τιμῆς
ΑΝΤ. Γ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
Πειραιεύς, 20 Μαρτίου 1969

Σ.η.μ. «NAYTIKΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Τὰ κακῶς κείμενα παρὰ τῷ Ο.Λ.Π. ἀποκαλύπτει καὶ ἡ ἀνωτέρω ἐπιστολή. «Υπ' ὄψιν τοῦ Χολέθα ὑποβάλλεται.

Steered, Stabilised by Brown Brothers



Brown Brothers' Electro-Hydraulic Steering Gears of all types installed in over 4000 vessels and Denny-Brown-AEG Ship Stabilisers, now installed in over 400 vessels from 80 to 80,000 tons, have established Brown Brothers' reputation throughout the world for excellence of design and manufacture. For details of the latest designs... write to

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

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

ΕΝ ΟΨΕΙ ΤΗΣ ΜΕΤΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

ΤΟΥ Κ. ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΟΥ

Η θεμελίωσις τού εις τὸν "Αγιον Ιωάννην Ρέντην μεγάρου καὶ η συγκρότησις Ἐπιτροπῆς καταρτισμοῦ προγράμματος, ἀποτελοῦν τὰς δύνα βάσεις ἐπὶ τῶν ὅπιών θέλει στηριχθῆ ὀλόκληρον τὸ οἰκοδόμμα τῆς ἀπὸ μακρού σχεδιαζομένης μετεκπαίδευσεως τῶν στελεχῶν τοῦ Ἐμπ. Ναυτικοῦ. "Ηδη δύμως τὸ πρόβλημα τῆς μορφῆς τὴν ὅπιόν θὰ λάβῃ αὐτῇ, θὰ ὀρθωθῇ ἀμείλικτον πρὸ τῶν ἀρμοδιῶν. Τί εἶναι ἐπὶ τέλους ἡ μετεκπαίδευσις καὶ ποῖον σκοπὸν πρόκειται νὰ ἐπιτελέσῃ; Πρὸς ποίους ἀποτείνεται καὶ ποῖα κενά θὰ πληρώσῃ; Ἐκ τῆς ἀπαντήσεως εἰς τὸ ἔρωτήματα αὐτὰ θὰ ἔξαρτηθῇ βεβαίως ἡ μορφὴ καὶ τὸ σχῆμα τῆς νέας αὐτῆς ἐκπαίδευτικής προσπαθείας. Μή γνωρίζοντες φυσικά τὰς ὑπηρεσιακὰς προθέσεις καὶ τὰ σχέδια τῶν Ἐπιτροπῶν, θὰ προσποθήσωμεν ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν νὰ ἐκθέσωμεν δρισμένας σχετικάς σκέψεις, αἰσθανόμενοι ὅτι δυνάμεθωμεν νὰ δικαιολογήσωμεν τὴν ἀρμοδιότητα ἐκ τῆς μακρᾶς ὑπηρεσιακῆς πείρας καὶ τῆς ἀδιαλείπτου περὶ τὸ θέμα ἀπασχολήσεως.

Οπως εἶναι γνωστόν, ἡ μετεκπαίδευσις προϋποθέτει μίαν δεδομένην βασικὴν παιδείαν καὶ τείνει εἰς τὴν συμπλήρωσιν, τὴν ἐπέκτασιν καὶ τὸν ἐκουγχρονισμὸν ταύτης. "Υπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας ἐκπαίδευσεως καὶ ἐπαγγελματικῆς ἔξειδες εἰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν, ἡ μετεκπαίδευσις εἶναι δυνατὸν νὰ λάβῃ μίαν τῶν ἀκόλουθων μορφῶν, τὰς ὅποιας ἀποκαλούμενην διὰ τοῦ ἐπικρατήσαντος τίτλου, ἔπωτα καὶ ἀν οὔτος δὲν ἀποδίδει πάντοτε τὸ ἀκριδὲς περιεχόμενὸν τῶν: α) Τὴν μορφὴν τῆς γενικῆς μετεκπαίδευσεως ἥτοι τῆς προπαρασκευῆς καὶ καταρτίσεως τῶν ὑποψήφιών ἀξιωματικῶν Ε. Ν. πάστος τάξεως, ἐφ' ὅλου τοῦ κύκλου τῶν μαθημάτων τῶν διπλωματικῶν ἔξειδεσων, β) τὴν μορφὴν τῆς ειδικῆς μετεκπαίδευσεως, ἥτοι τῆς ἐκμαθήσεως θεμάτων τινῶν μὴ καλυπτομένων, ἐν ὅλῳ ἡ ἐν μέρει, ὑπὸ τῶν πινάκων ἔξειδεστέας ὅλης τῶν ὁπαρισμάτων καὶ γ) τὴν μορφὴν τῆς ἐπαγγελματικῆς ἐπιμορφώσεως, ἥτοι τῆς παρορχῆς στοιχείων γενικωτέρας ἐπαγγελματικῆς μορφώσεως ἀσχέτως πρὸς τὰ καθιερώμενα μαθήματα καὶ τὰς ἔξειδεσις.

Τὴν πρώτην μορφὴν ἔχουν καθιερώσει ἐμέμεσως παρ' ἡμῖν αἱ προσαγωγικαὶ διπλωματικαὶ ἔξειδεστεις. Προϋποθέτουσαι τοὺς δοκί-

μους λαμβάνοντας διὰ τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων ὑπηρεσίας τῶν τὰς βάσεις τῆς ἐπαγγελματικῆς τῶν μορφώσεως, ἀπαιτούν παρ' αὐτῶν εἰς τρία διαδοχικὰ ἐπάλληλα στάδια τὴν συμπλήρωσιν καὶ ἐπέκτασιν τῆς μορφώσεως τῶν, κατανεμομένης εἰς δέκα περίπου κύκλους εἰδικῶν γνώσεων (μαθημάτων). "Η ἀπαίτησις αὕτη πρὸς τὰς συμπλήρωματικὴν μορφῶσιν πραγματοποιεῖται οὐχὶ διὰ διδακτικοῦ τινος συστήματος, ἀλλ' ἀπλῶς διὰ τοῦ ἔξειδεστος τῆς θεωρίας, διστις προσηγένεται τῆς χορηγήσεως τῶν ὄντιστοιχων πρὸς τὰ ὁπαρισμάτων. Δὲν παρέχεται, δηλαδή, ἐπέκτασις, ὅπως ὑπάρχουν σχολεῖα, ἀλλ' ἐλέγχεται διὰ γραπτῶν ἔξειδεσεων, ὃν ὁ καθεὶς μόνος τοῦ ἀφωμοίωσε τὴν πείραν τῆς θαλασσίας ὑπηρεσίας ἡ ἐμέλετηστα τὰ θέματα τῶν ἔξειδεστοκῶν πινάκων. Καὶ κυρίως τὸ δεύτερον. Διότι ἡ συντριπτικὴ ἀναλογία τῶν πρὸς ἔξειδεστον θεμάτων, ἀπὸ τῆς θεωρητικῆς ναυτιλίας μέχρι τοῦ ναυτικοῦ δικαιού καὶ ἀπὸ τῆς θεμοδυναμικῆς μέχρι τῆς ναυπηγίας, ἀπαιτούν μελέτην καὶ μάλιστα σοδαράν καὶ μακροχρόνιον. Φυσικά ἡ ἐν τῷ πράξει ἀποδειχθεῖσται ὀντονομία ἀπομικῆς μελέτης προτοίμαστε τὴν διέξοδον τῶν ιδιωτικῶν φροντιστηρίων, τὰ ὅποια καὶ ἀνέλαβον ἀπὸ μακρού νὰ πληρώσουν τὸ ἐκπαίδευτικὸν κενόν, τὸ ὅποιον ἐδημιούργησαν αἱ ἔξειδεσις. Σήμερον ἐπομέως τὴν πρώτην μορφὴν, τῆς γενικῆς μετεκπαίδευσεως, καλύπτει ἀποκλειστικῶς ἡ ιδιωτικὴ προσιτικὴ ἐκπαίδευσις τῶν φροντιστηρίων. Δέον νὰ σημειωθῇ ὅτι τὸ σύστημα τούτο δὲν ἀφορᾷ μόνον εἰς τοὺς ὄντες σχολεῖας ναυτικῆς καταρτίσεως ἀποφοίτους τῶν Γυμνασίων, ἀλλ' ἀφορᾷ ἐξ ἵσου καὶ εἰς τοὺς ἀποφοίτους τῶν ιδιωτικῶν ναυτικῶν σχολῶν, κατά τὸ πλεῖστον δὲ καὶ τοὺς ἀποφοίτους τῶν Δημοσίων.

Τὴν δευτέραν μορφὴν, τοὺς λόγους καθιερώσεως τῆς ὅποιας ἔξηγούμενης κατωτέρω, ἐκπροσωπεῖ σήμερον ἡ ἐπέκτασις εἰς τὰ ναυτικὰ ὅργανα, τῶν ὑποψήφιων ἀξιωματικῶν καταστρώματος καὶ διστημάτων. "Ανακαλυφθεῖσα καὶ αὕτη ὑπὸ τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας, συνεπληρώθη ἐνωρὶς ὑπὸ συστηματικῆς κρατικῆς ἐκπαίδευσεως. Εἰς τὸ αὐτὸν πλαίσιον ἐξ ἄλλου ἐμπίπτουν καὶ τὰ ὑπὸ δργάνωσιν κρατικὰ σχολεῖα σωστιδίων μέσων καὶ μέσων προλήψεως καὶ κατασέρεως πυρκαϊῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἀκόμη δὲ καὶ ἡ πρα-

κτικὴ ἔξασκησις εἰς τὰς Πρώτας Βοηθείας ἡς πολλαχῶς, ἀλλ' οὐχὶ πάντοτε μετ' ἐπιτυχίας, ἐπειδιώχθη μέχρι σήμερον ἡ ἐφαρμογή. "Η τρίτη τέλος μορφή, θὰ εἴχε παραμείνει μόνον εἰς τὴν θεωρίαν, ὃν δειλὴ καὶ δοκιμαστικὴ ἐφαρμογὴν τῆς δὲν είχε πραγματοποιήσει ἡ μετεκπαίδευσις τῶν παλαιῶν διπλωματούχων ἀπομηχανικῶν εἰς κύκλους τινὰς ἐπιμορφωτικῶν μαθημάτων, ἐν οἷς παρὰ τὰ Ἀγγελικὰ ἡ τὴν Θεμοδυναμικήν, τὴν προεξέχουσαν θέσιν κατείχον αἱ Μηχαναὶ Ἐσωτερικῆς Καύσεως. "Η ἐκπαίδευσις αὕτη, ἀσχέτως τοῦ εἰδικοῦ σκοποῦ δὲν ἐκάστοτε εἴναι δυνατὸν νὰ ἐπιδιώκῃ, ἀποβλέπει κυρίως εἰς τὴν ἐντημέρωσιν τῶν παλαιῶν στελεχῶν ἐπὶ τῶν ἔξειδεσεων τοῦ ἐπαγγέλματός των.

Μεταξὺ τῶν τριῶν τούτων μορφῶν τῆς μετεκπαίδευσεως, ποίας ηθελον ἐπιλεγῆ διὰ νὰ παρέχεται εἰς τὰ θεμελιωθέντα κρατικὰ διδακτηρία; "Ἐὰν ἐπελέγετο ἡ πρώτη, ἡ ναυτικὴ ἐπέκτασις εἰς τὴν Ἐλλάδα θὰ μετέβαλῃ ριζικῶς ὅφιν καὶ θὰ προσηγορίζετο πρὸς τὰ συστήματα τὰ κρατούντα εἰς τὰς πλειστά τῶν ναυτικῶν χωρῶν τοῦ κόσμου. "Αντὶ τριῶν ἔξειδεστικῶν σταδίων δι' ἔκστον κλάδον, θὰ εἰχομεν τρία ὑποχρεωτικὰ σχολεῖα καὶ ἀντὶ ἔξειδεσεων θὰ εἰχομεν πολύμην διδασκαλίαν. Τοιαύτη δύμας εὐκταία λύσις δὲν φαίνεται εἰς τὸ δρίζοντα. Πολὺς δὲ κόσμος τῶν ὑποψήφιων, δυσυπέρβλητα τὰ ἐμπόδια, δυσχερεστατή δὲ ὁ ὄργανωσις. Δύσκολον ἐν ἄλλοις λόγοις τὸ ἐγχείρημα. "Απομένουν δὲν οἵτις αἱ ἀλλαὶ λύσεις, πρὸς τὰς ὅποιας καὶ φαίνεται πιθανή ἡ ἀπόκλισις. "Η εἰδικὴ μετεκπαίδευσις, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἐπιμόρφωσιν, δύονται καὶ ὅπου αὐτὴ χρειάζεται, ἀποτελούν προσπαθείας, αἵτινες μολονότι δὲν δύνανται ν' ἀξιώσουν τὸν τίτλον τοῦ τελικοῦ στόχου, ἔχουν ὑπὲρ αὐτῶν τὴν δυνατότητα τῆς ἀμέσου εφαρμογῆς.

"Ἄσ ιδωμεν, λοιπόν, εἰς ποίους λόγους διφέλεται καὶ ποίας ἀνάγκας ἔχει νὰ καλύψῃ ἡ εἰδικὴ μετεκπαίδευσις. Εἴναι βέβαιον ὅτι τοῦ δρίτη ἔχει κριθῆ ἡ κρίνεται ἐκάστοτε ἀναγκαῖον, διποτας γνωρίζει ὡς ἀξιωματικός τοῦ Ε.Ν. εἰς τὰ διάφορα στάδια τῆς ἐπαγγελματικῆς του ἀνελίξεως, περιλαμβάνεται εἰς τοὺς πίνακας τῆς ἔξειδεστος ὅλης τῶν διαφόρων διπλωματικῶν ἔξειδεσεων. Καὶ ἐάν δὲν περιλαμβάνεται, δὲν ἔχομεν εἰμὴ νὰ τὸ προσθέσωμεν διὰ τῆς νομίμου διαδικασίας. "Ἐφ' ὅσον, ἐν ὅψει τοῦ ἀδιασείστου τούτου γεγονότος, ἐπεζητήθη κατὰ καιρούς καὶ ἐπιζητήθη ἡ ηδη ἡ καθιερώσεις διαφόρων ὑποχρεωτικῶν σχολείων, ποτό σημαίνει ὅτι ὑφίστανται μαρφωτικοὶ ἀπαιτησεις τῆς ἀποφοίτους τῶν διπλωματικῶν συστημάτων. Εἰς τὸ πλεῖστον δὲν δύνανται τῆς θεμάτων διαδικασίας:

"Εἰναι ὀλιθέες ὅτι εἰς τὸ ὑφιστάμενον σύστημα ἔξειδεσεων, ὑπάρχουν θέματα, τῶν δημόσων τὴν γνώσην ἀδυνατοῦνταν αὐταὶ νὰ ἐλέγχουν. "Ως τυπικὸν παράδειγμα μηρυμονέμον τὰ ἡλεκτρονικὰ ναυτικὰ ὅργανα, ἐπὶ τῶν ὅποιων καὶ ἡ πλέον θεματικά περιγραφική γραπτή ἔκθεσις δὲν ἀποδεικνύει καὶ ὅποιας ἀδυνατεῖ νὰ καλύψῃ ἡ διὰ τῶν καθιερώμενων διπλωματικῶν ἔξειδεσεων δοκιμασία. "Η ἀδυναμία αὕτη διφέλεται κυρίως εἰς τὰς ἀκόλουθους αἵτινας:

"Εἰναι ὀλιθέες ὅτι εἰς τὸ ὑφιστάμενον σύστημα ἔξειδεσεων, ὑπάρχουν θέματα, τῶν δημόσων τὴν γνώσην ἀδυνατοῦνταν αὐταὶ νὰ ἐλέγχουν. "Ως τυπικὸν παράδειγμα μηρυμονέμον τὰ ἡλεκτρονικὰ ναυτικὰ ὅργανα, ἐπὶ τῶν ὅποιων καὶ ἡ πλέον θεματικά περιγραφική γραπτή ἔκθεσις δὲν ἀποδεικνύει καὶ ὅποιας ἀδυνατεῖ νὰ καλύψῃ ἡ διὰ τῶν καθιερώμενων διπλωματικῶν ἔξειδεσεων δοκιμασία. "Η ἀδυναμία αὕτη διφέλεται κυρίως εἰς τὰς ἀκόλουθους αἵτινας:

CABLES : "NAFTIKA"
TELEX : 6 - 7500 DN

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

Argonaut Suppliers (pty) Ltd
524/526 ALBANY HOUSE WEST, 65 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ - Γ. Β. ΓΟΥΛΑΚΟΣ
FOR ALL SHIP REQUIREMENTS
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ
APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

χανουργική τέχνη διὰ τῆς ἐν τοῖς συνεργείοις ικανότητος κατασκευῆς ἔξαγώνων. Έάν ή μέσοδος αὐτή ἐπεξετείνετο, θὰ ήτο δυνατὸν νὰ καλύψῃ πολὺ μεγαλύτερον ἀριθμὸν θερμάτων καὶ νὰ δόηγησῃ εἰς προφορικάς ἡ πρακτικάς ἑξετάσεις. 'Αλλ' ἂν τοῦτο εἴναι δυνατόν, προκειμένου περὶ είκοσάδος ὑποψηφίων, καθίσταται ἀνεφάρμοστον ἐνώπιον τῶν εἰς ἑκατοντάδας μετρουμένων ὑποψηφίων τῆς σήμερον.

Μίαν δευτέραν αἰτίαν ἀπέτελεσαν τὰ θέματα ἐκείνα, ἐφ' ὧν αἱ σύγχρονοι τεχνικαὶ ἐφαρμογαὶ δημιουργοῦν τὴν ἀνάγκην συνεχούς ἐνημερώσεως. Νέα συστήματα, ὡς ἡ τηλεκίνησις καὶ ὁ αὐτοματισμὸς καὶ νέαι μέθοδοι ἐργασίας, ὡς ἡ ἐνοποιημένη ἡ ὀλοκληρωμένη (integrated) ὑπηρεσία τῶν ἀξιωματικῶν, τίθενται συνεχῶς εἰς ἐφαρμογὴν χωρὶς ἡ παγιωτοποιημένη ἑξεταστική ςηλη νὰ εἴναι δυνατόν νὰ τὰς προβλέψῃ ἡ τὰς περιλάβῃ.

Ἄλλην τέλος αἰτίαν ἐδημιουργήσαν τὰ θέματα, τῶν ὅποιών ἡ συνεχῶς αὔξουσα σημασία κατέστη τοσούτη, ὥστε καίτοι περιλαμβανόμενα εἰς τὸ ἑξεταστικὸν ἐργατηματολόγιον ν' ὀσφυκτιούν συμπιεζόμενα ἐντὸς μιᾶς ἡ δύο ἐρωτήσεων ἐνὸς γενικωτέρου μαθήματος. Τὰ θέματα τῆς Εὔσταθείας εἰς τὴν Ναυπηγίαν, τῆς Φορτώσεως εἰς τὴν Ναυτικὴν Τέχνην, καθὼς καὶ τοῦ Κοινοτισμοῦ πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων εἰς τὸ αὐτὸν μάθημα, τῶν Ναυλώσεων ἡ τῆς Ναυτ. 'Ασφαλίσεως εἰς τὸ Δίκαιον ἡ τὴν 'Εκμετάλλευσιν πλοίου, τῆς 'Αντοχῆς ὑλικῶν εἰς τὴν Φυσικὴν - Μηχανικὴν, ἀποτελοῦν μερικὰ μόνον παραδείγματα. Πρόκειται περὶ γύνσεων τοσούτων ἀναγκαίων διὰ τὸν σημερινὸν ἀξιωματικόν, ὥστε νὰ μῇ ἐπιτρέπεται νὰ ἔξαπλωνται εἰς μίαν ἀπλῆν ἐρώτησιν ἐντὸς πεντηκοντάδος τοιούτων ἐφ' ὧν θ' ἀποφασίσῃ ἡ κληρωτὶς τῆς ἑξεταστικῆς ἐπιτροπῆς.

'Εάν ἀληθῶς τὰς μορφωτικὰς ἀνάγκας, τὰς ὁποίας ἐνεφάνισαν αἱ ὡς ἄνω κατηγο-

ρίαι θεμάτων, καὶ εἴ τις ἄλλη μᾶς διέφυγεν, πρόκειται νὰ καλύψῃ ἡ μετεκπαίδευσις, τότε τὸ ἔργον τῆς καταστρώσεως τοῦ προγράμματος δὲν είναι μὲν εύκολον, ἀλλ' εἶναι τούλαχιστον σαφές καὶ συγκεκριμένον. Διότι μεταξὺ τῶν μυρίων γνώσεων, τὰς ὁποίας χρειάζεται ὁ σύγχρονος ἀξιωματικὸς τοῦ 'Εμπ. Ναυτικοῦ θὰ πρέπει ν' ἀναζητηθοῦν ἐκείναι στίνες δὲν είναι δυνατὸν ν' ἀφεμοιαθοῦν διά της ἀπλῆς κατ' ίδιαν μελέτης, οὐδὲ νὰ ἐλεγχθοῦν διὰ τῆς ἀπλῆς ἑξετάσεως. 'Εκείναι, δηλαδή, αἱ ὅποιαι χρειάζονται εἰδικὴν διδασκαλίαν, πλήρη παρακλούθισιν, ἐπίδειξιν ὄργανων καὶ πρακτικὰς ἐφαρμογάς, συγχρόνως δὲ συνεχὴ προφορικήν ἑξετάσιν, ἐπίλυσιν ἀποριῶν καὶ διόρθωσιν σφαλμάτων. 'Εν ἀλλοις λόγοις χρειάζονται τὴν καλούμενην ἐργαστηριακὴν ἡ φροντιστριακὴν διδασκαλίαν, ὡφ' ἣν ἔννοιαν λαμβάνονται οἱ όροι οὗτοι εἰς τὰ Πανεπιστήμια. Καὶ τὰ θέματα ταῦτα ἀς ἀποτελέσουν πρὸς τὸ παρὸν τὸ ἀντικείμενον τῆς μετεκπαίδευσεως. 'Ο ρυθμὸς καὶ τὸ εἶδος τῶν εἰς τὴν ναυτιλίαν σημειουμένων μεταβολῶν θὰ δείξουν εἰς τὸ μέλλον τὴν κατεύθυνσιν πρὸς τὴν ὅποιον πάσα συμπλήρωσις ἡ ἐπέκτασις θὰ στραφῇ.

"Ἐν δεύτερον πρόβλημα θὰ παρουσιάσῃ ἡ κατονίων διόλκηρουν αὐτοῦ τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ ὄλικοῦ μεταξὺ τῶν τριῶν κλάδων καὶ τῶν ὄκτω βαθμῶν τοὺς ὅποιους ἐμφανίζει ἡ ὑφισταμένη διαίρεσις τοῦ ὑπὸ μετεκπαίδευσιν προσωπικοῦ. 'Υπάρχει ηδη ἡ πείρα τῶν ἐν ἐνεργείᾳ εἰδικῶν σχολῶν καὶ τῆς φροντιστριακῆς διδασκαλίας καὶ ὑπάρχουν προσέτι ἐν ἀφθονίᾳ τὰ διειθνῆ πρότυπα. 'Ορισμένοι πάντως βασικοὶ κανόνες δὲν δύνανται νὰ παραραθοῦν ἀζημίως. Δέν ἐπιτρέπεται οὕτω νὰ ἀγνοηθῇ ὅτι ἡ κατανομὴ τῶν θεμάτων πρέπει νὰ χωρήσῃ ἐκ τῶν ἀπλουστέρων εἰς τὰ συνθετώτερα καὶ ἐν συναρτήσει πρὸς τὰ εἰδικά καθήκοντα ἐκάστου βαθμοῦ. Εἰς τὴν σημερινὴν ἐποχὴν τοῦ ἐπαγγελματικοῦ κατοκερματισμοῦ ὁ γνωρίζων κολῶς τὰ ἔργα τῆς τάξεως του είναι

βέβαιον ὅτι θὰ ἐπιτύχῃ καλύτερον τοῦ γνωρίμου τύπου, ὅστις ἐτρύγησεν «λίγο ἀπ' ὅλα». 'Ἐπίσης ὅτι τὰ κατὰ βαθμούς θέματα πρέπει νὰ είναι συγκεντρωμένα εἰς μίστια περιοδον. 'Εστω καὶ ἂν εἶναι διαφορετικὰς φύσεως ἡ ὁδηγούν εἰς τὴν λήψιν πλειόνων ἡ μέρους πτυχίων (π.χ. γυροποιητίδων, πρώτων βοηθειῶν, σωσιδίων μέσων κλπ.), ἡ ἐνωμάτωσις των εἰς ἐνιαίον ἐκπαιδευτικὸν κύκλον καὶ τὸν συστηματικότητα ἔχυπητρετει καὶ τοὺς ὑποψηφίους διευκολύνει. 'Απὸ ἄλλης πλευρᾶς μόλις εἶναι ἀνάγκη ν' ἀναφερθῇ, ὅτι οἱ οὕτω μετεκπαίδευσμένοι δένον ν' ἀπαλλάσσωνται τῆς δοκιμασίας εἰς τὰ ἀντίστοιχα θέματα κατὰ τὰς διπλωματικὰς ἑξετάσεις. 'Ἐφ' ὅστον ὅλωστε ἡ μετεκπαίδευσις καταστὴ καθολική, τὰ θέματα ταῦτα θ' ἀπολειφθοῦν τελικῶς ἐπὶ τοῦ ἑξεταστικοῦ ἐρωτηματολογίου. Τέλος δὲν είναι δυνατὸν νὰ παραγνωρισθῇ ἡ διαφορετικὴ προέλευσις καὶ στάθμη τῶν ὑποψηφίων. Θέματα ἔξαντλούμενα εἰς τὰς Σχολὰς δὲν ἐπιτρέπεται ν' ἀπασχολούν ἐκ νέου τους ἐκ τῶν Σχολῶν προερχομένους. 'Ιδιαιτέρας δὲ χρήζει ἀντιμετωπίσεως ὁ διαφορισμός τῶν μηχανικῶν, εἰς τὸν κλάδον τῶν ὅποιων ἐξομοιούνται στελέχη ἀνίσου σχολικῆς μορφώσεως καὶ ἐκπαιδευτικῆς στάθμης. 'Ισως μάλιστα διὰ τοὺς ἐκ τῶν νυκτερινῶν σχολῶν προερχομένους, ἡ ὑποχρεωτικὴ μετεκπαίδευσις θὰ δύνανται ν' ἀποτελέσῃ τὸ στάδιον τῆς ἑξισώσεως τῶν πρὸς τὸν λοιπούς, ἐφ' ὅστον θὰ ἔξακολουθήσουν νὰ γεύωνται τῶν αὐτῶν, ἡ περίπου τῶν αὐτῶν, ἐπαγγελματικῶν προσόντων.

Βεβαίως οἱ κανόνες οὗτοι δὲν είναι οἱ μόνοι. 'Η πράξις θ' ἀποδείξῃ ποιὸν θ' ἀποκρυπταλλωθῆ ὡς καλύτερον τοῦ σύστημα καὶ ποίας ἐπὶ μέρους μεβόδους θ' ἀκολουθήση. Τὸ ζῆτημα ὅμως εἶναι, ὅτι διὰ νὰ ὑπάρξῃ πρᾶξις πρέπει νὰ ἀρχίσῃ πρῶτων ἡ ἐφαρμογή. Καὶ τούτο είναι ὅπερ προέχει σήμερον.

ΣΕΝΟΦΩΝ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
Πλοίαρχος Λ.Σ. έ.ά.

Best of ship repairing...

R. & H. Green and Silley Weir, Ltd., London
18 LONDON STREET E.C.3 TELEPHONE 01-481 8611. TELEX 25364 INTERKNIT, LDN.

Silley, Cox & Co. Ltd., Falmouth
TELEPHONE FALMOUTH 311400. TELEX 45536 INTERKNIT, FAL.

A sign in the bottom left corner reads "Also".

POSIDONIA EXHIBITION 2-8 JUNE 1969

in Britain

ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΗΜΕΡΑΣ

'Η ύπερ τοῦ ναυτικοῦ Κοινωνικὴ Πρόνοια

ΤΟΥ Κ. ΜΙΧ. Κ. ΣΩΡΩΤΤΟΥ

Ο κ. Πρόεδρος τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως εἰς τὸν τελευταῖς ἑκατοντημέντα λόγον του εἰς Ἀλεξανδρούπολιν ἔξηγγειλε τὴν λῆψιν ἐπαναστατικῶν μέτρων εἰς τὸν τομέα τῆς Προνοίας καὶ τῆς Ὑγειονομικῆς προστασίας.

Εἶναι φυσικὸν ἡ ὑπόσχεσις αὕτη τοῦ κ. Προέδρου νὰ ἴκανοποιηῇ τὸ σύνιον τοῦ Ἐλληνικοῦ Λαοῦ, διότι ὅλοι ἀνεψιεῖς ἔχαιροστες γνωρίζομεν καλῶς ὅτι ἐνῷ ἐργαζόμενοι καὶ ἔργοδοται ἐπιθαρύνονται δυσδιστάκτως, αἱ παροχαὶ πρὸς τοὺς ἐργαζομένους πολὺ ἀπέχουν ἀπὸ τοῦ νὰ είναι ἴκανοποιητικαῖ.

Καὶ ἔαν τοῦτο ισχύῃ ἄπαις διὰ τοὺς ἐργαζομένους εἰς τὴν ξηράν, ἡ ἀδικία εἶναι πολλαπλὴ διὰ τοὺς ἐργαζομένους εἰς τὴν θάλασσαν.

Οταν ἀκόμη τὸ Ἐλληνικὸν Κράτος εὐρίσκετο εἰς τὰ πρώτα χρόνια τῆς ὥρας του, τὸ 1863, τότε ἰδρύθη τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον. Αὐτὸν καὶ μόνον ἀποδεικνύεται τὸ πόσον ἀποραιτήτος καὶ πρωτορχικῆς σημασίας ἔθεωρήν ἡ Πρόνοια διὰ τὸν "Ἐλληνα Ναυτικόν".

Ἀκόμη δὲν εἶχε συνέλθει ἀπὸ τοὺς τρομεροὺς καὶ πολυαιμάκτους ἀγώνας τὸ "Ἐθνικόν" μας, ἀκόμη δὲν εἶχεν ἀπελευθερωθῆ παρὰ ἔνσι μικρὸν τῆμα του, ἀκόμη καλακαλὰ δὲν εἶχεν ἀρχίσει νὰ γίνεται κράτος ὥρας τους μέριμναν καὶ ἡ πρὸς τοὺς Ναυτικοὺς μέριμνα ἐτέθη εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν τῶν μεγάλων προβλημάτων του.

"Ἡ ἰδρυσις τοῦ N.A.T., καθ' ἡμᾶς, ἀπετέλεσεν ἐκδήλωσιν εὐγνωμοσύνης τοῦ ἀπ-

λευθερωθέντος "Ἐθνους πρὸς τὸν Ἐλληνα Ναυτικὸν" τοῦ ἐνίρηνη καὶ ἐν πολέμοις ἀγωνιζομένου" διὰ τὸ μεγαλεῖον τῆς Πατρίδος.

Εἰς ὅλας τὰς εἰρηνικὰς προσπαθείας τοῦ "Ἐθνους", εἰς ὅλους τοὺς ἐνόπλους ἀπελευθερωτικοὺς ἀγώνας του, καὶ εἰς τὰς παγκοσμίους συρράξεις, καθ' ἃς ἐκρίνετο ἡ ἀκεραιότης καὶ ἡ ἀνεξαρτησία του, ὁ "Ἐλλην Ναυτικὸς" εὐρέθη εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν τοῦ ἀγώνος καὶ τῆς θυσίας. Καὶ ὅταν ὀμιλούμεν περὶ τοῦ "Ἐλληνος Ναυτικοῦ" ἐννοοῦμεν καὶ τὸν "Ἐλληνα πλοιοκτήτην", διότι μέχρι πρὸ τοῦ ἀκόμη ὁ "Ἐλλην πλοιοκτήτης", ἥτο καὶ ναυτικὸς, προσωπικὸς ἐργαζόμενος, παλαίων μὲ τὸ κύμα καὶ ἀγωνιζόμενος ἐνόπλως καὶ θυσιάζων τὴν ζωὴν καὶ τὰ ὑπάρχοντά του.

* * *

Αὐτὴν ὅμως τὴν ἐκδήλωσιν εὐγνωμοσύνης τοῦ ἀπελευθερωθέντος "Ἐθνους πρὸς τὸν Ἐλληνα Ναυτικόν", οὔτε συνέκισαν οὔτε ἐσεδάσθησαν οἱ μεταγενέστεροι Κυβερνήται. Στηριζόμενοι οὔτοι εἰς τὴν ἔμφυτον ὑπερηφάνειαν τῶν Ναυτικῶν μας, ἡ ὁποία δὲν τοῖς ἐπέτρεπε νὰ ἐπαιτοῦν, νὰ ζητοῦν καὶ νὰ ποζαρεύουν τὰς ψήφους των καὶ νὰ γίνωνται κομματάρχαι νυκτοξημερωνόμενοι εἰς τοὺς προβαλάμους "Ὑπουργικῶν" καὶ κομματικῶν γραφείων, δὲν ἡσθάνθησαν ποτὲ τὴν ἀνάγκην οὔτε τῆς ηθικῆς οὔτε τῆς πραγματικῆς ὑποχρεώσεως τοῦ Κράτους ἐναντὶ τῆς ζωῆς καὶ τοῦ μέλλοντος τῶν Ναυτικῶν.

Καὶ πῶς νὰ μὴν ἀγανακτοῦν οἱ "Ἐλληνες

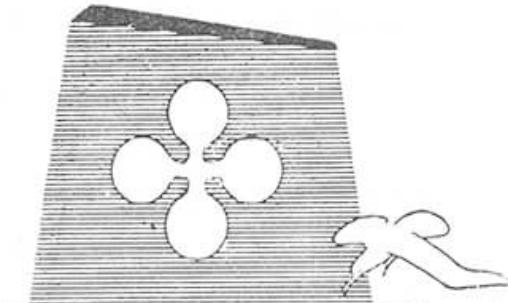
Ναυτικοὶ" ὅταν πληροφορούνται, ὅποι τοῦ στόματος τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ ὅτι, ὅταν αὐτοὶ ποὺ ἀποτελοῦν τὸ περίπου 10% τοῦ Ἐλληνικοῦ Λαοῦ, οὐδέποτε ἔτυχον οἰσαδηπότε πρατικῆς μερίμνης, ἐνισχύσεως ἢ καὶ προστασίας, ὃν καὶ δικαιούμενοι εἰς τοῦτο ἀδιαμφισβήτητας, ἀντιθέτως ὑποχρεούνται μεθ' ὅλου τοῦ Λαοῦ νὰ συνεισφέρουν εἰς ὡρισμένα ΠΡΟΝΟΙΑΚΑ ταυεῖα ὀλιγαρίθμων τάξεων, αἵτινες καὶ εὐπραγοῦν.

Δὲν ἀποτελεῖ ΤΡΟΜΕΡΑΝ ΑΔΙΚΙΑΝ, ὅταν ἐνῷ ἑκαδούντο οἱ Ναυτικοὶ μας νὰ πληρώνουν ἔξι ἵδιων τὰς συντάξεις τῶν θυμάτων τῶν πολεμικῶν ἀγώνων τοῦ "Ἐθνους", τῶν θυμάτων ποὺ ἔχασαν τὴν ζωὴν των ἢ τὴν σωματικὴν τῶν ἀκεραιότητας εὐρισκόμενοι καὶ ἀγωνιζόμενοι εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν καὶ τὴν πλέον ἐπικινδυνοντα τοῦ θαλασσίου μετώπου καὶ ἔξι αὐτοῦ καὶ μόνον τοῦ λόγου δικαιούμενοι μιᾶς κοινωνικῆς συνεισφορᾶς καὶ συναντιλήψεως, ὅλλαι τάξεις εὐφύων καὶ καταφερτζήδων, ἐπὶ πλέον ὑπερχρέων τοὺς Ναυτικούς νὰ συνεισφέρουν διὰ τὴν εὐμάρειαν τῶν;

"Ολοὶ οἱ περὶ τὴν θάλασσαν ἀσχολούμενοι γνωρίζομεν διὰ μέχρι πρὸ ὅλιγων ἐπώνυμην συντάξεις ναυτικῶν τῆς τάξεως τῶν 300 - 400 δραχμῶν. Δὲν ἀποτελεῖ αὐτὸ ΣΤΙΓΜΑ; "Ολοὶ ἐπίσης γνωρίζομεν διὰ, ἐὰν ὁ ἀπόμαχος Ναυτικὸς δὲν εἶχε παιδιά νὰ τὸν κυττάξουν εἰς τὰ γεράματα, ἥτο καταδικασμένος ὥχι ἀπλῶς εἰς στερήσεις, ἀλλ' εἰς πενίαν ἀδάστακτον καὶ ἀπάνθρωπον. "Η σύνταξις ούσιας ἥτο ἀνύπαρκτος.

Καὶ ὡς νὰ μὴν ἔφθανεν ἡ ἄλυσος αὕτη τῶν ἀδικιῶν εἰς βάρος τοῦ "Ἐλληνος Ναυτικοῦ", ἐπληροφορήθην ἀνεπισήμως κατὰ τὴν διετίαν τῆς θητείας μου εἰς τὴν Διοίκησιν τοῦ N.A.T. καὶ μίαν ὅλην σοβαρωτάτην ἀδικίαν. Τὴν θέτω ὑπ' ὅψιν τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως καὶ τοῦ κ. Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐκφράζων ἄμα τὴν λύπην μου, διότι παρὰ τὰς προσπαθείας μου δὲν κατώρθωσα νὰ περιέλθῃ εἰς χείρας μου ὁ σχετικὸς φάκελλος, εἰς τρόπον ὡστε νὰ δύναμαι νὰ ἀναφερθῶ εἰς τὰ στοιχεῖα του

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



Τακτικὰ δρομολόγια δι' ἐπιβάτας καὶ αὐτοκίνητα μεταξὺ¹
ΙΤΑΛΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ - ΚΥΠΡΟΥ - ΙΣΡΑΗΛ

Κρουαζίέραι: Αἴγαιον, Μεσόγειος, Καραϊβική
Μεξικόν, Κεντρική Αμερική

Η ΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ²
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 410.562, 477.946

ύπευθύνως καὶ οὐχὶ ἀνευθύνως ὡς προεῖπον. Καὶ ιδού αὕτη:

Τὸ μέγαρον τοῦ παλαιοῦ 'Υπουργείου τῶν Ναυτικῶν εἰς τὴν πλατείαν Κλαυθμῶνος ὑπῆρξε περιουσία τοῦ Ν.Α.Τ., ἡτις ἔξεχωρήθη εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Δημόσιον μὲ τὴν ὑποχρέωσιν, ὅπως τὸ τελευταῖον καταβάλῃ τὸ ἔκπιστον ἐνοίκιον τοῦ Ν.Α.Τ., τὸ ὅποιον σημειώτεον σήμερον καθωρίσθη εἰς Δραχμάς 20.000 μηνιάσιων.

'Ἐπειδὴ, ὅπως προσανέφερον δὲν δύναμαι νὰ ἀναλάβω τὴν εὐδήνην τῆς πληροφορίας μου αὐτῆς, δὲν προδαίνω εἰς σχόλια καὶ κρίσεις, περιοριζόμενος νὰ εἴπω ἀπλῶς δῆτι, ἐάν πράγματι τοῦτο συμβαίνῃ, τότε δὲν διεπράχθη μία ἀπλῆ ἀδικία εἰς βάρος τοῦ 'Ελληνος Ναυτικοῦ, ἀλλὰ μία ἀχρεπτήριστος ἔγκληματικὴ πρᾶξις, κατὰ παράβασιν παντὸς γραπτοῦ καὶ ἀγράφου Νόμου. 'Η ἐπανόρθωσις πρέπει νὰ είναι ἡ μεσοσ. ε. 'Α μεσωτάτη.

Εἶναι ἀνάγκη μέσα εἰς τὰ ἐπαναστατικὰ μέτρα τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως νὰ περιληφθῇ καὶ ἡ πρόνοια διὰ τὸν 'Ελληνα Ναυτικόν. 'Ο 'Ελληνος ναυτικός καὶ ὁ 'Ελλην πλοιοκτήτης ἐπιβαρύνονται μὲ πάρα πάρα πολὺ λὰ καὶ δὲν ἀποκομίζουν πολλὰ ἐλάχιστα. 'Υπάρχουν πολλαὶ ἐσφαλμέναι ἀντιλήψεις ἐπὶ τοῦ ὄλου θέματος τῆς Προνοίας καὶ 'Υγειονομικῆς προστασίας γενικῶς τοῦ 'Ελληνος Ναυτικοῦ. 'Ο ἑκδότης τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ὁ πρωτεργάτης αὐτὸς τῶν θεμάτων τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας μας, είμαι βέβαιος ὅτι εὐχαρίστως θὰ διασεησῃ τὰς στήλας τοῦ περιοδικοῦ του, ἀλλὰ καὶ τὴν πολύτιμην προσωπικήν του ἐμπειρίαν. Πρέπει ἐπίσης καὶ αἱ 'Ἐφοπλιστικὴ Ἐνώσεις καὶ αἱ Ναυτεργαστικαὶ τοιαύται διὰ τῆς δημιουργίας κοινῶν ὅμιδων ἐργασίας καὶ ἐρεύνης νὰ βοηθήσουν τὴν Κυβέρνησιν εἰς τὴν ἔξευρεσιν τῆς καλυτέρας λύσεως. Είμαι βέβαιος ἐπίσης ὅτι ὁ κ. Σ. Ἀνδρεάδης, ἄν καὶ βεβαρημένος ὑπερέμ-

τρως, θὰ θέσῃ τὸ ὄλον θέμα εἰς τὴν πρώτην σειρὰν τοῦ προσωπικοῦ του ἐνδιαφέροντος. Εἰμαι βέβαιος ὅτι 'Ἐφοπλισταὶ καὶ Ναυτεργάται πιστεύουν ὅτι, ὃ βασικὸς αὐτὸς παράγων τῆς 'Ελληνικῆς Οἰκονομίας ὁ καὶ διακρινόμενος διὰ τὴν ἀγάπην του πρὸς τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὸν Ναυτεργαστικὸν κόσμον, είναι ὁ μόνος ἐνδεδειγμένος νὰ καθοδηγήσῃ τὰς ὅμιδας ἐργασίας, τὰς ὅποιας προσανέφερα, εἰς τὴν ἐπιτυχίαν. Εἰς τὴν ἔξευρεσιν τῆς ὅρθης λύσεως.

Εἶμαι ἔτοιμος νὰ ἀποδείξω, ὅτι ἄνευ οὐδεμιᾶς ἐπὶ πλέον ἐπιβαρύνσεως ἔξι ἑκατέρας τῶν πλευρῶν, ἀλλὰ ἀπλῶς μὲ μίαν ἀναδιοργάνωσιν, ἀναδιάφρωσιν καὶ ἐξ ὑπαρχῆς ἀναθεώρησιν τοῦ ὄλου θέματος ἐπὶ συγχρόνων οἰκονομικοῦ - κοινωνικῶν βάσεων θὰ ἔξευρεθῇ ἡ ἀρίστη λύσις. Αὐτὸ τὸν σήμερον τόσον προχείρως λέγεται περὶ αὐξήσεως εἰσφορῶν, είναι μία συνέχιστις ἀπλῶς ἐνὸς κακοῦ παρελθόντος καὶ παρόντος. 'Ο, τι ὅμως πρέπει νὰ γίνη, πρέπει νὰ γίνη ταχέως διότι ἡ συνέχιστος τοῦ κακοῦ παρόντος ἔξασθενεὶ σημαντικῶς τὰς προϋποθέσεις στηρίξεως τοῦ καλυτέρου μέλλοντος.

Τὸ θέμα τῆς Κοινωνικῆς Προνοίας τοῦ 'Ελληνος Ναυτικοῦ είναι μὲν ἐνίσιον, ἀλλὰ πολύπλευρον καὶ ἰδιόμορφον. Θὰ πρέπει λοιπὸν κατὰ τὴν γνώμην μου καὶ ἡ Πρόνοια διὰ τὸ γῆρας καὶ τὴν ἀνικανότητα πρὸς ἐργασίαν καὶ ἡ 'Υγειονομικὴ προστασία καὶ ἡ Προστασία κατὰ τῆς ἀνεργίας καὶ ἡ Πρόνοια διὰ τὰ παιδιά τῶν Ναυτικῶν νὰ ἔξετασθεῖν ὡς ἐπὶ μέρους προβλήματα ἐνὸς καὶ τοῦ αὐτοῦ θέματος. 'Η ὑπαρξίας πολλῶν φορέων ἀντιμετωπίσεως τῶν καθ' ἔκαστα προβλημάτων σποταύλων χρόνων καὶ χρήματος προκαλεῖ. 'Αντιθέτως ἐπειδὴ δὲν ὑπάρχει καὶ ὁ ἀπαραιτητὸς συντονισμὸς διὰ τὴν ἐπιδίωξιν ὠρισμένου ἐνιαίου σκοποῦ.

Καὶ διὰ νὰ φθάσωμεν εἰς τὴν ἀφορμὴν τοῦ συμπεράσματός μας δὲν χρειάζεται πα-

ρὰ νὰ ἀναφέρωμεν τὰς ἐπιβαρύνσεις τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ναυτεργατῶν. Τότε θὰ ἴδωμεν τὴν τρομερὸν δυσαναλογίαν θυσιῶν καὶ ἀποτελέσματος. Τὰ Clubs λέγουν ὅτι τὰ 65% τῶν εἰσφορῶν (ἡ εἰσφορά σημερον εἶναι 35 σελ. κατὰ τὸν γκρός) τῶν πλοιοκτητῶν καλύπτουν τὰς ἀσθενείας καὶ ἀτυχήματα (εὔτυχως καὶ συγκριτικῶς πολὺ δίλγα) τῶν Ναυτικῶν μας. 'Επομένως ἐν πλοίον 7.000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος εἰσφέρει διὰ 7.000X35X65

30 ἄνδρας	= £ 7.962,5
ἐπησίωσις.	Έπομένως ἔχομεν μίαν ἐπιβάρυνσιν μόνον διὰ τὴν ἀσθενείαν καὶ τὸ ἀτύχημα 26.54%.
Δοθέντος ὅτι ἐν τοιούτον πλοίον ἔχει ἐπησίαν μισθοδοσίαν £ 30.000	7.962.50X100
	= 26.54%.

30.000

"Ἐχομεν λοιπὸν μίαν συνολικὴν ἐπιβάρυνσιν ἐπὶ τοῦ μισθοῦ, πλοίου καὶ Ναυτικοῦ:

'Ασφαλίσις εἰς Club (ἀναλογία ἀσθενείας καὶ 'Ατυχήματος) ...	26.54%
Εἰσφοραὶ N.A.T.	16—

Σύνολον 42.54%

Αὐτὸ τὸ ποσοστὸν καθ' ἡμᾶς κρίνεται υπερβολικὸν ἔστω καὶ ἐάν οι Ναυτικοί μας ἐτύγχανον τῆς ιδεωδεστέρας προστασίας.

Τὸ τελευταῖον ὅμως δυστυχῶς δὲν συμβαίνει καὶ κυρίως διότι δὲν συμβαίνει, ἀλλὰ καὶ διότι αἱ ἐπιβαρύνσεις εἶναι δυσδάστακτοι, μᾶς ἐπιβάλλει νὰ ζητήσωμεν τὴν ἐξ ὑπαρχῆς ἀμεσον μελέτην τοῦ ὄλου θέματος τῆς Προνοίας καὶ 'Υγειονομικῆς Περιβάλλουσας τῶν Ναυτικῶν μὲ στόχον τὴν ἐπιτελείαν τῆς καλυτέρας λύσεως.

MIXHA K. SOPRWTTOΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

TRITON SCHIFFAHRTSKONTOR GMBH

2 HAMBURG II STUBBENHUK 10

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

**SHIPS AGENTS - SHIPBROKERS - CLEARANCES - CHARTERING
SALE and PURCHASE**

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

KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ BREMEN : Mr. GUNTHER BERGMANN

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

Phone 310426, Telex Via Bremen 024 4620

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

EMDEN:

TRITON SCHIFFAHRTSKONTOR GMBH

297 NEPTUNHAUS DELFT 34 Phone 20268

Telex Via Bremen 024 4620

WILHEMSHAVEN:

TRITON SCHIFFAHRTSKONTOR GMBH

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

LUBECK, KIEL, BRUNSBUETELKOOG, HOLTENAU

PLEASE APPLY TO MAIN OFFICE AT HAMBURG

Η Κατάσχεσις τῶν παροχῶν Κοινωνικῆς Ἀσφαλίσεως καὶ τὸ N.A.T.

ΤΟΥ ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ Κ. ΝΙΚ. ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑ

Η δημοσίευσις τοῦ Ν.Δ. 91/1969 μᾶς παρέχει τὴν εὐκαιρίαν ν' ἀναλύσωμεν τὸ θέμα τῆς κατασχέσεως τῶν παροχῶν κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως, ἀπό τῆς σκοπίας τοῦ NAT, τὸ όποιον, εἰς τὴν νομοθεσίαν, ήτις τὸ διέπει, περιεῖχεν εἰδικάς διατάξεις.

Κατ' ἄρθρον 57 τοῦ Νόμου 3170/1955 ἐπερὶ NAT

«Ἄλιπτο τοῦ N.A.T. χωρηγούμεναι παροχαὶ οὔτε κατάσχονται οὔτε ἔκχωροῦνται εἰμὴ μόνον δι' ὄφειλάς πρὸς τὸ N.A.T. ή τὸ Δημόσιον, μέχρι δὲ τῶν 2/5 τοῦ ποσοῦ αὐτῶν λόγω διατροφῆς συζύγου, ἀνιόντων ή κατιόντων».

Βάσει τῆς διατάξεως ταύτης, καὶ ἐπειδὴ διὰ τὰ διὰ τοῦ ναυτολογίου βεβαιούμενα ὑπέρ τοῦ NAT δικαιώματα ήσαν ὑπεύθυνοι κατ' ἄρθρον 19 παρ. 5 τοῦ Ν. 3170/55 καὶ οἱ ἐκάστοτε πλοιάρχοι τῶν πλοίων, δι' ἀπαντὰ τὸν μέχρι τῆς ἀπολύσεως αὐτῶν ἐκ τοῦ πλοίου χρόνον, τὸ N.A.T. προέδαινεν εἰς τὴν παρακράτησιν ἐν δλῷ ή ἐν μέρει τῶν ὑπάυτου πρὸς τοὺς πλοιάρχους χορηγουμένων συντάξεων πρὸς ἱκανοποίησιν τῶν ἔξι εἰσορῶν ἀπαιτήσεων τους κατὰ τὸν Α ἢ Β πλοίου, οὕτως δημοσιούχος εἶχε διατελέσει πλοιάρχος!

Είχεν ἐπισημανθῇ ὅτι η διάταξις αὐτὴ ἡτο ἀναχρονιστική, δι' ὃ καὶ η 'Εθνική Κυβερνητική, υιοθετήσασα τὴν κατάργησιν τῆς, ἔσπευστα νὰ μεριμνήσῃ ὅπως ὑποτοιχῆται ἡ ἀπόφασις τῆς αὐτῆς. Πράγματι ἐδημοσιεύθη τὸ Ν.Δ. 87/1969 ὅπερ διὰ τοῦ ἄρθρου 2 ὥρισεν ὅτι «πάσα μέχρι τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος γενομένη χρέωσις μερίδος πλοιάρχου δι' ὄφειλάς ἐκ ναυτολογίου θεωρεῖται ὡς μὴ γενομένη, τυχὸν δὲ καταβλημένα ὑπὸ πλοιάρχου ποσὰ διὰ τὴν παρούσαν αἰτίαν, δὲν ἀνηστοῦνται, οὐδὲ ἐπιστρέφονται».

'Ἄλλη' ἀνέκαρπητης τῆς τόσου δικαίας αὐτῆς διατάξεως διὰ τὴν τάξιν τῶν πλοιάρχων, φρονοῦμεν ὅτι η παρακράτησις τῶν συντάξεων τῶν εἶχε καὶ ἔξι ἄλλης διατάξεως ἀπαγορεύθη.

'Ως γνωστόν, ἀπὸ τῆς 16ης Σεπτεμβρίου 1969 ἐτέθη ἐν Ισχύι ὁ Κώδικς Πολιτικῆς Δικονομίας, ὅστις ἐν ἄρθρῳ 1946 παρ. 2 δορίζει ὅτι «ἔξαιροῦνται τῆς κατασχέσεως ἀπαιτήσεως μισθῶν, συντάξεων ή ἀσφαλιστικῶν παροχῶν, πλὴν ἂν πρόκειται περὶ ἱκανοποίησεως ἀπαιτήσεως λόγῳ διατροφῆς ἐκ τοῦ νόμου ή ἐκ διατάξεως τελευταίας βουλήσεως, δόποτε ἐπιτρέπεται κατάσχεσις μέχρι τοῦ ἐνὸς τετάρτου». Διὰ τῆς ἀνωτέρω διατάξεως καταργείται τὸ ἄρθρον 57 τοῦ Νόμου 3170/1955, διότι κατ' ἄρθρον 1 τοῦ εἰσαγωγικοῦ Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας, ἀπὸ τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας καταργείται πάσα ἄλλη διάταξις, ἀντικειμένη εἰς αὐτὸν ή ἀφορῶσα εἰς τὰ ὑπὸ τοῦ εἰσαγωγικοῦ Κώδικος ρυθμιζόμενα θέματα, πλὴν ἂν εἰς τὸν παρόντο νόμον δορίζεται ἄλλως».

'Ἐν τούτοις καὶ παρὰ τὴν ὑπαρξίην τῆς ἀνωτέρω διατάξεως τοῦ Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας ἐδημοσιεύθη τὸ ὑπὸ ἀριθ. 91 Ν. Δ. «περὶ ἀστικῆς προστασίας τῶν παροχῶν κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως», ὅπερ εἰς τὸ ἄρθρον μόνον δορίζει τὰ ἀκόλουθα:

1. Αἱ εἰς χρῆμα καὶ εἰς εἶδος παροχαὶ πρὸς τοὺς ἡσαφαλισμένους καὶ συντάξιούχους τῶν Ὀργανισμῶν Κοινωνικῆς Ἀσφαλίσεως δὲν ἔκχωροῦνται οὐδὲ κατάσχονται.

2. 'Ἐξαιρετικῶς ἐπιτρέπεται ἡ κατάσχεσις μέχρι τοῦ 1/4 τοῦ ποσοῦ τῆς συντάξεως λό-

γῳ διατροφῆς συζύγου, κατιόντων ή ἀνιόντων. 'Αντίθετος πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος γενική ή εἰδική διάταξις τῆς κειμένης νομοθεσίας δὲν ισχύει».

Τοιουτοπρόπως ὡς νομοθέτης ἡθέλησε νὰ προστατεύσῃ κατά τρόπον σαφῆ τὰς παροχαὶ διὰ νὰ μὴ καταδικάζεται εἰς τὸν ἔξι ἀστικής θάνατον ὁ συντάξιούχος. Γενᾶται δημοστὸς τὸ ζήτημα: Τί θὰ γίνη μὲ τάς, ὑπὸ τῶν διαφήμων, δρίζομένας κρατήσεις. Διότι αὗται (αἱ κρατήσεις) δὲν ἔνεργοῦνται μὲν δι' ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως, δημοσιώνουν τὴν σύνταξιν διὰ δισφόρους σκοπούς, περὶ ὧν τελεῖ ἐν γνώσει ὡς νομοθέτης.

Καθ' ἡμᾶς, σκοπὸς τοῦ νομοθέτου δὲν είναι η προστασία τοῦ συντάξιούχου ἔναντι τῶν νομίμων ἐπιβολούμενών της κρατήσεων ἐπὶ τῆς συντάξεως, ἀλλ' ἡ προστασία τῆς συντάξεως, ἡτις ἀποτελεῖ τὴν ἐλαχιστην ἀσφάλειαν συντηρήσεως τοῦ συντάξιούχου, ἀπὸ τὰς ἐπιθέσεις τῶν δανειστῶν του, πρὸς οὓς πολλάκις ἐπιπολαίσας οὗτος τὴν ἔκχωρει.

Κατ' ἀκολουθίαν τῆς ἀνωτέρω σκέψεως δρῶσις θὰ ἐνεργήσῃ τὴν κράτησις διὰ τὸν συντάξεον, ἡ δρίζομένη ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 12 τοῦ Α.Ν. 373/1968, ὅπερ ἔχει ὡς ἀκολούθως:

«Ἡ ὑπὸ τοῦ Οἴκου Ναύτου παρεχομένη δυνάμει τοῦ Β.Δ. 83 τῆς 2/14 Φεβρουαρίου 1962 προστασία κατὰ τῆς ἀσθενείας εἰς τὰς οἰκογενεῖς ἀνέρων ναυτικῶν, ἐπεκτίνεται καὶ εἰς τοὺς συντάξιούχους τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου (N.A.T.), τοὺς συντάξιούχους τοῦ Κεφαλαίου Προστατίσις Φυματικῶν (Κ.Π.Φ.) ὡς καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν, δρίζομένης πρὸς τοῦτο γενικῆς κρατήσεως ἐκ 2% ἐπὶ τῆς καταβαλλομένης μηνιαίως συντάξεως αὐτῶν ὑπὲρ τοῦ Κεφαλαίου Ασθενείας Ναυτικῶν».

Ορθῶς ἐπίσης θὰ ἐνεργοῦνται κρατήσεις λόγω ἔξαγορᾶς θαλασσίας ὑπηρεσίας ὡς ἡ ἐν ἄρθρῳ 5 παρ. 2 τοῦ Ν.Δ. 87/1969 ὅπερ δορίζει ὅτι «ἡ λόγηθεσια ἐφ' ἀπαρχής διατάξεως τοῦ Κώδικος Πολιτικῆς Ασφαλίσεως, καὶ ὅτι δὲν ισχύει πρᾶσα διάταξις, γενική ή εἰδική, ἀντίθετος πρὸς τὰς διάταξεις του. Καὶ ἔρωτάται: Θὰ διατηρηθῇ ἡ ισχὺς τῶν γενομένων κατασχέσεων πρὸ τῆς δημοσιεύσεως του; Άλλα περὶ αὐτοῦ θὰ ἐπανέλθωμεν.

γραφον πρὸς ἔξαγορὰν καταβλητέον ποσόν, σὺν τῇ ἐπιστρεφομένῃ εἰς NAT ἐφ' ἀπαρχής διατάξεως τοῦ 1/2 τῆς καταβληθησομένης μηνιαίας συντάξεως».

὾ς πρὸς τὰς κατασχέσεις διὰ χρέη πρὸς τὸ Δημόσιον ἐπὶ μισθῶν, συντάξεων καὶ ἀσφαλιστικῶν παροχῶν, αὗται δὲν εἰναι πλέον δυναταὶ μετά τὴν ισχὺν τοῦ δινωτέρου ἄρθρου τοῦ Κώδικος Πολ. Δικονομίας, ὡς ἀπεφάνθη καὶ τὸ Νομικὸν Συμβούλιον τοῦ Κράτους διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 50/1969 γνωμοδοτήσεως του. Φαίνεται ὅτι τὸ Νομικὸν Συμβούλιον, ἐνῷ ἔξεδωσε τὴν γνωμοδότησίν του τὴν 21 'Ιανουαρίου 1969, δὲν εἰχεν ὑπ' ὅψιν τὸ Ν. Δ. 91/1969, ὅπερ ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ Φ.Ε.Κ. Α' ὑπὸ ἀριθ. 5 τῆς 14 'Ιανουαρίου 1969. Καὶ τοῦτο διότι οὐδόλως τοῦτο μηνονεύεται ἐν τῇ γνωμοδοτήσει εἰς ὧν ἐν παρ.

III ἀναφέρονται τὰ κάτωθι:

«Ως πρὸς τὰς κατασχέσεις, τὰς ἐπιβληθείσας βάσει τοῦ ΝΕΔΕ εἰς χείρας τρίτων πρὸ τῆς ισχύος τοῦ νέου Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας ἐπὶ τῶν ἀνω ἀπαιτήσεων ἐκ μισθῶν, συντάξεων ἡ ἀσφαλιστικῶν παροχῶν, δέοντα νὰ γίνη δεκτὸν ὅτι αὗται ἔχουσι τὰ αὐτά ἀποτελέσματα πρὸς τὴν ἀναγκαστικὴν ἐκτέλεσιν εἰς χείρας τοῦ ὄφειλέτου καὶ καταλεγούμενα κατὰ τὸ ἄρθρον 12 τοῦ ΝΕΔΕ εἰς τὰ ἀναγκαστικὰ μέσα ἐκτελέσεως, ἀπὸ τῆς ἐπιβολῆς των ἐπίνεγκον ἡδη πλήρως τὰ ἀποτελέσματα ἀναγκαστικῆς ἐκχωρήσεως τῆς κατασχεθεῖσης ἀπαιτήσεως εἰς τὸ ἐπισπεῦδον Δημόσιον κατ' ἄρθρον 33 ΝΕΔΕ (βλ. Ζαριφοπούλου Διοικητική 'Ἐκτέλεσις ὑπὸ τὸ ἄρθρον 33') καὶ συνεπῶς οὐδάμως θίγονται ἐν τῇ ρυθμίσεως τοῦ νέου Κώδικος Πολ. Δικονομίας, δοθέντος ἀλλωστε ὅτι κατὰ τὸ ἄρθρον 50 παρ. 1 τοῦ εἰσαγωγικοῦ νόμου αὐτοῦ εἰσιστεῖσιν διατάξεις τοῦ Κώδ. Πολ. Δικ. περὶ ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως ἐφαρμόζονται ἐπὶ τῶν ἐκτελέσεων, αἵτινες ἀρχονται ἀπὸ τῆς εἰσαγωγῆς αὐτοῦ. Η ἀναγκαστικὴ ἐκτέλεσις θεωρεῖται ἀρξαμένη ἀφ' ἡς ἔγενετο ἐπίδοσις τῆς ἐπιβολῆς τοῦ Ν.Δ. 91/1969 δρίζει ὅτι δὲν ἔκχωροῦνται οὐδὲ κατάσχονται αἱ εἰς χρῆμα καὶ εἶδος παροχαὶ πρὸς τοὺς ἡσαφαλισμένους καὶ συντάξιούχους τῶν 'Οργανισμῶν Κοινωνικῆς Ασφαλίσεως, καὶ ὅτι δὲν ισχύει πρᾶσα διάταξις, γενική ή εἰδική, ἀντίθετος πρὸς τὰς διάταξεις του. Καὶ ἔρωτάται: Θὰ διατηρηθῇ ἡ ισχὺς τῶν γενομένων κατασχέσεων πρὸ τῆς δημοσιεύσεως του;

Ότι διατηρεῖται τὸν θάνατον τῶν γενομένων κατασχέσεων πρὸ τῆς δημοσιεύσεως του;

ΝΙΚΟΣ ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑΣ
Δικηγόρος

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

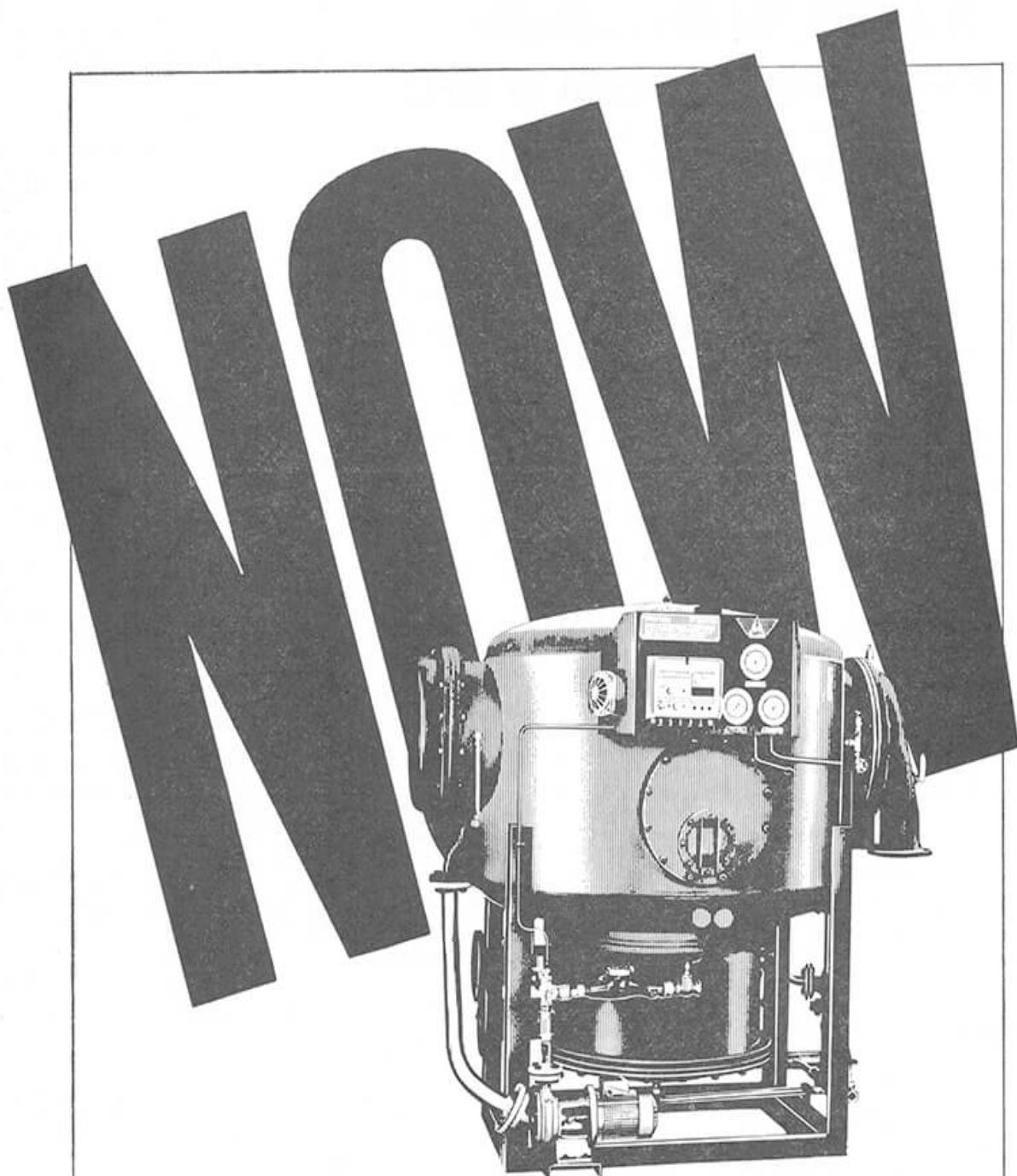
ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & Co.

A. ΞΥΛΑΣ -

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ A.E. EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11 Holzbrücke 7	Tel. 363321 Telex 0211007 0215671 0215333	BRAKE Norderdeich 4-5 Tel. 510 Telex via 0244151
BREMEN 1 Wegesende 3-4	Priv. 2290860, 462328	NORDENHAM P. O. Box 98 Tel. 811 Telex via 0244151
BREMERHAVEN Kaiserhafen	Tel. 310424 Telex 0244151 Priv. 446176	EMDEN Am Delft 34 Tel. 20268 Telex via 027821
WILHELMSHAVEN Ebertstr. 124	Tel. 26235 Telex via 0253375	TELEGRAMS "E R M I S" Represented also at LÜBECK & KIEL



4000 Atlas Denmark Freshwater Generators

Suppliers of complete plants: Fishmeal - Green Crops Drying - Freeze Drying - Air Conditioning -
Slaughter House - Components for the Refrigerating Industry.

Sole marine agents for U.K. and Ireland:
CHADBURNS (LIVERPOOL) LTD.

63, Fenchurch Street, London, E.C.3. Phone: Royal 4443
Park Lane Works, Netherthorpe, Bootle, 10, Lancs. Phone: A1n 4155



**ATLAS
DENMARK**

3 Baldersgade - 2200 Copenhagen N - Denmark
Cables: ATLAS Copenhagen - Telex: 5977

ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΝ «ΠΡΟΒΛΗΜΑ»

ΕΠΙ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΩΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ (ΚΔΑΣ)

ΣΕΙΡΑ ΑΡΩΡΩΝ ΤΟΥ κ. Ι. Γ. ΜΕΛΙΣΣΙΝΟΥ

(Τελευταίον)

Έξεισσαμεν άνωτέρω τούς σκοπούς εις οὓς δυνατόν νά ἀποδέητη τό Κράτος ἐπιλαμβανόμενον τῆς ἐπιλύσεως τού ἀκτοπλοϊκού ζητήματος διά τῆς νόμῳ ἐπιβολῆς κοινῆς ἐμεταλλεύσεως ὡς καὶ τὴν πραγματικῶς ύφισταμένην σήμερον κατάστασιν εἰς τὰ ἀτμοπλοϊκά μας πράγματα.

Βάσει τῶν ἄνω τοιμῶμεν νά ἐκφράσωμεν ἀπόψεις τινάς περὶ τοῦ τρόπου καθ' ὃν δυνατόν νά παρακαμφούν αἱ δυνάμεις καὶ νά δημιουργήθῃ βιώσιμος δστις καὶ τούς πλοιοκτήτας θά διασώσῃ καὶ τὸ έθνικὸν συνάλλαγμα θά προστατεύσῃ καὶ τεραστίαν συμβολὴν εἰς τὴν καθ' ὅλου ἔθνικὴν οἰκονομίαν θά παράσχῃ.

Ίνα δικολούνθῃ τοῦ σχεδιαζόμενον μέτρου θά ἔπρεπε, πρὸ πάσης περιτέρω ἐνέργειας, νά ληφθούν ἀμέσως τὰ νομεστικά ἔκεινα μέτρα δι' ὃν θά ἔξυγιαίνετο ὁ ἀκτοπλοϊκὸς στόλος. Τὰ μέτρα αὐτὰ θά ἔδει καθ' ἡμᾶς νά είναι:

1) Καθορισμὸς ὡς ἀνώτατού ὅρίου ἥλικας τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν τῶν ἑταῖρων 40.

Σκάφη ἥλικίσ ἀνά τῶν 40 ἑταῖρον δὲν είναι ἐπιτρεπτὸν νά ἔξακολουθούν ἔξυπηρετούντα τὰς συγκοινωνίας. Ὁρθῶς, ὅρθοτάτα τὸ Κράτος ὑπεδίασεν τὸ δρίον τῶν ἀντιγωρίζομένων ὡς ἐπιβατηγῶν σκαφῶν εἰς 15 ἔτη, ἀλλὰ τὸ μέτρον τούτο είναι ἀλλιπές ἐφ' ὅσσον τὰ ἡδη ἀνέγκωρισμένα, οἰανδήποτε ἥλικίσ καὶ ἔαν ἔχουν δικαιούνται νά ἔξαπλωθούν κινούμενα καὶ μεταφέρονται ἐπιβάτας ἀδιαφόρως τῆς ἥλικίας των. Σήμερον ἐν τῷ ἐπιβατηγῷ μας στόλῳ 16 σκάφη ἄγονυ ἥλικίαν μεταξὺ 40 - 49 ἑταῖρον, 2 σκάφη μεταξὺ 50 - 59, 3 σκάφη μεταξὺ 60 - 69 καὶ τέλος 1 σκάφος μεταξὺ 70 - 71 ἑταῖρον. Ή κατάστασις αὐτὴ δὲν δύναται νά θεωρηθῇ ὡς τιμωρσά τὴν ἐπιβατηγὸν μας ναυτιλίαν.

Ἐάν θεωρούμεν ὡς ἀνώτατον ἐπιτρεπτὸν δρίον τὰ 40 ἔτη ἢτοι ἥλικίαν κατά 15 ἔτη μεγαλυτέραν ἔκεινής ἦτις εἰς τὰ πλείστα τῶν ξένων ναυτικῶν θεωρεῖται ὡς ἥλικια καθ' ἣν τὸ πλοῖον ἀποσύρεται τῆς ἐμεταλλεύσεως, τούτο ὀφείλεται εἰς τὰς ειδικάς παρ' ἡμῖν κρατούσας συνθήκας, αἵτινες ἐπιβάλλουν νά δοθῇ ὁ ἀπαπούμενος χρόνος ἀποσθέσεως εἰς τοὺς πλοιοκτήτας οἵτινες ἡγόρασαν σκάφη, βάσει τῆς κρατούσης παρ' ἡμῖν νομοθεσίας, ἡδη ὑπερόλικα.

2) Ἐπιβολὴ εἰς τὰ δυνάμενα νά προσαρμοσθούν εἰς τοὺς περὶ ἀσφαλείας ζωῆς ἐν θαλάσσῃ κανόνας — περιλαμβανομένων καὶ τῶν SOLAS — πλοία, δπως συμπληρώσουν ἀμέσως τὰς σχετικάς ἐλειψίες τῶν καὶ ἀρσίς τοῦ δικαιώματος μεταφορᾶς ἐπιβατῶν ἀπό τῶν ὑπολοίπων, ἀτίνα καὶ νά ἀχρηστεύσουν.

Κατ' ἔξαίρεσιν δυνατόν νά χορηγηθῇ μικρὰ προθεμία ἐνὸς ἔως τριῶν ἑταῖρων πρὸς προσαρμογὴν εἰς τὰ κάτω τῶν 500 κόρων δλικῆς, χωρητικότητος πλοία τὰ ἐκτελοῦντα τοπικούς πλόας.

3) Θέσπισις ἀρχῆς καθ' ἣν τὰ ἐκ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων κινούμενα διά μηχανῆς ἐσωτερικῆς καύσεως καὶ ἐκτείνοντα τοὺς πηλόσας ἐπὶ ἀποστάσεων ὑπερβαίνοντων τὰ 50 μιλία ἀπό τοῦ ἀφετηρίου δρομολογιακοῦ λιμένος, δέον νά δῶσι διπλέλικα.

Τὰ μὴ τηροῦντα τὴν ἄνω ἀρχὴν σκάφη δέον νά στερηθοῦν τοῦ δικαιώματος μεταφο-

ρᾶς ἐπιβατῶν ἀχρηστεύμενα ἡ τρεπόμενα πρὸς δλλας δραστηριότητας.

4) Λῆψις μέτρων ἔγγυωμένων τὸν καλὸν ἐχματισμὸν τῶν ὀχηματαγωγῶν ιδίᾳ σκαφῶν, οὕτως δύστε νά ἀποφεύγωνται ἐνδεχόμενοι κίνδυνοι μετακινήσεων τῶν φορτίων ἡ καὶ ἀνατροπῶν.

Τὰ σκάφη εἰς δὲν είναι δυνατή ἡ ἐφαρμογὴ συστήματος αὐτομάτου ρυθμίσεων καὶ ἐλέγχου τοῦ δέοντος ἐρματισμοῦ, νά στερεύσουν καὶ αὐτά τοῦ δικαιώματος μεταφορᾶς ἐπιβατῶν ἀχρηστεύμενα.

'Επειδὴ ἀμεσος λῆψις τῶν τεσσάρων ἄνω μέτρων θά ἔχῃ καταστρεπτικάς ἐπιπτώσεις διά τινας τῶν ἐφοπλιστῶν, ἐπειδὴ δὲν είναι οὔτε ἡβικόν, οὔτε δίκαιον ὅπως τὸ Κράτος, διότι ἀπό τῆς ἀπελευθερώσεως τῆς Χώρας μετά τὸν Β' παγκόσμιον πόλεμον δὲν ἀλισθεῖν οὐδὲν ἔξυγιαντικὸν τοῦ ἐπιβατηγού στόλου μέτρων, ἀλλ' ἀντιθέτως ἀφήσαν ἀσύδοτον μέτρων, ἀλλ' ἀντιθέτως ἀφήσαν ἀσύδοτον μέτρων βάσει τοῦ Νόμου 5304 καὶ τοῦ δι' αὐτού ιδρυμένος καὶ λειτουργήσαντος τότε Ταμείου 'Εκεκαρισμούς 'Επιβατηγού στόλου.

Ρυθμιζούμενης οὕτω τῆς σχετικῆς ἔξυγιάνσεως τῶν ὑπόδροχοντος στόλου καὶ πρὸς ἀποφυγὴν ἀνεξέλεγκτου εἰσροής νέων σκαφῶν, τῶν ὅποιων ἡ προσθήκη δὲν δικαιολογεῖται ὑπὸ τῶν υπισταμένων ἀναγκῶν, θά ἔπρεπε νά ἀνασταλή ἡ χρήγησις παντὸς δανείου πρὸς ιδιώτας διά ναυπηγησιν ἡ ἀγοράν ἐπιβατηγοῦ σκάφους.

Τεχνικαὶ ἔξελίξεις

ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΑ
ΔΙΠΛΗΣ ΠΑΡΑΛΛΗΛΙΑΣ

N. ΛΕΒΕΝΤΕΡΗΣ Α. Ε.

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 413.021 - 421.810 - 411.038

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΦΙΛΩΝΟΣ 1

Διὰ τῆς τυχὸν υἱοθετήσεως τῶν Ἀνω μέτρων ἀφ' ἑνὸς περιορίζεται ὁ ἀριθμὸς τῶν σκαφῶν, ἀπινά θά ἐνδιαφέρουν τὸν ἰδρυθησόμενον ὄργανισμόν εἰς τὰ ἔξ αὐτῶν ἀστακοὶ μαλλιὸν τούγχρονισμένα καὶ ἐκμεταλλεύσιμα καὶ ἀφ' ἑτέρου προστατεύεται τὸ ὑφιστάμενον καθεστώς ἀπὸ τῆς εἰσροῆς νέων σκαφῶν ἀμφιβόλου χρησιμότητος.

Ο τρόπος αὐτός ἐπιλέγει ἀρκετάς τῶν δυσχερεών, ἃς παρουσιάζει τὸ ὁστοπλοϊκόν μας πρόβλημα καὶ δημιουργεῖ ὑγιές ὑπόδαθρον ἀπό ἀπόψεως πλωτού ὄλικοῦ.

Τὸ ὑπόδιαθρὸν αὐτὸν εἶναι ἀπαραίτητον, ἀλλὰ δυστυχῶς δὲν είναι καὶ ἐπαρκές. Οἱ ἴριθμοτεμένοις ὅργανισμος καλούμενοις νὰ ἀναλάβῃ τὴν διαχείρισιν καὶ ἔμεταλλευσιν τῶν ὑπολειφθησμένων μετά τὴν Ἑκκαθάρισιν πλοίων, θὰ εύρεθῇ ἐνδεχομένως πρὸ ἀντερθήτου προσκόμιμου, διπέρ δημιουργεῖται: ἐκ τῶν παρακολουθουσῶν τινὰ τῶν πλοίων οἰκονομικῶν ὑποχρεώσεων αἵτινες δύνανται νὰ διατεθοῦν εἰς δύο κατηγορίας.

α) Ὑποχρέωσεις ἐξ δανείων καὶ ἑτέρων λόγων εύρισκόμεναι εἰς δρια ἐπιτρέποντα τὴν ἀντιμετώπισιν καὶ ἔξυπηρτησιν βάσει κανονικῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ σκάφους καὶ

β) 'Υποχρεώσεις ύπερβαίνουσαι τὰ ὅρια
ἔκεινα ἄτα: να θὰ ἐπέτρεπαν ύποδ κανονικάς
συνθήκας ἔκμεταλλεύσεως τὴν ἀντιμετώπισιν
καὶ ἔχυτηρέτησιν.

Ἐπειδὴ δὲν είναι δίκαιον, ὅρθον καὶ ἐπιτρεπτόν ὅτας ὁ ὄργανισμός καὶ ἐπομένως ἔμμεσώς οἱ πλοιοκήται, ἐπιμαθούσας βάρους καὶ ὑποχρεώσεις ὑπερβαίνουσας τὰ παραδεδεγμένα καὶ ἐπιτρεπτά ὅρια καὶ ἐπειδὴ ἡ δημιουργία κανόνων καθοριζόντων τὰ ὅρια αὐτὰ καθίσταται ἔξαιρετικά δύσκολος — κάθε πλοίον δυνατὸν νὰ ἀποτελῇ ίδιαν περίπτωσιν — ἡ ὥρτοφέρα καὶ μᾶλλον καθ' ἡμάς ἡ πρακτική λύσις θὰ ήτο ὅπως καταρτισθεῖ ειδικὴ ἐπιτροπή ἔξ ένδος δικαιαστικῶν ὥσ προέδρου, δύο λημενικῶν ἀξιωματικῶν, τῶν προέδρων τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου καὶ τῆς Ἀκτοπλοϊκῆς Ἔνωσεως (τοῦ τελευταίου κωλυμένου ἀντικαθιστωμένου ὑπὸ ἐφοπλιστοῦ τῆς ἐπιβατηγού Ναυτιλίας, σύντονος τὰ πλοῖα ὃντας ἔχουν βάρος ἡ δὲν πρόκειται νὰ τεθούν ὑπὸ τὴν κοινὴν ἐκμετάλλευσιν) καὶ δύο ἀνωτέρων ταπεζικῶν ὑπαλλήλων τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος καὶ τῆς Ἑθνικῆς, ηπίς νὰ κρίνῃ ποῖα ἐκ τῶν συνιδεούμενων ὑπὸ ὑποχρεώσεων πλοῖα εἰναι οἰκονομικῶς ἐπιτρεπτόν νὰ ὑπαχθοῦν εἰς τὴν κοινὴν ἐκμετάλλευσιν.

Εις τὰ πλοῖα ἔκεινα ἄτινα ἡθελον κριθῆ
ώς μὴ ὑπάκτεα εἰς τὴν κοινὴν ἔχουσαν

λόγω βαριών, νά δοθή τρίμηνος προθεσμία πρός άπαλλαγήν των άπό του ποσοστού έκεινων των βαριών, διπέρ καθιστά αυτά άπαρδεκτά, μετά την παρέλευσιν της όποιας έδω μέν θεωρηθούν έλευθερά των υπερόγκων βαριών, νά γίνουν δεκτά, άλλως νά χάνουν τών χαρακτηρισμόν των ώς έπιβατηγών σκαφών μη δικαιουόμενα ωδέμενα άποζημώσεως, ώς και της έστω μεταγενεστέρας ύπαρχωγής αυτών ύπό την κοινή έκμετάλλευσιν.

Ἐπειδὴ δυνατὸν τὰ πλοῖα ἄστινα θάλασσαν
μείνουν μετὰ τὴν ἔξυγιανσιν τοῦ πλωτοῦ ὑπολικοῦ τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας νὰ μήν
ἐπαρκούν πρὸς ικανοποίησιν τῶν συγκοινω-

ἀπαντλοτρίωσιν, μετά δὲ τὴν καταδολήν τῆς καθορισθησομένης ἀξίας νὰ μεταβιβάζῃ αὐτά, ἐναντὶ τοῦ αὐτοῦ τιμῆματος εἰς τὴν κυριότητα τοῦ Ὁργανισμοῦ κοινῆς ἐκμεταλλεύτεως.

三

Λυσιμένου βάσει τῶν ἀνωτέρω τοῦ τρόπου τῆς συνθέσεως τοῦ στόλου τοῦ ὄργανισμού Ικωνῆς ἐκμεταλλεύσεως δύναται νὰ καταρτισθῇ ὁ Ἰδρυτικὸς νόμος τοῦ ὄργανισμοῦ αὐτοῦ μὲ βάσιν καὶ πρότυπον τὸν περὶ τοῦ ΚΔΑΣ τοιούτον τοῦ 1939 μὲ ὥρισμένας ὅμις διαφοράς, αἱ κυριώτεραι τῶν ὅποιων καθ' ἡμάς θὰ πρέπει νὰ είναι:

1) Τὸ Κράτος νὰ ἐπιφυλάξῃ δι' ἔαυτὸν κάθε δικαίωμα ἑλέγουν ἐπὶ τῆς δισχειρίσεως τοῦ ὄργανισμοῦ, ἀλλὰ καὶ νὰ κατοχυρώσῃ τούτον ἀπὸ πάσης ὑπερβασίας τῶν πρακτικῶν λειτουργῶν καὶ ἀπὸ ἐνδιχομένων ἐπίζημιών ἀναμίξεων τῆς Διοικήσεως ἐπὶ τῆς ἁκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων.

2) Καταφργουμένων τών πάσης φύσεως έπιβεδλημάνων έπει τών εισιτηρίων και κομιστρων φόρων και τελών υπέρ τού Δημοσίου και Ειδικών Ταμείων — δὲν περιλαμβάνονται αι ύπερ τού Ν.Α.Τ. είσφοραί — ώς και έπειρων φόρων άφορώντων τάξ έφοπλωστικάς έπιχειρήσεις έπιβασηγών πλοιών, νά έγγυηθή οτι Δημόσιον πρός τούς πλοιοκήτας την πάρδοσιν έπι τών κεφαλαίων αύτών — ώς κεφαλάια θέλουν υπολογισθή ή καθορισθεσύμενή άξια τών πλοιών — μερίσιματος ίσου πρός 12% έτησίως.

Πέρον τοῦ ποσοῦ τούτου ἐπὶ τῶν καθαρῶν κερδῶν καὶ μετὰ τὴν ἀφάίρεσιν ἀποσθέσεων λιλῆ. Τὸ Δημόσιον νῦν μετέχῃ κατὰ 50% ἐπὶ τῶν πραγματοποιηθῆσομένων καθαρῶν κερδῶν, τοῦ ὑπολοίπου μόνον κατανεμομένου μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν ὡς προσθέτου μερίσματος.

3) Καθορίζομένου ύπό της Διευθύνσεως τού 'Οργανισμού προγράμματος ναυπηγήσεων κατ' αρχών πρός συνεχή άνανσην τού πλωτού υλικού τού δραγανισμού μὲ γνώμονα τὴν πρόσκλησιν ἐπαρκών εἰς ἀριθμόν καὶ καταλλήλων πρός ἔξυπρέτησιν τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν πλοιών καὶ βάσιν τὴν συνεχῆ διατήρησιν τού στόλου εἰς μέσην κατὰ καρχαρωτικότητας ἡλικιών τῶν 15 ἑτῶν, νὰ παρέχωνται ύπό τοῦ Δημοσίου οἱ ἀπαραίτητοι ἐγγυήσης ἥ καὶ τὰ ἀπαιτούμενα δάνεια, ἐφ' οὓς τὰ διατίθεμενα ύπό τῆς κοινῆς ἐκμεταλλεύσεως κεφάλαια ἀνανεώσεως στόλου δὲν πεπαρκοῦν, ἐπὶ ἐπιτοκίῳ μέχρι 5%.

4) Τὸ Δημόσιον νὰ ἐπιφυλάξῃ εἰς ἑαυτὸν
τὸ δικαίωμα νὰ προσδιορίζῃ τὴν ἐκτέλεστιν

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ



ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

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

διὰ Βραζιλίαν, Οὐρουγούαην, Ἀργεντινὴν

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 53-55 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

Μέγ. Λαιμοῦ 'Ακτή Μιαούλη 35-39, Πειραιεύς. Τηλ. 424.222 (δέκα γραμματών)

δρομολογίων έσωτερικού ή έξωτερικού ή έσωτερικού έπεκτεινομένων πρός τὸ έσωτερικόν, πέραν τῶν καθορισθεισμένων τοιούτων ἀπ' ἀρχῆς. 'Ἐφ' δοσον τὰ οὐτώ προσδιοριζόμενα δρομολόγια είναι ἀποδειγμένως ἄγονα, τὸ Δημόσιον νὰ καταβάλλει πρὸς τὸν Ὀργανισμόν, ὡς ἐκτακτον εἰσφοράν, ποσὸν καλύπτον τὴν διαφοράν μεταξὺ ἑσδόνων καὶ ἑδῶν τῆς ἐκτελουμένης γραμμῆς, ρητῶς καθοριζομένου διτ εἰς τὰ ἔξοδα θὰ περιλαμβάνωνται καὶ αἱ κανονικαὶ ἀποσθέσεις τοῦ πλοίου.

5) Πρὸς κατοχύρωσιν τοῦ ὄργανισμοῦ ἀπὸ τυχὸν ἀποκηθομένου συναγωνισμοῦ κατὰ τῶν πλοίων τοῦ ὑπὸ ἔτερων Ἑλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ἑνὶ σημαίᾳ, νὰ καθορισθῇ διτ: 'Ἐπιβατηγά πλοῖα ὑπὸ ἑνὶ σημαίᾳ, Ἑλληνικῶν συμφερόντων, ἐκτελοῦντα γραμμάτα δομίσας ή παραπλησίας πρὸς τοιάτως ἐκτελουμένας ὑπὸ πλοίων τοῦ ὄργανισμοῦ κοινῆς ἐκμεταλλεύσεως δὲν δικαιούνται:

α) 'Ασφαλίσεως τῶν πληρωμάτων των ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ.

β) Παροχῆς πιστώσεων καὶ δανείων ὑπὸ Ἑλληνικῶν Τραπεζικῶν Ἰδρυμάτων ή ἔτερων Πιστωτικῶν Ὀργανισμῶν.

γ) 'Ασφαλίσεως τῶν πλοίων τῶν ἢ τῶν πληρωμάτων αὐτῶν εἰς Ἑλληνικούς ἀσφαλιστικούς ή ἀλληλασφαλιστικούς ὄργανισμούς.

6) Παροχῆς οἰουδήποτε προνομίου πηγάζοντος ἐκ τῶν νόμων τῶν προβλεπόντων τὴν ἐγκατάστασιν τῆς ἔδρας ἑνῶν ἑταῖρων ἐν Ἑλλάδι.

'Ἐπιπροσθέτως καὶ γενικῶς νὰ καθορισθῇ διτ ἡ ἐπιβίσασις ἐκ τῶν Ἑλληνικῶν λιμένων Ἐλλήνων ὑπηκόων ἐπιτρέπεται ἐπὶ τῶν ἑνῶν πλοίων ἐφ' δοσον αὐτὰ είναι ἐφωδιασμένα διὰ πιστοποιητικῶν ἀποδεικνύντων διτ ἡ σκάφος ἀπὸ ἀπόφεως κανόνων ἀσφαλείας ζωῆς ἐν θαλάσσῃ πληροὶ τουλάχιστον τοὺς ἑν ἰσχύτ διὰ τὰ Ἑλληνικά ἐπιβατηγά πλοῖα δροῦσ.

Εἰδοκῶς ἐφ' δοσον τυχὸν ἑναι Κυβερνήσεις ἐφαρμόζουν μέτρα εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἐπικρατείας τῶν προκειμένου περὶ Ἑλληνικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἀτινα δινοτὸν νὰ θεωρηθοῦν ὡς παρεμβάλλοντα προσκόμματα εἰς τὴν ἑκεῖνην παραλαβὴν ἐπιβατῶν ἡ φορτίων, αὐτομάτως ἐφαρμόζωνται παρόμοια τοιάτων εἰς τοὺς Ἑλληνικούς λιμένας προκειμένου περὶ πλοίων ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς ἐφαρμοσάστης τὰ μέτρα Κυβερνήσεως.

6) Κύριον στόχον τῆς ἐπιβατηγοῦ καυτιλίας πρέπει νὰ ἀποτελῇ ἡ κατὰ τὸ μέγιστον δινοτὸν συμβολὴ αὐτῆς εἰς τὴν τουριστικὴν ἀνάπτυξιν τῆς Χώρας. 'Η ἀνάπτυξις τῆς τουριστικῆς βιομηχανίας παρ' ἡμῖν — παρ' ὅλον τὸ ὑπέροχον τῆς Ἑλλάδος ἀπὸ ἀπόφεως φυσικῶν καλλιῶν καὶ τὸ προνομιακὸν αὐτῆς ἀπὸ ἀπόφεως ἀρχαιολογικῶν χώρων — ύψιστατα τὸν ἀποτελεσματικὸν συναγωνισμὸν ἔτερων Μεσογειακῶν Κρατῶν ὡς ἡ 'Ισπανία, Νότιος Γαλλία, Ιταλία, Γιουγκοσλαβία, Ρουμανία καὶ Βουλγαρία (ἀπαντα τὰ Κράτη αὐτὰ ἐπιδιδόνται τελευταίων ἡ ἀπὸ ἑτῶν εἰς σοδαρατήτην προσπάθειαν προσελκύσων ἑνῶν τουριστῶν) λόγω τῆς μικροτέρας αὐτῶν ἀποστάσεως ἀπὸ τῶν κέντρων τουριστικῆς ἑξορμήσεως ('Ηνωμέναι Πολιτείαι, Μεγάλη Βρετανία, Σκανδινανικά Κράτη, Κάτω Χώραι, Γαλλία, Ελβετία καὶ Κεντρική Εύρωπη).

'Η μικροτέρα αὐτῆς ἀπόστασις ἀφ' ἑνὸς καθ.στὰ οἰκονομικῶτερον τὸ ταξίδιον καὶ ἀφ' ἑτέρου ἐπιτρέπει εἰς τὸν τουριστὸν νὰ διατέτη περιστότερον τοῦ περιωρισμένου διαθεσίμου χρόνου τον εἰς τὸν τόπον διν ἑξέλεξεν.

'Ἐνῷ ἡ Ἐλλὰς ἀγωνίζεται νὰ συγκεντρώσῃ 1.000.000 τουριστῶν κατ' ἑτο, διαπλωσα πρὸς τοῦτο ἀφειδῶς πρὸς δημιουργίαν ἐνισδοχειακῆς ὑποδομῆς, ἡ 'Ισπανία καὶ ἡ 'Ιταλία ὑπερβαίνουν τὰ 12.000.000 τουριστῶν κατ' ἑτο, καὶ ἡ εἰσροή τουριστῶν πρὸς τὰ ὑπὸ κομμουνιστικὸν καθεστώς Βαλκανικά

Κράτη αὐξάνει σταθερῶς κατ' ἑτο.

Ο μόνος τρόπος ὅπως ἀντεπεξέλθωμεν ἐν μέρει εἰς τὸ φυσικὸν μειονέκτημα τοῦ τόπου μας, ἥτοι τὴν μεγαλυτέραν αἰτίασσαν, εἶναι νὰ προσεγγίσωμεν πρὸς τὸν τουριστὸν διὰ τῆς πλωτῆς ἐπεκτάσεως τοῦ ἑδάφους μας παρέχοντες τὰ ἀγαθὰ τοῦ εἰς 'Ελλάδα Τουρισμοῦ ἀπὸ τῆς εἰς ἑνῶν λιμένας ἐπιβιβάσεως αὐτοῦ ἐπὶ Ἑλληνικὸν πλοίον.

Πρὸς ἐπιτυχίαν τούτου ἀπαιτεῖται ἡ ὑπαρξίας πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, ὑψηλῆς στάθμης, ἀριστα ὁργανωμένων καὶ παρεχόντων τὴν μεταφοράν ἔναντι προστῆτης τιμῆς τόσον εἰς τὸν μέσον τουριστὸν δοσον καὶ εἰς τὸν διαθέτοντα μικρὰ οἰκονομικὰ μέσα φοιτητὴν ἡ ὑπάλληλον.

Διὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν πρέπει νὰ δημιουργηθῇ καὶ διατηρηθῇ ὑπὸ τοῦ Ὀργανισμοῦ μόνιμον δίετον συνδέσεως τῆς Ἑλλάδος πρὸς δόλους ἑκείνους τοὺς λιμένας ἑξ δύνανται νὰ διοχετευθοῦν τουριστοι καὶ ταξιδιῶται πρὸς τὴν 'Ελλάδα,

8) 'Η πρόβλεψις περὶ ὑποχρεωτικῆς ἀσφαλίσεως τῶν δι' Ἑλληνικῶν πλοίων τοῦ ὄργανισμοῦ ταξιδεύοντων ἐπιβατῶν ἡτις νὰ καλύπτῃ πάσας τὰς περιπτώσεις ἀτυχημάτων εἶναι ἀπαραίτητος.

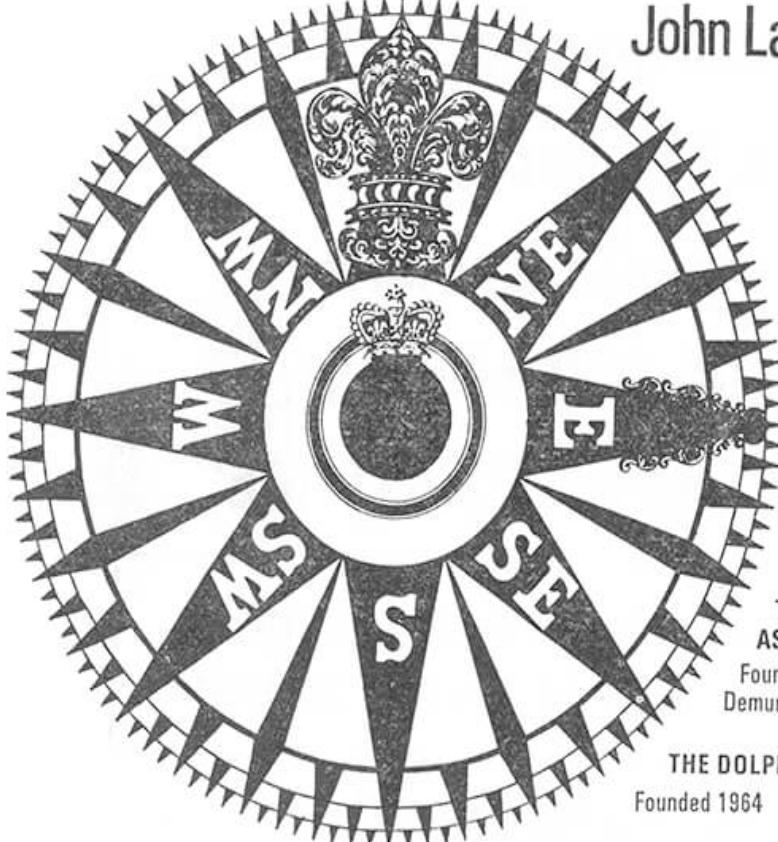
* * *

Ριζοσπαστικά εἶναι τὰ προτεινόμενα μέτρα, ἀλλὰ μόνον βάσει τοιούτων θὰ καταστῇ δινατὴ ἡ δημιουργία τοῦ ὄργανισμοῦ, δοτις δι ἑξηρητήσῃ παλλαπλῶς τὴν 'Ελληνικὴν οἰκονομίαν.

'Ο δρογανισμὸς πρέπει νὰ βασίζεται ἐπὶ τεχνικῶν καὶ οἰκονομικῶν ὑποδόθων, ἀτινα δινατὴ ἡ δημιουργία τοῦ ὄργανισμοῦ, δοτις δι ἑξηρητήσῃ παλλαπλῶς τὴν 'Ελληνικὴν οἰκονομίαν.

I. Γ. ΜΕΛΙΣΣΙΝΟΣ

John Laing (Management) Ltd



THE SHIOPWNERS' MUTUAL STRIKE INSURANCE ASSOCIATION LTD

Founded 1956. Specialists in the insurance of all strike risks for Shipowners and Charterers. World-wide and immediate cover.

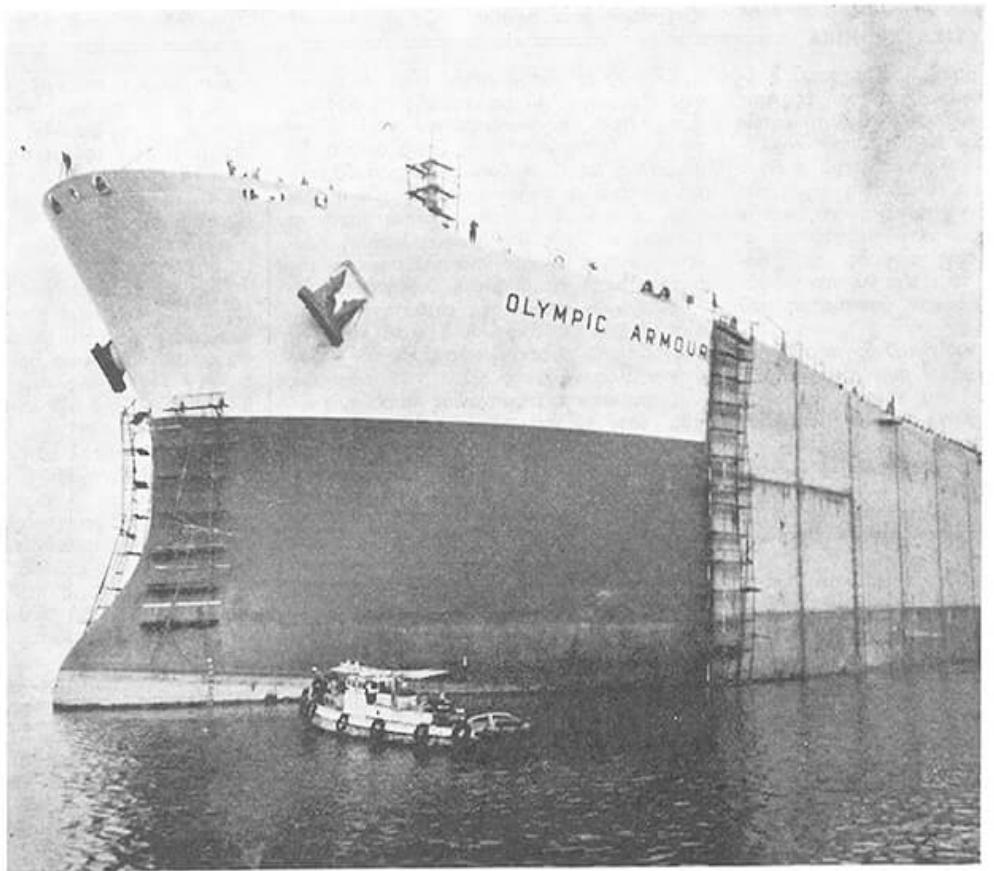
THE OCEANUS MUTUAL UNDERWRITING ASSOCIATION LTD

Founded 1961. Protection and Indemnity. Freight, Demurrage and Defence.

THE DOLPHIN INSURANCE COMPANY LTD

Founded 1964

Forum House, 15-18 Lime Street, London EC3 01-623 1981 Telex 25914



NAYTIKA XΡΩΜΑΤΑ "NISSAN"

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ "TAKATA"

Είμεθα ύπερήφανοι
διότι ἔξυπηρετοῦμεν
τὰ ύπερδεξαμενόπλοια
τῶν 200.000 τόν. d.w.
τῆς "OLYMPIC MARITIME"

"Υπερεξήκοντα ἔτη συνεχοῦς ἐρεύνης
καὶ βελτιώσεως εἰς τὰ ναυτικὰ χρώματα

Marine Paint Division
NIPPON OILS & FATS CO., LTD.

Nippon Yushi K.K.
No. 5, 1-chome, Yurakucho, Chiyoda-ku, Tokyo (Yurakucho Bldg.)

ΠΛΗΘΥΝΟΝΤΑΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΑΜΜΟΥΘ

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΤΩΝ ΕΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ, ΤΑ ΜΙΚΤΑ, ΤΑ Ο.Β.Ο.

(ΜΕΡΟΣ 1ον)

Τότε τημήπα μελετῶν τῆς Μιτσούμπειος συνεπλήρωσε και έκανε πλούσιας τελευταίους λεπτομερῆ άνάλυσιν τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων εἰς σκάφη 100 χιλ. τόν. d.w. και άνω. Τότε περιεχόμενον τῆς μελέτης είναι: λίγια έννομερωτικά και ένδιαφέρον. Δημιουργείται κατά τημήπατα εἰς τὸν 'Ιαπωνικὸν τόπον. Δημιουργείται κατωτέρω τὸ πρότον.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ 100.000 ΤΟΝ. D.W. ΚΑΙ ΆΝΩ

Τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1968, τὸ σύνολον τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ δεξαμενοπλοίων τῶν 100.000 τόν. d.w. καὶ άνω, ἀνήρχετο εἰς 120 σκάφη, 16.860.000 τ. d.w. Έξ αὐτῶν 80 πλοῖα ἦσαν μεγέθους μεταξὺ 100 καὶ 150 χιλ. τόν., 20 μεταξὺ 150 καὶ 200 χιλ. τόν. καὶ τὰ ὑπόδοιπτα 20 ἡσαν άνω τῶν 200.000 τ. d.w.

Κατά τὴν αὐτὴν ἡμερομηνίαν, ἔτέλουν ὑπὸ κατασκευὴν ἡ παραγγελίαν 258 τάκικες 53.640.000 τ. d.w. εἰς τὰ ὄποια περιελαμβάνοντο 37 σκάφη τῶν 100.000 - 150.000 τόν. καὶ 20 τῶν 150.000 - 200.000 τόν. Αντιθέτως, τὰ ὑπόδοιπτα 201 ἦσαν άνω τῶν 200.000 τόν.

Ἐν τῶν ἀνωτέρω προκύπτει ὅτι ἐνῷ σήμερον ὁ κύριος δῆκος τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ δεξαμενοπλοίων (100 χιλ. τόν. καὶ άνω) ἀποτελεῖται ὑπὸ σκάφη 100 - 150.000 τόν., εἰς τὰ ὑπὸ κατασκευὴν καὶ παραγγελίαν, τὰ 85% ἀποτελοῦνται ὑπὸ σκάφη 200.000 τόν. καὶ άνω. Οἱ ἀριθμὸς εἰναι πολὺ μεγαλύτερος τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ τελούντων σκαφῶν τοῦ ἐλύγῳ μεγέθους.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν χώραν κατασκευῆς, ἡ Ἰαπωνίας προηγεῖται ὅλων τῶν ναυπηγικῶν χωρῶν εἰς τὸν τομέα τῶν ὑπερδεξαμενοπλοίων, καὶ εἰς ἀριθμὸν σκαφῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ εἰς παραγγελίας, μὲν ἀντίστοιχα ποσοστά 65% (76 πλοῖα 10.970.000 τόν. d.w.) καὶ 45% (117 πλοῖα 24.290.000 τόν. d.w.).

'Αφ' ὃτου αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι κατεσκευασσαν, τὸ 1962, τὸ 109.000 τόν. δεξαμενόπλοιον «Μανγάττα», δὲν ἐναυτηγήθη ἔτερον σούπερ - τάκικερ εἰς τὴν χώραν αὐτῶν. Τὰ ὑπόδοιπτα γιγαντιαία δεξαμενόπλοια κατεσκευάσθησαν ὑπὸ τῶν Δυτικοῦ - Εὐρωπαϊκῶν Ναυπηγείων.

'Εκτός τῶν ἡδη κατασκευασθέντων, αἱ χώραι τῆς Δυτ. Εὐρώπης είχον τὴν 31ην Δεκεμβρίου τὰς ἀκολούθους παραγγελίας: Σουηδία 32 πλοῖα 6.710.000 τόν. d.w., Γαλλία 18 πλοῖα 3.580.000 τόν. d.w., Δανία 15 πλοῖα 3.350.000 τόν. d.w., Νορδηγία 15 πλοῖα 3.200.000 τόν. d.w., Ἀγγλία 15 πλοῖα 3.070.000 τόν. d.w., Δυτ. Γερμανία 14 πλοῖα 2.930.000 τόν. d.w., Ὀλλανδία 12 πλοῖα 2.900.000 τόν. d.w. καὶ Ἰταλία 9 πλοῖα 1.980.000 τόν. d.w.

'Ιδιαιτέρας μνείας χρήζει ἡ ἀξιόλογος ἀνάπτυξις τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας τῆς Ἰαπωνίας, ἡ ὅποια εἶχε κατὰ τὸν χρόνον αὐτὸν παραγγελίας δι' 11 σούπερ - τάκικερ συναλοικοῦ d.w. 1.600.000 τόν. "Ἄς σημειωθῇ ἐπίσης ὅτι τὸν Ἱανουάριον τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἡ «Γκάδερ Οἴλος παρήγειλεν εἰς τὰ Ἰαπωνικά Ναυπηγεία 3 τάκικες - μακριούθεν τῶν 325.000 τόν. ἔκαστον.

ΜΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΚΑΤΑ ΧΩΡΑΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Χαρακτηριστική, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη,

ἥτο ἡ αὔξησις τῶν παραγγελιῶν διὰ μπάλκ - κάρριερ, μεταλλοφόρα, μεταλλοφόρα - πετρελαιοφόρα καὶ Ο.Β.Ο. (μεταλλοφόρα - μπάλκ κάρριερ - πετρελαιοφόρα), τῶν 100.000 τόν. καὶ άνω, μολονότι ἡ κλίμαξ κατασκευῆς τῶν ἀντίστοιχων περίπου εἰς τὸ ἐν πρεμπτον τῆς τῶν δεξαμενοπλοίων.

Τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1968, τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ τῆς κατηγορίας αὐτῆς ἀνήρχοντο εἰς 111 πλοῖα 1.190.000 τόν. d.w., ἔτελουν δὲ ὑπὸ ναυπηγήσιν ἡ παραγγελίαν ἔτερα 77 πλοῖα 10.110.000 τόν. d.w.

'Απὸ ἀπόμενως χώρας ναυπηγήσεως, ἡ Ἰαπωνίας ἡγεῖται ὅλων τῶν χωρῶν καὶ εἰς αὐτὸν τὸν τομέα. 'Εκ τῶν 11 ἐν ὑπηρεσίᾳ τελούντων, τὰ 7 ἔχουν κατασκευασθῆνες εἰς Ἰαπωνίαν, ἐνῷ παραλλήλων 50 ἐκ τοῦ συνόλου τῶν 77 ὑπὸ παραγγελίαν θά κατασκευασθῶν εἰς Ἰαπωνικά ναυπηγεία. 'Ακολουθοῦν ἡ Ἀγγλία, ἡ Δυτ. Γερμανία, ἡ Σουηδία καὶ ἡ Ἰταλία, ἐκάστη τῶν δόποιων ἔχει ἀναλάβει τὴν κατασκευὴν ἀρκετῶν σκαφῶν τοῦ εἰδους αὐτοῦ.

"Οσον ἀφορᾶ τὸν τύπους, τὰ Ο.Β.Ο προγούνται μὲν 43 πλοῖα (ἐκ τοῦ συνόλου τῶν 88 ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ ὑπὸ κατασκευὴν ἡ παραγγελία), ἀκολουθοῦμενα ἀπὸ 27 μεταλλοφόρα - πετρελαιοφόρα, 10 μπάλκ - κάρριερ καὶ 8 μεταλλοφόρα.

Τὸ σύνολον τῶν 8 μεταλλοφόρων ἀνήκει εἰς Ἰαπωνας ἐφοπλιστάς. Τούτο ὁφείλεται εἰς τὸ γεγονός ὅτι εἰς τὴν Εὐρώπην ὑπάρχει μικρὰ ζήτησης δι' ἀμιγῆ μεταλλοφόρα, λόγῳ τῆς ἐλλείψεως εὐελιξίας εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν σκαφῶν αὐτῶν καὶ τῆς ὀδυνημάτος νὰ μεταφέρουν ἄλλου εἰδους φορτία.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν οἰκονομικὴν πλευρὰν τῆς διαστρειρώσεως τῶν μικτῶν σκαφῶν, δύναται τὶς νὰ ἐφαρμόσῃ μίσην ἐκ τῶν ἀκολούθων μεθόδων:

1. Διὰ νὰ μειωθῇ εἰς τὸ ἐλάχιστον ἡ ὑπὸ ἔρμα ναυπιλοίσα, καὶ συνεπείδη τούτου νὰ αὔξηθῃ ἡ ἀποδοτικότης, τὸ σκάφος δυνατὸν νὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς κυκλικά ταξίδια, μεταφέρον πετρέλαιον εἰς τὸ ἐν σκέλος τῆς διαδρομῆς καὶ σιδηρομετάλλευμα ἡ ἀνθρακα εἰς τὸ ἄλλο.

2. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς χειμερινῆς περιόδου, ὅτε οἱ ναῦλοι τῶν δεξαμενοπλοίων είναι κατὰ κανόνα ὑψηλοῖ, τὸ μικτὸν σκάφος δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς δεξαμενόπλοιον, τὸ δὲ θέρος νὰ ἀσχολήσηται εἰς τὰς μεταφορὰς σιδηρομετάλλευμάτος ἡ ἀνθρακος.

3. Τὰ μικτὰ αὐτὰ σκάφη, δύνανται νὰ ἀναλάβουν, βάσει εἰδίκης προβλέψεως εἰς τὰ ναυλοσύμφωνά των, τὴν μεταφορὰν σιδηρομετάλλευμάτος ἡ ἀνθρακος, ἀλλὰ ὅταν οἱ ναῦλοι τῶν πετρελαίων ὑψοῦνται αἰφνιδίως — ὡς συνέδη εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ Σουεζ — νὰ είναι θέσιν νὰ μετατρέψωνται εἰς δεξαμενόπλοια. 'Εν τῷ μεταξύ, αἱ ὑποχρεώσεις τοῦ συμβολαίου διὰ ἔντρα φορτία δυνατῶν νὰ ἐπτηληρωθῶν διὰ ναυλώσεως μπάλκ - κάρριερ (τῶν δόποιων οἱ ναῦλοι θὰ είναι σχετικῶς χαμηλότεροι). 'Αποκερδαίνεται αὐτῆς ἡ διαφορὰ τοῦ ναύλου.

4. Πλοιοκτήται τινὲς πιθανόν νὰ προτιμήσουν τὴν μεταφορὰν πετρελαίου, σιδηρομετάλλευμάτος ἡ ἀνθρακος, ἀναλόγως τοῦ δι' ἔκσαστον εἰδος προσφερόμενου ναύλου.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν ἔξασφάλισιν τῆς ἀπασχολήσεως διὰ τὴν μεταφορὰν ἐνός συγκε-

Έκατονταετηρίς (έτος ίδρυσεως 1869) τοῦ 'Αλληλασφαλιστικοῦ Όργανισμοῦ UK P & I CLUB

Διευθυνταί: Thos. R. Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London E.C. 3.
Τηλέφωνον: 01-283 4571. Τέλεξ: 23544.

Τηλεγραφήματα: Mutuality London E.C. 3.

Ωσαύτως διευθυνταί τῶν U.K. Defence Club, U.K. War Risks Club, Hellenic War Risks Club, International Mutual Strike Club.

Συνδιευθυνταί τοῦ πρώτου εἰς τὸν κόσμον 'Αλληλασφαλιστικοῦ 'Όργανισμοῦ ἐφοπλιστῶν κοντέγιερς καὶ τράνγιτ διοικήσεως φορτίων, Through Transit Marine Mutual Assurance Association.

ΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΤΩΝ ΜΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟ-ΠΛΟΙΩΝ

Τὸν 'Οκτώβριον τοῦ 1966 τὸ πρῶτον ἄνω τῶν 100.000 τόν. σκάφος, μὴ δεξιαμένο πλοίο ισιν, ἔτεσθη ἐν ὑπηρεσίᾳ.⁷ Ήτο τὸ 140.000 τόν. πλικόν «Cedros» διπερ κατεσκευάσθη εἰς 'Ιαπωνικά ναυπηγεῖα διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Λούντβιχ.

Τὸ σκάφος τοῦτο εἶχε προναυλωθῆ διὰ τὴν μεταφορὰν ἀλατος ἀπὸ Μεξικὸν εἰς 'Ιαπωνίαν, εἰς δὲ τὸ ταξίδιον τῆς ἐπιτροφῆς θάμεφερε πετρέλαιον, βάσει ναυλοσυμφώνου, διὰ τὴν «Eso». Τὸ σκάφος τοῦτο εἶχε προναυλωθῆ διὰ τὴν μεταφορὰν ἀλατος ἀπὸ Μεξικὸν εἰς 'Ιαπωνίαν, εἰς δὲ τὸ ταξίδιον τῆς ἐπιτροφῆς θάμεφερε πετρέλαιον, βάσει ναυλοσυμφώνου, διὰ τὴν «Eso».

Ἐκτοτε, καὶ ἡ 'Ιαπωνία καὶ ἡ Εὐρώπη κατεσκευάσσαν ἀρκετὰ σκάφη τῆς κατηγορίας αὐτῆς. Οπωσδήποτε αἱ προταθεῖσαι ναυπηγήσεις τοῦ 2600 ναυπηγικοῦ προγράμματος ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς Κυβερνήσεως, δὲν συμπεριλαμβάνονται εἰσέτι εἰς τὸ προαναφερθὲν σύνολον. Δηλαδὴ τουλάχιστον δέκα ἐπὶ πλέον τάκερς, 2.000.000 τόν., θὰ προστεθοῦν εἰς τὸ σύνολον τοῦ 1971. Τοῦτο σημαίνει διὰ τὰ 'Ιαπωνικά ναυπηγεῖα ἔχουν ἥδη ἔξασφαλίσει παραγγελίας διὰ τὸ 85% τῆς παραγωγικῆς των δυναμικότητος κατὰ τὸ ἔτος αὐτό.

Οσον ἀφορᾷ τὰ δεξαμενόπλοια, τὰ δημοπλοία εἶχουν προγραμματισθῆ νὰ παραδοθοῦν ἐντὸς τοῦ 1972, δὲν εἶναι πολλὰ μέχρι τῆς στιγμῆς. 'Η 'Ιαπωνία πρόκειται νὰ κατασκευάσῃ 8 πλοῖα τὸ 1.750.000 τόν. d.w., ἐνῷ τὰ Εὐρωπαϊκά ναυπηγεῖα θὰ κατασκευάσσουν 17 πλοῖα 3.860.000 τόν. d.w., ἥτοι σύνολον 25 πλοῖα 5.610.000 τόν. d.w.

Διὰ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ 1973, ὑπάρχουν μόνον δύο παραγγελίαι 490.000 τόν. εἰς Εὐρωπαϊκά ναυπηγεῖα.

Εἰς τὸν ἀγώνα διὰ τὴν συγκέντρωσιν νέων παραγγελιῶν, μὲν παράδοσιν εἰς τὸ μέλλον, εἶναι φυνερὸν διὰ τὰ Εὐρωπαϊκά ναυπηγεῖα προηγοῦνται τῶν 'Ιαπωνικῶν. Τὸ φαινόμενον τοῦτο εἶναι ἀποτέλεσμα τῶν δύμαδικῶν παραγγελιῶν, αἱ ὅποιαι ἔλασθν χώραν κατὰ τὸ φθινόπωρον καὶ τὸ τέλος τοῦ 1968.

'Ἐν τῷ μεταξὺ τὰ 'Ιαπωνικά ναυπηγεῖα ἐπαισσαν νὰ δέχωνται παραγγελίας διὰ πλοῖα μὲν παράδοσιν τὸ 1972, ιδιαιτέρως κατὰ τὸ 1968, ἀφ' ἐνὸς διότι ἡτο δύσκολον νὰ ἐκτιμήσουν τὸ ἀκριβές ὑψος τοῦ κόστους, ἀφ' ἐτέρου διότι ὑπῆρχον ἐνδείξεις ἀνδροῦ τῶν τιμῶν τῶν νέων σκαφῶν εἰς τὸ μέλλον.

ΤΟ ΣΧΕΔΙΟΝ ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΛΕΜΟΥ

'Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ «Τράιτον» τῆς Νέας Υόρκης (K. M. Λεμός), ἐπενόησε μίαν φόρμουλαν διὰ τὴν μὲν χαμηλότερον ναῦλον μεταφορὰν ἄνθρακος ἐκ Χάμπτον ρόδος εἰς 'Ιαπωνίαν, βάσει δὲ αὐτῆς παρήγγειλεν εἰς 'Ιαπωνίαν τρία ΟΒΟ τῶν 136.000 τόν.

Τὸ σχέδιον τοῦ κ. Λεμοῦ ἐνέκειτο: Εἰς τὴν φόρτωσιν 90.000 τόν. ἄνθρακος — σὸν δηλαδὴ τὸ ἐπιτρεπτὸν βύθισμα τοῦ λιμένος εἰς Χάμπτον ρόδος, μὲν φόρτωσιν ἐτέρων 40.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος εἰς Βραζιλίαν προτὸν τὸ σκάφος κατευθυνθῆ εἰς 'Ιαπωνίαν. Κατὰ τὸ ταξίδιον τῆς ἐπιστροφῆς τὸ σκάφος θὰ μεταφέρῃ πετρέλαιον ἀπὸ τὴν Μέσην Ἀνατολὴν εἰς τὴν ἀνατολικὴν ἀκτὴν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν.

'Αφ' ὅτου τὸ σχέδιον τῆς «Τράιτον» ἐτέθη εἰς ἔφαρμογήν, ἡ ιδέα ἐγένετο τόσον δημοφιλής ὡστε ἐσημειώθη μία αιφνιδία αὐ-

RIVER PLATE SHIPPING AND TRADING AGENCY LTD



15/18 LIME STREET - LONDON E.C. 3

CABLE ADDRESS: PLATASHIP LONDON E.C. 3
TELEPHONE : MANSION HOUSE 23121/4
TELEX : 261619

CHARTERING INSURANCE & BUNKERING BROKERS

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: ΜΑΡΙΟΣ & ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ

Σημειώσεις παραγγελιών διά σκάφη ΟΒΟ είς τά Ισπανικά ναυπηγεία.

Σημειώσεις, όπι και οι πλοιοκτήται και οι κατασκευασταί αντιμετωπίζουν ίδιατέρα προβλήματα σχετικώς μὲ τὴν κατασκευὴν ΟΒΟ τῶν 110.000, τῶν 130.000 και τῶν 150.000 τόν. d.w.

Λόγω τοῦ ότι δὲν είναι ταῦτα, ἀρκετὰ με-

γάλα διά νά κατασκευασθούν εἰς τὰς προσφάτως περατωθείσας δεξιαμενάς, αἱ δόποιαι εἰναι ἀπαραίτητοι διά τὴν κατασκευὴν τῶν τάνκερ - μαμούθ, δὲν ὑπάρχουν ἀρκεταὶ ναυπηγικαὶ κλίναι διά τὴν κατασκευὴν τῶν μικροτέρων πως σκαφῶν αὐτῶν.

Τὴν 31ην Δεκεμβρίου, ἐπέλουν ὑπὸ παραγγελίαν συνολικῶς 77 σκάφη ΟΒΟ και

μπάλκ - κάρριερς ἢ μεταλλοφόρα, 10.110.000 τόν. d.w., τῶν δόποιων αἱ κατ' ἔτος παραδόσεις ἔχουν προγραμματισθῆ ὡς ἔξῆς:

Παράδοσις 1969, 11 πλοῖα 1.290.000 τόν. d.w. — Παράδοσις 1970, 31 πλοῖα 3.930.000 τόν. d.w. — Παράδοσις 1971, 23 πλοῖα 3.210.000 τόν. d.w. Καὶ παράδοσις 1972, 12 πλοῖα 1.670.000 τόν. d.w.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ 100.000 TON. D.W. ΚΑΙ ΑΝΩ

1) ΕΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ (*)

Χώρα Ναυπηγήσεως	100.000 - 150.000		150.000 - 200.000		200.000 τ. d.w.		Σύνολον	
	τόν. d.w.	'Αριθ. πλοίων Τόν.(**)	τόν. d.w.	'Αριθ. πλοίων Τόνοι	καὶ ἄνω	'Αριθ. πλοίων Τόνοι		
ΙΑΠΩΝΙΑ	49	5.629	13	2.203	14	3.136	76	10.968
ΣΟΥΗΔΙΑ	6	664	—	—	—	—	6	664
ΓΑΛΛΙΑ	6	678	1	190	1	212	8	1.080
ΔΑΝΙΑ	3	317	—	—	1	210	4	527
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	5	510	1	157	—	—	6	667
ΑΓΓΛΙΑ	6	638	1	191	—	—	7	829
ΔΥΤ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ	2	244	4	719	3	629	9	1.592
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	1	115	—	—	1	210	2	325
ΙΣΠΑΝΙΑ	1	100	—	—	—	—	1	100
ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ	1	109	—	—	—	—	1	109
Σύνολον	80	9.004	20	3.460	20	4.397	120	16.861

2) ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ (*)

ΙΑΠΩΝΙΑ	13	1.574	9	1.587	95	21.131	117	24.292
ΣΟΥΗΔΙΑ	5	638	—	—	27	6.073	32	6.711
ΓΑΛΛΙΑ	4	490	1	190	13	2.904	18	3.584
ΔΑΝΙΑ	2	230	—	—	13	3.123	15	3.353
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	—	—	2	316	13	2.886	15	3.202
ΑΓΓΛΙΑ	6	793	—	—	9	2.281	15	3.074
ΔΥΤ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ	3	360	1	190	10	2.384	14	2.934
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	—	—	—	—	12	2.905	12	2.905
ΙΤΑΛΙΑ	1	140	—	—	8	1.843	9	1.983
ΙΣΠΑΝΙΑ	3	333	7	1.068	1	200	11	1.601
Σύνολον	37	4.558	20	3.351	201	45.730	258	53.639

(*) Τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1969

(**) Κλίμαξ 1 : 1000

ΜΗ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ 100.000 TON. D.W. ΚΑΙ ΑΝΩ

1) ΕΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ (*)

Χώρα Ναυπηγήσεως	100.000 - 150.000		150.000 - 200.000		200.000 τ. d.w.		Σύνολον	
	τόν. d.w.	'Αριθ. πλοίων Τόν.(**)	τόν. d.w.	'Αριθ. πλοίων Τόνοι	καὶ ἄνω	'Αριθ. πλοίων Τόνοι		
ΙΑΠΩΝΙΑ	7	782	—	—	—	—	7	782
ΑΓΓΛΙΑ	1	100	—	—	—	—	1	100
ΣΟΥΗΔΙΑ	1	107	—	—	—	—	1	107
ΙΤΑΛΙΑ	2	204	—	—	—	—	2	204
Σύνολον	11	1.193	—	—	—	—	11	1.193

2) ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ (*)

ΙΑΠΩΝΙΑ	38	4.356	11	1.719	1	210	50	6.285
ΑΓΓΛΙΑ	3	341	6	900	—	—	9	1.241
ΔΥΤ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ	3	418	4	600	—	—	7	1.018
ΣΟΥΗΔΙΑ	1	107	6	910	—	—	7	1.017
ΙΤΑΛΙΑ	4	548	—	—	—	—	4	548
Σύνολον	49	5.570	27	4.129	1	210	77	10.109

(*) Τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1968

(**) Κλίμαξ 1 : 1000

ΕΠΙΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΤΑ “ΟΒΟ”

Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΛΟΙΠΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΘΡΟΑ Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΩΝ

Προεκάλεσεν ίδιατέραν αἰσθησιν, ώς προ-
άγγελος ἔξειδεν εἰς τὴν ναυλαγορὰν ὅχι,
βεβαίως, ίκανοποιητικῶν, τὸ 5ετοῦν Ισχύος
— μὲ δῶρον 10ετῆ — συμβόλαιον διὰ τὴν
μεταφορᾶν ἀμερικανικῶν γαιανθράκων εἰς

‘Ισπανίαν δι’ ἔξι σκαφῶν τύπου ΟΒΟ τῶν
135 χιλιάδων τόν. d.w. ἔκαστον εἰς συνεχῆ
ταξίδια πρὸς 3.95 δολ. τὸν τόνον μὲ φόρ-
τωσιν μέχρι τοῦ μεγίστου ἐπιτρεπτοῦ βυθί-
σματος καὶ ἐν συνεχείᾳ μὲ συμπλήρωσιν τοῦ

φορτίου διὰ σιδηρομεταλλεύματος ἀπὸ τὴν
Βραζιλίαν ἢ τὴν Νότιον Αφρικήν.

‘Αναφέρομεν τὴν ἀνωτέρω πρόσφατον ναύ-
λωσιν, ὡς παράδειγμα τῶν ὑποτιμητικῶν δυ-
νατοτήτων, αἵτινες πλέον ὑφίστανται μὲ τὰ
μεγαθήρια αὐτά. Καὶ τελοῦν ήδη ἐν ὑπηρε-
σίᾳ περὶ τὰ 40 σκάφη τύπου ΟΒΟ (τρι-
πλῆς χρήσεως) πέντε περίπου ἑκατομ. τόν.
d.w., ἐνῷ ἔτερα τεσσαράκοντα, ὅλων πέντε
ἑκατομ. τόν., τελοῦν ὑπὸ παραγγελίαν.

‘Ο τύπος τοῦ ΟΒΟ, τοῦ τριπλῆς χρήσεως
φορτηγοῦ διὰ τὰ εἰς χῦμα — ὑγρά καὶ ἥη-
ρα — φορτία, ἀδημιουργήθη ἀπὸ τὴν ἀνάγ-
κην τῆς ἀποφυγῆς, κατὰ τὸ δυνατόν, τῶν ἀ-
φόρτων τεξιδίων, μὲ συνέπειαν τὸ χαμηλό-
τερον μεταφορικὸν κόστος.

'Ο τύπος πλοίου τριπλής χρήσεως, υπαρξίας του όποιου χρονολογείται από τετραετίας περίπου, άποτελεί έξιλιξιν του τύπου διπλής χρήσεως, χρονολογούμένου από εικοσαετίας, δηλαδή από τού πλοίου συνδυασμένης χρησιμοποίησεως ως μεταλλοφόρου και πετρελαιοφόρου.

'Ως γνωστόν, τὸ πετρελαιοφόρου ἐκτελεῖ ἀναπτοφέύτως, ἐπὶ δύο ταξιδίων, τὸ ἐν ὑπὸ ἔρμα. Καὶ ἀνεζητήθη ἡ λύσις τῆς πρὸς ἀντιστάθμισιν τοῦ μειονεκτήματος αὐτοῦ.

'Αφ' ἔτέρου τὸ μεταλλοφόρου ταξιδεύει μὲν τὰ δύο τρίτα τοῦ δύκου του κενά, λόγῳ τοῦ μεγάλου εἰδικοῦ βάρους τῶν μεταλλευμάτων. 'Άρκει πρὸς ἀπόδειν τούτου μία μικρά σύγκρισις: Εἰς τόνος ἐλαφρών δημητριακῶν ἀντιπροσωπεύει δύκον 56 κυβ. ποδῶν. Εἰς τόνος βαρέων δημητριακῶν καὶ γαιάνθρακος καταλαμβάνει χώρον 45 κυβ. ποδῶν. Εἰς τόνος πετρελαίου καταλαμβάνει χώρον 44 κυβ. ποδῶν. Εἰς τόνος ἔρματος (ῦδωρ) 35 κ.π. καὶ εἰς τόνος σιδηρομεταλλεύματος 16 κ.π. οὕτως ὥστε τὸ μεταλλοφόρου φορτωμένον μέχρι τῆς ισάλου γραμμῆς ἔχει μόνον τὸ ἐν τρίτον τοῦ δύκου τῶν κυτῶν τοῦ πλήρες. 'Ως λύσις διὰ τὸ ταξίδιον ὑπὸ ἔρμα τοῦ πετρελαιοφόρου καὶ συγχρόνως διὰ τὸν κατ' ἀνάγκην ἀπομένοντα κενόν χώρον τοῦ μεταλλοφόρου, εὑρέθη ὁ συνδυασμός τοῦ μικτοῦ αὐτολι- - πετρελαιοφόρου. Τοῦτο ἀποτελεῖται ἐν δλίγοις ἔξι «ένος σκάφους ἑντός σκάφους».

'Η ἐπιτυχία δύως αὐτοῦ τοῦ τύπου μεταφορῶν ἐπηρεάζετο ἀπὸ δύο περιοριστικούς παράγοντας: Πρώτον, τὴν σύμπτωσιν ὅτι αἱ πλειστοὶ τῶν κυρίων εἰσαγωγικῶν ζωνῶν μεταλλευμάτων δὲν προσεφέροντο διὰ τὴν εἰσα-

γωγὴν ὑγρῶν φορτίων ἐπιστροφῆς — καὶ ἀντιστρόφως — καί, δεύτερον, τὸ ὅτι εἰς τὸν τομέα ἡγρῶν φορτίων τὰ διπλοῦ προορισμοῦ πλοῖα (ἔξαιρέσει τῶν σιτηρῶν) ἀδεσμένοντο ἀπὸ τὰ κατασκευαστικά χαρακτηριστικά των διά φορτωσιν μεταλλευμάτων μεγαλυτέρας πυκνότητος καὶ μόνον μὲ συντελεστὴν στοιβασίας μη ὑπερβαίνοντα τοὺς 20 κυβικοὺς πόδας κατὰ τὸν.

'Η κατὰ τὸ 1964 εἰσαγωγὴ τοῦ τριπλοῦ προορισμοῦ τύπου φορτηγῶν πλοίων — τῶν «OBO» — ἐδιπλασίσσει σχεδόν τὰς μεταφορικὰς δυνατότητας ἡγρῶν φορτίων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς τῶν πλοίων διπλοῦ προορισμοῦ. Αὗτὴ ἡ πρόσθετος δυναμικότης μεταφορᾶς ἀνέρχεται εἰς 70.000.000 περίπου τόνων γαιανθράκων ἐπησίων καὶ σχεδόν 90.000.000 τόνων ἐπησίων διὰ τὰς εἰς πρώτας ὥλας ἀνάγκας τῆς θαρείας θιομηχανίας χημικῶν προϊόντων, λίπασμάτων καὶ σλουμίνιον. Τοῦτο ἀποδεικνύεται ἀπὸ μερικὰ προσφάτως συνασθέντων ναυλοσύμφωνα. Οὕτω ἐν ναυλοσύμφωνον ἀφορᾶ τὴν μεταφορὰν ἀργοῦ πετρελαίου ἀπὸ τὴν Μεσόγειον εἰς τὴν Βραζιλίαν, μὲ συνδυασμὸν μεταφορᾶς μεταλλεύματος ἀπὸ τὴν Βραζιλίαν εἰς τὴν Ἰταλίαν — περίπτωσις ἡτοῖς εἶναι «εἰδεώδης διὰ τὸ διπλοῦ προορισμοῦ φορτηγῶν πλοίων («Oil/oil ship»). 'Ἐν τούτοις, πλοίον αὐτῷ τοῦ μικτοῦ τύπου δὲν δύναται νὰ ἀναλάβῃ τὴν εἰς τρία στάδιοι ἐργασίαν τοῦ τύπου «OBO», ἡτοὶ νὰ συνδυάσῃ τὴν ἀπὸ τὴν Μεσόγειον εἰς Βραζιλίαν μεταφορὰν πετρελαίου μὲ κατ' ἀκολουθίαν ταξίδιον μὲ φορτίον μεταλλεύματος ἐκ Βραζιλίας διὰ λιμένα τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τὸν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ συμπλή-

ρωσιν τοῦ δῆλου κύκλου διὰ μεταφορᾶς φορτίου γαιανθράκων ἀπὸ Χάμπτον Ρόδας εἰς Δυτικήν Ἰταλίαν.

'Ως πρὸς τὴν οἰκονομικὴν πλευρὰν τῶν φορτίων ἐπιστροφῆς («baulkhauls») αὐτὴ συνοψίζεται εἰς ἓνα ἀπλούστατον τύπον: διτ, δηλαδή, τὸ διὰ τὸν πλοιοκτήτην συνολικὸν μεταφορικὸν κόστος διὰ φορτία κατ' ἀμφοτέρας τὰς κατευθύνσεις εἶναι ἀνώτερον τοῦ κόστους μεταφορᾶς φορτίου πρὸς μίαν κατεύθυνσιν (καὶ τὴν ἔτεραν ἄφορτον) μόνον κατὰ τὴν ἀξιαν τοῦ χρόνου παραμονῆς τοῦ πλοίου εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως τοῦ δευτέρου φορτίου, πλέον παρεμπιπόντων ἔξοδων ὡς λιμενικῶν — ἐφ' ὅσον θὰ πρόκειται περὶ ναυλώσεως «fio» — ἢ τυχὸν μικροῦ ἐνδισμένου ἀφόρτου ταξιδίου πρὸς παραλαβὴν τοῦ δευτέρου φορτίου.

'Καὶ προβλέπεται ὅτι τὰ μεγάλου τριπλοῦ προορισμοῦ φορτηγὰ τύπου «OBO» θὰ φέρουν πρὸς πολὺ χαμηλότερον ἐπίπεδον τοὺς ναυλών μεταλλευμάτων — καὶ προκειμένου περὶ μεγάλων ἀποστάσεων — κατὰ δολλάρια 2-3 τὸν τόνον. Διὰ τὰ μικτὰ φορτηγὰ διπλοῦ προορισμοῦ ὑπάρχει ἡ δυνατότητα σοβαρᾶς μετωπώσεως τοῦ κόστους τοῦ δῆλου κυκλικού ταξιδίου, ἐφ' ὅσον δὲν θὰ συντρέχῃ ύψηλὸν κόστος μετακίνησεως μεταξὺ λιμένων ἐκφορτώσεως καὶ φορτώσεως. 'Αλλὰ καὶ εἰς τοιαύτην περίπτωσιν ὀφελεῖται καὶ πάλιν τὸ πολλαπλοῦ προορισμοῦ φορτηγῶν πλοίων, ἐνῷ ἡ θέσις τῶν συνήθων ἀπλοῦ προορισμοῦ μπάλκι κάρριερς ἡγροῦ φορτίου, μέσης χωρητικότητος, θὰ ἀποβαίνῃ δύσκολος διὰ τὸ μέλλον, ὅταν τὸ διπλοῦ καὶ τριπλοῦ προορισμοῦ πλοῖα προσφέρωνται ἀφθονώτερα εἰς τὴν ἀγοράν.

ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΙΑΙ — ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ Ε.Π.Ε.

ΗΝΩΜ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ

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

TELEPHONE:

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

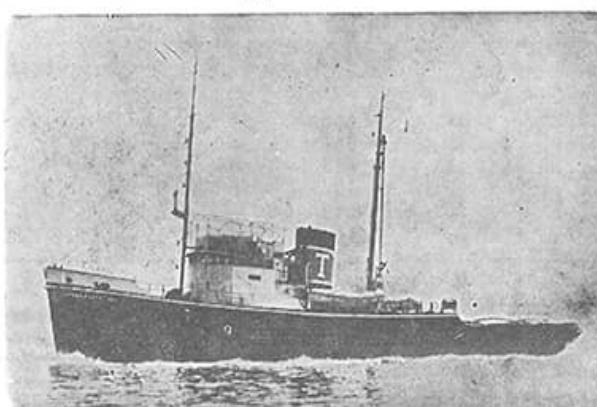
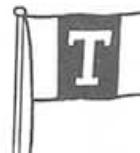
TELEGRAMS:

"SHIPMANAG", LONDON E.C.2.

AFTER OFFICE HOURS

TELEPHONE:

01-882 (FOXLANE) 1022
BILLERICAY (ESSEX) 3921



ΕΛΛΑΣ

ΟΔΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝ 95
ΠΕΙΡΑΙΕΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

424.309 & 422225

TELEX : 5830 & 5831

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:

"TSAVLICO" & "SALVETOW"

ΩΡΑΙ ΕΚΤΟΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

670.520, 412.260

670.730, 678.358, 468.156

ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΤΗΝ ΥΦΗΛΙΟΝ

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

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ

THOS. R. MILLER & SON (SALVAGE & TOWAGE) LTD.

14/20, ST. MARY AXE: LONDON, E.C.3.

TELEPHONE : 01-283 (AVENUE) 4571 : TELEX : 261.501

CABLES : "TRIMINSUR", LONDON, E.C.3.

AFTER OFFICE HOURS TELEPHONE :

01-882 (FOXLANE) 1022 & BILLERICAY (ESSEX) 3921.

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΛΙΜΗΝ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ· ΕΜΠΟΡΙΟΝ

"Ας μὴ παρέλθῃ ἀπόπειρηρητος, ἀπὸ μέρους τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ο.Λ.Π., ἡ ἐπαινετὴ δραστηριότης τοῦ Συλλόγου Βιομηχάνων Πειραιῶς, ὁ ὅποιος καθώρισε, κατόπιν ἐπιτοπίου ἐρεύνης, τὰς περισσότερον προσφερομένας περιοχάς, διὰ τὸν χαρακτηρισμὸν των ὡς βιομηχανικῶν περιοχῶν. 'Η Σολαμίς, ἡ Ἐλευσίς καὶ τὰ Μέγαρα, εἰνοὶ αἱ ἐπέλεγεισι περιοχαῖ, αἱ ὅποιαι ἐτέθησαν ὑπὲρ ὅψιν τῶν ἀμριδίων ὑπουργῶν, πρὸς περιτέραν ἔνεργειας.

Τὸν Ο.Λ.Π. πρέπει νὰ ἐνδιαφέρῃ τὸ γεγονός ὅτι οἱ βιομηχανοὶ συνεδύσασται τὰς προθέσεις αὐτοῦ ὥσπερ ἐπεκτείνει τὸν λιμένα πρὸς τὰς ἀνωτέρω περιοχάς, ὥστε ἡ βιομηχανικὴ δραστηριότητα νὰ ἀναπτυχθῇ πλήσιον τῶν δημιουργηθεσμένων λεκανῶν, μὲν ἀποτέλεσμα ἡ βιομηχανία καὶ τὸ συναρφές ἐμπόριον νὰ παραμείνουν εἰς τὴν μείζονα περιφέρειαν τοῦ Πειραιῶς καὶ νὰ μὴ ἀπομακρυνθοῦν, εἰς ἀκραῖα σημεῖα τῆς ἐπιμελητηριοκής του περιοχῆς, διὰ νὰ ἐπωφεληθῶν τῶν εὐρεγετημάτων τῆς ἐπαρχιακῆς βιομηχανίας.

Ο πρόεδρος τοῦ Συλλόγου Βιομηχάνων, Πειραιῶς κ. Στ. Κοραής, κατὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν σχετικῶν ἀπόφεων του, ἀφήκε νὰ διαφανῇ ἡ ἐπιθυμία τῆς τάξεως, ὅπως ὁ λιμὴν καταστῇ μέγα διαμετακομιστικὸν κέντρον. Τούτῳ, ὅμως, ἀπαιτεῖ τὴν λιμενικὴν ἀξιοποίησιν τῶν περιοχῶν εἰς τὰς ὅποιας θὰ μεταφερθοῦν καὶ θὰ ιδρυθοῦν νέαι μονάδες, που θὰ προσφέρωνται νὰ διαθέτουν χώρους τοις τρανζίτ, ἀλλὰ καὶ νὰ εὐρίσκωνται πλησίον τῶν χώρων φορτοεκφορτώσεων τῶν εἰδῶν.

Ίδιαιτέρως, ὑπεγραμμίσθη ὑπὸ τοῦ κ. Κοραή, ἡ εὐχέρεια διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν δύνικρων γεφυρῶν, ἐκ Περάματος πρὸς Σαλαμίνα καὶ ἐκ Πάλης (Σαλαμίνος) πρὸς Μέγαρα. Συντομεύεται, οὕτω, κατὰ 15 — 20 χιλιόμετρα, ἡ ἀπόστασις 'Αθηνῶν (Πειραιῶς) — Μεγάρων, πρὸς συμπίεσιν τοῦ κόστους μεταφορᾶς.

Ταξὶδισις, ὅμως, ἀπόφεις ὑποστηρίζει καὶ ὁ πρόεδρος τοῦ 'Εμπορικοῦ Συλλόγου Πειραιῶς, κ. Δημητρίου Κούμη, ὁ ὅποιος ἀνησυχεῖ, διὰ τὴν τύχην τοῦ ἐμπορίου, μετὰ τὴν ἀπομάκρυνσιν τῶν βιομηχανιῶν, ἐκ τῆς μείζονος περιφερείας τοῦ Πειραιῶς.

Συνεπῶς, τὰ δόλια θέμα συνδυάζεται μὲ τὴν ἀπόκτασιν τοῦ λιμένος, ὁ ὅποια θὰ παρέξῃ τὰς δυνατότητας εἰς τὴν βιομηχανίαν, νὰ ἀναπτυχθῇ πλήσιον τῶν ἐγκαταστάσεων του καὶ ἔγγυς τῶν χώρων φορτοεκφορτώσεως. 'Ο λιμὴν, θὰ συγκρατήσῃ καὶ τὴν βιομηχανίαν καὶ τὸ ἐμπόριον. Διότι, μακράν αὐτοῦ, δὲν δύνανται νὰ εύδοκιμήσουν.

'Αλλὰ καὶ ὁ ἔργοτικὸς πληθυσμός, ὁ ὅποιος θὰ ἀπορροφηθῇ ἀπὸ τὰς νέας μονάδας, πλησίον τοῦ Πειραιῶς θὰ ἐγκατασταθῇ. 'Υπάρχουν, μάλιστα, σχέδια, διὰ τὴν δημιουργίαν ἔργων τοις κατοικιῶν ἀπὸ τὰς

ἀριθμοῦν ναυπηγοθιμηχάνων τοῦ Περάματος, διὰ τὴν Ἑγκριτικήν εἰσαγωγῆς κεφαλαίων ἐκ τοῦ ἔξωτερικού, προκειμένου νὰ διατεθοῦν διὰ προσδόστους ζωὴν καὶ κίνησιν, εἰς περιοχάς, οἱ ὅποιαι κεντητοὶ μεταξὺ Σαλαμίνος, Μεγάρων καὶ Ἐλευσίνος.

'Ο Ο.Λ.Π., ἐπομένως, δὲν ἡμπορεῖ νὰ εἶναι ἀμέτοχος τῆς προσπαθείας αὐτῆς, ἡ ὅποιας δὲ καρτοφορήσῃ, μόνον ὅταν ὁ λιμὴν παρέξῃ τὰς ἐγγυήσεις, διὰ μίαν σταδιακὴν ἀπέκτασιν του πρὸς δυσμάτιν.

ΑΙ ΠΕΡΙ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

'Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἀναστροφῆς χώρων τοῦ Ο.Λ.Π., καταλαμβανομένων ὑπὸ τῶν ἐγκαταστάσεων μεγάλων ἑταῖρων, πετρελαιοειδῶν κυρίων καὶ ὑγραερίων, διερωτώμεθα τί πρόκειται νὰ συμβῇ εἰς τὸ μέλλον, ὅπότε ὅλαι αὐταὶ αἱ ἐκτάσεις (χειμέριον κύμα) θὰ χρειασθῇ νὰ ἀποδοθοῦν εἰς τὸν λιμένα, πρὸς ἀπέκτασιν αὐτοῦ. 'Αφορμὴν δίδει ἡ ἀπόσπασις μέρους τῶν χώρων τῆς 'Επαρχίας τοις ιδρυτισμάτων, διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ λιμένος.

Εἰς τὴν ἔκτασιν τοῦ χειμερίου κύματος τοῦ λιμένος, κεντητοὶ μεγάλαι ἑταῖροι, ὡς η «Σέλλα», η «Μόμπιλ 'Οϊλ», η «Ἐλεύθερος» καὶ πλῆθος ἑτέρων εἰς Δραπετσώνα, Νέον Ικόνιον καὶ Πέραμα, τῶν ὅποιων ἡ μετακίνησις θὰ είναι λίαν δυσχερής. Τὸ ίδιον, δούμως, δυσχερής, θὰ είναι καὶ ἡ λειτουργία πλησίον χώρων φορτοεκφορτώσεως, ὅλλα καὶ μεταξὺ τῶν ραγδαίων ἀναπτυσσομένων, λαϊκῶν οἰκισμῶν. Οὐδέποτε ἐμελέτη θὰ θέμα, ἐνώ ταραχήσαν τὰ πρώτα συμπτώματα ἀποσπάσεως τημημάτων χώρων τῶν ἑταῖρων αὐτῶν, ἐκ μέρους τοῦ Ο.Λ.Π. Θὰ δυνηθοῦν αἱ γιγαντιαὶ πετρελαιοιδεξιμναὶ νὰ διαστηρισθῶν πλήσιον κρητιδωμάτων καὶ πολυανθρώπων κινήσεως καὶ ἐν μέσῳ ἀσφυκτιώντων συνοικισμῶν;

'Ο Ο.Λ.Π. πρώτος, φρονούμεν, ὅτι πρέπει νὰ θέσῃ τὸ ζήτημα. 'Άλλα καὶ τὸ 'Υπουργείον Βιομηχανίας, ἐπιβάλλεται νὰ ἐνδιαφέρηται, διὰ τὸ μέλλον τῶν ἐγκαταστάσεων αὐτῶν.

ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Ἄθοσώς, ἥρχισαν νὰ ὑποβάλλωνται αἰτήσεις εἰς τὸ 'Υπουργείον Συντονισμοῦ, ὑπὸ

Παραλλήλως πρὸς τὰς ἐξειδίκειας αὐτάς, σύζευξια πρόσδοσις ἐσημειώθη ὡς πρὸς τὴν διευκόλυτην τοῦ θέματος ἀπομεινάσεως ἢ μακροπρόθεσμου, εἰσέτι, παραμονῆς τῶν ναυπηγείων εἰς τὸ Πέραμα. Οὐδὲν ἐκ τοῦ Ο.Λ.Π. ἡκουούθη. Καὶ δούμως, τὸ θέμα πολλάκις ἀνεγράφει εἰς τὴν ἡμερησίαν διάταξιν.

Πέραν, δούμως, τούτων πρωθεῖται τὸ θέμα τῆς ιδρυσεως τῆς πρώτης ἐπισκευαστικῆς μονάδος εἰς τὴν Κυνοσούραν. 'Ηδη, τὸ 'Υπουργείον Συντονισμοῦ, διειδίσασε πρὸς τὸ 'Υπουργείον Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ, ἐν συνεχείᾳ κατετέθη εἰς τὸν Ο.Λ.Π., ἡ αἵτησις τῶν κ.κ. Κ. Θ. Διαμαντῆ, Α. Γ. Ἐργογένη καὶ Δ. Π. Νέγκα, περὶ ἐγκρίσεως εἰσαγωγῆς ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ, συνολικού κεφαλαίου 1.900.000 δολαρίων, τουλάχιστον, ἐκ τῶν διόπτων 500.000 δολαρίων τημηματικῶν, ἐντὸς δύο ἑτῶν, ὑπὸ μορφὴν μηχανημάτων, ἔξαρτημάτων, ἀνταλλακτικῶν καὶ ἐργαλείων. Φορεύει τῆς ιδρυθησμένης ἐπισκευαστικῆς διάσεως πλοίων καὶ πλωτῶν μέσων μετά τοῦ ναυπηγικοῦ τημηματος αὐτῆς, θά είναι ἀνώνυμος ἑταῖροι ἐν Πειραιεῖ, συσταθησμένη ἐντὸς διηπανών ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως τῆς εἰσαγωγῆς τῶν χρημάτων, μὲ κεφαλαίον 650.000 δολαρίων. Τὸ δόλον ἔργου, θά συντελεσθῇ ἐντὸς δύο ἑτῶν, αἱ δὲ ἐγκαταστάσεις αὐτοῦ, θά περιλαμβάνουν:

- Δεκαπέντε γραφεῖα, συνολικοῦ διγκου 1.435 κ.μ.
- 'Αποθήκαις, διγκου 1.775 κ.μ.
- Κτίρια: προσωπικοῦ 1.140 κ.μ., ἡλεκτρικοῦ σταθμοῦ 450 κ.μ., μηχανουργείου 1.573 κ.μ., ξυλουργείου 2.645 κ.μ., λεβητοποιείου 4.680 κ.μ.
- Κρητιδοτοίχους καὶ μῶλον, διὰ πλεύρων πλοίων.
- Διασμοφωμένην ἐπιφάνειαν ὁδάφους καὶ δόδων 500 μ.

Πλήρης περιγραφὴ τοῦ ἐξοπλισμοῦ, ἀκολουθεῖ εἰς τὴν αἵτησιν. 'Ενδιαφέρον, δούμως, ἔχουν οἱ ὄροι, τοὺς ὅποιους δούμιος θέτει, οἱ κυριώτεροι τῶν ὅποιων είναι οἱ ἔχη:

Τὸ δικαίωμα αἱ ποιαὶ εἰσάγηται στην έπιχειρησίας ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΑΔΕΛΦΩΝ Γ. ΚΟΡΩΝΑΙΟΥ Ο.Ε.

ΑΚΤΗ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΤΗΛ. 462.071

Ταχεία καὶ ἐπιμελημένη ἐργασία βάσει μακροχρονίου πείρας εἰς κατασκευάς, ἐπισκευάς καὶ μετασκευάς

πλοίων κλάσεων Διεθνῶν Νηογνωμόνων

TEL. 327422 GRAM: LEONEGRIS
OFF. 332449
RES. 332202 BOMBAY
I. C. NEGRIS
SHIPCHANDLERS, GENERAL MERCHANTS,
SHIP REPAIRERS AND CHIPPING & PAINTING CONTRACTORS
P. O. BAG 5121
273/277 NARSHI NATHA STREET
ANANT DEEP 5th FLOOR
BHAAT BAZZAR
BOMBAY — 9

οίουνθήποτε μηχάνημα, έξάρτημα, ανταλλακτικόν, έξοπλισμόν, έργαδειόν, υλικόν και πάσιας φύσεως άντικείμενον διανυκτείνειν ή χρήσιμον διά τὴν ἐπισκευήν ή ναυπήγησην πλοίου ή πλωτού μέσου, έλευθέρως καὶ ἀσχέτως τοῦ ἔαν τοῦτο κατασκευάζεται ἐν Ἑλλάδι ή μὴ ἀπαλλασσομένης αὐτῆς ἀπὸ τῆς ὑποχρέωσεως δπως προσκομίσης βεβαίωσιν περὶ μὴ παραγγῆς ἐν Ἑλλάδι τοῦ ἐκάστοτε ὑπὸ αὐτῆς εἰσαγομένου ἐν τῇς ἀλλοδαπῆς εἶδους.

Τὸ δικαίωμα διπώς ἐπὶ μίαν δεκαετίαν τὰ ὑπὸ τῶν πλοίων καταβαλλόμενα διὰ τὸν εἰσπλουν, παραμονὴν καὶ ἕκπλουν τέλη ἐπὶ τῷ σκοπῷ ἀγκυροδοτίας πρὸς ἐπισκευὴν ἐμπροσθετούν μεμισθωμένων ή ἀπαλλοτριωμένων παρακειμένων ἐκτάσεων παγιοποιηθῆ εἰς τὰ σημερινὰ δρις, ἀναπροσαρμόζομενοι μόνον καὶ κατὰ τὸ αὐτὸ ποσοστὸν μὲ τὸν λιποτὸν μεγάλους Λιμένας τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου.

Τὸ δικαίωμα διπώς αἱ παρακειμένων καὶ ἀνεύ ανταλλάγματος χρήσεως ὑπὸ τῆς συσταθμομένης Ἀνωνύμου ἑταῖρας, τοῦ ἰδρυθροῦ τῆς ἑπισκευαστικῆς βάσεως αἴγιαλον ὡς καὶ δημιουργηθομένου δι' ἑπιχωματώσεων χώρου ἐν τῶν πρὸς τὴν θάλασσαν διαμορφώσεων (ὅρθωγνοισι, κρηπιδότοιχοι, μῶλοι κ.λπ.).

Τὸ δικαίωμα διπώς αἱ παρακειμένων καὶ ἀνεύ ανταλλάγματος πάσης ἀναγκαστικῆς ἀπαλλοτριώσεως τὰ περιουσιακά στοιχεία τῆς συσταθμομένης Ἀνωνύμου ἑταῖρας.

Τὸ δικαίωμα διπώς ἡ ἰδρυθρομένη ἑπισκευαστική βάσισ, ἀποκτήση πλωτάς δεξαμενὰς ἀπὸ ἱης Ἰανουαρίου 1975 ὡς καὶ τὸ Ναυπηγικόν τημῆμα αὐτῆς ναυπηγικάς κινίας, ἡ ἐνωρίτερον ἐφ' ὅσον τοῦτο ἐπιτραπῆ.

Τὸ δικαίωμα διπώς ἐπιτρέπεται εἰς τὴν ἰδρυθρομένην ἑπισκευαστικήν βάσιν νὰ χρησιμοποιῇ μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 1974 τὰς ὑπαρχούσας ἐν τῇ περιοχῇ τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς δεξαμενὰς πρὸς δεξαμενισμὸν τῶν ὑπὸ αὐτῆς ἑπισκευαζομένων πλοίων.

Τὸ δικαίωμα διπώς αἱ παρακειμένων καὶ παραδίδομενοι τὸν προσεχῆ Ὁκτώβριον, θεωροῦνται, πλέον, ὡς καταδικασμένοι εἰς ἄχρηστίαν. Διοικήσεις ἀλλων, κομματικῶν περιόδων, βεβαίως, προέβησαν εἰς τὴν ληψιν ἀποφάσεων, διὰ τὸν γιγαντιαῖον «ρινόκερο» τῆς περιοχῆς Ἀγίου Νικολάου, ὁ ὄποιος, σὺν τοῖς ἄλλοις, θὰ διαθέτῃ καὶ πολυτελέστατον ἑπιστόριον, κυλιομένας κλίμακας καὶ δάπεδα ἐκ μαρμαρίνων πλακών. Ἐκεῖνοι δὲ οἱ ἔχωσται «ἀποχαιρετισμού», δὲν μετριάζουν τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι τὰ ἐλύτρα μεγαθήριον θὰ ἔξυπερτη περὶ τὰ 200 – 300 ἀτομα ἀνά δεκαεπένθημον μὲ δύσονύπω μειούμενη τὴν κίνησιν τῆς «πελατείας» των, ἐφ' ὅσον η ὑπερωκε-

ὴ χρησίμων διὰ τὰς ἐν αὐτῇ ἐργασίας καὶ τὴν εύρυθμον λειτουργίαν αὐτῆς καὶ τοῦ Ναυπηγικοῦ τμῆματος ὡς καὶ 10 μεταφορικῶν μέσων ἔχρας, ἣτοι αὐτοκινήτων φορτηγῶν, γερανοφόρων, ἐπιβατηγῶν καὶ τοιούτων μεταφορᾶς προσωπικοῦ, ἀνευ καταδολῆς ὑπὸ αὐτῆς παντὸς φόρου, τέλους, εἰσφορᾶς, δικαιώματος ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου, τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς ἡ ἄλλος Νομικοῦ Προσώπου Δημοσίου ἡ Ἰδιωτικοῦ Δικαίου.

Τὸ δικαίωμα διπώς ἡ συσταθμομένη Ἀνωνύμος ἑταῖρις ὑπαχθῆ εἰς τὰς διατάξεις τοῦ Νόμου περὶ προστασίας ἐπαρχιακῆς Βιομηχανίας.

Τὸ δικαίωμα διπώς ἡ συσταθμομένη Ἀνωνύμος ἑταῖρις, τόχη πάσης δυνατῆς συνδρομῆς ὑπὸ τῶν Δημοσίων Ὅπηρεσιών, τόσον κατὰ τὴν ἰδρυσιν τῆς σκοπουμένης ὑπὸ αὐτῆς ἑπισκευαστικῆς βάσεως, ὅσον καὶ κατὰ τὸν χρόνον τῆς λειτουργίας αὐτῆς καὶ ιδίᾳ: 1) ὡς πρὸς τὸν τροποποίησιν τῆς πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς δημιουργίας ἑπισκευαστικῆς βάσεως χορηγηθεῖσας ὑπὸ ἀριθ. πρωτ. 70949] 3.8.68 ἀδείας σκοπιμότητος τοῦ «Υπουργείου Βιομηχανίας καὶ δὴ τὴν ἐπέκτασιν ταύτης ἀπὸ 250 τόνους εἰς 1.000 τόνους τούλαχιστον βάρους, ὡς ἐπίσης καὶ τὴν ἐντὸς χρονικοῦ διαστήματος 60 ἡμέρων ἔγκρισιν ἡ ἀπόρριψιν τῶν ὑποβληθημένων σχεδίων, μελετῶν κ.λπ., παρερχομένης δὲ ὀπέρακτον τῆς ὡς ἀνα προθεσμίας, ταῦτα νὰ θεωροῦνται ὡς ἐγκριθέντα.

ΑΥΤΟΙ ΟΙ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ

«Ἀπορίας ἄξιον είναι πῶς ὁ Ο.Λ.Π. προχωρεῖ εἰς τὴν διαδικασίαν, διὰ τὴν ἀνέγερσιν καὶ νέων ἐπιβατικῶν σταθμῶν τοῦ ὕψους τῶν 75.000.000 δραχ., καθ' ἣν στιγμὴν, οἱ παραδίδομενοι τὸν προσεχῆ Ὁκτώβριον, θεωροῦνται, πλέον, ὡς καταδικασμένοι εἰς ἄχρηστίαν. Διοικήσεις ἀλλων, κομματικῶν περιόδων, βεβαίως, προέβησαν εἰς τὴν ληψιν ἀποφάσεων, διὰ τὸν γιγαντιαῖον «ρινόκερο» τῆς περιοχῆς Ἀγίου Νικολάου, ὁ ὄποιος, σὺν τοῖς ἄλλοις, θὰ διαθέτῃ καὶ πολυτελέστατον ἑπιστόριον, κυλιομένας κλίμακας καὶ δάπεδα ἐκ μαρμαρίνων πλακών. Ἐκεῖνοι δὲ οἱ ἔχωσται «ἀποχαιρετισμού», δὲν μετριάζουν τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι τὰ ἐλύτρα μεγαθήριον θὰ ἔξυπερτη περὶ τὰ 200 – 300 ἀτομα ἀνά δεκαεπένθημον μὲ δύσονύπω μειούμενη τὴν κίνησιν τῆς «πελατείας» των, ἐφ' ὅσον η ὑπερωκε-

άνιος ἐπιβατικὴ κίνησις κατέστη, πλέον, μία φίνουσα ὑπόθεσις.

Ἐλήφθησαν ὑπὸ ὄφιν στοιχεῖα τῆς κινήσεως αὐτῆς; Ἰδίως, σήμερον, μὲ τὸ «Κονκόρντ» καὶ μὲ τὰ ἐπιτυγχανόμενα ὅματα εἰς τὴν ἀεροπορικὴν συγκοινωνίαν; Τί θὰ ἀπομείνῃ διὰ τὸν λιμένα;

Βεβαίως, οἱ μετανάσται, δὲν θὰ λείψουν. Οἱ όλιγοι χωρικοί, οἱ ὄποιοι θὰ ἀποχαιρετοῦν τοὺς ἀναχωροῦντας, δι' Αὐστραλίαν καὶ Ἀμερικήν. Πόσοι είναι αὐτοί; Τριακόσιοι κάθε δεκαεπένθημερον;

Εἰναι ἀργά ὅμως διὰ ν' ἀναθεωρηθῇ ἡ ἀπόφασις, διὰ τὸν ἐπιβατικούς σταθμούς Ἀγίου Νικολάου. Τὸ αὐτὸν ισχύει καὶ διὰ τὰ ἐτοιμέντου βαρέα στέγαστρα τῆς Ἀκτῆς Τζελέπη, μὲ τὰ περίφημα κυλικεῖα, τὰ ὅποια παραμένουν ἐφρητικῶς κλειστά, ἀπὸ σειρᾶς ἑταῖρων.

Ἐπιστηματίονεν τὴν ἀσκοπὸν διαπάνην διὰ τὸν δημοπρατουμένους, νέους σταθμούς, οἱ ὄποιοι θὰ καταλάβουν τὸν χώρον τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου τοῦ Τελωνείου καὶ τῶν καταστημάτων ἐμπροσθετοῦ Αγίου Νικολάου, τῆς τάξεως τῶν 75.000.000 δραχμῶν.

Εἰχομεν τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι η διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. μετὰ τὴν ἐξέλιξιν τῆς κινήσεως τῶν ὑπερωκεανίων γραμμῶν, θὰ ὀνειρεύει τὴν ἀρχικὴν ἀπόφασιν, διὰ τὴν ἀνέγερσιν τοῦ νέου μεγαθήριου. Βλέπομεν ὅμως ὅτι ἡ σχετικὴ διαδικασία τῆς δημοπρασίας προχωρεῖ, δίχος ἐκδήλωσιν καὶ τοῦ ἀλαχίστου ἐνδοιασμοῦ, περὶ τῆς σκοπιμότητος καὶ τῆς ἀναγκαιότητος ἐνός ἔργου, τοῦ ὄποιου η διαπάνη θὰ ἡδύνεται νὰ διατεθῇ διὰ τὴν δημιουργίαν ἀποθηκευτικῶν χώρων, τόσον ἀναγκοίων διὰ τὸν λιμένα.

Θεωροῦμεν τὸ θέμα ὡς τὸ πλέον σοβαρόν, αὐτὴν τὴν στιγμὴν, διὰ τὸν Ο.Λ.Π. καὶ φρονοῦμεν ὅτι ἐπιβάλλεται η συγκρότησις εἰδικῆς ἐπιπροπῆς, η ὄποιας θὰ ἔξετάσῃ τὸ οὖλον ζῆτημα πρὸ τοῦ πρωθηθῆ, ἐν ψηρῷ, πρὸς ἐκτέλεσιν. Τὰ οἰκονομικά τοῦ Ο.Λ.Π., δὲν ἐπιτρέπουν ἀμφιβόλου σκοπιμότητος ἔργα.

Θὰ ἔπειτε ἵσως νὰ ἀκουσθῇ ἡ γνώμη τοῦ ἀντιπροέδρου τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Δ. Πίππα, ὡς καὶ πολυτελέστατον ἑπιστόριον, κυλιομένας κλίμακας καὶ δάπεδα ἐκ μαρμαρίνων πλακών. Ἐκεῖνοι δὲ οἱ ἔχωσται «ἀποχαιρετισμού», δὲν μετριάζουν τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι τὰ ἐλύτρα μεγαθήριον θὰ ἔξυπερτη περὶ τὰ 200 – 300 ἀτομα ἀνά δεκαεπένθημον μὲ δύσονύπω μειούμενη τὴν κίνησιν τῆς «πελατείας» των, ἐφ' ὅσον η ὑπερωκε-

CHARLES R. WEBER COMPANY

BROKERS

TANKSHIPS AND PETROLEUM

630 Fifth Avenue, Rockefeller Center, NEW YORK, NEW YORK 10020

Telephone : Plaza 7-5080

Cables : "Webtank" New York

Telexes : RCA NY 2057, 3047 WU 62-760 ITT 420564

CHARLES R. WEBER

WILLIAM G. CONNELL
DOUGLAS F. BARNARD
A. W. HAENNI

GEORGE R. WAGNER
DONALD C. RYAN
ARNOLD M. SAMSON

BUNKER SALES
CABLES : "WEBUNKER" NEW YORK

ROBERT A. MAYOR

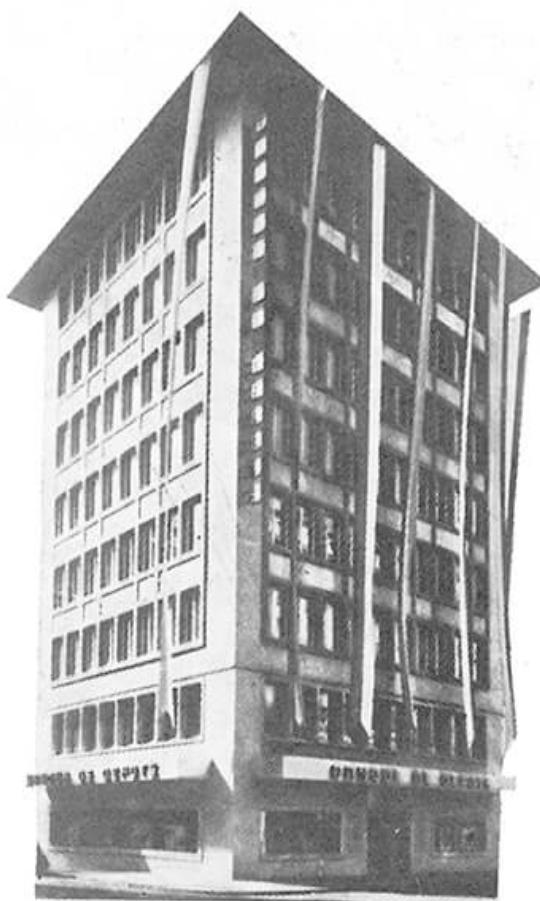
JOHN J. CASABLANCA

BANQUE DE DÉPÔTS

RUE DU RHÔNE 94
CASE RIVE 550
TÉLÉPHONE (022) 25 43 38

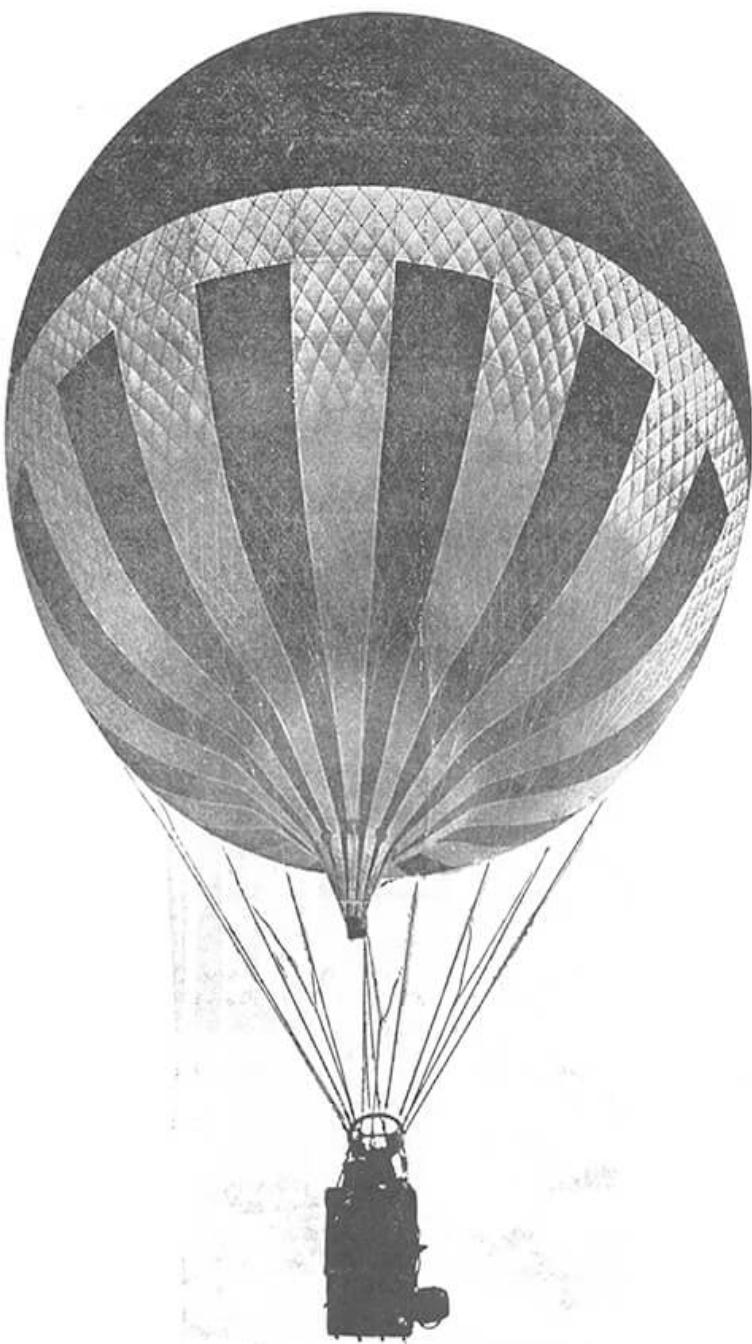
1211 GENÈVE 3
SOCIÉTÉ ANONYME FONDÉE EN 1921

TÉLÉGR. : DEPOSITBANK
TELEEX : 22351
CHÉQUES POST. 12-12046



- Από Ινς 'Ιανουαρίου 1969, λειτουργεῖ τὸ Ἐλληνικὸν Τρῆμα ὑπὸ τὴν Διεύθυνσιν τοῦ κ. Γ. Φίλη.
- Γρήγορη, ἀνετη καὶ πλήρης ἔχυπηρέτησις τῶν Ἐλλήνων ναυτιλομένων.
- Καταθέσεις εἰς Ἐλβετικὰ Φράγκα, εἴτε εἰς Δραχμάς, ἢ εἰς οιονδόποτε ξένο συνάλλαγμα (Δολλάρια, Λίρες Ἀγγλίας, Γερμα-
- νικὰ Μάρκα, Ὁλλανδικὰ Φλωρίνια).
- Ἐχερύθεια, προστασία καὶ καλὴ διαχείρισης τῶν χρημάτων σας.
- Ἄνταποκριτὰ εἰς δόλον τὸν κόσμον.
- Δάνεια ἢ ἔγγυητικὰ ἐπιστολαὶ διὰ ἀγορᾶς πλοίων — προεξοφλήσεις ναύλων.
- Πρόθυμος, Ταχεῖα καὶ Συγχρονισμένη ἔχυπηρέτησις.

ΜΑΡΙΟΣ Ν. ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ



Don't hang around with a load of gas!

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

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

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

F. ZOGRAFOS

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

or

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



BP Marine Tank Cleaner
does what it says -
thoroughly.



ΠΕΡΙ ΤΟ ΝΕΟΝ ΕΛΕΣΜΑΤΟΛΟΓΙΟΝ



Αναγνωσθήσεται, είναι καλό. Είναι νοικουριμένο, γορταστικό, εύγενικό, και διαφανές υγιεινό. Θα έλεγχε πάντας έγγιζεις κάπως την πολυτέλεια, όταν δεν είχε το φέρει να παρείγησε. Και λέγοντας αυτά, σπεύδω να έξηγηθει πώς δεν είμαι έπικρατημένος, σαν νωτικός της πεληνής έποκης, ώπερ την παραλληλισμό με τον κατιρό έκεινο. Δεν βρίσκω στο μυαλό μου τις πρόποντες χρόνους συνθήκες, δύος Ουμπρικοί άγνωστοι και άτελεύτητοι θύρων: Έγαναν μόνιμο φυγιένισμα στα νωτικά συνδικάτα, άλλα και στις πλήρεις των καραβιδών, όταν θά έπρεπε να καθιστώνται και βραδυνό μαγειρεύμενό φαγητό για τούς νωτικούς ή να συνεχίζεται η σκέτη έληγκη και το φυσιστήρι. Δεν βρίσκω στο μυαλό μου τη φορδηρή μεσοπολεμική κακάστηση, δύος τα 'Ελληνικά καράβια στο μυαλό μου της Αργεντίνης, έπειτα τούς νωτικούς τους με σκοληγούδρωτα τρόψιμα.

Η μεγάλη Ναυτιλία των 'Ελλήνων τούς 1960 προσβάλλεται πολιτισμένη. Κοντά στήναντη και συγχρονομένη και οι στήναντη στοιχείασις, στήν φυσικώγνωμα και στήν κάπως δίκινη οίκονομικά, ίκανοποίηση της έργοςτής των νωτικούν, έχουμε τώρα έφαρμοδόμενο και το νέο έθεσματολόγιο των φυτεγγυών μας πλοιών.

Έτοιμε νά είναι: ήμερά της έθεσματολόγιος Τετάρτη, δύος ήμερά νωτικό δίκινο με καταχωριμένο λεπτομερείσκα, ώπερ το νέο έπιτευγμα, βρέθηκε στά χέρια μου. Ήταν δε πρωτηνή ώρα δύος μπροστά μου είχα το φύλτεύν τον καρέ και ήμερα καρμάτι φωμού, μόνιμο, ως γνωστόν, πρόγευμα άνθρωπου μεσαίας τάξεως τούς τόπου μας.

Για νά δούμε, σκέψθηκα, σάν τι νά προγραμματίστεται: γιά τούς «έν ένεργειά» συνάδελφους μου, σήμερα:

«Τετάρτη. Ηρόδευμα: Σούπα βραστή (κροκιδές) με γάλα και ζάχαρη. Μάλι: ή μαρμελάδα. Βούτυρο νωπό. «Ενά καρό.»

Και επειδή, σύμφωνα με το ρητό «τρώγοντας — έχει διαδεχτούντας — έρχεται ή δρεπή», παρακαλούμε νά προσχωρήσουν και στήν συνέδεση:

«Γεδύμα: Όρεκτικόν. Ψάρι: βραστό με γαρνιτούρα. Όρυζασουπα μεριδα-αργολέμονο. Τυρός, φρούτο. Δείπνον: Όρεκτικόν. Ψάρι φούρνου πατάτες γιαχνί. Σαλάτα λαχανικό. Γιαούρτι. Φρούτο.»

Άλλα, συγχωρείται με ήμερο σπεύδων νά χειροκρότησε το θεάρεστο ώπερ φωνόμενο. «Εγώ τις έπιφυλάξεις μου. Και έπιφυλάξεις αφοράς. Ή περια πολλών χρόνων με ίματα νά μην ένθουσιασθούν με τά λεγόμενα και με τά γραφήματα, πριν το κάθε τί παρουσιασθή άλογληρωμένο και με έπιτυχη στήν έφαρμορή του.

Ωστε, διατερα μπό τον θριαμβολογούντα αδέν, περι νέου έθεσματολογίου, πρόδογόν μου, σπεύδω νά δηλώσω:

Ποτέ ή τροφή των πλοιών δεν ήταν ή πραγματική κίτια των πολλών άναστατώσεων στά καράδια. Απλώς ήταν πάντα σάν θέμα και σάν έπιχειρημα. Κάθε παράπονο, κάθε προστριθή, κάθε διένεση, τήν τροφοδοσίας είριστα ορμητήριο. Και νά σάς έγγιγκω γιατί. Ή τροφοδοσία ήταν πάντα σήμανταλή πλευρά

της ιδιότητας τούς πλοιάρχους μέσω στό καράδι. Ένώ δηλαδή, τόσο άνωτερη είναι: ή αποστολή του, τόσο μεγάλα τά δικαιώματά του, τόσο ίσερά τά καθήκοντά του και τόσο άπερχος όρος του, με τήν προσθήκη σ' διά αιτά και τούς «εστιάτορα» της φροντίδας και τούς ρόλους, ή... κατέρρευση ήταν άναπόφευκτη. Έκει, τό λοιπόν, τό διενές σημειού και πρός τά έκει ή έπιθεση. Ο άνωτερος άνθρωπος του πλοίου, ή τά πάντα έλέγχουν και τά πάντα ρυθμίζουν, στό προκείμενο, περνούσε στό σκαρινή τούς κατηγορούμενους.

Μέ κατηγορον δε ποιόν; Τούς πάντας. Από τό παγκλύτερο ώς τό τελευταίο τού πλοίου.

Βίδικα, άδικο και άνωπαρκτο, τουλάχιστο στις μισές περιπτώσεις, τό κατηγορητήριο. «Έλλιμος ποι στίς άλλες μισές το στοιχεία τούς έγκληματος ήταν άπολυτα και διαφανέστατα;

Πολλά λέγονταν πάνω στό πανάθλιο αιτό θέμα και πολλοί ζήτησαν τή θερπεία του. Περισσότερο μίλησαν οι ίδιοι: οι πλοιάρχοι, ή πρωτονομενοί της δικής τους άξιοπρέπειας. «Ομως τό ούτημα δεν είρισκε τέρμα σύτα άναστολή. Άλλους, και διάνεμη μερικού έργοδοτες, έπειχεργον τή θερπεία με τήν παρέμβαση τροφοδότου, τό αποτέλεσμα γίγινε θιλερόπετρο. Αντί έντις έστιάτορα, συγκαταθήκη συνεταιριστική έπιχειρημα. Διπλή ή άφικτη στήν τροφή τών νωτικών.

Καλά, ζητού τό νέο έθεσματολόγιο. Δεν μπορούμε ήμως νά ποδήσουτε: και τό προγούμενο ήταν ήτροπτο. Έπιστρεψε καλό ήταν και αιτό. Και ένω σε πολλά καράδια ή έφαρμορή του ήταν λίγη ίκανοποιητική, συνέδαινε σε άλλα, σε πολλά άλλα, νά παρατηρούνται φυιώμενα άποκαρδιωτικά. Φυσικά, πλήγι τό έστιάτορα, παράγων έπιτυχης ή άποτυχίας ήταν και διάγραση. Άλλα και σ' αιτό, πάλιν ή έθύηνη έπειρε στήν έστιάτορα. Σύντον πλοιάρχο δηλαδή.

Συμπέρασμα: Παράλληλα με τήν περι νέου έθεσματολόγιου πολιτισμένη και ή γιατίνη συνταγή, μιά άλλη πολλά σκόπιμη πρόδειψη έπιβλλεται. Έπιβλλεται, χωρίς χρονοτριθή ή ήπαλληρή τού πλοιάρχου από τήν ταπεινωτική — έστιατοιστική μαλλών — άπαγδηση. Νά περάση, και στό θέμα αιτό, δι πλοιάρχος, στήν πραγματικό του ρόλο. Σύντον ρόλο τό έλέγχου, ήτοι τό έλεγχομένου. Άλλα, ξαναλέμε. Σύντον στόχο τών παραπόνων γιά τήν τροφή, συνηθίζεια νά συγκεντρώνουμε και κάθε άλλο μας παράπονο, δίκαιο ή δισκο. Σύντον προγράμματον γιά τήν τροφή, είρισκε άποκούμπι:

κάθε δική μας παληγανθρωπιά, κάθε δική μας έπαγγελματική άμελεται ή άνικανότητα.

Ωστε, πολλόπλευρο σε άλιτστητες είναι τό θέμα. «Οχι ήμως δύσκολη και ή έξαράντος του. Ή άποθεραπεία του. Αρκει νά τό θελήσουμε.

Δέν πρόκειται: έδω νά άνακητήσουμε κάποια Κρατική έπιμεδαση, κάποια Νομοθεσία. Ή άποθεση έξαρται από τόν Κόσμο τών έργοδοτών. Από τόν έφοπλιστάς. Καιρός, συνεπώδης, γά περάση και ή φροντίδα τής τροφοδοσίας ήλοκηγοντακά στίς εδούνες τούς έργοδοτή. Στίς εδούνες τών έφοπλιστικῶν γραφείων. Αύτο γινεται: τώρα σε πολλές έπικρισεις. Νά παριληφθή ή άποθεσης τής τροφοδοσίας τών νωτικών, στίς μισές περιπτώσεις, τό κατηγορητήριο. Έλλιμος ποι στίς άλλες μισές το στοιχεία τούς έγκληματος ήταν άπολυτα και διαφανέστατα;

Τά νωτικά γραφεία πλουτίζουν όλα τά λιμάνια τής Οίκουμενης, έργαζονται με άξιοπρέπειας και ήμπιστοσύνη. Οι έργοδοτες τής παλιγόνης φρουράς, με τά περιορισμένα κεφάλαια και με τά αιτόλη, κατ' άνάγκην προγράμματα, παραγόντων. Δέν πρόκειται σήμερα νά δικούσουμε από στόμα έφοπλιστον διτ:

— Ξέρω πώς ο Καπετάν Γιάννης ταράζει τόν Κόσμο στήν πενία. Αναγκάζομαι: ήμως νά τού τό έπιπρέπει, γιατί μ' αιτό τό άποτρέπω τό νού νά στραγή άλλοι, ποι θά ζημιώση τό καράδι!

Ο δέ κάθε Καπετάν Γιάννης, δέν δυσκολευταν νά ένισλογήσει κοινωνίαται:

— Αν δέν δράλω από τήν τροφοδοσία, τουλάχιστο ήμωσ απόκριμα: ήμωσ από τήν πλοιάρχηλην. Μπαράρω καλύτερα ήποπλιστικών και έχω τό κεφάλι μου ζυσχο!

«Αν λοιπόν, παράλληλα με τό πολιτισμένο νέο έθεσματολόγιο, δέν αικολουθήσει ή ή πολιτισμός τρόπος διαχειρίσεων τής τροφοδοσίας μιαζ' με τό θεσμό καλών μαγείρων, τότε, δέν πρόκειται νά βελτιωθή τίποτε. Τό δέ πρόγραμμα με τή «Σούπα βρώμη κροκούδες» και τήν άποκλουθη τών καρυκευμάτων του, είμαι βράχιος ήτοι στά περισσότερα καράδια, θά... ώγρια, δέν παραλλήλη με τό αιτό τόν καράδι ήσυχοι...»

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΟΜΙΛΕΙΤΑΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ EXPRESS - SHIP - CHANDLER

(THE BEST IN DAKAR)

Office : 12, Rue Grammont - DAKAR
Cable Address : EXPRESS

Telephone : 239-67
P. O. Box 2640

INTERNATIONAL SUPPLIER
WE TAKE CARE THE LAUNDRY AS WELL
ALWAYS AT YOUR SERVICE DAY AND NIGHT

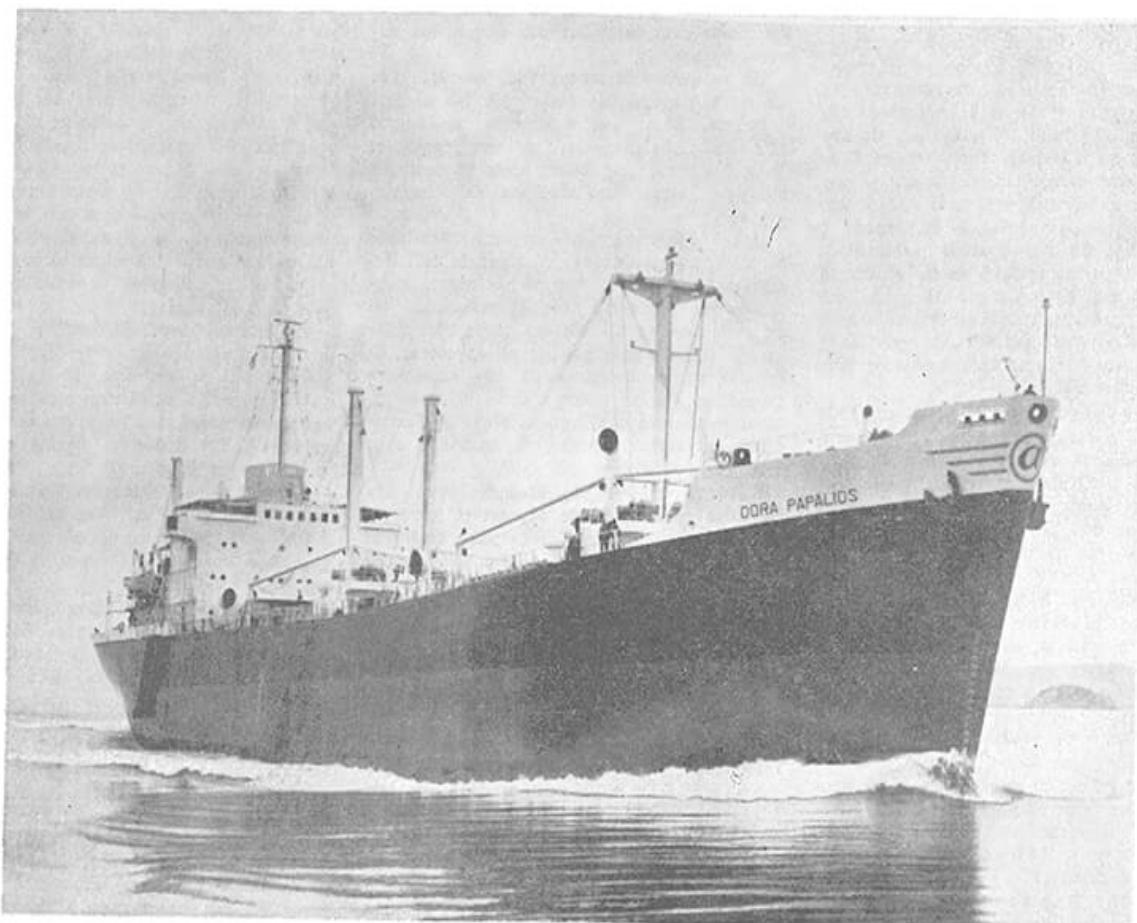
We also have a car at the disposal of Captains and the Officers of Ships to make their trips in the town and for sight seeings.

HELLENIC SHIPYARDS Co



SKARAMANGA YARD - PIRAEUS GREECE

MACHINERY & HULL REPAIRS - SURVEYS - DRYDOCKING - CONSTRUCTION OF VESSELS OF ALL TYPES UP TO 650 FT. IN LENGTH AND 32,000 DWT. - INDUSTRIAL WORKS - FLOATING DOCKS FOR SHIPS UP TO 37,000, 60,000 AND 72,000 DWT. - 240.000 DWT GRAVING DOCK TO OPERATE IN EARLY 1970.



The "Dora Papalios" leaving Skaramanga Yard on her maiden voyage after successful sea trials. She is one of eleven SD 14's for which firm orders had been received by Hellenic Shipyards by early March 1969. By June 1969, Skaramanga Yard will be ready to execute orders for 30,000-ton bulk carriers as well.

OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD

ATHENS, GREECE: Hellenic Shipyards Co. 4, Acadimias St. - Tel. 611.142 - Telex: 215123 HSYA GR & 215372 HSYS GR - Cables: SHIPYARD, ATHENS. ➤**SKARAMANGA YARD:** Tel. 8.073.471, 8.073.351, 8.073.610 - Telex: 215293 HSYS GR, 215396 HSYS GR & 215567 HSYS GR - Cables: SHIPYARD, ATHENS. ➤**U.K. AGENTS:** Hellenic Shipyards (London) Ltd. 41/43 Park Street, London W. 1 - Tel. 01-629 8400 - Telex: 28561/2 - Cables: SHIPNIAR, LONDON. **U.S. AGENTS:** Transoceanic Marine Inc. 39 East 51st Street, New York, N.Y. 10022 - Tel. MU 8-7070 - Telex: 224042 - Cables: TROCEANIC, NEW YORK.

Η ΑΛΙΕΙΑ

ΔΙΕΞΟΔΟΣ Η ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

Η έντατικώς δύσκιθεσσα άλιεία κατά τα τελευταία έτη έπι των άλιπέδων της Δυτικής Αφρικής, έσχεν ώς άποτελεσμα τὴν έξαντλησιν τῶν ἀποθεμάτων ιχθύων εἰς τὰς περιοχὰς αὐτὰς καὶ τὴν πτῶσιν τῆς άλιευτικῆς ἀποδόσεως.

Εἰδίκως τὰ ἐλληνικά άλιευτικά, πρέπει νὰ όμοιογηθῇ διὰ θύτερούν, κατά τὸ μέγιστον αὐτῶν ποσοστόν, εἰς άλιευτικὴν ίκανότητα ἔναντι τῶν ξένων τοιούτων, διότι ἀφ' ἐνὸς τὰ βαρούλκα τῶν δὲν εἶναι ἐπιτρέπουν ρίψεις εἰς πολὺ μεγάλα βάθη, ἀφ' ἐτέρου δὲ αἱ φυκτικαὶ αὐτῶν ἔγκαταστάσεις δὲν εἶναι ίκαναι νὰ διατηρήσουν τὴν ἀναγκαιότηταν ψυχῆς εἰς τὰ θερμά θύτατα τοῦ Ἰσημερινοῦ.

Οι ἔκ τῶν λόγων τούτων ή ἔξαντλησις τῶν άλιπέδων συνήθουσα ἀλιείας τῆς περιοχῆς τῆς Δυτικῆς Αφρικῆς έχει ἄμεσον καταστρεπτικὸν ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς ἀπόδοσεως τῶν ἐλληνικῶν ἐπιχειρήσεων. "Ἄν έξαρέσῃ τις τὰ τρία μεγάλα άλιευτικά τῆς ἐπιχειρήσεως Φραγκίστα καὶ τὸ PEA, εἶναι ζήτημα ὃν ἄλλο άλιευτικόν μας εἶναι εἰς θέσην νὰ τραπῇ πρὸς ἀλιείαν μεγάλων βαθῶν ἢ πρὸς περιοχὰς πολὺ μικροῦ βορείου καὶ νοτίου πλάτους.

Ἡ μόνη ἀπομένουσα λύσις διὰ τὴν ἐπιβίσιων τοῦ πλείστου τῶν ὑπαρχόντων ἐλληνικῶν άλιευτικῶν εἶναι νὰ τραποῦν αὐτὰ καὶ πάλιν πρὸς τὰ ἀλιπέδα τῆς Ἀνατολικῆς Αφρικῆς, γεγονὸς ὅμως ὅπερ θὰ ἐπέβαλε τὴν μόνιμον παραμονὴν τῶν ἀλιευτικῶν εἰς τὰς περιοχὰς αὐτὰς — τὸ ταξίδιον ἐξ Ἑλλάδος καὶ πρὸς Ἑλλάδα διὰ τοῦ γύρου τῆς Αφρικῆς συνεπάγεται διὰ τὰ σχετικὸς μικρὰ ἐλληνικά άλιευτικά τοιούτα ἔχοδα ὡστε νὰ ἀποκλείεται — καὶ θὰ ἐπεδάρυνε τὰ ἀλιεύματα δι' ὑψηλοῦ κόστους μεταφορικῶν.

Τὸ θέμα ἀπασχολεῖ σοβαρῶς τοὺς πλοιοκτήτας μας, οἵτινες δὲν τολμοῦν νὰ διακινοῦνται τὴν δημιουργίαν μονίμου βάσεως τῶν πλοίων τῶν εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Ἀνατολικῆς Αφρικῆς, εἰδικῶς ἐν τοῦ φόδου τῶν ἐνδεχομένων ἐπιβαρύνουντων ἐκ συχνῶν μετακινήσεων τῶν πληρωμάτων.

Καὶ οἱ μὴ τολμῶντες ἀντιμετωπίζουν ως διέξοδον τὸν παροπλισμὸν τῶν σκαφῶν τῶν ἐν ἀναμονῇ ἀποκαταστάσεως τοῦ διάπλου τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ.

ΑΙ ΟΦΕΙΛΑΙ ΠΡΟΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Σημαντικά τὰ ποσά, τὰ ὄφειλόμενα εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀπὸ άλιευτικά τίνα σκάφη. "Η Διοίκησις τοῦ 'Ιδρυματος ἀντιμετωπίζει τὴν ἐφαρμογὴν ἀναγκαστικῶν μέσων. 'Η αἴτησις κατασχέσεως δὲν ἀποκλείεται.

Μεταξὺ τῶν ὑποχρέων πλοίων εἶναι καὶ τινὰς ὑποθεκευμένα εἰς ξένα ναυπηγεῖα. "Η κατάσχεσις τῶν πλοίων αὐτῶν δυνατὸν νὰ προκαλέσῃ σοβαρότερον ἀντίκτυπον καὶ τοσούς ζημίαν τοῦ Ν.Α.Τ.

Τὰ ξένα ναυπηγεῖα θὰ θελήσουν διὰ τῆς προτιμωμένης ὑπὲρ αὐτῶν ὑποθήκης νὰ ἀναλάβουν τὴν πλοιοκτήσιαν. Διερώτωμεθα ἀν τὸ Ν.Α.Τ. θὰ εἰσπράξῃ τὸ λαθεῖν του. 'Απορίας ὅμως ἄξιον εἶναι διατί οἱ ὑπηρεσίαι βεβαιώσεως καὶ εἰσπράξεως τῶν εἰσφορῶν ἐπέτρεψαν νὰ συσσωρευθῶν τόσαις ἀπαιτήσεις ἐπὶ σκαφῶν μὴ φερεγγύων.

ΤΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΓΑΡΙΔΩΝ

"Ἐπειδεισιάθη ἡ εἰδησις περὶ παραγγελίας παρ' Ἑλλήνων εἰς γαλλικά ναυπηγεῖα τριῶν άλιευτικῶν σκαφῶν, εἰδικῶς διεσκευασμένων δι' άλιείαν γαρίδων.

"Η παραγγελία φαίνεται ὅτι σχετίζεται μὲ τὸ μελετώμενον σχέδιον καταρτίσεως εἰδικοῦ άλιευτικοῦ στόλου, περὶ τοῦ ὅποιου ἔγραφαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἰς τὸ τελευταῖον τῶν τεύχων.

"Εάν ἀποκτήσωμεν τὰ κατάλληλα πλοῖα καὶ προσελκύσωμεν πρὸς αὐτά τὰ ἥδη εἰς σημαντικὸν ἀριθμὸν ἐπανδρώνοντα ξένα άλιευτικά γαρίδων ἐλληνικά πληρώματα, τότε θὰ ἔχουμεν τὴν βάσην διαπραγματεύεων μετά τῶν ξένων ἐταπιρίων διαθέσεως τοῦ πολυτίμου αὐτοῦ προϊόντος καὶ θὰ ἐπιτύχωμεν τὴν εἰσδοχὴν τοῦ άλιευτικοῦ μας εἰς τὴν ἀλιευτικὴν αὐτὴν δραστηριότητα. "Ἄς σημειωθῇ διὰ ἑπτὸν 15 ξένων άλιευτικῶν ὑπηρετοῦν "Ελλήνες πλοιάρχοι καὶ ίδια μας πληρώματα εἰδικεύεντα εἰς τὸ είδος αὐτὸς τῆς άλιείας εἰς τὸν Περιστόν Κόλπον. Τὸ ἔμφυγον ύλικὸν ὑπάρχει εύτυχῶς. Μᾶς λέπει τὸ πλώ-

τεύχοις αὐτογνωμότερον μόνον τὰ 12 μίλια.

Πρό τινος Περουβιανὸν περιπολικὸν ἔβαλε κατά ἀμερικανικοῦ άλιευτικοῦ τόνου καὶ συνέλαβεν ἔτερον.

"Η Φ.Α.Ο. ('Οργανισμὸς Τροφῶν καὶ Γεωργίας), ἀναγνωρίζουσα τὰ προκύπτοντα ζητήματα ἐκ τῶν διαφόρων δρίων χωρικῶν ὑδάτων, συνέταξεν δόηγὸν ἐπὶ τοῦ ὑφισταμένου καθεστώτος δόσον ἀφορῷ τὴν άλιείαν. 'Εν τῷ 'Οδηγῷ τονίζεται ὅτι πολλὰ Κράτη ἔθεσαν ἐν Ισχύι νέαν Νομοθεσίαν ἀπὸ τῶν ἑταῖρων 1958 καὶ 1960 καὶ διὰ ἡ ἐπὶ τῆς Νομοθεσίας τῆς θαλάσσης διάσκεψις τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν δὲν ἐπέτυχε μίαν συμφωνίαν.

Κατά τὴν μελέτην τῆς Φ.Α.Ο. 28 χῶραι, μεταξὺ τῶν ὅποιων αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι, ή Μεγάλη Βρεταννία, Ιαπωνία καὶ Γαλλία ἔχουν δρίων χωρικῶν ὑδάτων τὰ τρία ναυτικά μίλια. Τριάκοντα καὶ μία χῶραι, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ ή Σοδειτικὴ "Ενωσις, ἔχουν θεσπίσει τὰ 12 μίλια, ἐνῷ ἔξι τουλάχιστον Λατινικαὶ χῶραι διεκδικοῦν τὰ 200 μίλια ὡς χωρικά ὑδατάτα καὶ ή ἀποκλειστικὴν άλιευτικήν ζωνην.

Τεσσαράκοντα περίπου κράτη μὲ μικρὸν ἀνιγματικά χωρικῶν ὑδάτων διεκδικοῦν τὸ δικαίωμα ἀποκλειστικῆς άλιευτικῆς ζώνης καὶ πέραν τοῦ πλάτους τῶν χωρικῶν τῶν ὑδάτων καὶ συνήθως ἐπὶ ζώνης πλάτους 12 μίλων ἀπὸ τῆς άκτῆς.

Περιστέρω δὲ ὁ 'Οδηγὸς περιλαμβάνει ἐν συμπληρώματι πίνακα τῶν Κρατῶν, τῶν συγκατατελεγομένων μεταξὺ τῶν μετεχόντων τῆς συμβάσεως τοῦ 1958 «περὶ χωρικῆς θαλάσσης καὶ ὄμρου ζώνης» καὶ τῆς συμβάσεως τοῦ αὐτοῦ ἔτους (1958) περὶ «ἡπειρωτικῆς ψαλοκρηπίδος», καθὼς καὶ τῆς Εύρωπαϊκῆς συμβάσεως ἀλιείας τοῦ 1964.

Ἡ τελευταῖα αὕτη δὲν ἐτέθη εἰστείται ἐν Ισχύι μεταξὺ πάντων τῶν ὑπογραφάντων Εὐρωπαϊκῶν κρατῶν, ὑπῆρξε δὲ ἡ πρώτη πολυμερής συμφωνία, ή ἀναγνωρίζουσα ως μέγιστον δρίου χωρικῶν ὑδάτων τὰ 6 μίλια καὶ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ



ULYSSES

INDEPENDENT LINE

ΤΑΚΤΙΚΗ ΜΗΝΙΑΙΑ ΓΡΑΜΜΗ

ΨΥΓΕΙΩΝ - ΠΛΟΙΩΝ

ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ - ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ

μεταφορᾶς κατεψυγμένων κρεάτων καὶ λοιπῶν παρομοίων φορτίων καθὼς καὶ ξρῶν τοιούτων καὶ ἐπιστροφῆς ἐξ Ελλάδος

BRAZILIAN - ARGENTINIAN

γενικῶν φορτίων καὶ φρούτων

"ULYSSES ISLAND": Πρὸς φόρτωσιν Μπουένος "Αὔρες 25 'Απριλίου

"ULYSSES REEFER": 'Αναμένεται εἰς Πειραιά τὴν 9ην 'Απριλίου

Πρικτορες ἐν Λονδίνῳ : N. & J. VLASSOPULOS LTD.

Πράκτορες ἐν Ελλάδι : I. ΠΑΡΑΣΧΟΣ, Μέγαρον Ναυτιλίας - Πειραιεὺς

Τηλέφ. 411.371, 474.216, 474.126

έπι πλέον έξι διάκριμα τοικιώτα ώς άποικοιστικήν άλιευτικήν ζώνην.

* * *

Και έπι τη εύκαιριάς άξιζει νά διαφέρωμεν διπά παρ' ήμιν κατηγορία σχέδιον Νομοθετικού Διαστάγματος, δι' ού ρυθμίζονται τά περι έρευνής και έκμεταλλεύσεως τού υποθαλασσίου και υπολιμνίου όρυκτον πλούτου της χώρας.

Διά τού νέου Δ) τος έπιδιωκεται γενικότερον ή άξιοποίησις τού τοιούτου όρυκτον πλούτου και προστατεύονται κεκτημένα τυχόν δικαιώματα έρευνής και έκμεταλλεύσεως τών ιδιώτων, βάσει της ισχυούσης περι Μεταλλίων Νομοθεσίας.

Εις σχετικάς δηλώσεις του έπι τού θέματος ό "Υπουργός Βιομηχανίας κ. Κυπραίος άνεφερεν διπά είς τήν Ισχύουσαν Μεταλλευτικήν Νομοθεσίαν, πλήν της περιπτώσεως τών ύδρογονανθράκων, και δηλ. είς τήν περιορισμένην έκτασιν της Αιγαίου Αίγαιον ζώνης δὲν προβλέπεται σχετικόν τι μέτην υποθαλασσίαν και υπολιμνίου μεταλλευτικήν έρευναν. Τό έγκριθεν ύπό τού "Υπουργικού Συμβουλίου Νομοθετικόν Διάσταγμα δρίζει διπά τό άποικοιστικόν δικαιώματα έκμεταλλεύσεως τού υποθαλασσίου και υπολιμνίου χώρου άνηκει είς τό Δημόσιον.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

"Ο δύκος τού διεθνούς έμπορίου έπι τών προϊόντων της άλιείας κατά τό έτος 1967 κατέρριψε κάθη προηγούμενον ρεκόρ, ένψη ή συνολική άξια αύτού παρέμεινε περίπου είς τά αύτά έπιπεδα τών τελευτίων έτων.

"Η έτησίσα στατιστική τής F.A.O., ή προσφάτως κυκλοφορήσασα, διευκρίνιζε διπά κατά τήν διάρκειαν τού 1967 διετέθησαν είς τήν έμπορίαν 7.000.000 τόνων ίχθυων και άλλων προϊόντων άλιείας. "Η άξια τών άλιευμάτων παρέμεινε σχεδόν ή αύτη μέτην κατά τό 1966 έπιπευχθείσαν, παρ' όλον διπά κατά τό έτος έκεινο τό διλικόν βάρος τών διατεθέντων προϊόντων δὲν υπερέβη τά 6,4 έκατομ. τόνων. "Η είς βάρος αύξησις τών πωλήσεων κατά τό έτος 1967 διέφειλεται κυρίως είς πωλήσεις ίχθυσιαν.

"Η στατιστική έπετηρίς τής F.A.O. βασίζει τά δεδομένα της έπι τών παρασχεθέντων τοιούτων παρ' 152 κρατών, μέτην παραγωγήν έν συνόλω 53,6 έκατομμύρια τόνων ίχθυων και άλλων άλιευμάτων, ήπιον έκαλυπτον τό 90% περίπου τής παγκοσμίου συνολικής παραγωγής, ήσης πρός 60,5 έκατομ. τόνων.

Κατά τήν έπετηρίδα, ή παραγωγή ίχθυών νωπών, κατεψυγμένων και κονσερβών, μαλακίων, έλαιου και λίπους ίχθυών ηγήθη έλαφρώς κατά τό έτος 1967, ένψη ή λαττάρωθη ή παραγωγή άπεξηραμένων, άλιπάστων και καπνιστών ίχθυών, ώς και τού έλαιου φαλαίνης.

Πρός παραγωγήν ίχθυαλεύρου έχρησιμοποιήθησαν 20,3 έκατομ. τόνων ίχθυων έν σχέσει πρός 17,7 έκατομ. τόνων, ήτινα έχρησιμοποιήθησαν κατά τό 1966. "Ητοι περίπου τό 1)3 τής διλικής παραγωγής άλιευμάτων μετετράπη είς ίχθυαλεύρου, προοριζόμενων πρός διατροφήν τών ζώων, ένψη τά 2)3 έχρησιμοποιήθησαν πρός διατροφήν τών άνθρωπων.

"Η Ιαπωνία, δευτέρα παραγωγός έν τῷ κόσμῳ, έμφανιζεται ώς πρώτη έπι τών έσόδων τών προερχομένων έκ τής έξαγωγής ίχθυηρων (250.356.000 δολλάρια διά 464.300 τόνων). "Η Νορβηγία έρχεται δευτέρα (240.442.000 δολλάρια διά 941.000 τόνων), έπονται δὲ διπά Καναδάς και ή Δανία.

"Οσον άφορά είς τάς είσαγωγάς, αι "Η-νωμέναι Πολιτείαι παραμένουν δικιώτερος είσαγωγές τών προϊόντων άλιείας, είσαγαγούνται κατά τό 1967 1.231.900 τόνους άξιας 598.177.000 δολαρίων (1966: 1.111.800 τόνων και δολαρία 617.267.000). "Ακολουθούν κατά σειράν τό "Ηνωμέναι Βασίλειον, ή Δυτική Γερμανία, ή Γαλλία, ή Ιαπωνία και ή Ιταλία, είσαγαγούνται 284.800 τόνους ίχθυηρων άξιας δολ. 119.576.000.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΔΙ' ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΟΥ

"Η όργανωσις «Pacific Weather Analysis» τής Καλιφορνίας χρησιμοποιεί ήλεκτρονικόν υπολογιστήν IBM διά τού διπά έπιτυχχάνει διπά καθοδηγή έμπορικά πλούτα πρός ταξίδια διά μέσου ήρμέων θαλασσών. "Η έταιρία αυτή ισχυρίζεται διπά έχει υποδείξει ούτως άλλαγάς πορείας διά τών ίποιων έξωκονομήθησαν μέχρι και ήξη ημέραι ταξιδίου.

"Η όργανωσις έπαγγέλλεται διπά διά τών παρ' αυτής υποδεικνυμένων άρχικών πορείων και τών μετέπειτα άλλαγών πορείας, αι διπά ποιαί προσφέρουν τούς πλέον εύνοικούς άνεμους και θαλάσσας, έπιτυχχάνει νά συντομεύση τών χρόνων τού υπερωκεανίου ταξίδιου κατά 12 - 24 ώρας. "Ως είπεν ό "Αντιπρόδερος της έταιρίας: «Διό της μελέτης τών καιρικών συνθηκών τάς διπάς θά συναντήσῃ τό πλοίον, έπειργαζόμεθα πολὺ μικράς άλλαγάς πορείας. "Ο πλοίαρχος ούτως άποφεύγει διμενείς καιρικάς συνθήκας και έξασφαλίζει τήν άσφαλειαν τού πλοίου του, τού πορτίου του και τού πληρώματος.»

"Επίσης οι πλοίαρχοι θασίζονται είς πληροφορίας τής αυτής άργανώσεως ώς πρός τόν καλύτερον τρόπον στοιβασίας τών φορτίων άναλογως μέτην άναμενόμενον καιρόν.

"Η «Pacific Weather» παρακολουθεῖ ταυτοχρόνων τάς κινήσεις 100 - 300 πλοίων έν πλώ, έν συσχετισμῷ μέτην συνεχώς μεταβαλλόμενον καιρόν, τό διπόιον θά δηνατοντον άνευ τής υπάρξεως τών ήλεκτρονικών υπολογιστών και τής πράς τούτο άπασχολήσεως τών ήμέρων και νύκτας. "Ο ήλεκτρονικός υπολογιστής παρακολουθεῖ συνεχώς τήν πρόσδοσην έκαστου πλοίου και δύναται νά προσδιορίζη τήν θέσην οιουδήποτε πλοίου μετ' άπολύτου άκριβειας καθ' οιανδήποτε στιγμήν.

"Ειδικον σύστημα υποτυπωσεως έτοιμαζει αυτομάτως καθ' έξαρων χάρτας δεικνύοντας τήν θέσην και πορείαν έκαστου σκάφους, ώς και τάς έπικρατούσας καιρικάς συνθήκας είς διάφορα σημεία τών θαλασσών. Οι αύτοι χάρται δεικνύουν τάς άποθαλασσίας και τάς έπικρατούντα σερύματα.

ΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

"Άνεπάνθρωπον ωκεανοπόρον φορτηγόν διά φορτία καταστρώματος, πρός φόρτωσιν έντων διά χαρτοπολτόν, έντων διά πριόνισμα, άσθεστολιθού και άλλων φορτίων είς χύμα, παρηγέλθη μέτην παράδοσην Σεπτέμβριον 1969 όπτε έταιρίας μέλους τού Σουηδικού άμιλου Μπρότρομ Σίππινγκ είς τά ναυπηγεία τού Κιέλου, μέτην πρόβλεψιν ναυπηγήσεως τριών άκομη όμοιων μονάδων.

Τό σκάφος θά είναι τό πράτον τού είδους αυτού χρησιμοποιούμενον έν Εύρωπη.

Τό ρυμουλκούμενον φορτηγόν θά έχη είς

φορτίον ίκανότητα 10.000 τόνων και 530.000 κυβικών ποδών περίπου. Τό σκάφος συνίσταται από σχεδίαν (ποντόνι) μετά σταθερώτων.

"Επί τής σχεδίας είναι τοποθετημένον κατάστρωμα υπολογισμένης άντοχής διά συγκεντρωμένα πολὺ βαρέα φορτία. Παραπέτο ψφους 4 μέτρων προστατεύει τό φορτίον από τή θαλάσση, τό δέ άριστερόν παραπέτο είναι έξαρμόσιμον. "Ο χειρισμός τού φορτίου γίνεται διά τριών γεραών. "Η άνωφτηκή δύναμις έκαστου τούτων είναι 15 τόνων. Φορτίον πετρελαίου 12.000 κυβικών μέτρων δύναται νά παραληφθῇ είς δεξαμενής έν τή σχεδία. "Η ικανότης άντλησεως τού πετρελαίου είναι 1.000 κυβικά μέτρα ώρισίων.

Τό φορτηγόν θέλει ρυμουλκήται ύπό προμηθευτών ιπποδυνάμεως χαλινωτηρίου 4.500 - 5.000 πλοίων, μέτην παχύτητα ήποτε πλήρη φόρτου 10 μιλών.

Τό σκάφος προορίζεται διά μεταφοράς μεταξύ Σουηδίας και λιμένων τής Βορείου Εύρωπης, διπου τό έμποριον είς μεγάλην έκτασιν συνίσταται έξι άγαθών άπατούντων μικρών μεταφορικών κόστους.

Τό φορτηγόν καθ' άρχην άποτελεί έφαρμογήν τού συστήματος όπερ χρησιμοποιείται από μερικών έτών είς τάς "Ηνωμένες Πολιτείες και τόν Καναδάν.

ΝΕΟΣ ΤΥΠΟΣ ΓΕΦΥΡΑΣ

Τό «Τακαμίνε Μαρού», 180.585 τόν. d.w., είναι τό πράτον έμπορικόν σκάφος — ναυπηγήσεως Μιτσουμπίτοι — τό διπόιον έχει γέφυραν - πύργον τύπου πυλώνος («gate tower bridge»). "Η υιοθέτησις τοιούτου τύπου γεφύρας σημαίνει διπά ή καπνοδόχος είναι χαμηλοτέρα κατά περίπου 25 πόδας έν συγκρίσει πρός τήν συνήθων πλοίων τής αύτης χωρητικότητος. Προηγήθησαν σχετικά πειράματα και δοκιμαί άεροδυναμικής σήραγγος είς τά έν Ναγκασάκι ναυπηγεία τής Μιτσουμπίτοι, διπου τόπεισκεύασθη τό «Τακαμίνε Μαρού».

Τό πλεονεκτήματα τής άνωτέρω τύπου γεφύρας είναι διπά άποφεύγεται διη έκ τού καπνού ρύπανσις τής γεφύρας, πράγμα τό διπόιον έπειδενθήσθη κατά τάς έπισημους δοκιμάς, διπά έπιτρέπει τήν μεταβολήν τού ψφους τής καπνοδόχου έκ παραλλήλου μέτην διατήρησιν τού διά καλήν δρατότητα άναγκαιού ψφους τού οιακιστήρου και διπά έχει υποδείξει τάς διευθέτησης τών χώρων ένδιατήσεως είς συμπαγείς σειράς διά προσθέτους άνεσις.

ΤΟ "ΩΤΟ - ΑΛΑΡΜ,, ΤΩΝ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΩΝ

"Υπάρχει τώρα και είς τά ραδιοτηλέφωνα τών πλοίων ένα σύστημα «ΩΤΟ - ΑΛΑΡΜ,,

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

PANDORA MARITIME AGENCIES (Pty) Ltd.

SHIP AGENTS & BROKERS

524)526 ALBANY HOUSE WEST — 65 VICTORIA EMBANKMENT,

DURBAN

Cables: "PANDORA"

Phone: 62921

Telex : 7500 DN
P.O.Box 2110

SOUTH - AFRICA

D. P. SYRRIS — G. B. GOULACOS

δηλαδή, μηχάνηματα, δυνάμειναν νά προκαλέσῃ την πρωσοχήν, διατί οι ραδιοτηλεφωνηταί των άλλων πλοιών δεν εύρισκονταν εἰς άκρασιν. Εις τά πλοιά δους υπάρχει μόνον άσυρματος τλέφωνον καὶ πιτυχιόνχος τηλεφωνήτης, τεῦ διόπιον είναι άλλο καὶ δχι τού τηλεφωνητού τό κύριον ἐπάγγελμα, ή άκροσις εἰς τό δέκτην τού τηλεφωνου είναι φυσικώς πλημμελεστάτη.

Πρόσειται περὶ εύφεστάτης ἐπινοήσεως, λίαν ἐπιτυχεῖς εἰς τό σκοπόν της ἐν ἀντιθέσει πρὸς τό ἄλλο «ΩΤΟ - ΑΛΑΡΜ» τῶν ἀσύρματων τηλεγράφων, τό διόπιον ἐν τῇ σύστημα ἀπέτυχεν.

Ἐργάζεται ὡς ἔχεις: 'Ο τηλεφωνητής κινδυνεύοντος πλοίου, πρὸ πάσης ἀλλής ἐνεργείας, χρησιμοποιεῖ, ἀντὶ τού μικροφώνου του, μίαν ἐκπομπὴν τού συστήματος ΩΤΟ - ΑΛΑΡΜ. Δι' αὐτού, ἐκπέμπεται ἵνας ὁδηγούς τόνος εἰς δύο κλίμακας, κατὶ ὥστα τάς σειρήνας τῶν πυροσβεστικῶν αὐτεκνήτων. Πράγμα ποὺ σημαίνει, ὅτι ἵνα πλοιόν κινδυνεύει, Τό σῆμα τούτο, ἐκπεμπόμενον εἰς τήν συχνότητα γενικῆς ἀκροσίεως τῶν ραδιοτηλεφωνών, δηλαδὴ 2.182 χιλιοκύλων, λαμβάνεται εύκρινῶς ἀπὸ τά προδιατηλέφωνα τῶν πλοιών, τά διόπια εύρισκονται εἰς ἀκουστικήν ἀκτίνα τού τηλεφωνού τού κινδυνεύοντος πλοίου. Ἐλέχθη ὅμως, ὅτι εἰς τά πλοιά διόπιον υπάρχει μόνον ραδιοτηλεφωνον, ἡ ἀκροσίας εἰς τούς δέκτην είναι λίαν πλημμελής, δεδομένου διό ὁ πιτυχιόνχος ραδιοτηλεφωνητής ἀσχολεῖται μὲ τό κύριον ἐπάγγελμά του τάς περισσοτέρας ὥρας του. (Πλοιορχος, ἀξιωματικός καταστρώματος κλπ.).

Ωστε, ἐπιθάλλεται κάποιος ἄλλος νά ἀκούσῃ τό ἐγερτήριον αὐτὸ σήμα τού ΩΤΟ - ΑΛΑΡΜ. 'Ο ἐπινοήτης τού ὡραίου αὐτοῦ ὄργάνου, προβλέπει καὶ τοῦτο. 'Ορίζει, λοιπόν, δως, ἀσχέτως μὲ τά δργανα τού ραδιοτηλεφωνού, τοποθετήῃ εἰς τήν γέφυραν τού πλοιού καὶ παραπλεύρως τού πηδαλιούχου, ἵνας ἀπλούς δέκτης, μίας μόνης συχνότητος, τῶν 2182 χιλιοκύλων, μὲ χολαρόν, κάπως, συντονισμόν, ὥστε νά μην τού διαφέυγῃ οὐδὲν σήμα τοιαύτης ἐκπομπῆς ἀπὸ ΩΤΟ - ΑΛΑΡΜ. 'Ο δέκτης αὐτός, νά είναι εἰς διαφήκη λειτουργίαν κατά τόν πλοῦν, ἐργαζόμενος μὲ τό ρεῦμα τής ἡλεκτρικῆς τού πλοιού. Εἰς τό ἀκουσμα δὲν ἐνός τοιούτου σήματος, ή ὑπηρεσία τής Γερύρας θὰ εἰδοποιῇ τόν τηλεφωνητήν, διστις καὶ θὰ σπεύ-

δη πλέον εἰς τόν θάλαμον τού ραδιοτηλεφωνικού σταθμού, ἀπὸ διόπιον καὶ θὰ διεξάγῃ τήν αλλαποτίκρισι τού κινδύνου διά τού μικροφώνου του. Οὔτω, ἐπιτυγχάνεται κάλλιστα ἵνα ειδεποιητήριον κινδύνου, ἔστω καὶ ὃν τά ραδιοτηλεφωνα τῶν πλοιών δεν εύρισκονται εἰς ἀκρόσιαν, ἡ καὶ διόπιον οι τηλεφωνητας ἀλλαγές εἰς ἀλλαγές συχνότητας χλιδώκλων, δὲν ἡδυνθήσαν νά ἀκούσουν τήν κλήσιν κινδύνου.

Τοιούτα μηχανήματα ΩΤΟ - ΑΛΑΡΜ, ἐπιθάλλεται καὶ εἰς τά 'Ελληνικά πλοιά υπὸ τό 'Επιθεωρήσεως 'Εμπορικών Πλοιών. Παραδόξως ὅμως, η τοιαύτη ὑποχρέωσις μένει μέχρι τής τοποθετήσεως τού ΩΤΟ - ΑΛΑΡΜ. 'Η περίπτωσι τού συμπληρωματικού δέκτου εἰς τόν θάλαμον τού πηδαλίου, ἀγνοεῖται... Καὶ ἐρωτῶμεν, ἀπὸ ποιον θὰ γίνη ἀντιληπτὸν αὐτῷ τό ειδικὸν ἐγερτήριον σήμα, διόπιον τής τοποθετήσεως τού πλοιού θά είναι κλειστόν καὶ ὁ τηλεφωνητής θὰ ἐργάζεται εἰς ἄλλην ἐργασίαν; Μόνον ἀπὸ τά παράκτια τηλέφωνα; Τότε ποίας ή ἐνάγκη τού ΩΤΟ - ΑΛΑΡΜ, ἀφού οι παράκτιοι σταθμοί, κάλλιστα θὰ δύνανται νά ἐνημερωθούν καὶ διά τού μικροφώνου;

'Ασφαλώς, δὲν πρόκειται σύτε περὶ παρανοήσεως, σύτε περὶ παρεξηγήσεως τού σκοπού τού ΩΤΟ - ΑΛΑΡΜ. Τό ἀριμόδιον τμῆμα τού 'Υπουργείου τής Ναυτιλίας, ή 'Επιθεωρήσεως τῶν Εμπορικών Πλοιών καὶ ή Ραδιοναυτική 'Εταιρία, ἀλλά καὶ δοιοι σοι παρακολούθουν καὶ σχετίζονται μὲ τάς τηλεπικοινωνίας, πολὺ καλά γνωρίζουν τό θέμα. Τό περίεργον δὲ είναι, πώς καὶ διατί ἀφίνουν ἡμιτελῶς καὶ εἰς τήν πραγματικότητα ἀσκοπον τήν χρησιμοποίησην τού θαυμασίου αὐτοῦ ὅργανου, μὲ τόν τόσο σοδαρόν σκοπον!... Βεβαίως, θὰ ἔλθῃ η στοληρᾶ καὶ ἀνεπιθύμητος στιγμὴ κάποτε, διόπιον, καὶ εἰς τήν τάξιν καὶ εἰς ἀνακληθῶμεν δοιοι εἰς τήν τάξιν καὶ εἰς τήν εύθυνην. Πράγματα ἀτυχῶς συνηθέστατα εἰς τόν μακάριον τόπον μας.

'Η δῆμεν δυσχέραια τής ἐπιθεωρήσεως τῶν πλοιών καὶ δι' ἐνός ἀλλού ἀκόμη δέκτου, εἴναι τουλάχιστον ἀστείον νά προβληθῇ. Τό κόστος τού ἀπλού αὐτοῦ δέκτου, είναι δύναντον νά υπερβῇ τάς πεντακοσίας δραχμάς, δυναμένου ἀλλως τε νά κατασκευάζεται καὶ εἰς τήν 'Ελλάδα. 'Ωστε, μᾶλλον ἀνεξήγητος είναι η περίπτωσις, ἐπὶ τής διόπιας μία διευκρίνησις τού 'Υπουργείου, τσως νά μην είναι ἀσκοπος.

'Ἐπι τή εύκαιρια, σημειούμεν καὶ μίαν ἀλληλην ἀνωμαλίαν εἰς τήν χρήσιν τῶν ραδιοτηλεφωνών, ἡτοις καὶ αὐτή προκαλεῖ δικαιολογηγμένα ἐρωτήματα. Πρόσκειται περὶ τού ἔχεις: 'Επιθάλλεται τώρα, δως, ἡ διά τού ραδιοτηλεφωνού πρώτη ἐπαφή μεταξύ πλοιών, μὴ γίνεται εἰς τήν συχνότητα 2182 χιλιοκύλων, ἀλλά εἰς μίαν ἀλλήν. Καὶ ἐπὶ τού προκειμένου, εἰς τήν συχνότητα 2364 χιλιοκύλων. Τούτου δημιας ἐφαρμοζόμενου, φυσική συνεπεια προκύπτει, διό οι τηλεφωνηταί τῶν πλοιών θὰ παύσουν πλέον νά παρακολούθουν τήν συχνότητα 2182 χιλιοκύλων, διόπιον ἐκ-

πέμπονται τά σήματα κινδύνου καὶ ἀσφαλείας, περιορίζοντες τάς ἀκροσίεις των εἰς τήν αλληλην συχνότητα. Μόνον δὲ εἰς τάς συνεργασίας μὲ τούς παρακτίους θὰ χρησιμοποιούν τήν μόνιμον ἀκρόσιαν 2182. Πόλες ἐξηγεῖται, δραγε, τοῦτο; Δὲν λαμβάνονται ύπ' δψη; αἱ πιθαναὶ συνέπειαι τής ἀταξίας; Τοιούτον τί θά ήτο φυσικά ἔξηγησιμον ἀλλά καὶ ἐπιθεωρήσεων, μόνον ἐάν τό ΩΤΟ - ΑΛΑΡΜ ἡδελν ὀλοκληρώσει τόν τρόπον τής λειτουργίας του, μὲ τόν συμπληρωματικόν του δέκτην, όποτε πλέον ή ἀγρυπνος σκοπιά του ἡγγάλατο τήν λήψην τού ἐγερτήριου κινδύνου ἀνά πάσαν περίπτωσιν καὶ εἰς οιανδήποτε στιγμήν.

Τά ἀνωτέρω δὲν ἀποτελούν παρωνυχίδας ἀλλαπάτων εἰς τήν χρησιμοποίησιν τῶν ραδιοτηλεφωνών καὶ τήν πλήρη ἀπόδοσιν εἰς τήν σοθαρωτάτην σκοπιμότητά των.

ΠΛΗΡΗΣ ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΣ

'Η ναυτιλιακή ἐταιρία Γιαμασίτα - Σιννιχόν καὶ τά ναυπηγεία Χιτάτσι συνεφώνησαν ὅπως κατασκευάσουν πλοιοί υψηλοτάτου βαθμού αὐτομάτων μὲ τούτο ἐγκαίρως. Ἰνα συμπεριληφθή εἰς τό νέον ναυπηγικόν πρόγραμμα τής 'Ιαπωνικής Κυβερνήσεως διά τό 1971. 'Η ἀνωτέρω συμφωνία ἀνηγγέλθη κατόπιν τής πρώτης συνεδριάσεως κοινῆς ἐπιτροπῆς πλοιοκτητών καὶ ναυπηγείων πρός μελέτην τῶν ἐπί πλοιών ήλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν καὶ αὐτοματοποιημένων μεθόδων ναυσιπλοΐας.

Συνεφωνήθη ἐπίσης ὅπως ἐκάστη τῶν δύο ἐταιριῶν ἀξιολογήσῃ τά ἐπὶ μέρους προβλήματα μέχρι τέλους τού 1970, ἐνώ ούδεμία ἔχει διαμορφωθῆ εἰσέτι ίδεα περὶ τής μορφῆς τού πλοιού αὐτούν αὐτοματισμοῦ.

'Εκπρόσωπος τῶν δύο ἐταιριῶν ἐδήλωσεν διτο: "Ἐχομεν κατά νοῦν πλοιόν, ή λειτουργία τού διόπιού θὰ είναι δυνατόν νά είσεται θάλασσας διά τό 1971. Δὲν ἀπέφασισθη εἰςέτι διά τό 1972, ἐνώ ούδεμία ἔχει διαμορφωθῆ εἰσέτι ίδεα περὶ τής μορφῆς τού πλοιού αὐτοματισμοῦ.

ΤΑ "ΦΡΗΝΤΟΜ ΣΙΠΣ,,

Εἰς πεντήκοντα ἀνέρχονται τά μέχρι τούδε παραγγελθέντα εἰς τήν 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα τύπου «Φρήντομ» σκάφη. 'Εξ αὐτῶν 41 ἀνήκουν εἰς 'Ελλήνας, 4 διά το Κουβέντη, δύο διά το Χόγκ Κόγκ καὶ ἀπὸ ἔνα διά τήν Φορμόζαν, τήν Σιγκαπούρων καὶ τήν 'Ιταλίαν.

Μέχρι τούδε παρεδόθησαν 18 ἀπὸ τού Σεπτεμβρίου 1967, ὅτε παρεδόθη τό πρώτον. Ρεκόρ: 'Ανά 23 ήμέρας καθελκύεται ἐν σκάφος καὶ παραδίδεται ἐντός 50 ήμερων, μετά τήν καθελκύσιν του (15 - 16 σκάφη κατ' έτος).

Τό κόστος αὐτῶν ηγεμήθη. 'Απὸ τά ἀρχικά 2.5 ἑκατομ. δολ. ἔθεσαν αἰσίως τά 3 καὶ πλέον ἑκατομ. δολ.

J. LEETE & SON (Cargo Superintendents) Ltd.

L O N D O N

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

STEVEDORING & TALLYING K.L.P.

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτών εἰς τούς κυριωτέρους Λιμένας

Διευθύνεται προσωπικώς ὑπὸ τού "Ελληνος

Κου ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ

Γνωστοῦ διά τήν πλήρη κατάρτισίν του εἰς τά
Ναυτιλιακά ζητήματα.

ΠΡΟΤΙΜΑΤΑ
TA
Hempels



NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Ελληνική Νομολογία

**ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΑΡΙΘ. 665/1968**

Δικαστής: δ. Πρωτοδίκης κ. ΑΘ. ΣΙΔΕΡΗΣ
Δικηγόροι: οι κ.κ. Γ. Κολύμβας, Ι. 'Αλεξάκης.

- 'Αναγκαστική έκτελεσις έπι πλοίου.
— 'Υφισταμένη αναγκαστική κατάσχεσης δὲν κωλυεῖ τὴν ἐπιβολὴν δευτερας κατασχέσεως. — Τὸ ἄρθρον 1001 § 5 Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας ἀνεφάρμοστον λόγω τῆς διστάξεως τοῦ ἄρθρου 214 τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ὅπερ διετρήθη ἐν ισχεῖ ὡς προκύπτει εἰς τοῦ ἄρθρου 58 Εἰσαγωγικού Νόμου Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας ἔξ αντιδικούλης ἐρμηνευομένου.

'Ἐπειδή, ἡ ὑπὸ κρίσιν αἴτησης διώκουσα τὴν ἀναστολὴν τῆς κατὰ τῆς αἰτούσης τῇ ἐπιστέψει τῆς καθ' ἡς ἀρξαμένης αναγκαστικῆς έκτελεσεως τοῦ πλοίου οὐτῆς «Π.», καθ' ἡς ἡδη ἡσκήσει τὴν ἀπὸ 18 Δεκεμβρίου 1968 ἀνακοπήν αὐτῆς ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου τούτου, ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι ἡ ἐνέργεια τῆς αναγκαστικῆς ταύτης έκτελεσεως θέλει ἐπιφέρει ἀνεπανόρθωτον βλάβην εἰς τὴν αἰτοῦσαν, νόμιμος ἔστι καὶ ἀρμοδιώς φέρεται πρὸς ἔξετασιν ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου τούτου κατὰ τὴν ὑπὸ τῶν ἄρθρων 721 καὶ ἐπόμ. τοῦ Κώδ. Πολ. Δικ., προβλέπομένην εἰδίκην διαδικασίαν τῶν ἀσφαλιστικῶν μέτρων, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 1000 τοῦ αὐτοῦ ὡς ἄνω Κώδ. Πολ. Δικ., ὡς τοιάτη δὲ τύποις δεκτή ἔστι καὶ ἔξεταστέα.

'Ἐπειδή, ἐτοι τῆς καταδέσεως τοῦ ἐνόρκων ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου τούτου ἔξετασθέντος μάρτυρος, πάντων τῶν ἐπικαλούμενων καὶ προσαγομένων ἔγγράφων καὶ τῆς ἐνέργειας, ἐνεβαίωθή ὅτι ἡ καθ' ἡς δικαιουμένη νά λάβῃ παρὰ τῆς αἰτούσης ὑπόλοιπον τιμήματος πλαήσεως τοῦ ὑπὸ 'Ελληνικήν σημαίαν πλοίου «Π.», ὡς τούτο ίδια προκύπτει ἐκ τοῦ συμβολαίου συστάσεως προτιμωμένης ναυτικῆς ὑποθήκης, ἐκοινοποίησεν τὴν αἰτούση τὴν ἀπὸ 5 Νοεμβρίου 1968 ἐπιταγήν πρὸς πληρωμὴν καὶ ἐν συνεχείᾳ κατέσχε τὸ ὡς ἄνω πλοίον, ὅπερ ἡδη διατελεῖ ὑπὸ τὴν πλοιοκτησίαν τῆς αἰτούσης καὶ

τὸ δικοῖον ἐκπλειστηριάζεται τὴν 22 Δεκεμβρίου 1968. Κατὰ τῆς ὡς ἄνω ἀρξαμένης ἔκτελεσεως, ἡ αἰτούσα ἡσκήσεις ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου τούτου τὴν ἀπὸ 18 Δεκεμβρίου 1968 ἀνακοπήν αὐτῆς, δι' ἡς προβάλλει ἀκυρότητα τῆς ὡς ἄνω κατασχέσεως καὶ τοῦ ἐπὶ τῇ βάσει ταύτης ἐπιστευδομένου πλειστηριασμοῦ τοῦ πλοίου, ἐπὶ τῷ λόγῳ ὅτι πρὸ τῆς ἐπιβολῆς τῆς κατασχέσεως ταύτης ὑφίστατο ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω πλοίου ἐπέρα κατάσχεσις. 'Ἐκ τοῦ προσκομιζόμενου ὑπὸ ἀρ. 2585/1968 πιστοποιητικοῦ τοῦ Ναυτικοῦ 'Υποθηκούλακος Πειραιῶς προκύπτει ὅτι τῷ δικτυοῦ πρὸ τῆς ἐπιβολῆς τῆς ἀνωτέρω κατασχέσεως ὑφίστατο ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω πλοίου ἐπέρα ἀναγκαστική κατάσχεσις ὑπέρ τοῦ ΟΑΠ, πλὴν ὅμως ἐντεύθην οὐδαμῶς ἔπειτα ὅτι ἀκύρως ἐπεβλήθη ἡ ἐνδικος κατάσχεσις, καθ' ὅσον ἡ γενική διάταξις τοῦ ἄρθρου 1001 παρ. 5 τοῦ Κώδ. Πολ. Δικ., ἡτοις ἀπαγορεύει τὴν ἐπιβολὴν ἀναγκαστικῆς κατασχέσεως ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ ἀκινήτου ὑφίσταμένης προτέρας τοιαύτης, δὲν δύναται νὰ κατασύσῃ τῆς εἰδικῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 214 τοῦ ΚΙΝΔ, ἡτοις καθιερώντας τὸν ἀντίθετον κανόναν, ἀπιτρέπει τὴν ἐπιβολὴν ὁστινθήποτε κατασχέσεων ἐπὶ πλοίου. 'Ἡ διάταξις δὲ αὐτῆς τοῦ ΚΙΝΔ οὐδαμῶς κατηγράφη ὑπὲρ τοῦ Κώδ. Πολ. Δικ. ὡς τούτο ἄλλως τε σαφῶς συνάγεται καὶ ἔξ αιτιδιαστολῆς πρὸς τὸ ἄρθρον 58 τοῦ Εἰσαγωγικοῦ Νόμου τοῦ Κώδ. Πολ. Δικ., καταργήσαντος ρητῶς τὰ ἄρθρα 210, 215 καὶ 218 τοῦ ΚΙΝΔ, οὐχὶ δὲ καὶ τὸ πραμημονεύθεν ἄρθρον 214 τοῦ ΚΙΝΔ, ὅπερ ἐάν ὁ Νομοβέτης ηθελε νὰ καταργήσῃ ρητῶς θὰ ἐδήλου τοῦτο.

•

**ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΑΡΙΘ. 4759/1968**

Πρόδρομος: δ. κ. Π. ΛΟΓΟΘΕΤΗΣ
Εισηγητής: δ. Πρωτοδίκης κ. Γ. ΠΑΥΛΕΑΣ
Δικηγόροι: οι κ.κ. Α. Αναστασιάδης, Ι. Καρκούλιας, Ε. Χαδάρας.

- Ναυτικὸς ἀπολυθεὶς πρὸ τῆς συμπληρώσεως ἐνὸς μηνὸς ὑπηρεσίας ἐπὶ τοῦ πλοίου δικαιούται ἐνὸς πληρούς μισθοῦ ἔστω καὶ ὃν ἀπελύθη τῇ αἰτήσει του.

'Ἐπειδή κατὰ τὸ ἄρθρον 60 τοῦ διὰ τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 3816/1958 νόμου κυρωθέντος Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ἐάν ὁ μισθὸς συνωμολογήθη κατὰ μήνα ὡς ναυτικὸς δικαιούται εἰς τὸν μισθὸν τῶν μηνῶν καὶ ἡ-

μερῶν καθ' ἡς διήρκεσεν ἡ ναυτολόγησις.

'Ἐὰν δὲ μᾶλλον αὐτὴ διήρκεσεν ἐλασσόνα τοῦ μηνὸς ὡς ναυτικὸς δικαιούται εἰς πλήρη μηνιαῖον μισθὸν τοῦ, τοῦθ' ὅπερ ἀποκλείεται, τοῦ ναυτικοῦ δικαιούμενου μόνου τοῦ μισθῶν τῶν ἡμερῶν καθ' ἡς διήρκεσεν ἡ σύμβασις ναυτολόγησεως αὐτοῦ, ὅποταν ἡ λύσις αὐτῆς φρείμεται εἰς ὑπατιότητα τοῦ ίδιου, οἷα προφανῶς δὲν ὑφίσταται διάκοινος ἡ λύσις τῆς ναυτολόγησεως αὐτοῦ ἐπέρχεται ἀμοιβαίσι συντινέσι, ἀπόρροια σύντα τῆς ἀμοιβαίσι τῶν μερῶν Βουλήσεως (προβλ. σχετικῶς τὴν ΑΠ 38/1966 ΕΕΔ 25. 737, ΝοΒ 14ον. 721). 'Ἐν προκειμένῳ δὲ ἐκ τοῦ συνόλου ἀποδεικτικοῦ ὑλικοῦ, ἦτοι εἰς τὸν ἐπικαλουμένων καὶ προσαγομένων ἔγγράφων καὶ τῆς ἐνέργειας διαδικασίας, ἐθεούση, κατὰ τὴν ἐνόντων κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου τούτου, ὅτι ὁ ἐνάγων — ἐρεσίθλητος ἐναυτολόγηθη ἐπὶ τοῦ ὡς ἐν τῇ ἀγωγῇ ὑπὸ 'Ελληνικῆς σημαίαν πλοίου τῆς ἐνογμένης — ἐκκαλούσης «ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ» χωρητικούτητος μείζονος τῶν 4.500 κόρων, ἐν Βρέμη Γερμανίας, τὴν 5.1.1968, ὡς Α' Μηχανικός, ἀντὶ δὲ συμφωνηθέντος μηνιαίου μισθοῦ 260.0.0 Λιρῶν Ἀγγλίας πλέον προφῆτης. Τὴν 15.1.1968 ἐνάγων ἐν Βρεμενχάδεν ἀπελύθη ἀμοιβαίσι αὐτοῦ τε καὶ τοῦ Πλοιαρχοῦ τοῦ πλοίου συνανέσει καὶ μετὰ προσγουμένην ἀπευθυνθείσαν πρὸς τὸν Πλοιαρχόν, ἀποδεκτὴν δὲ γενομένην, σχετικήν αἵτησιν αὐτοῦ. 'Ο τοιούτος δὲ λόγος τῆς λύσεως τῆς ναυτολόγησεως τοῦ φυλαδίου, εἰς δὲ ἐγένετο μνεία ὅτι ἡ ἀπόλυτης αὐτοῦ ἔλασθε χώραν «τῇ αἰτήσει του — ἐνάγοντος — λόγοι οἰκογενειακοί», κατὰ τὸ ἐπικαλούμενον καὶ προσαγόμενον φωτοτυπικὸν ἀντίγραφον τῆς ὑπὸ ἀριθ. 47 σελίδου τοῦ ὡς ἐρήται φυλαδίου. 'Ἐντεύθην δὲ ἐνάγων οὐτίνος ἡ ναυτολόγησις διήρκεσεν, ὡς ἄνω, ἔλασθε καὶ συνωμολογήθησεν τοῦ μηνὸς δικαιούται κακήν τῶν ἀποδείξεων ἐκτίμησιν καὶ ἐρμηνείσιν τοῦ εἰρημένου ἄρθρου, ίος τῆς διέρκεσεως λόγος, εἶναι ὡς ἀδάστιμος ἀπορρίπτεος.

ΚΑΙ ΤΑ ΣΧΟΛΙΑ:

'Η ὀντότερων δημοσιευμένη ἀπόφασις ἀποτελεῖ μίαν ἀπὸ τὰς περιπτώσεις ἐκείνας κατὰ τὰς ὁποίας ἡ νομική τυπικότης ἀντιμάχεται τὸ αἰτίθημα τοῦ δικαίου. 'Ιδού μὲ δύο λέξεις τὰ πραγματικὰ περιστατικά: 'Ε-

Telegrams : NIKAS

Telephones : Offices 5253

5254

Residences : Director - 4456
Manager - 741803

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

C. R. KNIGHT & Co.

101 Leadenhall St.

LONDON E.C.3.

N. Kassimatis, Ltd.

SHIPPING AGENTS - SHIPCHANDLERS - COLD STORAGE CHAMBERS
EXPORTERS - IMPORTERS

Bankers :

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

LOURENCO MARQUES

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΑΟΡΕΝΤΖΟ ΜΑΡΚΕΣ

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

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

ναυτολογίθη διά της Μηχανικός την 5.1.68 ἀποσταλεῖς εἰς Γερμανίαν διὰ νὰ συναντήσῃ τὸ πλοίον. Μετὰ ἐνένεα ἡμέρας λαμβάνει τηλεγράφους ἕξ 'Ελλάδος διὰ τοῦ ὑποίου ἐπιγόντων ἐκαλεῖτο εἰς τὴν πατρίδα δι' οἰκογενειακούς λόγους. Οὕτα τὴν 15.1.68 λύει τὴν σύμβασιν του καὶ ἐπιστρέφει ἐκ Γερμανίας μὲτα τῆς πραγματοποίησας ταξιδίου της. Εἰς τὸ φυλλάδιον του ρήτως ὀνογράφεται: «'Απόλυτος τῇ αἴτησει του — λόγοι οἰκογενειακοί». Ἐνόμιζεν ὁ Πλοίαρχος ὅτι διὰ τῆς σαφοῦς ταύτης διατυπώσεως θὰ διησφάλιζεν τὰ συμφέροντα τοῦ πλοίου ἀπὸ πάσης μελλοντικῆς ἀπαίτησεως τοῦ ναυτικού. Εἰς μάτην ὅμως, διότι οὗτος ἔλθων εἰς 'Ελλάδα καὶ ἀφοῦ ἐτακτοποίησε τὰς οἰκογενειακάς του ὑποθέσεις ἐν συνεχείᾳ ἐπεσκέψθη καὶ τὸν Δικηγόρον, προκειμένου νὰ τακτοποίησῃ καὶ τὰ οἰκονομικά του θέματα. Ἐγνώριζε φαίνεται ὅτι νόμος φροντίζει ἐπὶ δικαίους καὶ ἀδίκους.

Εἶναι εὐλογὸς κατόπιν τῶν ἄνω ἡ ἀπορία τῶν πλοιοκτητῶν, οἱ ὄποιοι μένουν μὲ τὴν ἐντύπωσιν ὅτι τιμωροῦνται διὰ τὸν ἀνθρωπισμὸν τὸν ὃ ποιοῖ ἐπεδειχναντο. Διότι πράγματι θὰ ἡδύναντο νὰ ἀπορρίψουν τὴν αἴτησιν τοῦ Α' Μηχανικοῦ περὶ λύσεως τῆς συμβάσεως. Παρὰ τὰῦτα ἀντιληφθέντες τὸ σοθαρὸν αὐτῆς, τὴν ἐδέξαντο καὶ ὁ Πλοίαρχος τῇ ἐντολῇ των ἐσημείωσε τὸν ἀλληλογόνος τῆς ἀπολύτεως. Δὲν ἐφαντάζοντο ὅμως ὅτι θὰ ἐθερώνων διὰ τὴν τοιαύτην ἐφεκτικὴν στάσιν τῶν, ὡς ἔαν οὗτοι ἥσκαν ὑπαίτιοι διὰ τὴν τοιαύτην λύσιν τῆς συμβάσεως. Καὶ ἐπλήρωσαν μὲ τὸ αἴσθημα καὶ μὲ τὴν σκέψιν ὅτι εἰς τὸ πεδίον τῶν ἀνθρωπίνων σχέσεων δὲν πρέπει κανεὶς νὰ ὑπερβαίνῃ τὰ στενά ὅρια τοῦ νόμου, ἀν δὲ θέλῃ νὰ πληρωσῇ διὰ τὴν τοιαύτην ὑπέρβασιν, ἔστω καὶ γενομένην ἕξ ἀγάθης προαιρέσεως.

Τὸ συμπέρασμα εἶναι ὅτι μία τροποποίησις τοῦ σχετικοῦ ἄρθρου 60 ΚΙΝΔ εἶναι ἀναγκαῖα ὅριζουσα, ἐν συνεχείᾳ τῆς διατάξεως «έαν ὅμως αὕτη διήρκεσεν ἐλασσόν του μηνός, ὁ ναυτικὸς δικαιοῦται εἰς πλήρη μηνιαίον μισθών», ρητῶς ὅτι ταῦτα ισχύουν «εἰ τὸ ἄν οὗτος ἀπελύθη τῇ αἴτησει του».

A. ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ
Δικηγόρος

•

Αμερικανική Νομολογία

• 'Αλλοδαπὸς ὑποστὰς ὀτύχημα ἐπὶ ἀγγλικοῦ πλοίου εἰς ἀγγλικὸν λιμένα. — "Εγερτις ἀγωγῆς ἀποζημιώσεως ἐνώπιον 'Αμερικανικοῦ δικαστηρίου. — 'Εφαρμογὴ δόγματος forum non conveniens. — Κριτήρια. — "Αρνητις δικαιοδοσίας 'Αμερικανικοῦ δικαστηρίου. — 'Υστερα ἀνάκλησις τῆς ἀποφάσεως λόγω ἐπελεύσεως νέων περιστατικῶν. — 'Ἐπανεκτίμησις κριτήριων. — 'Αποδοχὴ δικαιοδοσίας 'Αμερικανικῶν δικαστηρίων.

Ναυτικός, ὑπήκοος τῆς Μιτιάφρας, ναυτολογίθης εἰς Λάγκος τῆς Νιγηρίας, ἐπὶ τῷ Ισχυρισμῷ ὅτι ἐτραμπτισθή εἰς τὸν ἀγγλικὸν λιμένα Hull, ὑπηρετῶν ἐπὶ πλοίου ὑπὸ 'Αγγλικὴν σημαίαν, ἐνήγαγε τὴν πλοιοκτήσιαν πρὸς ἀποζημιώσιν του ἐνώπιον τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου τῆς Νέας 'Υόρκης. 'Ισχυρίσθη ὀκόμη ὅτι ἡ κατάστασις τῆς ὑγείας του ἔχειριτέρευσεν, ἐπειδὴ ἡ 'Αγγλικὴ πλοιοκτήτρια ἐταίρια τὸν ὑπερχέωσεν νὰ ἐργάζεται ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐπὶ ικανὸν χρονικὸν διάστημα μετὰ τὸ τραυματισμὸν του. 'Ο ἐνάγων κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἔγερσεως τῆς ἀγωγῆς εὐρίσκετο εἰς τὰς 'Ηνωμένιας Πολιτείας ἐν ἀναρρώσει, κατόπιν Ιστρικῆς ἐνδείξεως.

'Η ἐναγομένη ἔζητησεν ἀπό τὸ Δικαστήριον ν' ἀπορρίψῃ τὴν ἀγωγὴν ἐλλείψει δικαιοδοσίας τῶν 'Αμερικανικῶν δικαστηρίων καὶ τούτῳ διὰ τοῦ ἔξι λόγους:

- "Οτι ἡ ἀγωγὴ συνεπάγεται καθ' ὃν τρόπον συνετάγῃ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ οὐσιαστικοῦ 'Αγγλικοῦ δικαίου.
- "Οτι τὸ ἀπόχυμα ἐπῆλθεν ἐν Μεγάλῃ Βρετανίᾳ.
- "Οτι οὐδεὶς τῶν δυναμένων νὰ γνωρίζουν τὰ περιστατικά τοῦ ἀποχύματος μαρτύρων — πλήρωμα καὶ λιμενεργάται — κατοικεῖ εἰς τὰς 'Ηνωμένιας Πολιτείας καὶ συνεπώς καὶ ἄντα κληρώσιν, δὲν ἔχουν υποχρέωσιν νὰ ἐμφανισθοῦν ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου.
- "Οτι σπουδαῖοι μάρτυρες, ὡς ὁ παρασχὼν τὰς πρώτας βοηθίες ίστρος, ὁ πλοίαρχος τοῦ πλοίου καὶ ὁ ὑποπλοίαρχος εἶναι 'Αγγλοί ὑπήκοοι.
- "Οτι ὁ μόνος σύνδεσμος τῆς ἀξιώσεως πρὸς τὴν 'Αμερικανικὴν δικαιοδοσίαν, εἶναι τὸ τυχαίον περιστατικὸν ὅτι ὁ ἐνάγων ἀπελύθη ἐν Νέᾳ 'Υόρκῃ ἵνα τύχῃ ίστρικῆς περιθάλψεως ἐν νοσοκομείῳ.

'Αντικρύουν τοὺς ισχυρισμοὺς τούτους ὁ ἐνάγων προέβαλεν ὅτι τὴν 'Αμερικανικὴν δικαιοδοσίαν διότι:

- 1) Κρίσμαί ίστρικαί γνωματεύσεις εἶναι ἐφικταὶ μόνον ἐν Νέᾳ 'Υόρκῃ, ὅπου ὁ ἐνάγων ἐνοσηλεύθη.
- 2) 'Ο ἐνάγων δὲν δύναται νὰ τύχῃ νομικῆς προστασίας ἐν 'Αγγλίᾳ, ὅπου ἀπαγορεύεται εἰς τοὺς δικηγόρους ἡ ἐργολαβία δίκης.
- 3) 'Εν Νιγηρίᾳ ἐπικρατεῖ ἐμφύλιος πόλεμος ἀποκλείων πάσαν δυνατότητα προσφυγῆς εἰς τὰς ἀκές Δικαστηρίας.
- 4) 'Η ἐναγμένη δὲν προσδιώρισεν ποιοι μάρτυρες θά δυσχεραπούν νὰ θλουν εἰς Νέαν 'Υόρκην ἵνα ἐξετασθοῦν καὶ διά ποιον λόγον εἶναι ἡ κατάθεσίς των ἀπαράτητος ἵνα κριθῇ ἡ ὑπόθεσις ἐνώπιον τοῦ ἐν Νέᾳ 'Υόρκῃ δικαστηρίου.

Μετὰ στάθμισιν τῶν ἐκτάρωθεν ὀπάρων τούτων τὸ Δικαστήριον ἔκρινε ὅτι τὰς ἀμερικανικὰ δικαστήρια ἔχουν κατ' ἀρχὴν δικαιοδοσίαν, δύνανται δημοσίες κατὰ διακριτικὴν εὐχέρειαν νὰ ἀποκρύψουν τὴν δικαιοδοσίαν τῶν ἐπὶ ὑποθέσεων τελείων ζένων πρὸς τὴν ἀμερικανικὴν δικαιοδοσίαν.

Κατ' ἐφαρμογὴν τούτων, τὸ Δικαστήριον ἔδειρησεν ὅτι ἐν προκειμένῳ συνέτρεχον ἀσθενὴ τεκμήρια ὑπέρ τοῦ συνδέσμου τῆς ὑπόθεσεως πρὸς τὴν ἀμερικανικὴν δικαιοδοσίαν.

'Η δίκη — ἔκριθη — θὰ διεξήγετο ἀρτιώτερον ἐν Μεγάλῃ Βρετανίᾳ. Οὔτε δὲ τραυματισμός, οὔτε ἡ ἀξιωμένη χειροτέρευσις τῆς καταστάσεως τοῦ ἐνάγοντος ἐλασσόν των χώρων εἰς τὰς 'Ηνωμένιας Πολιτείας. 'Ο ἐνάγων ἐπικαλεῖται 'Αγγλικὸν δίκαιον πρὸς ὑποστήριξην τῶν δικαιωμάτων του καὶ οἱ ὑπὲρ αὐτοῦ προσθαλλόμενοι ὡς μάρτυρες εἶναι κάτοικοι 'Αγγλίας, ὡς εἶναι καὶ οἱ ὑπὲρ τῆς ἐναγομένης πλοιοκτήτριας προταθέντες μάρτυρες.

'Ἐπι τῇ βάσει τῶν σκέψεων τούτων, τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριον ἀπέκρινε τὴν διατενομένην δικαιοδοσίαν αὐτοῦ, ὑπὲρ τὸν ρητὸν όρον διὰ ἐναγομένην θ' ἀναλάβῃ τὴν ὑποχρέωσιν νὰ παραστῇ εἰς μέλλουσαν ν' ἀ-

νογῆ δίκην ἐν 'Αγγλίᾳ ἢ ἐν Νιγηρίᾳ. Προστίθεται ὅτι ἡ ἐναγομένη προσεφέρθη ν' ἀναλάβῃ τὰς διαπάνας ταξιδίου τοῦ ἐνάγοντος εἰς 'Αγγλίαν ἢ Νιγηρίαν.

Τῆς ἀπορριπτικῆς ταύτης ἀποφάσεως ἐζήτησεν τὴν ἀνάλησιν ὃ ἐνάγων ἐπέστρεψεν τὴν βάσει νεωτέρων περιστατικῶν, κυρίως δὲ τῆς ἀμφιδιάλιας περὶ τοῦ διὰ τὴν ἐπιτραπῆτὴν ἐισόδον εἰς 'Αγγλίαν ἵνα ἐγειρῇ ἐκεῖ τὴν ἀγωγὴν του. 'Ισχυρίσθη οὗτος ἐπίστος ὅτι τὸ οὕτω ἐπιβαλλόμενον αὐτῷ οἰκονομικὸν βάρος ἦτο ύπερμετρον καὶ εἰσέπειται τῷ ἐπετρέπετο ἡ εἰσόδος εἰς 'Αγγλίαν καὶ ὅτι αἱ συνεχίζομεναι πολεμικαὶ ἐπιχειρήσεις ἀπέκλειον τὴν ἐν Νιγηρίᾳ ἔγερσιν τῆς ἀγωγῆς, διότι ἐκεῖ αὐτὸς ὡς ὑπήκοος τῆς Μιτιάφρας, ἐθεωρεῖται.

"Ετι ἀπεδείχθη ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου ὅτι ὁ ἐνάγων ἐπρόκειτο νὰ ζητήσῃ τὴν ἀδειαν διαρκεύσεως παραμονῆς εἰς 'Ηνωμένιας Πολιτείας, διότι εἶχεν παρακαλουθῆσει σειράν μαρτυμάτων ἐπικαιδεύθεις ὡς ὁδοντοτεχνίτης.

Τὸ Δικαστήριον ἐδέχθη κατ' ἀρχὴν τὴν αἰτησίν αἰσκαλήσεως λόγω μεταγενεστέρων νέων γεγονότων καὶ εἰσελθόν ἐκ νέου εἰς τὴν κρίσιν τῆς ὑποθέσεως, μετέθασε γνώμην. 'Εκρινεν ὅτι τὸ νὰ ὑποχρεώσῃ τὸν πενόμενον ἐνάγοντα νὰ κινήσῃ δίκην ἐν 'Αγγλίᾳ διὰ τὴν ἀξιωσίν του, ισοτο πρό τος ἀρνητισμού δικαιώματά του, ἡ δὲ περὶ τοῦ δόγματος τούτου διδακτικαία παρέχει κριτήρια ἐπιλογῆς μεταξὺ τῶν πλειόνων τούτων δικαιοδοσιῶν, ἔαν συντρέχωσιν.

Εἰς τὴν προκειμένην δημοσίην ὅτι συνέπειται τὸ Δικαστήριον δὲν ηδύνατο νὰ εἴπῃ μὴ περιποθεσίαν τὸν ὑπόθεσιν, τὸ Δικαστήριον προϋποθέτει ἵνα τύχῃ ἐφαρμογὴς τῆς ὑπαρξιῶν ἐπέτρεψεν τὴν δικαιοδοσίαν, διότι συνέτρεχεν ἐπέτρεψεν τὰς δικαιοδοσίας τις δικαιοδοσίας, ἐφικτή εἰς τὸν ἐνάγοντα πρὸς διεκδίκησην τῶν δικαιωμάτων του.

Μετ' ἐπανεκτίμησιν τῶν σχετικῶν ισχυρισμῶν τὸ Δικαστήριον δημοσίευσεν ὅτι ἔπειτα τοῦ περιποθεσίαν διότι συνέτρεχεν ἐπέτρεψεν τὰς δικαιοδοσίας τις δικαιοδοσίας, διότι συνέτρεχεν τὸν ὑπόθεσιν.

"Οσον ἀφορᾷ τὸ γεγονός ὅτι ἡ ἐκδίκασις τῆς ὑποθέσεως συνεπήγειτο ἐφαρμογὴ τοῦ 'Αγγλικοῦ οὐσιαστικοῦ δικαίου, τὸ Δικαστήριον ἔκρινε ὅτι τὸ γεγονός ὅτι ἐνδεχομένων 'Αμερικανικὸν δικαστήριον δὲν θὰ είχεν ἔξοικεισιν πλότο τὸ ἀγγλικὸν δίκαιον οἷαν θὰ είχεν 'Αγγλικὸν δικαστήριον, δὲν βαρύνει τόσον εἰς τὴν κρίσιν περὶ τῆς ἐπιλογῆς τῆς δικαιοδοσίας, δεδομένου, ὅτι σχεδόν κανονικῶς τὰ δικαιοδοσιακὰ Δικαστήρια ἀναλαμβάνουν τὸ ἐργάδες καθῆκον τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ 'Αγγλικοῦ δικαίου.

"Ἐν συμπεράσματι, τὸ Δικαστήριον παρετήρησεν ὅτι, μολονότι ἡ ἀποδοχὴ δικαιοδοσίας τοῦ 'Αμερικανικοῦ Δικαστηρίου θὰ προξενήσῃ πράγματι δισχερεῖας τινάς εἰς τὴν ἐναγομένην πλοιοκτήτριαν, ἡ ἀπόκρουσις τῆς δικαιοδοσίας θὰ μεταθέσῃ τὰς δισχερεῖας ταύτας εἰς τὸν ἐνάγοντα καὶ πραγματικῶς, δύναται ν' ἀλλήλη μέχρι τοῦ σημείου ὡστε ν' ἀποτελέσῃ τούτου πάσης δικαιοδοσίας πρὸς διεκδίκησην τῶν δικαιωμάτων του.

Διὰ τοὺς λόγους τούτους τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι εἶχεν δικαιοδοσίαν ἐπὶ τῆς ἀγωγῆς.

CEUTA
"HALF A CENTURY EXPERIENCE AT YOUR SERVICE"
AMARANTINIS (CEUTA) LTD.

GENERAL SHIPCHANDLERS

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

Telephones : Office hours : 512927
Telexograms : After : 511268 & 513076
AMARADINI - CEUTA

Mail : P.O.B. No. 96

ΑΝΗΛΘΟΝ ΕΙΣ ΠΡΩΤΟΦΑΝΗ ΕΠΙΠΕΔΑ

ΤΕΡΑΣΤΙΑΙ ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

52 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΤΟΝΝΩΝ D.W. ΤΕΛΟΥΝ ΣΥΝΟΛΙΚΩΣ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ. — ΘΑΙΓΑΙ ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΗΥΞΗΜΕΝΑΙ ΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ. — ΥΠΟ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΙΝ Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΣΚΑΦΟΥΣ 420 — 450.000 ΤΟΝΝΩΝ D.W. — ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΕΤΑΙ Ο ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΛΕΟΝΑΣΜΟΥ ΧΩ. ΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ.

17.2 ΕΚ. ΤΟΝ. D.W. ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΝ

Τὸ σύνολον τῆς ὑπὸ παραγγελίαν χωρητικότητος τῶν τάνκερς ηὗξθη καὶ πάλιν εἰς πρωτοφανή ἐπίπεδα, συμφώνως πρὸς τὴν ἔξαμηνιαίν ἀνασκόπησιν τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τάνκερς τοῦ Τζών I. Τζέύκομπς. Περίπου 17 ἑκατομμύρια τόννων d.w. προστέθησαν εἰς τὰ βιβλία τῶν παραγγελιῶν κατὰ τοὺς ἔξι παρελθόντας μῆνας καὶ τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ παραγγελίαν σκαφῶν ἀνέρχεται ἡδη εἰς 52 ἑκατομμύρια τόννων d.w. Ἡ ἔκθεσις ἐν τούτοις πρεοδοποεῖ ὅτι ἡ ἀγορά προσεγγίζει ταχέως εἰς τὴν ἐπανάληψιν τοῦ φαινομένου τῆς πλεοναζούσης χωρητικότητος, ὅπερ παρεπηρήθη μετὰ τὸ ἀνοιγμα τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ κατὰ τὴν πρὸ δεκαετίας κρίσιν.

Τὸ 1967 ὑπῆρξεν ἔτος ὅλιγων παραδοσεων νέων τάνκερς, ἀλλὰ τὰ 11 ἑκατομμύρια τόννων, ἀτίνα εἰσῆθησαν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν κατὰ τὸ 1968, ἀπετέλεσαν τὸν ὑψηλότερον ὄγκον εἰς περίοδον 12 μηνῶν. Αἱ παραδοσεῖς τοῦ δευτέρου ἔξαμηνον ὑπῆρξαν ἔπιστης ὑψηλότεραι οἰσασθήποτε προηγουμένης ἔξαμηνίας περιόδου.

Μακρὸν τοῦ νὰ ἀντισταθμίζουν τὰς ὑψηλὰς προσθήκας εἰς τὸν παγκόσμιον στόλον τῶν τάνκερς, αἱ διαλύσεις κατὰ τὸ 1968 ὑπῆρξαν αἱ χαμηλότεραι ἀπὸ πολλῶν ἔτῶν. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ δευτέρου ἔξαμηνον αἱ διαλύσεις ἡσαν ἀκόμη χαμηλότεραι καὶ τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1967, εὐθὺς μετὰ τὸ κλείσιμον τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ. Μόνον τὸ 16 τάνκερς διελύθησαν.

Τὸ σύνολον τῆς εἰς d.w. χωρητικότητος τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τάνκερς ηὗξθη κατὰ 10,6% διαρκούντος τοῦ 1968. Ἡ αὔξησις κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ δευτέρου ἔξαμηνον ἀνήλθεν εἰς 6%.

ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΑΣ

Δὲν ὑπῆρξαν μεταβολαὶ εἰς τὰς παραγγελίας τῶν μεγαλυτέρων στόλων τάνκερς κατὰ τὴν σημαίας. 'Ἐν τούτοις, τρεῖς ἀπὸ τὰς τέσσαρας ἔτη κεφαλῆς ναυτικαὶ χώραι προσέθεσαν ἀνά τοῦ ἐνὸς ἑκατομμυρίου τόννων d.w. εἰς τὸν συνολικὴν τῶν χωρητικότητα. 'Ἡ Λιβερία 1,6 ἑκατομ., ἡ Μ. Βρετανία 1,3 ἑκατ. καὶ ἡ Ιαπωνία 1,1 ἑκατ. Ὁ δεύτερος μεγαλύτερος στόλος ὑπὸ νορθγικήν σημαίαν παρέμεινε σχεδὸν σταθερὸς εἰς χωρητικότητα d.w., ἀλλ᾽ ἔχει σήμερον 21 σκάφη ὅλιγώτερα παρό· σσον πρὸ ἔξι μηνῶν. Αἱ πωλήσεις συνεχίζοντο εἰς υψηλὸν ρυθμόν.

'Ἡ ἀναμενομένη μεταβίσασις χωρητικότητος ἔξι ἄλλων σημαιῶν εἰς τὴν ἑλληνικὴν κατέστη ἡδη προφανής, δεδομένου ὅτι προσετέθησαν 13 ἔτη πλέον σκάφη 330.000 τόν. ἀπὸ τοῦ παρελθόντος 'Ιουνίου. 'Ἐν τούτοις ὑπὸ ἑλληνικὸν ἔλεγχον τελεῖ χωρητικότητας 17.200.000 τόν., τὸ πλεῖστον τῆς ὅποιας εὑρίσκεται ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν.

ΑΙ ΝΕΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

'Ο δύκος τῆς ὑπὸ παραγγελίαν χωρητικότητος τῶν τάνκερων είναι αἰσθητῶς ἀνότερος ἔναντι οἰσασθήποτε προηγουμένης περιόδου. Περίπου 17 ἑκατομμύρια τόννων νεοναυπηγηθέντος τοννᾶς προσετέθησαν εἰς τὰ βιβλία παραγγελιῶν κατὰ τοὺς ἔξι παρελ-

παραγγελίαν, 186 ἀνήκουν εἰς τὴν τάξιν τῶν ὑπερμεγέθων σκαφῶν. Τοιαῦτα σκάφη ἐπεκράτουν καὶ πάλιν μεταξὺ τῶν νέων παραγγελιῶν κατὰ τὸ δεύτερον ἔξαμηνον. 'Ἐκ τῶν 101 σκαφῶν 56 ἡσαν τοῦ μεγέθους τούτου, συμπεριλαμβανομένων καὶ 23 ἄνω τῶν 250.000 τόννων.

'Ἡ ιαπωνικὴ ἐταιρία πετρελαίου, ἡ οἵ παρηγγείλειν ἐν τάνκερ τῶν 370.000 τόννων, διαπραγματεύεται τῷρα τὴν κατασκευὴν σκάφους μεταξὺ 420.000 καὶ 450.000 τόννων. Τὰ εύρωπαϊκὰ καὶ τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα διεξήγαγον διαπραγματεύσεις καὶ ἐγνώσθη ὅτι ἐντὸς ὅλιγου χρόνου θὰ ἀνακοινωθῇ τὸ ὄνομα τοῦ ναυπηγείου, ὅπερ θὰ ἀναλάβῃ τὸ γιγαντιαῖον τούτο ἔργον. 'Ιδίως ἐάν ἡ μεταφράσις δύναται νότιο ἀποφευχθῆ, ἡ περικοπὴ τοῦ κόστους μεταφορᾶς δι' ἐκαστον τόννων πετρελαίου θὰ είναι λίγη ἐκκυστική, ὅταν μάλιστα τὸ σημερινὸν προτιμώμενον μέγεθος τῶν 200.000 τόννων ὑπερδιπλασισθῇ, ἀν καὶ βεβαίως ἡ μείστις τοῦ κόστους θὰ είναι σημαντικῶς κατωτέρα, παρ' ὅσον εἰς τὸ στάδιον τῆς πρὸς τὰ σκάφη τῶν 200.000 τόννων στροφής.

ΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ

Μία σύντομος ἐπισκόπησις τῶν γεγονότων τοῦ παρελθόντος ἔτους καὶ τὰ αἴτια τούτων ὑποβοηθοῦν συνήθως τὰς προβλέψεις διὰ τὸ μέλλον, ἀναφέρεται εἰς τὴν ἔκθεσιν.

'Ἐν καταλλήλων σημείον ἐνάρεβες τῆς διατυπώσεως ἀπόφεων ἀποτελεῖ ἡ ἐκτίμησις τῆς παρούσης αὐξήσεως τῆς εἰς πετρέλαια μεταφορικῆς ἰκανότητος κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1968 ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ προηγούμενον ἔτος. Τούτο συνεπάγεται πρῶτον μίαν μείσων ἐκ τῶν ἀντιστοίχων προσαθηκῶν εἰς τοὺς ἀριθμοὺς τῶν τάνκερς λόγῳ τῶν συνδυασμένης χρήσεως σκαφῶν, καὶ δεύτερον μίαν ἀνάλογην μείσων προσαθηκῶν εἰς τὸν μηχανισμούμενων διὰ μεταφορῶν πετρελαίων τάνκερ. Τὸ τελευταῖον τούτο σημαίνει ἀπασχόλησην τῶν τάνκερς εἰς τὰ στιφοφορία, ἐνῷ διαπράγματα τῆς ἀργίας ὑπῆρξεν ἀσήμαντος διὰ τὰ σκάφη κάτω τῶν 150.000 τόν. κατὰ τὸ παρελθόντος ἔτος.

'Οσον ἀφορᾷ τὰ συνδυασμένης χρήσεως σκάφη, είναι δύσκολον νὰ σχηματίσῃ τις μίαν ἀκριβὴ εἰκόνα τῆς χρησιμοποιούσεως των. 'Ἐν τούτοις φαίνεται διὰ τοῦ προτιμήσεως τῆς αὐξήσεως τοῦ στόλου τούτου κατὰ τὸ παρελθόντος ἔτος, ἡ ἀναλογία τῆς συμμετοχῆς εἰς μεταφορὰς πετρελαίων ἐπίσης ηὗξθη.

'Ἄς σημειωθῇ τέλος ὅτι ἐκ τῶν ὑπὸ παραγγελίων τάνκερς λαμβανομένου ὑπὸ σφίντερος μέσου δρου μεγέθους τῶν προσφάτων παραγγελιῶν, τὸ τοννᾶς τῶν ἐταίρων πετρελαίου ηὗξθη σοσον ποτὲ ἀλλοτε κατὰ 1,3 ἑκατομμύρια τόννων. Τὸ διάλογοις τῶν συνόλου τοῦ παραγγελιῶν τοννᾶς προορίζεται δι' ἴδιωτας ἐφοπλιστάς. 'Εξ αὐλοῦ αἱ ἑταῖραι πετρελαίου ἔχουν δύο ὅλιγώτερα σκάφη ὑπὸ παραγγελιῶν. 'Ἐν τούτοις, λαμβανομένου ὑπὸ σφίντερος μέσου δρου μεγέθους τῶν προσφάτων παραγγελιῶν, τὸ τοννᾶς τῶν ἐταίρων πετρελαίου ηὗξθη σοσον ποτὲ ἀλλοτε κατὰ τὰς ἀρχάς.

'Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα περιλαμβάνονται οἱ στόλοι τῶν τάνκερς ἄνω τῶν 10.000 τόννων d.w. τῶν 10 πρώτων σημαιῶν, ὡς εἶχον κατὰ τὴν 31νη Δεκεμβρίου 1968, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν 30ην 'Ιουνίου 1968:

Λιβερία	641	26.531.467	τ.δ.ν.
Νορβηγία	360	16.332.293	»
Μ. Βρετανία ..	400	15.254.168	»
Ιαπωνία	155	11.126.684	»
Η.Π.Α.	352	8.567.985	»
Παναμᾶς	137	4.795.434	»
Γαλλία	96	4.601.098	»
Ρωσία	161	3.775.954	»
Ιταλία	108	3.661.184	»
Έλλας	141	3.169.301	»

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN**B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS****IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT****'Η ΜΟΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ,,****BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - NORDENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN****Νωπά καὶ ξηρά έφόδια, έφόδια Τράνζιτ, ήλικα μηχανής καὶ καταστρώματος****28 Bremen 13, Gröpelingen Heerstr. 254****Office : TELEX : 0244 171****Telephones : 61 20 05/06****Night Phones : B. Fotou 21 38 93****J. Karagiannidis 44 75 88****Telegrams : SHIPCHANDLER BREMEN**

'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ - ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΔΕΝ ΚΑΤΑΒΑΛΛΕΤΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ Α-
ΠΟΛΥΣΕΩΣ ΕΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΝ ΑΣΘΕ-
ΝΕΙΑΣ

Κατά τὸ ἄρθρον 66 τοῦ Κώδικος Ἰδιωτ. Ναυτ. Δικαίου, ὁ ναυτικός ἀσθενήσας δικαιούται εἰς μισθὸν καὶ νοσηλεύεται δαπάναις τοῦ πλοίου, ἐὰν δὲ η σύμβασις ναυτολογῆσεως λυθῇ λόγω τῆς ἀσθενείας καὶ νοσηλεύεται οὕτος ἔκτὸς τοῦ πλοίου, δικαιούται εἰς τὰ νοσήλεια καὶ εἰς μισθὸν ἐφ' ὅσον διαρκεῖ ἡ ἀσθενεία, οὐχὶ ὅμως πέραν τῶν τεσσάρων μηνῶν. Αἱ ἀνωτέρω διατάξεις εἰς ἔφαρμόζονται καὶ ἐπὶ ἀτυχημάτων...

Τὸ δικάσαν ως Ἐφετείον Πρωτοδικείον Πειραιῶς ἔκρινεν ὅτι ἡ ἀληθῆς ἔννοια τῶν διατάξεων τοῦ ὡς ἀνωτέρω ἄρθρου 66 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ἐρμηνευθέντος αὐθεντικῶς διὰ τοῦ ἄρθρου 19 τοῦ Α.Ν. 373/68 εἶναι ὅτι ἐν περιπτώσει λύσεως τῆς συμβάσεως ναυτολογῆσεως, λόγω ἀσθενείας ἡ ἀτυχήματος, ὁ ναυτικός δικαιούται μόνον τῶν μισθῶν ἀσθενείας καὶ τῷ νοσηλείν του, οὐχὶ δὲ καὶ τῆς ἀπόζημιωσεως τοῦ ἄρθρου 75.

Συνεπόντως ἐπὶ τῆς συγκεκριμένης περιπτώσεως ὁ ἔναγων ναυτικός ἀπολυθεῖς ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου λόγω ἀσθενείας δὲν δικαιούται νὰ λάθῃ καὶ τὴν ἀποζημίωσιν τοῦ ἄρθρου 75 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ὡς καὶ ἡ ἐσφαλμένη ἐρμηνείαν καὶ ἔφαρμογὴν τῶν παρατεθεισῶν διατάξεων ἔκρινεν ἡ προσθαλλομένη ἀπόφασις τοῦ δικασταντος πρωτοδίκως Ἐργαστοδίκου Πειραιῶς, διὰ τῆς ὥποιας ἐπειδικάσθη εἰς τὸν ναυτικὸν, διὰ τὴν ἀκίθεισα ἀποζημίωσις τοῦ ἄρθρου 75 ἐκ λιρῶν Ἀγγλίας 61.5.8.

(Ἀπόφασις ὑπ' ἀριθ. 2407/1968 Πρωτοδικείου Πειραιῶς, Πρόεδρος ὁ κ. Β. Βρέλλης, Εισηγητὴς ὁ κ. Α. Ἀμπατζίδης, Δικηγόροι οἱ κ.κ. Σ. Καρακίτσος, Μ. Σκαρπαλέζος).

ΜΙΣΘΟΣ

**ΜΙΣΘΟΣ ΔΟΚΙΜΟΥ ΥΠΗΡΕΤΗΣΑΝΤΟΣ
ΩΣ ΑΝΘΥΠΟΠΟΛΙΑΡΧΟΥ**

Ἡ ἀνάθεσις εἰς δόκιμον πλοιάρχον καθηκόντων ἀνθυποπολιάρχου δὲν συνεπάγεται καὶ τὴν καταβολὴν τῆς διαφορᾶς τῶν ἀποδοχῶν μεταξὺ τοῦ δοκίμου πλοιάρχου καὶ τοῦ ἀνθυποπολιάρχου.

Οὕτω ἀπέφήνατο τὸ Πρωτοδικείον Πειραιῶς ἐπὶ σχετικῆς ἀγωγῆς ἐνδιαφερομένου ναυτικοῦ.

Κατὰ τὴν διαδικασίαν ἑδεσιαώθησαν τὰ κάτωθι πραγματικὰ περιστατικά: Ὁ ἔναγων ναυτικός δὲν ἦτο κάτοχος διπλώματος ἡ πτυχίου ἀνθυποπολιάρχου, ἀλλὰ προσφέρειν ὑπηρεσίαν δοκίμου πλοιάρχου ἀπὸ τῆς ναυτολογῆσεως τοῦ μέχρι τῆς 8.6.67. Κατὰ τὸ διάστημα αὐτὸς ἔξετέλει φυλακὴν ὁμοῦ μετὰ τοῦ τότε πλοιάρχου τοῦ πλοίου. Ἀπὸ τῆς ἀνωτέρω ἡμερομηνίας ταύτης, μέχρι τῆς ἡμέρας ὑποβολῆς παραίτησεως ἐκ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου, ἔξετέλει μόνος φυλακὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Περαιτέρω τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 4 καὶ 5 τοῦ Ν.Δ. 2651/53, τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ Ν.Δ. 2689/53, τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ Β.Δ. τῆς 3)18.2.54, τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ Β.Δ. 19-2/20.3.53 καὶ τῶν δι' ἑκάστην κατηγορίαν πλοίων ισχυούσων Συλλογικῶν Συμβάσεων ναυτικῆς ἐργασίας, σαφῶς προκύπτουν τὰ ἀκόλουθα: Ὁ στερούμενος τοῦ διὰ τὴν ἀντιστοιχῶν εἰδικότητα προβλεπομένου διπλώματος ἡ πτυχίου, συνδέεται μὲν πρὸς τὸν πλοιο-

ρυθμιζούσαν τὸ θέμα τῆς φυλακῆς γεφύρας ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων χρησιμοποιούντων αὐτόματον πηδάλιον, ἡ ἀρμοδιά 'Υπηρεσία τοῦ Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἔξεδωκε κατὰ τὰ τελευταῖα ἐπὶ ἀλλεπαλλήλους, ἀντιφατικάς ἐνίστει ἀλλήλων, ἐγκυκλίους, πρὸς ρύθμισιν τοῦ διοίου θέματος.

Συνεπείᾳ τούτου ἐπικρατεῖ σύγχυσις ἐν πολλοῖς μεταξὺ τοῦ ναυτικοῦ κόσμου ὡς πρὸς τὰ νῦν ισχύοντα καὶ ὡς ἐκ τούτου κρίνομεν σκόπιμον νὰ καθορίσωμεν τί ἀκριδῶς ισχύει στημέρον.

‘Η ὑπ' ἀριθ. 3746/128 ἀπὸ 19.1.64 ἐγκύκλιος τοῦ Υ.Ε.Ν. καθώριζεν ὅπως εἰς περίπτωσιν θέσεως ἐν λειτουργίᾳ τῆς συσκευῆς αὐτόματου πηδαλίου καὶ ἐπὶ ὅσον χρόνον αὐτῆς θὰ εύρισκεται ἐν λειτουργίᾳ, οἱ ἄνδρες φυλακῆς θὰ είναι μὲν δύο εἰς τὴν διαιρεσιν τοῦ πίνακος, πλὴν ὅμως, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ πλοιάρχου καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐργασίμων ὠρῶν τῆς ημέρας, ὁ εἰς ἑκάτων τοῦ ἐκτελεί καθήκοντα ὀπτῆρος, ὁ δὲ ἔπειρος θὰ ἀπασχολήται εἰς ἐργασίας καταστρώματος. Διὸ τῆς αὐτῆς ἐγκυκλίου διημερίνθη ὅτι κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς νυκτὸς η τῶν μὴ ἐργασίμων ὠρῶν τῆς ημέρας, ἀμφότεροι οἱ ἄνδρες φυλακῆς γεφύρας θὰ χρησιμοποιούνται ἐκ περιτροπῆς ὡς ὀπτῆρες.

Ἐκ νεωτέρας, δημος, ἐπὶ τοῦ θέματος ἐρεύνης, τὴν ὥποιαν διενήργησε τὸ Υ.Ε.Ν., διειστάθω ὅτι ἡ ἀγγλικὴ συλλογικὴ σύμβασις τοῦ ἔτους 1966 τροποποιηθείσα τὴν 7.8.67 προβλέπει, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ πλοιάρχου, τὴν ὑπαρξιν ἐνὸς μόνου ναύτου ὡς ὀπτῆρος ἐπὶ τῆς γεφύρας. ‘Ἐπίσης ἐκ τῶν γενούμενων συζητήσεων εἰς τὴν ‘Υποεπιτροπὴν ‘Ασφαλείας τοῦ Ι.Μ.С.Ο., ἤχθη τὸ Υ.Ε.Ν. εἰς ὀρισμένας ἐπὶ τοῦ θέματος ἀποφάσεις, τροποποιούσας τὰς προγενεστέρας ἐγκυκλίους καὶ διατυπωθείσας εἰς τὴν ὑπ' ἀριθ. 7851/589 τῆς 23.1.1968. ች ἐγκύκλιος αὐτῆς τοῦ Υ.Ε.Ν. ἐτροποποιήθη μεταγενεστέρως διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 9682/790 ἀπὸ 3.2.68 καὶ ἔνιαί τοις πλέον ἀντεμπωπίσθη τὸ θέμα τῶν ἀνδρῶν φυλακῆς γεφύρας. ች ἐγκύκλιος αὐτῆς τοῦ Υ.Ε.Ν. ἐτροποποιήθη μεταγενεστέρως διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 70440/69 ἀπὸ 4.3.1969 καὶ εἰς σελίδα 4 αὐτῆς.

Λαμβανομένων ὑπ' ὅψιν τῶν ἀνωτέρω μηνημονεύσιων ἐγκυκλίων, στήμερον ισχύουν ἐπὶ τοῦ θέματος τὰ ἀκόλουθα:

‘Ἡ φυλακὴ τῶν ναυτῶν γεφύρας ἐπὶ πλοίων ἐφωδιασμένων διὰ συσκευῆς αὐτόματου πηδαλίου καὶ ἐφ' ὅσον καὶ ἐπὶ ὅσον χρόνον, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ πλοιάρχου, οἱ συνθῆκαι ἀσφαλείας τοῦ πλοῦ ἐπιτρέπουν τὴν χρησιμοποίησιν τούτου, ἀποτελεῖται ἐξ ἐνὸς ἀνδρὸς χρησιμοποιουμένου ὡς ὀπτῆρος καὶ ἐκτελουμένος ἀποκλειστικῶς τὰ ἐτοῦ Κανονισμοῦ ‘Εσωτερικῆς ‘Υπηρεσίας Φορτηγῶν Πλοίων 800 κ.ο.χ. καὶ ἄνω καθήκοντα, πλὴν

κτήτην ἡ ἐφοπλιστὴν διὰ συμβάσεως ἡ σχέσεως ναυτικῆς ἐργασίας, πλὴν ὅμως δὲν δικαιούται τῶν ὑπὸ τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων ναυτικῆς ἐργασίας καθοριζομένων ἑκάστοτε ἀποδοχῶν διὰ τὰς κατ' ίδιας εἰδικότητας, αἱ ὥποιας ἀποκτῶνται μόνον ἀπὸ τῆς λήψεως τοῦ σχετικοῦ διπλώματος ἡ πτυχίου. (‘Ορα παρεμφερῶν ‘Αρειος Πάγος ‘Ολομ. 172/62, ΝοΒ 10, 788 καὶ Πρωτ. Πειραιῶς 505/1968).

Ἐπομένων ὁ ἔναγων δὲν δικαιούται τῆς διαφορᾶς τοῦ μισθοῦ δοκίμου πλοιάρχου καὶ ἀνθυποπλοιάρχου καὶ ἀπὸ εἰσέπιτο προσφέρειν ὑπηρεσίαν ἀνθυποπλοιάρχου, ὡς στερούμενος τοῦ διὰ τὴν εἰδικότητα τοῦ ἀνθυποπλοιάρχου προβλεπομένου ὑπὸ τῶν ὡς ἄνω διατάξεων διπλώματος ἡ πτυχίου, διὰ δὲ καὶ ὑπὸ κρίσιν ἀπὸ τὸ κεφάλαιον τούτου ὡς κατ' οὐσίαν ἀδιάσπιστον.

(‘Απόφασις Πρωτοδικείου Πειραιῶς ὑπ' ἀριθ. 782/1968, Πρωτοδίκης ὁ κ. Α. Τσιτσιάς, Δικηγόροι οἱ κ.κ. Μ. Καλιμασιάς, Ν. Δομβρος).

ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

ΦΥΛΑΚΗ ΑΥΤΟΜΑΤΟΥ ΠΗΔΑΛΙΟΥ ΩΣ ΕΠΑΝΔΡΟΥΤΑΙ ΣΗΜΕΡΟΝ

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἔτῶν τὰ ὥποια εἰποῖσαν ἐπικολούθησαν τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, ἡ χρῆσις τοῦ αὐτόματου πηδαλίου ἔλαβε μεγάλην ἔκτασιν καὶ συχνάκις ἐδημιουργήθησαν ζητήματα ἐν σχέσει μὲν τὴν ἀπασχόλησιν τῶν ἀνδρῶν φυλακῆς γεφύρας. ‘Ο ισχύων στήμερον Κανονισμὸς ‘Εσωτερικῆς ‘Υπηρεσίας Φορτηγῶν Πλοίων, ἐπειδὴ ἔτεθη ἐν ισχύι πολὺ πρὸ τῆς καθιερώσεως τοῦ αὐτομάτου πηδαλίου, φυσικὸν εἶναι νὰ μὴ περιέχῃ διατάξεις προβλεπούσας τὴν ἀριθμητικὴν εἰς ἄνδρας σύνθεσιν τῶν φυλακῶν γεφύρας τῶν πλοίων, τὰ ὥποια εἰναι εἴσιδεν ἐφωδιασμένα διὰ τούτης της συσκευῆς. Αἱ διατάξεις τοῦ ἀνωτέρω Κανονισμοῦ προβλέπουσαν τὴν σύνθεσιν τῆς φυλακῆς γεφύρας δι' ἑπτηκατούρην πηδαλίου καὶ καθορίζουν ταύτην, ἔκτος τοῦ ἀξιωματικοῦ φυλακῆς, εἰς δύο ναύτας, ἐτῶν ὥποιων ὡς εἰς θὰ χρησιμοποιήσηται ὡς ὀπτῆρος ὡς πηδαλίου, ὁ δὲ ἔπειρος ὡς ὀπτῆρης (σκάπουλος).

‘Ενεκα τῆς ἐλλείψεως παγίων διατάξεων

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΣΧΟΛΗ PANTAP - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ

Σ.Μ. PANH Πλωτάρχου Λ.Σ. ἐ.ἄ.

‘Οδός ΙΙ Μεραρχίας 11 τηλ. 425.521 — 425.522

‘Εγκεκριμένη παρὰ τοῦ ‘Υπουργείου Παιδείας καὶ Ναυτιλίας.

Αἱ ἔξετάσεις διεξάγονται εἰς τὴν Σχολὴν ἐνώπιον ἐπιτροπῆς συγκροτουμένης παρὰ τοῦ ‘Υπουργείου Παιδείας. Εἰς τὴν ἐπιτροπὴν ἐκπροσωπεῖται καὶ ἡ Σχολὴ διὰ τοῦ Δ)ντοῦ αὐτῆς.

της άπασχολήσεως του εις τάς γενικάς έργασίας του σκάφους κατά τάς έργασίμους ώρας, ή δὲ φυλακή τούτου είναι τετράωρος. Οι λοιποί άνδρες καταστρώματος άπασχολούνται εἰς έργασίας ήμέρας (διαμην).

Προσέτι, έτσι συνθήκαι ασφαλείας πλούδεν ήθελον έπιτρέψει τήγ χρησιμοποίησιν τής συσκευής τού αύτομάτου πηδαλίου, ή φυλακή γεφύρας θά άποτελήται κανονικῶς ἐν δύο άνδρων ἑκτέλοντων τά εκ τού Κ.Ε.Υ. Φ.Π. καθηκόντα των, ήτοι ο εἰς ως πηδαλιούχος καὶ ο ἔτερος ως ὄπτηρ.

Τέλος, έτσι παραστή ἀνάγκη μετατροπῆς τής πηδαλιούχίας ἀπό τού αύτομάτου εἰς τό ἐπανδρούμενον πηδαλίου, θά προστίθεται εἰς τήν φυλακήν γεφύρας εἰς τών ναυτούν ήμερσίας έργασίας, ο πόποιος έτσι ἔχη προγενεστέρων ἔξαντλησει τό 8ωρων τής άπασχολήσεως του εἰς έργασίας ήμέρας, θά ἀμειφθῇ ὑπερωριακῶς δι' οσας ώρας έργασθῇ ως πηδαλιούχος κατά τάς μη έργασίμους ώρας καὶ μέχρι τής τυχὸν ὄριστικοποιήσεως τών δυαδικῶν φυλακῶν μετά τήν 08.00 ώραν τής ἐπομένης.

ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΑΜΟΙΒΗ

ΕΚΚΕΝΩΣΙΣ ΒΑΡΕΛΙΩΝ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΟΥ

‘Η έργασία ἀκκενώσεως τών βαρελίων μηχανελάιου εἰς τάς δεξιαιμάτας τού πλοίου, δὲν ἀμείθεται ὑπερωριακῶς ἔφ’ οσον ἑκτελεῖται ἐντός τών κανονικῶν ώρῶν έργασίας.

Τήν έργασίαν ταύτην ὑποχρεούνται νὰ ἐκτελέσουν ἐν δρμῷ μὲν ἀπαντες οι τού κατωτέρου πρωτωπικού τού μηχανολεβητοστάσιου ἔφ’ οσον δὲν διατηρούνται αι φυλακί, ἐν πλῷ δὲ μόνον οι λιπανταὶ καὶ οι καθαρισταῖ.

‘Ως ἀνωτέρω ἀπεφάνη τό Υ.Ε.Ν. ἐπὶ ἀχθείσης πρὸς ἐπίλυσιν ἐν αὐτῷ, ναυτεργασιακῆς διαφορᾶς.

ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΕΠΙ ΤΟΥ ΚΑΤΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

‘Η ἀρμοδίος ὑπηρεσία τού ‘Υπουργείου ἡρωτήθη ἐάν η ἀσφάλισις τού ἐπὶ τού καταστρώματος φορτίου παρὰ μελῶν τού πληρώματος συνεπάγεται ιδιαιτέρων ἀμοιβῆς.

Τό Υ.Ε.Ν. ἀπήντησεν ὅτι η ἀσφάλισις τού ἐπὶ τού καταστρώματος τοποθετούμενου φορτίου δὲν περιλαμβάνεται μεταξὺ τών ἐν Κεφαλαίῳ Ζ’ τής ισχυόντων Συλλογικῆς Συμβάσεως περιοριστικῶν ἀναφερούμενών έργασιών, η ἑκτελεῖσις τών ὅποιων παρέχει δικαίωμα ιδιαιτέρας ἀμοιβῆς. Συνεπῶς η έργασία ἀντή ἐντός τών κεκανονισμένων ώρῶν έργασίας ἑκτελουμένη, δὲν παρέχει τό δικαίωμα καταστολῆς ιδιαιτέρας ἀμοιβῆς η προσθέτου. ‘Ἐάν ἑκτελεσθῇ πέραν τών κεκανονισμένων ώρῶν καταβάλλεται ἀπλὴ ὑπερωρία.

ΕΞΤΡΑ ΑΜΟΙΒΗ ΠΕΡΑΝ ΟΚΤΑΩΡΟΥ

Διηγκρινίσθη παρὰ τού ‘Υπουργείου ὅτι διὰ τήν ἀπασχόλησιν τού ναυτικού εἰς συνήθεις καὶ ἑκτάκτους έργασίας ἐντός τού διωδεκαόρου, δὲν καταβάλλεται εἰς τούτου πέραν τής ΕΞΤΡΑ άμοιβῆς καὶ ὑπερωρία διὰ τάς πλέον τού δικταώρου καὶ μέχρι συμπληρώσεως τού 12ώρου, ώρας άπασχολήσεώς του.

ΑΔΕΙΑ

ΕΠΙΔΟΜΑ ΑΔΕΙΑΣ

‘Εξ ὅλου ως πρὸς τό ἐπίδομας ἀδείας διηγκρινίσθησαν παρὰ τού Υ.Ε.Ν. ώρισμένα σημεία ἐπὶ τών κειμένων διστάξεων. Οὕτω, οι δικαιούμενοι ἀδείας ναυτικοὶ λαμβάνουσι ἑκτὸς τού προδλεπομένου ἐπιδόματος ἀδείας καὶ τό ἀντίτιμον τροφῆς δια τάς ἡμέρας τής ἀδείας. Τέ οπίσης εἰς ἔρωτήν επὶ ποιον μισθολογίου ὑπολογίζεται τό ἐπίδομα ἀδείας, η ἀπάντησις ὑπῆρξε η ἀκόλουθος: Τό κατά τάς διατάξεις τής ισχυόντης Συλλογικῆς Συμβάσεως έργασίας καταβάλλομενον ἐπίδομα ἀδείας, ὑπολογίζε-

ται βάσει τού ἐκάστοτε ισχύοντος κατά τόν χρόνον τής καταβολῆς ταύτης μισθολογίου.

ΠΡΟΝΟΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΧΡΗΜΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΙΣ ΑΝΕΡΓΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΛΟΓΩ ΠΑΣΧΑ - ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΟΣ

Εις Ἐφημερίδα τής Κυθερήσεως ἐδημοσιεύθη τό Βασιλικὸν Διάταγμα περὶ χορηγήσεως χρηματικῆς ἐνισχύσεως εἰς ἀπόρους ναυτικούς λόγω ἑορτῶν τού Πάσχα 1969.

Δι’ αὐτοῦ προβλέπεται ὅτι παρέχεται ἑκτακτος λόγω τῶν ἑορτῶν τού Πάσχα 1969 χρηματική ἐνισχύσις ὑπὸ μορφὴν βοηθημάτος, εἰς ἀπόρους ἀνέργους ναυτικούς ἐπὶ τού Κεφαλαίου ‘Ανεργίας καὶ ‘Ασθενείας Ναυτικῶν ως ἀκολούθως: α) Εις ἀξιωματικούς ἔγγαμους δρχ. 1.500. β) Εις ἀξιωματικούς ἀγάμους δρχ. 1.000. γ) Εις ναυτικούς ἔγγαμους δρχ. 1.300. δ) Εις ναυτικούς ἀγάμους δρχ. 900.

Προστήσεις: Προκειμένου ὁ ναυτικὸς νὰ λάθῃ χρηματικήν ἐνισχύσιν δέον:

α) Νὰ κέκτηται μετα τήν ἀπογραφὴν τού ὑπὲρ πενταετῆ θαλασσίαν ὑπηρεσίαν διανυθεῖσαν ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ‘Ελληνικήν ἢ ὑπὸ ξένην σημαίαν συμβεβλημένων μετά τού Ν.Α.Τ. ως καὶ πλοιαρίων ἔφωδισμένων διὰ ναυτολογίου ἐξ ἡς 12μηνων τουλάχιστον τό πηρεσίαν κατά τήν τελευταίαν τριετίαν ἀναδρομικῶς μετρουμένην ὑπὸ τής ἡμέρας τής πορουσιάσεως τού πρὸς λήψιν τής οικονομικῆς ἐνισχύσεως. ‘Ο χρόνος καθ’ ὃν ὁ ναυτικὸς ἔτελει ὑπὸ νοσηλείας διατάναις τού Οἴκου Ναύτου η τού πλοίου θεωρείται ως χρόνος ναυτικῆς ὑπηρεσίας.

‘Υπηρεσία διανυθεῖσα ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν λαμβάνεται ὑπ’ ὄψιν πρὸς συμπλήρωσιν τής πενταετούς η διωδεκαόρην διαλασσίας ὑπηρεσίας ἔφ’ οσον ἔχει κανονικῶν ἐξαγορασθῆ καὶ ἀναγνωρισθῆ ἔξ (6) μήνας πρὸ τής γενέσεως τού πρὸς ἐπιδότησιν δικαιώματος τού ναυτικού, ἑκτὸς ἐάν η τελευταία του ὑπηρεσία ἐπὶ ξένου πλοίου είναι ἀνωτέρα τού ἔξαμηνου, στε καὶ συνπλογίζεται ἀνεξαρτήτως χρόνου ἔξαγορᾶς καὶ ἀναγνωρίσεως αὐτής.

‘Εξομοιούται ὑπηρεσία κτηθεῖσα ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν ἔφωδισμένων διὰ ναυτολογίου ‘Ελληνικοῦ τύπου πρὸς τήν τοιούτην κτηθεῖσαν ἐπὶ ἐλληνικοῦ πλοίου.

β) Νὰ ἔχῃ μεσολαβήσει ἀπό τής τελευταίας ἀπολύτευσης τού καὶ μέχρι τής 13ης Απριλίου 1969 χρονικὸν διάστημα ούχι μεῖζον τῶν ὅκτα μηνῶν οὐδὲ ἔλασσον τῶν δύο μηνῶν. Ως τελευταίας ἀπόλυτος λογίζεται η ἡμερομήνιας μέχρι τής ὅποιας ὁ ναυτικὸς ἔτυχεν ἀποδημίσεως η μισθοῦ κατά τό ἀρθρο 62, 66 καὶ 75 τού ΚΙΝΔ ητοι λόγω ναυαγίου, ἀσθενείας, ἀτυχήματος, ἀνικανότητος τού πλοίου πρὸς πλούν κλπ.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Εις ναυτικούς 60 ἑτῶν καὶ ἄνω κεκτημένους μετά τήν ἀπογραφήν των ὑπερδεκαετῆ θαλασσίαν ὑπηρεσίαν διανυθεῖσαν ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ‘Ελληνικήν ἢ ξένην σημαίαν συμβεβλημένων μετά τού Ν.Α.Τ. ως καὶ πλοιαρίων ἔφωδισμένων διὰ ναυτολογίου χορηγεῖται κατ’ ξέστερισιν χρηματική ἐνισχύσις ἔστω καὶ ἀν ἔχουν ἀνεργίαν μεγαλυτέρων τῶν ὀκτὼ μηνῶν καὶ ἀνεξαρτήτως χρόνου θαλασσίας ὑπηρεσίας κατά τήν τελευταίαν τριετίαν ἀναδρομικῶς μετρουμένης ἀπό τής ημέρας τής παρουσιάσεως των πρὸς λήψιν τής οικονομικῆς ἐνισχύσεως.

γ) Νὰ μὴ μετέχειν εἰς ξέστερισι διὰ τήν ἀπόκτησιν διπλώματος Ε.Ν. οισασδήποτε κατηγορίας καὶ τάξεως κατά τούς μήνας ‘Ιανουάριον, Φεβρουάριον, Μάρτιον, ‘Απρίλιον 1969.

δ) Νὰ μὴ ξέστισεν ἢ ἔκτην πειθαρχικήν ποινήν λόγω λιποταξίας κατά τούς μήνας ‘Ιανουάριον, Φεβρουάριον, Μάρτιον ἢ ‘Απρίλιον 1969.

ε) Νὰ είναι ἀπόρος ὁ ναυτικὸς καὶ ως τοιούτος θεωρείται, ὁ μὴ λαμβάνων σύνταξιν ἢ βοηθημάτων οισασδήποτε μορφῆς καὶ ὁ μὴ προστατευόμενος ὑπὸ ‘Ασφαλιστικοῦ Ταμείου. ‘Επίσης ὁ μὴ ἔχων ἔργασθῇ ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν ως καὶ ὁ μὴ ἔχων ἐπιδοθῇ εἰς ἔτεραν βιοποριστικήν ἀπασχέλησιν κατά τό διάστημα τό ἐπακολουθήσαν τής ἐν τῷ ναυτικῷ φυλαδιῶς του ἐμφωνημένης τελευταίας ἀπολύτευσης τού ἐπὶ πλοίου.

διευκρινήσεις:

α) Διὰ τήν παροχήν τῶν ἀνωτέρω προϋποθέσην τής ἐν τῷ ναυτικῷ φυλαδιῶς του ἐμφωνημένης ὑπεύθυνος δῆλωσις.

6) Ναυτολόγησις μέχρι 10 ἡμερῶν, δὲν διακοπεῖ τήν διμήνων ἀνεργίαν τής ως ἀνωτέρω παραγράφου 6.

γ) Τό δικαιώματος τού ἀνέργου ναυτικοῦ πρὸς λήψιν τής ἀνωτέρω χρηματικῆς ἐνισχύσεως δὲν ὀπλούτηται εάν η ἀνεργία η θαλασσία ὑπηρεσία αύτοῦ είναι μεγαλυτέρα η μικροτέρα, ἀντίστοίχως, κατά 10 (δέκα) τό πολὺ ἡμέρας, τής κατά τά ἀνωτέρω ἀπατούμενής της.

δ) ‘Η καταβολή τής ἐνισχύσεως ἐνεργεῖται εἰς τούς δέκα της 30ης Απριλίου 1969 παρουσιαζόμενου δικαιούχους ὑπὸ τού ἐν Πειραιεί Οἴκου Ναύτου, διὰ τούς διαμένοντας εἰς τήν περιφέρειαν τής Τέως Διοικήσεως Πρωτεουόσης. ‘Επίσης, ὑπὸ τών κατά τόπου Κεντρικών Λιμεναρχείων, Λιμεναρχίεων καὶ ‘Υπολιμεναρχείων διὰ τούς διαμένοντας εἰς τήν περιφέρειαν αὐτῶν.

ε) ‘Ἐπὶ τή παροχῆ τής χρηματικῆς ἐνισχύσεως κατοχωρείται εἰδική πρᾶξις ἐν τῷ ναυτικῷ φυλαδιῶς τού ἐνισχυομένου καὶ ὑπογράφεται ἀπόδειξις. ‘Εάν ὁ ἐνισχυόμενος δὲν γνωρίζῃ γράμματα, η καταβολὴ τής χρηματικῆς ἐνισχύσεως γίνεται παρουσία δύο μαρτύρων, οἵτινες ὑπογράφουν τήν ἀπόδειξιν.

ΑΠΟ ΤΟ ΑΝΤΕΝ ΕΙΣ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ

Ο ΓΝΩΣΤΟΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΤΟΥ ΑΝΤΕΝ

ATHANAS MAVROUDIS

ΜΕΤΑΦΕΡΕΤΑΙ ΕΙΣ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ

(Τό μόνον ἐκεὶ Έλληνικὸν Πρακτορεῖον)

Θὰ συνεχίσῃ νὰ προσφέρῃ τάς ὑπηρεσίας τού εἰς τήν ‘Ελληνικήν Ναυτιλίαν, τήν ὅποιαν 20ετίας έξυπηρέτησεν εἰς τό ‘Αντεν.

‘Εταιρική έπωνυμία: HELLENIC SHIPPING AGENCY LAS PALMAS

‘Εγκύλιοι πρὸς τά ‘Εφοπλιστικά Γραφεῖα ἐν καιρῷ θὰ κυκλοφορήσουν.



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

Κατά το 1968 τὰ βουλγαρικά ναυπηγεία κατεσκεύασαν περισσότερα πλοία παρ' όσα το 1967. 'Η παραγωγή έσπειραν αύξησην κατά 26,6%. Κατεσκευάσθησαν 90 πλοία, έδων 50 πρωρίζοντο δι'. έξαγωγήν. "Οσον άφορά τάς προσποτικά διά το τέχνον έτος, αυτοί τα διαγράφονται ενδιαφέρουσαν. Μέγα τμήμα της παραγωγής και έφετος πρόκειται νά έξαχθη πρός τάς δυτικάς χώρας. Ουτώ δυτικογερμανικός έφοπλιστικός οίκος Thieseser ήπειραφένει ήδη συμβόλαιον διά την άγοράν 5 φορτηγών τῶν 5.000 τόν. γκρός καὶ ο νορβηγικός οίκος Karpánter παρήγγειλε δύο πετρελαιοφόρα τῶν 5.000 τόν. γκρός έκαστον. Τὰ δύο τρίτα τῶν έξαγωγῶν προορίζονται διά την Σοβιετικήν "Ενωσιν. Κατά την διάρκειαν τῆς νέας πενταετούς περιόδου 1971 - 1975, ή Βουλγαρία θά έφοδιάσῃ τὴν Ρωσίαν με 120 περίπου σκάφη, πετρελαιοφόρα, φορτηγίδας καὶ σύγχρονα πλοία γραμμής. Έπισης τὰ βουλγαρικά ναυπηγεία θὰ κατασκεύασουν πολλάς μονάδας διαφόρων τύπων διά λογαριασμὸν τῆς Πολωνίας.

Πώς, τώρα, ή Πολωνία μὲ τὴν τόσον έξειλιγμένην ναυπηγικήν της βιομηχανίαν παραγγέλλει σκάφη εἰς τὴν Βουλγαρίαν, ἀς παραμεινή ἡ ἀπορία αὐτῆς, ὡς μία ἀπὸ τὰς πολλὰς διά τὴν κομμουνιστικήν οἰκονομίαν καὶ τὰς μεταξὺ τῶν χωρῶν τοῦ κομμουνιστικού μπλοκ σχέσεις.

ΓΑΛΛΙΑ

ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΕΡΙΣΤΑΣΕΙΣ

Τὴν 20ὴν παρελθόντος Φεβρουαρίου ή γαλλική ἔταιρίς «Μεσσαζέρι Μαριτίμ» παρέλασεν ἐν νέον πλοίον - ψυγείον, τὸ «Ἀκίλον», κατασκευασθέν διὰ λογαριασμὸν τῆς εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Δουνκέρκης.

Τὸ γεγονός τοῦτο ἥτοι σημαντικόν, δοθέντος ὅτι ἐλάμβανε χώραν καθ' ὃν χρόνον ἡ ἔταιρια ἀποφασιστικῶς ἀντιμετώπιζε τὰς ἀνυπερβλήτους δυσκολίας εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐπιβατηγῶν τῆς σκαφῶν. 'Ο Πρόεδρος τῆς ἔταιριας κ. Ζιλμπέρ Γκρανβάλ ἀπεκάλυψεν ὁρισμένας ἀπόψεις ἐπὶ τῶν κυρίων προβλημάτων καὶ τοῦ τρόπου ἐπιλύσεων τῶν διὰ μιᾶς εύρειας ἐπιχειρηματικῆς ἀναδιοργανώσεως.

'Ο κ. Γκρανβάλ ἀνέφερεν, ὅτι μετὰ ἀπὸ αἱώνα δόλκηρον δραστηριότητος εἰς τὸν τομέα τῶν ἐπιβατηγῶν, ἡ ἔταιρις πρέπει νὰ προετοιμάζεται διὰ τὴν προσδευτικήν ἔξαλειψιν καὶ τῶν τελευταίων ἐπιβατηγῶν τῆς. 'Ο διμήτης ἀπήρθιμε τὰς προϋποθέσεις, αἵτινες ὡδήγησαν εἰς τὴν κατάστασιν αὐτῆν: Συναγωνισμὸς ἀπὸ ἄρεος, περιορισμὸς τῶν ὑπερποντίων γαλλικῶν κυβερνητικῶν καὶ στρατιωτικῶν ἔγκαταστάσεων, κλείσιμον τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, μείωσις τῶν κυβερνητικῶν ἐπιβοτήσεων.

Πάντα τὰ ἀνωτέρω ὑπερχέωσαν καὶ τὴν «Μεσσαζέρι Μαριτίμ» νά θέσῃ εἰς ἔναρξιν πρόγραμμα ἀπενδύσεων, προορίζομενον νὰ ἀμβλύνῃ τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἔξελίζεως

σεως, ἀτίνα θά χρησιμοποιηθούν εἰς τὰς γραμμὰς τῆς Ἀφρικῆς. 'Υπάρχει ὄψιόν διὰ τέταρτον καὶ, πιθανῶς, διὰ πέμπτον τοιούτον σκάφος.

Πάντοτε ὑπὸ τὸ πρόσμα τῆς διαφοροποιήσεως τῶν ἑταῖρικῶν δραστηριοτήτων καὶ τῆς ἐπιταχύνσεως ἀναδιοργανώσεως, ἡ «Μεσσαζέρι» ἀπέδυθη καὶ εἰς τὰς μεταφοράς ὑγραερίων. Καὶ ὁ Πρόεδρος παρέσχε περαιτέρω λεπτομέρειάς. Κατόπιν συμφωνίας μετὰ τῆς «Σοσιετέ Γκαζοσέαν», τοῦ πρώτου εἰς τὸν κόσμον ἐφοπλιστικού οἴκου εἰδικευμένου εἰς τὰς μεταφοράς ὑγραερίων, ἡ «Μεσσαζέρι Μαριτίμ» ἀνταπεκρίθη εἰς τὴν πρόσκλησιν ὑποδολίων προσφορῶν, ἀπευθυνθείσαν ὑπὸ τῆς ἀλγερινῆς ἑταῖριας «Σομαλγκάζ» διὰ τὴν μεταφοράν τοῦ ἀερίου τῆς περιοχῆς Χασί Ρυέλ, μεταξὺ τοῦ λιμένος Σκίντα καὶ γαλλικῶν λιμένων. Κατόπιν εύοικής ἀπαντήσεως, ἔδοξη παραγγελίας δι', ἐν σκάφος μεταφορᾶς μεθανίου τῶν 40.000 κυβ. μέτρων εἰς τὰ ναυπηγεία Λά Σιοτάτ. 'Η μονάς αὕτη, ἡ οποία είσελθη εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τὸ 1973, ἔχρονον αὐλάθη διὰ 15 ἔτη.

Μεταξὺ τῶν ἄλλων σχεδίων ἀνεφέρθησαν καὶ τὰ ἔξις: Θά κατασκευασθῇ ἐνδεχομένως ἐν σκάφος μεταφορᾶς τροφίμων διὰ τὰς ἀποικίας τοῦ Εἰρηνικοῦ καὶ θά παραγγελθῇ πιθανῶς ἐν μεταλλοφόρον. 'Ο ἀπόλογισμὸς τῆς ἀναδιοργανώσεως ταύτης μεταφράζεται δριστικῶς εἰς τὴν θέσιν ἐν ὑπηρεσίᾳ 15 πλοίων, ὑπολογιζομένων μονάδων, εἰς ἀντικαταστάσιν τῶν 10 ἐπιβατηγῶν (μικτῶν), ἀτίνα ἔτελουν ἀκόμη ἐν ὑπηρεσίᾳ κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1968.

'Ο Πρόεδρος Γκρανβάλ ἐπέμεινε κυρίως ἐπὶ τῶν προσπαθειῶν, αἵτινες θὰ καταβληθοῦν ὅχι μόνον εἰς τὸν τομέα τῆς ἐκμεταλλεύσεως, ἀλλ' ἐπίσης καὶ εἰς τὰς ἀπό ξηρᾶς δραστηριότητας. Διό νά ἐπιτευχθῇ ἡ μεγίστη ἀπόδοσις τῶν διὰ κοντένερς μεταφορῶν συνεστήθη προσφάτως ἡ ἑταῖρια «Σοσιετέ Τρανζόσεανικήν τε Κοντενέρ» ὡς καὶ ἡ «Κομπανίη Φρανσαΐζ» τε Ντιστριμπούσιον Φυζίκα πρὸς δόλκηραν τῆς συνεργασίας μὲ τὰς ἔνδιαφερομένας ἐπιχειρήσεις, τὰς διαφόρους λειτουργίας τὰς ἀφορώσας εἰς τὴν συγκέντρωσιν ἡ τὴν κατανομὴν τῶν φορτίων πρὸ η μετά τὴν θαλασσίαν μεταφοράν.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΧΟΡΕΙΑΝ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ

Τὰ γιουγκοσλαϊκά ναυπηγεία παρέδωσαν κατὰ τὸ 1968 εἰς ξένους πλοιοκτήτας σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 400.000 τόν. Δ.ω. 'Η ἀξία τῆς παραγωγῆς ταύτης ἀνέρχεται εἰς 133 έκατομμύρια δολλαρίων.

Μετά τὰ συναφέντα συμβόλαια μὲ ξένους ἐφοπλιστάς, ἀναμένεται ὅτι τὰ γιουγκοσλαϊκά ναυπηγεία θὰ σημειώσουν ἐξ ἴσου υψηλήν παραγωγήν καὶ ἔξαγωγάς πλοίων κατά τὸ 1969, ἐνῷ διὰ τὸ 1970 ἀναμένεται εἰς κατα-

LAMBERT BROTHERS (HELLAS) Ltd

Ship brokers, Ships' Agents
Sale & Purchase Brokers

Oceanic Building
57 Akti Miaouli Piraeus
GREECE

LAMBERT MILLER Ltd

Lloyd's Agents

Tel. 472.098 - 474.271 - 477.950
Telex 5012
Callsign LAMILL

σκευάσουν σκάφη 500.000 τόνων. Αντιμετωπίζεται μία έντατη άναπτυξής τών γιουγκοσλαβικών κατασκευών κατόπιν τών νέων συναφθέντων συμβολαίων κατά την διάρκειαν τού 1968 διά σκάφη διαφόρων χρήσεων και δυναμικότητος συνολικής χωρητικότητος 2.100.000 τόν. Δ.ω. Οὕτω τά γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία εξηράλισαν πλήρη απασχόλησην διά τά τρία προσεχή έτη και τοποθετούνται εις την δην σειρά μεταξύ τών πλέον απασχολουμένων ναυπηγείων του κόσμου.

Η ναυπηγική βιομηχανία τής Γιουγκοσλαβίας αποτελεί ένα έπαθλο των κυριοτέρων παραγόντων της κινήσεως του έξωτερικού έμπορου της χώρας. Πράγματι, μετέχει μὲ 6,38% εις τάς συνολικάς έξαγωγάς άγαθών της Γιουγκοσλαβίας, μὲ τάσιν αύξησεως έπι τάσεων τελείως ρεαλιστικών.

Τά μεγαλύτερα γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία συνεχώνευθσαν, ώς γνωστόν, κατά το 1968 εις μίαν κοινήν έπιχείρησιν μὲ τήν έπωνυμίαν «Γιαναπόντ». Η συνεργασία αυτή έξασφαλίζει εις τά γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία μίαν και μόνην άντιπροσώπευσιν εις τήν διεθνή άγοράν, ένώ και δέ ξεκαιρός έκσυγχρονισμός τών έγκαταστάσεών των, τά καθιστά Ικανά νά άναλαμβάνουν τάς πλέον πολυπλοκούς έργασίας εις τὸν τομέα τών ναυπηγήσεων.

Τά σημαντικώτερα ναυπηγεία, άτινα συνεχώνευθσαν εις τήν μεγάλην αύτην έπιχείρησιν απασχόλουσαν 17.500 άτομα, εύρισκονται εις Πόλαν, Ριγιέκιν, Σπαλάτον, Κραλιέβιτσα και Τρογκίρ. Είναι δέλα εις θέσιν νά κατασκευάζουν τά μεγαλύτερα σκάφη πάσης κατηγορίας και δι' οιανδήποτε χρήσιν. Τά ναυπηγεία τού Σπαλάτου, έπι παραδείγματι, κατασκευάζουν ήδη τάνκερ τών 88.000 τόν. Δ.ω. και προετοιμάζονται διά τήν κατασκευήν έτερου τών 200.000 τόν. Δ.ω.

Τά ναυπηγεία «Ούλγιανικ» εις Πόλαν ύπεγραψαν προσφάτως συμβόλαιον μὲ τὸν

Νορβηγὸν έφοπλιστήν Σίγκβαλ Μπέργκεσεν διά τήν ναυπηγήσιν δύο μεγάλων σκαφών ειδικῆς κατασκευής, άνω τών 200.000 τόν. Δ.ω. Τά ναυπηγεία «Ούλγιανικ» τοποθετούνται οῦτο μεταξύ τών δέκα πρώτων ναυπηγείων της Εύρωπης, άτινα απασχολούνται μὲ τήν κατασκευήν σουπερτάνκερ.

Τά πλοια τάυτα θά παραδοθούν εις τὸν πλοιοκτήτην των έντος τού 1971. Αμφότερα θά κατασκευασθούν εις δύο τμήματα, έν συνεχείς δέ, κατά τά ισπωνικά πρότυπα, θά συγκολληθούν εις τήν θάλασσαν. «Εκαστον τών γιγαντιαίων τούτων σκαφών θά κινήται: διά μηχανών ίσχυός 35.000 ίππων, αιτινές έπισης θά κατασκευασθούν εις τά ναυπηγεία «Ούλγιανικ» και θά αποτελέσουν τάς μεγαλυτέρας δηζελομηχανάς της γιουγκοσλαβικής παραγωγῆς.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΜΕΤΑ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΙΝ ΜΗΝΟΣ

Τό «Άμβούργον», τό πρώτον μεταπολεμικώς ναυπηγηθὲν εις τήν Γερμανίαν ύπερωκεάνιον τών 25.000 τόν. γκρός, παρεδόθη εις τήν πλοιοκτήτριον έταριαν. «Ηρχισε τούς πλόας τού. Είναι πιαίνον γραμμῆς, εύχερῶς μετατρέπονταν εις κρουαζιερόπλοιον. Δυναμικότης: 600 - 800 έπιβάται. Ναυπηγεία: Τά Χοβαλτσέρκε τού Άμβούργου. Ανωμαλίαι εις τούς άτμοστροβίλους του παρουσιάσθησαν και εις τό σκάφος αύτό. Η παράδοσις του έπι μήνα και πλέον καθυστέρησεν.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΑΙ "ΣΗΜΑΙΑΙ ΑΝΑΓΚΗΣ,,

Τό ύψηλὸν κόστος έκμεταλλεύσεως τών έμπορικῶν πλοίων ύπο τήν Αστερόεσσαν έχει άναγκάσει, ως γνωστόν, τούς Αμερικανικάς και ξένων σημαῖων, συμπεριλαμβανομένης τής άποσθέσεως, είναι δυνατόν νά ύπερβασιν τὸν ποσὸν \$ 1.000.000 έπησών κατά σκάφος. Διά τὸν λόγον αύτὸν πλοία ύπο τήν Αμερικανικήν σημαῖαν δὲν έχουν θέσιν εις τὸν έλευθερὸν διεθνὴ μεταφορικὸν στίβον.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

νοὺς πλοιοκτήτας ὅπως άναζητήσουν τήν στέγην έκμεταλλεύσεως τών πλοίων των ύπο τάς σημαῖας εύκολίας. Καὶ ή προσφυγὴ αὐτή εἰς τάς σημαῖας εύκολίας προκαλεῖ τάς έντονους άντιδράσεις ἐκ μέρους τών οίκειών ναυτεργατικῶν.

Καὶ αντιμετωπίζουσα αὐτὰς ή ειδικὴ Επιτροπὴ διά τάς Σημαῖας Ανάγκης («American Committee for Flags of Necessity»), ύποστηρίζει διτι τά ύπο τήν Αστερόεσσαν έμπορικά πλοῖα δεῖν εἶναι συναγωνιστικά, διτι αἱ συγκρίσεις πρέπει νά γίνωνται μεταξύ πλοίων ύπο σημαῖας άναγκης (εύκολίας) και τού ξένου τοντάς και διτι βάσει τής τοιαύτης συγκρίσεως ή ύπο σημαῖας εύκολίας ναυτιλία είναι έπωφελεστέρα διά τήν Αμερικανικὴν Οικονομίαν.

Η Επιτροπὴ ύπεινθυμίζει διτι τό άπαγορευτικὸν κόστος τών μη ἐπιχορηγουμένων πλοίων ύπο τήν Αστερόεσσαν εις τήν διεθνὴ στίβον τών φορτίων χύδην «άποτελεί ἀπό δέ τῶν άδιάψευστον γεγονός». Η διαφορὰ κόστους έκμεταλλεύσεως μεταξύ ένων σημαῖων, συμπεριλαμβανομένης τής άποσθέσεως, είναι δυνατόν νά ύπερβασιν τὸν ποσὸν \$ 1.000.000 έπησών κατά σκάφος. Διά τὸν λόγον αύτὸν πλοία ύπο τήν Αμερικανικὴν σημαῖαν δὲν έχουν θέσιν εις τὸν έλευθερὸν διεθνὴ μεταφορικὸν στίβον.

«Είναι έπισης έπαναγκες», τονίζει ή Επιτροπή, αὐτὰ κατανοηθῇ διτι τά δύο τρίτα τού τοντάς ύπο σημαῖας εύκολίας — συμφώνως πρὸς μελέτην τῆς — ἀπασχολεῖται ἀποκλειστικῶς εις μεταφοράς μεταξύ ένων κρατῶν και εις πολὺ μικροτέραν ἔκτασιν εις τό έξαγωγικὸν έμπόριον τών Ηνωμένων Πολιτειῶν. Καὶ ἀκολούθιαν, και ἐφ' δισον είναι γνωστόν διτι δέ οισαγωγεὺς πληρῶνει τούς ναύλους, ἀγόμεθα εις τό συμπέρασμα διτι τά πλοία αὐτὰ ἀποφέρουν έσοδον εις ένων συνάλλαγμα πραγματοποιούμενον ἔκτας τών Ηνωμένων Πολιτειῶν. Συνεπῶς, τά ύπο σημαῖας

H.E. MOSS & COMPANY LIMITED

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

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

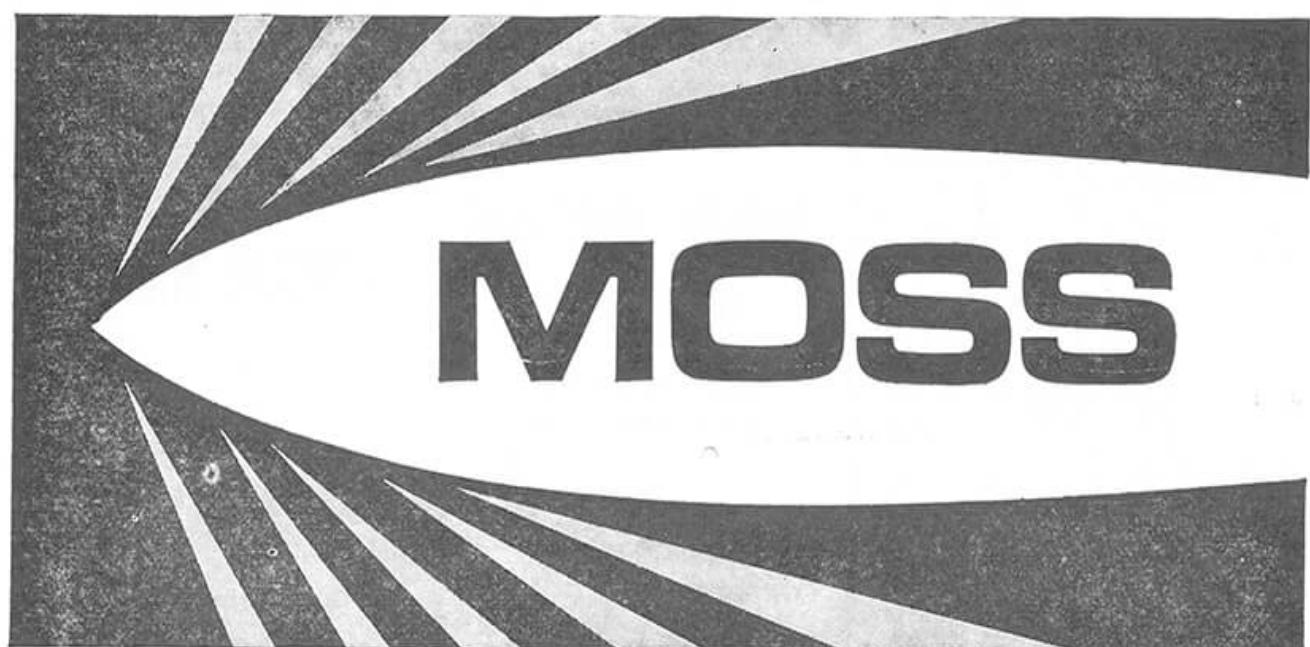
Telephone 01 283 5981 (5 lines) Telex 28114
Telegrams Foreign—MOSS London E.C.3.
Inland—MOSS Stock London
Sale and Purchase Dept. MOSSALE London E.C.3.
Tanker Chartering MOSSOILS London E.C.3.

Established 1854

CUNARD BUILDING,
LIVERPOOL 3

Telephone 051 CENtral 6633 Telex 62494
Telegrams Hemoss Liverpool 3

MOSS



εύκολιας πλοία σύδιόλως ἐπηρεάζουν δυσμενώς τὸ ἀμερικανικὸν ισοζύγιον πληρωμῶν».

Ἀντιθέτως, ἡ ἐπίδρασις τῶν ὑπὸ σημαίας εύκολιας ἀμερικανικῆς πλοιοκτησίας ἐμπορικῶν σκαφῶν ἐπὶ τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν εἶναι εὔμενής, διὰ τῆς κατὰ τὰ ἀνωτέρα συμμετοχῆς τῶν εἰς τὰς μεταξὺ τρίτων μεταφορᾶς ὡς καὶ τὰς ἔξαγωγικάς μεταφορᾶς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. «Ἄς σημειωθῇ ὅτι τὰ μεταξὺ τρίτων χωρῶν ταξίδια τῶν ἀμερικανικῆς ιδιοκτησίας σκαφῶν ἐδαπάνησαν ἐτησίως 17.630.000 δολ., κατὰ τὴν τελευταῖαν τριετῆ περίοδον εἰς ἀμερικανικὰ προϊότα ἀνεφοδιασμοῦ καὶ παραχωρηθείσας εἰς αὐτὰ ὑπηρεσίας.

Τὸ ὑπέρ τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν γενικὸν θετικὸν ἀποτέλεσμα ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ὑπὸ σημαίας εύκολιας πλοίων ἀνέρχεται συνολικῶς εἰς \$ 22.630.000 ἐτησίως.

Καὶ λέγει περαιτέρω ἡ 'Ἐπιτροπή': «Κατὰ ἀντίθεσιν πρὸς πλοία υπὸ τῆς Ἀμερικανικῆς σημαίαν, πλοία υπὸ σημαίας εύκολιας ἀμερικανικῶν συμφέροντων, τὰ ὁποῖα ἔχουν ναυπηγῆσθαι ἐξ ἑξωτερικού καὶ εἶναι ἐπηργωμένα μὲν ἔνους ναυτικούς, εἶναι ίκανὰ νὰ λάβουν μέρος εἰς τὸν ἐντατικῶς συναγωνιστικὸν τομέα τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, πράγμα ὅπερ δὲν θὰ ἡτο δυνατόν ἄλλως πως».

ΕΙΣ ΤΟΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ

Κατὰ τὴν ἐπηρεάν γενικήν συνέλευσιν τοῦ American Bureau of Shipping, ὁ Πρόεδρος κ. "Ἀντριου Νῆλσον ἀνέκοινωσεν ὅτι τὸ πρὸς κατάταξιν κατὰ τὸ 1968 εἰς τὸν Ἀμερικανικὸν Νηογνώμονα ἔκ ναυπηγήσεων τονάκι ἡτο κατὰ 2.300.000 τόνους ἀνώτερον τοῦ προγουμένου ἔτους καὶ ὅτι τοῦτο ἀπετέλεσε ρεκόρ.

Τὸ κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1968 συνολικὸν τονάκι πρὸς ναυπηγῆσιν, βάσει συμβολαίων, καὶ πρὸς κατάταξιν εἰς τὸν Ἀμερικανικὸν Νηογνώμονα ἀνήρχετο εἰς 1.056 σκάφη, ταῖς πρὸς 12.923.000 τόνους γκρός (22.175.000 τόνους d.w.).

Κατὰ τὸ 1968 κατετάγησαν εἰς τὸν Ἀμερικανικὸν Νηογνώμονα 614 πλοία, ἔναντι 691 κατὰ τὸ 1967, ἀλλὰ τὸ τονάκι των ἥτο ἀνώτερον κατὰ 700.000 τόνους γκρός. Αἱ ὑπὸ τὸν Ἀμερικανικὸν Νηογνώμονα κατατάξεις ήγειραν γενικῶς τὸ 1968 κατὰ 3.956.000 τόνους γκρός.

὾ οἱ πρὸς τὰ πλοία - κοντέινερς, πολλὰ τῶν δοπίων φέρονται ὑπὸ τὸν Ἀμερικανικὸν Νηογνώμονα, ὁ κ. Νῆλσον ἔδωκε τὰ ἀκόλουθα ἐνδιαφέροντα στοιχεῖα:

Τὰ ὑπάρχοντα πλοία τὰ δυνάμενα νὰ μεταφέρουν κοντέινερς ἀνέρχονται εἰς 150, χωρητικότητος σχεδόν 1.750.000 τόνων d.w. Ἐξ αὐτῶν τὸ τρίτον εἶναι ἔξι διλοκήρους εἰδικά πλοία - κοντέινερς μὲ ταχύτητα, τὰ πλεῖστα, ἀνώτεραν τῶν 20 μιλίων.

Τὰ ὑπὸ παραγγελίαν πλοία - κοντέινερς ἀνέρχονται εἰς 120, ἔξι ὡν τὰ 20 μὲ παρά-

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

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

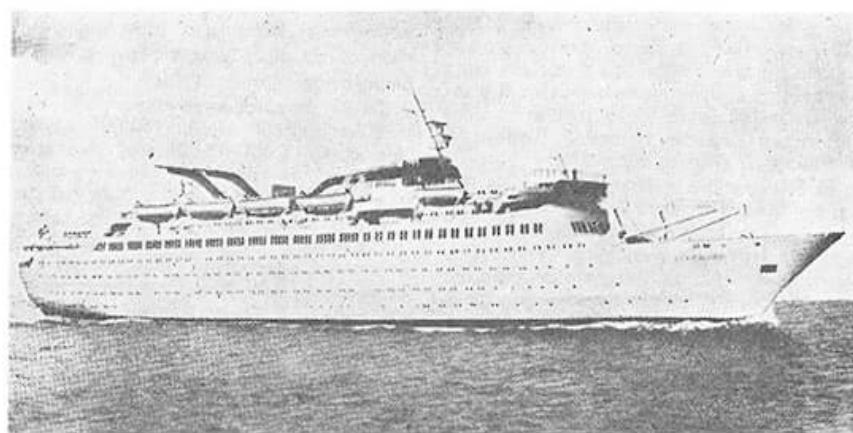
GENERAL SHIP CHANDLERS

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Γερ. Θωμᾶτος, Γεώργ. Δεσιμώνης
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ

ΝΟΤΙΟΑΦΡΙΚΑΝΙΚΟΥΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ Ν. ΑΦΡΙΚΗΣ
ΚΡΑΤΙΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΔΙΑ ΤΟ ΒΡΕ ΤΑΝΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ, ΤΟΥΣ

ΤΑ ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ



Πληγοῦσιοι οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ εἰσῆλθον εἰς τὸν κλάδον τῶν κρουαζιέροπλοιον. Ἐποδειγματικά τὸ παρ' ἡτοῦ ναυπηγούμενα σκάφη. "Ἐν Ἑξ κάτοιν εἴναι τὸ ἀνωτέρω εἰκονογράμμενον. Είναι τὸ νεότευκτον 'Starward' 13.100 τόν. γκρός, μεταφορικῆς ικανότητος 720 ἐπιβατῶν, κατακευηῆς τῶν ναυπηγείων Βένερ. Προορίζεται διὰ τὴν Καρχιθεικήν. Ἀδελφὸν σκάφος κατὰ τι μικρότερον παρεδόθη πρὸ διετίκα περίου ἀπὸ τὰ κάτεκ ναυπηγεία.

δοσιν 1969. Ἡ μέση χωρητικότης d.w. καὶ ταχύτης τῶν πλοίων αὐτῶν εἶναι ἔτι ἀνωτέρα τῆς τῶν ὑπαρχόντων.

Μέχρι τῶν μέσων τοῦ 1970, ἡ συνολικὴ ὑπὸ ἐκμεταλλεύσιν χωρητικότης πλοίων - κοντέινερς θὰ ἔχῃ ἀνήρθει εἰς 4.000.000 τ. d.w.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Οἱ Ιάπωνες ναυπηγοὶ καταβάλλουν προσπάτεις ὅπως ἀντιμετωπίσουν τὸ πρόβλημα τῆς ἀνεπαρκείας ἔξειδικευμένων ἐργαστῶν διὰ τῆς υἱοθετήσεως περισσοτέρων μεθόδων τυποποιήσεως εἰς τὰς ναυπηγήσεις τῶν. Πρὸς τοῦτο πρωθυμοῦν τὰ πλεονεκτήματα τῶν «στάνταρτ» τύπου πλοίων.

Οἱ Ιάπωνες ναυπηγοὶ κατασκευάζουν σήμερον φορτηγά πολλαπλοῦ προφορισμοῦ, ὡς τοὺς τύπους «Φρήντομ» τῆς Ισικαβατζίμα καὶ μετρίου μεγέθους μπάλκ κάρριερ. Τώρα γίνεται προσπάθεια στροφῆς πρὸς τύπους πλοίων ἡμί - κοντέινερ, κατὰ τι μεγαλυτέρων τῶν ὑπάρχοντων πλοίων γραμμῆς, ὡς καὶ πρὸς τάκερς τῆς κλάσεως τῶν 200.000 τόνων d.w.

Τὰ τύπου «Φρήντομ» φορτηγά τῶν 14.800 τόνων d.w. θεωρούνται ὡς ἔκ τῶν πλέον ἐπιτυχῶν σχεδίων πλοίων στάνταρτ. Τὸ σύνολον παραγγελιῶν διὰ τὰ «Φρήντομ» ἀνήλθει εἰς 48.

Κατασκευάζονται τὰ «Φρήντομ» μὲ τὸν καταπληκτικὸν ρυθμὸν ἐνὸς σκάφους ἀνά 25ήμερον, εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Τόκιο καὶ τῆς Ναγκόγια. Ἡ ταχύρρυθμος αὐτῆς κατα-

σκευὴ ἐπιτυγχάνεται μόνον διὰ τῆς ἀποθαρρύνσεως τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν, διπλαὶς ζητήσουν τροποποιήσεις τοῦ ὄρχικοῦ σχεδίου.

Ἡ Ισικαβατζίμα ισχυρίζεται ὅτι αἱ εἰς πλήρωμα ἀνάγκαι ἐνὸς σκάφους (τυποποιημένου) «Φρήντομ» είναι τὸ τρίτον μόνον τοῦ ἀπαιτούμενου διὰ σκάφος τῆς αὐτῆς κλάσεως ναυπηγητηρόμενον κατὰ τὰς προδιαγραφὰς τοῦ ἐνδιαφερομένου πλοιοκτήτου. Ἡ αὐτῆς ναυπηγικὴ ἐταιρία ἔχει ὑπὸ μελέτην ἐν πλήρωμα τυποποιημένου σκάφος ἡμι - κοντέινερ ἀνωτέρας ταχύτητος κατὰ 1.5 κόμβον τῆς τοῦ τύπου «Φρήντομ» καὶ κατά τι μεγαλύτερον του.

Τοῦτο βασίζεται ἐπὶ τῆς σκέψεως ὅτι μὲ τὴν προσπτικὴν ὑπάρχεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως παγκοσμίων, ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἑτοῖ, ἐκατὸν εἰδικῶν πλοίων - κοντέινερ, ἡ ζητήσις διὰ φορτηγὰ τακτικῶν γραμμῶν τῶν 12.000 τόνων d.w. μὲ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 18 - 20 κόμβων — τὰ ὁποῖα ἐπικρατοῦν σήμερον — θὰ παύσουν ὑπάρχοντα μόνον μετὰ τὴν παρέλευσιν πενταετίας ἀπὸ τῆς σήμερον.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἄλλο ιαπωνικὸν ναυπηγικὸν συγκρότημα — τὸ τῆς Χιτάσι — μελετᾷ τὴν τυποποιήσιν τριῶν διαφορετικῶν κλάσεων μπάλκ κάρριερ ἐπιπροσθέτως πρὸς τὴν ἡδη τυποποιημένην κλάσιν τῶν 18.000 τόνων d.w. Τὸ συγκρότημα αὐτὸν θὰ προσφέρῃ τυποποιημένας μονάδας τῶν 54.000 τόνων d.w., τῶν 18.000 τόνων d.w. καὶ τῶν 6.000 τόνων d.w., θὰ ἀρχίσῃ δὲ δεχόμενον σχετικὰς παραγγελίας συντόμως. Σημειώτεον ὅτι ἡ Χιτάσι ἔχει ἡδη παραγγελίας ὑπὸ ἐκτέλεσιν διὰ 20 τυποποιημένα μπάλκ κάρριερ τῶν 18.000 τόνων d.w.

Ἐις τὴν περίπτωσιν τοῦ συγκροτήματος Σασέμπτο, αἱ πρὸς τυποποιήσιν προσπάθειαι τῶν στρέφονται πρὸς τὰ δεξαιμενόπλοια τῶν 210.000 τόνων d.w. (κόστος £ 5.500.000). «Ἔχουν ἔξασφαλίεις ἡδη παραγγελίας διὰ 14 τάκερς αὐτοῦ τοῦ τύπου καὶ ἀναγένεται συντόμως ἡ ἀναγγελία παραγγελιῶν ἐξ ἀκόμη. Αἱ παραγγελίαι αὐταὶ ἀντιπροσωπεύουν τὰ 87% τῆς διλοκῆς παραγγελικῆς δυναμικότητος τοῦ συγκροτήματος αὐτοῦ, ὡς καὶ τὴν ἀπασχόλησην μέχρι περίπου τοῦ 1972.

Παρόμοιαι διαθέσεις πρὸς τυποποιήσεις τῶν ναυπηγικῶν κατασκευῶν διακρίνονται καὶ τὰ λοιπά μεγάλα ιαπωνικά ναυπηγεία, ὡς τὰ Μιτσουμπίσι, Νιππόν Κοκάν καὶ Μιτσού.

ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑ ΧΕΙΡΩΝ

Εἰς πρόσφατον συνέντευξιν τοῦ διευθυντή τοῦ έν Τόκιο Ναυτιλιακοῦ Γραφείου τοῦ

'Υπουργείου Μεταφορών κ. Σάτο άπεκάλυψε, ότι ή ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία αντιμετωπίζει δύο κύρια προβλήματα — και μάλιστα είς έποχην καθ' ήν σημειώνεται ή άνωτάτη άποδόσις έτησίας παραγωγής 9.000.000 τόνων γκρός — τά τού αποτόμως άνερχομένου έργατικού κόστους και τής αύξουσης άνεπαρκείας έξειδικευμένων έργατων. 'Εφ' σον δὲν έπιλυθούν τά δύο αύτά βασικά προβλήματα, ή ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία θά πάνη νά είναι συναγωνιστική.

Τὸ διφέντο τοῦτο πρόβλημα έπειρεάει ήδη μερικάς ἀπὸ τὰς μεγαλυτέρας ναυπηγικάς βιομηχανίας τῆς Ιαπωνίας καὶ διὰ τοῦτο — καὶ μὲ τὴν συνεργασίαν τοῦ 'Υπουργείου Μεταφορών — καταβάλλεται προσπάθεια διὰ τὴν διαιρόφωσιν προγράμματος ἐκουγχρονισμού καὶ όρθολογίσεως τῆς ναυπηγικῆς παραγωγῆς.

'Ως εἶπεν δ. κ. Σάτο, καθίσταται δόλεν πλέον ἀπαραίτητον δῆτα, διὰ τὴν ἀνάσχεσιν τοῦ ἀλματωδῶς ἀνερχομένου έργατικοῦ κόστους, τὰ ναυπηγεῖα νίσθετήσουν νέας μεθόδους ἔξοπλισμού των καὶ συγκεκριμένως δῆτα χρησιμοποίησουν τὴν πληρεστέραν δυνατήν σειράν ὑπερυγχρονισμένων μηχανημάτων ἀπαιτούντων δλιγωτέρας έργατικάς χειρας.

Παρατηρεῖται ἐπίσης τὸ φαινόμενον, ὡς εἶπεν δ. κ. Σάτο, ὅτι ἡ προσέλκυσις νέων έργατων εἰς τὰ ναυπηγεῖα καθίσταται δυσχερής. Δημιουργεῖται ειδικῶς τὸ διοικητικό πρόβλημα ἀντικαταστάσεως τῶν ὑπερηλίκων έργατων, διότι διὰ πρώτην φορὰν ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ πολέμου οἱ νέοι ἐπαυσαν ἀποβλέποντες εἰς τὴν ναυπηγικήν βιομηχανίαν διὰ τὴν σταδιοδρομίαν των. Οἱ νέοι στρέφονται πρὸς ὅλας βιομηχανίας ἡ ἀκόμη καὶ μεταποδῶν ἀπὸ τῆς μιᾶς βιομηχανίας εἰς τὴν ὅλην. Εἰς τὴν ναυπηγικήν βιομηχανίαν ύφιστανται πλέον σοθαρά κενά.

Αἱ ναυπηγικαὶ ἑταῖρια τῆς 'Ιαπωνίας καταβάλλουν τῷρα προσπαθείας δῆτα προσελκύσουν νέους ἔργατας δι' ἀναλήψεως τῆς περαιτέρω ἐκπαιδεύσεώς των. Ἐπίσης ἀναγγέλλουν καὶ βελτιωμένα μέσα ἀνέσεων ὡς κίνητρον σταδιοδρομίας εἰς τὴν ναυπηγικήν βιομηχανίαν.

Τὰ 27 μεγαλύτερα ναυπηγεῖα τῆς 'Ιαπωνίας ἀπασχολοῦν σχεδόν 150.000 ἔργατας. Χρειάζονται 4.000 - 5.000 νέοι ἔργατα ἐτησίως εἰς ἀντικατάστασιν τῶν ἀπερχομένων, ὡς εἶπεν δ. κ. Σάτο, καὶ ἐν τούτοις ἐπὶ ἔτη ὁ ἀριθμὸς τῶν εἰσερχομένων δὲν ἔχει αὔξηση.

Παρὰ τὴν ἀπαιτουμένην μεγάλην δαπάνην, ή ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία ὑφείλει νὰ ἀκολουθήσῃ πρόγραμμα τεχνικῆς προόδου, ἐδήλωσεν δ. κ. Σάτο. Πρὸς τὸν σκοπὸν δῆτας ή 'Ιαπωνία διατηρήσῃ τὴν θέσιν της — ὅπερ σημαίνει τὴν πρωτεύουσαν θέσιν της εἰς τὴν παγκόσμιον ναυπηγικήν βιομηχανίαν — ἀπαιτεῖται νὰ ἀναπτύξῃ νέας τεχνολογικάς μεθόδους, νὰ γίνη ἐπλέον ἀποδοτική τεχνικῶς («more technically efficient»).

Παρ' δλα αὐτά, ή ἀπίστευτος περίπτωσις ἐπιτυχίας τῆς 'Ιαπωνίας εἰς τὸν τομέα τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων συνεχίζεται μὲν ἔντονον τὸν ρυθμόν. Οὕτω, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος θὰ κατασκευασθοῦν σκάφη 9.000.000 τόνων γκρός, τὰ δόποια ἀποτελοῦν ρεκόρ. Τὸ τονώς αὐτὸν ἀντιπροσωπεύει μίαν αὐξησιν 5 - 6% ἐν σχέσει μὲν τὴν περυσινὴν ἀνωτάτην ἐπίσης παραγωγὴν 8.500.000 τόνων γκρός. 'Εν τῷ μεταξὺ τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα ἔχουν, συνολικῶς, παραγγελίας τῆς τάξεως τῶν 14.000.000 τόνων.

'Ως πρὸς τὰ ἀτομικά μεγέθη τῶν πλοίων, δ. κ. Σάτο εἶπεν ὅτι τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα φαίνονται ἀπρόθυμα δῆτα δεχθοῦν παραγγελίας διὰ σούπερ - τάνκερ τῶν 500.000 τόνων

νων d.w. Σκάφη τοιαύτης χωρητικότητος δημιουργοῦν οἰκονομικούς κινδύνους διὰ τοὺς κατασκευαστάς των, ἀπολήγοντας εἰς χρηματικάς δυσχερείας. Διὰ τοῦτο τὰ ναυπηγεῖα διασκόλως μεταπειθοῦνται ἐν προκειμένῳ, ἐνῷ αἱ τεχνικαὶ τῶν διευθύνσεων συνεχίζουν τὴν ἀξιολόγησιν τῶν σχετικῶν οἰκονομικῶν μεγεθῶν.

TANKER 500.000 TONNΩΝ

Παρὰ τὴν προσφάτως ἀνακοινωθεῖσαν ἀπόφασιν τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων δῆτα μὴ δεχθοῦν, κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη, παραγγελίας διὰ πλοία χωρητικότητος μεγαλύτερας τῶν 400.000 τόνων d.w., τὰ ναυπηγεῖα Σασέμπτο συνεπλήρωσαν τὸ ἀρχικὸν σχέδιον τῶν διά τάνκερ τῶν 500.000 τόνων d.w., ἐπὶ τῷ προοπτικῇ ζητήσεως διὰ πλοία τῆς χωρητικότητος αὐτῆς.

Τὰ χαρακτηριστικά τῶν τάνκερς 500.000 τόνων d.w. τῆς Σασέμπτο θὰ είναι: ὀλικὸν μῆκος 1.312 πόδες, μῆκος μεταξὺ καθέτων 1.250 πόδες, πλάτος 225 πόδες, βάθος 124 πόδες καὶ βύθισμα 87 πόδῶν μὲν ἀντιστοιχίαν 278.000 τόνων γκρός.

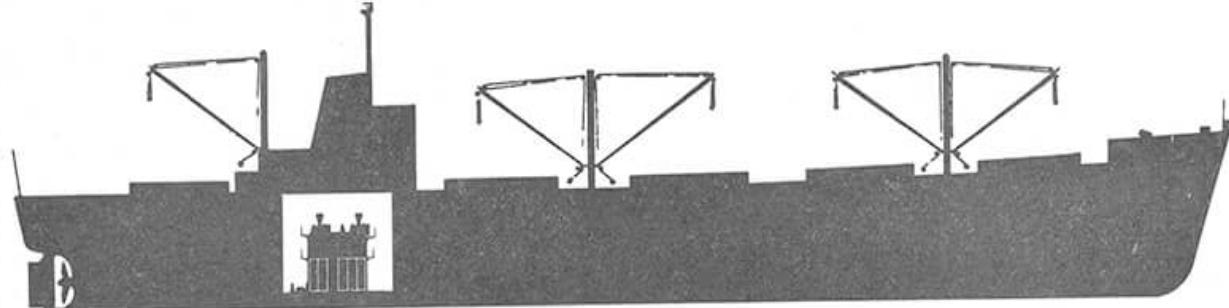
Τὸ πρωταστήριον σύστημα θὰ περιλαμβάνῃ δύο στροβίλους, εἰς ὁμοαξονικήν διάταξιν, συνολικῆς ιπποδυνάμεως 68.000 μὲν προβλέπομένην ταχύτητα 17.5 κόμβων κατὰ τὰς δοκιμὰς καὶ 16.1 ὑπηρεσιακὴν τοιαύτην.

Διὰ τὴν κατασκευὴν τάνκερ τῶν 500.000 τόνων d.w. τὰ ναυπηγεῖα Σασέμπτο θὰ διευρύνουν τὴν παρόστης δυναμικότητος 220.000 τόνων d.w. ναυπηγικήν τῶν κλίνην. Εἰς τὴν ναυπηγικήν αὐτὴν κλίνην κατασκευάζεται τὸ πέμπτον τάνκερ χωρητικότητος 210.000 τόνων d.w., ἔναντι 16 συνολικῶς προγραμματισμένων πρὸς ναυπήγησιν μέχρι τοῦ Δεκεμβρίου 1972. Τὸ σύνολον τῶν 16 αὐτῶν τάνκερς προέρχεται ἐκ παραγγελιῶν ἔξωτερικοῦ.

LIBERTY SHIP REPLACEMENT VESSELS

with

BURMEISTER & WAIN DIESEL PROPULSION



B&W K62EF

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

5 cyl. K62EF: 6,700 BHP



BURMEISTER & WAIN

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

ΙΣΡΑΗΛ

ΘΕΑΜΑΤΙΚΗ Η ΑΥΣΗΣΙΣ

Έπιπλυχώς άναπτύσσεται ή ναυτιλιακή δραστηριότης του Ισραήλ. Έντος τριετίας τὸ έθνικὸν τοννᾶς θὰ φθάσῃ τὸ 2.7. έκατομ. τὸν. d.w., ἔναντι τοῦ 1.2. έκατομ. τὸν. τῆς σήμερον. Τέσσαρα πετρελαιοφόρα τῶν 230 χιλ. τόνων παρηγγέλθησαν καὶ ἐν τῶν 120 χιλ. τόνων.

Τὸ 1968 ή Ισραηλινὴ Ναυτιλία μετέφερε τὰ 50% τῶν έθνικῶν φορτίων καὶ τὰ 61%, ἀν συνυπολογισθῶν καὶ τὰ μεταφερθέντα διὰ ναυλωμένων ἀπὸ Ισραηλινᾶς ἔταιριας ἔξιν πλοίοιν.

Ο κύκλος τῶν ἔργασιων τῆς Ναυτιλίας ἔφθασε τὰ 500 έκατομ. ισραηλινῶν λιρῶν καὶ δῆλοι αἱ ἔταιριαι ἐνεφάνισαν κέρδη ἐκ τῆς ἔκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων τῶν. Δέον πάντως νὰ ληφθῇ ὑπ' ὅψιν, δῆτι τὸ Κράτος ἐπεχορήγησε τὸ παρελθόν ἔτος τὴν Σιμ διὰ τὰς ἐπιβατικὰς τῆς γραμμὰς μὲ 7.4 έκατ. λιρῶν.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

Η Σχολὴ Ναυτιλίας τοῦ "Άμπερντην, πῆτις ἀποτελεῖ, εἰς τὸ Πολυτεχνεῖον Gordon τῆς Σκωτίας, μίαν σχολὴν παράλληλον καὶ ισότιμον πρὸς τὰς τοιαύτας τῶν Φυσικῶν Ἐπιστημῶν, Μηχανικῆς, Ἀρχιτεκτονικῆς καὶ Διοικήσεως Ἐπιχειρήσεων, ἔξελισσεται ήδη ὡς τὸ ναυτιλιακὸν καὶ ἀλιευτικὸν ἔκπαιδευτικὸν κέντρον ὀλοκλήρου τῆς Σκωτίας διὰ τὸν πολυάριθμον συγκριτικῶν ναυτικῶν πληθυσμὸν τῆς. Οἱ ἐφετεινοὶ σπουδασταὶ τῆς ἀνῆλθον εἰς 300, διὰ τὴν ἔκπαιδευσιν τῶν ὅποιων διατίθενται δῆλο τὰ σύγχρονα μέσα. Τελευταίως ἡ Σχολὴ ἀπέκτησεν ἐν ἀκόμῃ διίστιον ἔκπαιδευτικὸν σκάφος, εἰδικῶς σχεδιασθὲν καὶ ναυπηγηθὲν καὶ ἔξωπλασμένον δι' ὅλων τῶν ναυτιλιακῶν ἥλεκτρονικῶν όργάνων. Τούτο εἶναι κατάλληλον τόσον διὰ τὴν ἔκπαιδευσιν ὅμαδῶν μαθητῶν δοσον καὶ διὰ τὴν ὑπὸ πραγματικὰς συνθήκας ἀσκήσιν εἰς τὰ ραντάρ κ.λ.π. τῶν ὑποψηφίων διπλωματούχων τοῦ "Υπουργείου".

Ἐξ ἀλλοῦ εἰς τὸ Ναυτικὸν Τεχνικὸν Κολλεγίον τοῦ Riversdale ὁ ἔξοπλισμὸς τῶν μηχανουργικῶν του ἔγκαταστάσεων ἐπλουτίσθη δι' ὀλοκλήρου σχεδόν τοῦ μηχανοστασίου τοῦ διαλυθέντος ὑπερωκεανοῦ τῆς Κιούναρητ «Μαυριτανίᾳ», ἐνῷ τὸ Κολλέγιον τοῦ Γκρέσεντ, κατόπιν σχετικῆς ἐκκλήσεως πρὸς τὰς ναυτικὰς ἔταιριας, ἐπέτυχε νὰ συγκεντρώσῃ μέγαν ἀριθμὸν μηχανῶν καὶ μηχανημάτων διὰ τὴν πρακτικὴν ἔκπαιδευσιν τῶν μαθητῶν του. Τέλος ἡ Σχολὴ Ναυτιλίας τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Σαουθάμπτον, κατόπιν ἐπισταμένων μελετῶν, ἐφήρμοσε τὸ σύστημα τῶν ἔπιπροπῶν - συνδέσμων μεταξὺ τοῦ διδακτικοῦ ἔπιπελείου καὶ τῶν σπουδαστῶν. Δύο

τοιαῦται ἐπιπροπάι, μία διὰ τοὺς δοκίμους καὶ μία διὰ τοὺς ὑποψηφίους διπλωματούχους πάσης τάξεως, ἔγκατεστάθησαν καὶ λειτουργοῦν ἡδη μὲ σκοπὸν τὴν μελέτην καὶ διευκόλυνσιν τῶν μαθητῶν ἐπὶ τῶν προβλημάτων τῆς ἀκαδημαϊκῆς τῶν σπουδῆς.

Η ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΤΟΥ "ΚΟΥΗΝ ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ 2,"

Τὸ «Κουήν Ελίζαμπεθ 2» παραδίδεται τὴν 20ὴν Ἀπριλίου. Τὸ πρῶτον δρομολόγιον Ἀτλαντικοῦ θὰ πραγματοποιηθῇ τὴν 2αν Μαΐου, ἀφοῦ μεσολαβήσῃ μία κρουαζίέρα κατά τὸ τελευταῖον δεκαπήμερον Ἀπριλίου.

Διὰ τὸ παρθενικὸν ταξίδιον πρὸς Νέαν Υόρκην είχον κλεισθῆ 1.150 θέσεις καὶ διὰ τοξίδιον ἐπιστροφῆς τῆς 9ης Μαΐου, διὰ Σαουθάμπτον, 1.200 θέσεις. Οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ ἔθεωροῦντο ὡς ἰκανοποιητικοί.

Εἰς περατέρω δηλώσεις του ὁ Πρόεδρος τῆς Κιούναρητ εἶπεν ὅτι αἱ πολυμῆνοι καθιστερήσεως εἰς τὴν παράδοσιν τοῦ νέου ὑπερωκεανοῦ ζημίαι δὲν είναι δυνατὸν νὰ ὑπολογισθῶν, πρὸς τὸ παρόν, ἀλλ' ὅτι τὰ ἔτησια ἀκαθάριστα ἔσοδα προϋπολογίζονται εἰς £ 10.000.000. Τὰ καθαρὰ εἶναι ἄδηλα εἰσέτι.

Τὸ «Κουήν Ελίζαμπεθ 2» ἔκδοσισε συνολικῶς περὶ τὰ £ 29.000.000. Ως γνωστόν, ἀπὸ τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον, ἀνωμαλίαι εἰς τὴν λειτουργίαν καὶ ἀπόδοσιν τῶν ἀτμοστροβίλων τοῦ ὑπερωκεανοῦ ἐδημούργησαν κατάστασιν δραματικῆς ἀδεβαστητος περὶ αὐτὸν καὶ ἔντασιν σχέσεων μεταξὺ τῆς Κιούναρητ καὶ τῶν ναυπηγείων τοῦ "Αππερ Κλάιντ", ἐνῷ ἐπερρίπτετο καὶ σχετικὴ μορφὴ εἰς τοὺς κατασκευαστὰς τῶν στροβίλων Τζών Μπράουν.

Τὰ νέα ρότορς τῶν στροβίλων ἐπανετοποθέτησαν εἰς τὴν θέσιν των καὶ αἱ πρῶται δοκιμαὶ των ἐγένοντο τὴν 23ην Μαρτίου, εἰς Σαουθάμπτον.

ΑΘΡΟΑΙ ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Ρεκόρδ ναυπηγήσεων διὰ λ)σμὸν δεκατετράνων πλοιοκτητῶν. Αἱ παραγγελίαι φθάνουν ἡδη τὰ 12 έκατομ. τὸν. d.w. καὶ τὸ κόστος αὐτῶν περὶ τὰ 500 έκατομ. λιρῶν Ἀγγλίας. Παντὸς είδους, μεγάλα κυριώς, σκάφη — πλήρη ἐπιβατηγῶν, οὐδὲν ἐν ναυπηγείαις — ἔχουν παραγγελθῆ. Τὰ 12 έκατομ. τὸν. ἀντιπροσωτεύουν τὰ 13% τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων.

Καὶ ἐντὸς διετίας προβλέπεται σημαντικὴ αὔξησις τοῦ ἡδη ἐν στασιμότητι τελούντος τονάκι βρετανικῆς ἰδιοκτησίας.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

ΚΑΙ ΟΙ ΟΛΛΑΝΔΟΙ

"Η Ολλανδικὴ Όμοσπονδία Ναυτεργατι-

κῶν" Όργανώσεων ἀνησυχεῖ διὰ τὴν αὔξουσαν νηολόγησιν ὀλλανδικῶν πλοίων ὑπὸ σημαίας εὐκολίας καὶ τοὺς ἔξι αὐτῆς δημιουργούμενους κινδύνους ἀνεργίας τῶν μελῶν της. Αἱ προσπάθειαι τῆς Όμοσπονδίας αὐτῆς στρέφονται πρὸς τὴν ἔξασφάλισιν τῶν καλυτέρων δυνατῶν συνθηκῶν ναυτολογήσεως τῶν μελῶν της εἰς πλοῖον ὑπὸ ἔνας σημαίας καὶ τὴν μελέτην ἐφαρμογῆς ὡρισμένων νόμων ὑπὲρ ναυτικῶν ἔργασιον εἰπεὶ πλοίων ὀλλανδικῆς ἰδιοκτησίας, ἀλλὰ ὑπὸ ἔνας σημαίας, ἐνῷ διεξάγεται καὶ συνεχῆς ἀγὼν διὰ τὴν ἐπιδολῆλην τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως τῆς Όμοσπονδίας καὶ ἐπὶ ναυτολογήσεων εἰς πλοία τῆς κατηγορίας αὐτῆς.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΜΕΣΗΝ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

Εὐεξήγητος ἡ ἔρωτοροπία τῆς Μόσχας πρὸς τὰς πετρελαιοπηγὰς τῆς Μέσης Ανατολῆς. Τὰ ίδικά της πετρέλαια, κατὰ τὰς προβλέψεις αὐτῶν τῶν Ρώσων ἀρμοδίων, δὲν είναι ἀρκετά νὰ βαστάσουν τὰς μετὰ δεκαετίαν ἀνάγκας τῆς τοπικῆς καταναλώσεως. Οἱ Δυτικοὶ παραπορταὶ ἀναφέρουν διὰ τὸ 1980 παραγωγὴν 4.2 δισεκατομμυρίων βαρελίων — τὸ 1968 ὑπολογίζεται αὐτῆς εἰς 2.3 δισεκατομμύρια — διλγώπερα τῆς ἀπαιτουμένης παραγωγῆς κατὰ 375 ἑκατομμύρια βαρέλια.

ΣΟΥΗΔΙΑ

ΤΑ ΝΕΑ ΣΚΑΦΗ ΤΗΣ S.O.L.

Τὸ ἐν ἑκατὸν δύο παραγγελθέντων ἀπὸ τὸν Ομίλον Μπρόστρομ διὰ τὴν Σουηδικὴν Ανατολικὴν Γραμμὴν (S.O.L.) εἰς τὰ ναυπηγεῖα "Ερκισμπεργκ" καθειλύσθη πρὸ ἡμέρων. Όνομα αὐτοῦ «Μπίρκαλεντ» καὶ χωρητικότης του 9.025 τόν. d.w.

Τὸ νεότευκτον σκάφος ἔχει δύο πλήρη συνεχόμενα καταστρώματα καὶ πρόστεγα. Μηχαναὶ καὶ ἐνδιαιτήματα πρύμνηθεν,

Διαστάσεις: Όλικὸν μῆκος 459 ποδ. καὶ 5 ίντσ., πλάτος 70 ποδ. καὶ 6 ίντσ. καὶ βύθισμα ὡς ἀνοικτὸν σέλτερντεκ 25 ποδ. καὶ 10½ ίντσ.

Μηχαναὶ δύο, Πήλστικ τετράχρονο, δεκακύλινδροι, 6.900 πίπων. Ταχύτης 16½ μιλ.

Τέσσαρα κύτη προορίζονται διὰ τὸ συντηρητικόν. Τὸ πέμπτον είναι χώρος ψυγείου καὶ διὰ φυτικὰ ἔλαια. Κυδικὴ χωρητικότης 590.000 κ.π. εἰς δέματα.

Τὸ σύστημα τῶν σκαφῶν ἀνοικτῶν στομίων κυτῶν (open - hatch) ἐφηρμόσθη. Τὰ στόμια κλείσιν μηχανικῶς. Τρία δίδυμα καὶ ἐν ἀπλού εἰς τὸ ἄνω κατάστρωμα καὶ τὸ δεύτερον τοιούτον.

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

"MEDOV"

Ship Managers and Operators, Liner and General Shipping Agents
Chartering, Sale & Purchase Brokers, Oil & Bunkering Contractors

I. A. T. A. Agents

30 VIA BALBI, GENOA

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

Representatives of Hellenic Register of Shipping



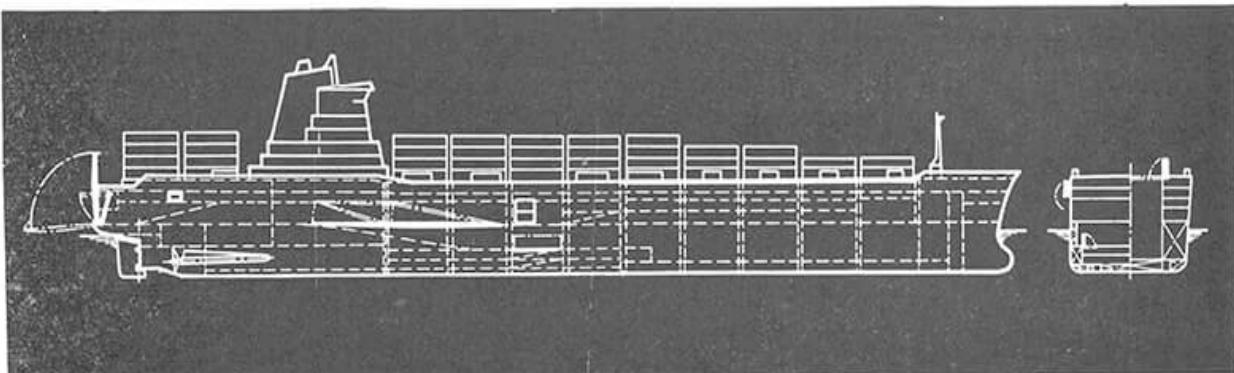
NOW...



**ATLANTIC CONTAINER LINE
SPECIFY MacGREGOR
EQUIPMENT FOR THEIR 6 NEW
CONTAINER SHIPS...**

Conclusive proof of the trust in

MacGREGOR



From Shipping Lines the world over comes a constant expression of confidence in MacGREGOR equipment. Now, to extend and strengthen this international reputation for supreme efficiency and reliability, is the decision by ATLANTIC CONTAINER LINE in naming MacGREGOR as suppliers of Hatch Covers and Cargo Handling equipment for their six new Container Ships. There can be no finer tribute to leadership.

By close co-operation with the owners and shipbuilders, a new 'high' in safe, fast moving cargo handling has been reached.

To ensure that the MacGREGOR equipment matched the ultra-modern character of these latest vessels, fresh concepts were introduced and subjected to the most exacting tests.

Particularly outstanding features of this exclusive MacGREGOR equipment are:—

- WEATHER DECK, FLUSH STEEL HATCH COVERS,
TO FACILITATE CARRIAGE OF CONTAINERS.
- STERN RAMP, 15m long and 7.5m wide FOR TWO-WAY TRAFFIC
THAT TAKES THE HEAVIEST ROAD VEHICLES WITH AXLE LOADS
APPROACHING 30 TONS.
- WATERTIGHT STERN DOOR, 8m WIDE x 5.75m HIGH,
HYDRAULICALLY OPERATED AND CLEATED.
- SIDE DOORS, FITTED PORT AND STARBOARD, OF FOLDING TYPE,
WITH A CLEAR OPENING OF 4.5m x 4.1m HYDRAULICALLY
OPERATED AND CLEATED.
- INSIDE RAMPS AND HATCHCOVER RAMPS THAT ENABLE
VEHICLES TO REACH VARIOUS LOADING LEVELS THROUGH
THE STERN AND SIDE DOORS.



Never before has the vital need for trouble-free, time and labour-saving cargo handling been so well served.

MacGREGOR
international organisation

...THE FIRST NAME YOU THINK OF IN CARGO HANDLING
IS ALWAYS THE LAST WORD IN EFFICIENT EQUIPMENT

**ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ**

Είς τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νησόλιγον, βάσει τοῦ ἀρθροῦ 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Δελφοί», ἐπιβατηγὸν (πρώην γαλλικὸν «Ferdinando de Lesseps») νεοαγορασθέν, 10.882 τόν. γκρός, τοῦ 1952, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Κων. Εὐθυμιάδην.

2. «Δημήτρης Μεθεύτης», φορτηγὸν (πρώην γερμανικὸν «Hein Hooyer») νεοαγορασθέν, 3.676 τόν. γκρός, τοῦ 1949, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ντινάκο» (κ. Κλ. Μεθεύτης).

3. «Αριάδη», ναυπηγούμενον φορτηγὸν 8.800 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Λίμπραμ» (Ναυτικὸν Πρακτορεῖον ΝΕΔΑ. Ε.Π.Ε.).

4. «Κάπταιν Παπαλιός», ναυπηγούμενον μπάλκ κάρριερ 15.490 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σουντατλάντικα» (Αιγαίς ΝΕΠΕ).

5. «Αιγίς Ντέστινε», ναυπηγούμενον μπάλκ κάρριερ 15.490 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐστρέλλα» (Αιγαίς ΝΕΠΕ).

6. «Αιγίς Τράστ», δεξαμενόπλοιον (πρώην κυπριακὸν «Μάστερ Παπαλιός») 10.601 τόνων γκρός, τοῦ 1954, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Βενκεντόρα Ντέλμαρ» (Αιγαίς ΝΕΠΕ).

7. «Νόρδορ», φορτηγὸν (πρώην γερμανικὸν «Nordloes») νεοαγορασθέν, 2.481 τ. γκρός, τοῦ 1948, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐβρίκας» (κ. Κ. Κατσίκας, 'Ελ. Δαμίγος).

8. «Νορδχάϊντ», φορτηγὸν πρώην γερμανικὸν «Nordheide») νεοαγορασθέν, 2.475 τόν. γκρός, τοῦ 1948, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἀνκάρα» (κ. Κων. Κατσίκας, 'Ελ. Δαμίγος).

9. «Κεχαριτωμένη», μπάλκ κάρριερ (πρώην νορβηγικὸν «Ringwood») νεοαγορασθέν, 10.860 τόν. γκρός, τοῦ 1962, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ρεντόντο» (κ. Γ. Μανουσάκης).

10. «Ελξις», φορτηγὸν (πρώην ὄλλανδικὸν «Aegos») νεοαγορασθέν, 1.961 τόνων γκρός, τοῦ 1952, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλξις I» (κ. Π. Καλλίκης).

11. «Ολυμπικός Αρμορ», δεξαμενόπλοιον ναυπηγούμενον 97.420 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Γκράφτον» (σπριγκφόλην Σίππιγκ Κόμπαν Παναμᾶ, κ. Όναστ).

12. «Δημήτρης Π. Λαζαρός», φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν «Coreovado») νεοα-

γορασθέν, 6.144 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Θεοπατόρων» (Αὔρα Ναυτικὸν Γραφεῖον Ο.Ε.).

ΤΟ ΠΡΥΤΟΝ ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ

«Υψώνει τὴν Κυανόλευκον τὸ 200 χιλ. τόν. πρῶτον τάκερ - μαμμούθ τοῦ κ. Ὁνάση, ὅπερ καθειλκύσθη ἡδη ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Χιτάτσοι. Ὁνομάσθη «Ολύμπικός Αρμουρ».

ΚΑΙ ΤΩΝ 350.000 TON. !

Διατραγματεύεται ὁ κ. Κώστας Μιχ. Λεμπούς τὴν κατασκευὴν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Βέζερ δύο πετρελαιοφόρων τῶν 350.000 τόν. Αἱ διατραγματεύσεις ἔχουν προχωρήσει. Απομένουν, δύμως, οἰκονομικά τινα ζητήματα πρὸς διευθέτησιν.

Ως γνωστόν, ὁ κ. Λεμπός ἔχει παραγγείλει εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα τρία τάκερς μαμμούθ τῶν 254.000 τόννων, μὲ δόψιον δι' ἓν τέταρτον.

ΔΥΟ ΑΚΟΜΗ

Διατραγματεύεται ὁ κ. Καραγιώργης τὴν ἀγορὰν δύο ἀκόμη σκαφῶν τῶν 23.800 τόν. d.w., διὰ τὰ προίόντα πετρελαίου, πέραν τῶν ἔνδεκα ἀδελφῶν ὑπὸ παραγγελίαν. Κόστος ἔκαστου πέντε ἑκατομ. δολλάρια.

ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΤΑΝΚΕΡ - ΜΑΜΜΟΥΟ

Τὸ 206.000 τόν. d.w. τάκερ τοῦ κ. Ὅντ. Χανδρῆ καθειλκύσθη τὴν 29η Μαρτίου ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν δανικῶν ναυπηγείων 'Οντενέσε. Ἀνάδοχος αὐτοῦ ἡ κ. Εύγενία I. Χανδρῆ, τῆς ὁποίας καὶ τὸ ὄνομα ἐλάσθε τὸ γιγαντιαῖον σκάφος. Παράδοσις 'Απρίλιον.

ΑΓΟΡΑΠΛΗΣΙΑΙ

Παρὰ τοῦ κ. Φρίξου Παπαχρηστίδη ἡγοράσθη τὸ 30.400 τόν. d.w. αυτοστοίβακτον ιδιοκτησίας Λούντβιχ μπάλκ κάρριερ τοῦ 1956. Σερβεύ 1968. Τιμὴ 1.5 ἑκατομ. δολ.

ΑΙ ΑΓΟΡΑΙ

Παρὰ τοῦ κ. Ι. Θεοδωρακοπούλου ἡγορά-

σθη τὸ δεξαμενόπλοιον «Ἐσσο Περού», τοῦ 1959, τόννων d.w. 52.300, ἀντὶ δύο ἑκατομ. δολ. τοῖς μετρητοῖς. Παρελήφθη τὴν 24ην Μαρτίου. Μετωνυμάσθη «Μεθώνη».

ΝΕΑ ΑΓΟΡΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ

Πληροφορούμεθα ὅτι ὁ Οἶκος Κολοκοτρώνη διαπραγματεύεται τὴν ἀγορὰν τάκερ 105.000 τόν. d.w. Λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

ΑΓΟΡΑΠΛΗΣΙΑΙ

Παρὰ παναμαϊκῆς ἑταῖρίας ἐλληνικῶν συμφερόντων ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Mountstewart», 892 τόννων γκρός, 1.088 τόν. d.w., τοῦ 1955. Μετωνυμάσθη «Εὔδηλος». Σημαία Παναμᾶ.

—Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «City of Bath», 7.029 τ. γκρός, τοῦ 1947, ἡγοράσθη παρὰ κυπριακῆς ἑταῖρίας ἀντὶ 148.700 λιρῶν.

—Τὸ νορβηγικὸν γερμανικῆς κατασκευῆς δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Belinda», 9.818 τ. γκρός, 13.505 τ. d.w., τοῦ 1958, ἡγοράσθη παρὰ 'Ελλήνων καὶ θά παραληφθῇ εἰς 'Απω Ανατολήν Μάιον ἢ Ιούνιον. Τιμὴ 1.520.000 δολλαρίων.

—Παρὰ 'Ελλήνων ἡγοράσθη καὶ θά παραληφθῇ τὸν Μάιον τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «John Schröder», 1.452 τόν. γκρός, 1.801 τόν. d.w., τοῦ 1955.

—Εἰς λιβανικὰ συμφέροντα ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Φρόσω Μανώλω», 1.987 τ. γκρός, 2.642 τόν. d.w., τοῦ 1949. Μετωνυμάσθη «Nouria».

—Τὸ δηζελοκίνητον παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Σόνια», 6.505 τόν. γκρός, 10.965 τ. d.w., τοῦ 1956, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν «Λιμάνιος τοῦ Παναμᾶ εἰς ἀγοραστὰς 'Απω Ανατολῆς, ἀντὶ 1.200.000 δολλαρίων.

—Τὸ δηζελοκίνητον σουηδικῆς κατασκευῆς παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Calis», 1.923 τόννων γκρός, 2.350 τόν. d.w., τοῦ 1951, ἡγοράσθη παρὰ 'Ελλήνων. Εἰς τὴν ἀγορὰν συμπεριλαμβάνεται τάχι τοσάρτερ δύο ἑῶν.

—Τὸ μότοροπτο «Bell Concord», 806 τόν. γκρός, τοῦ 1953, ἀγορασθὲν παρὰ 'Ελλήνων παρελθόντος οὐπωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν καὶ μετωνυμάσθη «Κόνκορντ».

—Τὸ λιβεριανὸν μότοροπτο «Florida», 980 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀγορασθὲν μετωνυμάσθη «Βοπαμαρία». Σημαία Κύπρου.

—Τὸ κυπριακὸν μότοροπτο «Nettuno», 292 τόν. γκρός, τοῦ 1937, ἐκπλειστριασθὲν εἰς Λονδίνον τὴν 14ην Μαρτίου, κατεκυρώθη εἰς 'Αγγλους ἀντὶ 2.459 λιρῶν (γενικὰ ἔξοδα).

—Τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Χριστίνα», 2.993 τόν. γκρός, τοῦ 1948, εὐρισκόμενον μὲ ζημίας εἰς Γκάλβεστων ἀπὸ τὸν Νοεμβρίου, ἐπωλήθη εἰς μὴ γνωσθέντας ἀγοραστάς.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Εἰς τὸν κατάλογον τῶν παραγγελιῶν τοῦ κ. Στ. Νιάρχου διὰ τάκερς μαμμούθ προσετέθησαν δύο ἀκόμη εἰς μὲν γνωσθέντας ἀγοραστάς.

ΤΟ ΠΡΥΤΟΝ ΜΙΝΙ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ

Τὸ «Μίνι Λάκω» ἔνα απὸ τὰ εἰκοσι παραγγελθέντα τῶν 3.000 τόν. ἀπὸ τὸν Οἶκον I. Π. Λιδιανοῦ εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χακοντάτε. Τὸ «Μίνι Λάκω» θὰ ἐκπελῆ ταξίδια 'Ιστιωνίας - Κορέας καὶ δχι Κίνας, ὡς ἐσφαλμένας ἀνεγράψαμεν.

CEYLON SHIP SUPPLIERS CO

114 Negris Building York Street

Colombo Ceylon

Tel. Address : B L A K O - Phn. 82.340

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ

τόνων). Τά δύο τελευταία παρηγγέλθησαν εις τὰ ναυπηγεῖα Μίτσου, μὲν παράδοσιν Μάρτιου καὶ Αύγουστον 1972. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι, κατασκευῆς Μίτσουμπισι, 30 χιλιάδων ἵππων.

—Ο κ. Κώστας Γ. Λεμός καὶ οὐχὶ ὁ κ. Δημ. Γ. Πατέρας παρήγγειλεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χακοντάτε δύο μπάλκ κάρριερ (τὸ ἐν ὄψιόν) τῶν 27.000 τόνων. Κόστος 1,1 ἐκατ. δολ.

—Τὸ 45 χιλ. τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ, τὸ παραγγελθὲν ἀπὸ τὸν Οἶκον Διαμαντῆ Πατέρας εἰς τὸ Σπαλάτον, θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ μηχανὴν MAN ἐπτακύλινδρον 13.300 ἵππων εἰς τὰς 122 στροφάς κατὰ λεπτόν.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

—'Απὸ τὰς ἔσχάρας τῶν ναυπηγείων Χακοντάτε καθειλκύσθη τὴν 7ην Φεβρουαρίου τὸ 25.500 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Ἀτλαντικό Χῆρο» τοῦ Οἴκου Στ. Λιβανοῦ.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρεδόθη εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ρόπτερνταμ εἰς τὴν ἑταῖρίαν Κολοκοτρόνη τὸ τάνκερ «Βάλλιαντ Κολοκοτρόνης», πρώτην «Hoe Galleon», ὅπερ ἀπέπλευσεν ἡδη διὰ τὸ πρῶτον ταξίδιον του πρὸς Περσικὸν Κόλπον. Τὸ σκάφος εἶναι χρονοναῦλωμένον δι' ἐπτὰ ἑπτα-

Ἐναυπηγήθη εἰς Χοδαλπέζερό τοῦ Κιέλου τὸ 1962. Μῆκος 222,5 μ., πλάτος 31,9 μ., ὑψος 15,24 μ. Μεταφορικὴ ικανότης 55.000 τόν. d.w. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι ισχύος 16.500 ἵππων εἰς τὰς 103,5 στροφάς (normal), ὑπηρεσιακὴ ταχύτης 16,5 κόμβων.

Εἶναι πλήρως αυτοματοποιημένον. Τὰ ἐνδιαιτήματα τοῦ πληρώματος ἀποτελοῦν εύρυχωρα διαμερίσματα. Ἐκτὸς τῆς κολυμβητικῆς δεξιμενῆς, τὸ σκάφος ἐφωδιάσθη διὰ μηχανῆς κινηματογραφικῶν προσολῶν, βιδλοθήκης καὶ ὅλων τῶν ἐπιτραπέζιων παιγνίων διὰ τὴν φυσαγωγίαν τοῦ πληρώματος.

—Παρεδόθη μετ' ἐπιτυχεῖς δοκιμάς εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τοῦ (Οἶκος Χανδρῆ) τὸ 20 χιλ. τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Σιμσμέταλλο» ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ντόζφορτ τοῦ Σάντερλαντ.

—'Απὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ράινσταλ παρεδόθη τὴν 21ην Μαρτίου εἰς τοὺς πλοιοκτήτας (Οἶκος Νικ. Εύσταθίου) τὸ 39.000 τόνων μπάλκ κάρριερ «Μάστερ Πέτρος».

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

—Τὸ ἐπιβατηγὸν «Ποσειδῶν» τῆς Ἀτμοπλοΐας Τυπάλδου, μετὰ τὴν ἐκπλειστηρίασίν του ὑπὲρ τῶν Γάλλων δανειστῶν, ἐπωλήθη εἰς Ἰταλοὺς διαλυτὰς ἀντὶ 230 χιλ. δολλαρίων.

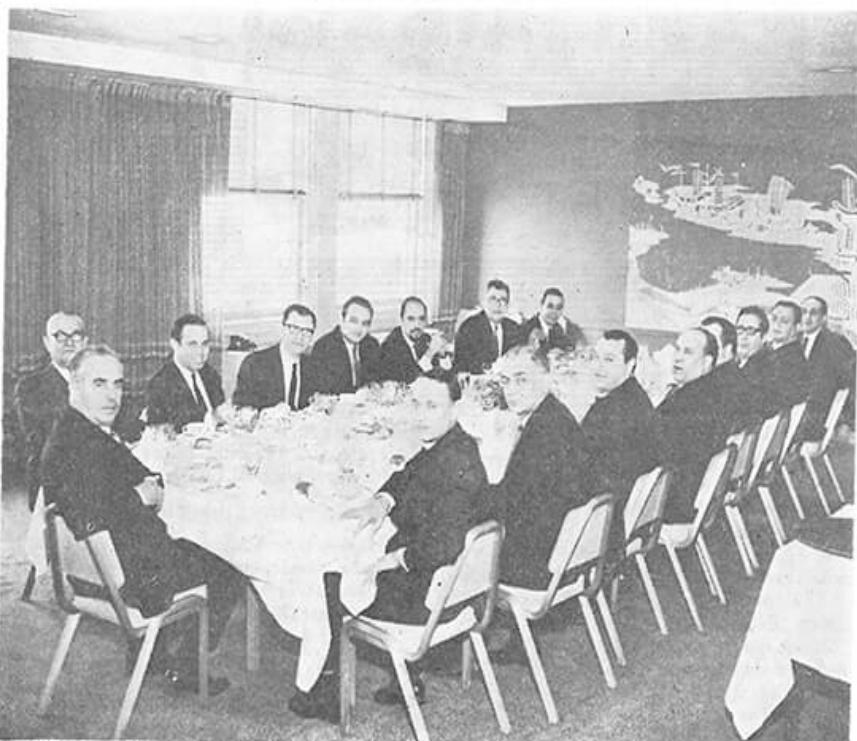
Τὸ κυπριακὸν λίμπερτο «Ἀντωνία II», 7.281, τοῦ 1943, ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς «Ἄπω Ανατολῆς».

—Τὸ δεξιαμενόπλοιον «Νέα Ἐλπίς», 14.672 τόν. γκρός, τοῦ 1949, ἐπωλήθη εἰς γερμανικὰ συμφέροντα καὶ θὰ διαλυθῇ εἰς Ἰσπανίαν. Τιμὴ γύρω τῶν λιρῶν 17 κατὰ τὸν ἐλαφρᾶς χωρητικότητος.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ φορτηγὸν «Μίς Χανδρῆ», 9.855 τόν. γκρός, τοῦ 1959, μετωνομάσθη «Τζένη». Ή κυανόλευκος διετηρήθη.

ΠΡΟΣ ΤΙΜΗΝ ΤΟΥ ΔΗΜΑΡΧΟΥ ΧΙΟΥ



Μεταξὺ τῆς 20ης καὶ 27ης Ιουλίου τρέχ. ἔτους συνέρχεται διὰ πρώτην φοράν εἰς τὴν Χίον τὸ 23ον συνέδριον τῶν 'Ηνωμένων Χιακῶν Σωματείων τῆς Ἀμερικῆς. 'Επ' εύκαιριφ τῆς εἰς Νέαν 'Υόρκην παρουσίας τοῦ Δημάρχου Χίου κ. Χέλιου, ὁ ἐκεὶ ἐγκατεστημένος Χίος δικτύρος κ. Στρατάκης παρέθετε γεῦμα πρὸς τιμὴν του εἰς τὸ Οὐάταντ Κλέμπτ, εἰς τὸ διποίον παρεκάθησαν οἱ ἐν N. 'Υόρκη Χίοι ἐφοπλισταί. Εἰς τὴν εἰκόνα οι συμμετασχόντες εἰς τὸ γεῦμα ἐξ ἀριστερῶν πρὸς τὰ δεξιά: Οἱ κ.κ. Γεώργιος Καρρᾶς, δ. κ. Δήμαρχος, Σ. Χέλιος, 'Ιωάννης Χανδρᾶς, Χρήστος Στρατάκης - Δικεγγόρος, Γεώργιος Π. Λιβανός, Νίκος Α. Λύρας, Κων/νος Μπουμπάρης (ξεναγὸς τοῦ κ. Δημάρχου), Αὔγουστος Μιχαηλίδης, Νίκος Λώς, Πέτρος Χατζηπέτρος, Μακάριος Σκουφόλιος, Γεώργιος Κεράλας, Στάμης Περιβολάρης, Μάρκιος Ξελάς, Θεόδωρος Τσαγκάρης, Βασίλειος Σκαρβέρης. 'Ο κ. Δήμαρχος καὶ οἱ ἐφοπλισταί ἐπωφελήθησαν τῆς εὐκαιρίας νὰ ἀντολάξουν γνῶμας σχετικῶς μὲ τὰς ἀνάγκας τῆς νήσου καὶ τὸν προσφορώτερον τρόπον τῆς ἀντιμετωπίσεως των. Προετάθη ἡ σύστασις ταμείου Χιακῆς Συνεργασίας, εἰς ἐπέκτασιν τοῦ εἰς Λονδίνον ἡδη λειτουργούσυντος.

—«Γαρδένια» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Ἀπόλλων», 9.744 τόν. γκρός, τοῦ 1957.

—Τὸ λιβεριανὸν δεξιαμενόπλοιον «Μάριελλα», 15.784 τόν. γκρός, μετωνομάσθη «Κάππαται Αύγερινός».

—Τὸ φορτηγὸν «Ἀρτζού», 3.591 τ. γκρός, τοῦ 1947, μετωνομάσθη «Φρατέρνιτος».

—Τὸ κυπριακὸν δεξιαμενόπλοιον «Μάστερ Παπαλίος», 10.601 τόν. γκρός, τοῦ 1954, μετωνομάσθη «Αιγαῖς Τράστ». Ή κυπριακὴ ἀντικατεστάθη διὰ τῆς κυανολεύκου.

—Τὸ μότοροπτο «Σαιντ Νίκολας», 960 τ. γκρός, τοῦ 1946, μετωνομάσθη «Ἐλλής».

—Μετωνομάσθη «Almayesty» ὑψώσαν τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγορασθὲν ιρακινὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Shahram», 2.885 τόνων γκρός, 3.433 τόν. d.w., τοῦ 1951.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήθη τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Continental Merchant», 9.144 τόν. γκρός, τοῦ

1958 καὶ ὑψώσει τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Δήμητρα».

—Παρελήθη ἐπίσης τὸ γαλλικὸν φορτηγὸν «Ville de Quebec», 2.381 τόν. γκρός, τοῦ 1954. Μετωνομάσθη «Σούζη». Σημαία ἐλληνική.

—Παραληφθὲν μετωνομάσθη «Δημήτρης Π. Λεμός» τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Corcevado», 6.144 τόν. γκρός, τοῦ 1956. Σημαία ἐλληνική.

—Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ κυπριακῶν συμφερόντων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «City of Bath», 7.029 τόν. γκρός, τοῦ 1947, παραληφθὲν μετωνομάσθη «Λένα». Κυπριακὴ σημαία.

—Τὸ ὀλλανδικὸν φορτηγὸν «Prins Maurits», 3.994 τόν. γκρός, τοῦ 1961, παραληφθὲν μετωνομάσθη «Βαρύκινο Ἀντένεντουρερ». Σημαία ἐλληνική.

—Παρελήθη τὸ νορδηγικὸν φορτηγὸν «Tointine», 8.117 τ. γκρός, τοῦ 1955. Μετωνομάσθη «Ρίο Πλάτα». Σημαία ἐλληνική.

—Παρελήθη τὸ δηζελοκίνητον νορδηγικὸν δεξιαμενόπλοιον «Hoegh Fair», 20.686 τόν. γκρός, 32.681 τόν. d.w., τοῦ 1957. Μετωνομάσθη «Σαιντ Γρηγορούστα». Σημαία λιθεριανή.

—Παρελήθη ἐπίσης τὸ ὀλλανδικὸν φορτηγὸν «Mentor», 2.079 τ. γκρός, τοῦ 1948. Μετωνομάσθη «Ιντέγκριτο». Σημαία ἐλληνική.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ

Τρία ἀλιευτικὰ διὰ γαρίδες παρήγγειλεν ἡ Ἐταιρία Ἀλιευτικῶν Ἐπιχειρήσεων 'Ατλαντικοῦ εἰς τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα τῆς Λά Ροσέλ - Παλίς. Θά ἔχουν μῆκος 82,6 ποδῶν,

ARTHUR RAPP LIMITED

OIL and TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE,
30/33 MINORIES,

LONDON E.C.3.

TELEPHONE: 01-481 1424 CABLES: "KORATANK," TELEX. 28587

πλάτος 22 και βύθισμα 8 ποδών. Μηχανή μία Κατερπιλάρ 390 ίππων. Αριθμός πληρώματος 14 ανδρες.

ΔΙΑΓΡΑΦΑΙ

Διεγράφησαν έκ των καταλόγων των έλληνικής πλοιοκτησίας σκαφών, χαρακτηρισθέντα ως δύλική απάλεια, τά κάτωθι:

α) «Υπατία», δεξαμενόπλοιον 8.583 τόν. γκρός, τοῦ 1948, β) «Ρίτα Β.», 2.062 τόν. γκρός, τοῦ 1951 καὶ γ) «Λόντον ΙΙ», 2.588 τόν. γκρός, τοῦ 1938.

ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΝ

Το προσεχές θέρος πρόκειται νὰ τεθῇ ἡ τρόπις κρουαζιεροπλοίου εἰς τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεία» Σκαραμαγκά, τοῦ πρώτου τοῦ εἶδους τούτου κατασκευαζομένου ἑκεῖ. Πλοιοκτητρία ἔταιρια τὰ Διεθνή Ναυτιλιακά Πρακτορεῖα. Τὰ δριστικά συμβόλαια θὰ ύπογραφούν ἐντὸς τῶν ἡμερών, ἐῳδὴ καὶ εἰς τὰ νηολόγια τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς κατεχωρήθη ἡ αἵτησις νηολογήσεως τοῦ σκάφους.

Κατὰ τὰ παρασχεθέντα ὑπὸ τῶν «Ελληνικῶν Ναυπηγείων» στοιχεῖα, τὸ νέον σκάφος, ὅπερ θὰ εἴναι πολυτελές, θὰ ἔχῃ μῆκος 115, 50 μέτρων, πλάτους 14,40 μ. καὶ ὑψος 4 μ., θὰ ἐφοδιασθῇ δὲ μὲ μηχανάς «Πλήστικα Ι-σχύος 4.360 ιππων. Ή παράδοις προβλέπεται μετὰ πάροδον ἔτους ἀπὸ τῆς τοποθετήσεως τῆς τρόπιδος. «Η δανειοδότησις ἔχει παρακούεται.

ΔΙΑΛΕΞΙΣ ΤΟΥ Κ. ΣΤΡ. ΑΝΔΡΕΑΔΗ

Εἰς τὴν αἰθουσαν τελετῶν τῆς 'Ανωτάτης Σχολῆς Οἰκονομικῶν καὶ 'Εμπορικῶν 'Επιστημῶν θὰ δοθῇ τὴν 4ην 'Απριλίου, ἡμέραν Παρασκευήν καὶ ὡραν 7ην μ.μ. διάλεξις ὑπὸ τοῦ Προέδρου τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν καθηγητοῦ κ. Στρατῆ 'Ανδρεάδη, μὲ θέμα: «Ναυτιλιακά ἐπιτεύγματα τῶν 'Ελλήνων».

Τὴν διάλεξιν θὰ τιμήσῃ διὰ τῆς παρουσίας του ὁ Πρωθυπουργὸς κ. Γ. Παπαδόπουλος.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΙΣ Β. Δ/ΤΟΣ

'Εδημοσιεύθη εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυριερήσεως (Φ.Ε.Κ. 53, τεῦχος πρώτον, 26.3.

1969) τὸ ὑπὸ ἀριθ. 197 Β. Διάταγμα περὶ ἀντικαταστάσεως τῶν ἄρμθρων 2, 3, 5, 7, 11 καὶ 13 τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 542/68 Β.Δ. «περὶ ἐφαρμογῆς τοῦ Νόμου 4473/1965 περὶ ἐλέγχου τῆς ναυσιπλοΐας, 'Επιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν Πλοίων καὶ ἄλλων τινῶν διατάξεων».

ΕΙΣ ΤΟΝ ΑΜΕΡ. ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ

'Υπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ 'Αντιπροέδρου τῆς 'Οργανώσεως κ. R. C. Christensen καὶ μὲ συμμετοχὴν ἄλλων ἑκατὸν οκτώ N. 'Υόρκης τεχνικῶν συνέρχεται τὴν 8ην 'Ιουλίου εἰς τὴν τακτικὴν του συνέλευσιν τὸ Ἐλλαδί τμῆμα τοῦ 'Αμερικανικοῦ Νηογνώμονος, πρόεδρος τοῦ ὅποιου είναι ὁ καθηγητής κ. Στρατῆς 'Ανδρεάδης.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΝΩΣΙΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ

Τὸ νεοεκλεγέν Δ.Σ. τῆς 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων, συνεκροτήθη εἰς Σῶμα ὡς ἔξις: Σ. Μαρκαντονάκης, πρόεδρος, Α. Κυρτάτος α' ἀντιπρόεδρος, Γ. 'Ιατροῦ β' ἀντιπρόεδρος, Α. 'Αθανασιάδης γεν. γραμματεὺς, Δ. Λεοντάκης ταμίας. Σύμβουλοι: Θ. Πάγκος, Φ. Γεωργόπουλος, Μ. Σορόντος καὶ Γ. Κουρεμένος. 'Αναπληρωματικοὶ σύμβουλοι: Ι. Παράσχος καὶ Α. Νομικός. Διὰ τὴν 'Εξελεγκτικὴν 'Επιτροπὴν ἔξελέγησαν: Α. Μαθίσας, Κ. Μητρόπουλος, Α. Ζάχαρης καὶ Ε. Καστριώτης.

ΔΙΑΛΕΞΙΣ ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΙΣ ΠΑΤΡΑΣ ΚΑΙ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ

Τὸ ἐσπέρας τοῦ Σαββάτου 15 λήξαντος εἰς τὴν Διακίδειον αἰθουσαν ἐν Πάτραις ὡμίλησεν ὁ Κεντρικὸς Λιμενάρχης Πατρών Ι. Γεράσ. Γκιζῆλος, πλοιοτάρχης Λ.Σ. περὶ τῆς 'Ελληνικῆς ναυτιλίας ὡς παράγοντος ἐπιβίωσεως τοῦ 'Εθνους καὶ ὡς πλιουστοπαραγαγούκου κλάδου τῆς 'Εθνικῆς Οἰκονομίας. Τὸ πολυπλήθες καὶ ἐκλεκτότατον ἀκροστήριον μὲ ἐπικεφαλῆς τὸν Δήμαρχὸν Πατρέων κ. Διούσιον Τσερώνηη, ναυτικὸν πράκτορα, καὶ ἐκπροσώπους ὅλων τῶν 'Αρχῶν, παρηκολούθησε μετ' ἀκρας προσοχῆς τὴν δύντως λίαν ἐπιτυχῆ ὄμiliάν τοῦ κ. Κεντρικοῦ Λιμενάρχου, ὁ δόπιος μετὰ πολλῆς ἐκφραστικότητος καὶ καλλιεπειας παρουσίασεν ἐναργὲς τὸ θέμα του, κάτοχος αὐτοῦ βαθύτατος. Τὸν κ. Γκιζῆλον συνεχάρησαν ἀπαντες οἱ προσελθόντες εἰς τὴν διάλεξιν του μετὰ ἔνθουσια-

σμοῦ.

'Επίσης τὸ ἐσπέρας τῆς 20ῆς λήξαντος εἰς τὸ Μεσολόγγιο ὁ κ. Γκιζῆλος ὡμιλήσε πρὸ ἀδρόως ἐπίσης συρρεύσαντος κόσμου ἐπὶ τῶν θεμάτων τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, καλέσας τοὺς νέους νὰ προσέλθουν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ νὰ συντελέσουν καὶ οὗτοι εἰς τὴν ἀνάδειξιν τῆς ναυτικῆς παραδόσεως καὶ ἀδίστης τοῦ 'Εθνους μας.

ΕΚΡΗΞΙΣ ΕΠΙ ΤΟΥ "ΚΑΡΙΜΠΙΑ,"

'Η ἀτυχία παρακολουθεῖ τὸ «Καρίμπια» — τέως «Καρόνια» — εἰς τὰ ταξιδιά του. Μετὰ τὸ πάθημα τῆς Νεατόλεως, ἔκρηξις ἐσημειώθη εἰς τὸ μηχανοστάσιόν του, ἐνῷ ἔξετέλει κρουαζιέραν εἰς τὴν Καραϊβικὴν, προκαλέσασα τὸν θάνατον ἐνὸς ναυτικοῦ καὶ τὸν βαρύν τραυματισμὸν ἐπέρου. Τὸ σκάφος παρέμεινεν ἐπὶ 20άρον ἀκυβέρνητον ἔξωθι τῆς νήσου Σαὶν Τόμας. Μὲ τὰς ιδίας του δυνάμεις ἔπλευσεν εἰς Κιουρασσό πρὸς ἐπισκευήν. 'Έκατὸν τεσσαράκοντα ἐπὶ τῶν 325 ἐπιβατῶν του μετεφέρθησαν διὰ τοῦ «Ανανία» εἰς N. 'Υόρκην.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ

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

«Σαίντ Γρηγορούσσο», λιθεριανόν, τόννων γκρός 20.888, ἀπὸ 17.2.69, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Ε.Π.Ε. 'Εμμ. Α. Καραβίδης, «Αριστείδης ΙΙ», παναμαϊκόν τον. γκρός 2.909, ἀπὸ 11.3.69, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς έταιρίας Ναυτιλιακαὶ 'Επιχειρίσεις, «Ζανέττα ΙΙΙ», λιθεριανόν, τόν. γκρός 11.261, ἀπὸ 11.3.69, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς N. E.P.E. ΑΤΛΑΝΤΙΚ N.E.P.E., «Κουλέϊντυ», κυπριακόν, τόν. γκρός 2.867, ἀπὸ 24.1.69, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Ολιοτιμ Ναδιγκένσον, «Άλπα», κυπριακόν, τόννων γκρός 6.532, ἀπὸ 24.1.69, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς άνω ἐταιρίας, «Τύγκερ», ἀμερικανικόν, τόν. γκρός 11.2, ἀπὸ 11.3.69, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ΝΕΠΕ ΠΟΛΕΝΣΟΝΣ, «Άβιάν», κυπριακόν, τόν. γκρός 7.269, ἀπὸ 9.1.69, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς έταιρίας ΑΓΓΕΛΟΣ - ΕΛΛΑΣ, «Κόπτ - Φρίο», λιθεριανόν, τόν. γκρός 6.187, ἀπὸ 27.2.69, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. B. I. Μαγκανάρη, «Φάννυ», λιθεριανόν, τόν. γκρός 2.436,

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ

ΘΗΡΑΓΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΓΙΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Α/Π ΛΗΤΩ

Καθημερινῶς 9 π.μ. διὰ ΤΗΝΝΟΝ - ΜΥΚΟΝΟΝ

Δ/Π ΜΙΑΟΥΛΗΣ

Καθημερινῶς ἑκάτης Κυριακῆς δρατ 12ην μεσημερινῆ
διά: ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ

*Έκαστον Σάββατον :

δρατ 14: διὰ ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ
ΑΓ. ΚΗΡΥΚΩΝ — ΚΑΡΑΒΟΒΑΣΙ —
ΒΑΘΥ — ΚΑΡΑΒΟΒΑΣΙ — ΑΓ. ΚΗ-
ΡΥΚΩΝ — ΠΕΙΡΑΙΑ

Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ

*Έκαστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ δρατ 11.00 διά: ΚΥΘΝΟΝ —
ΣΕΡΙΦΟΝ — ΣΙΦΝΟΝ — ΚΙΜΩΛΟΝ — ΜΗΛΟΝ

*Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ δρατ 13.00 διά: ΣΥΡΟΝ — ΤΗ-
ΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΑΓ. ΚΗΡΥΚΩΝ — ΚΑΡ-
ΛΟΒΑΣΙ — ΒΑΘΥ

*Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ δρατ 13.00 διά: ΣΙΦΝΟΝ —
ΜΗΛΟΝ — ΙΟΝ — ΟΙΑΝ — ΘΗΡΑΝ

*Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ δρατ 13.00 διά: ΚΥΘΝΟΝ —
ΣΕΡΙΦΟΝ — ΙΟΝ — ΟΙΑΝ ΘΗΡΑΝ

άπό 1.8.68, έκπροσωπούμενον ύπό τού κ. Μ. Λ. Σιγάλας, «Άνωνάλα», λιβεριανόν, τόν. γκρός 2.249, άπό 1.8.68, έκπροσωπούμενον ύπό τού ώς ανω, «Στέντορ», κυπριακόν, τόν. γκρός 2.149, άπό 1.8.68, έκπροσωπούμενον ύπό τού κ. Γ. Καλογερά, «Άγιο Σοφία», κυπριακόν, τόν. γκρός 3.800, άπό 11.12.68, έκπροσωπούμενον ύπό της Α.Ε. ΜΑΝΛΕΜΟΣ, «Γκόλτεν Ντρέκη», λιβεριανόν, τόν. γκρός 15.789, άπό 11.10.68, έκπροσωπούμενον ύπό τού κ. Ν. Κατσούλη, «Γ. Μ. Λιβανός», λιβεριανόν, τόν. γκρός 24.894, άπό 1.8.68, έκπροσωπούμενον ύπό της Α.Ν.Ε. ΑΦΟΙ ΛΙΒΑΝΟΥ.

Κατά τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν τοῦ καταδόγου τῶν ἡσφαλισμένων τὰ κάτωθι πλοῖα:

«Ἀντωνία II», κυπριακόν, τόννων γκρός 7.302, άπό 22.2.69, λόγῳ ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν, «Μινούστη», λιβεριανόν, τόννων γκρός 6.475, άπό 2.10.68, λόγῳ ὑψώσεως τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας, «Σάν Σπυρίδων», λιβανικόν, τόν. γκρός 7.259, άπό 19.11.68, λόγῳ πωλήσεως πρὸς διάλυσιν, «Δάντης», παναμαϊκόν, τόν. γκρός 7.207, άπό 23.1.69, λόγῳ πωλήσεως πρὸς διάλυσιν, «Δρέπανον», παναμαϊκόν, τόν. γκρός 10.448, άπό 26.11.68, λόγῳ πωλήσεως εἰς ἀλλοδαπούς, «Ἄρκη», λιβεριανόν, τόν. γκρός 9.396, άπό 18.2.69, λόγῳ πωλήσεως εἰς ἀλλοδαπούς, «Άμπερη», λιβεριανόν, τόν. γκρός 10.535, άπό 29.1.69, λόγῳ πωλήσεως εἰς ἀλλοδαπούς, «Γιάννινα», λιβεριανόν, τόν. γκρός 8.538 άπό 14.9.68, λόγῳ πωλήσεως πρὸς διάλυσιν, «Μάρινερ», παναμαϊκόν, τ. γκρός 10.443, άπό 11.2.69, λόγῳ πωλήσεως, «Ζέλα Μ.», κυπριακόν. τόν. γκρός 7.235, άπό 13.7.68, λόγῳ πωλήσεως, «Ἀλεξάφαν», παναμαϊκόν, τόν. γκρός 3.605, άπό 16.2.69, λόγῳ πυρκαϊᾶς.

Κατόπιν τῶν ἀνάπτερων ἐπελθουσῶν μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν ύπὸ ἔνεας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, τῶν δόπιον τὰ πληρώματα εἶναι ἡσφαλισμένα εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἀνέρχεται εἰς 1.095 τόννων γκρός 15.040.367.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Ἐχορηγήθησαν ύπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικοὺς ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Ἄπ. Καγιάφαν δρχ. 1.273, Σταμ. Ἀντιτην δρχ. 1.485, Εὔστρατ. Ἐγγέλζου δρχ. 1.677, Ἀναστ. Ρεμαντάν δρχ. 4.136, Γεώργ. Μπακοθανάσην δρχ. 1.444, Δημη. Λέρην δρχ. 2.365, Ἐλευθ. Καστρούην δρχ. 1.768, Π. Χονδρομιχάλην δρχ. 1.702, Κων. Νάνου δρχ. 4.443, Γεώργ. Λούπην δρχ. 2.877, Δημήτρ. Ἀθανασίου δρχ. 2.651, Ἰω. Χάσταρην δρχ. 1.160, Δημ. Δοντάν δρχ. 2.182, Εὔστ. Βραδῆν δρχ. 1.160, Ἀλεξάνδρων χ. Ἰω. Σταμούλη καὶ τὰ τέκνα της δρχ. 2.146, Ἰω. Ἡλιόπουλον πατέρα Λεωνίδα δρχ. 1.160, Ἀνυν χ. Ἀντ. Γιαννόπαπα δρχ. 1.357, Στέφ. Κατσαρύων δρχ. 1.479, Ἰω. Ἀναστασάκην δρχ. 1.680, Μιχ. Γεωργούλην δρχ. 2.172, Ἰω. Πρώτων δρχ. 1.435, Ἀλέξ. Καστρινάκην δρχ. 1.379, Νικ. Κερασούδίτην δρχ. 5.893, Θεοφ. Σκάτιαν δρχ. 4.045, Δημ. Ζησιμάτου δρχ. 4.324, Εὔστρ. Λιάσκον δρχ. 1.771, Ν. Κότσικον δρχ. 2.729, Δημ. Ξάνθου δρχ. 2.062, Νικ. Ἀθανασάκον δρχ. 1.224, Νικόλ. Ξενόπουλον πατέρα Φωτίου δρχ. 1.160, Ἀπ. Τσακίρην δρχ. 2.501, Κων. Ἀνδρουλιδάκην δρχ. 2.883, Θεμιστ. Τόγιαν δρχ. 1.160, Ἰω. Καλύδιορον δρχ. 5.161, Εύάγγ. Γλύπτην δρχ. 2.773, Δημ. Βίδον δρχ. 2.672, Ἰω. Σπανόν δρχ. 3.625, Δημήτρ. Παπαδόπουλον δρχ. 1.375, Ἀντ. Βάμβουραν δρχ. 3.145, Δημ. Ξανθόπουλον δρχ. 3.616, Νάσιον Νάσιον δρχ. 1.160, Μαργαρίταν χ. Ἰω. Βενιαμάκη καὶ τὰ τέκνα της δρχ. 2.489, Αικατερίνην χ. Γεωργ. Τσαλιάγκου μητέρα Σταματίου δρχ. 1.338, Χαρ. Βαρδαρέσσον δρχ. 1.160, Βασ. Καλαδάμην δρχ. 2.773, Ἡλ. Γέμελον δρχ. 3.000, Ἰω. Φόρον δρχ. 3.189, Βασίλ. Γιαννιάρην δρχ. 1.854, Παναγιούλαν χ. Κων. Γαλανοπούλου μητέρα Ἰωάννου δρχ.

1.279, Γεώργ. Κυριαζάνον δρχ. 2.659, Εύάγ. Λεούσην δρχ. 3.515, Εύάγ. Κεραμιώπην δρχ. 1.588, Βασίλ. Μπαλαμπάνον δρχ. 2.907, Στυλ. πατέρα Δημ. Ἀνδρούτσον δρχ. 1.160, Ἰω. Φελουτζήν δρχ. 5.729, Παναγ. Λιβανόν δρχ. 1.160, Λάζ. Καδαλάρην δρχ. 2.311, Σταύρον Μαρούδαν δρχ. 1.720, Κων. Μπαλάσην ἢ Βαλάσην δρχ. 4.578, Εύάγ. Κοτσάμπαν δρχ. 1.539, Ἰσιδ. Κισσάνην δρχ. 2.183, Μιχαήλ Ζαρμπήν δρχ. 4.592, Σταμ. Μουνδούλαν δρχ. 3.737, Χρ. Μπουλμέτην

δρχ. 2.671, Ἐμμ. Νικολέτον δρχ. 1.160, Δημ. Καράβολον ἢ Λιθριώτων δρχ. 3.960, Δημ. Τσιρτσίκον δρχ. 2.074, Ἀντ. Καλογριάδην δρχ. 3.791, Σπυρίδ. Τοτολόν δρχ. 2.005, Μιχ. Φιλιάγκον δρχ. 1.160, Στ. Ἀράπογον δρχ. 2.679, Ἀντ. Λεκάτον δρχ. 2.094, Ἀσημίναν χ. Ζαχαρ. Χατζηκοκκίνου καὶ τὸ τέκνον της δρχ. 1.645, Κων. Ἡλιάδην δρχ. 2.013.

ΕΦ' ΑΠΑΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ

Νικόλ. Μολφέταν δρχ. 61.344.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΟΔΗΓΟΣ ΒΥΘΙΣΜΑΤΩΝ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ ΚΑΙ ΓΥΝΙΑΣ ΚΛΙΣΕΙΣ.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Τὸ πλοίον Ε.Ν. κ. Γεωργίου Εύαγγελον Τσαμπάσου ἔξεδθη δόηγός θυμισμάτων εύσταθειας καὶ γωνίας κλίσεως πρὸς χρῆσιν τῶν ἀξιωματικῶν πλοίων.

Η ΔΙΩΡΥΞ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

Η ΚΡΙΣΙΣ ΤΟΥ 1956-57 ΑΦΟΡΜΗ ΤΩΝ ΠΡΩΤΩΝ ΣΟΥΠΕΡ-ΤΑΝΚΕΡΣ. • ΤΟ "ΣΧΕΔΙΟΝ ΝΑΣΕΡ": ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ ΔΙΑ ΝΑ ΔΕΧΕΤΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΤΩΝ 250.000 ΤΟΝΝΩΝ ΕΜΦΟΡΤΑ. • ΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΑΙ ΤΟΥ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ. • ΠΟΤΕ ΘΑ ΑΝΟΙΞΗ:

ΤΑ ΣΟΥΠΕΡ ΤΑΝΚΕΡΣ

"Η πρώτη κρίσις του Σουέζ, έφερε τους ναυπηγούς εις την άναγκην, την έπιτακτικήν, της κατασκευής πλοίων μεγαλυτέρων και ταχυτέρων. Και πράγματι, πρίν η παρέλθη τριετία, έπραγματοποίησε την έμφανσί του το πρώτον σούπερ -τάνκερ των 100.000 τόν., το «*Universe Apollo*». Την έπιτυχη έμφάνισήν του ήκολούμησαν ζέτεροι παραγγελίαι διὰ παρόμοια σκάφη μὲ δόλεν αύξανόμενον ρυθμόν. Ούτω περὶ τὰ τέλη του 1964, τὰ άνω των 60.000 τόνων δεξαμενόπλοια, άντεπροσώπευσαν τὸ ἐν τέμπτον τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος τῶν δεξαμενοπλοίων. Τὰ πλοῖα αὐτά ήσαν ἀποτέλεσμα τῶν πραγδαίων τεχνολογικῶν ἔξειλεων εἰς τὸν τομέα τῆς ναυπηγικῆς, διὰ τῶν ὅποιων ἡλεκτρικὴ τὸ κατά τόνων κόστος τῶν ναυπηγήσεων, καὶ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ αὐτοματισμοῦ, διὰ τοῦ οἰκονομικοῦ μεταβολήν τῶν πλοίων τοῦ πληρώματος. Τοῦτο, φυσικά, συνεπήγετο χαμηλοτέρους ναύλους διὰ τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια, ἔστω καὶ ἐάν ήσαν ὑποχρεώμενα νὰ ἀκολουθήσουν τὴν μακράν, πέρι τῆς Ἀφρικῆς, ὁδὸν, ἐν συγκρίσει μὲ τοὺς ναύλους οἱ ὅποιοι ἐπιληρώνοντο εἰς τὰ συμβατικοῦ μεγέθους, παρὸ τὸ πλεονέκτημα τῶν τελευταίων νὰ διέρχωνται τὴν διώρυγα ἐν τλῆρει φόρτω. Τινὰ ἐκ τῶν μεγάλων σκαφῶν, διέπλεον τὴν διώρυγα ἡμιεμφόρτα. Τὰ περισσότερα δύος, προετίμων τὴν ὁδὸν τοῦ Ἀκρωτηρίου μὲ πλήρες φορτίον καὶ ἔχρησιμοισίους τὴν διώρυγα μόνον κατὰ τὸ ὑπὸ ἔρμα ταξιδίον τῶν. Αὐτὸς ἦτο καὶ ὁ πλέον συμφέρων συνδυασμός.

Τὸ 1965 οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ αἱ ἑταῖραι πετρελαίων, ἥρχισαν νὰ διαβλέπουν τὰ ὄφελη ἀτινα θὰ ἀπεκόμιζον ἐκ τῆς κατασκευῆς δεξαμενοπλοίων 200.000 τόν. d.w. καὶ ἄνω. Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸ ἀξίζει νὰ σημειωθῇ ὅτι τὰ ναυπηγεία δὲν ἔφθασαν εἰς τὰ μεγέθη αὐτὰ βαθμαίων, ἀλλ' ἐπραγματοποίησαν ἀλματὰ ἀπὸ τοὺς 110.000 τόν. εἰς τοὺς 150.000 τόν. καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς 175.000 (ὅπερ, βάσει τῆς νέας συμβάσεως περὶ γραμμῆς φορτώσεως, ἀντιστοιχεῖ μὲ 210.000 τόν.). Τὰ σκάφη αὐτὰ δὲν ήσαν πλέον εἰς θέσιν νὰ διαπλέουν τὴν διώρυγα ἔστω καὶ κατὰ τὸ ὑπὸ ἔρμα ταξιδίον τῶν, ἐκτὸς τῶν ὀλίγων μεταξύ 110.000 καὶ 150.000 τόν. d.w.

ΤΟ ΣΧΕΔΙΟΝ ΝΑΣΕΡ

Διὰ νὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν δυσμενὴ ἐπίδρασιν τῶν ὅποιων ἡ αἰγαίνιδια αὐτὴ τάσις πρὸς γιγαντισμὸν θὰ ἔλκεν ἐπὶ τῆς διώρυγος εἰς τὸ ἀπότελον μέλλον, οἱ Αιγύπτιοι ἔξεπονταν μίαν μελέτην ἔκδιαθνυσεως καὶ διαπλατύσεως αὐτῆς, ἡ ὅποια ὠνομάσθη «Σχέδιον Νάσερ - Μέρος 3ον». Τὸ ἔργον αὐτὸ προεβλέπετο νὰ ἔκτελεσθῇ εἰς δύο στάδια.

Τὸ πρώτον στάδιον, ἀπεσκόπει εἰς τὴν διαπλάτυνσιν τῆς διώρυγος, εἰς τρόπον ὥστε η ὑδατίνη ἐπιφάνεια τῆς θὰ ηγάπετο ἀπὸ 1800 μ², εἰς 2400 μ². Παραλλήλως θὰ ηγάπετο τὸ ἐπιτρεπτὸν βύθισμα ἀπὸ 38 πόδας εἰς 48. Τοιουτούρων δεξαμενόπλοια 110.000 - 125.000 τόν. d.w. θὰ ηδύναντο νὰ τὴν διέλθουν ἐν πλήρει φόρτῳ, ἐνῷ τὰ τῶν 200.000 τόν. καὶ ἄνω θὰ διέπλεον αὐτὴν κατὰ τὸ ὑπὸ ἔρμα ταξιδίον τῶν. Τούτο θὰ ἐπειγχάνετο δι' ἀπομακρύνσεως καὶ ἀνακατασκευῆς τῶν προστατευτικῶν τοιχωμάτων τῆς ἀνατολικῆς σχήμης εἰς ἀπόστασιν ἴκανην, ὥστε εἰς τὸ μέλλον θὰ ἡτο δυνατή ἡ περατιέρω διαπλάτυνσις τῆς διώρυγος χωρὶς νὰ ἀπαιτηθῶνται τοιχώματα. Τὸ στάδιον αὐτὸ ὑπελογίζετο νὰ περατωθῇ περὶ τὸ 1972.

Εύθὺς ὡς ἐπερατωτόντο αἱ ἔργασίαι τοῦ πρώτου μέρους, θὰ ἐτίθετο εἰς ἐφαρμογὴν τὸ δεύτερον. Βάσει σύντομον, τὸ πλάτος τῆς διώρυγος θὰ ηγάπετο ἐπὶ περατιέρω, σύντομος διάστασης η ίδιαντινή ἐπιφάνεια τῆς θὰ ἔχει λιγότερο 4.000 μ², ἐνῷ ταυτοχρόνως θὰ ἔξεβαθνυτο ἀρκετὰ διὰ νὰ ἐπιτρέψῃ τὸν διάπλουν δεξαμενοπλοίων μέχρι 250.000 τόν. ἐν πλήρει

φόρτῳ. Τὸ δόλον ἔργον προεβλέπετο νὰ περατωθῇ μέχρι τὸ 1975.

Τὸν Φεδρουάριον τοῦ 1967, ἥρχισαν αἱ προετοιμασίαι διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ πρώτου σταδίου. 'Αλλ' ἐνῷ ἡ Αιγυπτιακὴ Κυβερνήσις εύρισκετο ἀκόμη εἰς τὸ στάδιον τῶν διατυπώσεων μὲ τοὺς διεθνεῖς μειοδότας διὰ τὴν ἀνάληψη τῆς ἔκδιαθνυσεως τῆς διώρυγος, ἔξερράγη ὁ πόλεμος τῶν ἔξι ἡμερῶν, διστις εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἐπ' ἀριστον ἀναδόλην τοῦ δόλου ἔργου.

Εἰς τὸ πρόσφατον συνέντευξίν του, δὲ άναπληρωτής διευθυντής τῆς Διώρυγος, ἔτοντες ὅτι ὁ χρόνος τελέσεως τοῦ σχεδίου Νάσερ δυνατὸν νὰ μειωθῇ εἰς πέντε ἔτη, ἀπὸ τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς διώρυγος, ἀντὶ τῶν ἐννέα ἀρχικῶν προγραμματισθέντων.

ΤΟ ΚΛΕΙΣΙΜΟΝ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ

'Ο συνεπεία τῆς 'Αραβοϊστρατηλινῆς διενέξεως ἀποκλεισμὸς τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, μεγάλην ἔσχεν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας.

'Η προβλεπόμενη κρίσις διὰ τὸ θέρος τοῦ 1967 ἀπεσοδήθη. 'Η δινετος ἀπασχόλησις ὀδοκλήρου τοῦ ὑπάρχοντος τονώτας ἐπετεύχη. Αἱ διαλύσεις τῶν παλαιῶν σκαφῶν ἀνεκόπτησαν προσωρινῶς. Τὰ λίμπερτοις, δια μίαν ἀκόμη φοράν — τελευταίαν — κέρδη ἀπέφερον εἰς τοὺς κατόχους τῶν.

'Ο τομέυς ὅμως διστις περισσότερον ηγούνηθ ἐκ τοῦ «*εκλεισμάτος*» τῆς διώρυγος, ἥτο δὲ τῶν δεξαμενοπλοίων. Θεαματικήν ἄνοδον ἐσπειρίωσαν οἱ ναύλοι τῶν — εἰς οὐδεμίαν πάντως περίπτωσιν ἔφθασαν ἐκείνους τῶν «*εχρυσών ἡμερῶν*» τοῦ 1956 - 57.

Διὰ τὰ κράτη τῆς Δυτικῆς καὶ Βορείου Εὐρώπης, ὀξύτατον παρουσιάζετο τὸ πρόδηλημα τῆς προμηθείας πετρελαίου. Λύσις μία ἐνδεδειγμένη ὑπῆρχε: Νάσερ ἀποκτηθοῦν σκάφη ἀτινα δὲν θὰ ἐπηρεάζοντο ἀπὸ τὸ ἐάν καὶ ἐπὶ πόσον διάστημα η Διώρυξ θὰ παρέμενε κλειστή. Καὶ αὐτὰ ήσαν τὰ σούπερ - τάνκερς. Πρῶται αἱ μεγάλαι ἑταῖραι πετρελαίου καὶ ἐν συνεχείᾳ οἱ ιδιώταις ἐφοπλισταὶ ἥρχισαν ἀθρόας παραγγελίας τοιωτῶν σκαφῶν, μὲ παραδόσεις ἔξικονμένας ἀπὸ τὸ β' ἔξαμπνον τοῦ 1968 μέχρι τὰ τέλη τοῦ 1972. Εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους, ἐπελογίζετο διὰ μέχρι τὸ 1972, περίπου 350 τάνκερς - μαμμούθ θὰ τελοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ.

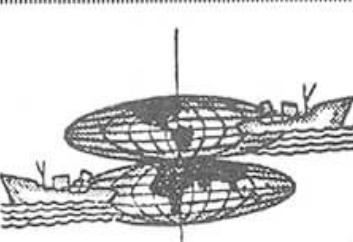
"Ἐτερον πρόδηλημα τὸ ὅποιον ἐδημιούργησεν ὁ ἀποκλεισμὸς τῆς διώρυγος, εἶναι ἡ ἔξοδος τῶν 15 πρὸς Βορρᾶν κατευθυνομένων πλοίων, κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἀποφράξεώς της, ἀτινα δὲν θὰ παρέμενε κλειστή. Καὶ αὐτὰ ήσαν τὰ σούπερ - τάνκερς. Πρῶται αἱ μεγάλαι ἑταῖραι πετρελαίου καὶ ἐν συνεχείᾳ οἱ ιδιώταις ἐφοπλισταὶ ἥρχισαν ἀθρόας παραγγελίας τοιωτῶν σκαφῶν, μὲ παραδόσεις ἔξικονμένας ἀπὸ τὸ β' ἔξαμπνον τοῦ 1968 μέχρι τὰ τέλη τοῦ 1972. Εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους, ἐπελογίζετο διὰ μέχρι τὸ 1972, περίπου 350 τάνκερς - μαμμούθ θὰ τελοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ.

Σχετική πρωτοβουλία ἀνελκήθη ὑπὸ τῆς Αιγυπτιακῆς Κυβερνήσεως τὸν 'Ιανουάριον τοῦ 1968. 'Ἐντὸς συντόμου χρονικοῦ διαστήματος οἱ προετοιμασίαι τοῦ νοτίου τμήματος τῆς διώρυγος. 'Η ἐπιθεώρησις τοῦ πυθμένος τῆς διώρυγος διὰ νὰ ἐντοπισθῶν τὰ ναυάγια, διστενεῖται διὰ μέρους τοῦ 'Ισραήλ, καὶ οὕτω ἡ ἀπελευθέρωσις τῶν σκαφῶν ἀνεβλήθη διὰ τὰς καλένδας.

ΠΟΤΕ ΘΑ ΑΝΟΙΞΗ Η ΔΙΩΡΥΞ:

'Ἐρώτημα τὸ δόποιον ἀπασχόλει συνεχῶς τοὺς ναυτιλιακοὺς κύκλους καὶ γενικώτερον τὸ διεθνὲς ἐμπόριον καὶ τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν.

'Ἐφ' ὅσον ἀναγγελθῆ ἡ ἡμερομηνία ἐνόρξεως τῶν ἔργων στοιχείων τῆς διώρυγος, ὑπολογίζεται διὰ τὸν θάνατον τοῦ 'Ισραήλ, καὶ οὕτω ἡ ἀπελευθέρωσις τῶν σκαφῶν ἀνεβλήθη διὰ τὰς καλένδας.



Your Agents AT JEDDAH Port

P.O.Box	205
Cables	«ATASA»
Tel.	5216

ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES

SHIPPING AGENTS AND STEVEDORES

Directors : ANDREAS ELLINAS
MICHAEL ELLINAS

For Best Service, Quick Despatch, Competitive Rates

Head Office : Gaabil Street,
Sharbatly Bldg.,
Jeddah, S. Arabia

Sub-Agencies : Yenbo - Giza - Dammam

πρέπει νά επιθεωρήθη καί το βόρειον τμῆμα τῆς Διώρυγος.
Οσον αφορά τό πρόβλημα τῆς έπικαθήσεως ἄμμου, οἱ ἀρμόδιοι ἐπὶ τῶν θεμάτων τῆς διώρυγος λέγουν, διτὶ ὃ παράγων ὅστις εύνοει τὴν συγκέντρωσιν ἄμμου εἰς τὴν διώρυγα εἶναι ή ἐντὸς αὐτῆς ναυσιπλοῖα καί αἱ περὶ τοῦ ἀντίθετου εἰκασίαι εἶναι ἐντελῶς ἀδάστιμοι.

Γεγονός παραμένει διτὶ διανοίξεις τῆς διώρυγος, ἐὰν προηγουμένως δὲν ἐπέλθῃ μία πλήρης συμφωνία μεταξὺ Αἴγυπτου καὶ Ἰσραὴλ ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ. Καὶ μία τοιαύτη συμφωνία δὲν προβλέπεται, τουλάχιστον εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον.

Ζημειούνται ή Αἴγυπτικὴ οἰκονομία ἀπὸ τὴν ὑφίσταμένην κατάστασιν. Συμφέρον τῆς ἡ ἐπαναλειτουργία τῆς διώρυγος. Τό Ἰσραὴλ ὅμως δὲν εἶναι διατεθιμένην νά υποχωρήσῃ, ἐὰν δὲν ἔξασφαλίσει τὸ ἀπρόσκοπτον τῆς διελεύσεως τῶν πλοίων του μέσω τῆς διεθνοῦς αὐτῆς ἀρτηρίας.

«Ἡ ἀπόφασις εὐρίσκεται εἰς τὰς χείρας τοῦ Καΐρου», λέγει τὸ Ἰσραὴλ. «Ἐὰν ληφθῇ ἡ ἀπόφασις νά ἀνοίξῃ ἡ διώρυξ καὶ τεθῇ εἰς τὴν διάθεσιν τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένης τῆς Ἰσραὴλης, ἀνευ ἔξαιρέσεως ἡ διακρίσεως, τὰ προβλήματα τὰς ὅποις ἐδημιούργησε ἡ Αἴγυπτος θά ἐπιλυθοῦν καὶ ἡ διώρυξ θά ἐπαναλειτουργήσῃ».

ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

«Ἡ σημερινὴ κατάστασις τοῦ Σουέζ δύναται νά συνοψισθῇ εἰς τὰ κατωτέρω:

- Είναι ἀδύνατος ἡ ἀνάληψης οἰστρού προτείνεται, διανοίξεως ἄμμου ἡ ίδιας μεταξὺ Αἴγυπτου καὶ Ἰσραὴλ.
- 'Ἐφ' ὅσον ἔξασφαλισθῇ ἡ ἀνωτέρω προϋπόθεσις, τὰ ἐντὸς τῆς διώρυγος παραγιδεύντα πλοία δυνατόν νά ἀπελευθερωθοῦν ἐντὸς 2 μηνῶν.

«Ἡ ἐκκαθάρισις τῆς διώρυγος ἀπὸ τὰ ναυάγια θά ἀπαιτήσῃ 3 - 4 μῆνας.

• Δὲν ὑφίσταται — κατὰ τοὺς Αἴγυπτίους — πρόβλημα ἐπικαθήσεως ἄμμου ἡ ίδιας ἐντὸς τῆς διώρυγος μετά τὴν ἀπόφραξιν τῆς.

«Ὑγίεις τὸ σχέδιον ἀναπτύξεως τῆς διώρυγος, μεχρι 250.000 τόν. Ἐσύμφορος θά ἡτο ἡ περατέρω ἐκβάθυνσις καὶ διαπλάτυνσις. Τὰ ἐλάχιστα ἄνω τοῦ μεγέθους αὐτοῦ παραγγελθέντα δὲν δικαιολογοῦν, κατὰ τοὺς Ἱάπωνας ναυπηγούς, τὴν διπλάνην.

Τὸ «διακοσάρι» (τὸ σκάφος τῶν 170.000 - 250.000 τόνων), φαίνεται ὅτι είναι τὸ μέγεθος ὅπερ ἡ ἀπικριστήσῃ. Δὲν ἀποκλίεται, φυσικά, ἡ κατασκευὴ σκάφους 500.000 ἢ καὶ 1.000.000 τόνων. «Ηδη ἔχει παραγγελθῆ τὸ πρώτον τῶν 370.000 τόν., καὶ ἐπίκειται ἡ παραγγελία ἐνός δευτέρου τῶν 400.000 τόνων. Τὰ μεγαθήρια ὅμως αὐτὰ μόνον ἀκράιους σταθμούς — ὡς τὰ ἥδη ἐν ὑπηρεσίᾳ τῶν 312.000 τόν. — θά δύναται νά ἔξυπηρετήσουν, καὶ οἱ ἀκραῖοι οὖτοι σταθμοὶ θὰ πρέπει νά εὑρίσκωνται εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν διότι τὸ βύθισμά των δὲν θά ἐπιτρέπῃ τὴν δέλευσιν διὰ τῶν στενῶν τοῦ Ντόβερ, τῆς Βρετανίας Θαλάσσης καὶ τῆς Μαλάκκας. Τὴν δυσχέρειαν αὐτήν, οὐδεὶς δύναται νά παραστήσῃ.

«Ἄς σημειωθῆ, ἔξ ἄλλου, διτὶ τουλάχιστον πρὸ τῆς παρελεύσεως δεκαετίας, είναι ἀμφίβολον ἐάν θά υπάρχῃ λιμῆν, δοτις θά δέχεται τὰ σκάφη αὐτά.

Καὶ τὸ συμπέρασμα: Τὸ «Σχέδιον Νάσερ» ἀποτελεῖ τὴν ἐνδειγμένην πολιτικήν διὰ τὴν Διώρυγα.

• Τὰς ἐπιπτώσεις, τὰς ὅποιας θά ἔχῃ ἐπὶ τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας — τῆς τράπεζης κυρίων — τὸ «ἄνιογμα» τῆς διώρυγος, δυνατόν νά τὰς φαντασθῶμεν. «Ἡ ὑπερπροσφόρα τονιάζει, θά ἔχῃ ὡς ἄμεσον ἀποτέλεσμα τὴν πτώσην τῶν ναυλῶν. Κατὰ συνέπειαν, τὰ μεγάλης ἡλικίας σκάφη θὰ καταστοῦν ἀντιοκονιμικά, λόγω καὶ τῶν ἐπασφαλιστρων. Τὰ μικρᾶς, ἐπίσης, χωρητικότητος σκάφη ἔηροῦ καὶ ὑγροῦ φορτίου, ἀσχέτως ἡλικίας, θὰ δεχθῶν τὸ πλήγμα. Θὰ προτιμῶνται τὰ μεγαλύτερα, λόγω τοῦ χαμηλότερου κινήσεως καὶ φυσικά τῶν χαμηλοτέρων ναυλῶν, τοὺς ὅποιους θὰ προσφέρουν. Πολλὰ δεξαμενόπλοια θὰ φιθοῦν καὶ πάλιν εἰς τὰ σιτοφορτία. Ἡ ὑπερπροσφόρα τονιάζει, θά είναι ή συνέπεια.

Δὲν ἐπιθυμούμεν νά είμεθα μάντεις κακῶν. «Οπωσδήποτε εἶναι τολμῆρον νά κάμη τις προβλέψεις εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτιλίας διότι πολλάκις διαφένδεται ἐν τῷ πραγματών. Τὰς ἀνησυχίας μας απλῶς ἐκφράζουμεν διά τὸ μέλλον τῆς ναυτιλίας — τῆς Ἑλληνικῆς κυρίων — καὶ τὰς ἐπιπτώσεις τὰς ὅποιας δυνατόν νά ἔχῃ τὸ μελλοντικὸν ἄνοιγμα τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ. Ἀποτελεῖ καθ' ἡμάς εὐήνημα τὸ γεγονός ὅτι ή ἡμέρα αὐτῆς ἀπέχει. Πολλὰ ἡμπορεῖ νά συμβοῦν μέχρι τότε τὰς ὅποιας θά ἀνατρέψουν κάθε πρόβλεψιν.

Look to

VICTOR PYRATE TANK CLEANING EQUIPMENT FOR RELIABILITY EFFICIENCY SERVICE

- * Fixed Installations
- * Portable Machines
- * Associated Deck Equipment
- * Pneumatic Hose Hoist
& Desludging Winch
- * Quick Release Tank Lid

For further details write to:

SAMUEL HODGE & SONS LTD.,

18 LONDON STREET,

LONDON E.C.3,

ENGLAND

Telephone : 01-481 8511 Telex : 25364

OR

INTERNATIONAL MARITIME AGENCIES CO LTD

MARINE ENTERPRISES BUILDING,

53/55 AKTI MIAOULI

PIRAEUS

GREECE

Telephone: 42 35 50 Telex: PIRAEUS 130

• VISIT US ON POSIDONIA '69 STAND GB 29

BOMBAY KOTHARE BROS

GENERAL SHIP SUPPLIERS —
CONTRACTORS — SHIPSCHANDLERS

PHONES: 261766 — 441572 165-A, Vincent Chamber
CABLES: HERMESUPLY Dr. Ambedkar, Road,
BOMBAY DADAR, BOMBAY - 14

σκουαί και την 26η Μαρτίου άπέπλευσε διά Περσικόν Κόλπον.

ΣΧΗΜΙΟΥΣ: Κατά τὴν διάρκειαν προσφάτου ταξιδίου του ἀπό Λός "Αντζελες δι" Ιαπωνίαν ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν μηχανήν έξι μηνεῖσας τοῦ πληρώματος. Συνεπήθη ἀναμετάλλωσις τριῶν ἔδρανων.

«ΣΠΑΡΤΟ»: Εἰς Ταράντο τὴν 14ην Μαρτίου τρόπος ἐπισκέψεων τῶν κάτοικοι: α) "Οδόντωσις εἰς τὰ ὄριοτερά ἐλάσσωτα λόγω προσκρουσών εἰς προβλήτος εἰς Ταράντο τὴν 8ην Μαρτίου. β) Ζημία εἰς τὸ πηδάλιον συνεπείᾳ προσσάρεων εἰς Σαγκάνη τὴν 4ην Μαΐου 1968. γ) "Οδόντωσις εἰς ἐλάσσωτα λόγω προσκρουσών εἴτε προβλήτος εἰς Ἀλεξανδρεῖο (22. 2.69), εἰς Καλκούτταν (27.10.66) καὶ εἰς Ἀμβέρσον (5.5.67).

«ΣΤΕΡ», ὅπερ κατά τὸν Μάρτιον τοῦ 1968 ἐκρήτηθη ὑπὸ τῶν Τελωνειακῶν Ἀρχῶν, ἐπωπολῆθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος καὶ σχεδὸν κατεστρόφη ὀλοσχερών,

ώς ἀνεκοινώθη εἰς Παλέρμο τὴν 4ην Μαρτίου. **«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ»:** Προσηρπεῖεν ἔξοδος τῆς Μυτιλήνης τὴν δημ. Μαρτίου. "Εκτοτε δὲν ἀνέλθησαν προσποθεῖσι αὐλεντέων του. Τὸ σκάφος μετέφερεν 150 τόνους ἀλαιοπυρήνας ἀπό Τουρκίαν διά Μυτιλήνην.

«ΥΔΡΑΙΟΣ III»: Οἱ ἀνεκοινώθη εἰς Λαοδίκιον τὴν 19ην Μαρτίου, τὸ σκάφος ὄπωλεσε τὴν ἄγκυραν του μετά τῆς ἀλύσου της, κατὰ τὴν διάρκειαν ταξιδίου ἀπό Νεκοτσέα δι". Αμέρεστον τὸν παρελθόντα Νοέμβριον.

«ΦΑΛΚΩΝ»: "Υπέστη ζημίας εἰς τὸ κατάστρωμα καὶ τὴν μηχανήν συνεπείᾳ προσφάτου κακοκαιρίας. Τὸ σκάφος ἐπεπειρώθη εἰς Γκίζον τὴν 28ην Μαρτίου.

«ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ»: "Ἐπεκθύνθη εἰς τὸν βυθὸν εἰς Σεπτού τὴν 22αν Μαρτίου, ἀλλ' ἀνειλικόθη ὑπὸ τῆς πολιρροίας τῆς Ιθίαν ἡμέραν.

«ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ»: Εἰς Γιοκοχάραν τὴν 23ην Μαρτίου, ἀνέφερε διαρροὴν εἰς τὰς δεξαμενὰς Νο 1 καὶ 2 τῶν διπυθμένων.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Ἄν έξαιρέσῃ τις τὰς πρὸς τὸ Κόντινεντ ὅλιγας ναυλώσεις σιτηρῶν ἀπὸ τὸν Κόλπον καὶ τοὺς λιμένας Β. Ἀτλαντικού, ἡ ἀγορά ἔκινηθη καὶ κατὰ τὸ β' 150ήμερον τοῦ Μαρτίου ἐπὶ σταθερῶν δεσμούμενων πρὸς πάσαν κατεύθυνσιν. Εἶναι, πάντως, γεγονός ὅτι ἐφέστος τὰ σιτοφορτά πρὸς μεταφοράν θὰ εἰναι ὅλιγάτερα λόγω καλῶν ἑστεδειῶν τῶν δημητριακῶν εἰς ὅλας τὰς εἰσαγωγικάς χώρας. "Ἐνθερρυντική ἔξι ὅλου ἔνθεξις ἡ ἀθρόας ζήτησις τονιάζει διὰ τὰς πορτέρες καὶ η ὑξεμένη κίνησις τῶν φορτίων μεταλλευμάτων, ήτις καὶ ἀπορροφᾷ σημαντικούν μέρους τῆς χωρητικότητος μεγάλων μπάλων κάρριερ, ἀπασχολεῖ δ' ἀκόμη τὰ μικτὰ καὶ τὰ νεοεισερχόμενα εἰς τὴν ἀγοράν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα. "Ἐφ' ὅσον κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας διατηρηθεῖν εἰς τὰ κρατοῦντα ἐπίπεδα οἱ ναῦλοι διὰ τὰ πετρέλαια, πρέπει νὰ προεξοφλήσται καὶ ἡ σταθερότης τῶν ναύλων εἰς τὰ σιτοφορτά. Τὰ τάκερες θὰ κρατηθοῦν εἰς τὰς μεταφοράς πετρελαίων.

"Ἡ κίνησις κατὰ τομεῖς εἰς τὴν ναυλαγόραν εἶχεν ἐν συντομίᾳ ὡς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ - ΚΑΝΑΔΑΣ: Λίαν περιωρισμένη ἡ κίνησις ναυλώσεων διὰ σιτηρά ἀπὸ τὸν Κόλπον. Διὰ τὸ Κόντινεντ, ἴδια, εἰς τὸ ἐλάχιστον ἑστημένη ἡ ζήτησης τονιάζει. Τὰ 3.75 καὶ 3.85 δολ. ἀπληρώθησαν διὰ σκάφη 40 χιλ. τόν. διά την Απριλίου 4.00 δολ. καὶ 4.25 δολ. στην Απριλίου 4.50 δολ. καὶ 4.75 δολ. στην Απριλίου 5.00 δολ. καὶ 5.25 δολ. στην Απριλίου 5.50 δολ. καὶ 5.75 δολ. στην Απριλίου 6.00 δολ. καὶ 6.25 δολ. στην Απριλίου 6.50 δολ. καὶ 6.75 δολ. στην Απριλίου 7.00 δολ. καὶ 7.25 δολ. στην Απριλίου 7.50 δολ. καὶ 7.75 δολ. στην Απριλίου 8.00 δολ. καὶ 8.25 δολ. στην Απριλίου 8.50 δολ. καὶ 8.75 δολ. στην Απριλίου 9.00 δολ. καὶ 9.25 δολ. στην Απριλίου 9.50 δολ. καὶ 9.75 δολ. στην Απριλίου 10.00 δολ. καὶ 10.25 δολ. στην Απριλίου 10.50 δολ. καὶ 10.75 δολ. στην Απριλίου 11.00 δολ. καὶ 11.25 δολ. στην Απριλίου 11.50 δολ. καὶ 11.75 δολ. στην Απριλίου 12.00 δολ. καὶ 12.25 δολ. στην Απριλίου 12.50 δολ. καὶ 12.75 δολ. στην Απριλίου 13.00 δολ. καὶ 13.25 δολ. στην Απριλίου 13.50 δολ. καὶ 13.75 δολ. στην Απριλίου 14.00 δολ. καὶ 14.25 δολ. στην Απριλίου 14.50 δολ. καὶ 14.75 δολ. στην Απριλίου 15.00 δολ. καὶ 15.25 δολ. στην Απριλίου 15.50 δολ. καὶ 15.75 δολ. στην Απριλίου 16.00 δολ. καὶ 16.25 δολ. στην Απριλίου 16.50 δολ. καὶ 16.75 δολ. στην Απριλίου 17.00 δολ. καὶ 17.25 δολ. στην Απριλίου 17.50 δολ. καὶ 17.75 δολ. στην Απριλίου 18.00 δολ. καὶ 18.25 δολ. στην Απριλίου 18.50 δολ. καὶ 18.75 δολ. στην Απριλίου 19.00 δολ. καὶ 19.25 δολ. στην Απριλίου 19.50 δολ. καὶ 19.75 δολ. στην Απριλίου 20.00 δολ. καὶ 20.25 δολ. στην Απριλίου 20.50 δολ. καὶ 20.75 δολ. στην Απριλίου 21.00 δολ. καὶ 21.25 δολ. στην Απριλίου 21.50 δολ. καὶ 21.75 δολ. στην Απριλίου 22.00 δολ. καὶ 22.25 δολ. στην Απριλίου 22.50 δολ. καὶ 22.75 δολ. στην Απριλίου 23.00 δολ. καὶ 23.25 δολ. στην Απριλίου 23.50 δολ. καὶ 23.75 δολ. στην Απριλίου 24.00 δολ. καὶ 24.25 δολ. στην Απριλίου 24.50 δολ. καὶ 24.75 δολ. στην Απριλίου 25.00 δολ. καὶ 25.25 δολ. στην Απριλίου 25.50 δολ. καὶ 25.75 δολ. στην Απριλίου 26.00 δολ. καὶ 26.25 δολ. στην Απριλίου 26.50 δολ. καὶ 26.75 δολ. στην Απριλίου 27.00 δολ. καὶ 27.25 δολ. στην Απριλίου 27.50 δολ. καὶ 27.75 δολ. στην Απριλίου 28.00 δολ. καὶ 28.25 δολ. στην Απριλίου 28.50 δολ. καὶ 28.75 δολ. στην Απριλίου 29.00 δολ. καὶ 29.25 δολ. στην Απριλίου 29.50 δολ. καὶ 29.75 δολ. στην Απριλίου 30.00 δολ. καὶ 30.25 δολ. στην Απριλίου 30.50 δολ. καὶ 30.75 δολ. στην Απριλίου 31.00 δολ. καὶ 31.25 δολ. στην Απριλίου 31.50 δολ. καὶ 31.75 δολ. στην Απριλίου 32.00 δολ. καὶ 32.25 δολ. στην Απριλίου 32.50 δολ. καὶ 32.75 δολ. στην Απριλίου 33.00 δολ. καὶ 33.25 δολ. στην Απριλίου 33.50 δολ. καὶ 33.75 δολ. στην Απριλίου 34.00 δολ. καὶ 34.25 δολ. στην Απριλίου 34.50 δολ. καὶ 34.75 δολ. στην Απριλίου 35.00 δολ. καὶ 35.25 δολ. στην Απριλίου 35.50 δολ. καὶ 35.75 δολ. στην Απριλίου 36.00 δολ. καὶ 36.25 δολ. στην Απριλίου 36.50 δολ. καὶ 36.75 δολ. στην Απριλίου 37.00 δολ. καὶ 37.25 δολ. στην Απριλίου 37.50 δολ. καὶ 37.75 δολ. στην Απριλίου 38.00 δολ. καὶ 38.25 δολ. στην Απριλίου 38.50 δολ. καὶ 38.75 δολ. στην Απριλίου 39.00 δολ. καὶ 39.25 δολ. στην Απριλίου 39.50 δολ. καὶ 39.75 δολ. στην Απριλίου 40.00 δολ. καὶ 40.25 δολ. στην Απριλίου 40.50 δολ. καὶ 40.75 δολ. στην Απριλίου 41.00 δολ. καὶ 41.25 δολ. στην Απριλίου 41.50 δολ. καὶ 41.75 δολ. στην Απριλίου 42.00 δολ. καὶ 42.25 δολ. στην Απριλίου 42.50 δολ. καὶ 42.75 δολ. στην Απριλίου 43.00 δολ. καὶ 43.25 δολ. στην Απριλίου 43.50 δολ. καὶ 43.75 δολ. στην Απριλίου 44.00 δολ. καὶ 44.25 δολ. στην Απριλίου 44.50 δολ. καὶ 44.75 δολ. στην Απριλίου 45.00 δολ. καὶ 45.25 δολ. στην Απριλίου 45.50 δολ. καὶ 45.75 δολ. στην Απριλίου 46.00 δολ. καὶ 46.25 δολ. στην Απριλίου 46.50 δολ. καὶ 46.75 δολ. στην Απριλίου 47.00 δολ. καὶ 47.25 δολ. στην Απριλίου 47.50 δολ. καὶ 47.75 δολ. στην Απριλίου 48.00 δολ. καὶ 48.25 δολ. στην Απριλίου 48.50 δολ. καὶ 48.75 δολ. στην Απριλίου 49.00 δολ. καὶ 49.25 δολ. στην Απριλίου 49.50 δολ. καὶ 49.75 δολ. στην Απριλίου 50.00 δολ. καὶ 50.25 δολ. στην Απριλίου 50.50 δολ. καὶ 50.75 δολ. στην Απριλίου 51.00 δολ. καὶ 51.25 δολ. στην Απριλίου 51.50 δολ. καὶ 51.75 δολ. στην Απριλίου 52.00 δολ. καὶ 52.25 δολ. στην Απριλίου 52.50 δολ. καὶ 52.75 δολ. στην Απριλίου 53.00 δολ. καὶ 53.25 δολ. στην Απριλίου 53.50 δολ. καὶ 53.75 δολ. στην Απριλίου 54.00 δολ. καὶ 54.25 δολ. στην Απριλίου 54.50 δολ. καὶ 54.75 δολ. στην Απριλίου 55.00 δολ. καὶ 55.25 δολ. στην Απριλίου 55.50 δολ. καὶ 55.75 δολ. στην Απριλίου 56.00 δολ. καὶ 56.25 δολ. στην Απριλίου 56.50 δολ. καὶ 56.75 δολ. στην Απριλίου 57.00 δολ. καὶ 57.25 δολ. στην Απριλίου 57.50 δολ. καὶ 57.75 δολ. στην Απριλίου 58.00 δολ. καὶ 58.25 δολ. στην Απριλίου 58.50 δολ. καὶ 58.75 δολ. στην Απριλίου 59.00 δολ. καὶ 59.25 δολ. στην Απριλίου 59.50 δολ. καὶ 59.75 δολ. στην Απριλίου 60.00 δολ. καὶ 60.25 δολ. στην Απριλίου 60.50 δολ. καὶ 60.75 δολ. στην Απριλίου 61.00 δολ. καὶ 61.25 δολ. στην Απριλίου 61.50 δολ. καὶ 61.75 δολ. στην Απριλίου 62.00 δολ. καὶ 62.25 δολ. στην Απριλίου 62.50 δολ. καὶ 62.75 δολ. στην Απριλίου 63.00 δολ. καὶ 63.25 δολ. στην Απριλίου 63.50 δολ. καὶ 63.75 δολ. στην Απριλίου 64.00 δολ. καὶ 64.25 δολ. στην Απριλίου 64.50 δολ. καὶ 64.75 δολ. στην Απριλίου 65.00 δολ. καὶ 65.25 δολ. στην Απριλίου 65.50 δολ. καὶ 65.75 δολ. στην Απριλίου 66.00 δολ. καὶ 66.25 δολ. στην Απριλίου 66.50 δολ. καὶ 66.75 δολ. στην Απριλίου 67.00 δολ. καὶ 67.25 δολ. στην Απριλίου 67.50 δολ. καὶ 67.75 δολ. στην Απριλίου 68.00 δολ. καὶ 68.25 δολ. στην Απριλίου 68.50 δολ. καὶ 68.75 δολ. στην Απριλίου 69.00 δολ. καὶ 69.25 δολ. στην Απριλίου 69.50 δολ. καὶ 69.75 δολ. στην Απριλίου 70.00 δολ. καὶ 70.25 δολ. στην Απριλίου 70.50 δολ. καὶ 70.75 δολ. στην Απριλίου 71.00 δολ. καὶ 71.25 δολ. στην Απριλίου 71.50 δολ. καὶ 71.75 δολ. στην Απριλίου 72.00 δολ. καὶ 72.25 δολ. στην Απριλίου 72.50 δολ. καὶ 72.75 δολ. στην Απριλίου 73.00 δολ. καὶ 73.25 δολ. στην Απριλίου 73.50 δολ. καὶ 73.75 δολ. στην Απριλίου 74.00 δολ. καὶ 74.25 δολ. στην Απριλίου 74.50 δολ. καὶ 74.75 δολ. στην Απριλίου 75.00 δολ. καὶ 75.25 δολ. στην Απριλίου 75.50 δολ. καὶ 75.75 δολ. στην Απριλίου 76.00 δολ. καὶ 76.25 δολ. στην Απριλίου 76.50 δολ. καὶ 76.75 δολ. στην Απριλίου 77.00 δολ. καὶ 77.25 δολ. στην Απριλίου 77.50 δολ. καὶ 77.75 δολ. στην Απριλίου 78.00 δολ. καὶ 78.25 δολ. στην Απριλίου 78.50 δολ. καὶ 78.75 δολ. στην Απριλίου 79.00 δολ. καὶ 79.25 δολ. στην Απριλίου 79.50 δολ. καὶ 79.75 δολ. στην Απριλίου 80.00 δολ. καὶ 80.25 δολ. στην Απριλίου 80.50 δολ. καὶ 80.75 δολ. στην Απριλίου 81.00 δολ. καὶ 81.25 δολ. στην Απριλίου 81.50 δολ. καὶ 81.75 δολ. στην Απριλίου 82.00 δολ. καὶ 82.25 δολ. στην Απριλίου 82.50 δολ. καὶ 82.75 δολ. στην Απριλίου 83.00 δολ. καὶ 83.25 δολ. στην Απριλίου 83.50 δολ. καὶ 83.75 δολ. στην Απριλίου 84.00 δολ. καὶ 84.25 δολ. στην Απριλίου 84.50 δολ. καὶ 84.75 δολ. στην Απριλίου 85.00 δολ. καὶ 85.25 δολ. στην Απριλίου 85.50 δολ. καὶ 85.75 δολ. στην Απριλίου 86.00 δολ. καὶ 86.25 δολ. στην Απριλίου 86.50 δολ. καὶ 86.75 δολ. στην Απριλίου 87.00 δολ. καὶ 87.25 δολ. στην Απριλίου 87.50 δολ. καὶ 87.75 δολ. στην Απριλίου 88.00 δολ. καὶ 88.25 δολ. στην Απριλίου 88.50 δολ. καὶ 88.75 δολ. στην Απριλίου 89.00 δολ. καὶ 89.25 δολ. στην Απριλίου 89.50 δολ. καὶ 89.75 δολ. στην Απριλίου 90.00 δολ. καὶ 90.25 δολ. στην Απριλίου 90.50 δολ. καὶ 90.75 δολ. στην Απριλίου 91.00 δολ. καὶ 91.25 δολ. στην Απριλίου 91.50 δολ. καὶ 91.75 δολ. στην Απριλίου 92.00 δολ. καὶ 92.25 δολ. στην Απριλίου 92.50 δολ. καὶ 92.75 δολ. στην Απριλίου 93.00 δολ. καὶ 93.25 δολ. στην Απριλίου 93.50 δολ. καὶ 93.75 δολ. στην Απριλίου 94.00 δολ. καὶ 94.25 δολ. στην Απριλίου 94.50 δολ. καὶ 94.75 δολ. στην Απριλίου 95.00 δολ. καὶ 95.25 δολ. στην Απριλίου 95.50 δολ. καὶ 95.75 δολ. στην Απριλίου 96.00 δολ. καὶ 96.25 δολ. στην Απριλίου 96.50 δολ. καὶ 96.75 δολ. στην Απριλίου 97.00 δολ. καὶ 97.25 δολ. στην Απριλίου 97.50 δολ. καὶ 97.75 δολ. στην Απριλίου 98.00 δολ. καὶ 98.25 δολ. στην Απριλίου 98.50 δολ. καὶ 98.75 δολ. στην Απριλίου 99.00 δολ. καὶ 99.25 δολ. στην Απριλίου 99.50 δολ. καὶ 99.75 δολ. στην Απριλίου 100.00 δολ. καὶ 100.25 δολ. στην Απριλίου 100.50 δολ. καὶ 100.75 δολ. στην Απριλίου 101.00 δολ. καὶ 101.25 δολ. στην Απριλίου 101.50 δολ. καὶ 101.75 δολ. στην Απριλίου 102.00 δολ. καὶ 102.25 δολ. στην Απριλίου 102.50 δολ. καὶ 102.75 δολ. στην Απριλίου 103.00 δολ. καὶ 103.25 δολ. στην Απριλίου 103.50 δολ. καὶ 103.75 δολ. στην Απριλίου 104.00 δολ. καὶ 104.25 δολ. στην Απριλίου 104.50 δολ. καὶ 104.75 δολ. στην Απριλίου 105.00 δολ. καὶ 105.25 δολ. στην Απριλίου 105.50 δολ. καὶ 105.75 δολ. στην Απριλίου 106.00 δολ. καὶ 106.25 δολ. στην Απριλίου 106.50 δολ. καὶ 106.75 δολ. στην Απριλίου 107.00 δολ. καὶ 107.25 δολ. στην Απριλίου 107.50 δολ. καὶ 107.75 δολ. στην Απριλίου 108.00 δολ. καὶ 108.25 δολ. στην Απριλίου 108.50 δολ. καὶ 108.75 δολ. στην Απριλίου 109.00 δολ. καὶ 109.25 δολ. στην Απριλίου 109.50 δολ. καὶ 109.75 δολ. στην Απριλίου 110.00 δολ. καὶ 110.25 δολ. στην Απριλίου 110.50 δολ. καὶ 110.75 δολ. στην Απριλίου 111.00 δολ. καὶ 111.25 δολ. στην Απριλίου 111.50 δολ. καὶ 111.75 δολ. στην Απριλίου 112.00 δολ. καὶ 112.25 δολ. στην Απριλίου 112.50 δολ. καὶ 112.75 δολ. στην Απριλίου 113.00 δολ. καὶ 113.25 δολ. στην Απριλίου 113.50 δολ. καὶ 113.75 δολ. στην Απριλίου 114.00 δολ. καὶ 114.25 δολ. στην Απριλίου 114.50 δολ. καὶ 114.75 δολ. στην Απριλίου 115.00 δολ. καὶ 115.25 δολ. στην Απριλίου 115.50 δολ. καὶ 115.75 δολ. στην Απριλίου 116.00 δολ. καὶ 116.25 δολ. στην Απριλίου 116.50 δολ. καὶ 116.75 δολ. στην Απριλίου 117.00 δολ. καὶ 117.25 δολ. στην Απριλίου 117.50 δολ. καὶ 117.75 δολ. στην Απριλίου 118.00 δολ. καὶ 118.25 δολ. στην Απριλίου 118.50 δολ. καὶ 118.75 δολ. στην Απριλίου 119.00 δολ. καὶ 119.25 δολ. σ

γιατοποιήθη. Αἱ μεγάλαι ἔταιρίαι ἐτέδειξαν ἐνδιαφέρον, προεξαρχούσης τῆς Μπρίτις Πετρόλεουμ. Οἱ ναῦλοι ἀπὸ τὸν Περσικὸν δὶ' Ἀγγλίαν - Κοντίνετον ἐκμαίνοντο γύρω τῶν 12½ - 25% κάτω τοῦ Ἰντασκέλι — ἔναντι τῶν 27½% πρὸ 15θημέρου. 'Ἐν συνεχείᾳ μέχρι 35% διὰ σπότ, ἀλλὰ καὶ 32½% δὶ' ὁρχάς Ἀπριλίου.

Διὰ τὴν Ἀπω 'Ανατολήν ἀκάθαρτα 35 - 42½% διὰ μεγάλα σκάφη καὶ μέχρι 5 - 7½% μείον διὰ μικρά. 'Ἀπὸ τὴν Μεσόγειον 30% μείον δὶ' Ἀγγλίαν - Κοντίνετον.

'Ἀπὸ τὴν Καραϊβικήν ἀρκετή κίνησις. Ναῦλοι γύρω τῶν 15 - 27% διὰ B. Ἀμερικήν καὶ 30 - 37% δὶ' ὑπερατλαντικά ταξιδία.

Τάξιμο τοῦ στάρτερ: Μικτὸν δῆζελ 84. 112 τόν. δολ. 4.25 διὰ 36/40 μῆνας. Παράδοσις Αὔγουστον. 'Ἐτερον δῆζελ 70.000 τόν. δολ. 2.15 διὰ 36/40 μῆνας. Παράδοσις Σεπτέμβριον.

ΚΕΡΔΟΣΚΟΠΩΝ ΠΑΘΗΜΑΤΑ

Αὐτὴ ἡ μυστηριώδης «Γιούπιτερ 'Οἴλα» — ἀγνωστος ἡ προέλευσις τῆς καὶ οἱ σπισθεν αὐτῆς κερδοσκόποι — ναῦλωνει καὶ ὑποναυλωνει ἀπὸ τίνος χρόνου τάνκερς, μὲ τὴν ἐπίπεδα τῆς ἐπιτυχίας ναῦλων «εσπότ» καλυτέ-

ρων. Εἰς μίαν ἀνώμαλον ἀγοράν συμβαίνει τοῦτο.

Εἶχε, τελευταίως, κατορθώσει νὰ διαθέτῃ τὰ 20% τοῦ διαθεσίου τοννάλ, διὰ φορτώσεις Μαρτιού εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον. "Ομως, παρὰ τὰς ἀλτίδας τῆς, οἱ ναῦλοι ὑπετιμήθησαν κατὰ 20 καὶ πλέον μονάδας κάτω τοῦ Ἰντασκέλι. 'Ἡ 'Γιούπιτερ 'Οἴλα εἶχε κλείσει σκάφη μεγάλα εἰς τὰ 17.5% μείον καὶ 21.25% διὰ Μάρτιου. Μὲ τοὺς πληροθέντας ναῦλους 30% μείον ἡ 'Γιούπιτερ ὑπολογίζεται ὅτι ὑπέστη ζημιάς 500 χιλ. δολ. τούλαχιστον.

ΝΑΥΛΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ TONNAZ

Μειωμένος κατὰ 2.8 μονάδας ὁ ναυλάριθμος ταξιδίων τοῦ μηνὸς Φεβρουαρίου, δικαρτιζόμενος ἀπὸ τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τοῦ Λουδίνου διὰ τὰς εἰς λίρας ναυλώσεις. Κατῆλθεν εἰς τὰ 117.8 (1960=100), δημος καὶ τῶν χρονοναυλώσεων κατὰ 2.8 μονάδας μείον εἰς τὰ 131.1.

—Τὸ ἀργούν ἐπίστης τοννᾶς εἰς τὸ τέλος τοῦ Φεβρουαρίου ἀνήρχετο εἰς 72 σκάφη, 453.996 τόν. γκρός, ἔναντι 80 σκαφῶν, 516. 622 τόν. γκρός τοῦ μηνὸς Ἰανουαρίου. Φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου 61, τόν. γκρός 372.753 καὶ τάνκερ 11, τόν. γκρός 81.243.

ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

• Ρεκόρ ἐπίσης ὄρυζοπαραγωγῆς εἰς ὅλας τὰς χώρας τῆς Ἀσίας (τὰς Φιλιππίνας, τὴν Κεϋλάνην, τὴν Ἰνδονησίαν καὶ τὴν Μαλαισίαν). Τῆς Ἰνδίας ἐπίσης καλὴ ἡ παραγωγή, δημος καὶ τῆς Ἰαπωνίας. 'Ἔξαγωγικαὶ χώραι κατέστησαν αἱ μέχρι πρὸ τίνος εἰσαγωγικαὶ, μὲ ἀποτέλεσμα καὶ τὸν περιορισμὸν τῶν ἀναγκαίοντων σίτηρων ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν καὶ τὴν Αὔστραλιαν.

—Τῆς Κίνας ἡ παραγωγὴ ὄρυζης ἐπιστημένεται ἡ αὐτὴ τοῦ 1967.

• Ρεκόρ σιτοπαραγωγῆς εἰς τὴν Αὔστραλιαν. Εἰς 505 ἑκατομ., μπούσες ὑπολογίζονται τὰ πρὸς πώλησιν ἀποθέματα τῆς περιόδου 1968/69. Δυσκολίαι διὰ τὴν διάθεσίν των, ἐὰν καὶ ἡ ἐπομένη περίοδος ἐμφανίσῃ τὸ αὐτὸν ὑφος παραγωγῆς.

• 'Ἐντὸς τετραετίας τὰ πλοῖα - κοντένερς θὰ ἔχουν κυριαρχήσει εἰς τὰς κυριωτέρας γραμμάς. Εἰδικότερον διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας προβλέπεται ὅτι τὰ 23% τῆς διὰ πλοίων γραμμῆς διενεργουμένης μεταφορικῆς κινήσεως θὰ συγκεντρωθῇ εἰς τὰ πλοῖα - κοντένερς. Τὸ 1983 τὸ ποσοστὸν αὐτὸν θὰ φθάσῃ εἰς τὰ 41.5%.

• Αὔξανουν τὰ ἀσφαλίστρα τῶν πλοίων - κοντένερς. Τὸ στοιχεῖον τοῦ κινδύνου θεωρεῖται ἀπὸ τοὺς ἀσφαλιστάς, ὡς σημαντικότερον ἀπὸ τὴν συνήθη σκάφη. 'Ανησυχούν διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος κιβωτίων.

• Εἰς τὸ Σίδνευ τῆς Αὔστραλίας διὰ τῶν νέων ἐγκαταστάσεων σκάφος 40 χιλ. τόνων θὰ δύναται νὰ παραληφθεί πλήρες φορτίου στηρῶν εἰς χρόνον ὀλιγώτερον τῶν 14 ὥρων.

• Πλοῖα - κοντένερς 40 χιλ. τόνων ἔξι τὸν ἀριθμόν, ταχύτητος 25 μιλ. καὶ μεταφορικῆς ικανότητος 2.000 ἐμπορευματοκινητών πρόκειται νὰ παραγγείλῃ τὸ εύρω-

πατκὸν κονσόρτσιουμ «'Οθερσῆς Κοντένερς Λτδ» εἰς τὴν Ἰαπωνίαν. Παράδοσις ἡ ταχυτέρα δυνατή.

—Προορίζονται τὰ μεγάλα αὐτὰ σκάφη — τὰ μεγαλύτερα εἰς τὸ είδος των — διὰ τὴν γραμμὴν Δυτ. Εύρωπης - 'Απω 'Ανατολῆς.

—"Ἄς σημειωθῇ ὅτι τὸ κονσόρτσιουμ O.C.L. ἔκτελει ἡδη τὴν γραμμὴν Αὔστρα-

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορείου 'Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ἐτ. Καρρά): Χάμπτον ρόδης 40.000 τόν. γαιανθρώπων Ἰαπωνίαν δολ. 6.25, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, 'Απριλίου 1 - 15.

ΑΧΙΛΛΕΥΣ: Χάμπτον Ρόδης 35.000 - 36.500 τόν. γαιανθρώπων Ἰαπωνίαν δολ. 6.30, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, Μαρτίου 20 - 31.

ΑΚΟΥΑΤΖΑΡΜ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 40.500 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων 'Ολλανδίαν δολ. 162. 000 φίο, Μαρτίου 12 - 14.

ΑΡΤΕΜΙΣ: Ντεστρεράχ 22.000 τόν. γεννημάτων Ρότερνταρ δολ. 4.25, σφίον 'Αμερισύργον δολ. 4.50, Μαρτίου 15 - 20.

ΤΖΑΝΙ Σ. (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 14.850 τόν. γεννημάτων Ἰαπωνίαν καὶ Κορέαν δολ. 8, μὲ 5.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν Ἰαπωνίαν, δολ. 11.75 μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν Κορέαν, Μαρτίου 20 - 25.

ΤΕΡΖΕΑ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων Μασσαλίαν δολ. 7, μὲ 2.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Μαρτίου 20 - 'Απριλίου 10.

ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ: Λιμένας Κόλπου 15.000 τόν. γεννημάτων Ραβέναν δολ. 8.60, μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Μαρτίου 19 - 27.

ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ: Λιμένας Κόλπου 34.500 τόν. γεννημάτων Ἰαπωνίαν δολ. 7.60, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, 'Απριλίου 1 - 12.

ΓΟΥΟΡΤΣ ΝΑΒΙΓΚΕ-ΙΤΟΡ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 37.500 τόν. γεννημάτων Ἰαπωνίαν δολ. 7.50, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, 'Απριλίου 4 - 15.

ΜΑΡΜΑΡΟΝ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 18.000 τόν.

λιπασμάτων Ρεσίφε καὶ Μάρ ντε Πλάτα δολ. 8, Μάρτιον.

ΑΚΟΥΑΤΖΟ-Υ. (λιβ.): όφιδον ΑΚΟΥΑΓΚΡΕ-Ι-Σ: Λιμένας Κόλπου 41.000 - 42.000 τόν. γεννημάτων Κύμπε δολ. 7.50, μὲ 5.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, 'Απριλίου 11 - 18.

ΝΕΜΕΑ (λιβ.): Τάμπον 13.000 τόν. λιπασμάτων Βραζιλίαν δολ. 8.25, όφιδον συμπλήρωσιν μέχρι 14.000 τόν. εἰς τὰ 4.25 δολ. διὰ τὴν πρόσθετον πρόσπτητα 2500/800 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 27 - 'Απριλίου 12.

ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ: Τάμπον 20.000 τόν. λιπασμάτων Πολωνίαν δολ. 5.25 φίο, ὄρχες 'Απριλίου.

ΟΦΩΝΑ Κ. (λιβ.): 'Αμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (θριβές Χάπτερας) 20.000 τόν. γεννημάτων 'Αλγερίαν δολ. 6.10, μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Μαρτίου 25 - 29.

ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (λιβ.): Χάμπτον ρόδης 25. 000 τόν. γαιανθρώπων Σάντος δολ. 3.50, ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, Μαρτίου 25 - 'Απριλίου 4.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π. (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. γεννημάτων (μέρος φορτίου) Βενεζουέλαν δολ. 7.25, μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, 'Απριλ. 1 - 10.

ΠΡΩΜΗΘΕΥΣ (π.): "Άγ. Λαυρέντιον 15.000 τ. σίτου Χαΐφα δολ. 8.65, μὲ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Μαρτίου 26 - 'Απριλίου 5.

'Εκ Νοτίου 'Αμερικῆς

ΣΟΥΑΙ (λιβ.): Ρίβερ Πλέιτ 14.000 τόν. γεννημάτων (μέρος φορτίου) Καλλάδ δολ. 8.25, μὲ 1.000 τόν. γκρός φορτωσιν, 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, 'Απριλίου 5 - 15.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιβ.): Νεκοτσίαν 10.000 τόν. γεννημάτων δυτικής Ιταλίαν δολ. 8.75, μὲ 1.000 τόν. φορτωσιν, δολ. 5.000 ἔχτος ἀσφαλίστρα, 'Απριλίου 10 - 21.

ΕΛΕΝΑ Μ.: Νεκοτσίαν 8.300 - 8.500 τόν. σίτου Λοιδίνων δολ. 9.50, μὲ 1.000 τόν. γκρός φορτωσιν, 2.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, 'Απριλίου 5 - 25.

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ: "Άγα λιμένας Ρίβερ Πλέιτ μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αιρες 9.000 - 9.500 τόν. γεννημάτων δολ. 8.25, Σάντα Φέ 15 σίτες ἔξτρα, μὲ 2.000 δολλάρια ἔξτρα ἀσφαλίστρα, 1.000 τόν. φορτωσιν, 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Μαρτίου 28 - 'Απριλίου 10.

ΣΑΝΠΑ-Ι-Ζ (κυπ.): "Άγα λιμένας Ρίβερ Πλέιτ μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αιρες 10.000 τόν. γεννημάτων 'Αιρεσύργον - Στεττίνον ρείνετ δολ. 8.20, βαθιτική, μὲ 1.000 τόν. γκρός φορτωσιν, 2.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Μαρτ. 25 - 'Απριλ. 15.

ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιβ.): "Άγα λιμένας Ρίβερ Πλέιτ μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αιρες 14.000 τόν. γεννημάτων Ἰαπωνίαν δολ. 13.20, μὲ 21 σίτες ἔξτρα διὰ κάθε πρόσθετον λιμένα πέραν τῶν τριών,

SOTIRIOS GEORGANTIS
Representative of
HANSEATIC - SHIPCHANDLERS - HAMBURG
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

Hamburg - Freeport — Alter Wandrahm 8

Tel.: 33 59 45 (4 lines) — Tel.: Private 48 29 96

Cable: Shipchandlers, HAMBURG

2.000 τόν. φόρτωσις, 1.000 τόν. έκφόρτωσις, 'Απριλίου 10 - 30.

ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ: "Ανα λιμένας Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άυρες 11.000 τόν. γεννημάτων Πουέρτο Καμπέλλο δολ. 95.000, με 1.000 τόν. υγρός φόρτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφόρτωσιν, 'Απριλίου 14 - 30.

ΜΑΡΜΑΡΟΝ (λι6.): Ούχι βορειότερον τού Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άυρες 10.000 τόν. γεννημάτων 'Αρμούργον - Στεττίνον δολ. 8.20, βάσις Βαλτική, με 1.000 τόν. φόρτωσιν, 2.000 τόν. έλ. έκφόρτωσιν, δολ. 7.70 'Αμβούργον, με 3.000 τόν. έλ. έκφόρτωσιν, 'Απρ. 25 - Μαΐου 17.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (ex Σορεούνιο): Μπαχι Μπλάνκον 12.000 τόν. γεννημάτων Κωνσταντινούπολιν - 'Ισκεντερόν ρέιντς 83/6 ένα λιμένας έκφρτωσιν, 86/ - δολ. 2000/1000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, όφιον 1.500 τόν. έκφρτωσιν 2/6 θλιγώτερον, 'Απριλίου 20 - Μαΐου 10.

ΚΑΠΤΑΣΠΥΡΟΣ: "Ανα λιμένας Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπάχιαν 10.000 τόν. γεννημάτων Χούλι δολ. 9.50 με 1.000 τόν. φόρτωσιν, 2.000 τόν. έλ. έκφόρτωσιν, Μαρτίου 29 - 'Απριλίου 15.

ΠΡΟΦΕΣ ΗΑΙΑΣ (λι6.): "Ανα λιμένας Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άυρες 12.500 τόν. γεννημάτων 'Ισπωνίαν δολ. 13.20 με 2.000 τόν. φόρτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφόρτωσιν, 'Απριλίου 15 - Μαΐου 10.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛΑ (λι6.): Καλέτα Πατίλλος 20.000 τόν. ώλατος άμερικαν, λιμένας 'Ατλαντικού (Βορειώς Χάττερας) δολ. 3.10 με 1.000/6.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 1 - 20.

ΟΜΝΙΟΥΜ ΓΟΥΟΝΤΕΡΕΡ (λι6.): Μασσή ή Ρεσίσ 16.000 τόν. ζαχάρεως άμερικαν, λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 6.75 με 750/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 1 - Μάιον.

ΜΑΡΚΑ Λ. (λι6.): Χιλήν 70.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος 'Ισπωνίαν δολ. 4.77, 5 - 6 συνεχή, ταξίδια, 20.000/18.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Εναρξίς 'Ιούλιον.

'Εκ Βορείου Ειρηνικού

ΑΝΝΙΤΣΑ Λ. (λι6.): Άμερικαν, λιμένας βορείου Ειρηνικού 27.500 τόν. κρίθης νότιον Κορέαν, δολ. 8 με 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν 'Απριλίου 1 - 20.

ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΑΗΝΤΕΡ (λι6.): Άμερικαν, λιμένας βορείου Ειρηνικού 30.000 τόν. κρίθης νότιον Κορέαν δολ. 8 με 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Μαρτίου 15 - 25 - 'Απριλίου 15 - Μάιοι 5.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ-Ι-Τ: Άμερικανικούς λιμένας βορείου Ειρηνικού 24.000 τόν. σίτου νότιον Κορέαν δολ. 7.50 με 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 15 - Μάιοι 5.

ΡΗΣΠΑΙΕΝΤ (λι6.): Βρετ. Κολομβίαν 31.000 τόν. d.w. φορτιον γεννημάτων 'Ισπωνίαν (1.748.000 κ.π.) δολ. 225.780 φίο με 1.000 τόν. έκφρτωσιν 'Απριλίου 14 - 28.

ZHNO (λι6.): Βρετ. Κολομβίαν, άμερικαν, λιμένας βορείου Ειρηνικού 15.750 - 16.225 τόν. σίτου Τόκο - Χακάτα ρέινς δολ. 8.50 με 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν 'Απριλίου 15 - Μαΐου 5.

'ΕΣ Αγγλίας - Κόντινεντ

ΜΑΡΘΑ (δ): 'Αμβούργον 15.000 τόν. σίτου Τουρκικούς λιμένας Μεσογείου δολ. 6.75 φίον Μαύρην Θάλασσαν δολ. 7.25 με 1.500/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 25 - 'Απριλίου 15.

ΝΙΚΟΛΑ (λι6.): Ρόττερνταμ και Μπράικε 12.000 τόν. σίτου Τουρκικούς λιμένας Μεσογείου δολ. 7.35 με 1.500/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 25 - 'Απριλίου 8.

ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ (λι6.): Λοιδήν 9.500 τόν. ζαχάρεως Σαΐγκον δολ. 22.50 μπέρθ πέμπς φόρτωσιν,

800 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 1 - 10.

ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ: Λοιδήν 9.500 τόν. ζαχάρεως Σαΐγκον δολ. 22.50 μπέρθ πέμπς φόρτωσιν, 800 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 28 - Μαΐου 16.

'Εκ Μεσογείου και 'Αδριατικής

ΞΕΝΙΑ (κυπρ.): 'Αλεξανδρεία 5.000 τόν. όρυζης Σπαλάτον δολ. 4.20, φίον Ριγιέκαν δολ. 4.35 με 700 τόν. έκφρτωσιν Μαρτίου 24 - 31.

ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.: 'Αλεξανδρεία 5.200 - 5.500 τόν. όρυζης εις σάκκους Ντακάρη ή Καζαμπλάνκαν δολ. 7, βασίς Καζαμπλάνκα, δολ. 7.50 Ντακάρη, με 800/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτ. 25 - 'Απριλ. 8.

'Εξ Αύστραλίας, 'Ινδίας και 'Απω Ανατολής

ΝΟΡΔΕΡΝ ΉΓΚΑ (λι6.): Φιλιππίνας 20.000 τόν. ζαχάρεως άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 6.90 με 1.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 10 - 30.

ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ (λι6.): Βιζαγκαπατόνιμ 13.000 τόν. σιδηρών ράβδων 'Ισπωνίαν δολ. 8.10 με 1.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν Μαρτίου 25 - 'Απριλίου 5.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ-Υ (λι6.): Φιλιππίνας 27.000 τόν. ζαχάρεως άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 7 με 1.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 15 - 30.

ΟΣΕΑΝ ΑΗΝΤΕΡ (λι6.): Φιλιππίνας 20.000 τόν. ζαχάρεως χύμα άμερικαν, λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 6.90 με 1.000 τόν. φόρτωσιν με μηχανικά μέσα, 1.500 τόν. έκφρτωσιν, 'Απριλίου 1 - 15.

ΜΑΖΙΔΑ ΙΙΙ (λι6.): Φιλιππίνας 21.000 τόν. ζαχάρεως άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 6.75 με 1.000 τόν. φόρτωσιν με μηχανικά μέσα και 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Μαρτίου 15 - 30.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (λι6.): Ντάμπιπερ 60.000 τόν. μεταλλεύματαν 'Ισπωνίαν δολ. 2.15 με 45.000/15.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν 'Απριλίου 20 - Μαΐου 10.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ (λι6.): Γλάδστων 25.000 τόν. γαναθρώπου, 'Ισπωνίαν δολ. 3.70 φίο, με 12.500/10.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν Μαρτίου 27 - 'Απριλίου 15.

ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ: Γλάδστων 35.000 τόν. γαναθρώπου 'Ισπωνίαν δολ. 3.60 φίο με 12.500/10.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν Μαρτίου 20 - 'Απριλίου 10.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (λι6.): Φιλιππίνας 24.000 τόν. ζαχάρεως άμερικαν, λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 7.40 με 1.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 5 - 15.

ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.: Φιλιππίνας 20.000 τόν. ζαχάρεως άμερικαν, λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 7.35 με 1.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 5 - 20.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (λι6.): Πόρτ Χέντλαντ 50.000 τόν. μεταλλεύματαν 'Ισπωνίαν δολ. 2.30, φίο, 'Απριλίου 10 - 10.

'Εκ παντούνων άλλων άγρωφων

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΑΕΜ (λι6.): Βόρ. Γαλλίων 13.500 τόν. κρίθης 'Ισπωνίαν δολ. 11.75 με 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου - 'Απριλίου.

ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ: Οξελόσουντ 10.000 τόν. νιτρικής άμμωνίας εις σάκους Βιζαγκαπατόνιμ δολ. 15.25 φίο με 800/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν τέλος 'Απριλίου - άρχας Μαΐου.

ΜΑΡΙΑ Ν.: Κοστασιάλκος, Μπαϊμόν, Πόρτ Σούλφου 9.200 τόν. θέιον 75/6 'Ειδοναμάσθ, Κόρκ, Μπέλφαστ, Μάντσεστερ συμπεριλαμβανομένου 'Ελλεσπερ Πόρτ, με 3.000 τόν. φορτ φόρτωσιν 1.500 τόν. έκφρτωσιν 6/- 'Απριλίου 10 - 30.

ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ: Δύο λιμένων Βορείου Γαλλίων 14.000 τόν. κριθής 'Ισπωνίαν δολ. 12.15 με 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν Μαρτίου 24 - 31.

ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ: Πόρτ Ελίζαμπεθ 45.000 τόν. μεταλλεύματος σιδήρου και μαγγανίζης 'Ισπωνίαν δολ. 4.75 με 20.000/15.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 14 - Μαΐου 5.

ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ: Δυτικής άκτης Μεσικού 14.000 τόν. γεννημάτων Τόκο Μπαΐη συμπεριλαμβανομένων Τσιπτά - Μόζι ρέιντς δολ. 10.25 με 1.000/2.500 τ. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 25 - Μαΐου 12.

Αι χρονοναυλώσεις

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (λι6.): 15.450 τ. d.w. (708.000 κ.π. 14 μιλ. 40 - 42 τόν. φιούλ διλ) δολ. 3.35, παρόδησις 'Ισπωνίαν Μαρτίου 24 - 'Απριλίου 1, έπαναπαράδοσης λιμένων Κόλπου φιούλων, Κόρκ, Κόγκ.

ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ: 32.700 τ. d.w. (1.405.100 κ.π., 15 μιλ., 40 τόν. φιούλ διλ και 34 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 3.75 πρώτης μημέρες, δολ. 4, έτις ίπλοσιτες, δολ. 2.000 ασφαλιστρα, παράδοσης οπου και σταν θά είναι έποιμον εις Γιοκοσούκαν Μαρτίου 25 - 'Απριλίου 7, έπαναπαράδοσης Μεγάλας Λίμνης.

ΕΥΠΛΟΙΑ (λι6.): 13.460 τ. d.w. (614.000 κ.π., 14 μιλ., 22 τόν. φιούλ διλ πλέον 1 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 3.80 ταξίδια 4 - 6 μημών, παράδοσης θάντον Σεπτέμβρη - Γιαδέστα πέντη, Μαρτίου 30 - 'Απριλίου 10.

ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.): 11.300 τόν. (l.w. (538.000 κ.π., 14 μιλ., 16 τόν. φιούλ διλ και 1 τ. ντηζέλ διλ) 28/9, ταξίδια 12 - 15 μημών, έναρξης 'Ιουνίου 15.

ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.): 10.015 τόν. (l.w. (590.335 κ.π. 10½ μιλ.) δολ. 900 ήμερησίων, παράδοσης Μπουένος 'Άιρες Μαρτίου 28 - 'Απριλίου 5, έπαναπαράδοσης Ιταλίου.

ΚΛΑΥΔΙΑ: 13.682 τ. d.w. (619.000 κ.π., 16 μιλ., 28 τόν. φιούλ διλ) δολ. 50.000 μηνιαίων συμπεριλαμβανόντων ψάντερων, παράδοσης Τοίτταγκον, 'Απριλίου, 'Απριλίου 25 - Μαΐου 15, έπαναπαράδοσης άμερικαν, λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου.

ΤΕΑΛΑΜΩΝ: 13.523 τ. d.w. (625.000 κ.π., 14 μιλ., 21 τόν. φιούλ διλ και 1 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 1.350 ήμερησίων παράδοσης Μπαγκόγκ 'Απριλίου 2 - 12, έπαναπαράδοσης Άμερισεαν - 'Αμβούργον ρέιντη.

ΓΛΑΥΚΟΣ (λι6.): 28.687 τ. (1.156.864 κ.π., 15½ μιλ., 35 τόν. φιούλ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 2.85, ένα κυκλικόν ταξίδιον Αστρατίου, παράδοσης και έπαναπαράδοσης 'Ισπωνίαν, Μάρτιον - 'Απριλίου.

ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ: 12.296 τ. d.w. (592.000 κ.π., 13 μιλ., 15 τόν. φιούλ διλ και 3 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 1.600 ήμερησίων, παράδοσης 'Αμβούργον ή Βρέμην μέσα 'Απριλίου, έπαναπαράδοσης Ινδίαν.

ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ: 11.210 τόν. d.w. (582.000 κ.π., 13 μιλ., 20 - 21 τόν. φιούλ διλ) δολ. 1.700 ήμερησίων, παράδοσης 4 ώρας μετά την διέλευσην του Φλόσιγκ Μαρτίου 28 - 'Απριλίου 1, έπαναπαράδοσης δυτικήν Ινδίαν.

ΤΗΛΕΦ.: 24.03 - 06

ΤΗΑ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:

GENINAVAL
DIEGO - SUAREZ

DIEGO - SUAREZ

ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:

DIRECTION DES CONSTRUCTIONS ET ARMES NAVALES

DIEGO - SUAREZ - MADAGASCAR

ΔΕΞΑΜΕΝΗ 200 ΜΕΤΡΩΝ. - ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

Μηχανῶν, έξαρτημάτων, σκάφους, λεβήτων, χυτηρίου, ξυλουργικαί, ήλεκτρικαί και ίστινων.

Ηλεκτρονικαί ('Ασυρμάτου, Ραντάρ, Βυθομέτρου, 'Οργάνων Ναυσιπλοΐας)
ΑΠΟΘΗΚΑΙ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ

Ημίνοις τῶν Ἑληνικῶν Πλοίων

ΑΒΑΝΣ	έτ. «Αργώ»	60	6646	άνεχ. Πειραιᾶ 24 Μαρτ. διὰ Μορφοῦ Μπαιν
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	έτ. «Πρωτεύς»	68	35477	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σεπγουαΐς»	29	1943	άνεχ. Κωνικού πολιν 3 Μαρτ. διὰ Κωνοτάντζαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Λ.	έτ. «Εδέρμπια»	58	8952	άνεχ. Ντακάρ 26 Φεβρ. διὰ Σανκάνη
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ (δ.)	έτ. «Χερούβειμ»	53	12223	άνεχ. Ντάρμπουν 5 Μαρτ. διὰ Μένα 'Αχμαντί
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκα 'Οσεάνικα»	57	11630	άνεχ. Γιδραλτάρ 27 Μαρτ. διὰ Βενετίαν
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Πιούνιβέρσαλ»	44	1920	άνεχ. Σιγκαπούρου ρόδα 22 Μαρτ. διὰ Κουβέτη
ΑΓΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Σάντα 'Αναστασία»	56	7516	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΑ ΆΝΝΑ	Κουτλάκης - Θανόπουλος	39	1000	έφθ. Γκρέπτ Γιάρμουθ 24 Μαρτ.
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Άγια Ειρήνη»	50	2484	διπλής Κωνικού πολιν 20 Μαρτ.
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	έτ. «Καμάρα»	43	2809	έφθ. Σύρου 12 Μαρτ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Γκόλφο Α'ζούλ»	54	8796	άνεχ. Χιροκάτα 18 Μαρτ. διὰ Ντάρδιν
ΑΓΓΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Αρμενιστής»	68	20500	άνεχ. Πούλο Μπούκουμ 8 Μαρτ. διὰ Κίναν
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΑΡΕΑΣ	έτ. «Αντρεμπίρζιν»	51	7066	προσήραξεν ἔξω Κωνοτάντζας 8 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	I. Κατοίπος	37	1272	διπλής Παναμά 10 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Εύημερια»	62	16565	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ρούσσας - Μπαλόππιτος	29	2569	άνεχ. Σύρου 11 Μαρτ. διὰ Ολυμπία
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	έτ. «Κύρδε»	44	1902	άνεχ. Σιγκαπούρου ρόδα 19 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πρίο Πάρντον»	59	8067	άνεχ. Πούλο Μπούκουμ 20 Μαρτ. διὰ Σαγκάνη
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	8828	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 8 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. Βλάχος - M. Μακρυνός	46	2414	άνεχ. Ρουέν 21 Μαρτ. διὰ Πούντ ή Πίτρ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντάμκα»	51	1988	άνεχ. Χάρον 23 Μαρτ. διὰ Βραζίλιαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV.	έτ. «Ντελαγκράτοια»	53	11558	άνεχ. Πούλο Μπούκουμ 3 Μαρτ. διὰ Λίθερπουλ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μαρεάντε»	55	8254	έφθ. Λόδη 'Αντζελες 24 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Γκόλφο Α'ζούλ»	57	9921	έφθ. Γιέμπο 21 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Ουντουλάκης-Ν. Νοταράς	21	2725	άνεχ. Τέιμπλ Μπαιν 21 Μαρτ. διὰ Μένα 'Αχμαντί
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	έτ. «Μάινερ Σ.»	54	11077	άνεχ. Λονδίνον 12 Μαρτ. διὰ Λατάκια
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Πιούνιβέρσαλ»	46	1892	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΛΑΪΑ	έτ. «Φράνκο»	38	1333	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 19 Μαρτ.
ΑΓΝΗ	έτ. «Καρένα»	47	4479	διπλής Γιδραλτάρ 22 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Άνδιας»	35	3724	άνεχ. Σιγκαπούρου 11 Μαρτ. διὰ Σαγκάνη
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	έτ. «Άνδης Νικολάς»	56	8411	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 Μαρτ. διὰ Ειδονμάσουθ
ΑΔΩΝΙΣ	έτ. «Άδωνις»	59	12180	άνεχ. Οιλαδέλφειαν 22 Φεβρ. διὰ Κωνοτάντζαν
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλάνης	44	1545	άνεχ. Μαρσάκωστον 28 Φεβρ. διὰ Ρεύνιον
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Σιγδάλης - Πλατής	31	2992	άνεχ. Βενετίαν 27 Φεβρ. διὰ Κωνοτάντζαν
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Μαρφουντάντα»	52	6333	άνεχ. Πούλο Μπούκουμ 22 Μαρτ. διὰ Ρεύνιον
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	έτ. «Γκοκούπη»	46	4984	άνεχ. Σουέζ 11 Μαρτ. διὰ Γιέμπο
ΑΘΕΝ	έτ. «Άστρο Μαρινέρο»	51	2699	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 20 Μαρτ.
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σελομάρη	59	8132	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Μαρτ.
ΑΘΗΝΑI	έτ. «Τραναποσίθικ»	56	2863	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 15 Μαρτ. διὰ Τρίπολιν
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή N. Αμερικῆς	53	3575	άνεχ. Κωνικού πολιν 16 Μαρτ. διὰ Βάροναν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ	έτ. «Ωκεανία»	59	9010	άνεχ. Κακινάντα 22 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΘΛΗΤΗΣ	έτ. «Αθλητής»	45	7664	άνεχ. Λόδη 'Αντζελες 15 Μαρτ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΘΛΟΝ	έτ. «Αθλος»	45	13570	άνεχ. Νταμπιέρα 23 Μαρτ. διὰ Αμαγκασάκι
ΑΙΓΙΣ ΔΑΚ (δ.)	έτ. «Ντεστίνο»	54	11676	έφθ. Μάλτων 6 Μαρτ.
ΑΙΓΙΣ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	έτ. «Σπιντηντούελ»	69	9400	εἰς Βεγκεσάκι ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΓΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Καμέβε»	53	12296	άνεχ. 'ΕΛ Παλίτο 12 Μαρτ. διὰ Πότερλαντ (Με)
ΑΙΓΙΣ ΤΡΑΣΤ (δ.)	έτ. «Βενκεντόρα Ντέλμαρ»	44	10601	άνεχ. Ράς Τανούρα 8 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρου
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.	45	3805	διπλής Λίζαρτον 15 Μαρτ. διὰ Βερακρούζ
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Κρέων»	51	7802	διπλής Παναμᾶ 23 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	έφθ. Νίνη Τουεστιντούερ 19 Μαρτ.
ΑΙΤΟΔΙΑ	έτ. «Σαρόνικη»	61	14431	έφθ. Λίθερπουλ 21 Μαρτ.
ΑΙΤΟΔΙΣ	έτ. «Μοράνια»	57	9175	διπλής Κωνικού πολιν 13 Μαρτ. διὰ Κωνοτάντζαν
ΑΙΚΡΟΤΗΡΙ	έτ. «Σπουναΐς»	52	1534	άργει Σύρου από 3 Μαρτ. 1968
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Αστροπροποίτοιο»	49	4297	εἰς Πειραιᾶ από 1 Ιαν. (ἐπισκευαί)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	Θ. Παπαδημητρίου	48	8783	έφθ. Μπουεναθεντούρα 15 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλευάστη»	59	9735	έφθ. Πειραιᾶ 3 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρεόδηπς	44	7207	εἰς Πειραιᾶ από 3 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	Δ. Ξανθόπουλος κ.λ.π.	46	2103	άνεχ. Σάο Λουΐζ 21 Μαρτ. διὰ Χάδρων
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	έτ. «Αλιάκμων»	55	8280	διπλής Κωνικού πολιν 14 Μαρτ. διὰ Μεσόγειουν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ii	άδ. Τσουνινάκη	39	3375	έφθ. Πειραιᾶ 26 Μαρτ.
ΑΛΕΞΒΑΣ	έτ. «Αλεξτάρ»	37	5574	άνεχ. 'Ησακταυ 20 Μαρτ. διὰ Σιμπενίκ
ΑΛΕΞΙΑ II	έτ. «Μορτέροι»	47	1597	άνεχ. Λά Παλίς 14 Μαρτ. διὰ Αλεξάνδρειαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	έτ. «Επυρός»	54	7234	έφθ. Σάουνεντ 23 Μαρτ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΓΑΓΓΩΝΗΡ	έτ. «Αλιάκμωνι	57	8018	εἰς Τελούκωπετούκι από 9 Ιαν.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ. «Αλιάκμωνιν	46	8020	άνεχ. Μπράκε 18 Μαρτ. διὰ Τουρκίαν
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	έτ. «Αλιγώ - Έλλας»	56	8077	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 Μαρτ.
ΑΛΚΑΝ	έτ. «Ραιμπόνου»	60	9959	άνεχ. Κόνακου 23 Μαρτ. διὰ Μονρόδια
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Σηνουαΐς»	53	1886	άνεχ. Μασσαλίαν 21 Μαρτ. διὰ Ταματάθε
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Αλκυωνιάνα»	49	5049	άνεχ. Ντακάο 1 Μαρτ. διὰ Ταϊγκούκ
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χεοκολίόνα»	44	7365	ύπο παραδοσίαν
ΑΛΜΑΓΙΕΣΤΥ	έλληνικά συμφέροντα	51	2885	άνεχ. Λάς Πάλμας 27 Φεβρ. διὰ Κίναν
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Μασβέρας»	47	5441	έφθ. Ρεσιό 16 Μαρτ.
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Άστροντεούεο»	42	6967	έφθ. Βενετίαν 23 Μαρτ.
ΑΛΜΠΑΤΙΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τάνκες Φασίλιτις»	53	12897	έφθ. Αυδέρσαν 24 Μαρτ.
ΑΛΟΥΕΤ	έτ. «Κοινίθια»	53	4509	άνεχ. Τέλεων 22 Μαρτ. διὰ Τακοράντι
ΑΛΤΑΙ'Ρ (δ.)	έτ. «Κόνσοπους»	50	10426	άνεχ. Καβάλλαν 12 Μαρτ. διὰ Γαλάτοι
ΑΛΩΑ	έτ. «Σετέλας»	39	1830	άνεχ. Πειραιᾶ 24 Μαρτ. διὰ Ντακάρ
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «Ακαρνανία»	48	5021	άνεχ. Πειραιᾶ 23 Μαρτ. διὰ Βενετίαν
ΑΜΑΛΙΑ	έτ. «Ιόνιαν Ρουάνο»	49	2166	άνεχ. Καρδάλιαν 23 Μαρτ. διὰ Ιταλίαν
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Πλάνων»	55	1962	άνεχ. Αυδέρσαν 21 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
ΑΜΒΕΡΣΑ	έτ. «Άργκο»	58	4230	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 19 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάινερ)	Έθν. 'Ελλ. Γραμ. Αμερ..	52	19904	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Σηνουαΐς»	47	1514	άνεχ. Θεότανα 18 Μαρτ. διὰ Ντακάρ
ΑΜΠΙΕΛΟΣ	έτ. «Πόλες»	47	2193	έφθ. Αντίτων 20 Μαρτ.
ΑΜΥΝΑ	έτ. «Αυνυνά»	49	3809	άνεχ. Λάς Πάλμας 26 Φεβρ. διὰ Κίναν
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ	έτ. «Μίνι Ζίπ»	45	5838	έφθ. Σανκάνη 17 Μαρτ.
ΑΜΟΙΟΝ (δ.)	έτ. «Γκάκλικ»	58	12772	έφθ. Πούλο Μπούκου 18 Μαρτ.
ΑΝΑΣ	έτ. «Αναζ»	55	8519	άνεχ. Λονδίνον 6 Μαρτ. διὰ Μαυοίκιον
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Νόρδερν Μαρίν. Κορπ.»	59	7965	διπλής Γιδραλτάρ 20 Μαρτ. διὰ Βραζίλιαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Λ. (δ.)	Θ. Εύστοβοιον	52	2039	εἰς Γαλλίαν ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	έτ. «Ανατόλιον»	69	4000	έφθ. Λίθερπουλ 16 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	Γεν. 'Εταιρ. Ταιμέντων	45	6712	άνεχ. Θεότανα 22 Μαρτ. διὰ Χονφλέρ
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Ντάλιοι»	57	11978	άνεχ. Αύγουσταν 21 Μαρτ. διὰ Σαΐν Ναζαΐο
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	έτ. «Κάντονπους»	69	21399	άνεχ. Λόουερ Μπουτσάν 15 Μαρτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Γόρθ Σουέστερ»	69	21417	άνεχ. Γκιζόν 15 Μαρτ. διὰ Κωνοτάντζαν
ΑΝΕΜΟΝΗ	έτ. «Γιντέρσιαν»	45	7144	προσήραξεν πλοίου Μανκάλα 8 Φεβρ.
ΑΝΕΤΤΑ	έτ. «Ενουένα»	54	1503	έφθ. Γκάλδεσταν 15 Φεβρ.
ΑΝΝΑ	έτ. «Ανέττα»	47	2287	έφθ. Ντώρπαν 18 Μαρτ.
ΑΝΝΑ Κ.	έλληνικά συμφέροντα	47	4933	άνεχ. Σάο Λάνα 20 Μαρτ. διὰ Μπαγκόκ
ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ	έτ. «Στάροκο»	47	2111	έφθ. Ρινιέκαν 21 Μαρτ.
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Τίτικα»	35	1512	διπλής Ακρωτήριον 4 Μαρτ. διὰ Κοπεγχάγην
ΑΝΝΑ Π. Κ.	έτ. «Μασάστοο»	47	5932	έφθ. Ντώρπαν 18 Μαρτ.
ΑΝΝΑ Φ.	έτ. «Εφ. Ναθάλη»	48	4804	άνεχ. Σάο Λάνα 20 Μαρτ. διὰ Μπαγκόκ
ΑΝΝΑΝΣΙΕΣΙΩΝ ΝΤΑΙΗ	έτ. «Ζερπίονου»	46	8047	έφθ. Ντώρπαν 17 Μαρτ.
ΑΝΝΙΤΑ	έτ. «Πλαισιάντω»	53	2220	άνεχ. Γκιζόν 15 Μαρτ. διὰ Κωνοτάντζαν
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Ακρονίους»	57	12113	έφθ. Ντώρπαν 17 Μαρτ.
ΑΝΤΖΕΛ	έτ. «Μαρκοβίστα»	52	1384	άνεχ. Βικτώοια (Β.Κ.) 26 Φεβρ. διὰ Κίναν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΙΝΙΚΣ	έτ. «Αννελικό πτερά»	58	9585	άνεχ. Ντακάρ 18 Μαρτ. διὰ Τρίπολιν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	έτ. «Αγγελικαί δυναμεῖς»	59	9584	

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	έτ. «Άγγελική Προστασία»	63	20625	άνεχ. Πόιντ Σέντραλ 22 Μαρτ. δι' 'Υμουνίτεν έφθ. Κέπ Τάουν 20 Μαρτ.
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	άνεχ. Μπαντάρ Μαχαούρ 26 Μαρτ. διά Χάργκ "Αϊλαντ άνεχ. Στεττίνον 26 Μαρτ. διά Κορέαν
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαροελόδζο»	59	24716	άνεχ. Κουεδέτ 16 Μαρτ.
ΑΝΤΥΤΡΙΚ	έτ. «Φιλία»	49	7832	διπλής Κων) πολιν 3 Μαρτ. διά Πειραιᾶ άνεχ. Τζιμπούτι 16 Μαρτ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Μαργκερένοια»	46	2957	εἰς Χιούστον ἀπό 27 'Ιαν. ίδε «ΓΑΡΔΕΝΙΑ» ώς μετωνυμάσθη
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Παναχράντος»	38	1832	έφθ. Μελδούρην 1 Μαρτ. (διά Βανκούβερ) εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ	Κ. Γ. Βεντούρης	50	2167	άνεχ. Πιοκοχάμαν 16 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλενενιάνα»	61	10952	άνεχ. Πιοκοχάμαν 21 Μαρτ. διά Κόντινεντ εἰς Χιούστον ἀπό 27 'Ιαν.
ΑΟΥΡΩΡΑ II	έτ. «Σωτήρας»	68	15700	ίδε «ΓΑΡΔΕΝΙΑ» ώς μετωνυμάσθη έφθ. Μελδούρην 1 Μαρτ. (διά Βανκούβερ)
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Αθηνίαν»	57	9744	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργκράντε»	61	11122	άνεχ. Μελδούρην 1 Μαρτ. (διά Βανκούβερ) έφθ. Μελδούρην 7 Φεδρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Σπηνουάινς»	49	1502	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	έτ. «Παρνές»	67	16210	άνεχ. Πιοκοχάμαν 19 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ	έτ. «Αυσορόρα»	34	1695	άνεχ. Αλικάντε 22 Μαρτ. διά Βαλένθια άνεχ. Πύλον 22 Μαρτ. διά Μεροίνα
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Ετόλικα»	56	8823	άνεχ. Φλώσιγκ 7 Φεδρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΓΟΛΙΣ ΣΤΑΡ	έτ. «Αργολίς»	45	8163	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Οσεανφάλινκ»	61	13553	άνεχ. Πιοκοχάμαν 20 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Πιοκοχάμαν 20 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ II	Δ. Βασιλίδης κ.λ.π.	49	1076	έφθ. Πουέρτο Καμπέλο 19 Μαρτ.
ΑΡΓΩ	έτ. «Αργώ»	64	2763	άνεχ. Ντακάρ 7 Μαρτ. διά Μπάρον
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίππ. Νευβελόπιμεντ»	58	10392	άνεχ. Βιζανταπάνι 9 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΡΓΩ - ΧΙΟΣ	έτ. «Σίππ. Νευβελόπιμεντ»	58	10391	έφθ. Χάμπον ρόδς 20 Μαρτ.
ΑΡΗΣ	έτ. «Αστρο Ασεντέντε»	47	7173	άνεχ. Κάντλα 12 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Μαργκουάρντια»	52	12323	έφθ. Μπαχρέιν 23 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Κάνουπος»	57	11897	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 15 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	έτ. «Καστελάτουν»	46	7783	έφθ. Γιοκοχάμαν 20 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	έτ. «Μεντόμιο»	58	10226	έφθ. Ανάκνα 16 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μίνωας»	68	10008	διπλής Κων) πολιν 18 Μαρτ. διά Τουάφ
ΑΡΙΣΤΕΑ Μ. (δ.)	έτ. «Νέαρχος»	51	9942	έφθ. Ριγιέκαν 24 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΑΝΗΣ	έτ. «Αστρο Ρεινάντε»	54	5129	έφθ. Λέγκορν 24 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ	έτ. «Εξόρμησις»	57	6452	άνεχ. Χόνκ Κόνκ 19 Μαρτ. διά Κασσιούνγκ
ΑΡΙΣΤΕΙΠΟΣ	έτ. «Ιωνινίτσα»	40	5419	εἰς λάς Πλάμας ἀπό 24 'Ιαν.
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	έτ. «Μαρνουέστρο»	47	6780	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 25 Φεδρ. διά Σαγκάν έφθ. Λέγκορν 16 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ	έτ. «Λινέντζ»	45	7351	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 15 Μαρτ. διά Σαγκάν έφθ. Πιοκοχάμαν 20 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Ομπρος»	56	10093	άνεχ. Οζάκαν 18 Μαρτ. διά Νότ. Αφρικήν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Προσπάθεια»	69	23080	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 16 Μαρτ. διά Σαγκάν έφθ. Λομπίτο 16 Μαρτ.
ΑΡΙΩΝ	Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	άνεχ. Πειραιᾶ 20 Μαρτ.
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Αρίων»	38	3570	άνεχ. Νέαν Υόρκην 10 Μαρτ. διά Πόρτ Λιμον
ΑΡΚΑΣ	έτ. «Κονζάρο»	50	2339	έφθ. Πειραιᾶ 17 Μαρτ.
ΑΡΜΑ	έτ. «Ερμῆς»	44	7133	έφθ. Μπρέμερχαφεν 21 Μαρτ.
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αρμάρι»	58	9364	έφθ. Πειραιᾶ 18 Μαρτ.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Εμπρός»	46	5089	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 8 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Αρμονία»	61	9443	έφθ. Καράται 26 Μαρτ.
ΑΡΟΣ	έτ. «Άλεξι»	48	3783	άνεχ. Χόνκ Κόνκ 22 Μαρτ. διά Χαινκάγκ
ΑΡΣΕΝΑΛ	έτ. «Σαρετάπη»	48	3675	διπλής Κων) πολιν 26 Μαρτ. διά Πειραιᾶς
ΑΡΤΑ	έτ. «Σπηνουάινς»	55	1875	ίδε «ΦΑΝΤΕΡΝΙΤΥ» ώς μετωνυμόσθη
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	έτ. «Αρτεμίς»	50	8785	άνεχ. Πόρτ Αλιμένων 20 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Εσπερία»	62	15781	άνεχ. Καλλάρ 22 Μαρτ. διά Πειραιᾶς
ΑΡΤΕΜΟΝΑΣ	Ά. Ν. Βερνίκος	69	10500	άνεχ. Ναούρου 17 Μαρτ. διά Λός Αντζελες
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «Σπηνουάινς»	49	1502	άνεχ. Νέαν Όρλεάντην 22 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΑΡΤΖΥ	έτ. «Νίκτα»	47	3591	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Αρχαγγέλη»	63	15983	ίδε «ΦΑΝΤΕΡΝΙΤΥ» ώς μετωνυμόσθη
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Ασώματον»	60	10142	άνεχ. Πόρτ Αλιμένων 17 Μαρτ. διά Σάντος
ΑΡΧΙΜΗΑΣ	έτ. «Ολυμπούν»	66	16142	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Μαρτ. διά Καλλάρ
ΑΡΧΟΝΤΑΣ	έτ. «Ζέπαγκους»	68	25755	έφθ. Βενετίαν 16 Μαρτ.
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Ντέλ Καρίμπη»	51	15961	άνεχ. Καλλάρ 12 Μαρτ. δι' 'Αγ. Θωμᾶ
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Αστροβαλέων»	51	2284	διπλής Κωναπάνη 26 Μαρτ. διά Πειραιᾶς
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛΑ	έτ. «Αντζελικαλή»	51	7594	έφθ. Καλλάρ 13 Μαρτ. διά Κουνταματοσού
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πανορμίτης»	50	7657	άνεχ. Ηράκλειον 15 Μαρτ. διά Ραβένναν
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Σανκερόβουθείμ»	54	5605	άνεχ. Κασαμπλάνκα 22 Μαρτ. διά Λάγκος
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ανναλίζα»	48	1955	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ	Γκούμας	39	1007	έφθ. Καλλάρ 15 Μαρτ.
ΑΣΠΑΣΙΑ	έτ. «Αλάντζει»	48	2577	έφθ. Φοιμάντηλ 16 Μαρτ.
ΑΣΤΕΡΙ	Ραφ. Δ. Μελαχροινός & Υιοι	47	2465	ήγηκ. Λός Πλάμας 27 Φεδρ. διά Σαγκάν
ΑΣΤΕΡΙΣ	έτ. «Σπηνουάινς»	51	1851	διπλής Κωναπάνη 27 Φεδρ. διά Σαγκάν
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Γκόλντη Στάρ»	51	4177	έφθ. Πιοκοχάμαν 27 Φεδρ. διά Σαγκάν
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Άνδιλι»	51	2959	έφθ. Βενετίαν 27 Φεδρ. διά Σαγκάν
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	έτ. «Ασλάνη»	56	6156	έφθ. Ιγράριον 18 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Σεπαγκου»	55	1935	έφθ. Μπούλην 21 Μαρτ. διά Βρέμπην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΟ	έτ. «Σπηνουάινς»	48	1501	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Βλασανί»	55	1962	έφθ. Καλλάρ 16 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΣ	έτ. «Γουεστ 'Ατλάντικ»	63	15985	έφθ. Φοιμάντηλ 16 Μαρτ.
ΑΤΛΑΣ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)	έτ. «Ανάξη»	58	9724	ήγηκ. Λός Πλάμας 27 Φεδρ. διά Σαγκάν
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Ατλας»	52	11730	διπλής Ιγράριον 18 Μαρτ. διά Γκάμπα
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Ατρωτος»	53	13675	άνεχ. Καράκας Μπαΐν 21 Μαρτ.
ΑΤΤΙΚΟΝ	έτ. «Λάιμ Τρανσατλ.»	60	29741	έφθ. Αν. Φραγκίσκον 18 Μαρτ.
ΑΤΥΣ (δ.)	έτ. «Εύροσίπινκη»	53	6160	κηλήθει Γιγράλταρ 21 Μαρτ. διά Καλλάρ
ΑΥΛΙΣ	έτ. «Μαργκουάρντια»	53	12305	άνεχ. Μιλφόρντ Χέρεν 16 Μαρτ. διά Καραϊβικήν
ΑΥΡΑ	έτ. «Σπηνουάινς»	48	1501	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΡΑ	έτ. «Σπηνουάινς»	54	1747	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΦΟΒΟΣ	έτ. «Μεντιτερόφαν. Φρούτη»	53	1028	άργει. Πιοκοχάμαν 29 Μαΐου
ΑΧΑΪΚΑ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Αφοβος»	68	35477	άνεχ. Μπιλιπάνο 20 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ. «Αχάϊκον»	49	2574	άνεχ. Αγύρωνταν 2 Μαρτ. διά Ροσφόρ
	έτ. «Πηλεύς»	65	21505	έφθ. Χάμπτον ρόδς 23 Μαρτ.
ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Αστρο Μαντάντε»	60	31308	άπολαθήν
ΒΑΛΜΑΣ	έτ. «Λανήντο»	41	5295	έφθ. Λατάκια 6 Μαρτ.
ΒΑΡΥΚΙΝΟ ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ	έτ. «Βερύκινο»	61	3994	έφθ. Λίθερπούλ 22 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Κερόλιφο Άλσούλη»	62	10741	έφθ. Χόνκ Κόνκ 23 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Μάνια»	43	5331	έφθ. Πόρτο 'Αλένκρε 24 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΙΑ - ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Τρανοοσεδάνικη»	56	21716	άνεχ. Θέουτα 8 Μαρτ. διά Βεγγάζην
ΒΑΣΙΛΙΑΣΣΑ ΘΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)	έτ. «Θεμιτοκλήνη»	27	16435	άνεχ. Νέαν Υόρκην 19 Μαρτ. διά Χάϊφα
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΔΗΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Μπριλιάνς»	59	43373	άνεχ. Κλόπον 19 Μαρτ. διά Γκραμπάλταρ
ΒΕΛΜΠΑ	έτ. «Κόννοπους»	58	20958	άνεχ. Ρότερνταντος 19 Ιαν.
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	έτ. «Βέλλμπα»	47	1998	άνεχ. Θέουτα 8 Μαρτ. διά Βεγγάζην
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Αστρο Μαέστρο»	45	1892	άνεχ. Βερσάσ 24 Μαρτ. διά Λατάκια
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.	έτ. «Ναυαρίνον»	58	13186	άνεχ. Ντρόπταν 22 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)	έτ. «Βιονινία»	49	2334	άνεχ. Νέαν Υόρκην 21 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΒΙΡΜΑ	έτ. «Αστρο 'Ασουάντε»	57	11623	άνεχ. Σόντος 22 Μαρτ. διά Καλλάρ
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	54	6132	έφθ. Αυδέρσαν 24 Μαρτ.
ΒΡΟΥΛΙΔΙΑ	έτ. «Δίλιμπτρα»	56	8416	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 16 Μαρτ. διά Κεϋλάνην
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	έτ. «Πιοξίς»	59	9374	έφθ. Νέαν Υόρκην 20 Μαρτ.
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «Επος»	43	7276	άνεχ. Βιζανταπάτνη 23 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	έτ. «Μποτάπα»	61	18483	άνεχ. Μπέλφαστ 13 Μαρτ.
ΓΑΛΗΝΗΣ	έτ. «Γαλήνη»	60	8104	έφθ. Οζάκαν 16 Μαρτ.
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	έλληνικά συμφέροντα	57	9744	έφθ. Λά Παλίς 18 Μαρτ.
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Αστορούπελο»	37	5613	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 7 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΓΕΡΑΝΙΑ	έτ. «Γαλήνη»	56	6424	άνεχ. Καλλάρ 8 Μαρτ. διά Βρέμπην
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Βριττόπαντ 17 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΓΕΩΡΓΙΑ	έτ. «Αντεμινάδο Σέδεν»	52	2824	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Δρουνίτης - Χατζηζούλου	20	1112	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 Μαρτ. διά Βιλμιγκτων (Β.Κ.)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Κάμα»	60	22699	άνεχ. Κέπ Τάουν 20 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Λιθανός»	51	7564	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	έτ. «Χρ. Σαρλής»	48	1529	άνεχ. Σάροχ 17 Μαρτ. διά Θεσσαλίαν
	έτ. «Μίνωας»	48	10928	άνεχ. Σάροχ 17 Μαρτ. διά Θεσσαλίαν

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	έτ. «Δήμητρα»	39	6713	άνεκ. Λάδι Πάλμας 17 Φεβρ. διά Β. Κορέαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (δ.)	έτ. «Μίνως»	58	16697	άνεκ. Αντεν 13 Μαρτ. δι' ΗΠΑ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Ενοενάνται»	56	8818	άνεκ. Σαθάνναν 22 Μαρτ. διά Χιούστον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Μαργουκούμποντια»	68	9070	άνεκ. Βακουόυερ 15 Μαρτ. διά Κίναν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΑΡΕΑΔΗΣ	Στρ. «Ανδεάδης»	43	7176	έφθ. Τοινδράκτα 20 Μαρτ.
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	έτ. «Γκόλφος»	57	12729	άνεκ. Άρούμπα 15 Μαρτ. διά Βοστώνην
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Κονκουίστα»	60	40908	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Μαρτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Χουμανίτας»	63	11194	άνεκ. Νέαν 'Ορλέανην 21 Μαρτ.
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Μαϊφέρ»	52	10081	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 11 Μαρτ. διά Ροζάριο
ΓΙΝΑ	έτ. «Λαναράς»	53	4049	έφθ. Πειραιά 23 Μαρτ.
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	έτ. «Μπαιγιγιολένα»	54	3146	άνεκ. Ορφίπορτ (Μπαχ.) 17 Μαρτ. διά Σαβόνα
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Άστουρια»	52	8129	έφθ. Μιδδλεύροπρι 15 Μαρτ.
ΓΚΑΛΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Βερίνα»	56	1961	έφθ. Χάιφα 24 Μαρτ.
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα»	61	29790	άνεκ. Ρόττερνταμ 26 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΚΑΝΝΕΤ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7297	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 13 Μαρτ. δι' 'Οζάκαν
ΓΚΙΚΑΣ	έτ. «Πίνδος»	48	2358	διπλής Κνωπούλιν 24 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΓΚΛΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρβαλόρια»	58	18989	διπλής Παναμά 16 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΝΤ	έτ. «Αστροκράτο»	30	2838	άνεκ. Σουέζ 6 Μαρτ.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ (δ.)	έτ. «Πλευσόμα»	56	21049	άνεκ. Γιοκοχάμαν 20 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΊΝ	έτ. «Γκόλνταν Κόιν»	52	1961	ύπο παραλαβήν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ	έτ. «Γκόλντεν Κρός»	68	11148	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 27 Φεβρ.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΝΣ	έτ. «Γκόλντεν Λάνς»	69	10480	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 Μαρτ.
ΓΚΟΥΤ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Φράνγκικουτζ»	49	2641	άνεκ. Χόκη Κόγκ 15 Μαρτ. διά Χοινκάκη
ΓΚΡΑΙΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Ολινάρες»	57	9132	έφθ. Νιούκαστλ, (Άυστρ.) 21 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΐΤ	έτ. «Λίττλ Μπήρ»	63	15573	διπλής Σιγκαπούρην 20 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Μέντ»	45	3826	έφθ. Ξέρον 17 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΤ'ΙΜ	έτ. «Ρόμπολ ντέ 'Ορο»	62	15381	έφθ. Μεζούσιμα 18 Μαρτ.
ΓΚΡΕΓΚΟΥΡ (δ.)	'Ιω. Λάτσης	52	11580	άνεκ. Τοιμπα 15 Μαρτ. διά Σουέζ
ΓΚΡΕΤΑ	έτ. «Ντορικάτ»	47	2533	εἰς Πειραιά ἀπό 28 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΪΝΤ	έτ. «Γ. Γκλεΐντ»	52	15675	άνεκ. Αιδεύργον 13 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	έτ. «Όπαλ»	68	22550	έφθ. Μορμουνκάο 17 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	έτ. «Όνυζ»	68	22550	άνεκ. Ναγκόνια 18 Μαρτ. διά Μορμουνκάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηρων»	61	15979	έφθ. Πειραιά 18 Μαρτ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7227	έφθ. Πειραιά 12 Μαρτ.
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	'Ιατρού κ.λ.π.	52	1549	έφθ. Χάιφα 21 Μαρτ.
Δ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (δ.)	έτ. «Μαργουκούρντια»	55	12146	άνεκ. Νέαν 'Ορλέανην 2 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΔΑΝΑΟΣ	έτ. «Δαναός»	39	4565	διπλής Παναμά 7 Μαρτ.
ΔΑΟΗΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	5957	έφθ. Σαιν Τζών (N.B.) 22 Μαρτ.
ΔΕΛΦΟΙ	Μαρκοντώνακός	48	1553	διπλής Ούσαντ 16 Μαρτ. διά Τοίπολιν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιόλιας»	59	9312	άνεκ. Ήστ Λόντον 23 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.	έτ. «Ανταίος»	37	2002	άνεκ. Σπέτζια 22 Μαρτ. δι' Αύγουσταν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Δ.	έτ. «Κέα»	47	7377	άνεκ. Γδύνια 24 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Π.	έτ. «Άγι Παρασκευή»	43	7359	έφθ. Κολόμπα 8 Μαρτ.
ΔΕΣΠΩ	έτ. «Ιόνικη»	44	7265	διπλής Κωνικών πολιν 20 Μαρτ. διά Ρίο 'Ιανέριο
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	«Σίππινκ Ντεβέλομπιντντι»	63	16417	άνεκ. Λιοσβέννα 16 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΟ (δ.)	«Σίππινκ Ντεβέλομπιντντι»	64	16417	άνεκ. Βιλέλμουχαφεν 22 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	«Σίππινκ Ντεβέλομπιντντι»	61	16417	άνεκ. Λιοσσάβνα 14 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΔΗΜΗΤΡΑ	έτ. «Σάντος»	58	9144	άνεκ. Ρόττερνταμ 15 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΔΗΜΗΤΡΑ	έτ. «Πόλ Μάλ»	53	2322	έφθ. Λονδίνον 22 Μαρτ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Αιόλος»	61	9326	άνεκ. Χόκη Κόγκ 9 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	έτ. «Ντινάκο»	49	3676	ύπο παραλαβήν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	«Δημονουνίδες»	55	3534	άνεκ. Πιασάτα 11 Μαρτ. διά Χοινκάκη
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Θεοπατόρων»	66	6144	άνεκ. Φιλόροκε 16 Φεβρ. διά Χοινκάκη
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «διλίδοι»	63	10524	άνεκ. Γιοκοχάμαν 15 Μαρτ. διά δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Μνέρβα»	44	13488	άνεκ. Φλώρικην 22 Μαρτ. διά Ροστόκ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ	Δημ., Κυριακού	38	2996	έφθ. Οπόταν 16 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμαράδης»	44	9589	άνεκ. Νουακότ 23 Μαρτ.
ΔΗΜΟΣ	έτ. «Μαροπιένες»	52	8790	άνεκ. Σαιν Τζών (N.B.) 8 Μαρτ. δι' 'Αλβανίαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	Έχ. Χλοκούντσα	43	7244	άνεκ. Σιγκαπούρου ρόδις 8 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	N. Βαρδινογιάννης	58	16277	διπλής Γιβραλτάρ 22 Μαρτ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	έτ. «Ασκαδίο»	43	7260	άνεκ. Πειραιάδης ἀπό 29 'Ιουλ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Διαμοντής»	42	6946	άνεκ. Βιτόρια 20 Μαρτ. διά Σάν Λορέντζο (Άργ.)
ΔΙΑΜΑΝΤΟ	έτ. «δούροκερο»	58	9087	έφθ. Νουακότ 23 Μαρτ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ	έτ. «δράνκος»	22	1754	εἰς μετογειακάς μεταφοράς
ΔΙΟΥΝΙΣΗΣ Λ.	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	άνεκ. Πιασάτα 16 Φεβρ. διά Τοικτάο
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Ελασίδοι»	50	1515	άνεκ. Ντακάρ 18 Μαρτ. διά Τενόβαν
ΔΙΡΦΥΣ II	έτ. «Τζέμινι»	60	13335	εἰς Χόστεν 16 'Ιαν.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Άστρο Ντικόδζο»	59	7801	άνεκ. Ποστ Σουδάν 4 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	έτ. «Παρίντονα»	57	9722	έφθ. Λορέντζες Μαρκές 23 Μαρτ.
ΔΟΡΑ (δ.)	έτ. «Μασδόλορ»	52	12132	έφθ. Νεάπολιν 10 Μαρτ.
ΔΩΡΟΘΕΑ	έτ. «Ποινίκπος»	49	11771	έφθ. Πειραιά 27 Φεβρ.
ΔΩΡΟΣ	έτ. «Παν-. 'Οσεαν»	25	3297	άνεκ. Πήρη Σουδάν 24 Μαρτ. διά Σουέζ
	έτ. «Μαρούμια»	49	4721	άνεκ. Αμοτερνταμ 22 Μαρτ. διά Σαιν Κίτς
ΕΙΡΗΝΗ	Σ. Νταφάς κ.λ.π.	21	2988	έφθ. Τρίπολιν (Λιβύης) 19 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΛΑ	έτ. «Ρηνούλα»	43	8292	έφθ. Μπάχια Μπλάνκα 20 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	Έφοι Καριρίν	44	2074	εἰς μετογειακάς μεταφοράς
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	Σ. Μπιλίνης	48	3269	άνεκ. Θέσσαλον 20 Μαρτ. διά Σμύρνην
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Μαντόμεν»	49	4841	άνεκ. Ντακάρ 11 Μαρτ. διά Πόρτ Τζεντίλ
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Θάρρος»	54	7835	άνεκ. Κείπ Τάουν 3 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Καρνεζίον»	63	14203	έφθ. Κοιν 13 Μαρτ.
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Άλμπιον»	52	4392	άνεκ. Ντουάλα 15 Μαρτ. διά Πουάντ Νουάρ
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Εσπαλάς κ.λ.π.	50	2718	άνεκ. Σπέτζια 25 Μαρτ. διά Σέτε
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Στανίπα»	44	5202	έφθ. Κουβέτιτ 13 Μαρτ.
ΕΛΕΝΑ Μ.	έτ. «Χρυσέλενα»	63	1197	διπλής Γιβραλτάρ 21 Μαρτ. δι' 'Αμβέροσν
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Εύοινος»	58	5729	άνεκ. Μπόντουντ 13 Μαρτ. διά Μοντεδίδεο
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Εύοινος»	58	2739	άνεκ. Νεάπολιν 26 Μαρτ. διά Πειραιά
ΕΛΕΝΗ	Π. Α. Στεφανής	39	1742	έφθ. Ραβέναν 14 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ανδρία»	48	8430	άνεκ. Μπλέεν 17 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Βιοτά Ρίος»	52	12228	έφθ. Σαιν Μικαέλε 21 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Αλάντζε»	47	2548	έφθ. Σανκάν 18 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ ΚΥΡΙΑΚΟΥ	έτ. «Ελένη»	39	2958	έφθ. Λισσάβνα 8 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνως»	49	11389	έφθ. Πειραιά 3 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ Μ.	έτ. «Ελενικάρι»	58	8523	άνεκ. Φονάντλ 6 Μαρτ. διά Κίναν
ΕΛΕΝΗ Σ.	έτ. «Μάσφελιζ»	48	3829	άνεκ. Μπάχια Μπλάνκα 9 Μαρτ. δι' 'Ειδονμασούθ
ΕΛΕΝΗ Τ.	έτ. «Τρόνελ»	46	1680	άνεκ. Αύγουστον 18 Μαρτ. δι' 'Εσμπτζεργκ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	Δ. Δ. Γαρθελές κ.λ.π.	46	2271	έφθ. Πεισαία 24 Μαρτ.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	Έλ. Τομπούλης & Σιά	29	2581	άνεκ. Ποσεζόντα 12 Μαρτ. διά Κωνοτάνζαν
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κ. Μπότας & Σιά	21	1549	όρενι. Πέραμα ἀπό 2 Απρ. 1967
ΕΛΙΖΑ	έτ. «Θρεσία»	47	3596	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Μαρτ.
ΕΛΙΡΕ	έτ. «Μάρουντπλέζαντ»	44	5554	άνεκ. Αιμοδούγον 27 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Αλάντζε»	48	2548	άνεκ. Βατιάμπρην 25 Μαρτ. διά Κολκούτταν
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Τρανοπασίφικ»	56	2862	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 22 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΑΚΥΩΝ	έτ. «Τιουνιβέρροαλ»	43	7989	έφθ. Τιουνιβέρροαλ 22 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	Τρανοπασίφικ & Γιουνιβ.	62	6666	έφθ. Τσάκοσονθιλ 23 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΡΕΩΛ	Τρανοπασίφικ & Γιουνιβ.	61	7293	έφθ. Τσιταγκόνη 23 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ	έτ. «Άστρο Φίμε»	54	8121	έφθ. Τρίπολιν (Λιβύου) 19 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανοπασίφικ & Γιουνιβ.	60	7293	άνεκ. Βατιάμπρην 19 Μαρτ. διά Κολκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Τιουνιβέρροαλ»	44	7989	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 19 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	έτ. «Τιουνιβέρροαλ»	62	6659	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 5 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝΜΠΗ	έτ. «Τιουνιβέρροαλ»	44	7989	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 27 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	άνεκ. Νέαν 'Ορλέανην 26 Μαρτ. διά Μπάρα
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	έτ. «Τιουνιβέρροαλ»	44	7989	άνεκ. Ντόρπαν 18 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλέανην
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Τιουνιβέρροαλ»	57	7068	έφθ. Καλκούτταν 13 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	έφθ. Μούρτα 23 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	Τρανοπασίφικ.	44	7229	έφθ. Ριγιέκαν 14 Μαρτ.
	Τρανοπασίφικ.	56	7510	άνεκ. Χαμπτον ρόδις 25 Μαρτ. διά Κόρπους Κρίστι

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ		Τρανσποσιφίκ.	56	7510	έφθ. Μόμπιλ 26 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	έφθ. Ντωρμπαν 23 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ		έτ. «Τρανσποσιφίκ»	57	7063	άνεχ. Καράτο 24 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		«Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	άνεχ. Κόπερ 18 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	άνεχ. Ντακάρ 23 Μαρτ. διά Βρυξέλλαν
ΕΛΛΗΝΗΣ (λάινερ)		έτ. «Μαρφουσέτζα»	32	18564	άνεχ. Λάς Πάλμας 17 Μαρτ. διά Σιδνεϋ
ΕΛΛΗΝΕΠΟΝΤΟΣ		έτ. «Κανάρης»	55	8021	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 13 Μαρτ. διά Κίναν
ΕΛΕΙΣ		έτ. «Ελέζις 1»	52	1961	έφθ. Πειραιά 12 Μαρτ.
ΕΛΟΝΑ		Κ. Ευσταθίου	25	4004	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 28 'Ιαν. διά Σαγκάν
ΕΛΠΙΔΑ		II. Παππής & N. Κουκουνάς	46	3472	άνεχ. Λισσαβώνα 25 Μαρτ. δι' "Αλμποργκ
ΕΛΠΙΣ		έτ. «Σπάμπολ»	54	1599	εις Πειραιά από 26 'Ιαν.
ΕΛΠΙΣ		έτ. «Μάχη»	48	2474	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΠΙΣ Π.		έτ. «Πριντεζίνη»	38	2265	διπλής Γιβραλτάρ 24 Μαρτ.
ΕΜΕΡΑΛΝΤ		έτ. «Πιουνάιτενι Μαρίτ.»	46	4119	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 16 Μαρτ. δι' Εύρωπην
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Έμμα»	48	3932	άνεχ. Αμέρεβον 18 Μαρτ. διά Μπόννυν
ΕΝΟΤΗΣ		έτ. «Άστρο Βαλιέντε»	57	20736	άνεχ. Λός Αντζελες 18 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΝΟΤΗΣ		έτ. «Μάρφο»	56	10529	έφθ. Ντακάρ 25 Μαρτ.
ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτόν)		έτ. «Άστρομερίτο»	54	8146	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 Φεβρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΕΡΑΤΩ		έτ. «Εστρέλλα Βεντούρδζα»	65	37338	εις Αΐδη υπό συμπλήρωσιν
ΕΡΑΤΩ (δεξ.)		έτ. «Ικάνμελ»	69	13430	έφθ. Μη. Αύρες 11 Μαρτ.
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ		έτ. «Μαϊσφέρ»	52	10081	διπλής Κων) πολιν 25 Μαρτ. διά Πειραιά
ΕΡΙΤΤΑ ΛΑΤΣΗΝ (δ.)		Βεντούρδζα	43	1589	άνεχ. Φός 7 Μαρτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ		Ι.ω. Λάτσης	66	47115	έφθ. Βρέμην 24 Μαρτ.
ΕΡΟ ΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Μαρεσόλλα»	44	2872	έφθ. Καράτο 25 Μαρτ.
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ		έτ. «Τρανομούντο»	52	15925	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 22 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)		έτ. «Άργυρός»	42	7073	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 11 Μαρτ.
ΕΣΤΙΑ		έτ. «Αργκόλια»	58	12168	έφθ. Μηδδελεμπρου 25 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)		έτ. «Εστία»	52	7717	άνεχ. Αντεν 22 Μαρτ. διά Σουέζ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Θ. Χ. (δ.)		Σ. Έκευθεριάδης	54	10261	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Μαρτ. διά Σικάγο
ΕΥΓΕΝΙΑ		N. I. Βαρδινογιάννης	51	15800	άνεχ. Σιγκαπούρην 22 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.		έτ. «Φράνκο»	67	9854	έφθ. Μίδδελεμπρ 24 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		έτ. «Άστρο Άκόρντε»	61	8999	άνεχ. Ντώρμπαν 17 Μαρτ. διά Στεττίνον
ΕΥΔΡΟΜΟΣ		έτ. «Πλός Σάντος»	57	9061	εις Ρόττερνταμ όποι 23 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΕΥΔΟΡΑ		έτ. «Βίτζες Μοντιάλες»	43	7234	έφθ. Ντώρμπαν 17 Μαρτ. διά Τσάρλεστον
ΕΥΛΑΙΑ		έτ. «Εύδωρα»	48	2358	διπλής Παναμά 21 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΛΑΟΣ		έτ. «Καφιρένια»	54	2198	άνεχ. Λίβερπουλ 27 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	6132	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 20 Μαρτ.
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	άνεχ. Σιγκαπούρην 22 Μαρτ. διά Τσάρλεστον
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	9659	διπλής Παναμά 16 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΛΑΟΧΟΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	66	8985	άνεχ. Λίβερπουλ 27 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	έφθ. Τζακάρτα 18 Μαρτ. διά Βρέμην
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	άνεχ. Μελβούρνην 22 Μαρτ. διά Γκλάντοτοουν
ΕΥΡΥΤΑΝ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 Φεβρ. διά Κίναν
ΣΥΤΤΥΧΙΑ		έτ. «Φελίτσια»	56	9095	άργει Πειραιᾶ από 15 'Ιουν.
ΕΥΤΤΥΧΙΑ		έτ. «Μαργαρώνη»	65	9844	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 23 Μαρτ. διά Κεϋλάνην
ΕΥΧΑΡΙΣ		έτ. «Μαργαρώνη»	43	7249	άνεχ. Ζαραφούτρας 21 Μαρτ. διά Φρημάντλ
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ		έτ. «Ωκλαντ»	61	10965	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 Μαρτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ.		Ζαχάρης Βασιληᾶς	49	1791	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΖΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)		έτ. «Μαρμπονάτσα»	53	15645	διπλής Γιβραλτάρ 19 Μαρτ. δι' "Ιμμιγκαν
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ		έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 4 Φεβρ. διά Σαγκάν
ΗΛΙΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Άδελφόπτες»	52	11901	έφθ. Χιροκάρτα 18 Μαρτ.
ΗΛΙΑΣ ΣΥΛΑΣ		έτ. «Ελίρε»	57	9060	έφθ. Δουζλίνον 19 Μαρτ.
ΗΛΙΑΣ Π.		έτ. «Πάλμπρος»	47	2287	Ίδες 'ΑΝΝΑ', ως μετωνομάσθι
ΗΡΑ		έτ. «Μίρα»	55	7757	άνεχ. Ντώρμπαν 23 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ		έτ. «Σκοραμαγκάς»	47	7356	άνεχ. Τζακάρτα 18 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΗΡΑΚΛΗΣ		έτ. «Νάταλα»	47	7173	έφθ. Σιγκαπούρην 22 Μαρτ.
ΗΟΑΙΣΤΟΣ		έτ. «Βουλκάνα»	66	21347	άνεχ. Μόζι 21 Μαρτ. διά Φρημάντλ
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	έφθ. Αμοτερνταμ 19 Μαρτ.
ΘΑΛΕΙΑ		έτ. «Μπλού Χάντρα»	44	1662	εις Πειραιᾶ από 17 Φεβρ.
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)		έλληνικο συμφέροντα	57	12629	άνεχ. Ντακάρ 22 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΘΕΛΗΣΙΣ		έτ. «Ιούπτες»	59	12149	διπλής Παναμά 21 Μαρτ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Ιούνιον»	44	7258	έφθ. Μπάραρον 19 Μαρτ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Λ.		έτ. «Θεμιστοκλῆς»	57	1325	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Μαρτ. διά Μπαγιόν
ΘΕΟΛΟΓΟΣ		έτ. «Αφοί Λάλη»	50	1507	άνεχ. Μονρόβια 23 Μαρτ. δι' 'Αμπιτζάν
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ		έτ. «Μαρκόρονα»	61	16561	άνεχ. Σίδνευ 7 Μαρτ. διά Κίναν
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)		έτ. «Θεοφανών»	63	15982	άνεχ. Πόρταλι 21 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)		έτ. «Ποσειδώνια»	58	15895	διπλής Γιβραλτάρ 26 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΘΕΩΡΙΟΣ		έλλην. Δεξαμενοπλοία	50	8255	έφθ. Πειραιᾶ 6 Μαρτ.
ΘΗΡΑΙΟΣ		Άγγελάκης	38	3581	άνεχ. Μπρέμερχαφεν 11 Μαρτ. διά Τουρκίαν
ΘΗΣΕΥΣ		έτ. «Λότζα»	35	2680	έφθ. Λατάκια 28 Φεβρ.
ΘΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)		έτ. «Ναυαρίμσα»	46	1988	άνεχ. Θέουτα 22 Μαρτ. διά Βάρροι
ΙΑΣΩΝ		έτ. «Γκριστόσιο»	65	40043	διπλής Γιβραλτάρ 27 Μαρτ. διά Σιδώνηα
ΙΖΩΜΠΕΛΑ		έτ. «Ιάσων»	51	2071	εις Πειραιᾶ από 19 Δεκ. (έπισκευαι)
ΙΘΑΚΗ		έτ. «Τζενεραλ. Κάρριερς»	57	9746	έφθ. Αστόριο 8 Μαρτ.
ΙΚΤΙΝΟΣ		έτ. «Ούλιουσες»	68	9000	άνεχ. Μαυρίκιον 22 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΙΑΙΟΝ		έτ. Λινέας Ιντερορεσάνικας	69	11300	εις Σάντερλαντ υπό συμπλήρωσιν
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)		Σερλάς - Παπαδήνης	48	3514	έφθ. Πειραιᾶ 28 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ I. (δ.)		έτ. «Ελλην. Δεξαμενοπλοία	52	8633	άνεχ. Τζακάρτα 28 Φεβρ.
ΙΝΤΕΓΡΙΤΗ		έτ. «Ελλην. Δεξαμενοπλοία	53	9056	άνεχ. Τζακάρτα 20 Φεβρ. διά Σουραμπάγια
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ		έτ. «Πάνος»	48	2079	άνεχ. Σέουτα 16 Μαρτ. διά Μεροίνα
ΙΟΥΛΙΑ		έτ. «Βιαγκράντε»	49	1991	άνεχ. Λάνκος 19 Μαρτ. διά Ταράντο
ΙΡΕΝΑ		A. Γεωργίου-Δ. Σαραφειδης	29	1808	άνεχ. Μασσασουά 17 Μαρτ. διά Σουέζ
ΙΤΑΛΙΑ		έτ. «Ολίσιπο»	43	7232	άνεχ. Μπάραρον 24 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΑ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	46	6749	έφθ. Γένοβα 22 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΑ		έτ. «Ροζαντόρ»	50	53035	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)		N. Xανιώπτης	48	2340	έφθ. Μόντσεστερ 15 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)		έτ. N.E.K.	45	9918	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΗΣ		έτ. «Βαρνίκοι»	56	12230	άνεχ. Λείσρες 21 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΙΩΑΝΝΗΣ		έτ. «Αγγελάκης κ.λ.π.	38	4740	έφθ. Χάρηπον ρόδας 26 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Συγγόδη»	48	1845	άνεχ. Κολόμπο 16 Φεβρ. διά Σαγκάν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ		έτ. «Σαλαμίς»	67	20568	έφθ. Μορμουγκάο 25 Φεβρ.
ΙΩΑΝΝΙΝΑ		έτ. «Ερδίκα»	55	8799	έφθ. 'Αδελαιδα 25 Μαρτ.
έτ. «Ελένη»	59	2746	έφθ. Βάρρη 12 Μαρτ.		
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ		έτ. «Μαρεπόκα»	61	10890	διπλής Κων) πολιν 25 Μαρτ.
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ (δ.)		έτ. «Άστρο Ναδεγκάντε»	52	10160	εις Πειραιᾶ από 15 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ		έτ. «Άστρο Τριντέντε»	49	7612	άνεχ. Κείν Τάουν 11 Μαρτ. διά Κόντινεντ
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΗ		έτ. «Μαρντεύδοτο»	60	10890	έφθ. Μπ. Αύρες 24 Μαρτ.
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)		έτ. «Μαρεπόκα»	49	10007	έφθ. Τζάκασονβιλ 24 Μαρτ.
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ		έτ. «Μαρτεύδοτο»	46	8420	έφθ. Κολόμπο 9 Μαρτ.
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ		έτ. «Μαρπάρεντι»	48	7548	έφθ. Λιούνα Μπλάνκα 20 Μαρτ. δι' 'Αλγέριον
ΚΑΙΤΗ		έτ. «Χάσι Τάνκερς»	60	14076	άνεχ. Αλγκεθίρας 21 Μαρτ. διά Νορθπρίγιαν
ΚΑΛΛΙΑΝΑΣ		έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	14	1148	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΛΙΔΩΡΑ		έτ. «Στέλλα Πολάρισ»	38	2368	εις Λαιού από 17 Μαΐου
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)		έτ. «Καλλιδώρω»	42	2697	άνεχ. Θέουτα 14 Μαρτ. διά Ντουάλα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.		έτ. «Ιντάστρος»	55	11798	άνεχ. Αρτρόσαν 5 Μαρτ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		έτ. «Άστρο Ναδεγκάνα»	55	6133	έφθ. Λιούνα 26 Μαρτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ		N. Μιχαλος & Yios	44	7249	διπλής Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΑΛΛΙΠΟΤΕΙΡΑ		έτ. «Αίλα Γκράντε»	65	15932	άνεχ. Αμέρεβαν 20 Μαρτ. διά Μόμπιλ
ΚΑΛΥΜΝΟΣ		έτ. «Χοίκατ»	37	2348	εις Λαζ Πάλμας από 15 'Οκτ.
ΚΑΛΥΨΟ		έτ. «Ζαδέ»	51	7154	άνεχ. Αγύούσταν 11 Μαρτ. διά Σάντος
ΚΑΜΙΝΑ ΜΠΑΙΗ		έτ. «Κάλυμνος»	50	1518	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)		έτ. «Σπαρτο»	45	5130	έφθ. Ριο 'Ιανείρο 13 Μαρτ.
		έτ. «Κάπ Φαιστός»	62	1551	ύπο παραλαβήν

ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	'Αφοι Τεουρινάκη	36	4031	έφθ. Άμποϋ Νταμπι 5 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	ετ. «Γιουνάιτεντ Μπαλκ.»	67	16098	άνεκ. Ιταλίογκ 11 Μαρτ. διά Ναούρου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Αλαφούζος»	69	9070	διπλής Γιβραλτάρ 25 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	«Γκλόμπαλ Μπάλκ Κάρ.»	68	24801	άνεκ. Γιοκοχάμαν 9 Μαρτ. διά Λορεντζό Μαρκές
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	ετ. «Αστροκλάρο»	53	5185	έθ. Βερακούζ 18 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Πράιος»	51	3870	άνεκ. Σάντος 22 Μαρτ. διά Μπ. "Αύρες
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝΟΥ	έτ. «Τραμπ γοατεριγκ»	55	8902	έφθ. Τζακάρτα 22 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κερκετίς»	50	4878	άνεκ. Νεάπολις 25 Μαρτ. διά Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Οσεανικ Μπάλκ»	68	24668	διπλής Παναμά 24 Μαρτ. διά Μόζι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Ολυμπος»	68	15355	άνεκ. "Αμοτερνταμ 20 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κόλιμεναρ»	67	24734	υπό παραλαβήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	έτ. «Πελανιον»	62	18410	είλ. Σάντερλαντ υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ (δ.)	έλληνικα ουμφέροντα	69	9070	έφθ. Γένοβαν 26 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΑΡΡΟΣ	ετ. «Αστροπροτεκτώρ»	58	16357	έφθ. Οζάκαν 14 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Γιουνάιτε Τοάρτεριγκ»	66	16164	άνεκ. Πόρτ Σουδαν 13 Μαρτ. διά Κείν Τάουν
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	Παλαιοκρασάς	46	4576	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΚΑΠΤΑΜΑΡΚΟΣ	έλληνικα ουμφέροντα	49	1528	διπλής Μπρούνωμποւτελ 13 Μαρτ. διά Ροστόκ
ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ	ετ. «Μασποκιού»	50	7622	άνεκ. Ντουμπάι 10 Μαρτ. διά Μπαντάρ 'Άμπας
ΚΑΠΤΑΣΠΥΡΟΣ	έτ. «Νικηφόρος»	43	7176	διπλής Κέιν Τάουν 23 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΣΤΑΜΑΤΗΣ	έτ. «Μαρμπράδα»	49	7591	διπλής Ούσαντ 12 Μαρτ. δι' 'Άμποϋ Νταμπι
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Έφ Μάρινερς»	60	9916	είς Μπατόν Ρουζ ἀπό 11 ΔΕΚ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ (δ.)	έτ. «Σαντα Λεωιλία»	60	8717	άνεκ. Αύγουστουν 14 Μαρτ. διά Δουνκέρκην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Γεροντίνα»	51	8864	άνεκ. 'Ανκόνα 13 Μαρτ. διά Δυρράχιον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΑΓΚΑΛ	έτ. «Μαρερό»	60	8493	έφθ. Σαρόφ 18 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Ιντερ. ΣΠ Τρέιντερς»	62	9229	άνεκ. 'Αντεν 17 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΠΗΣ	έτ. «Σελάζι»	53	11164	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Γιούτι»	44	5184	είς Κοσσέρ 21 Μαρτ.
ΚΑΡΟΛΟΣ	έτ. «Μπραϊτ Στάρ»	47	9956	είς Νέαν 'Υρκην 12 Μαρτ.
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	M. & Θ. Κιοσεόγλου	54	2408	άνεκ. Πουέστο Κορτές 7 Μαρτ. διά Μπορντώ
ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Ζαδές»	47	8288	έφθ. Κέπ Τάουν 19 Μαρτ.
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Λια»	34	2037	είς 'Αμπιτζάν ἀπό 23 Αύγ.
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Ακτίς»	68	25168	έφθ. Χάμπτον ρόδης 24 Μαρτ.
ΚΑΣΤΩΡ	έφοι Βασιλιά	22	1584	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Πολύμυρα»	43	7312	είς Κοσσέρ 21 Μαρτ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Βασιλικά»	51	9936	είς Νέαν 'Υρκην 12 Μαρτ.
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	έτ. «Καστρέντζα»	49	2351	άνεκ. Πουέστο Κορτές 7 Μαρτ. διά Λίμον
ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ	έτ. «Κανόνους»	60	10494	άνεκ. Σάροχ 8 Μαρτ. διά Μεραίνα
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κρέθων»	51	2373	έφθ. Μάζι 18 Μαρτ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ.	έτ. «Άρδασ»	65	18723	διπλής Παναμά 22 Μαρτ.
ΚΑΤΙΓΚΟ (δ.)	έφοι Κολοκοτρώνη	50	11136	άνεκ. Μη. 'Άυρες 16 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΤΙΓΚΟ Χ. (δ.)	έτ. «Ενσάιν»	54	11401	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 18 Μαρτ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΚΕΙ'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ. «Νοτ Μεντίτ. Τρανσ.»	55	1518	έφθ. Ήοτχαμ 26 Μαρτ.
ΚΕΙ'Π ΝΕΡΙΤΑ	έτ. «Σαρδόνιο»	57	9075	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΚΕΙ'Π ΝΤΑΛΕΜΟΣ	έτ. «Γατρονεπούνο»	50	12240	άνεκ. Γιοκοχάμαν 5 Μαρτ. δι' 'Ισπανίαν
ΚΕΙ'Π ΝΤΑΙΡΑΝΟΝ	έτ. «Νοτ Μεντίτ. Τρανσ.»	57	1509	άνεκ. Μαντζανίλο (Μεξ.) 5 Μαρτ. δι' 'Ισπανίαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κε - Βεντούρα»	62	10494	άνεκ. Μαντζανίλο 22 Μαρτ. διά Βρέμην
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Πλουκέρο»	44	5069	έφθ. Θέουτα 24 Μαρτ.
ΚΕΡΚΗΣ	έτ. «Πόκο»	47	2126	έφθ. Πειραιά 24 Μαρτ.
ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζαδές»	62	10860	υπό παραλαβήν
ΚΕΧΑΡΙΤΟΜΕΝΗ	έτ. «Ρεντόντο»	56	8362	άνεκ. Κολόμπο 19 Μαρτ. διά Χιούστον
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	έτ. «Περεύς»	57	9153	άνεκ. Βακαγιάμα 25 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Σπάρτο»	63	15740	έφθ. Σακάι 17 Μαρτ.
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Άλιπνον. Αστήρ»	58	11156	άνεκ. Μη. 'Άυρες 14 Μαρτ. δι' 'Ισπανίαν
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	έτ. «Πύλος»	63	15378	έφθ. 'Αβελαίδα 17 Μαρτ.
ΚΙΓΚ ΝΕΧΤΩΡ	έτ. «Ζαδές»	39	4866	άνεκ. Σάντος 23 Μαρτ. διά Μη. 'Άυρες
ΚΙΜΩΛΟΣ	έτ. «Πρόπτη»	61	16025	άνεκ. Σιγκαπούρην 9 Μαρτ. διά Ταντζίονγκ Ούμπαν
ΚΙΝΙ (δ.)	έτ. «Κίνι»	61	25409	άνεκ. Μίλαφρον Χάφεν 9 Μαρτ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΚΙΡΙΝ	έτ. «Καλμάρ»	56	9403	έφθ. Ηοτχαμ 26 Μαρτ.
ΚΙΡΜΑΝ	έτ. «Οσεανικά ντέ Τρανσ.»	44	7060	άνεκ. Λός 'Αντζελες 13 Μαρτ. διά Μπαλμπά
ΚΛΑΥΔΙΑ	έτ. «Κλαυδία»	66	9844	άνεκ. Κολόμπο 22 Μαρτ. διά Ταϊταγκόγκ
ΚΛΕΑΚΗ	έτ. «Άντιγόνη»	55	8562	άνεκ. Κων/πολίν 21 Μαρτ.
ΚΝΩΣΣΟΣ	K. Εύθυμιδης	49	2146	άνεκ. 'Αγ. Φραγκίσκον 24 Μαρτ. δι' 'Ισπανίαν
ΚΟΜΟΙΝΤΕΝΕΣ (δ.)	έτ. «Καρφιντένες»	50	9959	έφθ. Πειραιά 16 Μαρτ.
ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρβενόύστο»	56	20825	διπλής Βενετίαν 21 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΚΟΡΘΙΑΝ	έτ. «Κόρθιαν»	58	9450	άνεκ. Πούλο Μπούκον 24 Μαρτ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πορτλαντ»	59	10914	διπλής Παναμά 20 Μαρτ. διά Μπλαφ
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	έτ. «Διαμαντί»	46	2361	άνεκ. Χάδσον 23 Μαρτ. διά Μαντράς
ΚΟΣΜΑΣ II	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10315	άνεκ. Βάλδης Μπαίη 10 Μαρτ. διά Τζιμπούτι
ΚΡΗΤΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	Βαρδεόπουλος - Βαριάς	47	1106	διπλής Κων/πολίν 22 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΚΡΟΝΙΟΣ	έτ. «Καντια»	21	1187	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΚΡΟΝΟΣ	έτ. «Κρόνιος»	51	2372	άνεκ. Χάφι 22 Μαρτ. διά Σιμπενίκ
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Ελ Σάκο»	48	8610	έφθ. Στεττίνον 25 Μαρτ.
ΚΥΘΗΡΑ	έτ. «Μιραμάρ»	59	9360	άνεκ. Κολόμπο 3 Μαρτ. διά Λατάκια
ΚΥΘΟΝΟΣ	έτ. «Ζαδές»	52	5156	έφθ. 'Αμδέρυγον 26 Μαρτ.
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ. «Ζαφίρ»	46	3648	έφθ. Μη. 'Άυρες 23 Μαρτ.
ΚΥΜΑ	Ρούσσος & Σία	39	3287	άνεκ. Βιτόρια 21 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΚΥΠΡΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	38	2838	διπλής Κων/πολίν 17 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Κυρά»	45	3794	διπλής Νίτον 26 Μαρτ. διά Κων/πολίν
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Άρδα»	49	2032	έφθ. Δάντικ 23 Μαρτ.
ΚΥΡΑ ΜΑΡΘΑ	έτ. «Λιμπανό»	56	9086	έφθ. Σαδόνα 15 Μαρτ.
ΚΥΡΙΑΚΗ	έτ. «Αλκάιμο»	43	7291	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 23 Φεβρ. διά Κίναν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	έτ. «Καπετάν Διαμαντής»	45	3312	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 1 Μαρτ. διά Χοίχου
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Π. Κ.	έτ. «Ιω. Κατσουλάκος»	66	20516	έφθ. Ροζάριο 21 Μαρτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Αλίονος»	38	4840	έφθ. Πόρτ Τζεντ.λ 2 Μαρτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Κόρονιατλ»	23	1200	άνεκ. Πειραιά 7 Φεβρ. δι' 'Οδησσόν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ Μ.	έτ. «Χριστούμην	68	9084	άνεκ. 'Αγ. Βικέντιον 19 Μαρτ. δι' 'Ινδιαν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έλληνικα ουμφέροντα	56	8789	άνεκ. 'Αμδέρσαν 18 Φεβρ. διά Μπριούμπαίν
ΚΩΣΤΑΣ ΦΑΡΓΚΟΣ	έτ. «Αρμαντόρα»	54	8063	άνεκ. 'Αμδέρσαν 7 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΩΣΤΑΦΩΡΑ	λ. Κ. Μίχαλος	67	15355	είς Χιούστον από 13 Φεβρ.
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Μάρφο»	53	5921	έφθ. Χάμπτον ρόδης 20 Μαρτ.
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΕΣ	έτ. «Λεντούμαν»	65	8474	έφθ. Τόκιο 20 Μαρτ.
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΕΣ	έτ. «Λόδς Χέρμανον»	65	14088	διπλής Παναμά 10 Φεβρ. δι' 'Αγγλίαν
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	έτ. «Αιτζιάν»	56	8108	έφθ. Μπιλμπάο 8 Μαρτ.
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΩ	έτ. «Κολοκοτρώνης κ.λ.π.	51	3435	άνεκ. Μόζι 18 Μαρτ. διά Τόκιο
ΛΑΙΔΑΛ	έτ. «Πλόμπος»	43	3886	άνεκ. Καράτοι 3 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΛΑΙΔΙΟΝ Ο. ΔΗΛΟΣ	έτ. «Κούντεκαλ»	49	2273	άνεκ. Πενάγκ 27 Φεβρ. διά Γουαμπόα
ΛΑΙΔΙΟΝ Ο. ΧΑΙΡΩΝΙΑ	έτ. «Χριστούμην	50	2494	άνεκ. Σιμπενίκ 23 Μαρτ. διά Βαλένθια
ΛΑΙΔΗΡΟΣ	έλληνικα ουμφέροντα	54	3315	ύπο παραλαβήν
ΛΑΙΔΗΡΟΣ	έτ. «Αττικά»	60	14431	διπλής Μπρούμπουτελ 17 Μαρτ. διά Ροστόκ
ΛΑΙΔΗΡΟΣ	έτ. «Αλφα»	61	9486	άνεκ. Λονδίνον 27 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΛΑΙΔΗΡΟΣ	έτ. «Ντιαμάντε»	62	10515	έφθ. 'Ανκόνα 22 Μαρτ.
ΛΑΙΔΗΡΟΣ	έτ. «Θεοδώρα»	46	3495	άργει Κυνδουραν από 14 Σεπτ.
ΛΑΙΔΗΡΟΣ	έτ. «Αστρα Ντινάμικο»	49	7557	έφθ. 'Αμδέρσαν 24 Μαρτ.
ΛΑΙΔΗΡΟΣ	έτ. «Χαλκάστελλο»	36	4997	άνεκ. Βιρττότον 15 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΛΑΙΔΗΡΟΣ	έτ. «Χαλκούσης	50	6724	διπλής Μπρούμπουτελ 12 Μαρτ. διά Βιομαρ
ΛΑΙΔΗΡΟΣ	έτ. «Φαιρόπος»	65	15738	άνεκ. Γιοκοχάμαν 18 Μαρτ.
ΛΑΙΔΗΡΟΣ	έτ. «Αστρο Μαντάτο»	59	12843	άνεκ. Λας Πάλμας 25 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΛΑΙΔΗΡΟΣ	έτ. «Τραναποσιφίκ»	52	4995	έφθ. Νέαν 'Υρκην 23 Μαρτ.
ΛΑΙΔΗΡΟΣ	έτ. «Μαρκούνα»	51	4142	άνεκ. Τζιμπούτο 17 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΛΑΙΔΗΡΟΣ	έτ. «Τρόρες»	62	10833	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 20 Φεβρ. διά Εύρωπην
ΛΑΙΝΤΑ	έτ. «Μαρβέντο»	60	14302	άνεκ. Κίναν 19 Φεβρ. διά Κίναν
ΛΑΙΣΣΑΒΟ	έτ. «Κόλα»	51	2428	άνεκ. Χάμπτον ρόδης 16 Μαρτ. διά Δουσθίνον
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	50	2695	διπλής Γιβραλτάρ 25 Μαρτ.
ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥΓΑ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	έτ. «Στάνμπορ»	51	11317	άνεκ. Βενετίαν 26

ΛΟΥΚΑΣ Ν.	'Ιόνιαν Ναθιγκ.	64	9615	άνεχ. Άμβέρσαν 8 Φεβρ. διά Χιούστον
ΛΟΥΚΙΑ Ν.	'Μουζάκης'	46	4249	άνεχ. Ντώρμπαν 24 Μαρτ. διά Βάρναν
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	έτ. «Άκτις»	68	26000	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Μαρτ. διά δυτ. ακτήν H.P.A.
ΜΑΓΚΑΝΑ	έτ. «Ιατροῦ»	48	1500	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Σολοΐδη»	58	18587	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 13 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΜΑΙΑΝΑΡΟΣ	έτ. «Μαιάνδρος»	63	15983	έφθ. Πουέρτο Καμπέλο 23 Φεβρ.
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Μίνιμαρ»	68	22391	άνεχ. Κόμπε 17 'Ιαν. διά Βανκούμερ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	«Ελλενιν. Μπάλκ Τράνσον.»	67	38286	άνεχ. Μένα Σαούδ 1 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΑΚΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Μάκο Τρέιντερ»	47	2271	διπλή θε Παναμά 16 Μαρτ. διά Κουτούκο
ΜΑΝΑ (δ.)	'Αχ. Χαλκούσης	55	11430	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 18 Μαρτ. διά Βαγκαρέι
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι»	45	7021	άνεχ. Ντουκούν 13 Μαρτ. δι' 'Ινταδόν
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μοτορνάθες»	55	8526	έφθ. 'Αμβούργον 23 Μαρτ.
ΜΑΝΘΟΣ	Μαρκαντωνάκης	37	1322	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΙΝΑ	έτ. «Ντορικάτη»	37	1344	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΟΥΣΛΑ (δ.)	έτ. «Βαρνίμα»	51	11022	άνεχ. Νιούκαλ (Άνθορ.) 14 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Βικ.)
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	'Ελλην. Δεξαμενοπλοία	45	3766	άνεχ. Μακασάρ 25 Φεβρ. διά Μενάντο
ΜΑΝΤΟ	έτ. «Μαντώ»	30	1041	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΟΥΝΤ ΣΙΝΑΙ	έτ. «Σαρίτα»	44	2902	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	'Ιω. Λάτοπς	51	16440	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 20 Μαρτ. δι' 'Ιταλίαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πιθανόρας»	66	18569	διπλή θε Παναμά 16 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκορίτης»	53	11376	εἰς Χονολουλού όπω 2 'Ιαν.
ΜΑΡΓΚΕΤΙΝΑ	έτ. «Μαργκετίνα»	49	4316	έφθ. Λιοσαθώνα 24 Μαρτ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Τζενέραλ Κάρριερς»	66	18569	διπλή θε Παναμά 4 Μαρτ. διά Κόμπε
ΜΑΡΘΑ (δ.)	έτ. «ΕΛ - ΠΑΙ»	49	10123	έφθ. 'Αμβούργον 25 Μαρτ.
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Ιντ. Ντιπέλοντεντ»	44	4958	άνεχ. Σπάττλ 21 Μαρτ. διά Πόρτλαντ ('Ορ.)
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μπέκος»	50	2853	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ιόνιαν»	52	9455	άνεχ. Βάλδις Μπαι 26 Μαρτ. δι' 'Ηοτ Λόντον
ΜΑΡΙΑ	Μητρόπολους & Σια	32	1597	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ III	Δημ. Γιολδάσης	53	825	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ	έτ. «Μάρεμάρ»	56	8799	έθο. Ένεσνάντα 13 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ Ε. (δεξ.)	έτ. «ΕΛ - ΠΑΙ»	52	10607	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 Μαρτ. διά Μη. 'Αύρες
ΜΑΡΙΑ ΘΑΝ.	έτ. «Μέδι Τιμάρ»	52	1780	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΜΑΡΙΑ Α.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	έφθ. Τόκιο 19 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ Μ.	Α. Μπινάρης κ.λ.π.	48	2661	εἰς Κάρδιφ όπω 25 Νοεμ.
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πλατοσάνη»	41	5294	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 Μαρτ. διά Ταμπικό
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ (δ.)	έτ. «Σαλίξη»	58	12512	έφθ. Πουέρτο Μιράντα 20 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ Τ.	έτ. «Ελετσάνη»	36	1597	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 25 Μαρτ. διά Κουαντάν
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΑΗΣ	έτ. «Μαρκαρίνο»	43	7219	έφθ. Ρουέν 24 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανθίστα»	57	10314	εἰς Ρόττερνταμ όπω 10 'Ιαν. (έπισκευα)
ΜΑΡΙΑΜ (δ.)	έτ. «Ελντοράντο»	55	12951	άνεχ. Άλεξανδρειαν 24 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ V.	'Ιω. Λάτοπς	50	16394	έφθ. Σουέζ 20 Μαρτ.
ΜΑΡΙΓΟ	έτ. «Ούάιτ Στάρ»	40	9255	διπλή θε Κυνών πολιν 18 Μαρτ. διά Τουάφ
ΜΑΡΙΓΟ ΓΕΜΕΛΟΥ	Α. & Μ. Μπουσόδες	47	1595	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΙΓΟ Ρ.	«Γέμελος Μαρ. 'Εντερπ.»	68	10016	άνεχ. Αγ. Φραγκίκον 19 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΓΟ Φ.	έτ. «Κόλφο Αζούλη»	68	11150	έφθ. Καράτα 23 Μαρτ.
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Ροδοσι»	53	5842	άνεχ. Σιδνέϋ 26 Μαρτ. διά Κεϋλάνην
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Αϊλάντερς»	55	5118	άνεχ. Πόρτ 'Αντζελες 15 Μαρτ. δι' 'Οκλαντ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Μαρεντάνα»	56	8959	εἰς Κέιπ Τάουν όπω 27 Νοεμ.
ΜΑΡΙΕΝΑ Μ. (δ.)	έλληνικο συμφέροντα	24	2359	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΚ	έτ. «ΝΕΚ»	53	15789	διπλή θε Κυνών πολιν 18 Μαρτ. διά Τουάφ
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	Μ. & Θ. Κιοσέογλου	51	2464	άνεχ. Λάς Πάλμας 18 Μαρτ. διά Βομβάνην
ΜΑΡΛΙ (δ.)	έτ. «Βρουλίδια»	62	10485	έφθ. 'Αμβούργον 26 Μαρτ.
ΜΑΡΜΙΝΑ	έτ. «Μάρδη»	59	20827	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	N. Γκούμας	44	2817	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 14 Μαρτ.
ΜΑΡΟΥΛΙΟ Β.	έτ. «Μαρκρεοίντε»	60	20206	άνεχ. Αντεν 20 Μαρτ. διά Βομβάνην
ΜΑΡΗΣΣΑ	έτ. «Βουλκάνη»	50	1694	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 15 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	έτ. «Ούνιθερσαλ»	55	9125	άνεχ. Σουέζ 2 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΥΖΙΔΙΑ	'Ιω. Λάτοπς	52	11197	άργει Λάς Πάλμας 12 'Απρ.
ΜΑΡΥΝΙΑ	έτ. «Άλμαπατρος»	54	3315	άνεχ. Λάς Πάλμας 24 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Πλείτ Σπιτιγκ»	49	5038	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 27 Νοεμ. διά Τοινδαγκτάο
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9168	άνεχ. Εμδεν 21 Μαρτ. διά Κόλπον (Η.Π.Α.)
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μαϊστρος»	68	22400	έφθ. Ταιτιταδέκια 21 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	έτ. «Μόνβιαν	57	8906	άνεχ. Ντακάρ 21 Μαρτ. διά Βεγγάζην
ΜΑΣΤΡΟΠΛΙ	έτ. «Μίραλάγκο»	55	7471	έφθ. Γδυνία 25 Μαρτ.
ΜΑΣΤΡΟΥΝΙΑ	έτ. «Αύτόλικος»	57	8823	άνεχ. Άμβέρσαν 23 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΜΑΣΤΡΟΥΝΙΑΣ	έτ. «Εστρέλλα»	65	35659	έφθ. Βομβάνη 25 Μαρτ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	έτ. «Φονάν»	57	9168	έφθ. Γδυνία 24 Μαρτ.
ΜΕΛΕΤΙΟΣ	'Ελλένιν. Μαριτ. Τραοπ.	65	14264	άνεχ. Τζιμπούτι 16 Μαρτ. διά Ντόχα
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. «Μαροεγκούρο»	44	7277	άνεχ. Τζέντα 25 Μαρτ. διά Σουέζ
ΜΕΛΙΤΟΝ	έτ. «Μέλνταφ»	38	5226	άνεχ. Ναγκόρια 20 Μαρτ. διά Σίδνεϋ
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	έτ. «Φόντονι Ιντερκοντ.»	68	10100	άνεχ. Ντάριεν 22 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΕΡΔΙΝ	έτ. «Αστούριας»	58	20894	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 19 Μαρτ.
ΜΕΡΡΥ MENT	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	άνεχ. Κολονπία 26 Μαρτ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Μαραρπρέσιο»	46	3949	άνεχ. Εμδεν 21 Μαρτ. διά Κόλπον
ΜΗΛΕΑ	έτ. «Αϊτζιάν Φράιτ»	60	14431	έφθ. Ταιτιταδέκια 19 Μαρτ.
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Τραμοντάνα»	46	5836	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 24 Μαρτ. διά Χάιφα
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Άκις»	49	9004	έφθ. Νέπολιν 8 Μαρτ.
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Κόστα τνέ Μάρφιλ»	63	10514	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 19 Μαρτ. διά Σαγκάνην
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	έτ. «Μανφίμπα»	49	8409	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 18 Μαρτ. διά Μπαγκόκ
ΜΙΑΤΩΝ ΙΑΤΡΙΔΗΣ	έλληνικα συμφέροντα	60	18889	έφθ. Τοκοπίλα 26 Μαρτ.
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	'Αχ. Χαλκούσης	52	10009	έφθ. Κολόνπιο 9 Φεβρ.
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μαργκουάρντηα»	68	9069	έφθ. Χοινκάγκ 18 Φεβρ.
ΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάθες»	57	9200	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 24 Μαρτ.
ΜΙΝΑ Δ. ΚΑΜΠΙΑΝΗ	έτ. «Επτανησιακή ΝΕΠΕ»	53	1972	άνεχ. Θεούτα 13 Μαρτ. δι' 'Αντάλια
ΜΙΝΟΥΤΣΙ	έλληνικα συμφέροντα	69	16771	έφθ. Βανκούμερ 19 Μαρτ.
ΜΙΣ ΧΑΝΑΡΗ	έτ. «Μινούτοι»	48	6122	άνεχ. Σταβάκερ 17 Μαρτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΜΙΣΕΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Πιθανόρας»	59	9855	Ιδε 'ΤΖΕΝΗ' ώς μετωνομάσθιν
ΜΙΧΑΗΑ Ε.	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	1552	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	έτ. «Πινελόπη»	56	8905	έφθ. Γένοβαν 21 Μαρτ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Ταλαθέρα»	56	8046	έφθ. Μανζανίλο (Μεξ.) 25 Φεβρ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	έτ. «Μαριεράντα»	57	12317	άνεχ. Σταβάκερ 20 Μαρτ. διά Λίθερπουλ
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	έτ. «Μινιάχι»	68	23067	έφθ. 'Αινέρσαν 11 Μαρτ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Δίλιμποι»	52	1965	άνεχ. Κολόνπιο 9 Ιαν. διά Σαγκάνην
ΜΠΕΙΟΝ Φ.	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	έφθ. Μπιτούγκ 23 Μαρτ.
ΜΠΕΛΛΑ	έτ. «Φρανχάλι»	52	8111	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 15 Φεβρ. δι' 'Ιταλίαν
ΜΠΙΛΑΙ	έτ. «Μπέλλα»	53	2968	άνεχ. Σάρη 11 Μαρτ. διά Θιλαδέλφειαν
ΜΠΡΟΔΕΡΣ	έτ. «Παν. - Όσεαν»	36	5275	άνεχ. Αντεν 20 Μαρτ. διά Ντόχα
ΜΥΚΗΝΑΙ	έτ. «Στύλκοι»	50	2424	άνεχ. Άντοντ 21 Μαρτ.
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	έτ. «Ελλην. Γρεμπι. Ν. Άμερ.	34	2709	άνεχ. Πειραιά 13 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	άργει Πειραιά όπω 19 Φεβρ.
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	Παπαδημητρίου	47	9957	άνεχ. Πειραιά 8 Ιαν.
ΜΥΤΡΙΚ	έτ. «Σαλσανίνα»	57	9345	άνεχ. Πούλη Μπούκομ 16 Μαρτ. διά Θρήταουν
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Βικτωριάνα»	56	7808	έφθ. Ταματαβε 20 Μαρτ.
ΝΑΙΑΣ Κ.	έτ. «Λιμπρα»	58	13152	έφθ. Πειραιά 6 Μαρτ.
ΝΑΙΣ	έτ. «Λουγκοκάτ»	50	5326	άργει 'Ελευσίνα όπω 30 Δεκ.
ΝΑΝΟ	έτ. «Γκόμα»	51	2697	άνεχ. Σελάναν 24 Μαρτ.
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	έτ. «Μαιάνδρος»	50	1391	έφθ. Σαδάνναν 25 Μαρτ.
ΝΑΥΣΙΠΟΡΟΣ	Κατοίτος & Δραγώνας	57	2000	εἰς Σκαραμαγκά ύπο συμπλήρωσιν
ΝΑΥΤΙΔΟΣ	Βλαχάκος & Σια	44	1287	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Μαρτ. διά Σαντάντερ (πρός ΔΙΑΛ.)
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Μαρκρεοίντα»	46	2270	άνεχ. Κόμπε 25 Μαρτ.
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ (δ.)	έτ. «Κόδρος»	69	9000	άνεχ. Σελάναν 25 Μαρτ. διά Βάρον
ΝΕΑ ΜΟΝΗ	έτ. «Στάροπι»	49	14672	άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 Μαρτ. διά Κουβέιτ
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Ινομάνε»	47	4981	άνεχ. Πειραιά 25 Μαρτ. διά Σύρον
ΝΕΡΙΝΑ	έτ. «Εσπέρια»	54	7968	
	έτ. «Γιουνάιτεντ Σ.Ε.»	63	1197	

ΝΕΣΤΩΡ	έτ. Οὐλτραμαρ 'Αρμαντόρα	51	19006	έφθ. Γενόβαν 23 Μαρτ.
ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Νεστώρι»	49	2079	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΕΦΕΛΗΝ	έτ. «Μπλάντα»	53	8150	ἀνεκ. Ντακάρ 1 Μαρτ. διὰ Τζέντα
ΝΕΦΟΣ	έτ. «Πολίχειρ»	56	7911	έφθ. Σαδάνναν 26 Μαρτ.
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	έτ. «Σκανδιναϊάν»	38	1770	ἀνεκ. Χάιφα 24 Μαρτ. διὰ Τεργέστην
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	48	2000	έφθ. Κόμπη 17 Μαρτ.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	49	1953	ἀνεκ. Σιγκαπούρην ρόδα 16 Μαρτ. διὰ Κίναν
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος	49	1851	ἀνεκ. Σιγκαπούρην ρόδα 9 Φεβρ. διὰ Σαγκάνη
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	Α. 'Αθανασιάδης	54	1964	έφθ. Πειραιά 18 Μαρτ.
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος	47	1953	έφθ. Χούκ Κόγκ 19 Μαρτ.
ΝΗΣΟΣ ΨΑΡΑ	έτ. «Βένιμουθ»	47	1700	ἀνεκ. Σιγκαπούρην ρόδα 24 Φεβρ. διὰ Κίναν
ΝΙΚΗΤΑΣ	Π. Τοενές κ.λ.π.	47	1526	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Μαρασιέντα»	53	1503	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. Νταϊφας κ.λ.π.	44	3911	ἀνεκ. Κολόμπη 25 Μαρτ. διὰ Κωνοτάντζαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Δ.	έτ. «Ιονιάρ»	58	9000	ἀνεκ. Γενόβαν 19 Μαρτ. διὰ Μπριούπαιν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ.	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	11	1459	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εψιλόν»	58	8460	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 18 Μαρτ.
ΝΙΚΟΣ	Μαίρη & Γεώργ. 'Αντωνάτος	20	1283	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Βάρνιμπρος»	49	15980	ἀνεκ. Νιού Χάφεν 19 Μαρτ.
ΝΙΚΟΣ Σ.	έτ. «Τρίκοντινένταλ»	44	7180	έφθ. Τακοράντι 20 Μαρτ.
ΝΙΝΗ	έτ. «Οσας Σίπηγκ	62	28651	έφθ. Μίζουσιμα 16 Μαρτ.
ΝΟΡΔΛΟΡ	έτ. «Εβημίκα»	48	2481	ύπο παραλαβήν
ΝΟΡΔΧΑΪΝΤ	έτ. «Ανκαρά»	48	2475	ἀνεκ. Τεργέστην 22 Μαρτ. διὰ Κουβέιτ
ΝΟΡΦ ΒΑΊ' ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πλαγκολάντες»	50	10236	έφθ. Χοραμάχη 14 Μαρτ.
ΝΟΡΦ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Πλασμάντες»	57	10904	έφθ. Γενόβαν 14 Μαρτ.
ΝΟΡΦ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πλανκούιστα»	58	10662	έφθ. Σπέτζια 24 Μαρτ.
ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ	έτ. «Πισσιφίκ Κάρριερς»	66	25820	ἀνεκ. Λασούτικα 8 Μαρτ. διὰ Μπαντάρ Μαχαόχρ
ΝΟΡΦ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πρίδιμ»	59	12390	διῆλθε Μπρουνόμπουτελ 15 Μαρτ.
ΝΟΡΦ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πλουέρτο Ρίαλ»	59	8646	ἀνεκ. Γάνδην 21 Μαρτ. διὰ Μπανιόλι
ΝΟΡΦ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πλάντο»	58	8639	άν. Λάς Πάλμας 9 Μαρτ. διὰ Χάρυκ 'Αιλαντ
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	61	15092	έφθ. Μανκαλόρε 24 Μαρτ.
ΝΟΡΦ ΧΑΊ' ΝΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	62	15110	άνεκ. Νέαν 'Υρκην 13 Μαρτ.
ΝΟΤΗΣ	έτ. «Άλκο»	48	2266	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 Μαρτ.
ΝΤΑΡΑΙΝΓΚ	Α. Παναγάκος	47	2093	διῆλθε Μπρουνόμπουτελ 15 Μαρτ.
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Φορτούνα Α.»	65	34564	ἀνεκ. Γάνδην 21 Μαρτ. διὰ Μπανιόλι
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αναντόντονος»	62	14150	άν. Λάς Πάλμας 9 Μαρτ. διὰ Χάρυκ 'Αιλαντ
ΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Γλυφάδα»	36	2763	έφθ. Μπρωμόντ 12 Φεβρ.
ΝΤΟΛΗΝ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μαριλίνα»	57	9094	άνεκ. Τακοράντι 23 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Πλαν. - Έσυρόπα»	57	7285	έφθ. Βανκούβερ 25 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	έτ. «Ηροδόπης»	56	8716	άνεκ. Μελβούρην 24 Μαρτ. διὰ Νουμέα
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΙΟΥ	έτ. «Μαργκουάρτια»	68	9000	έφθ. Λατάκια 15 Μαρτ.
ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ	έτ. «Μαρπερέκτα»	59	13365	άνεκ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ. διὰ Κίναν
ΝΥΜΟΗ	έτ. «Νύμφη»	54	8251	έφθ. Χοινάγκ 17 Φεβρ.
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	έφθ. Πειραιά 17 Μαρτ.
ΟΦΩΝ	έτ. «Αιτζιάν»	57	9367	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδα 14 Μαρτ.
ΟΓΑΡ	έτ. «Ολγα Σ.»	48	2372	έφθ. Κατάνια 25 Μαρτ.
ΟΛΑΝΔΑΙΑ	έτ. «Ελληνικά» Α.Ε.	56	2863	ἀνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 Μαρτ. διὰ Βερυττὸν
ΟΑΝΤ ΝΤΡΗΜ	έτ. «Σάν Ανδρέας»	47	1831	έφθ. Μεροΐνα 18 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερ.)	έτ. «Τρανσαστάλαντικα»	53	17269	έφθ. Χάλιφας 26 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ	έτ. «Εύθαιρα»	37	2312	έφθ. Λά Παλίς 21 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	έτ. «Γκράφτον»	69	97420	εἰς Σακάι ύπο αυμπληρωσιν
ΟΜΑΛΑ	έτ. «Ομάλα»	50	5593	έφθ. Ρόττερνταμ 14 Μαρτ.
ΟΝΕΣΤΙ	έτ. «Μερτερόβι»	47	1663	διῆλθε Μπρουνόμπουτελ 13 Μαρτ. διὰ Βεγγάζην
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	έτ. «Σαλαμίς»	39	5235	ἀνεκ. Πούλιοι Μπούκοι 12 Μαρτ. διὰ Κίναν
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράσσος	45	7258	έφθ. Ντούρημαν 15 Φεβρ.
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΕΡ	έτ. «Αστροκρείσιτο»	56	10929	άνεκ. Ντώρημαν 22 Μαρτ. διὰ Ντουλούθη
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Αστρομπιλό»	57	9367	εἰς Χόγκ Κόγκ ύπο 26 Ιαν.
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΊ' ΝΕΡ	έτ. «Ορίεντ Μήνη 'Ηοτ»	45	7787	ἀνεκ. Νέαν Υρκην 23 Μαρτ. διὰ Χιούστον
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ορίεντ Μήνη 'Ηοτ»	64	9483	έφθ. Μανιλάν 26 Μαρτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Αστρονάτο»	49	5684	ἀνεκ. Λονδίνον 27 Μαρτ. διὰ Χάλιφαξ
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφεύς»	56	9942	ἀνεκ. Γιοκοχάμον 14 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδας
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πηγασος»	61	16622	ἀνεκ. Ντώρημαν 22 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Ορεάνικ»	61	10996	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 21 Μαρτ.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	έτ. «Αρκέλιοις»	50	2529	διῆλθε Κων. πολιν 21 Μαρτ. διὰ Κωνστάντζαν
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ	έτ. «Ούλύσσες Σίπιπινγκ»	54	2731	έφθ. Καντίζ 22 Μαρτ.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ	έτ. «Αντικλεία»	50	3187	άνεκ. Μοντεβίδεο 19 Μαρτ. διὰ Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	έτ. «Βαλντόρο»	63	15370	άνεκ. Αύγυνούστα 6 Φεβρ. διὰ Σαγκάνη
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	Δ. Δοργώνας & Σία	49	1238	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΥΦΛΙΑ	έτ. «Εύρον»	53	2204	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 23 Μαρτ. διὰ Χοινάγκ
Π. ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ρίμνες»	47	2740	διῆλθε Κων. πολιν 16 Μαρτ. διὰ Βεγγάζην
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρέγιες»	60	9317	ἀνεκ. Χόγκ Κόγκ 22 Μαρτ. διὰ Μπουενεβεντούρα
ΠΑΊ' ΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	58	23607	ἀνεκ. Τεργέστην 27 Μαρτ. διὰ Ράς ές Σίδερ
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	56	16250	ἀνεκ. Λισσαΐνα 25 Μαρτ. διὰ Λάς Πάλμας
ΠΑΝΑΓΙΑ	'Αγγελάκης	51	5170	ἀνεκ. Ρόττερνταμ 14 Μαρτ. διὰ Δομινικανήν Δημοκρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Γουίαντρο»	44	7251	έφθ. Χάμπτον ρόδας 20 Μαρτ. διὰ Κοατζακόσλακος
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «Ακμέ»	57	10508	άνεκ. Χάμπτον ρόδας 20 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	έτ. «Τζένεραλ-Μαρ. Έντερ.»	47	2576	άνεκ. Αύγυνούστα 23 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ	Τσουρινάκης	39	2456	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Ν. 'Αλαφάσος	50	1012	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΙΙ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	Π. Κουλούρης	47	1346	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΔΩΡΑ	έτ. «Ρίμνες»	50	7468	άν. Σιγκαπούρην 24 Μαρτ. διὰ Χόγκ Κόγκ
ΠΑΝΟΣ	έτ. «Αριρούντο»	47	2811	άν. Θεούστα 28 Φεβρ. διὰ Γκιζάν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	έτ. «Πάρε Γίασες»	45	4229	άνεκ. Μπαντάρ Σαπουρ 8 Μαρτ. διὰ Σουέζ
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Αστροπρόδοπερο»	54	8033	άνεκ. Ντακάρ 22 Μαρτ. διὰ Κίναν
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	έτ. «Πανωραία»	48	5146	άνεκ. Βενετίαν 25 Μαρτ. διὰ Λάς Πάλμας
ΠΑΡΑΛΟΣ	έτ. «Μαροιαντόρα»	39	4550	έφθ. Μπρέμερχαφεν 19 Μαρτ.
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΛΑΙΜΟΥ (δ.)	έτ. «Γεροντίνια»	46	7205	άνεκ. Γύνια 22 Μαρτ. διὰ Τοιταγκόκ
ΠΑΡΙΣ	Ε. Σαρλάς κ.λ.π.	59	13205	άνεκ. Σταθάγκερ 22 Μαρτ. διὰ Μπόντο
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Κανέρο»	54	2421	άνεκ. Ρόττερνταμ 18 Μαρτ. διὰ Μερσίνα
ΠΑΣΙΟΙΚ ΚΛΙΟ	έτ. «Άρμάντα II»	44	7371	έφθ. Μιδδελσούρια 19 Μαρτ. (διὰ Κίναν)
ΠΑΤΙΟΝΙΚ	έτ. «Μουντιάλ»	56	6155	ύπο παραλαβήν
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	47	8984	άνεκ. Λονδίνον 7 Μαρτ. δι' Ακαζούτλα
			έφθ. Κων. πολιν 20 Μαρτ.	

Dia Tá

ΕΦΟΔΙΑ & ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ των ΠΛΟΙΩΝ

σας έξυπηρετει στην Ελλάδα ή

"ANTONIA ΔΗΣΑΤΛΑΣ"

Η μεγαλύτερη πιό οργανωμένη έπιχειρησις

TELEX 21-465 ATMA GR.

ΠΑΤΡΙΣ (λαίνερ)						
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)						
ΠΕΙΡΑΙΕΣ						
ΠΕΛΑΣΓΟΣ						
ΠΕΛΙΑΣ						
ΠΕΝΝΥ						
ΠΕΝΤΑΣ						
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)						
ΠΕΡΓΑΜΟΣ						
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (πικτόν)						
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)						
ΠΕΡΣΑ ΔΥΔΙΑ						
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)						
ΠΕΡΣΕΥΣ						
ΠΕΡΣΙΑΝ ΚΑΜΒΥΣΗΣ II						
ΠΗΓΑΣΟΣ						
ΠΗΛΕΑΣ						
ΠΗΝΕΛΟΠΗ						
ΠΗΝΕΛΟΠΗ						
ΠΙΝΤΑΡ						
ΠΙΤΣΙΣ						
ΠΛΑΤΩΝ (δεξ.)						
ΠΛΕΙΑΔΕΣ						
ΠΛΕΙΑΣ						
ΠΟΛΑΡΙΣ						
ΠΟΙΔ						
ΠΟΛΛΟΥΣ						
ΠΟΛΥΔΩΡΑ						
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ						
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.						
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ						
ΠΟΛΥΦΗΜΟΣ						
ΠΟΠΗ						
ΠΟΣΕΙΔΩΝ						
ΠΡΙΑΜΟΣ						
ΠΡΙΑΜΟΣ						
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΆΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (δ.)						
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)						
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)						
ΠΡΟΚΥΩΝ						
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)						
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ						
ΠΡΟΟΔΑΟΣ						
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ						
ΠΡΟΣΩ						
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ						
ΠΡΩΤΟΝ						
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ						
ΠΩΛ (δ.)						
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ						
ΡΑΛΛΙΑ						
PANTIAN MENT						
ΡΕΓΓΙΝΑ						
ΡΕΓΓΙΝΑ Δ. (δ.)						
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ						
ΡΙΟ ΠΛΑΤΑ						
ΡΟΔΟΠΗ						
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ						
ΡΟΥΛΑ						
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)						
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)						
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ						
ΣΑΙΝΤ ΣΟΦΙΑ						
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ						
ΣΑΛΑΜΙΣ (δεξ.)						
ΣΑΜΟΣ						
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΛ						
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ						
ΣΑΝ ΤΖΩΝ						
ΣΑΝΚΤ ΤΖΑΚΟΜΙ						
ΣΑΝΤΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ						
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ						
ΣΑΝΤΑ ΑΝΘΟΥΣΑ						
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ						
ΣΑΝΤΑ ΚΡΟΥΖ						
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΕ						
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ						
ΣΑΣ						
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ						
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)						
ΣΕΝΕΓΚΑΛ						
ΣΕΡΙΦΟΣ						
ΣΗ ΜΠΡΑΙΤ'						
ΣΗ ΜΠΡΗΖ						
ΣΙΘΩΝΙΑ						
ΣΙΑΒΕΡ ΚΡΕΣΤ						
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΟΥΠ						
ΣΙΜΟΣ						
ΣΙΜΠΑ						
ΣΙΜΠΙΑ						
ΣΙΜΣΜΕΤΑΛ						
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)						
ΣΙΣΟΥΛΑ						
ΣΙΩΝΟΣ						
ΣΚΙΝΟΣ						
Α. Χανδρής	50	16259	έφθ. Τζιμπουτί 25 Μαρτ.			
Ν. Σ. Βαρδινογιάννης	51	15861	άνεχ. Πουάντ α Πίερ 23 Μαρτ. διά Κόνακρυ			
έπ. «Χρυσοδόλαντου»	55	2387	διπλής Μάλταν 17 Μαρτ. διά Αμδούργον			
Χρ. Μ. Σαρλής	47	1800	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς			
έπ. «Ητετέμπε»	46	8590	άνεχ. Πειραιά 24 Μαρτ. διά Μιλάζο			
έπ. «Σάν Παντελεήμων»	41	3496	έφθ. Ρεσίφ 24 Μαρτ.			
έπ. «Πεντάς»	65	21374	έφθ. Γιοκοχάμαν 21 Μαρτ.			
έπ. «Πανκόριμπο»	59	23601	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 7 Φεβρ. (έπισκευα)			
έπ. «Φράνικονς»	48	1594	άνεχ. Ντώρμπαν 26 Φεβρ. διά Δανίαν			
«Τρέιντ 'Αμπάσαντερ»	55	17999	έφθ. Βίλεμποταν 26 Μαρτ.			
έπ. «Περικλῆς»	56	20778	άνεχ. Πειραιά 23 Μαρτ.			
έπ. «Ελπάνα»	58	2608	άνεχ. Σίδνευ 20 Μαρτ. διά Βανκούμπερ			
έπ. «Μαρνάτο»	63	33462	έφθ. Ράς Σουκερ 16 Μαρτ. διά Βίλεμποταν			
έπ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	έφθ. Πειραιά 27 Μαρτ.			
έπ. «Κάνονους»	56	15852	εἰς Οζάκαν 19 Μαρτ.			
έπ. «Μαρσιέρτα»	45	7643	άνεχ. Ντώρμπαν 11 Νοεμ.			
έπ. «Κάνονους»	57	11089	έφθ. Ντακάρ 25 Μαρτ.			
έπ. «Πιλέας»	69	10100	άνεχ. Χόγκ Κόρκ 17 Μαρτ. διά Ειλάτ			
έπ. «Τορκουάτο»	61	10072	άνεχ. Όζακαν ἀπό 4 Φεβρ.			
έπ. «Ζαδές»	41	3307	άνεχ. Τεργεστόν 26 Μαρτ. διά Πειραιᾶ			
έπ. «Κομέρσιαλ Μαριτάμη»	54	6154	άνεχ. Ντώρμπαν 19 Μαρτ. διά Πενάγκ			
έπ. «Κύρκα»	43	1794	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς			
έπ. «Μαϊσφερ»	50	10776	άνεχ. Ντακάρ 5 Μαρτ. διά Σαγκάν			
έπ. «Κάνονους»	58	9603	άνεχ. Κόμπε 21 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν			
έπ. «Μαρκομάντο»	63	10736	άνεχ. Σιμονοσέκι 21 Μαρτ. διά Η.Π.Α.			
έπ. «Κάνονους»	58	9603	άνεχ. Μαλάγα 15 Μαρτ. διά Βαλπαραΐζ			
έπ. «Πιαναμάς»	54	8825	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 11 Μαρτ. διά Θουσίκι			
έπ. «Κάνονους»	61	9956	έφθ. Χάιφα 21 Μαρτ.			
έπ. «Μαρσίμη»	49	2755	άνεχ. Σιγκαπούρην 17 Μαρτ. διά Νταβάο			
έπ. «Νόβα Στρόθιλι»	62	11135	έφθ. Λίβερπουλ 19 Μαρτ.			
έπ. «Ατλάντα»	57	9797	έφθ. Βανκούμπερ 22 Μαρτ.			
Στρ. 'Ανθρεάσης	43	14425	έφθ. Ρεύνιον 21 Μαρτ.			
έπ. «Πολύφωπος»	47	8485	άνεχ. Γένοβαν 15 Μαρτ. διά Μπ. "Άυρες			
έπ. «Οσεανογουαίνης»	38	2561	ύπό παραλαβήν			
Παγκόδημ. Ναυτίλ. 'Ετ.	53	4085	έφθ. Ντακάρ 15 Μαρτ. διά Πόρτλαντ ("Ορ.)			
έπ. «Μαριντάπλα»	65	20529	άνεχ. Μοντεβίδεο 19 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί			
έπ. «Κωστογάννης»	30	4184	άνεχ. Κολόπιο 12 Φεβρ.			
έπ. «Νούέδα Σεβίλλα»	64	40098	άνεχ. Σιδηνία 14 Μαρτ. διά Σιδηνά			
'Ιω. Λάτος	64	37304	έφθ. Πειραιά 11 Μαρτ.			
έπ. «Νόρδερν»	54	16210	έφθ. Βοστώνην 25 Μαρτ.			
έπ. «Κάνονους»	58	10996	άνεχ. Φούσικι 15 Μαρτ. διά Πόρτλαντ ("Ορ.)			
έπ. «Μαρενκάντο»	59	13606	άνεχ. Μοντεβίδεο 19 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί			
έπ. «Προμπέθενς»	68	35491	άνεχ. Λιόσαθώνα 25 Μαρτ. διά Φιλιππίνας			
έπ. «Μαρπρίμο»	51	2063	έφθ. Παλέρμο 20 Μαρτ.			
έπ. «Ναθέρα Μαρίτιμα»	47	2307	άνεχ. Θεόταν 18 Μαρτ. διά Όρανον			
έπ. «Πρόσω»	68	34640	έφθ. Μουρούραν 18 Μαρτ.			
έπ. «Μπάλκαπι»	56	9218	άνεχ. Σιδηνά 20 Μαρτ. διά Κίναν			
Γ. Μανόπουλος	48	6771	έφθ. Κολόμπο 7 Μαρτ.			
Ραφ. Μελαχρονίδης & Υιοί	21	1515	έφθ. Μεσογειακάς μεταφοράς			
'Ιω. Λάτος	52	10224	άνεχ. Σουέζ 25 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν			
έπ. «Μπίκονοφιλδ»	48	5487	άνεχ. Παρανάγκουα 10 Μαρτ. διά Αγγλίαν			
έπ. «Λαμία»	37	5910	έφθ. Ντούρμπαν 18 Μαρτ.			
έπ. «Μπλού Όριζων»	56	8267	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Μαρτ.			
έπ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	άνεχ. Λιόσαθώνα 25 Μαρτ. διά Μπορντώ			
έπ. Κοοπερέιτηκ 'Εντζίνιερς	54	1196	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 7 Φεβρ. διά Όδοσσον			
έπ. «Ναπιέρ»	54	12856	άνεχ. Νέαν 'Ορλέαντον 19 Μαρτ. διά Γένοβαν			
έπ. «Ανεσίς»	55	7790	έφθ. Ροοτόκ 12 Μαρτ.			
έπ. «Μάρβαν»	55	8117	άνεχ. Βρέμπν 10 Μαρτ. διά Πειραιᾶ			
έπ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Ντακάρ 22 Μαρτ. διά Κίναν			
έπ. «Τρανσόπασίφικ»	57	10376	έφθ. Ονάχαμά 25 Μαρτ. διά Αμπιτζάν			
έπ. «Σίπην Ντεβελόπουλην»	63	13841	άνεχ. Αίγαλαντ 27 Μαρτ. διά Ναούρου			
έπ. Α. Ν. 'Αθανασιάδης	49	2681	έφθ. Ραούμα 21 Μαρτ.			
έπ. Α. Ν. 'Αθανασιάδης	20	1599	διπλής Κωνιάν 20 Μαρτ. διά Πόρτ Σαιν Τζό			
έπ. Γ. Φεούρης κ.λ.π.	36	1684	άνεχ. Καζαμπλάνκαν 19 Μαρτ. διά Τρίπολιν			
έπ. «Μαρεστό»	60	8772	έφθ. Βούμπαν 19 Μαρτ.			
έπ. «Εσονίλιτα»	52	3256	έφθ. Βερακρούζ 25 Μαρτ.			
έπ. «Φρίντου»	68	10016	διπλής Παναμά 16 Μαρτ. διά Χιλήν			
έπ. «Σίλβερ Κρέστ»	51	2691	άνεχ. Πασκαγκούλα 28 Φεβρ. διά Πόρτ Σαιν Τζό			
έπ. «Μπράιτ Γκρήκ Σκάου»	45	5313	έφθ. Πειραιά 21 Μαρτ.			
έπ. «Αμάντα»	43	7275	έφθ. Ρίο Γκράντε 24 Μαρτ.			
έπ. «Κατάνι»	48	5957	άνεχ. Μπρούνουμπούτελ 24 Μαρτ. (μετ. «ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ»)			
έπ. «Σινπάια»	46	2010	έφθ. Μεσογειακάς μεταφοράς			
έπ. «Ζάντε»	68	13000	είς Σάντερλαντ ύπο συμπλήρωσιν			
έπ. «Τρανσόδιλ & Νάθιγκ»	58	18287	άνεχ. Πόρτ Τόρρες 8 Μαρτ. διά Ταρτούς			
έπ. «Αριοτείδης»	40	4499	έφθ. Νεκοτάσια 21 Μαρτ.			
έπ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	62	3097	άνεχ. Τενερίφων 26 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας			
έπ. «Μαρμάνα»	53	2340	διπλής Παναμά 25 Μαρτ. διά Αρμουέλλες			

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.
SHIPPING AGENTS & STEVEDORES
Hellenic Register of Shipping
 Representatives of:
CALLE COLON 1570
MONTEVIDEÓ (Uruguay)

Eng. Pablo J. More
 Surveyor:
 Mr. Stam. Elefteriu
 Director:
 TELEGRAMS: ARGOSHIP
 TELEPHONE: 82226

</div

ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Κόραλ»	48	3745	έφθ. Μη. "Άυρες 22 Μαρτ.
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	έτ. «Σπηκαλ»	54	3315	διπλήθε Ούσαντ 13 Μαρτ. διά Σαγκάπν
ΣΟΥΖΗ	έτ. «Νορτένα»	54	2381	άνεχ. Σανίν Πιέρ 12 Μαρτ. διά Μπάλκ Πόιντ (Κεμπέκ)
ΣΟΦΙΑ	Χρ. Σαρλής & Σιά	45	1598	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Λεσταμ»	29	7030	άνεχ. Μπάραν 20 Φεβρ.
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έτ. «Άμακλιο»	62	14319	άνεχ. Ροζάριο 9 Μαρτ.
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΑΓΓΑΛΗΝ	έτ. «Εντίβορ»	47	5000	διπλήθε Ούσαντ 13 Μαρτ. διά Σαγκάπν
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΣΗΜΑΝ	έτ. «Μαρθίγια»	50	9180	άνεχ. Ντακάρ 9 Μαρτ. διά Κίναν
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	57	9460	έφθ. Δυρράχιον 17 Μαρτ.
ΣΠΕΤΣΑΙ	έτ. «Σλή Κρέστ»	42	5193	άνεχ. Τούλαν 13 Μαρτ. διά Ταΐθαν
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Ζάφυρ»	43	3327	άνεχ. Καντίζ 21 Μαρτ. διά Χάιφα
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ. «Μαρφαμ»	54	12808	άνεχ. Βαλτιμόρην 20 Μαρτ. διά Κιορασάο
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	'Ιω. Λάτος	26	5648	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΥΡΟΣ II (δ.)	έτ. «Μάρτζι»	45	10375	διπλήθε Κώνων) πολιν 15 Μαρτ. διά Πειραιά
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ	έτ. Γαρουφαλιά	68	29300	έφθ. Τοινθάγκταο 11 Μαρτ.
ΣΠΥΡΟΣ Λ.	Σπύρος Λάλης	40	2209	διπλήθε Κώνων) πολιν 16 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτ. «Σουαρέξ»	59	10801	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 20 Μαρτ. διά Βομβάν
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Μ.	έτ. «Νίλοκαμ»	38	3304	άνεχ. Βενετίαν 25 Μαρτ. διά Βάρναν
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Μ.	έτ. «Εντίνα»	56	8878	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 5 Μαρτ. διά Πουσάν
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Πλοσειδώνια»	56	8789	άνεχ. Λας Πάλμας 8 Φεβρ. διά Σαγκάπν
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Αστροβίθιο»	44	7223	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 15 Μαρτ. διά Τοινθάγκταο
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	έτ. «Στάυρος Σπιτιγκ»	64	44726	άνεχ. Ρας Τανόύρα 22 Μαρτ. διά Πόρτ Ντίζιν
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	Σ. Ελευθερίαδης	49	8530	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	Στ. Μάτος	45	4014	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 24 Μαρτ.
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	«Γενική» Α.Ε.	39	7401	άνεχ. Σέτε 21 Μαρτ. διά Γίβραλτάρ
ΣΥΜΦΟΝΙΑ	έτ. «Συμφωνία»	44	1732	άνεχ. Μουσάκα 24 Μαρτ. διά Μπάραν
ΣΥΡΙΑΝ ΜΕΝΤ	«Γιουν. Μαρ. 'Εντερπράϊ»	52	2929	έφθ. Πειραιά πάν 25 Ιουλ.
ΣΥΡΕΝ (δ.)	έτ. «Συρέν»	56	16817	έφθ. Πόρτο Τόρες 17 Μαρτ.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Οοσεαν Γκάδ»	53	1092	άνεχ. 'Αμβέροαν 27 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Βαλίντα»	45	7767	άνεχ. Παραντίν 20 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ ΜΙΧΑΗΛ	Γκιγκιλίνος - Καλκασίνας	36	1460	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΡΠΟΝ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Πλοίνια 'Αρμαντόρα»	48	815	διπλήθε Γίβραλτάρ 16 Μαρτ. διά Γουαμπόα
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τάρπον»	53	7564	άνεχ. Κοοίν 20 Μαρτ. διά Ρεντί (ΕΠΩΛΗΘΟ)
ΤΑΥΡΟΣ	Π. Βράγκος	56	20332	έφθ. Τοιαγκόγκ ρόδες 23 Μαρτ.
ΤΕΑ	έτ. «Σαντιλάνα»	39	1502	άνεχ. Σαλέρνο 11 Μαρτ. διά Πόρτοισ
ΤΕΛΑΜΩΝ	έτ. «Πλοντοπόρος»	49	5610	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 9 Μαρτ. δι' Εύρωπην
ΤΕΡΡΥ	έτ. «Αστρο 'Επικο»	56	9236	άνεχ. Ντακάρ 17 Ιαν. διά Σαγκάπν
ΤΕΤΑ Μ (δ.)	έτ. «Τέτα III»	55	7798	άνεχ. Αύγουσταν 22 Μαρτ. διά Τόκιο
ΤΖΑΚΑΡΑΝΤΑ	Μ. Β. Χαρακόγλου κλπ.	60	19697	ύπο παραλίδην.
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ	έτ. «Σύνεσις»	53	1599	διπλήθε Γίβραλτάρ 14 Μαρτ. διά Ντουάλα
ΤΖΕΛΕΠΗΣ	'Αχ. Χαλκούπος	61	7558	άνεχ. Λισσαδώνα 28 Φεβρ. διά Τζακάρτα
ΤΖΕΝΗ	έτ. «Πιλαγόρας»	56	7989	άνεχ. Λιδερόπουλ 22 Μαρτ. διά Μέρσευ Μπάρ
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝΗ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Ρούμπισταρ»	62	16563	έφθ. Μανιλάν 26 Μαρτ.
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΙΑΣ (δ.)	έτ. «Θεσανίκην»	65	40043	άνεχ. Σαουθώμπτον 15 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρκερίντο»	56	21240	έφθ. Καστέλλον 21 Μαρτ.
ΤΙΝΤΑΧΑΟΛ	έτ. «Βλασσόδεσσαν»	53	12962	άνεχ. Γένοβαν 24 Μαρτ.
ΤΙΝΤΕΦΤΖΕΛ	έτ. «Θαλής»	43	4313	άνεχ. Νέαν Υόρκην 16 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΤΙΤΑΝ	έτ. «Σπλαδίον»	53	4327	άνεχ. Χόγκ Κόγη 26 Μαρτ. διά Σαγκάπν
ΤΟΛΜΗ	Παπαχρήστου	47	1832	διπλήθε Κώνων) πολιν 17 Ματ. διά Γαλάτοι
ΤΟΥΑ Ν.	έτ. «Τόλην»	49	6971	άνεχ. Τοάλνα 22 Μαρτ. διά Μπαγκόγκ
ΤΟΥΡΚΙΑ	έλληνικά συμφέροντα	54	1336	διπλήθε Κώνων) πολιν 15 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΤΡΕΙΝΤ ΆΜΠΙΑΣΑΝΤΟΡ	έτ. «Σηκουνίφιτ»	53	3411	έφθ. Παραλίδην 24 Μαρτ.
ΤΡΕΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	έτ. «Ετερνίτα»	56	8297	άνεχ. Κεμπέκ 25 Μαρτ. διά Καραϊβικήν
ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	έφθ. Σάντος 4 Μαρτ.
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	έτ. «Τρέιντ Λάινς»	45	7635	έφθ. Σάντος 19 Μαρτ.
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Τρέιντ Λάινς»	45	7667	έφθ. Τζάκασονδιλ 26 Μαρτ.
ΤΥΧΗ	έλληνικά συμφέροντα	49	1050	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΥΑΡΑΙΟΣ III	έτ. «Ντάισμοντ Θράύτερς»	65	15932	άνεχ. Βανκούμερ 8 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Πρόδιντενες»	48	11172	άνεχ. Κεμπέκ 25 Μαρτ. διά Καραϊβικήν
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ	έτ. «Αστροσίντ»	52	5410	έφθ. Σάντος 4 Μαρτ.
ΦΑΙΔΡΑ	Ραφούλ - Μελαχρονίδης & Υιοί	38	5239	άνεχ. Τραπεζούντα 8 Ιαν. δι' 'Ιλιτσεφοκ
ΦΑΙΔΗ	έτ. «Βίκινγκ Τρέιντερ»	59	23678	έφθ. Αυδέρσον 25 Μαρτ.
ΦΑΙΔΡΩΝ	έτ. «Υπέρμαχος»	37	4298	έφθ. Καλκούτταν 21 Μαρτ.
ΦΑΙΔΡΩΝ	έτ. «Μαρσόδιο»	65	15597	άνεχ. Γιοκοχάμαν 11 Μαρτ. διά Κίναν
ΦΑΙΔΡΩΝ	έτ. «Κάναδ»	46	1334	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΙΔΡΩΝ	έτ. «Φάλλρον»	39	1880	έφθ. Φορταλέσον 12 Μαρτ.
ΦΑΝΗ	Πετσαγκουράκης & Τζαβάρας	22	3117	έποι οι μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ	Μουνδρέας	38	2564	άνεχ. Πιούνινο 27 Φεβρ. διά Πόρτ Βάντρς
ΦΕΝΤΕΡΑ ΛΕΙΚΕΣ	έτ. «Ελγ»	44	1906	διπλήθε Γίβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Μεροίνα
ΦΗΑΡΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Πάτρας»	69	13100	εἰς Σάντερλαντ ύπο συμπληρωσιν
ΦΙΛΙΑ	έτ. «Εστρέλλα»	31	31830	άνεχ. Κέρπεντον 25 Φεβρ. διά Χάρυκ "Αίλαντ
ΦΙΛΤΡΙΚ	έτ. «Επτανησιακή»	44	1596	διπλήθε Κώνων) πολιν 13 Μαρτ. δι' 'Ιζμιτ
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	έτ. «Μωρήν»	56	7541	έφθ. Μπιντού Χέντ 25 Μαρτ. διά Μαντράς
ΦΙΩΡΑ	έτ. «Κέσσοοπη»	51	2277	έφθ. Γκάλφορπτ 18 Μαρτ.
ΦΛΩΡΑ Ν.	έτ. «Οσανγουνουάινς»	36	2642	250 μιλια Ν.Δ. Τενερίφτη 17 Μαρτ. διά Ρουέν
ΦΩΙΒΟΣ	έτ. «Διαπόρι»	54	3534	άνεχ. Πενάγκ 21 Μαρτ. διά Τρόντχαϊμ
ΦΟΡΕΡΑΝΝΕΡ	έτ. «Αισφίνιν»	57	9950	έφθ. Γκάλδεστον 18 Μαρτ.
ΦΟΥΡΣΟΥΝΤ ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Μαρονίκιν»	43	5327	έφθ. Αντεν 26 Μαρτ.
ΦΡΑΝΤΖΙΣ	έτ. «Κοζανίτας»	56	1082	διπλήθε Κώνων) πολιν 12 Μαρτ. διά Μπουργκάς
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Σπηληρίς»	35	5368	έφθ. Πούλο Μπούκομ 24 Μαρτ.
ΦΡΟΣΥΝΗ	έλληνικά συμφέροντα	47	3591	μετωνόμαστον «ΝΟΥΡΑ» σημαία Λιθάνου
ΦΡΩΣΩ ΜΑΝΟΛΟ	έτ. «Αστροβάλλια»	43	6815	άνεχ. Πειραιά 14 Μαρτ. διά Βόλον
ΧΑΔΙΕΣ	έτ. «Ρέντ Σάρ»	49	1987	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΝΙΑ II	M. Καπότας κ.λ.π.	27	2448	άνεχ. Νέαν Υόρκην 9 Μαρτ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	Μαρκαντωνάκης	47	1209	έφθ. Σπάττα 24 Μαρτ.
ΧΑΡΑΥΓΗ (δ.)	έτ. «Ακμε»	60	9319	άνεχ. Σεμπού 22 Μαρτ.
ΧΑΡΙΕΤ	I. Σ. Λάτοπος	44	11632	έφθ. Πειραιά 26 Μαρτ.
ΧΑΡΙΛΑΟΣ (δ.)	έτ. «Χάριετ»	46	6939	έφθ. Λομπίτο 15 Μαρτ.
ΧΑΡΠΕΤΖΕΛ	Παπαδημητρίου	50	9787	άργει Πειραιά πάν 11 Σεπτ.
ΧΕΡΜΑΝΟΣ	έτ. «Σπλόρς»	53	6518	άνεχ. Νέαν Υόρκην 26 Μαρτ. διά Μόντρεαλ
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Αλτάζεο»	44	2675	άργει Πειραιά πάν 27 Φεβρ. 1968
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	έτ. «Φρίντονομ»	68	10016	γηγ. Γιοκογούκα 10 Μαρτ. διά Τζάκασονδιλ
ΧΙΑΝ ΖΕΨΥΡ	έτ. «Φρίντονομ»	68	10121	έφθ. Τόκιο 27 Μαρτ.
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Φρίντονομ»	69	10000	άνεχ. Αστόρια 7 Μαρτ.
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	έτ. «Φρίντονομ»	69	10100	κιλάρη-Παγκάμ 9 Μαρτ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΧΙΑΝ ΣΕ-ΥΔΡΩ	έτ. «Φρίντονομ»	68	10121	έφθ. Γιοκοχάμαν 20 Μαρτ.
ΧΙΑΝΤΕ ΙΡΙΝΑ	έτ. «Νόρογκρηκ»	44	2463	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 25 Μαρτ. διά Κέιπ Τάουν
ΧΙΑΝΤΕ ΜΑΝΙΤΑ	έτ. «Νόρογκρηκ»	45	2464	έφθ. Αν. Φραγκίσκον 12 Μαρτ.
ΧΙΟΣ	Έφοι Κοντού	44	1752	προσοραδέν είχωθι Λατάκια 8 Μαρτ.
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ	έτ. «Πάλιοντρ Σίπηγκ»	53	8458	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 21 Μαρτ. διά Κίναν
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μαριφάντη»	53	11310	έφθ. Σπάττα 20 Φεβρ.
ΧΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μάγια»	54	16194	άνεχ. Γιοκοχάμαν 15 Μαρτ.
ΧΗΡΗΓΚΑΛ	έτ. «Χρηνκάλ»	45	2886	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΑΥΓΗ	έλλ. συμφέροντα	46	1059	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Κάναδ»	45	2096	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΙΣΤΙΝΑ θ.	Έλληνικά συμφέροντα	52	1224	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	έτ. «Πασίφικ Κορπ.»	68	28000	διπλήθε Παναδ 20 Μαρτ. δι' Είρηνικόν
ΧΡΗΣΤΟΣ Σ.	Μεσογειακαι Ναυτ. 'Επιχ..	45	2321	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ	έτ. «Μπλού Σῆ»	45	4204	έφθ. Γιοκοχάμαν 19 Μαρτ.
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Οσεάνικα»	49	7526	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 24 Μαρτ. διά Κόντινεντ
ΨΑΡΑ (δ.)	έτ. «Μαρκομέριο»	55	12534	έφθ. Γιοκοχάμαν 15 Μαρτ.
ΩΚΕΝΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Θκεανομάχος»	55	9242	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 18 Μαρτ. διά Ντάιρεν

Tα ύπό Σενας σημασίας

ΑΒΙΑΝ (Κυπρ.)	Ελληνικά συμφέροντα	43	7269	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον 4 Μαρτ. διά Σαγκάνων
ΑΒΙΣ ΟΡΝΙΣ (σημ. Γιθρ.)	ετ. "Λευσπαρδό"	56	5403	άνεχ. Ντώρμπαν 25 Μαρτ. δι' Αγγλιαν
ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ	ετ. "Μασεντόνιαν"	44	7212	άνεχ. Σίδνευ 4 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΑΓΑΠΗ (δ.)	ετ. "Βάγκουαρντ"	53	11417	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 18 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΑ	ετ. "Άγγελα"	52	3694	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	ετ. "Χάρι"	56	12230	άνεχ. Τζακούνδι 19 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (κυπρ.)	ετ. "Κυπαρντία"	59	15660	άνεχ. Μένα 'Αχματί 11 Μαρτ. διά Κασσιούγκ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δ.)	ετ. "Άύρα"	48	8482	άνεχ. Αγύρωσαν 10 Μαρτ. διά Κούδαν
ΑΓΓΕΛΟΣ Π.	ετ. "Άθηνιον"	53	11133	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 8 Μαρτ. δι' Ινδονησίαν
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	ετ. "Μαρίν Τζένεραλ"	49	2179	άνεχ. Φρπρότ (Μινα.) 21 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΑΓΙΑ ΕΡΥΞΙΑΝΗ (δ.)	ετ. "Σαντα Μάρπαρα"	43	2847	άνεχ. Πειραιᾶ 26 Μαρτ. διά Βάρναν
ΑΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑ (κυπρ.)	ετ. "Άρμαντόρες"	56	20153	άνεχ. "Αντεν 26 Μαρτ. διά Χάρυκ "Αίλαντ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	ετ. "Εύτυχια"	47	4805	εις θέσιν 20.12 B - 22.55 A 13 Μαρτ. διά Σαγκάνων
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κυπρ.)	ετ. "Άκρωτηρι"	43	7157	εις Ρίο 'Ιανέριο από 23 Νοεμ.
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (κυπρ.)	ετ. "Ευέλπις"	47	2531	έφθ. Σαγκάνων 2 Μαρτ.
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	ετ. "Γουαιπέρκρετ"	55	3799	άνεχ. Ματαντί 15 Μαρτ. διά Πουάντ Νουάρ
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	ετ. "Τρίνιτι"	53	11010	έφθ. Πρόβιτνες 25 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ (κυπρ.)	ετ. "Άριστοτέλης"	56	20140	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 21 Μαρτ. διά Μαρακάιμπο
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	ετ. "Άναστασι"	49	2358	άνεχ. Πιοκούσαμ 3 Μαρτ. διά Σαγκάνων
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (π.)	ετ. "Νικολας"	53	11024	έφθ. Αμουσιά Μπαιν 16 Μαρτ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ (δ.)	ετ. "Μποδογιάγκ"	55	3392	έφθ. Μεσσήνη 20 Μαρτ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	ετ. "Άδαμαντια"	53	13256	εις Νέαν 'Υρκην ρόδη 2 'Ιουν.
ΑΔΕΛΦΟΙ	ετ. "Κοοτανέρα"	56	15881	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 19 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΑΕΛΛΟ (δ.)	ετ. "Άδελφοι"	50	11665	άνεχ. Βαλτιμόρην 20 Μαρτ. δι' Ινδίαν
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ II (π.)	ετ. "Βοτα"	57	20797	άνεχ. Αμδούργον 24 Μαρτ. διά Περοίκον Κόλπον
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθαν.)	ετ. "Άστρο Τροπικο"	47	7638	έφθ. Σαν Τζέν (Ν.Β.) 26 Μαρτ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	ετ. "Μεντ. Σηνουάιν"	49	4113	έφθ. Πειραιᾶ 21 Μαρτ.
ΑΘΕΝΙΚΙ (μικτόν)	ετ. "Αεστροπλέντορ"	30	4152	εις Σουεζ από 31 Αύγ.
ΑΘΗΝΑ (μ.)	ετ. "Πιλανέτ"	67	48747	άνεχ. Γκότεμπουργκ 14 Μαρτ. διά Βιτόρια
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	ετ. "Οθερόνης Μίννεραλ"	64	30682	έφθ. Κουντέρο Μπαιν 13 Μαρτ.
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	ετ. "Σάουθ 'Ηοτ Μεντίτ"	68	16045	άνεχ. Ντώρμπαν 20 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	ετ. "Άλμα"	67	44708	άνεχ. Ρότερνταν 22 Μαρτ. διά Περοίκον Κόλπον
ΑΙΑΣ (δ.)	ετ. "Άλαντικ"	54	19462	άνεχ. Βαλτιμόρην 24 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΙΓΓΙΣ ΧΟΟΥΠ (κυπρ.)	ετ. "Άλιας"	53	12023	άνεχ. Κολόμπι 25 Φεβρ. διά Περοίκον Κόλπον
ΑΙΗΤΖΑΣ (κυπρ.)	ετ. "Άλκων"	51	5678	άνεχ. Κροτόνε 16 Μαρτ. διά Λατάκια
ΑΙΟΔΑΗ (δ.)	ετ. "Άλληντα"	56	1333	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΟΛΑΙΑ	ετ. "Καρέντεν"	56	12405	άνεχ. Αγύρωσταν 24 Μαρτ. διά Ταράντο
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	ετ. "Άιθαλιον"	43	7248	άνεχ. Κουάλα Ρούπιν 16 Μαρτ. δι' Ιντσόν
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΕΡ	ετ. "Άνθρο Σήν"	67	28774	διπλήθε Παναμά 18 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	ετ. "Πρίμοι"	58	10018	άνεχ. "Αγ. Φραγκίκον 18 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΗΝ (κυπρ.)	ετ. "Πρίμοι Σίπη"	58	10018	άνεχ. Βανκούσθερ 11 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	ετ. "Πρίμοι"	58	10020	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 Μαρτ. διά Ντόρερ
ΑΙΣΩΠΟΣ (δ. κυπρ.)	ετ. "Άγινηρ"	52	11292	άνεχ. Μπριούπατίν 15 Μαρτ. διά Τόκιο
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΑΛΑΝΤ	ετ. "Άκονταίλα"	57	8184	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον 21 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	ετ. "Φαιρόπονζ"	67	32644	εις θέσιν 21.30 B - 9.23 A 13 Μαρτ. διά Μπάρων
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	ετ. "Στάνταρτρ"	67	32644	άνεχ. Πόρτ Σαλαζάρ 17 Μαρτ. διά Φουκουγιάμα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	ετ. "Φρέιτερς Τρανσόν"	56	8835	άνεχ. Πόρτ Σαλαζάρ 26 Φεβρ. διά Μιζουσίμα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΗ	ετ. "Ατλαντικ Κάρριερ"	66	22362	άνεχ. Θάλμουσ 7 Μαρτ. διά Ζανζιβάρην
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΥ'	ετ. "Πασοφίκι"	66	22362	έφθ. Βιτόρια 22 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	ετ. "Οσεανογουαίνες Κάρριερς"	65	18452	άνεχ. Γκλάντστον 26 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΑΚΕΡ	ετ. "Άκερ"	42	7066	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΑΚΙΚΟ	ετ. "Φάρ Ήστ"	43	8434	έφθ. Τοιταγκόν 6 Φεβρ.
ΑΚΜΑΙΟΝ (δ. κυπρ.)	ετ. "Άγινωρ"	49	11105	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 Μαρτ. διά Πόρτ "Αρθουρ
ΑΚΜΗ (κυπρ.)	ετ. "Άκρην"	44	7159	έφθ. Μανζανίλο (Μεξ.) 27 Φεβρ. (ΕΠΩΛ. πρὸς ΔΙΑΛ.)
ΑΚΜΠΑΙΡ	ετ. "Άλληντα"	58	9199	άνεχ. Ρότερνταν 22 Μαρτ.
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	ετ. "Άλκωνη"	68	25433	διπλήθε Παναμά 19 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥ	ετ. "Άλκωνη"	68	25433	έφθ. Ρότερνταν 26 Μαρτ.
ΑΚΟΥΑΚΡΕ'ΙΣ	ετ. "Άλκωνη"	68	25433	διπλήθε Παναμά 22 Μαρτ. διά Χάμπρων ρόδης
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ	ετ. "Άκτιος"	67	25168	άνεχ. Ρότερνταν 23 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'	ετ. "Άλκωνη"	68	25433	άνεχ. Μιζουσίμα 9 Μαρτ. διά Κόλπον (Η.Π.Α.)
ΑΚΟΥΑΤΖΑΡΜ	ετ. "Άκτιος"	68	25168	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 12 Μαρτ.
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΝΟ	ετ. "Άλκτις"	68	25155	άνεχ. Ρότερνταν 23 Μαρτ. διά Κόλπον
ΑΚΟΥ-ΙΑ ΛΑ	ετ. "Άλτάριο"	57	8889	διπλήθε Παναμά 21 Μαρτ.
ΑΚΡΟΓΙΑΙΙ	ετ. "Βασουάντο"	49	2990	άνεχ. Πειραιᾶ 22 Μαρτ. διά Τοιβιταβέκια
ΑΚΤΗ	ετ. "Μελέτιο"	43	7224	άνεχ. Βενετίαν 24 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΑΚΤΙΣ (δ.)	ετ. "Μίνκουελ"	54	11738	άνεχ. Γκάλεσθον 25 Φεβρ. διά Χιουστόν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	ετ. "Τζένεραλ Φράντερς"	67	14845	άνεχ. Ντώρμπαν 22 Μαρτ. διά Καράτσι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)	ετ. "Φέλε"	58	10499	άνεχ. Γένοβον 26 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	ετ. "Λαιμόπριον"	56	20926	άνεχ. Χάρυκ "Αίλαντ 21 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΜΑΡΗ	ετ. "Άλυα"	68	44646	διπλήθε Κωνσταντίνοβον 4 Μαρτ. δι' Ινεμπολού
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Κυπρ. δ.)	ετ. "Μεντλάιν"	55	1879	άνεχ. Άλεξανδρειαν 26 Μαρτ.
ΑΛΕΞΕΜΑΡ (π.)	ελληνικά συμφέροντα	55	12376	διπλήθε Κωνσταντίνοβον 24 Μαρτ. διά Κωνατάντζαν
ΑΛΕΞΦΟΑΝ (παν.)	ετ. "Μαρονούτεν"	45	3605	εις Ντώρμπαν από 25 Σεπτ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	ετ. "Μαροκάλιετο"	43	3605	διπλήθε Παναμά 23 Μαρτ.
ΑΛΙΑΝΣ	ετ. "Άλιάκμων"	68	15500	έφθ. Κιγκότων (Ζαμ.) 26 Μαρτ.
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	ετ. "Μανολίτο"	48	3497	άνεχ. Ντάκαρ 13 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΙΣ (κυπρ.)	ετ. "Ταργουένθ"	65	10865	διπλήθε Σιγκαπούρην 23 Φεβρ. διά Βάρναν
ΑΛΙΚΗΣ (δ.)	ετ. "Άλις"	44	7189	άνεχ. Λάγκος 11 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΑΛΚΑΝΑ	ετ. "Κάστλ"	55	11971	άνεχ. Πόρτ Λάττα 23 Μαρτ. διά Σακάδι
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	ετ. "Άλκιμαν"	66	27985	άνεχ. Πόρτ Λάττα 3 Μαρτ. διά Μπατέαν
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	ετ. "Πασίονι Μαρ. Κάρριερ"	67	46401	εις Όσκαν 27 Μαρτ.
ΑΛΜΑ (κυπρ.)	ετ. "Στενάκασ"	57	12630	έφθ. 'Αμδούργον 23 Μαρτ.
ΑΛΜΠΑ	ετ. "Άλμα Σ."	41	6585	άνεχ. Λός "Αντιζελες 13 Μαρτ. διά Σαΐν Νικολας
	ετ. "Εθεργκλέντς"	66	15650	

YOUR AGENTS

AT JEDDAH ASSOCIATED AGENCIES

SAUDI ARABIA

JEDDAH

SAUDI ARABIA

FORMERLY
LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

Long Established and Specialising for years in Agency and Stevedoring, also in liner cargoes

LONDON

TROODOS SHIPPING AND TRADING LTD.
RODWELL HOUSE, MIDDLESEX STR., E1
TL. BISHOPSGATE 1306 (5 Lines) TX. 25417.
Teleg. TROODOSSHIP LON

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

PIRAEUS TROODOS SHIPPING CO. LTD.

17-19 AKTI MIAOULI, P.O.B. 127

TELEX: 5521

TELEPH. 412.041, 423.185

ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιτζερόυ»	58	13023	έφθ. 'Άμουσαι Μπαιν 16 Μαρτ.
ΑΛΜΠΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξτραμάρ»	54	13498	ανεχ. 'Αμοτερνταμ 20 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΑΛΜΠΑΝΤΟΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ακοντάγκουα»	44	7276	έφθ. Τοιμπότε 7 Μαρτ.
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χάρνος»	43	7204	έφθ. Μασσαλίαν 10 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΑΛΜΠΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ορκαντος»	43	7260	έφθ. Μπλέιμ 15 Μαρτ.
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	44	7270	ανεχ. 'Αγ. Βικέντιον 22 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΑΛΝΤΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλντα»	42	7289	έφθ. 'Αδάναν 11 Μαρτ.
ΑΛΠΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	ελληνικό συμφέροντα	43	6437	ανεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 18 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΑΛΦΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	41	7368	έφθ. 'Αμπέροαν 26 Μαρτ.
ΑΜΑΛΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκολντ φίσι»	46	2062	εἰς 'Αμοτερνταμ ἀπό 5 Δεκ.
ΑΜΕΡΦΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	«Αίλερικαν Κομπάτερ»	53	11700	ανεχ. Καμπάνα 7 Μαρτ. διά Μπόννυ
ΑΜΟΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	61	14073	ανεχ. Μπ. 'Άύρες 21 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΜΠΟΥΡΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανταράζ»	50	10608	έφθ. Πόρτα 'Οκα 24 Μαρτ.
ΑΜΦΙΘΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τραμπίγκ & Φρέιτικ»	39	5171	διπλήθε Κων) πολιν 5 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταρσιάνο»	44	7242	προσήραξεν έξωθι Κωνστάντζας 6 'Ιαν.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Χερμόδα»	66	23571	έφθ. 'Αμπέροαν 26 Μαρτ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V.	(N.A.T.)	έτ. «Ρεγγίνα»	69	15869	εἰς 'Οζκάνια υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αραγία»	53	4577	ανεχ. Κιγκοτών (Ζαρ.) 23 Μαρτ. διά Σάν Χουάν (Π.Π.)
ΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίστα»	65	15597	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. διά Μπ. 'Άύρες
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	67	21423	ανεχ. Ρόττερνταμ 22 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδας
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19125	ανεχ. Μένα 'Αχμαντί 15 Μαρτ. διά Κασσιούνγκ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	68	21426	έφθ. Λάδα Πάλμας 25 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	68	21420	ανεχ. Νεάν 'Ορλεάνην 25 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρο»	63	33375	ανεχ. Βιτόρια 6 Μαρτ. διά Ναγκόνια
ΑΝΘΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωνδώρω»	43	10582	ανεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 7 Μαρτ. διά Ντουμάι
ΑΝΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρία της Λουρδης»	43	7314	έφθ. Μπολτάνη 23 Μαρτ.
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	ανεχ. Νέαν Υόρκην 22 Μαρτ. διά Χάρρυκ 'Αιλαντ
ΑΝΝΑ K.	(N.A.T.)	έτ. «Τουέστ Άφρικαν»	54	6112	ανεχ. Ρόττερνταμ 27 Μαρτ. διά Τζέντα
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτσα»	65	19578	έφθ. Σακάι 21 Μαρτ.
ΑΝΝΟΥΛΑ	(N.A.T.)	ελληνικό συμφέροντα	49	2149	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Ντάμιουντ»	56	9052	έφθ. Γιοκοχάμαν 7 Μαρτ.
ΑΝΤΕΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	54	3726	ανεχ. Καέν 20 Μαρτ. δι' 'Αμπιτζάν
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτζένιο»	66	15597	ανεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 10 Μαρτ. διά Χιούστον
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	63	14048	ανεχ. Νιούκαστλ (Άντερτ.) 8 Μαρτ. διά Χιλλήν
ΑΝΤΡΟΣΙΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεομ»	57	22130	ανεχ. Ράς Σουκερ 8 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιδάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντόνης»	48	6259	ανεχ. Σαγκάνη 17 Μαρτ. διά Τονιβαγκτάο
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ήτ' Άτλαντικ»	63	15985	ανεχ. Νιούκαστλ (Άντερτ.) 26 Μαρτ. διά Μπέρνι
ΑΝΤΩΝY II	(N.A.T.)	έτ. «Μωσοντόρο»	57	10888	ανεχ. Αινδούργον 26 Μαρτ. διά Καράτσι
ΑΝΥΤΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγνήνωρ»	55	11148	διπλήθε Κων) πολιν 24 Μαρτ. διά Τουάφ
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	ανεχ. Πούλοι Μπούκου 1 Μαρτ. διά Τονιβαγκτάο
ΑΠΟΛΛΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλωνι	68	27989	ανεχ. Λορέντζο Μαρκές 8 Μαρτ. διά Χιροχάτα
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμνία»	44	7229	ανεχ. Αινδέρον 13 Μαρτ. δι' 'Αδάναν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	ελληνικό συμφέροντα	63	32958	ανεχ. 'Αιλ οφ Γκρούν 23 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Νικόπολις»	45	3599	έφθ. Βερακρούζ 19 Μαρτ.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Αιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμνίς»	40	1280	ανεχ. Αινού Νταμι 21 Μαρτ.
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	ανεχ. Μόμπιλ 16 Μαρτ.
ΑΡΑΓΚΟΝ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμερίτο»	43	7201	διπλήθε Νόρθ Θρέλαντ 26 Μαρτ. δι' 'Αδάναν
ΑΡΑΜΙΣ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πινάρες»	45	2933	ανεχ. 'Αλεζάνδρειαν 16 Μαρτ.
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιτας»	35	4965	έφθ. Μάντοεστερ 27 Μαρτ.
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλος»	64	28313	έφθ. Μάλταν 22 Μαρτ.
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέποτουν»	68	24894	έφθ. Σακάι 21 Μαρτ.
ΑΡΕΤΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρετήν»	42	7176	ανεχ. Λας Πάλμας 17 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	45	4578	έφθ. Καράτσι 12 Μαρτ.
ΑΡΘΟΥΡΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροροσιέλο»	58	16258	ανεχ. Νέαν 'Υόρκην 12 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΑΡΙΑ (σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασπροβαλέντο»	47	5059	ανεχ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ. δι' 'Αδάναν
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο 'Αινερίλλο»	62	25211	ανεχ. Δονκέρκην 23 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΡΙΜΑΘΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κέιπ Χόρν»	48	2905	έφθ. Καλλάδο 21 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτκότ»	40	5483	ανεχ. Λας Πάλμας 10 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρίας»	63	28029	ανεχ. Βεκανιάμα 21 Μαρτ. διά Πόρτ 'Ελιζαμπεθ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	37	4635	έφθ. Μπωάντ 20 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπόνα»	43	7247	ανεχ. Μάλταν 11 Μαρτ. διά Τομπρούκ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ II (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε»	35	992	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΙΙ (π.)	(N.A.T.)	ελληνικά συμφέροντα	43	2909	ανεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 16 Μαρτ. διά Μπαλίκπαν
ΑΡΙΣΤΟΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρές»	38	10280	ανεχ. Βαρκελώνην 20 Μαρτ. δι' 'Αρζέθ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ»	45	4693	ανεχ. Χάρρυκ 'Αιλαντ 21 Φεβρ. διά Μπατάναν
ΑΡΚΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Εξηλόρερ»	68	39617	έφθ. Λιθερπούλ 22 Μαρτ.
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηκρεστού	44	45376	εἰς Βερούν από 29 Νοεμ. (έπισκευαι)
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άργω»	58	7906	έφθ. Κέιπ Τάουν 21 Μαρτ.
ΑΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασουάνα»	54	1960	ανεχ. Φίλαδέλφειαν 24 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντονουν»	48	11379	έφθ. Ειδονιασού 25 Μαρτ.
ΑΡΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άρτα»	56	1749	ανεχ. Λας Αντέλες 4 Μαρτ. διά Σάν Νικολάς ('Αργ.)
ΑΡΤΕΜΙΣΙΩΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Θεραϊς Μπάλι Κάρριερ	64	18000	έφθ. Μάλταν 24 Μαρτ.
ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντονουν»	44	10454	ανεχ. Κολόμπο 13 Μαρτ. διά Μπαγκόκ
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρχιμιδην»	52	8010	ανεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 25 Μαρτ. διά Ταντζιούνγκ Ούμπαν
ΑΣΗΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήγουντ»	60	12287	έφθ. Κολούμπιο ρίθεο 23 Μαρτ.
ΑΣΜΠΟΥΡΝ		έτ. «Ασμουρν»	56	10414	ανεχ. Καρόπτη 19 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	ανεχ. Λας Αντέλες 5 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αστορομάριν»	45	14132	έφθ. Ρόττερνταυ 23 Μαρτ.
ΑΣΤΕΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρους»	49	8525	έφθ. Βερούν 20 Μαρτ.
ΑΣΤΗΡ (Λιδάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρη»	50	7633	ανεχ. Βεστόνιαν 14 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεψύρη»	63	33375	έφθ. Καλλάδο 28 Φεβρ.
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	12624	ανεχ. Φίλαδέλφειαν 18 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον»	58	21144	ανεχ. Ιωνιγκού 21 Μαρτ. δι' 'Αλγερίουν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιθερερ»	60	21138	ανεχ. Λορέντζο Μαρκές 23 Μαρτ. διά Χόρ άλ 'Αμαγιά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπερορή	49	17325	έφθ. Εθίσ θεον 46.58 Β - 6.35 Δ 11 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ Φαινάνσιν»	64	31716	έφθ. Κροπιού Κριστι 11 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ 'Άτλαντικ»	63	15977	ανεχ. Νεάπολιν 24 Μαρτ. διά Ράς Λανούφ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίγκ»	57	25172	ανεχ. Βανεν 12 Μαρτ. δι' 'Αγγλιαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουηνή»	57	24813	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδας 26 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιποντι»	55	12985	έφθ. Κοιστούπλα 26 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόρντ»	53	11322	ανεχ. Μένα 'Αχμαντί 27 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκες»	68	41000	ανεχ. Ρόττερνταυ 26 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτοίδης»	68	40950	ανεχ. Ναγκούρια 16 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΐΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρμαιντ»	54	16027	ανεχ. Μένα 'Αχμαντί 24 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Μόναρκ»	68	48935	ανεχ. Τζώρτζιασον 16 Μαρτ. διά Σάν Λορέντζο (Βεν.)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπόναρ»	53	12696	ανεχ. Βίλερποτασον 26 Μαρτ. διά Πάντα Καρντόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονες»	53	12712	έφθ. Ταματάδε 24 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονετ»	52	11524	εἰς Πόρτ 'Αρθουρ ἀπό 15 'Ιαν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΙΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Μπριζ»	63	15985	

COLOCOTRONIS LTD

SHIP BROKERS

149, Leadenhall Street,

London, E.C.3

Telephone : 283 - 7003/6

Telex : 27151

Telegrams : Colocotron London E.C.3

Tanpy Building

17/19 Akti Miaouli.

Piraeus - Greece

Telephone : 471 - 523/527

Telegrams : Sifco - Athens

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑ'ΙΤ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Νάϊτ»	56	14839	έξωθι Λαρέντζο Μαρκές 25 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ντιούκ»	52	10930	έφθ. Λισσαδώνα 18 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γουεσίφ»	64	39066	άνεχ. Τενερίφην 25 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Πρίνσες»	66	40884	άνεχ. Ράς Τανόύρα 9 Μαρτ. δι' Αύγουσταν
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΣΑΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Σανμπρι»	57	10189	έφθ. Βιζακαπονάν 23 Μαρτ.
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΣΑΝΜΠΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σανμπρι»	58	10139	άνεχ. Λός Αντζελες 9 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Σάνραϊζ»	58	10077	έφθ. Λιμένας 17 Μαρτ.
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Τζενεράλ»	56	10087	έφθ. Αμέρεσαν 26 Μαρτ.
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. Σαουθ 'Ηοτ 'Ατλαντικ	64	15977	άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 Μαρτ.
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΘΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Θάλκον»	59	10505	άνεχ. Ιοκοσίκα 20 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φιούρυ»	60	10505	άνεχ. Αγ. Κιβέντιον 16 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ	(N.A.T.)	έτ. «Φρήντομ Σίππιγκ»	62	10522	εις Χακοδάτην 7 Φεβρ.
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΧΕΡΟ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπίθερ»	69	16457	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. διά Ζουεΐτινα
ΑΤΟΜΙΚ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπατρός»	67	45321	εις θέσιν 25.18 Β - 20 Δ 26 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΑΤΡΑΣ (Κυπρ. δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ακάμαι»	51	8867	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 20 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιβάνου) ..	(N.A.T.)	έτ. «Κονκρόντια»	43	7257	άνεχ. Καλλάδ 2 Μαρτ. διά Μαντσίνιο
ΑΥΓΗ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπήθερ»	56	10312	άνεχ. Σούδα 21 Μαρτ διά Σαουθάμπτον
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερωκ. παν.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανία»	40	26315	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 23 Μαρτ. διά Ντάρεν
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Απόστολος 'Ανδρέας»	56	8136	εις Πειραιᾶ ἀπό 22 Φεβρ. (ἐποκευαί)
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (Κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικό συμφέροντα	48	4115	διπλήθε Κων/πολιν 28 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΦΡΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 12 Μαρτ.
ΑΧΑΙΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μαραγκούλα»	50	5485	άνεχ. Ντακάρ 2 Μαρτ. διά Θρίτσαν
ΑΧΙΛΛΕΙΤ (Λιβάνου) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλείτ»	41	5281	
ΒΑΡΔΙΑΝΗ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Κερατέα»	33	5432	
ΒΑΣΙΛΕΙΑ (Π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Άλεράμπαιν»	55	979	
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο»	44	7192	
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Νούεστρο»	55	10825	
ΒΕΤΑΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μαρασούντο»	51	10671	
ΒΕΝΟΥΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γιουκον»	48	15794	
ΒΕΝΟΥΣ ΒΙΚΤΟΡΥ		έτ. «Βένους»	53	12897	
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΠ (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βένουρε»	45	7666	
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΠ		έτ. «Άγνωρο»	68	9000	
ΒΕΡΙΤΑΣ (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	60	3068	
ΒΙΚΤΡΙΣ (π.) ..		έτ. «Βέρας»	43	6490	
ΒΙΚΤΟΡΙΑ I ..	(N.A.T.)	έτ. «Μίντ 'Ηοτ»	49	1592	
BINKY ..	(N.A.T.)	έτ. «Πράντο»	64	15288	
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αιγαίκους»	43	8450	
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριαν Τρανσόδο»	58	27372	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιγκάδο»	58	11625	
ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Πριμούλα»	68	31093	
ΒΡΑΧΟΣ (παν.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βάσσα»	53	5608	
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μανοδάς»	45	2885	
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8615	
ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ζεύρη»	64	33375	
ΕΛΛΗΝΙΚΟ συμφέροντα	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	54	8456	
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ ..	(N.A.T.)	«Μονρόβια Σίππ. Κόμπαν»	68	24894	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 13 Μαρτ. διά Σακάι
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	25988	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 Φεβρ. διά Μένα Σαούδ
ΓΑΙΡΕΕΣΤΟΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Άδριάτικ»	64	32231	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 Μαρτ.
ΓΑΛΑΤΕΙΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Άντεξ»	56	9462	άνεχ. Σαδόνα 14 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΓΑΛΗΝΗ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μολινάρε»	47	2094	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλαν»	55	9462	άνεχ. Στάλνος 16 Μαρτ. δι' Αύγουστον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ		έτ. «Άδριατικ»	63	30650	άνεχ. Σιγκαπούρην 28 Φεβρ. δι' Αύστραλιαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΟΤΗΝΗ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Κέρθιον»	48	1911	έφθ. Ντουμπάι 11 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Φρανκόνια»	66	30647	διπλήθε Κων/πολιν 27 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΡΩΗΝΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Οίλα»	54	18790	έφθ. Σολβάδορ 15 Μαρτ.
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφα»	67	15414	άνεχ. Αρούμπα 20 Μαρτ. δι' Άμουσιν Μπαίν
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβάνου) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γκλότηντον»	31	2841	διπλήθε Κων/πολιν 8 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΓΙΑΝΝΗΣ (Κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γίτζιαν»	41	5270	
ΓΙΑΝΝΕΥΛΑΣ (Λιβάνου) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γιαννης»	44	7150	
ΓΙΟΛΑΝΤΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Πόντρε»	39	10051	
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Βικτόρια»	40	7188	
ΓΙΩΡΓ. ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάιτεντ Σίπ. Ε.Π.Ο.»	58	12035	
ΓΚΑΛΝΤΕΝ ΣΙΤΥ ..	(N.A.T.)	έτ. «Επούτικο»	45	7240	
ΓΚΕΜ (δεξ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Μαριτάιμ»	49	6793	
ΓΚΙΩΝΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μερκούρια»	52	10381	
ΓΚΛΗ (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ»	63	30650	
ΓΚΛΟΜΠΑΙΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Άστο»	43	7237	
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν) ..	(N.A.T.)	έτ. «Έβο»	60	8337	
ΓΚΟΑΝΤ ΣΤΑΡ ..		έτ. «Βίρυκο»	67	48747	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	44	11873	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Άκουιλα»	59	23084	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικ»	59	15397	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΡΕΙΝΚ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντεν»	39	6281	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΑΛΙΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ντρέικ»	50	15798	
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΚ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντεντ Τσάλις»	68	10397	
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΘ (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σόλον»	57	21851	
ΓΚΟΥΝΤΓΟΥΓΛΑ (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντνουλλ»	45	3941	
ΓΚΡΑΙΤΕΙΑΝ Α'ΙΛΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Βίλα Νόδα»	57	8881	
ΓΚΡΑΙΤΕΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολίναρέσι»	57	9411	
ΓΚΡΑΙΤΕΙΟΖΑ ..		έτ. «Βερακρούζ»	50	6638	
ΓΚΡΗΝ ΝΤΡΑΓΚΟΝ (Σομ.) ..		έτ. «Σάσσου Πενινσουλαρ»	58	4211	
ΓΛΑΥΚΗ ..	(N.A.T.)	έτ. «Βος»	64	15282	
ΓΛΑΥΚΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Γλαύκος»	68	16475	
ΓΛΥΦΑΔΑ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα»	44	7244	
ΓΟΡΓΟΝΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γοργόνα»	53	21577	
ΓΟΥΕΣΤΤΟΥΓΙΝΤ ..	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανικ»	45	7648	
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Φαιμράδουντ»	43	14313	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α'ΙΝΤΗΑΛ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Χάλεψεύ»	57	26032	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Πουσόλοεύ»	52	20667	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Εντεν»	57	14353	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γκέντρυ»	55	27278	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΙΤΑΝΕ Δ. ..	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέσκαμ»	55	27278	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Φορφαξ»	55	25317	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤδ. ..	(N.A.T.)	έτ. «Φέντον»	54	27278	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙ-Σ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνις»	54	27277	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΓΖ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	53	21284	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ομαίλ»	62	11971	διπλήθε Παναμά 25 Μαρτ. δι' Ιαπωνιαν

THE LONDON STEAM-SHIP OWNER'S MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD.

(ESTABLISHED 1866)

ΔΙΑ ΝΑΥΑΝ, ΣΤΑΛΙΔΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ

Πληροφορίαι εἰς τοὺς διαχειριστὰς

A. BILBROUGH & CO., LTD.

Telegrams: Bilbrough, London E.C. 3

35, SEETHING LANE, LONDON E.C.3

Telephone: Royal 4971

TELEX: 262670

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ δ. (N.A.T.)	έτ. «Κάνε»	57	25489	άνεκ. 'Άιμβέρσαν 16 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ινγκοτ»	57	25490	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 22 Μαρτ. διά 'Αρουμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Κέλον»	57	25357	άνεκ. 'Άιμβέρσαν 6 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ιμογένης»	57	26031	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 24 Μαρτ. διά 'Αρουμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Τζάκο»	57	26031	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 15 Μαρτ. διά Σπέτζια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.) N.A.T.	έτ. «Τζουμπιλήν»	58	25222	άνεκ. Σάρος 7 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙΝΤΝΕΣ (δ.)	έτ. «Ντράμαντη»	68	43000	εις θέσιν 20 Β — 166 Α 17 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΤΥ (π.) (N.A.T.)	έτ. «Θώρω»	50	18802	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 16 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ (N.A.T.)	έτ. «Λιθοσανδρός»	49	18802	διπλήθε Γιβραλτάρ 26 Μαρτ. δι' 'Ελλάδα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γρούντενι»	50	25360	άνεκ. Χάρυκ "Αίλαντ" 28 Φεβρ. δι' 'Αγγλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑΙΝΤ .. (N.A.T.)	έτ. «Πηνελόπη»	49	18802	εις θέσιν 20.11 Β — 84.1 Α 25 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.) (N.A.T.)	έτ. «Ούρανία»	50	18802	άνεκ. Γκλάντστοουν 14 Μαρτ. διά Τόκιο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	49	25360	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 23 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.) (N.A.T.)	έτ. «Αντίνια»	49	18802	έφθ. Νιούκαστλ (Άυστρ.) 25 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουρλόντ Μπάννερ»	58	20546	άνεκ. Λός "Αντζελες" 22 Μαρτ. διά Μπορντύ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Άκρον»	57	27902	άνεκ. Σλαγκεν 24 Μαρτ. διά Μπαχρέιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΝΤ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Άλεξης»	57	20533	άνεκ. Καράκας Μπαιν 25 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΩΡ (N.A.T.)	έτ. «Άγκατέ»	67	22549	άνεκ. Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ .. (N.A.T.)	έτ. «Κάπρικορν»	67	23064	άνεκ. Βανκούμπερ 11 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΩΡ (N.A.T.)	έτ. «Τζεισερ»	68	22513	εις θέσιν 11.34 Β — 129.25 Α 18 Μαρτ. διά Σακάι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΜΠΟΡ .. (N.A.T.)	έτ. «Λιμπρασ»	68	23064	εις θέσιν 28.20 Ν — 154.39 Α 18 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤΖΑΡ .. (N.A.T.)	έτ. «Τζέμινι»	67	23064	έφθ. Σιδεύεν 25 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΑΤΙ .. (N.A.T.)	έτ. «Τζέιντ»	67	22549	άνεκ. Σιδεύεν 27 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΥΑΛΕΤΖ (δ.)	έτ. «Λαγκαμ»	69	43000	έφθ. 'Ακάρι 20 Μαρτ. (δοκιμαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΙ'ΛΑ	έτ. «Τζουόρλητ Ντέιλ»	52	15729	άνεκ. Ντακάρι 7 Μαρτ. διά Πουάντ Νουάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ .. (δ.)	έτ. «Τιούντορ»	53	12843	έφθ. Πουάλο Μπούκομ 26 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ .. (N.A.T.)	έτ. «Ητονο»	58	11201	έφθ. Τερνόύζεν ρόδες 24 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ούρσα»	55	20165	άνεκ. Χονούλουδο 25 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ .. (N.A.T.)	έτ. «Νιουφέιν»	58	11200	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 14 Μαρτ. διά Λά Σαλίνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Βεγκά Σ.»	58	25888	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 19 Μαρτ. δι' 'Αρουμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Λάναερ Σ.»	54	20864	άνεκ. Χάρον 15 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΟΔΙΘ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Χάλαμο»	64	47344	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 19 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΕΝΤΣΕΠ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ντιλονι»	65	49437	άνεκ. Πούλο Μπουκομ 22 Μαρτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΓΡΑΝΑΔΑ (δ.)	έτ. «Γκράνδιλ»	52	12705	άνεκ. Μόμπιλ 21 Μαρτ. διά Φρίπορτ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ (κυπρ.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	έφθ. Χόγκ Κόγκ 13 Μαρτ.
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (παν.)	έτ. «Κλίμους»	50	3364	εις Βάρον από 15 Αύγ. 1967
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Βένκεντορ»	18	1545	άνεκ. 'Άιμβέρσαν 24 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΔΑΝΑΗ (δ.)	έτ. «Κοντίνενταλ & Μεντιτέρ»	54	11747	έφθ. Λιοσιάδων 21 Φεβρ.
ΔΑΝΩΝΗ (μ.)	έτ. «Οθερσοή Μίνεραλς	53	12705	άνεκ. Τανάραλ 23 Φεβρ. διά Μόζι
ΔΕΛΦΟΙ (μ.)	έτ. «Δελφοί»	53	30886	διπλήθε Παναμά 11 Μαρτ. διά Βραζιλίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν.	έτ. «Τρανσάργκο»	53	5579	άνεκ. Α'οτόρια 19 Μαρτ. διά Ν. Αμερικήν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	έτ. «Άστεριά»	54	8710	έφθ. Πουέρτο Καμπέλο 19 Μαρτ.
ΔΗΑΟΣ	έτ. «Πρίντον»	59	10527	άνεκ. Πόρτ Τζεντίλ 5 Μαρτ. διά Πουάντ Νουάρ
ΔΗΛΑΟΣ (Λιθάνου)	έτ. «Α' φοι Σιγάλα	29	2935	εις μεογγειακάς μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΑ (N.A.T.)	έτ. «Μαρκέντο»	68	9528	έφθ. Γιοκοχάμαν 14 Μαρτ.
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Σομ.)	έτ. «Τένεραρ Ναδιγκ.»	53	7829	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 23 Μαρτ. διά Βορ. Κόντινεντ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Λαμπτίνα Όσεανγκουένης»	53	13173	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 Μαρτ.
ΔΗΜΟΣ (Λιθάν.)	Κυριαριούν	43	7187	εις Ταόλαν από 7 Φεβρ.
ΔΙΑΝΑ (N.A.T.)	έτ. «Διάνα»	52	3695	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 Μαρτ. διά Μπέλιζε
ΔΙΩΝΗ (δ.)	έτ. «Άλμασ»	52	12523	άνεκ. Τζιμπούτι 9 Μαρτ. διά Ράς Σουκείρ
ΔΡΟΜΩΝ (N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	64	17487	άνεκ. Μπ. "Άυρες 19 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΡΩΡΑ (κυπρ.)	έτ. «Κνωσόδος»	51	1272	άνεκ. Ρόττερνταμ 26 Μαρτ. διά Μπέλφαστ
ΔΡΩΡΙΕΥΣ	έτ. «Δλωριένς»	58	6331	έφθ. Λιθέρπουλ 22 Φεβρ.
ΔΡΩΡΙΣ ..	έτ. «Δλωρίς»	54	6042	έφθ. Καλκούτταν 14 Μαρτ.
ΔΩΤΩ	έτ. «Βιτάσσα»	68	37000	διπλήθε Παναμά 18 Μαρτ. διά Τούμπα
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.) (N.A.T.)	έτ. «Άγηνωρ»	58	9431	έφθ. Γιοκοχάμαν 21 Μαρτ.
ΕΒΗΝ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κυπρ.) (N.A.T.)	έτ. «Νέπτονον Μαριτάιμ»	57	13637	άνεκ. Μπ. "Άυρες 11 Μαρτ. διά Κιουρασό
ΕΒΗΝ Γ. ΤΣΙΜΠΗΝ	έτ. «Άθυμος»	48	3627	άνεκ. Βίλεμποταντ 18 Μαρτ. διά Λά Γκουάρια
ΕΒΗΝ Λ.	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	8122	άνεκ. Ι'κίς 25 Μαρτ.
ΕΒΜΑΡ	έτ. «Εκπριμέρο»	67	14845	διπλήθε Παναμά 26 Μαρτ. διά Χιούστον
ΕΒΡΟΣ	έτ. «Νόρερ Ατλαντικ»	43	8184	έφθ. Άλεξάνδρειαν 20 Μαρτ.
ΕΕΝΟΣ	έτ. «Τρέπεικ»	63	15983	έφθ. Κόμη 23 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Σάν Παρασκευή»	56	10329	άνεκ. Μπράουνσιβιλ 13 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΕΙΡΗΝΗ Α.	έτ. «Ελαιάζον»	47	2636	γύκατελεύθιν έωσθι Σκωτίας 17 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κυπρ.) (N.A.T.)	έτ. «Τκρικάνι»	56	10289	άνεκ. Ταγκούνούρα 16 Μαρτ. διά Σαλίνα Κρούζ
ΕΑ ΜΙΝΑ (λιθάν.)	έτ. «Λιμπανάες»	48	3627	άνεκ. Χάμπτον ρόδες 25 Φεβρ. διά Δουνκέρκην
ΕΑ ΤΟΡΟ (κυπρ.)	έτ. «Φόδο Γουνίτς Κάρροιερψ»	30	5949	εις μεογγειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	έτ. «Ελέκτρα»	59	20915	άργει. Σπέτζια από 6 Μαρτ. 1967
ΕΛΕΝΑ (π.)	έτ. «Άτλαντις»	67	27989	άνεκ. Βαλτιμόρων 14 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Προγκρέσιδ»	44	7648	άνεκ. Ζάκαριαν 14 Μαρτ. διά Λός "Αντζελες
ΕΛΕΝΗ (κυπο.)	έτ. «Οσαν Τράνσοπορ»	56	20830	διπλήθε Κωνιά πολιν 14 Μαρτ. διά Σαμφουντα
ΕΛΕΝΙΚΟΝ (κυπρ.)	έτ. «Κιδίον»	39	4922	έφθ. Φιλαδέλφειαν 26 Μαρτ.
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Χώρα»	48	982	εις θέσιν 5.54 Β — 96.7 Α 19 Μαρτ. διά Γόνυια
ΕΛΕΥΘΕΡΟΠΤΡΙΑ (κυπρ.)	έτ. «Ελευθερώπτρια»	58	13066	έφθ. Ντρούκεντα 19 Μαρτ.
ΕΛΕΥΘΕΡΟΠΤΡΙΑ (π.)	έτ. «Πλαναγία»	56	2709	άνεκ. Αρούμπια 11 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΕΛΙΑΝΑ	έτ. «Άμπελος»	45	3883	άνεκ. Πενάγκ 8 Φεβρ. διά Σαγκάπων
ΕΛΙΚΩΝ (κυπρ.)	έτ. «Κόρνος»	58	8370	εις Βενετίαν από 17 Φεβρ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	έτ. «Ετεύλαντ»	60	10530	άνεκ. Μοτρίλ 25 Μαρτ. διά Θέουτα
ΕΛΙΗΝ	έτ. «Σάγκα»	56	10312	έφθ. Γουαμπά 21 Φεβρ.
ΕΛΙΤΤΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιθάνου)	έτ. «Πάλμαρ»	35	4963	έφθ. Ντιόρεντζο Μασκές 23 Μαρτ.
ΕΛΙΤΣ (δ.)	έτ. «Βάνκουαρντ»	55	11936	άνεκ. Κόμπε 18 Μαρτ. διά Κορέαν
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ	έτ. «Οσαν Τράμπι»	60	8539	άνεκ. Ράς Τανόρα 7 Μαρτ. δι' 'Αιμβούργον
ΕΠΙΚ (μικτόν)	έτ. «Ερρουλές»	58	30332	άνεκ. 'Αθαναν 20 Φεβρ. διά Γκουαντανάμο
ΕΡΑΤΩ (Σομαλ.)	έτ. «Κατερίνα»	43	7199	έφθ. Μαλάγα 24 Μαρτ.
ΕΡΝΑ	έτ. «Πριταλέξ»	47	3497	διπλήθε Παναμά 15 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΕΡΟΤΙΚ	έτ. «Ρόκετ»	64	29396	έφθ. Λά Γκουάρια 18 Μαρτ.
ΕΣΠΕΡΟΣ	έτ. «Άτλαντις»	57	10317	άνεκ. Βουδάνη 23 Μαρτ. διά Μπεντί
ΕΥΑ	έτ. «Μοντελίντο»	57	6046	έφθ. Σουέζ 25 Φεβρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΕΟΣ (Λιθάνου)	έτ. «Λέανδρος»	19	3858	έφθ. Κολόμπο 8 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)	έτ. «Πασιφίκ ΌΪλ»	54	3971	άνεκ. Χάρυκ "Αίλαντ 25 Φεβρ. δι' 'Ισπανίαν
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	έτ. «Ποσιμθεύ»	66	38339	άνεκ. Βενετίαν 18 Μαρτ. διά Μπάνιας
ΕΥΕΤΝΙΑ (δ.)	έτ. «Όρφειδ»	54	11208	άνεκ. Τροίπολιν (Λιθάνου) 19 Μαρτ. διά Σάροχ
ΕΥΕΤΝΙΑ (κυπρ.)	έτ. «Ποσειδών»	64	34827	διπλήθε Ντόθερ 23 Μαρτ. διά Σετούμπαλ
ΕΥΕΤΝΙΑ Γ.	έτ. «Καλόδα»	46	2524	άνεκ. Σάροχ 19 Φεβρ. δι' 'Ισπανίαν
ΕΥΕΤΝΙΟΥ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Άτλαντικ ΌΪλ»	54	10053	άνεκ. Χόρ άλι 'Αμάγια 15 Μαρτ. διά Λορέντζο Μαρκές

ΑΦΙΚΝΟΥΜΕΝΟΙ ΕΙΣ ΣΙΔΝΕΥ' ΚΑΙ ΝΙΟΥΚΑΣΤΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΗΣΑΤΕ:

ECONOMOU TEXTILES

20 WARATAH STREET - RUSHCUTTERS BAY 2011, TEL. 312411 - SYDNEY N.S.W. AUSTRALIA

NEWCASTLE BRANCH: 100 MAITLAND ROAD - ISLINGTON N.S.W.

ΕΙΔΙΚΟΙ ΕΙΣ ΤΑ ΜΑΛΛΙΝΑ. ΚΑΣΜΗΡΙΑ - ΚΟΥΒΕΡΤΕΣ - ΦΑΝΕΛΛΕΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΑ ΟΛΑ ΤΑ ΜΑΛΛΙΝΑ

ΕΙΔΗ ΕΙΣ ΤΙΜΑΣ ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ ΠΩΛΗΣΕΩΣ. ΠΟΙΟΤΗΣ ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΗΣ.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόμπουργκ»	56	30150	διπλής Ούσφαντ 20 Μαρτ. διά Πόρτ Τζεντίλ άνεχ. Πούλο Μπουύκου 21 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΣΥΔΩΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκνα»	64	35774	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 18 Μαρτ. διά Θουκουγιάμα εἰς Χούγ Κούκ από 8 Φεβρ.
ΕΥΠΑΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εύκριοια»	59	9003	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύριπιδης»	44	1876	άνεχ. Βενετίαν 21 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναιάζα»	43	2896	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 24 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευστάθιος»	55	12497	διπλής Άκρωτηρον 10 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με) άνεχ. Χάμπτον ρόδις 23 Μαρτ. διά Παναμά
ΕΦΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ»	49	17613	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδις 21 Μαρτ. άνεχ. Θεσσαλίαν 15 Μαρτ. διά Βάρναν
ZAN	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ»	65	35527	άνεχ. Σάντη Νιτέγκο 14 Μαρτ. δι' Οζάκαν
ΗΓΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρντενόζα»	67	15996	άνεχ. Γκότεμπουργκ 27 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον άνεχ. Ναγκόγια 19 Μαρτ. διά Χιλήν
ΗΒΗ	(N.A.T.)	έτ. «Πανεουρόπα»	55	20216	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 4 Φεβρ. διά Σαγκάνη άνεχ. Επιλήθη Μπωάτ 14 Μαρτ.
ΗΛΙΑΣ Λ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Φράγκτερ»	68	28774	άνεχ. Βακαγιάμα 16 Μαρτ. διά Νιούκαστλ (Αύστρη) άνεχ. Τοάρλεστον 25 Φεβρ.
ΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καλντέλιον»	50	3343	έφθ. Μπ. Αύρες 5 Μαρτ.
ΗΡΩ	(N.A.T.)	Δάρδανος	48	4574	έφθ. Καζομπλάνκα 24 Μαρτ.
ΗΣΤΕΡΗ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιολα φράγκτοια»	65	23535	άνεχ. Ήσπερον 19 Μαρτ. διά Ράς Σουκέρ
ΗΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντεβότο»	44	15149	έφθ. Βοστώνη 25 Φεβρ.
ΘΑΛΑΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ητον»	53	13555	άνεχ. Τοάρλεστον 14 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΘΑΝΑΣΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκελλάν»	49	7773	έφθ. Μπ. Αύρες 5 Μαρτ.
ΘΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αθενγάρ»	49	5841	έφθ. Καζομπλάνκα 24 Μαρτ.
ΘΑΣΟΣ ΑΓΓΑΛΙΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζων»	57	10316	διπλής Παναμά 26 Φεβρ. διά Κόρπους Κριστί
ΘΕΑΝΟ (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάσος»	52	12057	άνεχ. Βενετίαν 19 Μαρτ. διά Γιαρίμπα διπλής Κων) πολιν 25 Μαρτ. δι' Όδησσον
ΘΕΙΟΣ ΚΡΕΤΑΣ (σον.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σάντη Κωνοτάντινο»	53	958	άνεχ. Ήσπερον 25 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΘΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουρένα»	44	7286	άνεχ. Ζέουσαν 12 Μαρτ. διά Χιουστόν
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοδόσιος»	54	12016	άνεχ. Τζιμπούτι 19 Μαρτ. διά Ράς Σουκέρ
ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντη Παρασκευή»	57	20414	άνεχ. Πουάντ ή Πίερ 19 Μαρτ. διά Λά Έστακάντα
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κονκουίστα Όσεάνικα»	63	34146	άνεχ. Λός Αντζελες 19 Μαρτ. διά Καλέτα Πατίλος
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντεντούνια»	65	27960	άνεχ. Λόμπεκ 20 Μαρτ. διά Στεττίνον
ΘΕΟΚΛΗΤΟΣ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντάλμαστερ»	47	2680	άνεχ. Σιμονοσέκι 15 Μαρτ. διά Χούγκνουμ
ΘΕΟΜΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντινόνικο»	40	5226	άνεχ. Καντίς 25 Μαρτ. διά Μαΐαμι
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντη Παρασκευή»	65	16901	άνεχ. Τριπόλιν (Λιβάνου) 24 Μαρτ. διά Βρέμην
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράθερερ»	54	11234	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 23 Φεβρ.
ΘΕΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60	8461	έφθ. Βαλτιμόρην 21 Μαρτ.
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	62	14151	άνεχ. Τάμπα 21 Μαρτ. δι' Ούλσαν
ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαδέ»	55	2740	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 20 Μαρτ. διά Μπ. Αύρες
ΘΟΥΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμάρ»	43	2015	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρστίζη»	66	40933	έφθ. Πόιντ Σέντραλ 27 Μαρτ.
ΘΩΜΑΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ηνκλ Τράνσοπορτ»	61	14218	έφθ. Χάμπτον ρόδις 23 Μαρτ.
ΘΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Θώρ»	44	8484	έφθ. Μαντράς 19 Μαρτ.
ΙΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	άνεχ. Δάγκος 18 Μαρτ. διά Μένα Αχμαντί
ΙΘΑΚΑ ΜΑΡΙΝΕΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρισίπι»	50	12540	άνεχ. Στάνλουσ 16 Μαρτ. διά Πουέρτο Ρίκο
ΙΘΑΚΑ ΣΤΑΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιθακα Σ.»	51	12540	άνεχ. Χουάλα 20 Μαρτ. διά Κούρε
ΙΘΑΚΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάναντα»	53	12906	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 17 Ιαν.
ΙΛΕΝΑ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	37	5925	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 Μαρτ. εἰς Σαγκάνην ἀπό 21 Απρ. 1968
ΙΛΙΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέβον»	47	4962	έφθ. Γιοκοχάμαν 14 Μαρτ.
Ι Μ Α	(N.A.T.)	έτ. «Άλκυονία»	68	27989	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 9 Μαρτ. διά Κορέαν
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	12646	έφθ. Ντόντζες 24 Μαρτ.
ΙΝΤΡΙΞΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέιτιντντ»	59	22762	διπλής Παναμά 15 Μαρτ. διά Πουέρτο Σομόζα
ΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ιον»	49	4719	άνεχ. Αμέρεροαν 17 Μαρτ. διά Χάρυκ "Αίλαντ
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικόρμικ»	65	30516	έφθ. Κόμπη 12 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκάνια»	67	20959	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 24 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλεϋ»	63	13516	άνεχ. Βανκούμπερ 12 Μαρτ. διά Πουσάν
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΙ ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνια»	66	20959	άνεχ. Τενερίφων 27 Μαρτ. δι' Εσκράθος ρίβερ
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΝΙΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέντροφρτ»	63	13517	άνεχ. Σουετίνια 23 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανοσέάνικ»	58	22531	άνεχ. Κόλιαρι 12 Μαρτ. δι' Αλγέριον
ΙΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρκλούντοερ»	66	45280	έφθ. Κόλιαρι 21 Μαρτ.
ΙΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Παραίσομαρ»	33	3946	άνεχ. Τόκιο 17 Ιαν. διά Μαϊλαν
ΙΩΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεγγύνα»	69	15600	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ευρο»	58	10077	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Μαρτ. διά Μπαχρέιν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Μεντιτερράνεαν»	68	16046	εἰς Αλεξάνδρειαν ἀπό 9 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	άνεχ. Αλαμπερακ ἀπό 8 Δεκ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντη Τζιούδανι»	42	7020	διπλής Παναμά 18 Μαρτ. διά Μουροράν
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Στέρπη»	44	2850	εἰς Βομπάνι από 21 Μαρτ. 1968
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	57	12618	εἰς Πουάντ Νουάρ ἀπό 20 Σεπτ.
ΙΩΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ»	47	4760	διπλής Κων) πολιν 12 Μαρτ.
ΚΑΑΝΟΦΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάνανθος»	53	7457	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 1 Μαρτ. διά Σαϊγκόν
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καβαλάρης»	48	4804	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 Μαρτ.
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7237	άνεχ. Βερούδας 24 Μαρτ. δι' Ειδονυμαούθ
ΚΑΒΑΛΙΕΡ θὲ ΑΘΕΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ»	49	6740	έφθ. Μομπάσο 20 Μαρτ.
ΚΑΒΟ ΑΕΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέρο»	55	12453	εἰς θέσιν 35.5 B – 138.14 Δ 27 Μαρτ.
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάβο»	44	7638	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουου Ατλάντικ»	57	10122	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 23 Μαρτ.
ΚΑΘΡΙΝ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθερονίζ Τάι κοιπ»	30	2377	άνεχ. Ράς Τανούρα 23 Μαρτ. διά Μελθούρνην
ΚΑΘΡΙΝ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούν Μαρ. τάιμ»	64	10864	έφθ. Πειραιά 19 Μαρτ.
ΚΑΤΙΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάθριν»	67	43231	άνεχ. Μπάρι 3 Μαρτ. διά Σιμπενίκ
ΚΑΙΤΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Καινη»	53	6979	άνεχ. Νιούκαστλ (Αύστρη) 24 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΙΤΗ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικαρ»	46	1921	άνεχ. Λεγκορ 24 Μαρτ. διά Μιλάζο
ΚΑΙΛΗ ΕΛΠΙΣ (σημ. Γιόρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Πεντρεγκάλ»	65	23524	άνεχ. Πόρτλαντ 28 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΚΑΙΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Εβερολέν»	55	11991	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 Μαρτ.
ΚΑΛΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κρόφτο»	39	4664	άνεχ. Πόρτλαντ 28 Μαρτ. διά Κουβέιτ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Βαλένθια»	67	34498	άνεχ. Καλκούταν 2 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΚΑΜΠΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάριον Τράνσοπορτ»	57	8774	άνεχ. Τελερέοτον 19 Μαρτ. διά Ράς Σιδέρου
ΚΑΝΤΜΙΑΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	άνεχ. Καλεμπούταν 21 Μαρτ. διά Μόμπιλ
ΚΑΠΙ ΦΡΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπτιλος»	41	7401	έφθ. Ειλάτ 22 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΆΝΔΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα	55	6187	άνεχ. Λός Αντζελες 24 Μαρτ. διά Νέαν Ζηλανδίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αγία Βαρδάρα»	50	3913	έφθ. Κουβέιτ 12 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΑΙΑΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργο»	63	17057	άνεχ. Σιμότουσ 20 Μαρτ. δι' Οφουνάτο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Π.»	57	24854	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 17 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοοντέρα»	65	18995	έφθ. Πόνος 15 Μαρτ. εἰς Αλεξάνδρειαν 25 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΝΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσιέρτο»	43	2874	έφθ. Ρίο Τανέριο 12 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τερέμαρη»	50	6904	άνεχ. Μοριουκάο 14 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Βολκάνικα»	68	23666	έφθ. Κουβέιτ 12 Μαρτ.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλίστο»	50	3910	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 23 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλινάν»	61	24871	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 23 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ποοτόραφτι»	56	20899	άνεχ. Τελερέοτον 19 Μαρτ. διά Ράς Σιδέρου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΗΛΙΑΣ (δ.)	(N.A				

ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέρα»	29	9215	άνεχ. Κολόμπο 10 Φεβρ. διά Κίναν
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοσαλία»	56	15802	άνεχ. 'Αλγκεθίρας 25 Φεβρ. δι' 'Αμβέροαν
ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρόζα»	53	10339	διπλήθ. Κώνων πολιν 25 Μαρτ. διά Βατούμ
ΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Σεσίλιο»	58	13996	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 10 Μαρτ. διά Πειραιά
ΚΕΤΤΙ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλντέσα»	58	11755	άνεχ. Μένα 'Αχμαντι 11 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
ΚΕΤΤΙ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπουένο»	63	15364	άνεχ. Κόμπε 15 Μαρτ. διά Σίδνεϋ
ΚΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεύπλιον»	49	15797	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 26 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάστριαλ Φρέύτ.»	57	17180	άνεχ. Ούγκαρη 1 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΚΕΡΚΕΝΝΑΧ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουνιάν»	51	6137	άνεχ. Σφαδ 23 Μαρτ. διά Μπιζέρτα
ΚΕΦΑΛΛΩΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24944	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 17 Μαρτ. διά Λά Σαλίνα
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυκήναιαν»	66	44867	άνεχ. Θώλευ 24 Μαρτ. διά Μάρρας έλ Μπρέγκα
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκανο»	56	21131	άνεχ. Γκότεμπουργκ 21 Μαρτ. δι' 'Ελοίνκι
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδμον»	64	29797	άνεχ. Πούλο Μπούκου 24 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδών»	58	20487	άνεχ. Ντακάρ 17 Μαρτ. διά Μένα Σαούδ
ΚΙΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριομάρ»	49	8378	έφθ. Πόρτ 'Ελιζαμπεθ 26 Μαρτ.
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροεσάνο»	56	23232	διπλήθ. Γιεράλταρ 19 Μαρτ. διά Μπάνιας
ΚΛΑΙΡΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λλ. Τοαλίρης	27	5411	άργει Πειραιάς ἀπό 18 Απρ. 1968
ΚΛΑΡΕΝΤΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντινένταλ»	60	22860	άνεχ. Ντακάρ 25 Μαρτ. διά Μπόννυ
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τ'κούντ Γουΐντ»	59	10400	άνεχ. Πασακαγούλα 19 Μαρτ. διά Λιθερπούλ
ΚΛΕΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αλειώ»	51	7651	άνεχ. Μελέουρην 22 Μαρτ. διά Τζέντα
ΚΛΕΙΩ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λλίνα»	38	7666	εις Τζέντα ἀπό 7 Φεβρ.
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	22129	άνεχ. Τενερίφην 19 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΚΟΚΟΝΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορούτσα»	53	10164	έφθ. Καράκας Μπαίν 4 Μαρτ.
ΚΟΝΔΩΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκουηλλα»	19	2949	άνεχ. Ταράντο 21 Μαρτ. διά Ραθέναν
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΙΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ»	68	23258	άνεχ. Κοκούιμπο 21 Μαρτ. διά Τούμπα
ΚΟΝΣΟΝΕΓ'ΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσονένις»	53	12331	έφθ. Τρίπολι (Λιβάνου) 25 Μαρτ.
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΙΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονστελλέισιον»	52	11755	άνεχ. Μένα Σαούδ 25 Μαρτ.
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλρους»	56	12843	άνεχ. Χιούστον 22 Μαρτ. διά Κρίστομπαλ
ΚΟΡΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οξιλιαρ»	41	5173	άνεχ. Λάς Πάλμας 21 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
ΚΟΡΘΙ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθαμ»	44	7239	άνεχ. Κοατζακούλας 4 Μαρτ. διά Μάντσεστερ
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρθιγκορ»	44	4296	έφθ. Ντουμπάι 22 Μαρτ.
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανούεβα»	63	30705	άνεχ. Τζιμπούτι 18 Μαρτ. διά Ράς Σουκείρ
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Μαντράς 23 Μαρτ.
ΚΟΡΣΑ Ι·Ρ.	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτερυ Σλ Τράνσπορτ»	62	15000	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 Μαρτ.
ΚΟΡΦΟΥ ΑΙ·ΛΑΝΤ (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάδος»	68	9000	διπλήθ. Σάουθεντ 8 Μαρτ. διά Μπέιρα
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόδμος»	49	7378	άνεχ. Ντώρμπαν 4 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμη»	57	17827	άνεχ. Ράς Τανούρα 16 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρθιγκελ»	44	14878	άνεχ. Βανκούμπερ 14 Μαρτ. δι' Εύρωπην
ΚΟΥΗΝ ΣΟΛΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάροιλι	53	10000	άνεχ. Μπλέμπιν 18 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΚΟΥΛΑΙΗΝΤΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα Σ.»	49	2867	διπλήθ. Μπρούνομπούτελ 14 Μαρτ. διά Ροστόκ
ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουνιστρά»	44	7199	έφθ. 'Αθάναν 21 Μαρτ.
ΚΟΥΡΙΟΥΜ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλασάρ»	47	1401	διπλήθ. Γιεράλταρ 8 Μαρτ. διά Σμύρνην
ΚΡΕΣΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλασβίζα»	44	7135	έφθ. Μαντράς 19 Μαρτ.
ΚΡΙΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24664	άνεχ. Ράς Σουκείρ 28 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΡΗΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άιδορον Κάουστη»	43	8443	έφθ. Καλούπταν 14 Μαρτ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Κωναντάντιν»	55	2376	έφθ. Ρόττερνταν 23 Μαρτ.
ΚΥΘΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	57	13895	άνεχ. Ράς Λαζάριον 20 Μαρτ.
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	άνεχ. Λάς Πάλμας 9 Μαρτ. διά Ντουμάϊ
ΚΥΠΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπιριτάθη»	43	6996	εις Ήσιον 3 Ν - 3.10 A 19 Μαρτ. δι' Όλλανδιαν
ΚΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροροκίο»	43	7239	έφθ. Λιθερπούλ 14 Μαρτ.
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βρόνκα»	52	7489	άνεχ. Νταμάμπια 14 Μαρτ. διά Χοραμούδηρ
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρδαμούλιαν»	51	2644	άνεχ. Μπάκια Μπλάνκα 9 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΥΡΚΑ		έτ. «Κυρκοπριγκ»	54	11743	έφθ. Σάν Χουάν (Π.ρ.) 28 Μαρτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΕΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Ζαΐρ»	48	3455	άνεχ. Χουέλα 21 Μαρτ. διά Ριέμε
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεύη»	64	34827	έφθ. Πουλο Μπουκού 25 Μαρτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθιράζον»	51	2430	διπλήθ. Γιεράλταρ 23 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΩΣ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλίκη»	53	10918	εις Ήσιον 1.20 B - 30.4 Δ 24 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κριομάρ»	56	3430	έφθ. Πειραιά 2 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΛΑΒΕΝΤΕΡ		έτ. «Κοστίκος»	39	2993	έφθ. Πειραιά 2 Μαρτ.
ΛΑΕΡΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Μεριτάιμ»	55	8451	έφθ. Τόλι - Τόλι 16 Μαρτ.
ΛΑΙΑΝΗ ΕΛΣΠΕΘ	(N.A.T.)	έτ. «Στάλαο»	50	8530	άνεχ. Λάς Πάλμας 15 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΛΑΙΑΝΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χρόπλακ»	53	3545	διπλήθ. Μπρούνομπούτελ 16 Μαρτ. διά Ροστόκ
ΛΑΚΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	άνεχ. Νταντάρ Μαχάροι 15 Μαρτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόριαφ»	47	8385	άνεχ. Σεμαράγκ 10 Μαρτ. διά Τορεμπόν
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσεσάνο»	59	27462	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 29 Μαρτ. διά Πειραιά
ΛΑΚΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηλήκυ»	65	34185	άνεχ. Ταύμα 11 Μαρτ. διά Μπαχρέϊν
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	61	13360	άνεχ. Χάργκ 'Αιλαντ 19 Μαρτ. διά Ντάρ ες Σαλάμ
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέβα Σεδίλλα»	64	37338	άνεχ. Κοοίν 16 Μαρτ. διά Χάργκ 'Αιλαντ
ΛΑΣΤΡΙΓΚΟΝΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	56	23880	άνεχ. Μπ. 'Αύρες 23 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λίθος»	56	4308	έφθ. Ρόττερνταν 22 Μαρτ.
ΛΕΓΚ ΠΛΑΣΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρορέλα»	48	9181	έφθ. Χιούστον 1 Μαρτ.
ΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαππόριορ»	44	14243	έφθ. Σλουνικίλ 21 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωνωντάντινος»	47	7029	άνεχ. Καζαμπλάνκα 16 Μαρτ. δι' 'Αρκλου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	2563	διπλήθ. Παναμά 26 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	53	13406	έφθ. Άμδούργον 27 Μαρτ.
ΛΗΤΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Φρέυτερς»	67	28776	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 24 Μαρτ. διά Τοίμπα
ΛΙΑΝΑ (λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12577	έφθ. Νεαπόλιν 11 Μαρτ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΣ (κυπρ.)		έτ. «Χάλκοφιλ»	42	2881	έφθ. Μουρόραν 18 Μαρτ. διά θεού νίκην
ΛΙΝΔΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τηνόλιν»	43	7266	έφθ. Μουρόραν 18 Μαρτ.
ΛΟΓΙΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφρικαν Σίππιγκ»	58	15987	άνεχ. Τενερίφην 2 Μαρτ. διά Μπόννυ
ΛΟΥΓΙΖΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριο 'Αζούλ»	57	20730	διπλήθ. Παναμά 23 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΛΟΥΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικα Πασιφίκα»	54	11602	διπλήθ. Παναμά 25 Μαρτ. δι' άγυνόσταν
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	57	7478	διπλήθ. Παναμά 26 Μαρτ. δι' άγγλιαν
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	άνεχ. Ρόττερνταν 10 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΛΥΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Μαροεσάνο»	58	27466	έφθ. Κουνταμασού 6 Μαρτ.
ΛΟΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κονστελέισον»	64	29396	έφθ. Βαλτιμόρην 24 Μαρτ.
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λωζάνη»	52	2980	άνεχ. Πειραιά 15 Μαρτ. διά Μεσοήνια
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονορόδια»	60	13592	άνεχ. Κόπερ 20 Μαρτ. διά Ράς ές Σιδέρ
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τραναοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΜΑΛΑΓΚΑΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιότι»	47	4535	έφθ. Πόρτ Τζέντιλ 15 Μαρτ.
ΜΑΛΟΥ (λιβάνου)		έτ. Π. Κυριανού & Σίδια	43	7145	άνεχ. Μόμπιλ 14 Μαρτ.
ΜΑΝΗ	(N.A.T.)	έτ. 'Ελλ. Θαλάσσαια Μεταφοραί	57	10044	εις Κουσαντασοί από 9 Φεβρ.
ΜΑΝΟΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίσαγα»	43	3106	έφθ. Σαίν Τζόν (Ν.Β.) 18 Μαρτ.
ΜΑΝΔΡΑΚΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιτζιον Σίππη»	54	3596	άνεχ. Φιλαδέλφειον 23 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαραθών»	58	20564	άνεχ. Μαραθών 7 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρόπα»	43	15030	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 Μαρτ. διά Χιούστον
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	66	15404	άνεχ. Γιβραλτάρ 11 Μαρτ. δι' 'Αγγλιαν
ΜΑΡΓΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Πανασθίερο»	62	8951	άνεχ. Σάν Ντιέγκο 9 Μαρτ. διά Μαντζανίλα (Μεζ.)
ΜΑΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάροβα»	60	25190	άνεχ. Χόρ άλ 'Αμαγιά 11 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ισθενίο»	56	12230	άνεχ. Φιλαδέλφειον 22 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεάντερ»	64	34827	άνεχ. Μπέρια 13 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίν»	43	8518	άνεχ. Χάργκ Κόγκ 18 Φεβρ. διά Χαιφόδηκ
ΜΑΡΙΑΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωδεκανησιακή»	48	2134	άνεχ. Κέιπ Τάουν 6 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Βεντουρόζο»	58	9407	έφθ. Πλατζόου 22 Μαρτ.
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	51	10892	διπλήθ. Παναμά 21 Μαρτ.
ΜΑΡΙΕΛΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Συγκάλ»	51	5747	έφθ. Κουνταμασού 19 Μαρτ.
Μ					

ΜΑΡΙΜΟΥΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	49	10483	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδς 18 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπέλλα»	55	12488	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 27 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτι»	66	19411	έφθ. Χάμπτον ρόδς 26 Μαρτ.
ΜΑΡΙΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εδρος»	44	7203	έφθ. Σουέζ 3 Μαρτ.
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	65	19758	έφθ. Καλλάρ 25 Μαρτ.
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς»	48	2739	άνεχ. Πασάγιες 13 Μαρτ. διά Καρθαγκένα (Κολ.)
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριφίλια»	58	12443	εἰς Ρίο Γκράντε 26 Μαρτ.
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	50	15747	άνεχ. Ράς Τανούρα 21 Φεβρ. δι' 'Αμβέροαν
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	51	10216	έφθ. Γιοκοχάμαν 16 Μαρτ.
ΜΑΡΙΡΟΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	51	11901	άνεχ. Κριστούπαλ 22 Μαρτ. διά Πουέρτο Μιρέντα
ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	49	10447	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 22 Μαρτ. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολίκος 'Αστρού»	53	11310	άνεχ. Κουβέιτ 19 Μαρτ.
ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κούριον»	37	5345	έφθ. Πόρτ Σουδάν 26 Μαρτ.
ΜΑΡΚΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελκομοντόρες»	68	36360	άνεχ. Τομπάτα 12 Μαρτ. διά Μόρο Ρεντόντο
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθισα»	61	12011	έφθ. Μελβούρνην 26 Μαρτ.
ΜΑΡΜΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Συμφωνία»	44	7250	άνεχ. Τάμπα 15 Μαρτ. διά Ρεοίφ
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρος»	54	16573	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 Μαρτ. διά Σαιν Κρουά
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιδάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλ»	43	7263	έφθ. Κουβέιτ 19 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσοπαρο»	46	7327	άνεχ. Θεούτα 23 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδρικικ»	56	23871	άνεχ. Αμέρεραν 4 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σιώνων»	64	9390	έφθ. Ειδονιάσιον 20 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΠΑΙΟΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωφ»	54	10601	ίδε «ΑΙΓΑΙΣ ΤΡΑΣΤ» σημαία έλληνική
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσοπαρο»	46	7333	άνεχ. Σαιν Τζών (N.B.) 22 Μαρτ. διά Μπότγουντ
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γαλαξίας»	65	34185	έφθ. Τομπρού 18 Μαρτ.
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άρθρολλ Μότοροπι»	57	8855	έφθ. Μιδδλεσμπωρ 25 Μαρτ.
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	52	22353	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 9 Μαρτ. δι' 'Ινδονησίαν
ΜΕΛΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11691	άνεχ. Βαθάνναν 22 Μαρτ. διά Πόρτ "Αρθουρ
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιναλ»	66	39617	διπλήθε Παναρά 2 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΕΡΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλαι»	43	7258	άνεχ. Μπέρα 19 Μαρτ. διά Κοντίνεντ
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνεπτούνο»	58	24955	άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 Μαρτ. δι' 'Ινδονησίαν
ΜΕΤΕΣΟΒΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	61	30906	άνεχ. Ρότερνταμ 8 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΙΛΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΜΙΜΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμμαρεθ»	36	2760	άνεχ. Μασσαλίαν 22 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	άνεχ. Κανάρια (Κων) πολιν 23 Μαρτ. διά Χάιφα
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλαμίς»	39	3485	άνεχ. Κουβέιτ 17 Μαρτ.
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τκαναντέρος»	41	8367	έφθ. Νανκόγια 23 Μαρτ.
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μιομάρ»	66	22241	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 Μαρτ. διά Μοσταγκάνευ
ΜΙΣΤΕΡΑL I	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράλ»	49	1689	διπλήθε Ούδαν 18 Μαρτ. διά Χάρυκ "Αίλαντ
ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροδίνικα»	59	26737	έφθ. Πούλο 19 Μαρτ. διά Ντάριεν
ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιλουντόζοτς»	55	15807	άνεχ. Βαλτ μόρν 18 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαροιμέντο»	65	28313	διπλήθε Πάναρα 9 Μαρτ. διά Λάγκος
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	22129	άνεχ. Βαλτ μόρν 18 Μαρτ. διά Χάρυκ "Αίλαντ
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	53	11289	έφθ. Αμέρεραν 25 Μαρτ.
ΜΙΜΟΜΑΧΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ 'Οσεαν»	43	8346	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 11 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΜΙΣΧΑΝΘΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε»	51	3386	άνεχ. Ζιγκαπούρων 20 Μαρτ. διά Ράς Σουκείρ
ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιδάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μουσάδε»	29	9307	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 23 Μαρτ.
ΜΠΑΖΙΑL	(N.A.T.)	έτ. «Μπαζίλη»	48	3574	άνεχ. Βαλτ μόρν 18 Μαρτ. διά Ματάντζας (Κούβα)
ΜΠΑΖΙΑL III	(N.A.T.)	έτ. «Έρερ - Γκουάκα»	65	18459	άνεχ. Λισσαδών 25 Μαρτ. διά Χουέλδα
ΜΠΑΜΠΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάμπερο»	45	3834	έφθ. Πουλουπαντάν 13 Μαρτ.
ΜΠΕΛΛΑΟΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρφας»	52	4303	άνεχ. Γένοβαν 25 Μαρτ. διά Βαρκελώνην
ΜΠΕΣΣΗ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπησόπ»	67	43231	έφθ. Αμέρεραν 25 Μαρτ.
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπηδέρ»	57	20464	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 11 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΜΠΛΑΚ ΝΑΐΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Δηλός»	45	5101	άνεχ. Ζιγκαπούρων 20 Μαρτ. διά Ράς Σουκείρ
ΜΠΛΟΥ ΜΟΥΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σῆπ»	44	2937	άνεχ. Αμέρουργον 8 Μαρτ. διά Σαιν Τζών (N.B.)
ΜΠΛΟΥ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σκάύ»	48	3351	άνεχ. Δάντοιαν 25 Μαρτ. διά Βενγγάζιν
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ	(N.A.T.)	έτ. «Μποργμαδούθ»	41	4189	άνεχ. Σπαλάτον 26 Μαρτ. διά Γκιζάν
ΜΠΟΡΝΑΜΟΥΘ	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	56	10422	έφθ. Κόπει 23 Μαρτ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιος»	53	12861	άνεχ. Μπαχρέν 13 Μαρτ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπουενά»	59	22846	άνεχ. Κοντάντεσαν 17 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΠΟΥΕΝΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουεντούνιντ»	53	11886	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 15 Φεβρ. διά Ντουμάι
ΜΠΟΥΕΝΑ ΘΟΡΤΟΥΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νουενά»	56	10062	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 Μαρτ. διά Λουάντα
ΜΠΟΥΝΑΒΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμπος»	42	7265	άνεχ. Ντακάρ 12 Μαρτ. διά Χαλκίδα
ΜΠΟΥΝΑΦΟΡΤΟΥΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάσον»	52	11346	έφθ. Νταρέν 7 Μαρτ.
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλδα»	63	10594	άνεχ. Μπέλεμ 6 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΜΠΡΙΜΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλινίκα ουμφέροντα	63	9627	άνεχ. Φορμάντη 10 Μαρτ. δι' 'Ιμμιγκαν
ΜΠΡΟΔΕΡΣ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Κόστο»	43	7233	άνεχ. Άγ. Φραγκίσκον 19 Τεβρ. διά Πουσάν
ΜΥΘΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πιπρέας»	67	39617	άνεχ. Νταρόπιτ 15 Μαρτ. διά Γάνδην
ΜΥΚΗΝΑI	(N.A.T.)	έτ. «Μαραθών»	43	8588	άνεχ. Φορμάντη 25 Μαρτ. διά Κιουραδάν
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράξ»	57	25267	άνεχ. Μπαρμπάντος 10 Μαρτ. δι' 'Αργεντινήν
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	64	17487	έφθ. Βανκούσερ 21 Μαρτ.
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτοι»	67	11025	άνεχ. Ντουμάι 23 Μαρτ. διά Μπαχρέν
ΝΑΒΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άργυρος»	43	8505	έφθ. Μπάρι 15 Μαρτ.
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρο»	57	23690	άνεχ. Νέαν 'Ορκην 19 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	άνεχ. Ταράεστων 19 Μαρτ. διά Χιούστον
ΝΑΥΜΑΧΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναυμάχος»	46	8505	έφθ. Νταρέν 17 Μαρτ.
ΝΑΥΣΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαφέλλη»	61	10744	έφθ. Αυθέρεαν 25 Μαρτ.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέυς»	58	12624	άνεχ. Φορμάντη (Με) 17 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργράντε»	58	24068	άνεχ. Ντόντεζ 27 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΝΕΔΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νάσσατα»	43	14304	άνεχ. Ντόντεζ 27 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΝΕΔΙ II (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	38	7897	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 21 Μαρτ. διά Τάμπα
ΝΕΙΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ναοιέντο»	56	10693	έφθ. Νταρέν 9 Νοεμ.
ΝΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα»	38	4996	έφθ. Βανκούσερ 21 Μαρτ.
ΝΕΛΣΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρη N. K.»	57	12784	άνεχ. Αύγουλεν 25 Μαρτ.
ΝΕΜΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμπι»	42	9730	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 Φεβρ. διά Τζάκοσονθίλ
ΝΕΡΒΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρα»	44	8536	έφθ. Βαλτιμόρων 25 Μαρτ.
ΝΕΡΕΪΝΤ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέρειντ»	44	10544	διπλήθε Παναρά 7 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πανεοάνικ»	64	16073	άνεχ. Βικέντιον 23 Μαρτ. διά Σαιν Τζών (N.B.)
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιολάρις»	58	24256	άνεχ. Χόρ άλ 'Αμαγάια 7 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαποσιφίκ»	67	54502	άνεχ. Μπαντάρ Μαχάρδα 22 Μαρτ. διά Νουμέα
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	άνεχ. Μόζι 20 Φεβρ. διά Φιλιππίνες
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μετ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάμ Κάρριερς»	60	14203	έφθ. Κάλφορπτ 6 Μαρτ. διά Λά Σείμπα
ΝΙΚΟΛΑΗΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κενταύρος»	45	3739	άνεχ. Ρότερνταμ 21 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Φράύτερ»	68	9034	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 15 Μαρτ. διά Μπ. "Αύρες
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λειθίδασια»	43	7121	άνεχ. Σάντος 23 Μαρτ. διά Μακέιο
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιετρόλευσμι	53	12396	άνεχ. Αυθέρεαν 4 Μαρτ. διά Τζέντα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα»	48	3635	άνεχ. Ράς Τανούρα 18 Μαρτ. δι' 'Αγγίλων
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νιμάρ»	68	97500	διπλήθε Παναρά 24 Μαρτ. δι' Ειρηνικών
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάροις Κορπ.»	58	7324	έφθ. Ρότερνταμ 22 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Παρασκευή»	50	2612	άνεχ. Μπαγιόν 1 Μαρτ. διά Σουσάκι
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια Ι.»	51	3364	έφθ. Νανκόγια 19 Μαρτ.
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πιτάλεξ»	46	2927	έφθ. Αλεξάνδρειαν 25 Μαρτ.
ΝΙΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες»	45	7003	άνεχ. Καλλάρ 2 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΝΙΟΥΓΚΕΙΤ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταϊδίρης»	53	13459	είς Τζάκοσονθίλ άπό 1 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΝΙΟΥΛΑΙΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταϊδίρης»	41	6743	είς Τάσι 25.36 B – 44.3 Δ 19 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΝΙΟΥΜΟΥΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταϊδίρης»	42	7043	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 20 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΝΙΟΥΦΟΡΕΣΤ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταϊδίρης»	43	7168	άργει Κυνόσουραν άπό 20 'Ιαν.
ΝΟΕΛ (Λιδάνου)	(N				

ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	18210	άνεκ. Μπότανυ Μπάι 4 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πετρόφασος» Αρμαντόρα	52	12029	άνεκ. Τέιμπλ Μπάι 14 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πληγασός»	52	12557	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΑΝΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωνωτόνας»	25	1473	άνεκ. Μονρόδια 26 Μαρτ. διά Κόντινεντ
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Γουιντγουορντ»	58	17743	άνεκ. Μονρόδια 26 Μαρτ. διά Κόντινεντ
ΝΤΕΙΚΕΝΤΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγηνορ»	68	9000	άνεκ. Κόμπη 24 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σελή Έντερπραΐζ»	58	13545	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Μαρτ.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σελή Έντερπραΐζ»	61	13198	άνεκ. Μόζι 8 Μαρτ. διά Ναούρου
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΪ'	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίνη»	63	13751	διπλής Παναμά 14 Μαρτ. διά Γκιλογκ
ΝΤΕΡΜΠΙ	(N.A.T.)	έτ. «Πράντον»	58	10396	διπλής Παναμά 23 Μαρτ.
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφαλίνα»	63	15297	άνεκ. Μπ. «Άύρες 19 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΝΤΕΩΣΙΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καζαμπλάκα»	42	7085	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 14 Μαρτ. διά Κίναν
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον»	57	22006	άνεκ. Ράς Τανούρα 3 Μαρτ.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΔΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντζέρετ»	57	20458	διπλής Γιβραλτάρ 20 Μαρτ. διά Μπόννυ
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκτικη»	52	20667	έφθ. Τζάκονσβιλ 10 Φεβρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΝΤΗΖΕΡΤ ΤΣΗΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναβιγκέιτορς»	60	19988	άνεκ. Μωρωνγκάδα 13 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΝΤΗΖΕΡΤ ΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ντόβερ»	53	15826	άνεκ. Μπορντ 24 Μαρτ. διά Καντίζ
ΝΤΟΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Ναβιγκ.»	45	3550	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Μαρτ.
ΝΤΟΛΦΙΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντόλφιν»	48	2413	έφθ. Χάιφα 20 Μαρτ.
ΝΤΟΛΦΙΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Θουκιδίς»	51	12590	άνεκ. Πειραιά 18 Μαρτ. διά Σάροχ
ΝΤΟΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημηοσθένης»	53	12200	άνεκ. Καράτσι 23 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σλόλων»	54	11695	διπλής Παναμά 16 Μαρτ. διά Γιακοχάμαν
ΝΤΟΝΑ ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημηοσθένης»	50	9956	άνεκ. Μένο «Άχιαντι 13 Μαρτ. διά Τοιταγκόκ
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημηοσθένης»	43	10861	έφθ. Μουσί ρίθερ 20 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΤΖένερας Κάρριερς»	58	10483	άνεκ. Βαλτισμόρην 25 Μαρτ. διά Μπρέμερχαφεν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μίντλαντ»	51	14804	έφθ. Όζάκαν 20 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βερμπᾶς»	55	11478	διπλής Γιβραλτάρ 25 Μαρτ. διά Λάγκος
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	55	11209	έφθ. Ταμπικί 23 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάμπιπο»	56	8716	άνεκ. Ματαράνι 17 Μαρτ. διά Πίσκο
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σωσκάρπτης»	60	28655	άνεκ. Λαδάν «Αίλαντ 18 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΝΤΟΡΙΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέζολιουτ»	56	10486	άνεκ. Γιοκοχάμαν 20 Μαρτ. διά δυτ. άκτην Η.Π.Α.
ΝΤΟΡΙΑΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λλέζεντη»	66	45280	έφθ. Μιδδλεμπορ 25 Μαρτ.
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκων»	56	8424	άνεκ. Τόκιο 10 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΝΤΡΑΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροίνη Μπάλκ Τρανο.»	56	11412	άνεκ. Πόρτ Σαλαζάρ 24 Μαρτ. διά Τάιν
ΣΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ»	47	2873	έφθ. Άλεξάνδρειαν 23 Μαρτ.
ΟΛΓΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανια»	43	7265	άνεκ. Αγύούσταν 3 Μαρτ. διά Κούδαν
ΟΑΝΤ ΓΟΥΟΓΙΟΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριμπεράμπαρος»	39	2815	έφθ. Ριγιέκαν 25 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξέπτερο Μαριτάιμ»	54	17999	άνεκ. Όζάκαν 16 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγένα Σίπιπυκ»	54	13652	διπλής Θέρονταντι «Αίλαντ 22 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πριμρόδουζ»	54	20453	άνεκ. Σαιν Κρουα 11 Φεβρ. διά Γκρότον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εισβοτείλη»	54	20495	άνεκ. Λός «Αντζελες 16 Μαρτ. διά Σάν Νικολας (Περού)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήγνουελ»	65	38600	άνεκ. Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'Μ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέντημπανκ»	64	32380	άνεκ. Μπότανυ Μπάι 16 Μαρτ. διά Ντουμάτι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντενι»	65	32478	άνεκ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ. διά Μπάνιας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλίφορδ»	64	38598	άνεκ. Βίλελαμπαχεν 20 Μαρτ. διά Μπαχρέιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλόρταμπ»	65	38608	άνεκ. Βίλερπουλ 27 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσόπειον»	65	32407	έφθ. Μπάνιας 23 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΙΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρόδος Σίπιπυκ»	54	14047	άνεκ. Νέαν «Υόρκην 19 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρήνοντιτζ»	58	27602	άνεκ. Λός Πάλμας 5 Μαρτ. δι' Εακράδος ρίθερ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΑΛΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσομαρίνη»	53	14221	άνεκ. Καλούπτημπορκ 24 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΑΙ'Τ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τασέρεπ»	53	14009	άνεκ. Σαιν Βοστώνην 22 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΕΙ'Κ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδα»	57	17999	άνεκ. Μπαχρέιν 24 Μαρτ. δι' Αντεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΩΡΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούζιθν»	49	24682	εἰς Φρέντρικσταν 25 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΑΙΟΥΝΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικη»	54	18781	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 22 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουανούνι»	55	13934	άνεκ. Βίλιμπικτων 24 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓΙ'Λ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοκόντινενταλ»	54	18476	άνεκ. Αντεν 15 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίτονο»	56	16525	διπλής Παναμά 12 Μαρτ. διά Μίζουσίμα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΜ	(N.A.T.)	έτ. «Κλαϊφόνι»	65	15577	διπλής Παναμά 14 Φεβρ. διά Χιούστον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ιγγουντ»	68	15800	έφθ. Κόμπη 20 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σελωμεροτ»	65	15577	άνεκ. Μη. «Άύρες 19 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φάλμουθ»	65	15671	εἰς Χιούστον ύπο ουμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΙ'ΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αντέρλευν»	67	15650	άνεκ. Φαλένιν 5 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	69	15800	άνεκ. Πόρταρ Αθηνών 22 Δεκ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρυλουαντ»	55	13934	εἰς Χιούστον ύπο 19 Ιαν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	32008	εἰς Σιμίζου ύπο ουμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλοῦντορ»	59	32007	άνεκ. Νέαν «Άγιον Παύλον 20 Μαρτ. διά Μπαντάρ Μαχσάχρη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σινηπρουκι	54	17999	έφθ. Νέαν «Υόρκην 27 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάσουθ Ατλάντικ»	55	18790	έφθ. Νέαν «Υόρκην 27 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτο Τράνσοπορτ»	55	13934	έφθ. Χάρτητον 25 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενοενάντα»	54	13665	άνεκ. Ιντούον 14 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντεσέρντον»	54	20595	έφθ. Ιντούον 14 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωδόρελαντ»	49	17792	άνεκ. Νέαν «Υόρκην 24 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλαμόντε»	54	14047	άνεκ. Πουάντ ά Πιέρ 21 Μαρτ. διά Βοστώνην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	49	24689	άνεκ. Ντακάρ 20 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τράνσοπορτ»	50	17791	άνεκ. Χάρη ά Αμάγια 1 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Σίπιπυκ»	64	47493	άνεκ. Πούντα Καρντόν 22 Μαρτ. διά Νέαν «Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραπαίν»	60	37744	άνεκ. Πούντα Καρντόν 22 Μαρτ. διά Λά Σαλίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΛΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούσερεν»	63	30574	άνεκ. Κόμπη 15 Μαρτ. δι' Όζάκαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μέλμπουρον»	64	30581	άνεκ. Γιοκαίσι 12 Μαρτ. διά Τζεπέλη Ντανά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάλκον»	65	15179	άνεκ. Μη. «Άύρες 10 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕΊ'Μ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οξιντένταλ»	58	27602	άνεκ. Φιλόδελφειαν 8 Μαρτ. διά Μένα Σαούδη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΊ'Μ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σλήφορντ»	50	17791	έφθ. Χάρη ά Αιλαντ 17 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλερόδην»	64	47493	άνεκ. Χάρη ά Αμάγια 1 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκια Ναδίνη»	54	13598	άνεκ. Κριστούπαλ 20 Μαρτ. διά Νέαν «Υόρκην
ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. ύπερωκ.)		έτ. «Χόδι λάινς»	31	18563	έφθ. Νασάρος 26 Μαρτ. (κρουαζίέρα)
ΟΜΝΙΟΥΜ ΓΟΥΟΝΤΕΡΕΡ		έτ. «Χρόδανη»	43	11753	άνεκ. Αγ. Βικέντιου 23 Μαρτ. διά Σάντος
ΟΠΟΡΤΕΙΟΥΝΤΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάριδον»	58	21090	έφθ. Κόμπη 24 Μαρτ. διά Σίδωνα
ΟΡΑΤΟΡ (π.δ.)		έτ. «Ολίβισος»	48	9821	έφθ. Βαρκελώνην 24 Μαρτ. διά Σίδωνα
ΟΡΕΑΝΤ		έτ. «Σέν Ζουάνη»	56	11267	έφθ. Γιοκαίσι 21 Μαρτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέρινταντ»	54	12069	άνεκ. Μελδούρην 21 Μαρτ. διά Ντουμάτι
ΟΡΙΕΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Κάμπεονι»	54	12846	άνεκ. Κριστούπαλ 20 Μαρτ. διά Ελ Παλίτο
ΟΡΙΕΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντή»	56	20921	άνεκ. Νέαν «Υόρκην 25 Μαρτ. διά Λά Σαλίνα
ΟΡΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οροσόδαλ»	58	12667	άνεκ. Ρίο Ιανέρο 10 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΟΡΟΝΤΗΣ (λ.β.)	(N.A.T.)	Ρούσος	42	2881	άνεκ. Ανκόνα 18 Μαρτ. διά Συμύρην
ΟΡΟΥΤΣΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οοο»	53	9839	άνεκ. Βίλευταντ 21 Μαρτ. διά Πούντα Καρντόν
ΟΡΩΦ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόρο»	51	10155	άνεκ. Κόμπη 23 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΟΡΧΙΔΕΑ (πον.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάσιος»	52	1358	άνεκ. Αμέρερο 20 Μαρτ. δι' Όραν
ΟΣΕΑΝ ΛΑΝΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπερόμουρ»	44	7261	έφθ. Χάιφα 20 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΛΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονθερ»	49	15456	έφθ. Βούδανην 23 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «δροσούνια»	43	8615	έφθ. Βαλτιμόρην 23 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμπιν»	56	8974	άνεκ. Κολόμπη 22 Μαρτ. διά Βιζαντονίαν
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.			

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Τζώρτζι	43	8426	έφθ. Σαλδάδορ 3 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελτράνοντορτη	57	10493	έφθ. Γιοκοσόουρα 21 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόκοπατη	39	3562	άργει Κυνόδουσαν από 21 Νοεμ.
ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανάγος»	52	1803	ανεχ. Νούντα 22 Μαρτ. διά Βιρυττών
ΠΑΝΑΓΙΑΚΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρη»	63	30408	έφθ. Πόρτη ντε Μπούν 25 Μαρτ.
ΠΑΝΘΗΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεμαρτή»	54	15841	έφθ. Παλέρμο 27 Φεβρ.
ΠΑΝΟΥΡΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναύσα»	43	2867	έφθ. Πειραιά 23 Μαρτ.
ΠΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Κ.»	58	12417	έφθ. Τάιν 8 Μαρτ.
ΠΑΝΤΑΡΑΛΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόμπο»	37	1575	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Φεβρ. διά Μπαχρέιν
ΠΑΝΠΑΙΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελενηνη»	67	43231	άνεχ. Μπάρα 17 Μαρτ. διά Μπερμέρα
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάλιμα»	44	3807	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 26 Μαρτ.
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανκόριπο»	59	23607	διπλήθε Παναμά 16 Μαρτ.
ΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλορά»	61	13903	άνεχ. Μίνα αλ Φαχάλ 18 Μαρτ. Πούλο Μπούκορ
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τελεότισλ»	65	38116	εις Γιοκοχάμαν 26 Μαρτ.
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλτερι	54	7530	άνεχ. Ναγκόνια 13 Μαρτ. δι' 'Ινδονησίαν
ΠΑΤΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πύλα»	50	5623	άνεχ. Πόρτα 17 Μαρτ. διά Μπερμέρα
ΠΑΤΡΑΙΚ ΣΚΑΪ	(N.A.T.)	έτ. «Πάτρισοχη»	43	7172	διπλήθε Κων) πολιν 26 Φεβρ. διά Κυνοτάντζαν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόμος»	43	6998	εις Πούλο Μπουκού 14 Μαρτ.
ΠΑΦΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κινυράς»	56	10170	άνεχ. Χάρυκ 'Αιλαντ 4 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μασσεάνοι»	56	24520	έφθ. Κουβέιτ 22 Φεβρ.
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολδί»	36	5164	έφθ. Γένοβαν 23 Μαρτ.
ΠΕΛΟΨ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύδωρα»	49	4500	άνεχ. Κριοτοπλα 23 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορνέλλη»	54	19440	εις θέσιν 10.7 B – 10.33 Δ 19 Μαρτ. διά Ρουέν
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	24502	έφθ. 'Ανεξάνδρειαν 23 Μαρτ.
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περαματάσον»	41	6519	άνεχ. Χακάτα 17 Μαρτ. δι' Αύστραλιον
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (Π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζι»	51	1077	άνεχ. Ρόπτερνταμ 22 Μαρτ. διά Καράται
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	64	10865	άνεχ. Χαρόπαντα 12 Μαρτ. διά Χαρόπαντα
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ταρπορέ'ν»	60	8962	άνεχ. Χαρόπαντα 22 Μαρτ. διά Κορέαν
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	58	8466	άνεχ. Λάς Πάλμας 13 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	63	10867	άνεχ. Μπούκοπορτ 20 Μαρτ. διά Σάουθ Μπρούερ
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	58	13581	άνεχ. Γκλάντστονου 11 Μαρτ. διά Τόκιο (μ. ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ)
ΠΕΡΑ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ταρσούιφτ»	57	7977	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. διά Χαρόπαντα
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	62	9908	άνεχ. Χακάτα 17 Μαρτ. δι' Αύστραλιον
ΠΕΤΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσοπαρος»	48	3349	εις θέσιν 37.6 B – 12 A 17 Μαρτ. δι' Αντάλια
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφάκ 'Οιλι»	65	41255	άνεχ. Χάρυκ 'Αιλαντ 14 Μαρτ. διά Κουνταματοσού
ΠΗΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	58	23607	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Μαρτ. διά Χάρηρν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πηνελόπη»	54	8516	άνεχ. Λος 'Αντζελες 10 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΗΤΕΡ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλανόδαλο»	61	13379	διπλήθε Παναμά 24 Μαρτ. διά Καροϊούνγκ
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σλαπορέϋ»	67	48747	άνεχ. Κείν Τάουν 10 Μαρτ. διά Τζεμπέλη Ντανά
ΠΛΕΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλαΐας»	56	10092	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Μαρτ.
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12513	άνεχ. Νέαν 'Ορκόν 20 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΠΛΕΙΤ ΜΑΣΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάιτ»	53	9422	άνεχ. Γκουαναϊκιλ 26 Μαρτ. διά Βαλπαραϊζο
ΠΛΕΙΤ ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάιτ»	40	6684	έφθ. Ρειφ 18 Μαρτ.
ΠΛΟΥΤΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βράχος»	59	10841	έφθ. 'Αινδέρσαν 26 Μαρτ.
ΠΛΩΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτορξ»	68	35191	άνεχ. Χονδολούου 11 Μαρτ. διά Χιλήν
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σχάκυντοι»	66	33291	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΠΟΙΓΝΤ ΚΛΗΑΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοίν Πώλη»	48	2724	έφθ. Κιελον 13 Μαρτ.
ΠΟΛΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Πόλε»	56	10483	άνεχ. Βαλτιμέρων 15 Μαρτ. διά Χιούστον
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βόλι ντι Κομπάρε»	57	8549	έφθ. Πειραιά 10 Μαρτ.
ΠΟΡΤΑΛΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άργκους»	52	11391	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 23 Μαρτ. διά Κων) πολιν
ΠΟΥΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστμίντερ»	57	10389	άνεχ. Αύγουστον 16 Μαρτ. διά Ταϊθάν
ΠΡΕΒΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Κονκουίστα»	50	7721	άνεχ. Βαλτιμέρων 22 Μαρτ. διά Καλλάο
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΒΗΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	59	9633	έφθ. Κομάν Μπαιν 21 Μαρτ.
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Άφρικα»	58	8414	άνεχ. Τάμπα 18 Μαρτ. διά Ρίο Γκράντε
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτόκλητος»	44	7984	έφθ. Κουβέιτ 26 Μαρτ.
ΡΑΙΜΠΟΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντωνία»	52	1346	έφθ. Ανκόνα 15 Μαρτ.
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε»	57	23693	άνεχ. Κοσιν 19 Μαρτ. διά Χάρυκ 'Αιλαντ
ΡΑΧΙΩΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορομάρ»	38	5548	έφθ. Μη. 'Αύρες 17 Μαρτ.
ΡΕΙΓΓΙΝΑ (π. έπιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάμι 'Εντερπρ.»	54	13043	άνεχ. Μοντεβίδεο 23 Φεβρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΡΕΖΟΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Διενθενείς Κρουαζέραι»	39	10153	έφθ. 'Αντίγκουα 24 Μαρτ. (κρουαζέρα)
ΡΕΣΠΑΙΕΝΤΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσοπούκιο»	66	23570	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 23 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΡΙΒΙΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιδίσοι»	63	12273	έφθ. Τόκιο 10 Μαρτ.
ΡΙΓΚΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Γριούνιον Σπλέντορ»	51	6905	έφθ. Κολόμπο 22 Μαρτ.
ΡΙΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραλάντα»	65	16334	άνεχ. Γλασκώνη 10 Μαρτ. διά Μη. 'Αύρες
ΡΟΔΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόδη»	55	17104	έφθ. Γένοβαν 23 Μαρτ.
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστερν Σή»	56	21028	έφθ. Γκουανάκιλ 22 Μαρτ.
ΡΟΜΠΕΡΤ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροσεάνια»	54	11248	άνεχ. Μανάους 6 Μαρτ. διά Μπέλεμ
ΡΥΘΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	έφθ. Τόκιο 15 Μαρτ.
Σ. & Κ. ΓΙΟΥΝΤΙ	(N.A.T.)	έτ. «Φιλαντοτόνο»	56	9206	άνεχ. Αμέρεσαν 16 Μαρτ. διά Τάμπα
ΣΑΙΝΤ ΑΝΔΡΕΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάντερ»	58	3065	έφθ. Γδύνια 18 Μαρτ.
ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Νικόλας»	57	20686	άνεχ. Μασσαλίαν 8 Μαρτ.
ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ειμάντονελ»	45	5105	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδις 12 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Κωνσταντίν»	58	9438	διπλήθε Παναμά 16 Μαρτ.
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Νικόλας»	56	12279	άνεχ. Ελ Παλίο 15 Μαρτ. διά Φόρτ ντε Φράνς
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάθαλο»	66	16334	άνεχ. Αυδέρσαν 25 Μαρτ. διά Πούντα Καρντον
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρόναθαλο»	66	16334	άνεχ. Οζάκαν 18 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Γονυορούσα»	53	12856	άνεχ. Ντώρμπαν 13 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν Μαρίτ.»	59	22332	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 25 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	54	9941	έφθ. Χόγκι Κόγκι 21 Μαρτ.
ΣΑΙΛΑΜΑΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μάκελαν Στρέιτ»	45	7656	άνεχ. Κουβέιτ 28 Φεβρ.
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσεϊδών»	56	2709	άνεχ. Μιδδλεσεμπρω 22 Μαρτ. δι' 'Αμμόχωτον
ΣΑΜΙΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμιρ»	51	1059	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλάναστον»	50	2736	έφθ. Κόροπους Κρίστι 7 Μαρτ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιασιδάσιο»	57	9047	άνεχ. Χόμπαρτ 12 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντρέ Ρίος»	51	10353	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 23 Φεβρ. διά Μοντεβίδεο
ΣΑΝΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηνγουάίνς Κάρριερς»	55	11922	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδις 26 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΣΑΝΑΙΤΑΖ	(N.A.T.)	έτ. «Νίκην»	43	7187	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 Μαρτ. διά Καζαμπλάνκα
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια Βαρβάρα»	46	2849	έφθ. Κίγκοτων (Ζαυ.) 23 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίντα»	53	2550	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 21 Μαρτ. διά Χιούστον
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Περάντα 21 Μαρτ. διά Χόνκ Κόγκ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουέρο»	65	31779	άνεχ. Πενάκη 23 Μαρτ. διά Χόνκ Κόγκ
ΣΑΝΤΑΝΙΑΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σαντανιάκο»	57	9143	άνεχ. Κόπιε 18 Μαρτ. δι' 'Ιντσόδ
ΣΑΝΤΑΝΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεαν Φράιτερ	44	14020	διπλήθε Παναμά 12 Μαρτ. διά Βραζιλίαν
ΣΑΝΤΑ ΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμπανον»	43	7266	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 26 Μαρτ. διά Μεραίνα
ΣΑΙΔΕΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαντίνελα»	54	19053	έφθ. Κούρε 1 Μαρτ.
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεοίλιο»	58	13944	άνεχ. Λάγκος 25 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΣΙΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίσαν»	59	9268	άνεχ. Σάντος 23 Μαρτ. διά Μη. 'Αύρες
ΣΙΣΤΕΡ ΑΜΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνίκα»	48	4575	διπλήθε Παναμά 8 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΙΦΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φρίντοντο»	51	3904	άνεχ. Χάρυκ 'Αιλαντ 25 Φεβρ. διά Βιρυττών
ΣΙΚΙΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οθερονίζ Φρ.»	61	13083	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 Μαρτ.
ΣΙΝΙΚΟΛΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσσάρο»	40	5385	άνεχ. Λάγκος 25 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΣΙΟΝΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Εσσάρο»	43	7275	άνεχ. Σάντος 23 Μαρτ. διά Μη. 'Αύρες
ΣΙΟΥΕΡΤΕ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρνταστ»	65	33287	διπλήθε Παναμά 8 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΙΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Λατεροσαμάντη»	60	29592	άνεχ. Λονδίνον 26 Μαρτ. διά Βιρυττών
ΣΙΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Αγάπη»	57	944	άνεχ. Κέιπ Τάουν 4 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΙΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεοίλιο»	58	13906	άνεχ. Μούπιλ 21 Μαρτ. διά Σά

ΣΟΦΙΑ Κ.....	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	65	14048	διπλής Παναμά 18 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΟΦΙΑ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξέλισσορι»	57	10398	έφθ. Χιούστον 25 Φεβρ.
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αικάτερινη»	54	12113	διπλής Παναμά 16 Μαρτ. διά Χονολουλού
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπονίτο»	35	758	διπλής Κωνυ) πολιν 25 Μαρτ.
ΣΠΛΑΝΤΙΤ ΣΚΑΥ" (παν.)	.....	έτ. «Ακτίβ»	57	20683	άνεχ. Κοοιν 14 Μαρτ. διά Χάργκ "Αϊλαντ
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλιουσεσ»	44	7240	έφθ. Αμέρεραν 24 Μαρτ.
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουάλντεν»	64	34593	άνεχ. Αύγουστον 19 Μαρτ. διά Μπάνιας
ΣΤΑΛΩ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίτης»	56	30709	άνεχ. Τέιμπλ Μπαίν 15 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΣΤΑΣΣΙ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρποταντ»	54	7230	άνεχ. Μαυρίκιον 20 Μαρτ. διά Τζακάρτα
ΣΤΕΒΟ (Σομ.)	.....	έτ. «Ανταμπη»	44	7066	έφθ. Λιοσάνηαν 8 Μαρτ.
ΣΤΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Γκρήκ Σῆ»	36	4345	άνεχ. Σαΐντ Μιχαέλς 17 Μαρτ. διά Κούθαν
ΣΤΕΝΤΟΡ (κυπρ.)	.....	έτ. «Πριμαθέρα»	44	2085	έφθ. Ααληποργκ 24 Μαρτ. (επισκευαι)
ΣΤΕΦΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφλόντ»	60	10733	διπλής Παναμά πολιν 17 Μαρτ.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαργύραοντο»	56	10360	έφθ. Δάγκος 16 Μαρτ.
ΣΤΟΛΤ ΑΓΛΑΝΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενίγη»	53	8048	διπλής Παναμά 25 Μαρτ.
ΣΤΡΟΒΙΚΕΝ (δ.)	.....	έτ. «Κονσονένη»	57	12976	άνεχ. Ρότερνταν 27 Μαρτ. διά Μόντρεαλ
ΣΤΡΥΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στρυμώνη»	68	15500	άνεχ. Αντεν 5 Μαρτ. διά Νιγκάτα
ΣΥΠΡΙΑΝ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΕΡ (κυπρ.)	..	έτ. «Στάρ Σπήλη Ναθ.»	53	1764	άνεχ. Ντόρμπαν 15 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΥΡΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κυπρ.)	.....	έτ. «Γκρίνη»	50	1797	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 21 Μαρτ.
ΣΥΡΙ.....	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Φράύτερς»	68	9070	έφθ. Οζάκαν 23 Μαρτ.
ΣΦΑΚΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αϊθορο Κόουστ»	44	8636	έφθ. Καλκούτταν 17 Μαρτ.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βέστα»	56	10096	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Μαρτ.
ΤΑΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλεξάνδρο»	51	2979	άνεχ. Κόπερ 18 Μαρτ. διά Μπαρλέτα
ΤΑΜΠΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ιον»	52	5483	έφθ. Βούλην 26 Μαρτ.
ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 26 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	7349	έφθ. Σφάλ 18 Μαρτ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΡΩ	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	56	8001	άνεχ. Λοδίνον 14 Μαρτ. διά Νακάλα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΙΓ'ΟΤ	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	58	8465	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 24 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΤΑΡΣΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκ' Αγ. Σπυρίδων»	47	5605	άνεχ. Τσάλαν 19 Μαρτ. διά Μπανγκόκ
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Αναστάσιος»	57	21202	έφθ. 'Αμερέραν 6 Μαρτ. (επισκευαι)
ΤΕΓΕΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμνία»	44	7240	άνεχ. Τερ Τάουν 9 Μαρτ. διά Γερμανίαν
ΤΕΡΕΖΑ .....	.....	έτ. «Άλεξάνδρεια»	58	10499	εις Χιούστον ἀπό 31 Ιαν.
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθάνου)	.....	έτ. «Φοίνικ Ναθίγκη»	38	1465	άνεχ. Ζεμπρούγκε 28 Ιαν. διά Ράς Τανούρα
ΤΕΞΑΝΙΑΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερρόσεαν Όιλ»	68	48339	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 Μαρτ. διά Τούμπα
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελεγγυόρο»	68	14800	άνεχ. Πειραιά 25 Μαρτ. διά Δυρράχιον
ΤΖΕΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	48	2226	άνεχ. Βανκούβερ 21 Μαρτ. διά Β. Εύρωπην
ΤΖΕΟΝΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	65	19421	άνεχ. Βερακρούζ 22 Μαρτ. διά Βίλμιγκτων
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίμορο»	53	12235	άνεχ. Αρόύμπα 19 Μαρτ. διά Κριστομπαλ
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνθεον»	53	10873	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 18 Μαρτ. διά Χιούστον
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελμοτόρες»	68	14845	έφθ. 'Αμπιτζάν 21 Μαρτ.
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκ»	42	7268	άνεχ. Ντουμπάι 16 Μαρτ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντοπι»	53	7490	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 20 Μαρτ.
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλιμπάο»	54	19129	άνεχ. Άλι ουπία 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΤΖΩΝΝΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστάλντικη»	66	59556	διπλής Παναμά 25 Μαρτ.
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (σ. Μάλτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρτα»	57	9689	άνεχ. Λαύριον 9 Ιαν. διά Κωνστάντζαν
ΤΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβαντάιν»	39	5333	έφθ. 'Αμπερεαν 25 Μαρτ.
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	42	7362	άνεχ. Καστέλλον 20 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΤΙΤΙΚΙ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οργάκ»	53	27863	εις θέσιν 11 N - 43 A 14 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΤΟΚΙΟ ΟΔΥΜΠΙΚΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα»	64	15597	έφθ. Νέαν 'Υρκην 21 Μαρτ.
ΤΟΜΑΖΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθερόλα»	28	1390	εις Παλέρμο ἀπό 15 Νοεμ.
ΤΟΝΥ (Λιθάνου)	.....	έτ. Καραπιπέρην	43	7176	άνεχ. Βαρκέλωνην 12 Μαρτ. δι' Αθάναν
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολλίσιτημ»	37	6426	άνεχ. Αδάναν 23 Μαρτ. δι' Ιονανίαν
ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντη»	54	12570	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 19 Μαρτ.
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	53	5493	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 21 Μαρτ. διά Τζαμάικα
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Άλφοτριν»	57	10493	άνεχ. Βούλην 21 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέποντη»	67	34501	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 12 Μαρτ. διά Γενοβαν
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαλόγκρο»	64	28311	άνεχ. Βίλεμποχαφεν 6 Μαρτ. διά Περούκον Κόλπον
ΤΡΙΤΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νοστρουμ»	44	7165	άνεχ. Τζιμπούτη 19 Μαρτ. δι' Ινδίαν
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11913	άνεχ. Αίλ οφ Γκραίν 27 Μαρτ. διά Δουνκέρκην
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χλίπερ»	66	45255	άνεχ. Ράς Τανούρα 6 Μαρτ. διά Θάλευ
ΤΡΟΠΙΚ ΝΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ντώνι»	46	1670	διπλής Γιβραλτάρ 25 Μαρτ.
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΟΝΙΑ»	57	23664	άνεχ. Μίλαφρον Χάφεν 10 Μαρτ. διά Χάργκ "Αϊλαντ
ΤΣΑΡΛΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντοράντο»	57	12881	άνεχ. Αρούμπα 18 Μαρτ. διά Πάλι μητρις
ΥΒΩΝΗ (Σομ. δ.) .....	.....	έτ. «Χρύσηκευργκ»	51	8997	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 12 Μαρτ. διά Χαϊφόγκ
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεχ. Αίλ οφ Γκραίν 15 Μαρτ. διά Λάγκος
ΦΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κομέτη»	45	15005	άνεχ. Βακαγιάμα 20 Μαρτ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάνασερ»	45	13849	έφθ. 'Αμπερεαν 24 Μαρτ.
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάτικο»	43	13548	άνεχ. Γκιζόν 22 Μαρτ. διά Καναδά
ΦΑΝΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Άλλαρα»	60	13998	έφθ. Ταλκαχούναν 14 Μαρτ.
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάννυ»	48	2436	άνεχ. Καζαμπλάνκα 22 Μαρτ. διά Ταγγέρην
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μείσια»	57	21910	έφθ. 'Αμπερεαν 26 Μαρτ.
ΦΕΝΙΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκολίμπρε»	43	7265	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 15 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΦΕΝΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροκρέντο»	43	7233	εις θέσιν 25 Φεβρ. διά Πόρτ Τζεντίλ
ΦΙΑΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	63	50872	εις θεογειακά μεταφοράς
ΦΙΑΙΠΠΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	36	3149	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΦΙΝΕΛΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πασιφή Μαρ. Κάρριερς	67	46382	άνεχ. Τέμα 17 Μαρτ. διά Λάγκος
ΦΙΝΕΛΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φινέλιτου»	53	12107	άνεχ. Ράς Τανούρα 10 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΦΟΛΕΓΑΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλλαρα»	60	13997	εις θέσιν 22 Μαρτ. διά Περούκον Κόλπον
ΦΩΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φωρατερνίτη»	63	10382	έφθ. Γένοβαν 25 Μαρτ.
ΦΩΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλ. Τσαθλίρης»	42	7181	άργει Κυνόσουραν ἀπό 26 Νοεμ.
ΦΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλ. Τσαθλίρης»	44	7132	άνεχ. Αδάναν 22 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΦΩΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άσσων»	49	9605	άνεχ. Αιμέρεραν 15 Φεβρ. διά Χιούστον
ΦΩΡΙΞΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φιλένινς»	44	15020	διπλής Παναμά 26 Μαρτ.
ΦΩΡΥΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίνι»	48	2159	εις Καλαί ἀπό 7 Φεβρ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άλλα»	68	44646	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 14 Μαρτ. διά Κέπιν Τάουν
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλακίταιν»	67	36365	άνεχ. Τζεμπέλ Ντανά 5 Μαρτ. διά Βίλλεμποχαφεν
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ	(N.A.T.)	έτ. «Λαγογνήσι»	58	9453	άνεχ. Φουκουγάμα 5 Μαρτ. διά Σάν Νικόλας (Περού)
ΧΑΝΤΖΗΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλιγκριμ»	56	10583	άνεχ. Αδάναν 1 Μαρτ. διά Σιενφουέγκος
ΧΕΛΑΜΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χελεύδης»	41	5236	άνεχ. Ντακάδα 24 Μαρτ. διά Μακέιο
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χίος»	56	10597	άνεχ. Σάφι 23 Μαρτ. διά Μοιπάσσα
ΧΟΛΥ ΚΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορε Κάρριερς»	55	13458	άνεχ. Πόρτ Καρτίς 21 Μαρτ. δι' Ινδίαν
ΧΡΙΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Οχρίλακ»	44	2871	άργει Πειραιά ἀπό 24 Απρ. 1968
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	66	19419	άνεχ. Αύγουστον 5 Μαρτ. δι' Αντάλια
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούγανιαλ»	55	23930	άνεχ. Γκλάντστοον 23 Μαρτ. διά Βακαγιάμα
ΧΡΥΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερη»	53	19183	άνεχ. Κοοιν 27 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΧΡΥΣΗ Α. Σ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρρίαλ»	51	5563	έφθ. Μπεντι 17 Μαρτ.
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Όιλ»	66	41066	άνεχ. Ράς Τανούρα 19 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΩΚΕΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεξτάντη»	56	8390	άνεχ. Βανκούβερ 22 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίοσ»	60	31791	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 26 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΩΚΕΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν»	67	29426	άνεχ. Καλντέρα 7 Μαρτ. διά Βακαγιάμα

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 204

EDITOR : D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st APRIL 1969

Honour Due

From the time of the Peloponnesian War, when the Athenian admirals were condemned for not going to the aid of the shipwrecked during the naval battle of Arginoussa, up to the Treaty of Brussels of 1910, which made lifesaving at sea, even of the enemy during wartime, a prime duty for all seafarers, the rescue of shipwrecked mariners has been recognised as the palladium of a seaman's honour.

Lifeboat crews throughout the world have always been admired for their work which, although a professional occupation, is nevertheless always fraught with danger and has the noble mission of saving distressed mariners.

These thoughts have been occasioned by the recent loss of a British lifeboat crew of eight which set out in an attempt to rescue the survivors of the Greek-owned, Liberian-flag "Irene" off the coast of Scotland.

This heroic crew set out under the most adverse conditions undaunted by the raging storm, true to the centuries-old tradition of a nation that has always lived with the sea and performed great deeds upon it.

All honour is due to the men of the "Lenny" whose heroic example some of our own people would have done well to follow when the "Iraklion" sent out its SOS and lives could have been saved under conditions far more favourable than those of the "Irene".

We understand the skipper of the lifeboat was to have gone to London to receive a Silver Medal as the outstanding lifesaver of 1968. He never made it. We do not know what the Ministry of Mercantile Marine intends to do about it but perhaps the posthumous award of a Greek Gold Medal might mitigate the loss and constitute the smallest token of the profound gratitude owed by the Greek shipping family to the memory of this hero.

The Scandinavian Deals

Further to the article in our issue of March 1, entitled "Not to our Advantage", a reader has the following comments to make on the deals concluded between Greek and Scandinavian shipowners by which ships are sold by the latter to the former and then chartered on a longterm basis by the sellers.

"Up to the present," he writes, "we were

familiar with the incursions of the Hong Kong Chinese, of Isbrandtsen, Zim and many other named and unnamed foreign shipping firms which, by insuring Greek crews with NAT and offering attractive wages, were able to man their ships with Greek crews.

"The observations contained in your article were very apt and very much to the point. I am certain the Scandinavians must have first approached the more prominent Greek shipowners and, having failed to arouse their interest, resorted to smaller operators. The Israelis are doing the same.

"To my mind, at least, these tactics are bound to lead to an inflationary labour market brought about by the continuing growth of Greek-owned tonnage, a growth that is being increased to a great extent by the deals concluded between Scandinavian shipowners and Greeks who are, relatively speaking, newcomers on the shipping scene.

"Wages will spiral and, in the end, we shall have to bid adieu to the competitive ability which has always been the strong point and, indeed, salvation of Greek shipping."

Vicious Circle

We are asked why we do not mention the principal reason for back calls by the Clubs and set the blame squarely on excessive sickness claims. Indeed, back calls would probably not have been necessary were it not for the extremely high incidence of sham sickness, the sickness-prone quality of Greek crews and all attendant expenses "which are well known to the publisher of Naftika Chronika".

The answer to that is brief. We have dealt with the subject time and again but, unfortunately, without having been able to arouse any reaction leading to the reform of a situation that is imposing a crushing burden on the running costs of Greek ships. Today, the freight market is such that these expenses can be met. What of the future? Will these back calls be one day instrumental in driving us off the shipping scene altogether simply because our running costs are too high?

The "sickness" racket is a vicious circle that is being perpetuated both by those who profit from it and those who tolerate it.

Good Prospects

The prospects this year for our passenger liner and cruise ships in the Mediterranean are exceedingly bright. A survey we have conducted leads us to the conclusion that passenger and cruise traffic can be expected to mark an increase of 25-30% over last year's figures.

There will be more ships this year to cope with increased traffic. Three liners and two cruise ships.

The liners are the 10,000-ton "City of Athens" (ex-Megaloniissos Kriti) owned by Mr. D. Kyriacou, which is to run from Venice to Greece; the "Aphrodite" which will run from Ancona to Piraeus and Cyprus and Hellenic Mediterranean Lines' "Posidonia".

The cruise ships are the 6,500-ton "Theseus" owned by Mr. An. Potamianos which will be delivered in two months' time and will be operated on 14-day Mediterranean cruises, and the newly-converted "Achilles" now owned by Kavounidis Lines.

Bookings so far seem to indicate a preponderance of British and German passengers, followed by French, Italian and Scandinavian. The improved quality of the ships available is reflected in the higher class of passenger able to pay increased fares which will enable the shipowners to offer more comfortable accommodations.

Posidonia '69

Who is behind the POSIDONIA '69 Maritime Exhibition being organised at the Zappeion Hall next June. Who are the directors and who are the shareholders of Maritime Presentations Ltd. of Fleet Street which is setting up the exhibition?

It is customary, in such instances, to make these persons known, if only to inspire greater confidence in the organisation concerned.

These questions, which many have asked us, are justified in view of the high prices participants are being charged.

BROADER HORIZONS

The Greek marine insurance market is broadening its horizons and has come a long way since 1963, when three Greek insurance firms (Phoenix, Ioniki and General), controlled by the Andreadis banks, decided to create

"POLCLENS INDUSTRIAL SOLVES ALL YOUR CLEANING PROBLEMS,
NOW IN DURBAN, SOUTH AFRICA, FROM —

A. MALLIOTIS OF KASSIAN MARITIME AGENCY

"Tiber Island" 40 Victoria Embankment,
Explanade. Telephone : 68587
Cables : "KASMAR"

the nucleus of a marine insurance market in spite of the financial risks involved.

For the first time since then, the London-based pool was able to show satisfactory results in 1968. Indeed, the first two years were extremely difficult.

The risky business of setting up a Greek marine insurance pool was not undertaken with the object of making a profit. This can be readily understood when it is noted that under the best conditions, marine insurance companies can barely provide a 30% dividend to the shareholder. It was undertaken as a duty towards the more general national and in particular maritime interests with the prospect of future development in view of the broad scope of our maritime activity.

A contributory factor to the original decision was the knowledge that the insurance firms participating in the pool could offset their losses from marine insurance with profits from other branches of insurance. If this had not been the case, they would have foundered long before 1968.

THE POOL'S ACTIVITY

During a press conference held recently in the Athens offices of the Phoenix company, the general managers of Phoenix, Ioniki and General, Messrs. G. Voyatzakis, Th. Velimezis and Thr. Cavvadias as well as Professor G. Stergiou, deputy general manager of Phoenix, charted the course of the marine insurance branch to date. Here are the figures for the pool's activity in 1968:

Net Premiums: Collected up to 31-12-68: £ 178,831. Pending on 31-12-68: £ 153,649. Total: £ 332,480. Collected in U.S. dollars: \$ 609,744 and pending: \$ 666,268 making a grand total of £ 864,105 or Drs. 62,504,714.

The Pool participated, in a small way of course, in the risks of 1954 Greek-owned ships, representing 58% of the total tonnage; 1440 foreign-owned ships and 1096 ships of foreign-owned national fleets making a grand total of 4,490 vessels.

GOOD PROSPECTS

The increase in collected premiums must be considered important, taking into account the particular circumstances under which the marine insurance branch operates. Nevertheless, it may well be that these good results could be alloyed by claims arising at a later date for damages suffered during the year under review and which cannot be reckoned in advance (postponed repairs, etc.).

In any case, the pool's activity is on the rise and the future seems assured.

SUPPORT NEEDED

It must be noted, however, that an indispensable prerequisite for the future development of a marine insurance branch is support from the state and from the shipowners,

«NAFTIKA CHRONIKA»

Is represented abroad
(U.K. - Continent - U.S.A.) by
Mr. S. MYLONAS
26 - 27 Conduit Street
Mayfair LONDON W.1

the latter in particular. They must entrust the pool with a larger share of their hull insurance. Obviously, if after some time, the pool is able to cover a larger percentage of the risks it would also be able to exercise a measure of control over the fixing of insurance rates and, quite possibly, a lower premium for shipowners with a good record. At the same time, the pool could become a noteworthy factor in the international insurance market where ignorance, lack of information and a perhaps wilful unfair treatment of Greek risks create highly unfavourable conditions for Greek shipping.

As far as state support is concerned, this can be summarised in the following two points:

1) A law governing the marine insurance market should be passed as quickly as possible. The views of the Commercial Bank group should be taken into account in this respect. State-run insurance companies should be excluded. Experience has shown that an insurance concern operated by civil servants who do not have the professional know-how of tried and true insurance men is foredoomed to failure. The large insurance firms are those which will have to bear the full burden. It is to be noted that the Hellenic Ship and Aircraft Insurance Company (a National Bank group) concentrates more than £ 1 million in net premiums. It is understandable that a broadened pool would be of valuable service to Greek shipping.

2) It should be made possible for untaxed reserves to be built up in order to meet damage claims of past years in the future. Foreign insurers have this privilege. Reserve capital is not taxed nor is it taken into account when dividends are shared. At the present time, unfortunately, it is impossible to build up reserve capital on account of high taxation.

CONSEQUENCES OF THE LACK OF DATA

The pool hopes that during the current year, it will have at its disposal the first statistical data on total losses and accidents affecting Greek and Greek-operated ships by which it will be possible to make a more positive assessment of Greek risks.

According to the statistics of Liverpool underwriters, Greek ships have had, for a number of years, the highest percentage of world losses. If losses of Liberian, Panamanian, Lebanese and a few other registries, of which the greatest number are Greek-owned,

are also assessed, then the percentage rises to about 50% of total world losses.

It is to be noted, however, that the underwriters do not refer to the value of the ships lost but only to the tonnage. There is a great difference between the value and the tonnage of an average vessel and it is well-known that from 1964 to 1968, most of the total losses involved average ships. During this time, Greek shipowners have made a tremendous effort to renew their fleets. It is therefore to be expected that in the future, fewer Greek ships will figure among the total losses and, consequently, there will no longer be any reason why they should receive unequal treatment from insurers.

The following figures give the losses in terms of tonnage but not of value:

1964: 117 ships lost grossing 477,208 tons of which 14 were Greek (55,227 grt), 15 Liberian (90,897 grt.), 17 Panamanian (47,187 grt.) and 5 Lebanese (33,131 grt.).

1965: 154 ships lost grossing 691,718 tons of which 20 were Greek (104,117 grt.), 21 Liberian (140,770 grt.), 11 Panamanian (45,803 grt.) and 5 Lebanese (24,929 grt.).

1966: 159 ships lost grossing 838,659 grt. of which 30 were Greek (176,154 grt.), 24 Liberian (184,085 grt.), 17 Panamanian (69,210 grt.) and 5 Lebanese (25,064 grt.).

1967: 163 ships lost grossing 746,834 tons of which 29 were Greek (100,605 grt.), 10 Liberian (185,000 grt.), 21 Panamanian (72,289 grt.) and 8 Lebanese (33,022 grt.).

1968: 157 ships lost grossing 675,054 grt. of which 36 were Greek (136,765 grt.), 21 Liberian (181,295 grt.), 16 Panamanian (60,000 grt.) and 3 Lebanese (17,540 grt.).

Not all of the convenience-flag ships lost were Greek-owned, of course, but most of them were. And these figures prove we have the sorry privilege of losing more ships than any other maritime nation in the world. This is the main argument put forward by foreign underwriters for burdening Greek ships with additional premiums.

But we believe the end result of handling Greek risks would be different if full statistical data were available. The argument could be overthrown perhaps, without losing sight of other accidents besides total losses, of course. They are indeed numerous. Nevertheless, the value of average ships is low and so are the damages paid, although the premiums are inordinately high. On the other hand, we could maintain that the value of 34 Norwegian ships lost during the years 1964-68 amounting to 252,456 grt. was high, since the Norwegian fleet is among the most modern in the world.

The conclusion is that our insurance emancipation has become common conscience. It is a matter of time and coordinated effort before a national insurance market comes into being. But it all depends on the shipowners who are those most immediately interested in an achievement which could pay them handsome dividends in the future.

LARGE STOCKS

- Anchors
- Chain Cables
- Windlasses
- Generators
- Lifeboats
- Spare Parts
- Winches
- Pumps
- Etc.

new & reconditioned
available for prompt supply
with certificates

ASK FOR STOCKLIST

WILLEM POT N. V.

ROTTERDAM : 45 Stationsplein - Tel. 119870 - Telex 22496 - Telegr. "Windlass"