

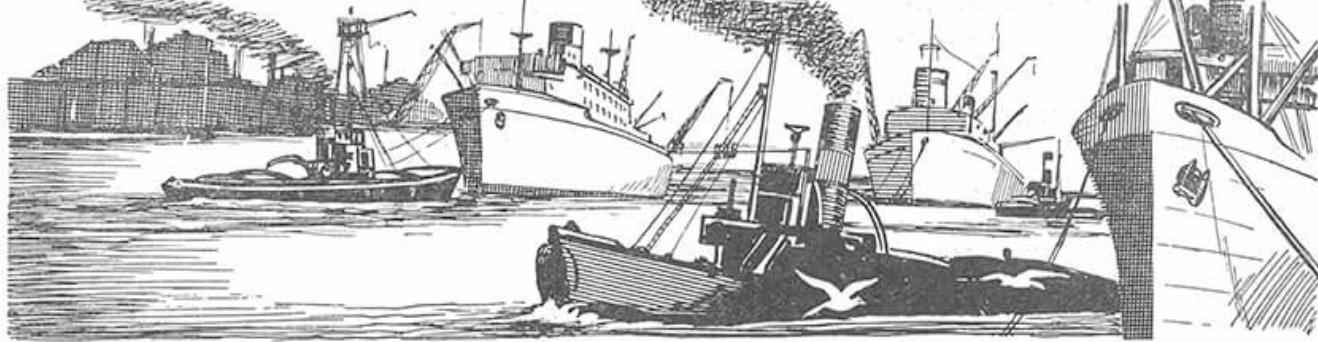
NAYTIKA XRONIKA



15η Ιουλίου 1970

Αρ. Φύλλου 843/602

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΑΙ' (Περιοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 843/602

ΕΚΔΟΤΗΣ :
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1970

ΕΘΝΙΚΟΝ ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Οι "Αγγλοι αντιμετωπίζουν, όποι μακρού, τὸ πρόβλημα τῆς ἀνεπάρκειας ἰδίων ὁρισθέντων πληρωμάτων μὲ τοὺς Ἀστάτας (τοὺς Πακιστανούς, τοὺς Ἰνδούς καὶ τοὺς Μαλαισίους). Οἱ Νορβηγοί διὰ τὴν μεγάλην ἐπίσης Ναυτιλίαν καὶ τὴν περιωρισμένην εἰς τὴν ἐπάνδρωσίν των συμβολήν τοῦ ἑθνικοῦ στοιχείου, ἀπασχολοῦν, κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν — πλέον τῶν 30% — Ισπανούς, Ιταλούς καὶ τοὺς ἐκ τῶν Βαλτικῶν χωρῶν προερχομένους, ἀκόμη καὶ γυναικας. Οἱ Γερμανοί τέλος μὲ τοὺς Ισπανούς.

Καὶ ἡμεῖς μὲ τὴν σειράν μας, ἀφοῦ ἀποδίνει: ὑπὸ τὰς κρατούσας συλλήκας ἀνέφικτος πλέον ἡ πλήρης σύνθεσις τοῦ πληρώματος — τοῦ κατωτέρου — μὲ ἰδίων μας ναυτικούς, ἡρχίσαμεν προσφύγοντες εἰς τοὺς πάσις φυλῆς καὶ ἐθνικότητος ξένους. Πανσερμία πραγματική.

"Αλλὰ τὸ ζέον αὐτὸ πρόβλημα, ἀμειλικτον εἰς τὴν ὄψήν του, δύως ἐπανελληγμένως ἔτοντοσκευε, δὲν εἶναι διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας τόσον ἀπλοῦν, δσον ἐκ πρώτης ὅψεως διὰ τοὺς ἀγγοσύντας τὰ πράγματα ἐμφανίζεται. Ἡ ἀνεπάρκεια τοῦ ἐμφύχου ὑλικοῦ ἐκταίνεται πέραν τῶν κατωτέρων βαθμίδων τῆς γαυτικῆς ιεραρχίας, ὅχι μόνον εἰς τὰ κατώτερα πληρώματα. Δὲν ἐπιλύεται διὰ τῆς προστήψεως τῶν ξένων εἰς τὸ κατάστρωμα καὶ τὰς βιοθητικὰς ἐπὶ τοῦ πλοίου διπηρεσίας. Ἡ ἔλλειψις εἰδικευμένων πληρωμάτων — μηχανικῶν, ἥλεκτρολόγων καὶ ἀσυρματιστῶν — προσέλαβεν ἥδη τὴν ὁξυτέραν αὐτῆς μορφήν. Προστική καὶ ποιοτική εἶναι ἡ ἔλλειψις αὐτῆς. Δὲν προσφέρονται οἱ δόκιμοι, οὔτε καὶ οἱ ἡμιμαθεῖς, πολὺ δὲ περισσότερον οἱ μὲ ἴκανην προϋπογρεσίαν πεπειραμένοι. Αἱ τάξεις τῶν γαυτικῶν μας, κατὰ ἀναλογί-

αν ὑφισταμένων ἀναγκῶν, ἀραιώνονται ἐτείρευσε πλέον ἡ ἀδράτη τῆς ἀλλοτε προσέλευσις νέων. Λύτο καὶ πρέπει γὰ μῆς ἀνησυχεῖ. Ἡ ἀνεπάρκεια, δηλαδή, ληφθεντικένης ὑπὸ ὅψιν τῆς εἰς ἀριθμὸν καὶ ὅγκον δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας, θὰ φθάσῃ — ἂν δὲν ἔφθασε — μέχρι τοῦ ἀδιεξόδου, μὲ ἀνυπολογίστους τὰς δραματικὰς συνεπείς διὰ τὴν αὔριον τῆς Ναυτιλίας μας. Ἡ ἐπιδίωσίς της τίθεται, πλέον, ἐν ἀμφιβόλῳ.

"Εχομεν θετικὰς πληροφορίας, διτὶ ἡ Κυδέρης ηρχίσεν ἀνησυχοῦσα διὰ τὴν ὁξύτητα τοῦ δόλου προσδίκματος. Διαδέπουν οἱ χειρίζομενοι τὰ θέματα τῆς Οἰκονομίας μας ζημίας θετικὰς καὶ εἰς αὐτὸ τὸ ιστόγυιον τῶν ἐξωτερικῶν πληρωμῶν τῆς χώρας ἀπὸ τὴν προστήψην τῶν ξένων εἰς τὰ πλειά μας, διὰ τοὺς μισθῶν τῶν ὅπιών συνάλλαγμα πολύτιμον θὰ διαρρέη, ἐνῷ θὰ βαίνουν περιοριζόμενα τὰ ἐμβάσιμα τῶν ἰδίων μας γαυτικῶν. Κατανόησιν ἀκόμη πλήρη ἔχει ἡ Κυδέρης τῶν κινδύνων ποὺ ἐπικρέμανται: εἰς τὴν φυσιολογικὴν πρὸς τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν πορείαν τοῦ γαυτικού μας μεγαλουργήματος ἀπὸ τὴν ἔλλειψιν καλῶς κατηγραφέμενων, ἐμπειρίων στελεχῶν τοῦ Ἐμπορίου μας Ναυτικοῦ, ἀπὸ τὴν ἀ π ο σ ύ γ θ ε σ : γ, θητικής ἀναποφεύκτως θέλει προέλθη ἐκ τῆς ὁστημέρας γνήσιμης ἐπανδρώσεως τῶν ἔλληνικῶν πλοίων μὲ ξένους γαυτεργάτας.

Καὶ ἀναζητοῦνται, καθ' ἡ πληροφορύμεθα, τὰ ἀποφασιστικὰ μέσα ἀν μῆτῆς θεραπείας, ἀλλὰ τῆς ἀναστολῆς, τούλαχιστον, τῶν ἐπερχομένων δυσκόλων καταστάσεων. Τὰ μέσα αὐτά, εντυχῶς, κείνται πρὸ ἥμιν. Μὲ καλὴν θέλησιν καὶ πλήρη κατανόησιν τοῦ προβλήματος ἀπὸ μέρους ὅλων τῶν περὶ τὴν Ναυτιλίαν πα-

ραγόντων, δυνατὸν νὰ μελετηθοῦν περὶ ἀμέσου νὰ τύχουν ἐφαρμογῆς τὰ προσφρότερα. Υπερτέρα ἡ ἀνάγκη. Πρὸ αὐτῆς αἱ ἐπιφυλάξεις, οἱ δισταγμοί, ἀκόμη καὶ ἡ παραμέρισις καθιερωμένων, ξιως, κατατάσεων, δέον νὰ ὑποχωρήσουν. Ἀπὸ τῆς ἰδικῆς μας πλευρᾶς θέλομεν γὰ προσδιογήσωμεν διὰ τῶν κατωτέρω τὴν προσπάθειαν τῆς ἐρεύνης τοῦ δόλου προσδίκματος, ἀναφέροντες δσα κρίνομεν πρόσφορα μέσα, προοριζόμενα γὰ ἀμβλύνυσυν, ἀν μὴ δὲν ἔχαλείψουν τὰς συνεπείς ἐκ τῆς ἐλλείψεως ἐπαρκοῦς ἐμψύχου διλογοῦ. Τὰ πλοῖα, εντυχῶς, ταχύτερον κάθε προδιέψεως τὰ ἀπεκτήσαμεν. Τὰ πληρώματα μᾶς λείπουν. Αὐτά, πάσῃ θυσίᾳ, πρέπει νὰ τὰ ἀποκτήσωμεν, πρὶν ἡ τὰ γεγονότα ἔξι διοκλήρου μᾶς καλύψουν.

Δύο εἰναι: οἱ πόλοι: τῆς δόλης προσπάθειας: Τὸ μὲν νὰ διευκόλυνθῇ ἡ προσέλευσις νέων εἰς τὰ γαυτικὸν ἐπάγγελμα, καθιστώμενον τούτου ἐλκυστικοῦ διὰ τὸν ἐπαγγελματικὸν προσανατολισμὸν τῆς ἔλληνος: ηγειράτας, τὸ δὲ νὰ παρασχεθῇ διφθορότερα τὰ μέσα προπαρασκευῆς, καταρτίσεως καὶ ἐπιμορφώσεως τῶν κατεργομένων εἰς τὴν θάλασσαν.

"Η προσέλκυσις τῶν περισσοτέρων καὶ ἡ κατάρτισις τῶν καλυτέρων θέλει, ἀσχαλῶς, ἐπιτευχθῇ:

α) Διὰ τῆς μειώσεως τῆς στρατιωτικῆς θητείας τῶν δσων θέλων γὰ ἀκολουθήσουν τὸ γαυτικὸν ἐπάγγελμα. Προϋπόθεσις: ρητὴ ἡ πεντετής, τούλαχιστον ὑπηρεσία ἐπὶ πλοίου ἐλληνικῆς διαχειρίσεως. Τὸ μέτρον δὲν εἰναι καινοφανές. Εθεσπίσθη ἥδη καὶ ἐφαρμόζεται εἰς τὰ πλειστα τῶν γαυτικῶν κρατῶν (Ἀγγλία, Ολλανδία, Νορβηγία, Σουηδία, Δυτική Γερμανία). Είναι βασικόν. Θὰ προκαλέ-

ση, έφαρμαζόμενον και παρ' ήμην, τὴν ζωηροτέραν πρὸς τὴν θάλασσαν στροφήν τῶν νέων. "Ἄξιοι ναυτικοὶ θὰ καταστοῦν, εἴθισμένοι: πλέον εἰς τὴν πειθαρχίαν, ξαναὶ πολυτίμους γὰ τοῖς φέρουν, εἰς περίπτωσιν ἀνάγκης τὰς ὑπηρεσίας τῶν εἰς τὸ Ἐθνος.

β) Διὰ τῆς προπαρασκευῆς εἰς τὰς μὴ εἰσέτι, ἀτοχῶς, συσταθεῖσαι σχολάς, τῶν ἐκ τῆς ὑπαίθρου, κυρίως, νέων, προοριζομένων γὰ τυκνώδους τὰς τάξεις τῶν κατωτέρων πληρωμάτων. Ἀπὸ ἑτῶν ἡ σχετικὴ προεργασία διὰ τὰς σχολὰς αὐτὰς ἔχει γίνει. Ἡ λειτουργία τῶν καθυτερετῶν, ἐνῷ τὸ Κράτος ἀφθόνους παρέσχε τὰς πιστώσεις.

γ) Διὰ τῆς αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν δημοσίων γαυτικῶν σχολῶν — μηχανικῶν ἴδιᾳ, ἡλεκτρολόγων καὶ ἀσυρματιστῶν — εἰς ἐπίκαιρα σημεῖα τῆς χώρας, ὅπερ σὺν τῷ χρόνῳ, γὰ ταύτῃ ὑφίσταμένη ἡ ἀγράνδης προσπάθεια τῆς ἔξευρσεως ἐνὸς μηχανικοῦ, ἡμιμαθοῦς ἔστω.

δ) Διὰ τῆς αὐξήσεως τῆς μισθοδοσίας, τῶν κατωτέρων ἴδιᾳ πληρωμάτων καὶ τῶν δοκίμων νέων, ὅπερ τὸ γαυτικὸν ἐπάγγελμα γὰ εἶναι ἐλκυστικότερον, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς χερσαίας ἀπασχολήσεις, τὰς ἥδη πολλὰς μὲν ἐπαρκεστάτην προσφερομένην ἀνταμοιδήν.

ε) Διὰ τῆς ἐπανεξετάσεως τῶν θεμάτων τῆς κοινωνικῆς προσονίας καὶ ἀσφαλίσεως τοῦ γαυτικοῦ. Οὔτε ὁ «Οίκος τοῦ Ναύτου», ὅπο τὴν σημειειγήν χαλαρῶν συγκρότησιν εἰς τὰ τῆς ιατροφαρμακευτικῆς περιθέλψεως, πολὺ δὲ περισσότερον τὸ Ν.Α.Τ., μὲ τὰς διυσκαλολόγους πρὸς τὰς καταβολὰς συντάξεις, δὲν γὰ τοῦ πρὸς τὸ γαυτικὸν ἐπάγγελμα προσέλκυσιν τῶν νέων. Ἀπόδειξις λίαν ἀνησυχητική: Τὰ τέκνα τῶν γαυτικῶν δὲν ἀκολουθοῦν τὸ πατρικὸν ἐπάγγελμα.

Καὶ ἀκόμη: Αὐτὸς τὸ πολυθρύλητον Κεφάλαιον Ἀνεργίας πρέπει — ἐπιθάλλεται ἐκ τῶν πραγμάτων — συστηματικῶς γὰ ἀνασυγκροτηθῆναι, ὅπερ σὺν παρέχῃ θετική τὴν ἔξασθλίσιν κατὰ τῆς ἀνεργίας τῆς ὅπῃ ἀπιθάνου διὰ τὸ γαυτικὸν ἐ-

πάγγελμα, καθ' ἡ εἰς ὅλα τὰ ἔνα γαυτικὰ πράτη ἰσχύουν. Εἶγα: ἀπαράδεκτον γὰ ἐπιζητῶμεν τὴν κάθοδον τῶν περιστερῶν εἰς τὴν θάλασσαν, διότι τώρα τοὺς χρειαζόμεθα καὶ αὔριον, μὲ τὴν μὴ ἀποκλειομένην πτῶσιν τῆς γαυλαγορᾶς, γὰ τοὺς ἀπολύωμεν, ἐλαφρῷ τῇ συγειδήσει, χωρὶς πόρου τινα, ἵκανὸν γὰ παράσχῃ ἐπὶ τινα χρόνον τὰ μέσα τῆς στοιχειώδους συντηρήσεως εἰς τοὺς ἀθρόως ἀπολυομένους.

στ) Διὰ τοῦ περιορισμοῦ τοῦ μεταναστευτικοῦ ρεύματος, δπερ καὶ πάλι διογκοῦται, τεῖνον γὰ στερήσῃ τὴν τὸ Ναυτιλίαν, ἀλλὰ καὶ τὴν καθόλου Οἰκονομίαν μας τῶν πολυτίμων ὑπηρεσιῶν μέρους σημαντικοῦ τῆς ἐλληνικῆς γεολαίας, τῆς πλέον παραγωγικῆς. Ἀπομαστεύεται κυριολεκτικῶς ἡ ὑπαίθρος. Εἰς δεκάδας χιλιάδας ὑπολογίζονται οἱ ἐφέτος εἰς τὴν Γερμανίαν μεταναστεύοντες.

ζ) Διὰ τῆς καθιερώσεως τῶν μέσων τῆς πλέον ἀνέτου διαμονῆς, ἐνδιαιτήσεως καὶ φυσαγωγίας τῶν πληρωμάτων μας. Ἔνδεικτικῶς ἀναφέρομεν: Τὴν κολυμβητικὴν δεξαμενήν, — εἶγα: δυνατή εἰς τὰ μεγάλα σύγχρονα πλοῖα — τὰ ἡλεκτρονικὰ μέσα ἐπικοινωνίας μὲ τὸν λουπὸν κόσμου, τὴν βιβλιοθήκην καὶ τὴν καλὴν τροφὴν καὶ τὴν πρόσλεψιν τῆς λιδιαιτέρας καμπίνας διὰ κάθε μέλος τοῦ πληρώματος — δυνατῶν καὶ αὐτῶν διὰ τὰ νέα μεγάλα πλοῖα. Καὶ τέλος: Τὴν ἀποφυγήν, πάσῃ θυσίᾳ, τῆς καθυτερήσεως τῆς ἀλληλογραφίας τοῦ γαυτικοῦ καὶ τὴν ἐναλλαγὴν τῶν πληρωμάτων μετά ἓτος ὑπηρεσίας, δπως καὶ τὰ συχγότερα ἀδάπανα ταξίδια τῶν συζύγων τῶν γαυτικῶν μας, διὰ γὰ συγαντήσουν τοὺς ἰδιούς των. Δὲν παραλείπομεν καὶ τὴν σύστασιν τῆς πατρικῆς κηδεμονίας τῶν γαυτικῶν μας ἀπὸ μέρους τῶν ἐργαδοτῶν καὶ τῶν πλοιάρχων.

Ἐξηγητήσαιμεν τὰς ὑποδείξεις μας. Ἐν σωτέρῳ τὰς διετυπώσαιμεν. Δὲν κομίζομεν γλωσσα. Θὰ ὑπάρχουν, ἀσφαλῶς καὶ ἄλλως ὑποδείξεις. Εἰς τοὺς ἐπιτάντας ἐγκατόπειται, ἐν καιρῷ, γὰ τὰς διατυπώ-

σουν. Ἡ πεῖρα τῶν πραγμάτων τὰς ὑπαγορεύει. Δυνατόν τινες γὰ ἔνισθοῦν ἀπὸ τὰ ὑποδεικνύμενα. Οἱ συντηρητικώτεροι θὰ προβάλλουν διά τινας τῶν ὑποδείξεων μας τὴν ἀντίρρησιν. Πρὸς αὐτοὺς ἔχουμεν γὰ τονίσωμεν:

α) "Οτι τὸ θέμα εἶγα: καθαυτὸ διθυράκων καὶ ὡς τοιοῦτον χρήζει: γενναίων ἀποφασιστικῶν μέτρων.

β) "Οτι ἡ κατάστασις τοῦ Ἑμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ δὲν εἶναι ἡ αὐτὴ μὲ τὴν πρὸ δεκαετίας ἀκόμη. Τώρα κατέχομεν τὴν πρώτην Ναυτιλίαν τοῦ κόσμου, αἱ διοργανώσεις μας εἶναι πολὺ μεγαλύτεραι. Τὰ πλοῖα πολυπλοκότερα εἰς ἔξοπλοισμόν. Χρειαζόμεθα τὰ καλύτερα πληρώματα. Θὰ ἀκολουθήσωμεν, σύν τῷ χρόνῳ, διὰ εἰς τὴν ἔνην ἔχει ἥδη καθιερωθῆ. Αἱ γάντικαι περιοχαὶ δὲν ἡμιποροῦν γὰ μᾶς παράσχουν τὸ ἔμψυχον ὑλικὸν ἐν ἐπαρκείᾳ. Θὰ προσφύγωμεν εἰς περιοχὰς ἔνης πρὸς τὰ θαλάσσαια ἔργα καὶ ἡ προσέλκυσις ἀπὸ αὐτὰς τῶν νέων χρειάζεται κίνητρα δελεαστικά.

γ) "Οτι ἡ ραρδαίως ἀναπτυσσομένη βιομηχανία καὶ γενικῶς ἡ οἰκονομία ἔχει πλέον τὴν ἵκανότητα τῆς ἀπορροφήσεως, μὲ ἵκανοποιητικὸν ἡμερομίσθιον τοῦ συνόλου τῆς προσφορᾶς πρὸς ἐργασίαν τῶν νέων, λαμβανομένης ὑπὸ δψιγ καὶ τῆς ἐκ τῆς μεταναστεύσεως προσφορχμένης ἀποικιστεύσεως τῆς τάξεως των.

Ἄναποτρέπτως, τὰ ληφθησόμενα διὰ τὴν γαυτικὴν ἐργασίαν μέτρα πρέπει γὰ εἶναι: ριζοπαστικά, ἀποφασιστικά δχι μόνον διὰ γὰ ἐπιτύχωμεν τὴν πύκνωσην τῶν γαυτεργατῶν μας τάξεων, ἀλλὰ καὶ — διατί νὰ τὸ ἀποκρύψωμεν; — γὰ προλάβωμεν τὴν ἀ π ο χ ἡ ν καὶ τῶν ἀπασχολουμένων εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Ἡ τάσις τῆς ἀποχῆς αὐτῆς ἥρχισεν ἥδη σημειουμένη.

Τὸ πρόδολγικα εἶγα: σοδαρόν, τὸ σοδαρότερον παγτός ἄλλου διὰ τὸ παρὸν καὶ τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας. Τῶν ἀρμοδίων καὶ τῶν ἀνδιαφερομένων ἐπικαλούμεθα τὴν συναγιτήληψιν.

ΤΑ «NAYTIKA XRONIKA»

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

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η ΝΕΑ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

'Εντός τοῦ έρχομένου μηνὸς ἀρχίζουν αἱ διαπραγματεύσεις μεταξὺ τῆς 'Ενώσεως τῶν 'Ελλήνων Εφοπλιστῶν καὶ τῆς Πανελλήνιον Ναυτικῆς Ομοσπονδίας. Τὴν φορὰν αὐτὴν μετέχει τῆς Π.Ν.Ο. καὶ τὸν διαπραγματεύσεων καὶ ἡ "Ενωτική Μηχανικῶν".

Τὰ ναυτεργατικὰ αἰτήματα δὲν ἀνεκοινώθησαν εἰσέτι. Συνεχήτησαν ἡδη εἰς τὴν 'Εκτελεστικὴν τῆς Π.Ν.Ο. καὶ υποβάλλονται ἐντὸς τῶν ἡμερῶν εἰς τοὺς ἑφοπλιστάς.

'Εξ ὅσων πληροφορύμεθα ἀφετηρία τῶν αἰτημένων αὐξήσεων εἶναι τὸ γνωστὸν μισθολόγιον τοῦ Οἴκου I. K. Καρρᾶ, αὐξανομένων τῶν ποσοστῶν διὰ τὰ κατώτερα ἰδίᾳ πληρώματα, τῶν ἡμερῶν ἀδείας δι' ὥλας τὰς τάξεις τῶν ναυτικῶν, προστιθεμένου δὲ καὶ τοῦ Δώρου τῶν Χριστουγέννων. 'Ανάλογοι αὐξήσεις ζητοῦνται διὰ τὰς ὑπερωρίας, διὰ τὸ 11% τῶν Κυριακῶν καὶ διὰ τοὺς ἐπιτομένων πλοίων ὑπερτούντας.

Παρὰ τὸ γεγονός ὅτι τὸ κλῖμα τῆς ικανοτοικείως τῶν δικαίων αἰτημάτων τῶν ναυτικῶν διαπιστούται λίγον πρόσφορον, ἡ αὐξήσεις τῶν δαπανῶν ἐπανδρώσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου κατὰ ποσοστὸν ἀνώτερον καὶ τῶν 50% τοῦ ἐν τῇ πράξει κρατούντος μισθολογίου κρίνεται ἀπὸ τοὺς ἑφοπλιστάς ὑπερβολικής διὰ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον. Καθίσταται τοῦτο ἀκριβότερον εἰς τὴν διαχείρισίν του ἔναντι τοῦ 'Αγγλικοῦ καὶ ἡ συναγωνιστική του ίκανότης περιορίζεται μέχρι τοῦ ἐπικινδύνου διὰ τὴν ὑπόστασίν του ὄριου.

'Ελπίζεται ὅτι διὰ τῶν καλοπίστων ἐκκετέρωθεν συζητήσεων, τῶν ἐποικοδομητικῶν τοῦ πνεύματος τῆς καλῆς συνεργασίας ἑφοπλιστοῦ καὶ ναυτικοῦ, ἡ μέση λύσις ἐπὶ τῶν προβαλλομένων ὁξιάσεων θέλει ἐξευρεθῆ. Κοινῇ, πάντως, ἡ κατανόσης τῆς ἀνυψώσεως εἰς τὸ ἐμπρέπον σημεῖον τῆς οικονομικῆς θέσεως τοῦ ναυτικοῦ μας. Αὐτὴ καὶ θά καταστήσῃ ἐλκυστικότερον τὸ ἐπάγγελμα.

ΝΑ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΘΟΝ

"Έχομεν πληροφορίας ὅτι πρόκειται κατ' αὐτὸς νὰ καθιερωθῇ καὶ παφ' ἡμῖν ὁ θεσμὸς τῶν 'Αμοιβαίων Κεφαλαίων (Mutual funds). 'Η σχετικὴ νομοθεσία τελεῖ εἰς τὸ στάδιον τῆς ὁριστικῆς ἐπεξεργασίας παρὰ τὸ 'Υπουργείῳ Συντονισμοῦ. 'Εντὸς τῶν ἡμερῶν τὸ κείμενον τοῦ Νομ. Διατάγματος θέλει ἀνακοινωθῆ.

Εὐκαιρία, πιστεύομεν, μᾶς παρέχεται οὕτω νὰ περιληφθῇ εἰς τὸν καταρτιζόμενον Νόμον καὶ ἡ πρόβλεψις τῆς συστάσεως «κοινοτήτου» πλοιοκτησίας, βάσει τῆς προτάσεως τοῦ κ. Μανώλη Κουλουκούντη. Θά καθωρίζοντο κυρίως αἱ προϋποθέσεις καὶ θὰ διεγράφοντο τὰ τῆς διαχείρισεως καὶ τῆς λειτουργίας τοῦ Κεφαλαίου. "Έχομεν κάθε συμφέρον — τὰ προβληθέντα ἀπὸ τὸν κ. Κουλουκούντην ἐπιχειρήματα λίαν εὐγλώττως τὸ καθορίζουν — νὰ προαγάγωμεν τοῦ ναυτικοῦ μας τὴν οἰκονομικὴν θέσιν, προλαμβάνοντες ἐν ταῦτῷ τὴν πρὸς τὰ γνωστὰ ἔξια Κεφάλαια τοῦ τύπου I.O.S. κατάθεσιν τοῦ ὑστερήματος τοῦ μόχου των.

Τὸ θέμα γενικότερον περικλείει ἐνδιαφέρον. Τὸ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας ἀς καταστῇ ὡς εἰσηγητής καὶ αἱ ναυτεργατικαὶ ὁργανώσεις — διστί ὅχι καὶ αἱ ἑφοπλιστικαὶ — ἀς τὸ μελετήσουν.

Παρὰ τὰς ὑπό τινων προβληθέσιας ἀντιρρήσεις ἡ καλὴ ίδεα τοῦ κ. Κουλουκούντη ἀξίζει παφ' ὅλων νὰ υιοθετηθῇ. Διανοίγεται,

πρόγυματι, ὁ δρόμος πρὸς τὴν οἰκονομικὴν χειραρχέτησιν τοῦ ναυτικοῦ μας.

ΚΑΙ Ο Κ. ΩΝΑΣΗΣ

Υιοθετεῖ τὸ συγκρότημα τοῦ κ. Ωνάση τὴν πρότασιν τοῦ κ. Μ. Κουλουκούντη. 'Η σχετικὴ τῆς ἀπόφασις ἀνακοινοῦται διὰ Δελτίου Ειδήσεων τῆς 'Ολυμπικῆς Μαριτάμ τοῦ μηνὸς Ἰουνίου. Τὴν ἀναδημοσιεύουμεν κατωτέρω. Τίτλος: «Μ ι α μ ο ν α δ i k η ε ο κ α i r i α δ i à t o û s i n o u t i k i s ο u s i e s i c s». Τίτλος: «Μ ι α μ ο ν α δ i k η ε ο κ α i r i α δ i à t o û s i n o u t i k i s ο u s i e s i c s».

«Πολλαὶ εἶναι αἱ μέχρι τώρα ἐκδηλώσεις ἐνδιαφέροντος τῆς ἑταῖρίας μας πρὸς τὸν ναυτικοῦ της, ποὺ τὴν τοποθετοῦν μεταξὺ τῶν πρωτοπόρων εἰς τὰς ίδεας καὶ τὴν ἔξτικην ιδέαν μας καὶ ἡ ὅποια ἔγινε προγματικότης καὶ θά ἀρχίσῃ ἐφαρμοζόμενή ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν υπηρών, καταδεικνύει τὸ πραγματικὸν ἐνδιαφέρον τῶν πλιονικτῶν πρὸς τὸν ναυτικοῦ μας καὶ τὴν θέσιν τὴν ὅποιαν ἀριθμάνων ἔναντι οὐτῶν, ἡ ὅποια δὲν εἶναι τοῦ ἐργοδότου, ἀλλὰ τοῦ συνεργάτου.

Συγκεκριμένων, ἡ ἑταῖρία — ἐφ' ὅσον υπάρχῃ ἐνδιαφέροντος ἐκ μέρους τῶν ναυτικῶν μας — προβλέπει τὴν ἀγοράν ἐνὸς ἑπτικού πλοίου, εἰς τὸ ὅποιον θὰ κάμη συμμετόχους τοὺς ναυτικοῦ της, δίνοντας ἔτι τὴν εὐκαιρίαν εἰς οὐτοὺς νὰ εἰσέλθουν εἰς τὸν ἑφοπλιστικὸν στίβον!

Προϋπόθεσις διὰ τὴν συμμετοχὴν εἰς τὸ κεφαλαίον τοῦ ὡς ἄνω πλοίου, εἶναι ἡ κατ' ἔλαχιστον δριόν 500 δολαρίων H.P.A., ποσὸν τὸ ὅποιον θὰ ἀντιπροστεύῃ τὴν ὀνομαστικὴν ἀξίαν μιᾶς μετοχῆς. Θὰ δύναται, ἀσφαλῶς, ὁ ἐνδιαφερόμενος ναυτικὸς νὰ ἀγοράσῃ καὶ περισσότερας τῆς μιᾶς μετοχᾶς, ἐφ' ὅσον θὰ ἔχῃ τὴν δυνατότητα καὶ ἐπιθυμεῖ μεγαλυτέρων συμμετοχῆν εἰς τὸ κεφάλαιον.

Μὲ τὸν ὡς ἄνω προτεινόμενον τρόπον, οἱ ναυτικοὶ τῆς ἑταῖρίας μας θὰ ἔχουν τὴν δυνατότητα νὰ ἐπενδύουν καὶ ἀξιοποιοῦν τὰ κεφάλαια τους σὲ μίδι ἐπιχειρήσι σχετικὴ μὲ τὴν ἐπαγγελματικὴ τους δραστηριότητα, ἀποδοτικὴν καὶ κατὰ πολὺ ἀσφαλεστέραν τῶν διαφόρων, ἀμφιβόλου κύρους Fundis, τὰ

δόποια κατὰ τὸ πρόσφατον παρελθὸν ὀπεγοήτευσαν πολλοὺς ναυτικούς μας, οἱ δόποια εἶχον ἐπενδύσει χρήματά τους ἐκεῖ, μὲ ἀποτέλεσμα, ὅχι μόνον νὰ μὴ πραγματοποιήσουν κέρδη, ἀλλὰ καὶ νὰ εἰσπράξουν πολὺ ὀλιγότερα χρήματα από ἐκείνα ποὺ είχαν καταθέσει.

Τὸ πρόγραμμα τῆς ἑταῖρίας πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν εἶναι εύρυ καὶ προβλέπει τὴν ἀγορὰν καὶ ἐτέρων πλοίων εἰς τὸ μέλλον, διὰ λογαριασμὸν τῶν ναυτικῶν της, κατά τὸν ίδιον τρόπον.

Βασικὸς παράγοντας διὰ τὴν ἔναρξην αὐτῆς τῆς κινήσεως καὶ τὴν ἐπιτυχίαν της, εἶναι ἡ προσφορὰ ἐνὸς σημαντικοῦ ἀριθμοῦ ναυτικῶν, δι' ἀγορὰν μετοχῶν.

"Οσοι ἐνδιαφέρονται διὰ τὸ ὡς ἄνω θέμα, πρέπει νὰ ἀπευθύνουν τὰς ἐπιστολάς των, πρὸς ταροχήν διευκρινίσεων ἢ τὰς δηλώσεις των, πρὸς τὴν διεύθυνσιν Springfield Shipping Co. Panama, S.A. Ηλας Μεραρχίας - Πειραιᾶ (ὑπ' ὄψιν κ.κ. SN/MC), τὸ βραδύτερον μέχρι 25ης Αὐγούστου 1970.

Η ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ

'Ασθμαίνουσα ἀλλὰ ἀδιάκοπος ἡ προσπάθεια προσαρμογῆς τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς Ναυτιλίας πρὸς τὰς ταχέως καὶ ἀθρόως μεταβαλλομένας συνθήκας τῆς ναυτικῆς ἐργασίας. Παράδειγμα ἡ υπὸ τῆς Βρετανικῆς 'Εφοπλιστικῆς Ομοσπονδίας ἀναληφθεῖσα ἐκτοπαστεί πρὸς μετεκπαίδευσιν τῶν ἀνάτερών τηλεχών τοῦ πλοίου ἐπὶ τῶν σχέσεων τοῦ προσωπικοῦ. Τὰ πρὸς τοῦτο συσταθέντα μετεκπαίδευτικά σχολεῖα ταχυρρύθμου ἐκπαιδεύσεως, δέχονται πλοιάρχους, ὑπόπολαισχους καὶ μηχανικούς πάσης τάξεως, οἵτινες παρακολουθοῦν καθ' διάμαδας εἰδικὰς σειρὰς μιθημάτων διαφρένειας τριῶν ἔως ἐπτά ημερῶν. 'Υπάρχουν ἑταῖριαι, αἵτινες ἀποστέλλονται ἐκ περιτροπῆς τὸ σύνολον τῶν ἀξιωματικῶν των πρὸς μετεκπαίδευσιν, ἀλλαὶ αἱ δόποια ἐνεργούν ἐπιλογήν μετοχῶν αὐτῶν καὶ ὅλαὶ αἵτινες ἀναζητοῦν, ἀλλὰ δὲν εύκολον. Διότι τὰ περιθώρια μεταξὺ τῆς διάποινών των διατηρήσεως τῆς πειθαρχίας ἀφ' ἑ-

**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"

DΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ - Teleph. 24 28 75 / 76 - 44 39 47

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

Telex "SIPC" No. 02 162345

Branch offices at :

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

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

ΕΝΩΠΙΟΝ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΔΡΑΜΑΤΟΣ

Νέα θύματα θρηνεί ή ναυτική μας οίκογένεια. Νέους ήρωας τού καθήκοντος προσθέτει ή μοίρα είς τό πάνθεον τών ἀπολεθέντων ναυτικών μας. Οι 16 "Ελληνες ναυτικοί τού ἐμβολισθέντος ἄνοικτά τού Χερδούργου πλοίου γραμμῆς «Βουλγαρία», ὑπῆρχαν τά θύματα ἐνός τῶν μεγαλυτέρων ἔχθρων τῶν ἀγωνιστῶν τῆς θαλάσσης, τῆς φοιβερᾶς ὁμίχλης. Βεδαίως, δὲ ὑπονύλος οὐτος ἔχθρος, δὲν θὰ ἥρκει μόνος, ἀνεν τοῦ ἀνθρωπίνου σφάλματος, νά ἐπιφέρῃ τάς ὀλεθρίας συνεπείας του. Καὶ τὸ ἀνθρώπινον σφάλμα, ἐκδηλωθὲν διὰ τῆς βαρείας ἀμελείας τῶν κυβερνώντων τὸ γερμανικὸν πλοίον «Χάνγκεν», ὑπῆρξε μοιραῖον. Μολονότι πρὸ τῆς διενεργείας τῶν ἀνάκρισεων, εἶναι πρώρος ή ἔξαγωγή συμπερασμάτων, αἱ μέχρι τούδε παρασχεθεῖσαι εἰδήσεις, δεικνύουν ὅτι ἡ εὐθύνη δὲν μᾶς βερύνει. Πλέον κατὰ τοὺς κανονισμούς καὶ ἀκολουθοῦν τὴν ὄρθην πορείαν, κατημύνετο πρὸς τὸν Μεσόγειον καὶ τὴν θητὴν πατρίδον τὸ ἔλληνικὸν σκάφος. 'Αντιθέτως, ή μεγάλη ταχύτης καὶ ἡ μη τήρησις τῶν νενομισμένων προφυλάξεων ὑπὸ τοῦ μεγάλου γερμανικοῦ πλοίου, ἐστάθη ἡ αἰτία τῆς τραγωδίας.

Καὶ ὅταν ἡ σύγκρουσις ἐπῆλθε, δεύτερον σφάλμα ἥλθε νά συμπλήρωσῃ τὴν καταστροφήν. Χωρὶς νά ἐλέγξῃ τὴν δημιουργηθεῖσαν κατάστασιν ὁ Γερμανὸς πλοίαρχος καὶ χωρὶς νά σταθμίσῃ ὄρθως τὰς ἐ-

πιβαλλομένας κινήσεις, διέταξε τὴν ἀνάκρουσιν τοῦ πλοίου του, ἥτις καὶ τὸ ἀπεκόλλησε τοῦ ἐμβολισθέντος. 'Αφέθη οὔτω ἐλευθέρα ἡ θάλασσα νά εἰσορμήσῃ εἰς τὰς καινούσας πλαγαῖς τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ τὰ παρασύρη, ἐντὸς λεπτῶν, εἰς τοὺς βυθούς της. Μετ' αὐτοῦ δὲ, φονεύθεντας ἐπὶ τόπου ἡ ἐγκλωβισθέντας, νά παρασύρη εἰς τὸν θάνατον 17 ἐκ τῶν ἀνδρῶν του, μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὸν τετιμημένον πλοίαρχον του καὶ ὀλόκληρον σχεδὸν τὸ ἔξι ἀξιωματικῶν μηχανῆς καὶ καταστρώματος ἐπιτελεῖον του.

Λυπούμεθα εἰλικρινῶς, διότι ἡ μοίρα ἐπληξεν ἐν ἐκ τῶν πλοίων τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗ Α.Ε.», τῆς ὁποίας τὰ ὑπόδειγματικὰ σκάφη, ἡ ἐπιμελημένη ἐπάνδρωσις καὶ ἡ συμμόρφωσις πρὸς τοὺς κανονισμούς εἶναι γενικῶς γνωσταῖς. 'Ιδιαιτέρως ὅμως συλλυπούμενος τὰς οἰκογενείας τῶν ἀπολεσθέντων, μεθ' ὧν πενθεῖ ὀλόκληρος ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία. Θά βεβαιωθοῦν ὅτι ἡ Δικαιοσύνη θὰ λειτουργήσῃ ἀμείλικτος. Δὲν θὰ ἐπαναφέρη, βεδαίως, εἰς τὴν ζωὴν τοὺς περιλημένους νεκρούς. 'Αλλὰ θὰ δικαιώσῃ τὴν μνήμην των ως γνησίων 'Ἑλλήνων ναυτικῶν καὶ πιστῶν ἐκτελεστῶν τοῦ καθήκοντος. Καὶ ἡσαν οἱ ναυτικοὶ αὐτοί, καθ' ὅμας πληροφοροῦν ἀπὸ τὴν «Ἐλληνικήν», ἀπὸ τὰ πλέον ἐπίλεκτα στελέχη τῆς ἑταῖριας, μὲ μακροετῇ τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων των ὑπηρεσίαν.

'Ο Θεός ἀς ἀναπαύσῃ τὴν ψυχὴν των.

βαφῆς, δὲν δύναται τις ν' ἀναμένη εὐνοϊκάς ἀντιδράσεις εἰς τὴν περαιτέρω συμπεριφοράν του. 'Η τήρησις αὐστηρᾶς ἀποστάσεως, ἡ ἀκαταδεξία ἡ ἀναισθησία, ἡ καταπίεσις καὶ ἡ τραχύτης, δημιουργοῦν τύπους μητσικάκους, σδιαφόρους, ἐριστικοὺς καὶ ἀπειθεῖς. 'Ἐνῷ ἡ δημοκρατικωτέρα καὶ ὀλιγώτερον ἐπίσημος διοίκησις, ἡ εὐγενικὴ καὶ γενιαλόφρων συμπεριφορά καὶ ἡ δικαία μεταχειρίσις ἀποδίδουν ἀνθρώπους εὐδιαθέτους, προθύμους καὶ συνεργαστίμους, συγχρόνως δὲ περισσότερον εύπειθεῖς καὶ ἀξιούς ἐμπιστοσύνης.

Αὐτὰ καὶ πολλὰ ἄλλα διδάσκονται εἰς τὰ ἐν λόγῳ σχολεῖα, χωρὶς νὰ δύναται τις νά προδικάσῃ τὸ ἀποτέλεσμα. Τὸ βέβαιον εἶναι, ὅτι ὅπως ἡ σιδηρᾶ πειθαρχία τοῦ παρελθόντος εἶναι ἀπαράδεκτος ὑπὸ τοὺς σημερινοὺς ὄρους κοινωνικῆς ὄργανώσεως, ὅλο τόσον ἀπαράδεκτος εἶναι καὶ ἡ ἀσυδοσία ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἥτις ἀποτελεῖ τὸ πρώτον συστατικὸν τῆς ἀποσυνθέσεως καὶ τῆς καταστροφῆς. Εὐλογημένη καὶ ἔδω, ὅπως πάντοτε, εἶναι ἡ μέση ὁδός, τῆς ὁποίας τὰ ὄρια χαράσσονται ἡ ἀγάπη πρὸς τὴν θάλασσαν καὶ ἡ ἐπαγγελματικὴ συνείδησις. 'Η πρώτη εἶναι μᾶλλον ἔμφυτος, ἐνῷ ἡ δεύτερη διδάσκεται καὶ ἀποκτάται, ἡ δὲ διδασκαλία τῆς εὑρίσκεται κυρίως εἰς χειρας τῶν πλοιάρχων, τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν πλαισιοτέρων συναδέλφων.

ΧΡΕΟΣ ΚΑΙ ΚΑΘΗΚΟΝ

Τετριμένος πλέον ὁ διάλογος κατὰ τὰς συνεδριάσεις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου μεταξύ τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἡσφαλισμένων καὶ τῶν λοιπῶν μελών. Οἱ μὲν ὑποστηρίζουν, καὶ πολὺ δικιάς, τὸ ἐπίμονον αἴτημα τῶν ναυτικῶν διά τὴν αὔξησιν τῶν συντάξεων, οἱ δέ ἔξι ἀντιθέτου — διοικητικοὶ παραγοντες καὶ ἐκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστῶν — προβάλλουν τὴν ἀδυναμίαν τοῦ Ταμείου νὰ βαστάσῃ περισσότερα συνταξιοδοτικά βάρη. Δύσκολον προδιαγράφουν οἱ τελευταῖοι τὴν κατάστασιν τοῦ 'Ιδρυματος κατὰ τὴν προσεχῆ δεκαετίαν.

Καὶ διότι οἱ ναυτικοὶ δὲν ἔχουν πεισθῆ ἐπὶ τῶν προβαλλομένων ἐπιχειρημάτων διὰ τὰ οἰκονομικὰ πράγματα τοῦ Ταμείου καὶ διότι ἐπὶ τέλους δικαιούνται κάποιας ὑπευθύνος πλήρως, ἀντικειμής ενημερώσεως ἐπὶ

νὸς καὶ τῆς δημιουργίας ἐνὸς ιδανικοῦ περιβάλλοντος ἀφόγων σχέσεων ἀφ' ἔτερου, εἶναι, κατ' ἀνάγκην, στενὰ καὶ δυσεφάρμοστα. 'Η ποιότης τῶν νέων πληρωμάτων καὶ ἡ συνεχῆς ἐναλλαγὴ των, καθιστᾶ δυσχερῆ, ἀλλὰ καὶ ἀσκοποῦ τὴν ἐφαρμογήν μακροπνόων προγραμμάτων. 'Ως χαρακτηριστικῶς διεπύωσεν εἰς ἐκ τῶν μετεκταιδευμένων πλοιάρχων, ὁ παλαιός ναυτόπαις εἰσήρχετο εἰς τὸ πλοίον φέρων μεθ' ἐαυτοῦ τὴν χροτίνη στρωμάτου του καὶ τὰ σκεύη τῆς ἐνδιαιτήσεως του, διὰ νὰ τὰ διατηρήσῃ ἐπὶ τέσσαρα ἔτη, ἐνῷ σῆμερον οἱ νέοι τὰ λαμπάδουν δωρεάν καὶ τὰ ἀπορρίπτουν εἰς τὴν

θάλασσαν. Παρ' ὅλα αὐτὰ ἡ ἀνάγκη τῆς ἀνανεώσεως τοῦ ἐμφύουν ὑλικοῦ εἶναι ἐπιτακτική. 'Εφ' ὅσον, ὅπως δεικνύουν αἱ στατιστικαί, μεταξὺ τῶν αἰτίων ἐγκαταστάσεως τοῦ ἐπαγγέλματος, αἱ ἐπὶ τοῦ πλοίου συνθῆκαι ζωῆς καὶ ἡ ἀνία τῶν μακρυνῶν ταξιδίων, κατέχουν ἔξαιρετικῶς ὑψηλὸν ποσοστόν, εἶναι βέβαιον, ὅτι οἱ ἀξιωματικοὶ δύνανται νὰ διαδραματίσουν λίαν σημαντικὸν ρόλον πρὸς ἀνακοπὴν τῆς ἐπικινδύνου διαρροῆς. 'Οταν δὲ πρωτοτάξειδος νέος μακρωστίζεται ἐπὶ τοῦ πλοίου μὲ τὸν μυκτηρισμὸν διότι ἐπέλεξε τὴν θάλασσαν ως ἐπόγγελμα καὶ μὲ τὴν παράδοσιν τοῦ χρωστήρος τῆς

SOL

*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

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

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP.."

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

ΣΑΝ ΛΑΪΝ - T.W.A.

τῆς πραγματικῆς θέσεως τοῦ ὀσφαλιστικοῦ ὄγρανισμοῦ τῶν καὶ ἐπὶ τῶν περὶ αὐτὸν προσεχῶν ἔξελιξεων, ἐπιβάλλεται ἡ σχετικὴ ἀνάλογιστικὴ μελέτη. Χρέος καὶ καθῆτον τῶν διοικούντων τὸ Ταμείον νὰ τὴν ἀποφασίσουσιν.

Νά τέ έχογύμεθα δώμα: 'Η ἀνάλογιστική αὐτὴ ἔρευνα δέον νὰ ἀνατεθῇ εἰς ξένον στο υπόβαθρον της πόλης της Αθήνας — Ελευθερίας λ.χ. — ἀπτηλαγμένους τῶν ἐντεῦθεν γνωστῶν ἐπιδράσουν. Βάσει αὗτης κειμενικής κριτηρίων, ἀφού βεβαίως παρατητικούς σχεδούν εἰς αὐτούς δῆλο τὰ στοιχεῖα καὶ κάθε θε σχετική μὲν τὴν ναυτιλίαν διαπίστωσας καὶ πρόβλεψις, θά μάς παράσχουν πλήρη τὴν εἰκόναν τῆς σημερον καὶ θετικάς, κατά τὸ δυνατόν, τὰς προσποτικὰς διὰ τὴν αὐτούς προσοτικὰς. Θά μάς ὑποδειξουν, ἐν ταυτῷ, τὰς περι τὴν δισχειρίσιν καὶ τὴν τοποθετησιν τῶν κεφαλαίων τοῦ Ταμείου ἐπιβεβλημένας ἐνεργείας καὶ ποια ἡ ικανότης αὐτοῦ διὰ τὴν ικανοποίησιν τοῦ περι αὐξήσεως αιτήματος τῶν πόσαλισμένων.

καὶ ἔχων ὑπὲρ οἴστιν τὸν τὰ συμπεράσματα τῶν ἔνοντων ἐπίστημάνων — συνεργάζομένων ἔστων μὲ τοὺς ίδιοκύν μας — ἀδέσμευτος πλέον ὁ κ. Ὑπουργός τῆς Ναυτιλίας θάξ χωρήσῃ εἰς θετικάς ἀποφάσεις, αἱτινες πιθανών νὰ τείνουν καὶ εἰς τὴν τροποποίησιν τῆς σχετικῆς μὲ τὸ Ταμείον κρατούσης νομοθεσίας.

Ἐπαναλαμβάνοντες δέ τις ὅμως : Προσπάθεια σύντονος δέον ἀφ' ἐνὸς νὰ καταβληθῇ, διὰ πως ἐνημερωθούν οἱ ἡσφαλισμένοι ἐπὶ τῆς καταστάσεως τοῦ Ταμείου των καὶ ὅπως βελτιωθούν, ἐν τῷ μετρῷ τοῦ δυνατοῦ — ἀλλὰ ἐκ τῆς ἀναλογιστικῆς μελέτης ὑπόδειξις χθῆ — αἱ παρεχόμεναι συντάξεις, αἱ δυσανάλογοι, πράγματι, πρὸς τὰς εἰσφοράς,

Καὶ ὃν ἀκόμη ἀπὸ τὰ συμπεράσματα τῆς μελέτης ἐπεβάλλετο ἡ αὐξησις τοῦ ἀσφαλίστρου, ἔχει ὑποχρέωνται καὶ πρὸς αὐτήν τὴν χωρήσῃ ὁ κ. Χολέντας, ἐν τῇ προσπαθείᾳ τῆς Ικανοποίησεως τοῦ αἰτήματος τῶν ἀγωνιστών τοῦ κύματος.

ΤΑ ΝΕΑ ΠΡΟΣΩΝΤΑ

Εις τὸ προηγούμενον τεῦχος μας ἐδημοσιεύσαμεν ὄλοκληρον τὸ κείμενον τοῦ Β.Δ. 385/27.5.70 «περὶ εἰδικῶν προσόντων ὑπωφήμων πρὸς ἀπόκτησιν ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ίκανότητος προσωπικοῦ καταστρώματος».

Αἱ διατάξεις, τοῦ Διατάγματος τούτου ἀποτελοῦν τὸ καταστάλγυμα τῶν πολυετῶν συζητήσεων, οἵτινες εἶχον ἀναληφθῆναι πρὸς τὸν σκοπὸν ἀφ' ἐνὸς μὲν τῆς ἀνασχέσεως τῆς ταχυτέρας τοῦ δέοντος προαγωγῆς, ἀφ' ἔτερου δὲ τῆς ἀνακοπῆς τοῦ φαινομένου τῆς συμφορήσεως εἰς τὰ ἀνώτερα διπλώματα τοῦ κλάδου. Τὴν βασικὴν ἑπομένων ἀρχὴν τοῦ Διατάγματος ἀποτελεῖ ἡ ἐπιμηκυνσίς του χρόνου τῆς θαλασσίας ὑπρεσίας ὡς προσόντος ἐνὸς ἀκάστου ἐκ τῶν τριῶν προαγωγικῶν σταδίων. Οὕτω νὴ ἀπαιτούμενη ὑπηρεσία μέχρι τοῦ διπλώματος τοῦ Α' πλοιάρχου, καθωρίσθη εἰς 11 ἐν συνόλῳ ἔτη, αὐξῆθεντος κατὰ δύο ἔτη ἔναντι τῆς μέχρι σήμερον ἀπαιτούμενης ἐνενεατούς. Τὰ ἀνέκα αὐτὰ ἔτη κατανεμονται εἰς τὰ τρία διπλώματα ὡς ἀκολούθων: Τέσσαρα διὰ τὸ δίπλωμα Γ', τρία διὰ τὰ Β' καὶ τέσσαρα διὰ τὸ Α'. Προστέθη ἄρα ἀνὰ ἔτος εἰς τὰ διπλώματα Β' καὶ Α'.

Ταῦτα διὰ τοὺς ἐκ τῶν κοινῶν Γηγενα-
σίων προερχομένους. Διὰ τοὺς ἐκ τῶν Δη-
μοσίων Σχολῶν ἡ ὑπηρεσία ὁρίζεται ἀντι-
στοίχως διὰ τὰ τρία διπλώματα εἰς τρία -
δύο - δύο ἔπι. Διὰ δὲ τοὺς ἀποφοίτους τῶν
Ναυτικῶν Γηγενασίων εἰς τέσσαρα - τρία -
τρία. Πλὴν τῶν ἀποφοίτων τῶν Δημοσίων
Σχολῶν, οἵτινες λαμβάνουν τὸ δίπλωμα
Γ' ἄκεν ἔξετάσεων, εἰς δόλας τὰς ἄλλας πε-
ριπτώσεις ἀπαιτεῖται ἐπιτυχῆς ἔξεταση
κατὰ τὰ καθιερώμενά. 'Εξ αὐλους δι' ὅλας
τὰς κατηγορίας τῶν ὑποψήφίων, εἰς μὲν τὰ
δίπλωμα Γ' τάξεως ἀπαιτεῖται ὡς προσδό-

"Εχομεν υπ' οψιν μας το υπ' αριθ. 12.
855 συμβόλαιον του συμβολαιογραφούντος
Γενικού Προξένου της Ελλάδος εις Λονδίνον,
βάσει του όποιου το έτων ιταλικών
έπανορθωσεών προελθων νεότευκτον επίβα-
τηγόν - όχηματα γαγγόν "Αφροδίτη" έπωλη-
θη εις τὸν Κ. Χαράλαμπον Α. Κιοσέογλου,
κάτοικον Γενούς, ἀντὶ τοῦ ποσοῦ τῶν 4.
267.000 δολ. 'Εκ τούτων κατεβλήθησαν τὰ
5% τοῦ τιμῆματος εἰς μετρητὰ καὶ τὸ ύπόλοιπον
συνεφωνήθη νὰ καταβληθῇ εἰς
τόκον 1% μόνον!

Πρός μείζονα ἔξαφάλισιν, πέραν τῆς ἑγγραφῆς προτιμωμένης ὑποθήκης, οἱ ἀγοραστῆς προσεκόμισε καὶ παρέδωκεν εἰς τὸν Ὀργανισμὸν Τουρισμού ἐγγυητικὴν ἐπιστολὴν τῆς ἐν Ρότερνταμ Τραπέζης (Amsterdam - Rotterdam Bank) — κατὰ περιέργων σύμπτωσιν ὅπου καὶ ἡ ἔδρα τῆς "Ολλανδο-Αμερικανοῦ Λαϊοῦ" — ποσοῦ ἑνὸς ἑκατομ. δολαρίων. Τὸν «Αφροδίτη» ὑποχρεωτικῶς θὰ ἔχηπτετε τὴν τουριστικὴν κίνησιν διὺ τακτικῆς συνδέσεως τῶν Ἑλληνικῶν λιμένων μετὰ τῆς Μεσογείου.

Καὶ τὸ ἄρθρον 14 ρητῶς καθορίζει : «Καθ' ὅλου τὸ χρονικὸν διάστημα καὶ μέχρι τῆς ὀλοσχερούς ἔξοφλησεως τῶν τοκοχρεωλυτικῶν δόσεων, τὸ παλαιόνευον πλοῖον ὑπόκειται εἰς τὸν περιορισμὸν τοῦ ἀνωτέρῳ όρου 13 (Σημ. «Ν. Χρ.»: Περὶ τῶν ταῖδιών), παρα μένον ὑποχρεωτικῶς ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν. 'Ἐπειπτώσαι εὐόλοσχερούς ἔξοφλησεως τῶν τοκοχρεωλυτικῶν δόσεων πρότης παρόδου τῆς ἐν όρῳ 4 τοῦ παρόντος ὥριζομηντης 25ετίας, οἱ ἐν όροις 13 καὶ τὰ παρόντι δύο περιορισμοὶ αἴρονται. Πάντως ὅμως μετά τὴν πάροδον μιᾶς πλήρους 10ετίας

συμμετοχής είς τὰς ἔξετάσεις τὸ πτυχίον μετεκπαιδεύσεως είς τὰς γυροποξίδας καὶ τὸ ραδιοτηλέφωνον, είς δὲ τὰ διπλώματα Β' καὶ Α' τάξεως τὸ πτυχίον προσινοιται λίας, ἀμφότερος ἐκ τῶν χορηγουμένων ὑπάγεται Δημοσίας Σχολῆς Ἡλεκτρονικῶν 'Οργάνων ἢ τῶν ἀνεγνωρισμένων ιδιωτικῶν σχολῶν.

Συνεπώς ή μόνι καινοτομία έγκειται είς την αὐξήσιν του χρόνου θαλασσίας ὑπηρεσίας. Θέλει ένδεκα έτη ο ἀπόφοιτος του Γυμνασίου διὰ νὰ γίνη πλοϊάρχος. Καὶ έπειδή τὰ 11 έτη θαλασσίας ὑπηρεσίας ἀπαιτούν συνήθως 18 ἔως 22 πραγματικά έτη διὰ τὴν συμπληρώσιν των, ἐπειτα δι-

ἀπὸ σήμερον ἀσχέτως τοῦ
χρόνου ἐξοφλήσεως.

Εἰς τὸ ὅρθρον 22 ἀναφέρεται ὅτι ὁ ἄγοραστής δικαιουόται νά τε εισφέρῃ τὸ πλοῖον εἰδίκην ἀνώνυμουν ναυτιλιακὴν ἔταιριαν, συνιστωμένην κατὰ τὰς ἀποφάσιες τῶν ἀρμοδίων Ὑπουργῶν. Ή ἔταιρια ὑπεισέρχεται εἰς τὰ δικαιώματα καὶ τάς ὑποχρεώσεις τοῦ ἀγοραπαλητηρίου συμβολαίου.

Και η ἑταῖρια αὐτὴ συνεστήθη. Αὐτῆς καὶ τὰς μετοχὰς ἐπώλησεν ἡ περιέργως ἐμφανισθεῖσα κάτοχος τῆς πλειοψηφίας αὐτῶν — κατά 88% — "Ολλανδία" Ἀμερικά Λαϊν εἰς τὴν T.W.A. Διὰ τῆς πωλήσεως ἀκριβῶς αὐτῆς τὸ «Ἀφροδίτη» διέβαλε τὴν Ἑλληνικὴν ιθαγένειαν, τὴν ὅποιαν κακῶς ἄλλως τε καὶ ἔκεκτη ἀφότου ἡ "Ολλανδία" Ἀμερικά Λαϊν, ἐπωφελουμένη τῶν σκανδαλοδούς ἐπιτελεῶν δρῶν πωλήσεως εἶχεν ὑποτελεῖται εἰς τὴν ιδιονομίαν τοῦ σκάφους

πεισελθεί εἰς τὴν ιοικτησίαν τους σκάφων.
"Ηλίου φαεινότερον τὸ γεγονός. Οἱ ἐνδιαφέρομενοι θέλουν νὰ ὑπεκφύγουν, παρὰ τὰς ίδιας των ἀνακοινώσεις, τὰς ὅποιας καὶ ἀδημοσίευσαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας. "Υπεσχέθησαν εἰς τὸν ἐπιληφθέντα τοῦ θέματος κ. Χολέθαν νὰ προσκομίσουν στεκτικὴν δῆλωσιν βάσει του προσφάτου Νόμου 105. Τὴν υπόσχεσίν των δὲν ἐτήρησαν μέχρι τούδε.

"Ηδη τὸ ζῆτημα παρεπέμφθι ἀπὸ τὸν κ.
Ὑπουργὸν τῆς Ναυτιλίας εἰς τὸν Νομικὸν
Σύμβουλον, ὅστις καὶ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν
θέλει γνωμοδοτήσῃ.

Ακέπιον, λοιπόν, τὸ θέμα τῆς παρὰ τὴν ρητὴν συμβατικὴν ὑποχρέωσιν πωλήσεως τοῦ «Αφροδίτη» παραμένει ἐκκρεμές, ὅπως καὶ τῶν δύο ἄλλων πλοίων τῆς Σάντα Λαΐν, τὰ οποία ἐκποιηθέντα εἰς τὴν T.W.A. ἀνήκουν πλέον εἰς ξένα συμφέροντα. Ἀπέβαλον καὶ αὐτὰ τὴν Ἑλληνικὴν θιαγένειαν.

Θὰ ἐπανέλθωμεν.

τοῦ λοιποῦ διὰ ν' ἀναλάβῃ τὴν πλήρη διακυβέρνησιν τοῦ σκάφους ὃ ἀξιωματικὸς θά πρέπει νὰ πλησιάζῃ τὸ τεσσαρακοστὸν ἔτος τῆς ἡλικίας του. 'Ο εἰς τὴν Σχολὴν ὄμως φοιτήσας, εἰσαχθεῖς νεαρότερος καὶ ἔχων ἀνάγκην 7 μόνον ἐτῶν θαλασσίας ὑπηρεσίας, ὑπότιθεται ὅτι θὰ πλοιαρχεύσῃ περίπου τριακονταετής.

Πρὸ δίγιου καιροῦ, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν ἐπισυμβάντων ἀθρόων ναυαγίων, εἴχομεν ἀσχοληγή διιατέρως μὲ τὸ θέμα τῆς ἡλικίας τῶν πλοιάρχων. Πολλαὶ καὶ διιστάμεναι εἰχον διατυπωθῆ ἀπόψεις. Ἡ ἀλήθεια, ὅπως πάντοτε, φαίνεται ὅτι εὑρίσκεται εἰς τὸ μέσον.

TO TENNANT STREET
LLES: "FAROSCO" CAPE TOWN

P. O. Box: 4797
NES: 31339 - 28829 - 26057
H 68840 - 492230 - 976480
447718 - 444994

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

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935
GENERAL SHIP CHANDLERS

Γενικός Διευθυντής: 'Ιωάννης Δ. Μπαμπαλετάκης
Διευθυνταί: Γερ. Θωμάτος — Γ. Δεσιμόνης
Α/Η Τηλεφωνήσατε: CAPTAIN 'Ιωάννης Βλαχοστέργιος. Τηλ. 976.480

**ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:
ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ**

ΑΝΑΓΚΑΙΑ Η ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΙΣ

Καὶ ταῦτα μὲν ὡς πρὸς τὴν οὐσίαν. 'Επὶ τούθι θέματος, ὅμως, τῶν χρονικῶν ὀρίων ισχύος τούτῳ ἄνω Βασικός Διατάγματος, πολὺ φοδούμενα ὅτι ἡ διατύπωσις τοῦ σχετικοῦ ἄρθρου ἀφήνει ίκανά περιθώρια παρερμηνειῶν καὶ ἀμφιβολίας. 'Ορίζει, πράγματι, τὸ ἄρθρον 4 ὅτι «καὶ διατάξεις τοῦ παρόντος δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν ἐπί:

α) Τῶν ἥδη φοιτῶντων ἡ ἀποφοιτησάντων ἐκ τῶν Δ.Σ.Ε.Ν., καὶ

β) Τῶν ὑποψηφίων, οἵτινες συνεπλήρωσαν ἥδη ἡ συμπληρούντων ἐντὸς τοῦ ἔτους 1971 προσόντα, πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου Ε.Ν., συμφώνως πρὸς τὰς ισχυόσας νῦν διατάξεις.

Τί σημαίνει, ὅμως, τοῦτο; «Οτι ἡ ὅλη προαγωγικὴ διαδικασία τῶν ἥδη ἀποφοιτῶν (ἢ μαθητῶν) Δ.Σ.Ε.Ν., ὡς καὶ τῶν συμπληρωσάντων (ἢ συμπληρούντων ἐντὸς τοῦ 1971) προσόντα πρὸς ἀπόκτησιν οἰουδῆποτε πλοιαρχικοῦ διπλώματος, θὰ ἔξακολουθῇ ὑπαγομένη εἰς τὰς προσχωνύσας τοῦ Διατάγματος διατάξεις;» Ή ὅτι ἡ ἔξαιρεσις ἀφορᾷ μόνον εἰς τὴν ἀπόκτησιν τοῦ πρώτου ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Διατάγματος διπλώματος;

Συγκεκριμένως, ὁ ἥδη ἀπόφοιτος τῶν Δ.Σ.Ε.Ν., είναι βέβαιον, ὅτι θὰ λάβῃ τὸ διπλωματικό τὸ τάξεως, ὅμως, θὰ ἔπαρκεσῃ ἡ ὑπὸ τὸ κράτος τῶν παλαιῶν διατάξεων ἀπαιτουμένη 16μηνος ὑπηρεσία ἡ θὰ χρειασθῇ ἡ διετή τοῦ νέου Β. Διατάγματος; Τὸ ίδιον ἐρώτημα θὰ ἐδημιουργεῖτο καὶ διὰ τὸ διπλωματικό τάξεως, ἐὰν παλαιοὶ καὶ νέοι διατάξεις δὲν ἀπῆτον διετή θαλασσίαν ὑπηρεσίαν.

Πολὺ περισσοτέρας ἀμφιβολίας γεννᾶ ἡ ἀσάφεια τῆς διατυπώσεως διὰ τοὺς ἔκτος τῶν σχολῶν ὑποψηφίους. Οὕτω ὁ μέχρι τοῦ

1971 συμπληρώσας τὰ προσόντα του δόκιμος θὰ λάβῃ, κατόπιν ἑξετάσεων, τὸ διπλωματικό τάξεως μὲ τετραετὴ διπλωμάτηση ὑπηρεσίαν. Διὰ τὸ διπλωματικό τάξεως, ὅμως, θὰ χρειασθῇ τριετή ἡ διετή ὑπηρεσίαν; Καὶ διὰ τὸ διπλωματικό τάξεως τετραετή ἡ τριετή; 'Επίσης, ὁ συμπληρώσας τὴν διετή ὑπηρεσίαν τοῦ ὑποπλοιάρχου καὶ λαβὼν τὸ διπλωματικό τοῦ ἔντος τοῦ 1971 θὰ χρειασθῇ τριετή ἡ τετραετή ὑπηρεσίαν διὰ τὸ διπλωματικό τοῦ πλοιάρχου; 'Ομοίως, τέλος, ὁ ἔκ των Ναυτικῶν Γυμνασίων προερχόμενος, ὅστις θὰ ἐπωφεληθῇ τῆς τριετίας τοῦ πολαιού Νόμου διὰ τὸ διπλωματικό τοῦ πλοιάρχου;

Κατὰ τὴν γνώμην μας, τὸ ἄρθρον 4, διμιούριον γενικῶς περὶ μὴ ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τοῦ νέου Διατάγματος, διὰ τὰς ὡς ἄνω κατηγορίας ὑποψηφίων, ηθελε νὰ μὴ διαταράξῃ τὰ προαγωγικά προσόντα τῶν ἥδη ἀρξαμένων τῆς σταδιοδρομίας των δοκίμων καὶ ἀξιωματικῶν καταστρώματος. 'Εφ' ὅσον, δταν εἰσῆλθον εἰς τὴν θάλασσαν εἰχον ὑπὸ τὸ καθεστώς τοῦ Ν.Δ. 2689/1953, ἔκριθη ὅτι δὲν θὰ ἔπειπε, μεσούσης τῆς ἔξελιξέως των, νὰ εὐρεθῶν ἐνώπιον νέων — καὶ δὴ βαρυτέρων — προϋποθέσεων προσαγωγῆς.

Τοῦτο, ὅμως, ἀποτελεῖ μίαν ἐρμηνείαν, ἡ ὥποια δὲν ἀποκλείει ἀντίθετον ἀποφιν. 'Η δὲ τυχὸν ἀντίθετος αὐτῆς ἀποφιν, είναι ἐκείνη, ἡτις ἀνησυχεῖ τὰς πολυπλοθεῖς τάξεις τῶν ἐνδιαφερομένων. Διὰ τὸν λόγον αὐτῶν μία ἐπίσημος διευκρίνησις θὰ ἡτο ἀναγκαῖα.

ΕΙΣ ΤΟ N.A.T.

"Ολας ιδιότυπον ζήτημα ἀνέκυψε προσφάτως διὰ τὰ ἐν Πειραιεί ἐφοπλιστικά γρα-

φεῖα, συνεπείᾳ ὀποφάσεως τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ν.Α.Τ., ἀνατοπεύσης τὰς μέχρι σήμερον καθιερωμένα, ὡς πρὸς τὴν ἔδω ἐξόφλησιν τῶν εἰς εἰσφορὰς ὑποχρεώσεων τῶν πλοίων.

'Ως γνωστόν, ὑφίσταται ἡ ὑποχρέωσις ἐξόφλησεως τοῦ ναυτολογίου εἰς συνάλλαγμα. 'Η καταδολὴ δύναται νὰ γίνη εἴτε ὅπερ εὔθειας δι' ἐπιταγῆς ἀναγραφούσης τὸ ἀπαιτούμενον ποσὸν συναλλάγματος (λίραι 'Αγγλίας, δολλάρια κ.λπ.) εἴτε εἰς Ἑλληνικὸν νόμισμα, βάσει τοῦ ἔξωλογιστικοῦ λογαριασμοῦ τῆς ἐνδιαφερομένης ναυτιλιακῆς ἑταῖρίας.

Μέχρι τοῦδε ἡ τιμὴ τῆς λίρας ἡ τοῦ δολαρίου ἐλαυνόμενο μὲ βάσιν τὴν τιμὴν ἀγορᾶς παρὰ τῆς Τραπέζης κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς καταδολῆς καὶ ἐπληρώνετο εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τὸ ἀντίστοιχον Ἑλληνικὸν νόμι-

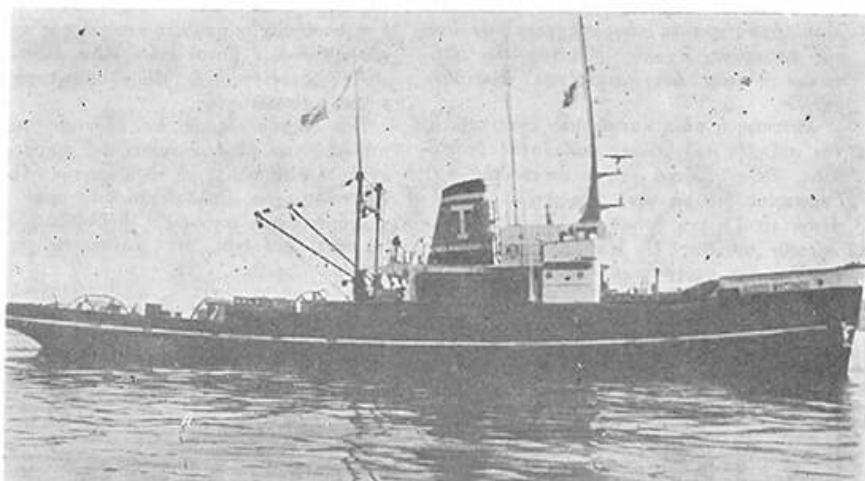
σμα. Συνήθως, τὸ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἐδρεύον γραφεῖον τῆς πλοιοκτηρίας ἔταιρίας ἀποτέλλει ἐπιταγήν, εἰς ἣν περιλαμβάνεται οἱ μόνον τὸ ἐν τοῦ ναυτολογίου ὄφειλόμενον ποσό δι' ἐν π.χ. πλοίου, ἀλλὰ καὶ ποσὰ διὰ τὴν κάλυψιν καὶ ὅλων ὑποχρεώσεων τῆς ἔταιρίας. Τὸ ἐν Πειραιεί γραφεῖον καταδέτει τὴν ἐπιταγὴν εἰς τὸν ἔξωλογιστικὸν αὐτὸν λογαριασμόν, ἐκ τοῦ ὅποιου ἀποσύρει ἐκάστοτε ποσὰ εἰς δραχμᾶς πρὸς κάλυψιν τῶν ὑποχρεώσεων του εἰς τακτὰς ἡμερομηνίας.

"Ἐστω, λοιπόν, ὅτι ἐν πλοίον ὄφειλε ἐξ ἀνεξοπλήστου ναυτολογίου 1.000 λίρας. 'Ο ἐνταῦθα πλοιοκτήτης ἀποσύρει ἐκ τοῦ ἔξωλογιστικοῦ του λογαριασμοῦ τὸ ἀντίστοιχον ποσὸν μὲ τὴν ἡμέραν ἐκείνην ἐπὶ σημειού της ἡμέρας ἀγορᾶς παρὰ τὴν Τραπέζην, καὶ καταβάλλει ἀντίστοιχους δραχμὰς εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

Διὰ προσφάτου ὅμως ὀποφάσεως τοῦ Ταμείου, ζητεῖται, πλέον, ὅπως τὸ πρὸς καταδολὴν συναλλάγμα, σι 1.000 λίραι ἐ-

TSAVLIRIS SALVAGE-TOWAGE LTD.

TOWAGE ANYWHERE IN THE WORLD



REGULAR SALVAGE BASES ON ALL ISLANDS IN THE ATLANTIC, MEDITERRANEAN, RED SEA, INDIAN OCEAN, SINGAPORE AND THE FAR EAST

Representatives in the United Kingdom :

THOS. R. MILLER & SON (SALVAGE AND TOWAGE) LTD. 14/20 ST. MARY AXE, LONDON, E.C.3.

Telephone : 01-283 (Avenue) 4571—Telex : 2-3544 & 261501

Cables : "Mutuality", London, E.C.3., "Triminsur", London, E.C.3.

After Office Hours : Telephone : Billericay (Essex) 3921 & 01-739-2658

UNITED KINGDOM

194/200 Bishopsgate, London, E.C.2

Tel.: 01-283 (Avenue) 4980 & 7734

Tel.: 263468 & 23778

Cables : "Shipmanag", London, E.C.2

After Office Hours — Telephone :

Orpington (Kent) 26885, 01-882

(Foxlane) 1022, 01-590 7482, 727/7987

GREECE

95, Kolokotroni Street, Piraeus

Telephones : 424309, 422225, 470969

Telex : 2338 & 2340

Cables : "Tsvllico" & "Salvetow"

Telephones - after office hours :

670520, 412260 & 670530

πί τοῦ προκειμένου, πληρώνεται μὲ τὴν τιμὴν πωλήσεως παρὰ τῆς Τραπέζης, κατὰ συγκεκριμένην ἡμερομηνίαν.

Ἀνεξήγητος παραμένει ἡ λῆψις τῆς ἐν λόγῳ ἀποφάσεως ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ν.Α.Τ., διὰ τῆς ὁποίας ἀφ' ἐνὸς μὲν ἐπιβαρύνεται τὸ ναυτιλιακὸν γραφεῖον μὲ τὴν διαφορὰν μεταξὺ τιμῆς ἀγορᾶς καὶ πωλήσεως, ἀφ' ἔτερου δὲ ἡ Τράπεζα πωλεῖ δύο φοράς τὸ συνάλλαγμα.

ΑΠΟ ΒΟΡΡΑ ΠΡΟΣ ΤΑΣ ΝΗΣΟΥΣ

Ἄπεδείχθησαν πράγματα ἔξυπηρετικά, δόσον καὶ ἀποδοτικὰ τὰ δύο τόσον προσφυῶς πρὸ μηνὸς ἐγκαινιασθέντα, κρατικὴ ἐπιχορηγήσει, δρομολόγια ἐπιβατηγῶν σκαφῶν ἀπὸ τὴν Βόρειον Ἐλλάδα — τοὺς λιμένας Θεσσαλονίκης καὶ Καβάλας — διὰ τὸ υποτικόν μας σύμπλεγμα.

Κίνησις λανθάνουσας ὑφίστατο, ἥτις ἀνεζήτει τὸ θαλάσσιον μέσον, ὅπερ ὅμως ἀπὸ μακροῦ δὲν προσεφέρετο. Αἱ γραμμαὶ ἐπιβατηγῶν σκαφῶν εἶχον διακοπή, πλὴν τῶν δύο ἐπιχορηγουμένων, τῶν ἐκτελουμένων δι' ἀκαταλλήλων πάντων πλοίων.

Καὶ δὲν ἐπρόκειτο μόνον περὶ κινήσεως ἐξ αὐτῆς ταύτης τῆς Βόρειου Ἐλλάδος, ἀλλὰ καὶ τουριστικῆς ἐκ τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, ἥτις τώρα διὰ τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης ἥρχισεν ἔξυπηρετουμένη μετὸ ἐπιβατηγόν, εἰς κρουαζερόπλοιον μετασκευασθέν, «Μικαούλης». Οἱ ἀριθμοὶ τῶν διακινουμένων ἐπιβατῶν τὸ ἀποδεικνύουν. Ἀπὸ ἑδομάδος εἰς ἑδομάδα είναι μεγαλύτεροι.

Τὰ δύο αὐτὰ δρομολόγια, ἀνελλιπῶς ἐκτελούμενα καθ' ὅλην τὴν θερινὴν περίοδον, προώριστα νὰ ἔξυπηρετουσιν θετικάς συγκοινωνιακὰς ἀνάγκας, αἵτινες τώρα μᾶς ἀποκαλύπτονται. Ὁρθῶς ἔν καιρῷ τὰς ἀνάγκας αὐτάς διέγενοσεν ὁ κ. Χολέθας, ὁ εἰσηγητής τῆς καθιερώσεως τῶν γραμμῶν Βόρειου Ἐλλάδος. Ἡτο, πράγματι, ἀνεπίτρεπτον ζωτικά, δόσον καὶ μεγάλα τῆς χώρας μας τμῆματα νὰ παραμένουν ἀποκεκλισμένα διὰ τὰς ἀπὸ θαλάσσης συγκοινωνίας. Ὁ ταξιδιώτης διὰ τὴν Κρήτην ἢ τὰ Δωδεκάνησα ἀπὸ τὴν Θεσσαλονίκην ἦτο ὑποχρεωμένος νὰ φθάσῃ ἐκεὶ μέσω Πειραιῶς. Καθυστέρησις καὶ ταλαιπωρία. Τώρα ἀπέκτησε τὴν ἄμεσον ἐπικοινωνίαν.

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

Θὰ ἔχουν, ἀσφαλῶς, ἐνημερώσει τὸ «Υπουργεῖον τὰ παρακολούθουντα τὴν κίνησιν εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς γραμμὰς ὅργανα τοῦ Λιμεναρχείου, ἐπὶ τοῦ σημειουμένου ἀφορῆτον συνωστισμοῦ εἰς τὴν γραμμὴν Κρήτης — πρὸς τὰ Χανιά καὶ τὸ Ἡράκλειον. Τὰ διατιθέμενα πλοῖα δὲν ἐπαρκοῦν. Τέσσαρα μόνον δρομολόγια προσφέρονται διὰ Χανιά ἀπὸ τὸν μονοπλοιακὸν ἐκμεταλλεύμενον τὴν μεταφορικὴν κίνησιν τῆς Μεγαλονήσου ἐπιχειρηματίαν, ἐνῷ αἱ ὑφιστάμεναι ἀνάγκαι ἐπιβάλλουν τὰ καθημερινὰ τοισῦτα. «Υπερπλεονάζουν ἐπίσης οἱ ἐπιβάται διὰ τὸ Ἡράκλειον.

Καὶ αὐτὰ ἐνῷ τὰ «Χανιά», ἔτοιμον πλέον διὰ τὰ πρός Κρήτην ταξίδια τον παραμένει παρωπλισμένον. Τὸ «Υπουργεῖον πρέπει νὰ ἀναλάβῃ τὴν ἐκκαθάρισιν τῶν προβληθέντων κωλυμάτων, ὥστε τὸ σκάφος νὰ δυνηθῇ ἀμέσως νὰ δρομοληθῇ εἰς τὴν Κρήτην. Θὰ τὴν ἔξυπηρετήσῃ τὰ μέγιστα.

Καὶ προβάλλει τὸ ἔρωτημα: Διατί τὸ «Κνωσόδε» δὲν δρομολογεῖται εἰς τὴν τόσον ἔχουσαν ἀνάγκην γραμμὴν τῆς Κρήτης, ἀντὶ τῆς Δωδεκανήσου, ὅπου πληθωρισμὸς σημειούται σκαφῶν καὶ τὸ «Μιμίκα Λ.» ἔξυπηρετεῖ ἀρτιώτατα τὴν κίνησιν;

Τὸ «Κνωσόδε» — διὰ νὰ ἔξηγούμεθα — δὲν ἔξυπηρετεῖ τὰ Δωδεκάνησα, ἀλλὰ τὸν ἔξιππολυθέντα κατὰ τοῦ «Μιμίκα Λ.» συνα-

γωνισμὸν ἀπὸ μέρους τοῦ ἐπιδιώκοντος τὸ μονοπλόιον εἰς τὴν Ἀκτοπλοῖαν ἐπιχειρηματίον.

ΣΥΝΗΘΕΣ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΝ

Δύο ἐκπροσώπους τῆς Ναυτιλίας τακτικῶν γραμμῶν παρὰ τῇ CENSA — ὡργάνωσις ἐφοπλιστική τακτικῶν γραμμῶν — ἔχει ὄρισει ἡ «Ενωσις τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, τοὺς κ.κ. Π. Καλλιμανόπουλον καὶ Π. Μαρκεσίνην. Θὰ ἐπιστένετο, καὶ πολὺ ὄρθως, ὅτι κοινὰ ἀμφοτέρων θὰ ἥσαν αἱ ἀπόφεις ἐπὶ τὸν ἀναφοριμένων θεμάτων καὶ κοινὸν θὰ ἂτο τὸ μέτωπον ἐν τῇ προσπίσει τῶν γενικωτέρων τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ζητημάτων. Τὸ ἀντίθετον, ὀπιχώς, συμβαίνει. Οἱ δύο "Ἐλληνες ἐκπρόσωποι συχνὰ ἐμφανίζονται διαφωνῶντες κατὰ τὰς συνεργούμενας διασκέψεις. Καὶ τὴν διαφωνίαν τῶν αυτήν καθιστοῦν διὰ δηλώσεων κατάδηλον.

Ἡ ἐντύπωσις, βεβαίως, θλιβερὰ ἐνώπιον τῶν ξένων. Μὲ αύτούς, σημειωτέον, ἔχομεν σοδορώτατα ζητήματα νὰ ἐπιλύσωμεν, ἐν τῇ προσπίσει τῶν συμφερόντων τῶν Ἐλληνικῶν τακτικῶν γραμμῶν.

Προσφάτως, ἀκόμη, κατὰ τὴν συνεδρίασίν της CENSA τῆς 3ου Ιουνίου, τὴν συνελθουμένων εἰς Λονδίνον, ὁ κ. Καλλιμανόπουλος — καὶ πολὺ ὄρθως — ὑπέδειξεν ὅπως αἱ προσπάθειαι τῶν Εὐρωπαίων ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν χαλάρωσιν τῆς πολιτικῆς τῆς διακρίσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου στραφούν μᾶλλον πρὸς τὰς ἐνδιαφερούμενας κυβερνήσεις. Αἱ κατ' ιδίαν τοισῦται τῆς CENSA θὰ ἀποδοῦν — ὅπως καὶ είναι — ἄκαρποι.

Οποία ἐκπληξίς καὶ ποία ἡ προκληθεῖσα ἐντύπωσις σταύρωσεν ὁ τέταρτος τῶν Εὐρωπαίων συνηχαρητήριος διὰ τὴν μεγαλεπόβολην πρωτοβουλίαν σας εἰς βιομηχανικὸν κλάδον, ὡμέσως συνδέομενον μὲ τὰς λαμπρὰς ἐπιδόσεις διακεριμένων τέκνων τῆς χώρας εἰς τὸν θαλάσσιον στίδον.

«Ισως νὰ ἔπειπεν ἡ «Ενωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν, ἀπεσταλμένοι τῆς ὅποιας είναι οἱ κ.κ. Καλλιμανόπουλος καὶ Μαρκεσίνης, νὰ ὑποδειξῇ εἰς αὐτοὺς τὰ θλιβερὰ ἀποτελέσματα ἀπὸ τὰς συχνὰς αὐτὰς διαφωνίας τῶν δύο ἐκπροσώπων της. Καὶ ἀν τελικῶς, λόγω διαφορᾶς ἀντιλήψεων εἰς βασικὰ θέματα δὲν καταστῆ ἐφικτή ἡ συνεργασία, νὰ ἀντιμετωπίσῃ καὶ τὴν ἀντικατάστασίν των. Ἀνεπιτέρποτος είναι μία τοιαύτη πράστασις εἰς διασκέψεις τόσης διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας σημασίας. Τὴν ζημιάν·

«ΕΙΜΕΘΑ ΣΥΝΑΝΤΙΛΗΠΤΟΡΕΣ,,

Ο «Υπουργὸς Συντονισμοῦ κ. Νικόλαος Μακαρέζος ἀπέμυθε τὴν ἀκόλουθον ἐπιστολὴν πρὸς τὸν κ. Αλέξανδρον Ν. Γουλανδρῆν:

«... Ἀπὸ ἡμετέρας πλευρᾶς σίσθανομαι ζωηράν τὴν ἀνάγκην, ὅπως σᾶς διασιβιάσω τὰς θερμάς εὐχαριστίας καὶ τὰ εἰλικρινῆ μου συγχαρητήρια διὰ τὴν μεγαλεπόβολην πρωτοβουλίαν σας εἰς βιομηχανικὸν κλάδον, ὡμέσως συνδέομενον μὲ τὰς λαμπρὰς ἐπιδόσεις διακεριμένων τέκνων τῆς χώρας εἰς τὸν θαλάσσιον στίδον.

Ἡ ἐπιλογὴ τοῦ τόπου ἔγκαταστάσεως τῆς νέας ναυπηγοεπισκευαστικῆς μονάδος, ὡς καὶ ἡ ὑπὸ Ἑλληνικῶν χειρῶν πραγμάτωσις τῆς, διαγράφουν περιλαμπρούς καὶ παραδειγματικὸν πλαίσιον δημιουργίας, εἰς μίαν χώραν, ὅπου ἡ ταχεία πρόσοδος ἀποτελεῖ σήμερον τὸν πρώτιστον στόχον.

Ἀπὸ ἡμετέρας πλευρᾶς, ὡς συμπλέοντες εἰς τὴν κοινὴν προσπάθειαν Κράτους καὶ ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας, διὰ μίαν καλυτέραν αὔριον, θὰ είμεθα πρόθυμοι συναντιληπτορες καὶ πρώτοι ἡμεῖς θὰ χειροκροτήσωμεν τὴν εύόδωσιν τῶν έθνωφελῶν σκοπῶν σας.

Μετὰ πάσης τιμῆς
N. MAKAPEZOΣ»

ANDROS SHIPPING AGENCIES LTD.

SHIP OWNERS - AGENTS

201-202, FINSBURY COURT

FINSBURY PAVEMENT

CABLES:

NAVANDROS LONDON E.C.2

TELEX: 883582

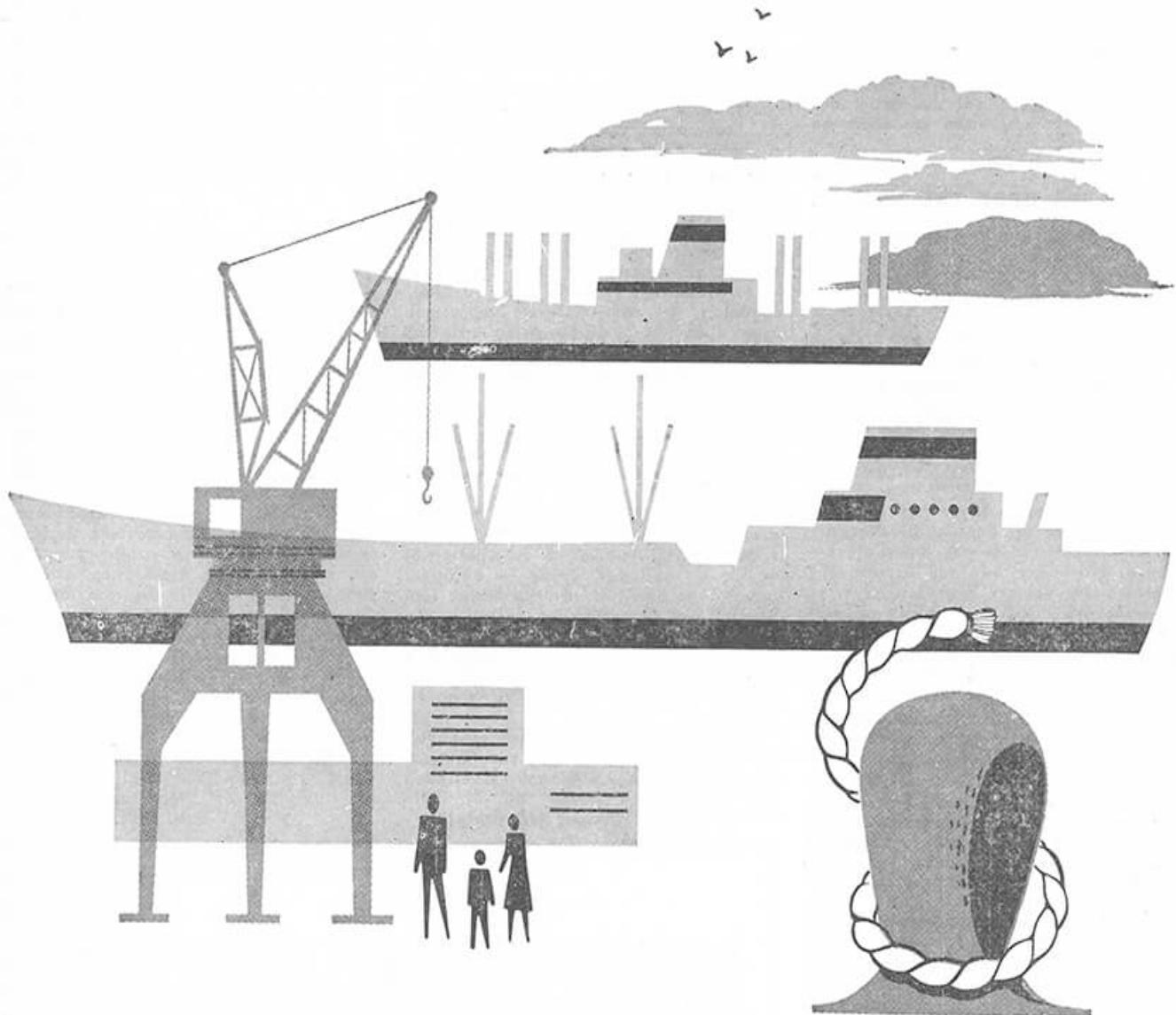
LONDON E.C.2

TEL: 01-6289195 (3 LINES)

TEL: AFTER OFFICE HOURS:

01-8660351

29-42814



***total insurance service to the
marine industry for more
than one hundred years***



FRANK B. HALL & CO., INC.

67 WALL STREET NEW YORK, N.Y. 10005, U.S.A. • WHITEHALL 4-3300

- International Insurance Brokers • Average Adjusters
- Estate Analysts • Employee Benefits Consultants

Cable: "HALLCOY" NEW YORK

Telex: 42 02 33
22 21 21
62 915

Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΗΝ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΝ

ΣΥΓΚΕΚΡΟΤΗΜΕΝΟΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΙ ΤΑΣ ΤΥΧΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

ΕΚΑΤΟΝ ΕΙΚΟΣΙ ΤΕΣΣΑΡΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ • ΠΡΟΒΟΛΗ ΤΟΥ ΕΠΙΤΕΛΟΥ-
ΜΕΝΟΥ, ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΕΚΤΑΣΕΩΣ, ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ • ΑΠΟΛΥΤΟΣ Ο ΕΘΝΙΚΟΣ ΧΑΡΑ-
ΚΤΗΡ ΤΗΣ ΟΣΗΜΕΡΑΙ ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΟΣ • ΘΕΤΙΚΗ Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ
ΕΠΙ ΤΩΝ ΓΕΝΙΚΩΤΕΡΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ, ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΝ
ΔΡΑΣΙΝ ΕΝΟΣ ΕΚΑΣΤΟΥ • Η ΚΑΛΗ ΑΥΡΙΟΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΤΑΙ

ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΜΙΑΝ ΠΡΟΣΦΑΤΟΝ ΕΠΙΣΚΕΨΙΝ ΕΙΣ ΤΟ ΣΙΤΥ

Δέν είναι: είς τάς συνηθείας τοῦ γράφοντος νά απαριγολή τάς στήλας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μὲ τάς ίδιωτικάς ενασχόλησες τῶν λόγους, έστιν οὐκ ἀνάλογα συνδέονται ἀμέσως ἡ ἐμπειρίας μὲ τὴν Λαυτίλαν. Η εἰδησογραφία μὲ τὴν οποῖα τὸ δυνατόν ἔξονυχιστικήν διερεύνησιν τοῦ βραχίου τῆς πληροφορίας ἀπετέλεσε, πάντοτε, τὴν κυριωτέρων ἔργασίαν.

Ο μικρὸς οὗτος πρόλογος ἔκριθη ἀναγκαῖος, διό νά ὑπογραμμισθῇ ἡ ἀνάγκη ἔξαιρέσσως ἐκ τοῦ τοῦ κανόνος. Η δεσμολογία παραχωρεῖ ἀγγέληστος τὴν θέσιν τῆς εἰς τὴν σκοπιμότητα τοῦ παρόντος σημειώματος, συνεδεμένην μὲ τὸ πρωτόδουλον, ὅσον οὐκι γενικωτέρας ἐθνικῆς καθυτὸς σημασίας ἔργον, δπερ ἀπιτελοῖν οἱ εἰς Λονδίνον ἄγκατεστημένοι: «Ελλήνες νυκτιλιακοὶ παράγοντες, δρόντες καὶ ὡς σύνοισι, ἀλλὰ καὶ ὡς ἀτομα.

Ο ἀνυπόριτος θυμασίας μας διὰ τοὺς ὀλίγους αὐτοὺς «Ελλήνες, τοὺς μοχθοῦντας καὶ ἔλιτσσομένους» ὑπὸ πᾶσαν περίστασιν, συγχόντας καὶ ἀντίσσον, δικτυνεομένους πάντοτε ἀπὸ θυκαὶ ίδεωδη, ἀπετέλεσε τὸν κυριώτερον ποχλόν, διὰ νά ἔξαρωμεν τὸ ἀπιτελούμενον περὶ αὐτῶν ἔργον διεθνοῦς ἀκτινοβολίκης καὶ ἐκτάσεως. Θετὸ πορφύγονον, οπτά τὸ δυνατόν, στοιχεῖα καὶ ἀριθμούς. Εἰς ἄλλας οελίδας τοῦ πανόντος τεύχους ἀναψφερόμεθεν εἰς αὐτά. Τὸ κατωτέρῳ σημείωμα περιέχει προσωπικάς ἔντυπωσις τοῦ γράφοντος, τὰς ὅποις ἀπεκδύσισεν ἐκ μιας διληγούμενης ἐπωφῆς μὲ τοὺς νυκτιλιακοὺς παράγοντας τοῦ Σίτυ. Τὸ επιχειρηματικὸν στοιχεῖον δὲν μέχενται δὲν μής ἀπηγόρησε.

Μᾶς ἔδόθη ἡ εὐκαρία νά ἐπισκεφθῶμεν τὴν Ἀγγλικήν Μητρόπολιν, κατόπιν μιᾶς φιλόφρονος πρωτοδουλίας τῶν κ.κ. Ἀδελφῶν Μίνωος καὶ Ἰωσῆφ Κολοκοτρώνη, ὅπως μᾶς φιλοενήσουν εἰς τὸ Λονδίνον ἐπὶ μίαν ἔβδομάδα. Οι παρασχόντες τὴν φιλοενίαν δὲν ἐπεθύμουν τὴν ἀτομικήν αὐτῶν προβολήν.

Ολας ἀθορύνως καὶ ἀνιδιοτελῶς ὥργάνωσαν τὴν δημοσιογραφικὴν ἀποστολήν, τὴν ὅποιας ἀπετέλεσεν ὀλιγάριθμον κιλιμάκιον ἐκλεκτῶν συναδέλφων τοῦ ἡμερίστου τούτου μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὸν Πρόεδρον τῆς Ἑνώσεως Συντακτῶν κ. Π. Τρουμπούνην. Σκοπὸς τῆς ἐπισκέψεως ήτο ἡ ἐκ τοῦ συνεγγυγού γνώσις τῶν συνθηκῶν ἔργασίας τῶν ἐκεὶ ἐγκατεστημένων νυκτιλιακῶν μας γραφείων, η κατανοήσις τῶν σοδαρῶν προβλημάτων, τὰ ὅποια καθημερινῶς ἀντιμετωπίζουν οἱ ιθύνοντες αὐτά.

Καὶ εἰδομεν πράγματι ἀνθρώπους ἀπλούς, καλοὺς οἰκογενειάρχας, ἔργαζομένους ἐντατικῶς, συναδέλφωμένους ὑποδιγματικῶς. Ἀπέριτοι εἰς τὴν ὅλην παράστασιν τῶν, καταδεκτοί, εὐπροσήγοροι, δοῖοι ἀνεξαιρέτως οἱ εἰς τὸ Σίτυ ἐγκατεστημένοι «Ελλήνες ὁμονούν, συνεργάζονται προκειμένου τοῦ γενικοῦ συμφέροντος. Συμβάλλουν ἡθικῶς καὶ ὑλικῶς διὰ τὴν διαστήρησην τῆς ἀλατηρίας τοῦ 'Ελληνισμοῦ. Ἀφθονώς παρέχουν τάς ἐπιχορηγήσεις διὰ τὴν ἰδρυσιν σχολείων, ἐκκλησῶν καὶ ὄλλων εὐαγγῶν καὶ μορφωτικῶν ἰδρυμάτων. Μόνον κατά τὰ τελευταῖς ἔπειτεύχη η ἰδρυσις πολλῶν νέων ἐπιμορφωτικῶν σχολείων, ὃστε ὁ ἀριθμός των σήμερον νά ἀνέρχεται εἰς 45. Εξυπηρετοῦνται ἑκατόντας τὰ νάματα τῆς ἐλληνικῆς γλώσσης καὶ παραδόσεως τὰ τέκνα τῶν 15.000 ἐγκατεστημένων, εἰς τὸ Λονδίνον κυρίως, «Ελλήνων καὶ τῶν 120.000 Ελλήνοκατέρων. Γνωρίζουν καλλιον παντὸς ὄλλου οἱ νυκτιλιακοί μας παράγοντες τοῦ Λονδίνου τὴν ἀνάγκην καὶ τὴν χρησιμότητα διατηρήσεως τοῦ ἐλληνικοῦ χαρακτῆρος μεταξὺ τῆς ἀξιολόγου εἰς ἀριθμὸν ὁμογενείας, ητίς ὄλ-

φιλολογικῶν συλλόγων εἰς τὴν βρεταννικὴν πρωτεύουσαν, τῆς «Ἐλληνικῆς Ἐταιρίας Λονδίνου» ητίς προβαίνει εἰς πέντε ἑκδηλώσεις ἑταῖρος πολιτιστικοῦ χαρακτῆρος, καὶ τῆς «Ἐταιρίας Ἐλλήνων Ἐπιστημόνων». Αποφεύγομεν νά ἀναφερθῶμεν εἰς συγκεκριμένα ὄντωματα. Οι ἐνδιαφερόμενοι ἐπιθυμούν νά διατηρήσουν τὴν ἀνωνυμίαν τῶν. Εκείνο τὸ ὄποιον ἐπιθυμοῦν διακανεῖ διὰ τῶν ἀνωτέρων ἐνεργειῶν τῶν είναι ἡ διατήρησις τῆς γλώσσης καὶ τῆς ἐλληνικῆς παραδόσεως.

ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΟΥΝ ΠΑΝΤΟΥ

Εἶχομεν τὴν εὐκαιρίαν νά γίνωμεν δεκτοὶ ὑπὸ τοῦ Ἀρχιεπισκόπου Λονδίνου κ. Ἀθηναγόρα. Ἐντὸς γαληνίας ἀτμοσφαίρας, τελείως ἀπομονωμένοι τῆς τύρδης τῆς πολυανθρώπου πόλεως, ἐπληροφορήθημεν ἀπὸ τὸν Σεβασμιώτατον ἐπὶ τοῦ θεαρέστου ἔργου τῶν ἐφοπλιστῶν μας εἰς τὸν τομέα τῆς Εκκλησίας. Οι ἴδιοι συστηματικῶς ἀποφεύγουν νά θίσουν τὸ θέμα.

«Δέν είναι: ἐκδήλωσις θρησκευτικοῦ καὶ πνευματικοῦ περιεχομένου, μᾶς ἐτόνισεν ὁ Ἱεράρχης, εἰς τὴν ὅποιαν νά μη πρωτοστατοῦν οἱ ἐφοπλισταί μας. Προθυμοτάτους τοὺς προσφοράν καὶ εἰς διετούς πάντοτε εἰς πᾶσαν προσφοράν καὶ εἰς διετούς προσφοράν καὶ ἡ ἀνάγκη ἡ Ἐκκλησία. Θά πρέπει ἐπίσης νά ἀναφερθῇ καὶ ἡ συμπαράστασις τῶν βρεταννικῶν ἀρχῶν εἰς πᾶν αἴτημα τῆς Ἐκκλησίας. Μᾶς παρέχουν ὅλας τὰς δυνατάς διευκολύνσεις».

Θά ἀπετέλει ὅμως ἀσυγχώρητον παράλειψιν ἐὰν δὲν ἀνεφέρετο καὶ ἡ συμβολὴ τῆς εἰς Λονδίνον «Ἐλληνικῆς Πρεσβείας εἰς τὸν συντονισμὸν τοῦ ὄλου ἡθικοῦ καὶ ἐκπολιτιστικοῦ ἔργου ὑπὲρ τῆς ὁμογενείας. Ο ἐφοπλισμὸς πράγματι ἔχει τὴν τύχην νά ἐπροσωπάτως νά στεγάζεται η ἡκεὶ ἡγεσία τῆς Ορθοδοξίας. Συμπαρίστανται ἀνεργῶς εἰς πᾶν αἴτημα τῆς Εκκλησίας. Γενικῶς ὅπισθεν ὄλων τῶν ἡθικῶν ἐδηλώσεων κρύπτεται ο «Ἐλλην νυκτικὸς ἐπιχειρηματίας. Εἰς τὴν συμπαράστασιν τοῦ διφέλεται καὶ τὸ γόνιμον ἡθικον καὶ πολιτιστικὸν ἔργον τῶν δημιουργηθέντων δύο

CEYLON SHIP SUPPLIERS CO

114 Negris Building York Street

Colombo Ceylon

Tel. Address : B L A K O - Phon. 82.340

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ

«Αλλ' οι ἐντυπώσεις μας ἐκ τῆς συντόμου ἐπισκέψεως μας εἰς τὸ Λονδίνον ἐνεφάνισαν τόσας ἐναλλαγάς καὶ εὐχαρίστους

ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

έκπληξεις, ώστε διὰ νὰ δώσωμεν μίαν ἄλλην εἰκόνα τῆς ἑκεὶ ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος θὰ πρέπει νὰ ἀλλάξουμεν τὸ σκηνικόν.

Έθαδίζαμεν εἰς τὸν διάσημον δρομίσκον Saint Mary Άκε ξεναγούμενοι ὑπὸ τοῦ κ. Μ. Κολοκοτρώνη, κατόπιν συντόμου ἐπισκέψεως τοῦ γραφείου του. "Ἐπροσθυμοποιήθη νά μᾶς ὅδηγήσῃ εἰς τὸ «Μπάλτικ». "Ἀπεθαυμάζαμεν τὰ μέγαρα τοῦ Λόυδ' εἰς τῆς P. and O., ὅπου αἰφνίδιως μᾶς ἐπλησίασε βιαστικὸς ὁ κ. Μάρκος Λύρας. "Ἄλλοι ἐφοπλισταὶ κατημύνοντο ἐν σπουδῇ εἰς τὸ «Μπάλτικ». "Ο κ. Λύρας, ὁ ὄποιος πάντοτε κάτι καινούργιο καὶ ἐνδιαφέροντος ἔχει νὰ διηγηθῇ, μᾶς προσεκάλεσε νὰ ἐπισκεφθῶμεν τὸ ἕδιον ἀπόγευμα τὸν «'Ικτίνον» του. Τὸ ὥραιον νεότευκτον σκάφος εἶχεν ἀγκυροδήσει εἰς τὸν Τάμεσιν. "Ητο γιαστικός καὶ διὰ τὸν λόγον αὐτὸν εἶπεν δλίγα εὐφοιογήματα καὶ ἔξηφανίσθη, ὀρνθίεις τὴν πρότασιν τοῦ κ. Κολοκοτρώνη ὅπως μᾶς συνοδεύσῃ εἰς τὸ γεῦμα. "Ἐπεσκέφθημεν ἐν συνεχείᾳ τὸ διεθνές κέντρον ναυλώσεων, ἐνημερώθημεν ἐπὶ τοῦ τρόπου συνάψεως τῶν ναυλωτικῶν συμβολαίων, εἴδομεν πολλοὺς "Ελληνας ἐφοπλιστὰς νὰ κινοῦνται εἰς τὴν αἴθουσαν τῶν συνεδριάσεων τοῦ «Μπάλτικ» καὶ κατελήξαμεν εἰς τὸ ὑπόγειον ἑστιατόριον.

Αἰφνίδιως, καὶ ἐνῷ ησχολούμεθα μὲ τὴν κατανάλωσιν τῶν «ὅρντέρων» ἐνεφανίσθη καὶ πάλιν ὁ κ. Λύρας, καταφανῶς ἵκανοποιημένος. Εἶχε περατώσει τὴν ἐργασίαν του. "Εκάθισεν εἰς τὸ τραπέζι μας καὶ ἥρχισε νὰ μᾶς γοητεύῃ μὲ διάφορα περιστατικά, τὰ ὅποια τεχνητῶς ἀνέσυρεν ἐκ τῆς ἀνεξαντλήτου μνήμης του. "Ἐφάσαμεν εἰς τὰ ἐπιδόρπια, ὅπου ὁ κ. Λύρας προέδαινεν εἰς τὰ συμπεράσματα τῆς ἔξιστορήσεως του λέγων:

«... "Οπως θὰ καταλάβατε, λοιπόν, ήδη δυνειά μας είναι διεθνής. Συνεπών ταὶ ὁ συναγωνισμὸς είναι διεθνής. Γι' αὐτὸν ἡ συνεργασία μας πρέπει νὰ είναι ἀπόλυτος, ἐπειδή...».

Τότε συνεβούλευθη τὸ ὠρολόγιον του καὶ ἀνεπήδησε. Όμιλούσε μίσαν ὕραν καὶ 10 λεπτά, χωρὶς νὰ τὸ καταλάβῃ. Οὔτε καὶ ἡμεῖς βεβαίως. "Αποχωρῶν ἐν σπουδῇ, ἀνένωσε τὴν πρόσκλησίν του διὰ τὸν «'Ικτίνον» καὶ φθάνων εἰς τὴν ἔξωθυραν προσέθεσε:

— Καὶ νὰ φανταστήτε ὅτι συμφωνούσαμε. "Αν δὲν συμφωνούσαμε, θὰ μέναμε ἐδόν μέχρι τὸ ἀπόγευμα καὶ βάλε!

Πράγματι, ἡ διαλογικὴ συζήτησις ἀποτελεῖ τὸ πρώτιστον χαρακτηριστικὸν γνώρισμα τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Τὸ κάθε ἀνακύπτον θέμα ἀποτελεῖ ἀντικείμενον ἔξονυχιστικοῦ καὶ ἐποικοδομητικοῦ διαλόγου, ὃ ὅποιος ἀρχίζει εἰς τὸν τόπον τῆς ἐργασίας καὶ συνήθως... συνεχίζεται ἐπὶ ὥρας εἰς τὴν οἰκίαν ἐνὸς ἐξ αὐτῶν. Παρευρέθημεν εἰς παρομίους διαλόγους. "Ανεξάντλητος ἡ ἐκτέρωθεν ἐπιχειρηματολογία. "Η εύστροφία πιεύματος καὶ τὸ βάθος τῶν γνώσεων ἐνὸς ἔκαστου ἐπιστρατεύονται εἰς παρομοίας περιπτώσεις, προκειμένου τὸ πρόβλημα νὰ ἔξετασθῇ ἀπὸ πάσης πλευρᾶς. Οὐδὲν σημεῖον παραμένει ἀδιέρωντον. "Εξεπλάγημεν ὅταν, κατὰ τὴν διάρκειαν γεύματος εἰς τὴν οἰκίαν τοῦ κ. Δ. Φασοποιοῦ, αἱ συζητήσεις Ἐλασον τοιαύτην ἔκτασιν ἐπὶ μὴ ἐπαγγελματικῶν ζητημάτων, ὡστε νὰ διερωτώμεθα ἐὰν είναι δυνατὸν οἱ ἀνθρώποι αὐτοί, οἱ κατὰ τὸν πολὺ κόσμον ψυχροὶ ἐπιχειρηματίαι, εἰναι τόσον εύασθητοι εἰς θέματα κοινωνικὰ καὶ φιλοσοφικὰ, τὰ ὅποια μάλιστα πραγματεύονται μὲ τόσην σοφήνειαν, μεθοδικότητα καὶ ἐπαγγεὴ ἀξιοθαύμαστον.

Μὲ τὴν ιδίαν βεβαίως ἀνεξάντλητον ὑπομονὴν συζητοῦν καὶ τὰ ἐπαγγελματικά τῶν ζητήματος. "Αμφιβάλλομεν ἀλλοὶ ξένοι συνάδελφοί των χρησιμοποιοῦν τὴν μέθοδον τοῦ διαλόγου καὶ τὴν ἀνταλλαγὴν πληροφοριῶν διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν ζητημάτων των. "Αποτελεῖ τούτο ἀναμφισθήτητον στοιχεῖον προόδου, τὸ ὅποιον ἔχει τὴν ρίζαν τοῦ εἰς τὴν περιπατητικὴν σχολὴν τῆς ἀρχαίοτητος, εἰς τὴν ὅποιαν ὄφειλεται ἡ ἐπίλυσις πολλῶν κοσμοθεωρητικῶν προδλημάτων.

Οἱ ἐκπρόσωποι τῶν 124 Ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν γραφείων τοῦ Λονδίνου, ἔχουν συχνάς ἑπαφάς μεταξύ των, ἀν καὶ ἔκαστος ἐξ αὐτῶν ἔχει ἕδιον σύντημα δράσεως. "Εφευρετικής καὶ φαντασίας χαρακτηρίζει καθεὶδρα ἐπιχειρηματικὸν ἐλιγμὸν των, ἀναλόγως τῆς φύσεως τῆς ἐργασίας καὶ τῶν περιστάσεων. Λαυδασμένη τυχὸν κίνησις ἐνὸς εἰς τὸ ζατρικὸν τῶν ναύλων, συχνάκις προλαμβάνεται ὑπὸ ἑτέρου συναδέλφου του περιστότερον καταποτισμένου ἐπὶ τῆς συγκεκριμένης περιπτώσεως. Κατά τὴν διάρκειαν τῶν ἀτερμόνων, ἀλλ' ἐποικοδομητικῶν διαλόγων, γίνεται ἡ ἀρίστη ἐπεξεργασία καὶ ἀνταλλαγὴ πληροφοριῶν ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς καὶ συνάγονται τὰ κατάλληλα συμπεράσματα ἐπὶ τῆς περαιτέρου δράσεως. Διερωτώμεθα ἐὰν ὑπάρχῃ ἀπότομος παράδειγμα συναδελφώσεως καὶ συλλογικῆς ἐνέργειας, χωρὶς νὰ θίγεται ἡ αὐτοτέλεια εἰνός ἔκαστου τῶν ἐφοπλιστῶν.

Καὶ ἡ τελευταία διατίστωσί μας: "Οἱ ἀνεξαιρέτως τείνουν εύήκοον οὓς πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν. Αἱ πολιτικοὶ - οἰκονομικοὶ ἔξελιξεις τῆς χώρας ποὺ τοὺς φιλοξενεῖ, ἀλλὰ καὶ δλῶν τῶν χωρῶν τοῦ κόσμου, τοὺς ἐνδιαφέρουν ἀπολύτως. Ζυγίζουν ἐπακριβῶς τὰ γεγονότα, διατυπώνονται κρίσεις καὶ χαράσσεται ἐν συνεχείᾳ ἡ γραμμὴ πλεύσεως νοερῶς διὰ νὰ ὑλοποιηθῇ κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον ὅταν αἱ περιστάσεις τὸ ἀπίστευτον τὸ τί κατὰ νοῦν ἀποταμεύουν καθημερινῶς οἱ ἀνθρώποι αὐτοί, οἱ ὄποιοι, ὑποχρεωμένοι ὅπτες νὰ ἐλίσσωνται εἰς τὸ μεγαλύτερον ναυτιλιακὸν κέντρον τοῦ κόσμου ἐν μέσῳ ξένων συναδέλφων των, οἵτινες διευκολύνονται εἰς τὴν ἐργασίαν των διὰ τεχνολογικῶν καὶ ὄρθολογικῶν μεθόδων ὄργανωσεως, ἀποθησαυρίζουν γνώσεις καὶ πληροφορίας, ὡστε διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ καὶ διὰ τῆς προσωπικῆς των ἐποπτείας καὶ ἐργασίας, νὰ ἀμυνθοῦν ἔναντι τοῦ ὄχι τόσον φιλικοῦ περιβάλλοντος καὶ τῶν ηλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν. Είναι ἀξιοθαύμαστοι.

K. ΔΟΥΚΑΣ



Ο ἐφοπλιστής κ. Μίνως Κολοκοτρώνης, ὑποδεχόμενος μετὰ τοῦ τοῦ κ. Ματαντού καὶ ἐκπροσώπων τῆς εἰς Λονδίνον Ἐλληνικῆς Πρεσβείας, τὸ κλιμάκιον τῶν δημοσιογράφων.

“Οσα ήκουσα και είδα

Δημοσιεύομεν κατωτέρω έντυπώσεις, παρατηρήσεις και σχόλια του συνεργάτου μας κ. Κ. Δουύκα, έπισκεψθέντος εἰς τὸ Λονδίνον τοὺς ἑκεὶ ἔγκατεστημένους “Ελληνας διαχειριστὰς ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Καταστόλαγμα διεξοδικῶν συζητήσεων καὶ ἐνημερωτικῶν ἐπαφῶν εἰναι τὰ κατωτέρω σημειώματα. ‘Αναφέρονται εἰς τὸ ἀπασχολοῦντα τοὺς ἐφοπλιστάς μας προβλήματα, εἰς τὰς διανοιγούμενας προοπτικὰς ἐπὶ τῆς ἑξελίξεως τοῦ ναυτιλιακοῦ μας μεγαλουργήματος καὶ εἰς τὸ ἐπιτελούμενον ἔργον ὑπὸ τῶν εἰς Λονδίνον ναυτιλιακῶν παραγόντων.

Η ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΣΙΤΥ

Μᾶς ὑπεργαμμίσθη, κατὰ τὴν πρόσφατον εἰς Λονδίνον ἐπίσκεψίν μας, ἡ ἀναγκαιότης ὑπάρχεις τῶν ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὴν βρετανικὴν πρωτεύουσαν, χωρὶς τοῦτο κατ’ ἀνάγκην νὰ συνεπάγεται καὶ τὴν μῆ μεταστέγασιν νευρολογικῶν τημάτων τῶν ἐν λόγῳ γραφείων εἰς τὸν Πειραιά. Εἰς τὸ Λονδίνον ἔδρεύσης σήμερον 124 ἐλληνικὸν ναυτιλιακὸν συγκροτῆματα. ‘Απαντα τὰ γραφεία συνεπειθῆσαν καὶ λειτουργοῦν κατὰ τὸν βρετανικὸν νόμον. Ἡ ἑκεὶ παρουσία τῶν ἀπασχολοῦμένων μὲ τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων μας κρίνεται ἀπολύτως ἀναγκαῖα. Τὸ Λονδίνον ἔχακολουθεῖ νὰ παραμένῃ τὸ κυριώτερον ναυτιλιακὸν κέντρον τοῦ κόσμου. Εἶναι τὸ σοβαρώτερον ἐπίκεντρον ἀγορᾶς ναυλῶσεων, ἀσφαλίσεως καὶ ἀγοραπλησίας πλοίων. Ἐκεὶ ἔχουν τὴν ἔδραν των διεθνοῦς κύρους ναυτιλιακοὶ ὀργανισμοί, ὡς ὁ IMCO, ἡ PBO (Ἐπιτροπὴ Προγραμματισμοῦ Νοτεπούρου Ναυτιλίας), ἡ DSA («Νηθέφενς Σημπικγκ Θόρόριτς»), ἡ ἀσχολούμενη μὲ τὴν διάθεσιν τῆς συμμαχικῆς χωρητικότητος, ἐν περιπτώσει ἐμπλοκῆς τοῦ N.A.T.O. εἰς σύρραξιν, ὁ Βρετανικὸς Ηηογνώμων, δῆστις ταξινομεῖ σημαντικὸν μέρος τῆς ἐλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Οἱ ἑκεὶ ἔγκατεστημένοι ἐφοπλισταῖς μας, συνεπικούρουμένοι ὑπὸ τῆς ἐλληνικῆς Πρεσβείας καὶ τοῦ κλιμακίου τοῦ ‘Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, παρακολουθοῦν ἐκ τοῦ σύνεγγυς τὰς ἑξελίξεις, ἀντετέχερχονται ἀπότελεσματικὸς εἰς τὸν ἀνταγωνισμὸν καὶ ὑπερακμύνονται μετὰ θέρμης τῶν ναυτιλιακῶν μας συμφερόντων. Ζοῦν, πράγματι, τὸν ταλπὸν τῆς Ναυτιλίας κατὰ τρόπον ἐντονώτερον τῶν εἰς τὸν Πειραιᾶ μνιώματος ἔγκατεστημένων συναδέλφων τῶν. ‘Η αὔξουσα σημασία, ἥτις ἀποδίδεται εἰς τὸ Λονδίνον, ἐνισχύεται καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ἑκεὶ ἔδεινε ἡ Ἐλληνικὴ Ἐπιτροπὴ Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας, ἥτις, παρὰ τὸ γεγονός ὃτι στερεῖται νομικῆς ὑποστάσεως, ὡς ἡ ‘Ενωσις Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἀποτελεῖ, ἐν τούτοις, προκεχωρημένον φυλάκιον αὐτῆς καὶ εἶναι ἔγγεγραμμένα εἰς τὴν δύναμιν τῆς δλα τὰ ἐλληνικὸν γραφεῖα.

Πέρσι τὸν ἀντέρω, εἰς τὸ Λονδίνον πραγματοποιοῦνται αἱ περισσότεραι νηολογήσεις νεοτεκνῶν καὶ μεταχειρισμένων σκαφῶν, ἑκεὶ δὲ συνάπονται πλεῖστα δῆσαιςτικὰ συμβόλαια.

Μίας ὀλοκλήρως σημαντικῆς διαπίστωσις: ‘Η παρουσίας τοῦ ναυτιλιακοῦ μας παράγοντος εἰς τὸ Σίτυ δὲν εἶναι ἀπλῶς μία ζῶσα πραγματικότης. Διαδραματίζει ρόλον βαρύνοντα δι’ αὐτὴν ταῦτην τὴν βρετανικὴν οἰκονομίαν, εἰς σημεῖον ὅπετε νὰ διερωτᾶται τις ποιοὶ εἰσέφρεται τὰ περισσότερα εἰς τὴν χώραν αὐτῆν, δὲ ἐθνικὸς ἡ ἐλληνικὸς ἐφοπλισμός. Καὶ πρόγματι, πολλαπλῇ εἶναι ἡ συμβολὴ τοῦ ἑκεὶ ἔγκατεστημένου ναυτιλιακοῦ μας παράγοντος. ‘Ασφαλίσεις, προμήθεια καὶ τραπεζικαὶ ἐργασίαι, ἐνίσχυσις τῆς ἐγχωρίου ναυπηγικῆς βιομηχανίας (γεγονός πλειστάκις ἑξαρθέν υπὲρ αὐτῶν τούτων τῶν δρμοδίων βρετανῶν), διατήρησις μεγάλων γραφείων μὲ πολυάριθμον τὸ ἀπασχολοῦμένων προσωπικοῦ ἐκ βρετανῶν ὑποκράτων, σημαντικὴ συμβολὴ εἰς τὴν δλην οἰκονομικὴν ζωὴν τοῦ Σίτυ κ. λ.π., ὀλόδε πρὸ παντὸς συνέπεια ἀπόλυτος, χωρὶς τὸ ἐλάχιστον ποτὲ κρούσμα ἀσυν-

πείας νὰ σημειωθῇ, εἰς τὰς ἀνειλημμένας, ὀλόκληρης καὶ προφορικῶν ἀναλαμβανομένας ὑποχρεώσεις. Ο ‘Ἐλληνης ἐφοπλιστὴς εἶναι ὁ καλύτερος πολέτης.

‘Αξιόλογος, πολλὸς ἀποδίδουσας ἡ κυβερνητικὴ προσπάθεια διὰ τὴν ἑδῶ ὄριστηκήν ἔγκαταστοισι τὸν ἀποτέλεσματος μὲ τῆς ἐπιτυχοῦς ταύτης ναυτιλιακῆς πολιτικῆς εἶναι περισσότερον ἀπὸ ἐνθερρυντικά. Οὐδέποτε εἰς τὸ παρελθόν, ὅ εἰς τὸ ἔξωτερον ἔγκατεστημένος ἐφοπλισμός μας εἶχεν εὑρεῖ τὸσον πρόσφορον τὸ ἑδῶ κλῆμα εὐδοκιμῆσε τούτῳ κατόπιν καταδεικνύεται ἐκ τοῦ πλήθους τῶν ἑδῶ ἔγκαθισταμένων καθημερινῶν, μὲ ρυθμὸν σταθερῶν, αὐξανόμενον ναυτιλιακῶν γραφείων. ‘Ἐν τούτοις, ἡ παρουσία μας εἰς τὸ Σίτυ, ἐπὶ τοῦ παρόντος, τούλαχιστον, ἐπιβαλλεται.

ΚΑΙ Η ΑΥΡΙΟΝ

Διατυπούται ἀπὸ μέρους ἐγκύρων ἐλληνικῶν παραγόντων τοῦ Σίτυ ἡ αἰσιόδοξος διὰ τὴν αὔριον πρόβλεψις, βάσει καὶ τῆς κρατούσης σήμερον εὐφορίας εἰς τὴν ναυλαγοράν. ‘Ἡ ἀνοδικὴ τάσις ἐπαρκῶν ἔχειται.

Τούτεσται, συγκεκριμένως, ὅτι ἡ ἐν ὑπηρείᾳ σήμερον χωρητικότης δὲν ἐπαρκεῖ διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν. Καὶ ἀποδίδεται ἡ διαπίστωσις αὕτη εἰς τὴν ταχύρυθμον ἀνδρὸν τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου τῶν λαῶν. ‘Αμεσος σύνεπεια ἡ βιομηχανικὴ ἀνάπτυξις, ἡ συνεπαγομένη καὶ τὴν ηὐξησινήν ζήτησιν πρότων υλῶν (μεταλλευμάτων, πετρελαίου, γαιάνθρακος κ.λπ.). Καὶ ἡ πρόδηλεψις: Κατὰ τὰ δύο ἡ τρία τούλαχιστον προσεχῆ ἔτη, ἡ γαυλαγορά δὲ ἔχακολουθη νὰ κυμάνεται εἰς ἐπί-

πεδαὶ ικανοποιητικά. Τυχεροὶ ὅσοι τῶν Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν ἔγκαιρως προέδροισαν εἰς ναυπηγήσεις καὶ ἀγορὰς πλοίων. Λαμπρόν, ἐτονίζετο, διαγράφεται δι’ αὐτοὺς τὸ μέλλον.

Δὲν εἶναι, ἐν τούτοις, δλίγα καὶ τὰ προβλήματα, τὰ ὅποια ἀντιμετωπίζουν οἱ ‘Ἐλληνες πλοιοκτῆται. Διακατέχονται ἀπὸ τὴν ἀνησυχίαν τῶν τεχνολογικῶν ἑξελίξεων, αἱ ὅποιαι ἀκολουθοῦν τόσον ἐπιταχυνόμενον ρυθμόν, ὡςτε ἀπὸ ἡς παραγγελθῆ ἐν πρωτοποριακόν, ἔστω, εἰς τὸ εἰδός του πλοίου, ἀρχίζει ἡ δημόσια σημασία τοῦ Ἀγριού τῆς ἀπανδρώσεως. Τούτο ἐτονίζεται διὰ μίαν ὀλόκληρην ποράν τοῦ Κομμίττη κ. I. Κουλουκούντη, κατὰ τὴν διάρκειαν ἐπισήμου γεύματος, πρὸς τιμὴν τῶν ἐπισκεφθέντων τοὺς ἐφοπλιστὰς τοῦ Λαζαρίου. ‘Υπεργάμμισεν ὁ κ. Κουλουκούντης:

«Θά εἴμεθα ιδιαίτερας εὐγνώμονες, ὅν ὁ Ἑλληνικὸς Τύπος θελήσῃ νὰ ἐνισχύσῃ τὰς προσπάθειας τοῦ ‘Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς ‘Ενώσεως Ελλήνων ‘Ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν προσέλκυσιν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ιδίως ὅποιας τὰς μῆ ναυτικὰς κατὰ τὸ παρελθόν περιφερείας τοῦ Κράτους, διότι αἱ ναυτικαὶ περιοχαὶ βαίνουν ἡδη πρὸς ἔξαντλησιν. ‘Ἡ Ἐλλειψις προσπάθειας κατέστησε τὸ δύστερα λόγω τῆς κολοσσιαίας ἀναπτύξεως τῆς Ναυτιλίας, κατέληξεν ὁ κ. Κουλουκούντης, ὑπογραμμίσας, ἐν συνεχείᾳ, τὰ ὀφέλη τῶν νέων ἐκ μιᾶς ἐπικερδοῦσας σταδιοδρομίας εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

Δὲν εἶναι δλίγατεραι αἱ ἀνησυχίαι διὰ τὸν νομισματικὸν πληθωρισμόν.

‘Ἡ πλέον ἀσφαλής ἐπένδυσις θεωρεῖται καὶ πάλιν τὸ πλοίον. Οἱ κατ’ ἐπάγγελμα ἐφοπλισταὶ τοῦ πλούτου ἔξερχονται τοῦ φυσιολογικοῦ τῶν ἐπαγγελματικοῦ πλαισίου, διὰ νὰ ριθοῦν εἰς ὀλοτρίας ἐπιχειρηματικὰ τοποθετήσεις.

‘Ἡ πιθανωτέρα, συνεπῶς, πρόβλεψις εἶσι, ὅτι τὸ ναυτιλιακὸν μεγαλούργημα τῶν Ἐλλήνων θέλει συνεχισθῆ κατὰ τὸν ἴδιον θεαματικὸν τρόπον. ‘Ἡ ραγδαία ὄμως ἀνάπτυξις τῶν στόλων ἐπιβαλλεῖ, κατ’ ἀνάγκην, καὶ τὴν πλέον ὄρθιολογικὴν ἐπιχειρηματικὴν διάρθρωσιν. Σήμερον οἱ ἐφοπλισταὶ προσφέρουν εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις των τὴν προσωπικὴν ἐργασίαν, τὴν μακράν των ἐμπειρίαν καὶ παράδοσιν, ἐποπτεύοντες τῶν πάν-

INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY (BERMUDA) LIMITED

ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΚΑΙ ΛΟΚ-ΑΟΥΤ

Εὐπροσάρμοστος καὶ πλήρης κύλινψις ‘Απεργιῶν καὶ Λοκ-Αουτ, προκαλούντων καθυστερήσεις εἰς τὰ πλοῖα. Οἱ δροὶ καὶ ἡ διάρκεια τῆς καλύψεως δύνανται νὰ προσαρμόζωνται κατὰ τρόπον ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς ιδιαιτέρας ἀπαιτήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων. Διὰ λεπτομερείας ἀποταθῆτε:

Thos. R. Miller & Son (Bermuda), Mercury House, Front Street, Hamilton, Bermuda, (P.O. Box 665). Τηλέφωνον: Hamilton 24724. Τελέξ: Bermuda 317. Τηλεγραφήματα: Mutuality Bermuda.

* * * * *

‘Αντιπρόσωποι τῶν Διευθυντῶν ἐν Λονδίνῳ: Thos. R. Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London E.C.3. Τηλέφωνον: 01-283 4571. Τελέξ: 23544. Τηλεγραφήματα: Mutuality, London EC3.

των. Καὶ εἰς αὐτὸν ἀκριβῶς τὸ γεγονός ἔγκειται ἡ ἀπάντησις πρὸς τοὺς ξένους πλοιοκτήτας, οἱ ὅποιοι διερωτῶνται πῶς εἶναι δυνατὸν πλοῖσι, μὴ ἐκμεταλλεύσιμα κατ' αὐτοὺς οἰκονομικῶς, περιερχόμενα εἰς χείρας Ἑλλήνων νὰ καθίστανται ἀποδοτικά.

Δὲν θὰ δυνηθούν ὅμως τελικῶς οἱ ἐφοπλισταὶ μας νὰ ἀποφύγουν καὶ τὴν ἀνδιάρθρωσιν τῶν ἐπιχειρήσεών των. Περισσότερα καὶ μεγαλύτερα τὰ πλοῖα. Εὑρύτεραι αἱ ἐναντενίσεις. Η τετάρτη γενεὰ εἰσέρχεται προοδευτικῶς εἰς τὸ προσκήνιον. Ἐκ τῶν λαμπτρῶν σπουδῶν τῶν τέκνων τῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας εὐκόλως συνάγεται ὅτι οἱ αὐριανοὶ διαχειρίσται τῶν πλοίων θὰ προέλθουν ἀπὸ τὸν κύκλον τῶν τεχνοκρατῶν. Η ἑποχὴ τῶν ἡλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν ἀνέτειλεν ἡδη.

ΤΑ NAYTIKA ATYXHMATA

Ἐνημερώθησαν οἱ ἐκπρόσωποι τοῦ ἡμερησίου Τύπου, κατὰ τὴν πρόσφατον ἐπίσκεψίν των ἀγγλικήν μητρόπολιν, πόσον ὁλεθρίαν ἔπιδρασαν ἀσκεῖ εἰς τὴν ψυχολογίαν τῆς ἑλληνικῆς κοινῆς γνώμης ἡ λεπτομέρης, δύον καὶ γλαφυρά, μὲ ἀρκετὴν δόσιν φαντασίας, περιγραφὴ ἐνὸς ναυαγίου καὶ ποίων ἀνασχετικῶν ἔπιδρασαν ἀσκεῖ εἰς τὴν προσέλευσιν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Προσπάθειαὶ συστηματικὰ ἀποβαίνουν εἰς μάρτιν καὶ κίνητρα ἀλκυστικὰ καθιερούμενα εἰς βάρος τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου ἔξουδετερονται.

Τοῖς ἐτοίμησθη, βεβαίως, ὅτι δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἀγνοηθῇ τὸ ἀπευκταῖον. Η κετὰ κόρων ὅμως προδοὴ μόνον τοῦ συνασθματικοῦ στοιχείου διὰ λόγους, μάλιστα, οὐδεμίαν σχέσιν ἔχοντας μὲ τὴν ἐπαρκὴ ἐνημέρωσιν τῆς κοινῆς γνώμης, προκαλεῖ θλίψιν καὶ ἀγανάκτησιν εἰς βάρος τοῦ πλοίου, ὅλως ἀδικιαὶογήτως, μὲ ἄμεσον ἀποτέλεσμα τὴν ὑπερέντασιν τῶν ψιφιστικῶν δυσχερειῶν εἰς τὴν πληρωσιν τῶν κενῶν τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς Ναυτιλίας.

Μοιραίον εἶναι νὰ ὑπάρχουν καὶ σποραδικὰ ἀτυχήματα εἰς τὴν ἀριθμούσαν σήμερον, σῶν τῶν 3.000 πλοίων ἑλληνότητον Ναυτιλίαν. Άλλὰ καὶ ἡ ἀπόκτησις ἐνὸς νεοεύκτου ἢ ἐνὸς συγχρόνου κατασκευῆς εἰδικευμένου σκάφους — γεγονός καθημερινῶν παρατηρούμενον — δὲν πρέπει νὰ δημοσιεύεται ἐντὸς περιωρισμένου χώρου εἰς τὰ «φιλά» τῶν ἐφημερίδων ἢ καὶ νὰ ἀγνοηθῇ ἀκόμη παντελῶς, ἀλλὰ νὰ τονίζεται δεόντως καὶ νὰ περιγράφωνται τὰ τεχνολογικά του πλεονεκτήματα, τὰ τείνοντα καὶ μεγαλύτερα ἀσφάλειαν εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν νὰ παράσχουν. Υπογραμίζεται οὕτως καὶ ἡ καταβαλλομένη προσπάθεια τῆς ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ, ἐνῷ συνάμα

ἔθιζεται τὸ εύρυ κοινὸν εἰς τὴν ἐκτίμησιν κατ' ἀξίαν τῶν τεχνολογικῶν δεδομένων, διτίνα, πλὴν τῶν ἄλλων, τὴν ἄνετον ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργασίαν ἔξασφαλίζουν.

Η ΓΛΑΥΝΗ

Παρήγορος ἡ διαπίστωσις: Τὸ κομμουνιστικὸν μίστημα, τὸ πάντοτε ἐλλογεύον, ἔπαυσε νὰ εὐρίσκῃ πλέον γόνιμον ἔσαφος ἀναπτύξεως μετοξὺ τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν. Η ἐνδιαίτησις καὶ ἡ διαστροφὴ τῶν πληρωμάτων εἰναι ὅρισται καὶ ἡ μισθοδοσία τῶν ικανοποιητικῆς. Δὲν λείπουν, βεβαίως, τὰ αιτήματα. Πρόκειται, ἐντὸς ὀλίγου, καὶ οὐτά νὰ συζητθοῦν κατὰ τὰς διαπραγματεύεις διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως. Ἀραιά, πάντως, τὰ κρούσματα τῆς ἀπειθαρχίας, τὰ τόσον συχνὰ τοῦ παρελθόντος. Αἱ διαφοραὶ ἔχουν περιορισθή εἰς τὸ ἑλάχιστον, χάρις εἰς τὴν πρόθυμον παροχὴν πληροφοριών καὶ ὀδηγιῶν ἀπὸ μέρους τοῦ παρεμβαίνοντος «Υπουργείου Ναυτιλίας ἐπὶ τῶν ἐκάστοτε ἀνακομένων ζητημάτων.

Απὸ τὸ πλευρᾶς των, οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπιβεικύνουν ἔμπρακτον ἐνδιαφέρον διὰ τὰ πληρώματά των. Παρ' ὅλων ἀνομολογεῖται, ὅτι οἱ ναυτικοὶ εἰναι οἱ συνεργάται τῆς ἐπιχειρήσεως. Εἰς πάσαν εὐκαιρίαν ἔχουν ἀμεσον μὲ αὐτοὺς ἐπαφήν, ἔξετάζουν τὰ προβλήματά των καὶ δίδουν ἀμέσως λύσεις, κατὰ τὸ δυνατόν, ικανοποιητικάς.

Παραπλήνως, καταβάλλεται ἔντονος προσπάθεια διὰ τὴν ψυχαγωγίαν τῶν πληρωμάτων. Δὲν λείπει ὁ δέκτης τῆς τηλεοράσεως, ἐνῷ ἔκαστος ναυτικοὶ εἰς τὰ πνεύτευκτα πλοῖος ἔχει τὴν ιδικήν του καμπίναν. Δὲν λείπουν, ἐπίσης, αἱ βιβλιοθήκαι, ἀκόμη καὶ ἡ κολυμβητικὴ δεξαμενή, εἰς τὰ νεότευκτα τάνκερ.

Πρόκειται περὶ μιᾶς ἐποικοδομητικῆς συνεργασίας Κράτους, ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν, ἥτις σύνεργετικά ἔχει καὶ θὰ ἔχῃ ἀποτελέσματα.

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΣ ΣΕΝΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ

Εἰς τὸ τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 15ης Ιουνίου ἐδήμοσιεύθη ἐν κυρίῳ ἄρθρῳ ἐπιστολὴ τοῦ κ. Μανώλη Κουλουκούντη, προτείναντος τὴν πρωτοποριακὴν ίδεαν δημιουργίας ἀπὸ μέρους ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων εἰδικοῦ ἀμοιβαίου κεφαλαίου πλοιοκτησίας διὰ τοὺς ναυτικούς μας. Η ίδεα, μολονότι πρωτότοπος καὶ ἐποικοδομητική, εύρεν, ἐν τούτοις, ὥρισμένας ἀντιρρήσεις μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν. Πολλὰ τὰ ἀντιπροταθέντα ἐπιχειρήματα διὰ τὸ μὴ ἐφαρμόσιμον τῆς προτάσεως. Τὸ σοδαρώτερον ὅμως ἐπιχείρημα, τὸ ἀντικρούον τὴν πρότασιν τοῦ κ. Κουλουκούντη εἶναι τὸ ύπ-

ποσθηριχθὲν ὑπὸ γνωστοῦ "Ἑλληνος πλοιοκτήτου, διαμένοντος εἰς τὸ Λονδίνον, δῖτις φρονεῖ ὅτι ὑπὸ τὰς σημερινὰς περιστάσεις τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τῶν προσποτικῶν περιστέρου ἀνόδου, εἶναι ἀδύνατος ἡ διαχείρισις πλοίων τριτῶν. "Ολοὶ σχεδὸν οἱ "Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ ἔχουν πολλὰ πλοῖα ὑπὸ τὴν διαχείρισιν των, εἰς τρόπον ὥστε νὰ εἶναι εἰς αὐτοὺς ἀπολύτως ἀδύνατον νὰ ἀσχοληθοῦν μὲ τὰς ὑποθέσεις «ξένης περιοχῆς ιασίας καὶ νὰ ἐπωμισθεῖ τὸ πρόσωπον τοῦ ταχίητης».

Καὶ ἀνέφερε προσωπικόν του παράδειγμα, ὅταν πρὸ ἐτῶν ἐδέχθη νὰ διαχειρίζεται τρία πλοῖα συγγενῶν του. "Η στασιμότης τῶν δύο ἐπιχειρήσεων, ταυτισμένων εἰς μίαν, ἦταν τόσον αἰσθητή, ὥστε ὁ ἐν λόγῳ πλοιοκτήτης ὑπερερώθη ἐκ τῶν πραγμάτων πλέον, νὰ δημιουργήσῃ δεύτερον γραφεῖον εἰς τὸν Πειραιά, ἀπόδεσμευθεὶς πλήρως τῆς διαχειρίσεως καὶ τῶν προβλημάτων τῆς περιουσίας τῶν συγγενῶν του. "Εκτοτε, ὡς ὀμολογεῖ, καὶ ἡ ιδική του ἐπιχείρησης ἔγνωρισεν ἀνδονὸν ταχείαν καὶ ἡ ἐτέρα αἰσθητῶς ἀνεπτύχθη.

ΤΟ "KOINOKHTON,, ΠΛΟΙΟΝ

Καὶ αὐτὸς μὲν ισχυρίζεται ὁ ἀντικρούων τὴν ίδεαν τοῦ κ. Κουλουκούντη ἐφοπλιστής. "Ἡ ἀπάντησις μας συνοψίζεται εἰς τὰ ἔξης δόλια: "Οχι, δὲν εἶναι καὶ δὲν πρέπει νὰ εἶναι ξένη πρὸς τὸν ἐφοπλιστὴν ἡ ἐπιχείρησης τοῦ «κοινοκτήτου» — τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τῶν πληρωμάτων του — πλοίου. Πρόκειται περὶ ὑποθέσεως ἀμεσωτάτου ἐνδιαφέροντος διὰ τὸν κάθε ἐφοπλιστὴν. Καὶ οἱ λόγοι ἀρκούντων ἀνεπτύχθησαν εἰς τὴν δημιουργεῖσαν ἐπιστολὴν τοῦ κ. Κουλουκούντη. Αὐτὸς καὶ μόνον τὸ συμφέρον τοῦ ἐφοπλιστοῦ τὴν υιοθέτησιν τῆς καλῆς περὶ ἀμοιβαίας πλοιοκτησίας ίδεας. Κερδίζουμεν τὴν στενωτέραν μὲ τὰ πληρώματα συνεργασίαν· συμπαριστάμεθα εἰς τὴν πρωτογένην των τὰ ἀποκαθιστῶν. Τί τὸ καλύτερον θὰ ἡδύνατο νὰ εὐηγῇ τις τοὺς ναυτικούς μας καὶ τί ἐποικοδομητικώρεον θὰ ἐπεδίσκειν ὁ ἐφοπλιστής, ὁ ἐπιθυμῶν νὰ ιδούσῃ τὴν συνεργασίαν του μὲ τὸ ἐμψύχον ὑλικὸν τῆς ἐπιχειρήσεως του πραγματεύην; Αἱ κρατούσαι συνθήκαι τὴν συνεργασίαν αὐτὴν τὴν ἐπιβάλλουν.

Αἱ ἐπιφυλάξεις, βεβαίως, διὰ τὴν πραγμάτων τῆς ίδεας τοῦ κ. Κουλουκούντη δὲν θὰ λείψουν. Τὰς προεδρεύσαιμεν. "Ομῶς ἀρκεῖ καὶ εἰς μόνον ἐφοπλιστὴς πρωτοβουλῶς νὰ ἐφαρμόσῃ τὸ προτεινόμενον σχέδιον συστάσεως ἀμοιβαίου κεφαλαίου, διὰ τὸ ἴδωμεν καὶ τοὺς ἄλλους ἀκολουθούμεντας τὸ παράδειγμά του. Καὶ εύτυχῶς, δύο ἐφοπλιστικοὶ οίκοι ἀντιμετωπίζουν ήδη τὴν ἀπόκτησιν τοῦ «κοινοκτήτου» πλοίου.

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 ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΜΑΡΚΕΣ

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

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

ΤΟ ΠΡΟΕΣΣΙΚΟΝ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΝ

"Εργον πολύτιμον, διοικητικόν, έθνικὸν καὶ κοινωνικὸν ἐπιτελεῖ τὸ Προξενικὸν Λιμεναρχεῖον Λονδίνου, ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν τοῦ πλοιάρχου Λ.Σ. κ. Φωτιάδη. Συμπαρίσταται ἐνεργῶς καὶ ἐκθύμως εἰς πάνα αἴτημα τοῦ ἐφοπλιστικοῦ μας στοιχείου καὶ ἀγωνίζεται διὰ τὴν προσποσίαν τῶν ναυτιλιακῶν μας συμφερόντων. Ἀντιμετωπίζει, ὅμως, καὶ τινὰ προβλήματα ζωτικῆς σημασίας, ἄτινα καὶ σκιαγραφοῦνται κατώτερω:

Η ΑΡΩΓΗ ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ

"Ανω τῶν 70% τῶν ἑτησίων εἰσπράξεων τοῦ Ν.Α.Τ. διενεργοῦνται διὰ τοῦ εἰς Λονδίνον Προξενικοῦ Λιμεναρχείου. Τὸ συνολικὸν ποσόν, κατὰ παρασχέθεντα στοιχεῖα, ἀνέρχεται εἰς 5 - 6 ἑκατομμύρια λιρῶν ἑτησίων, μὲ ρυθμὸν ἄνω τῶν 400.000 λιρῶν κατὰ μῆνα.

Τὸ γεγονός τοῦτο καὶ μόνον ὑπογραμμίζει τὴν βαρύνουσαν ἀποστολὴν τοῦ Προξενικοῦ Λιμεναρχείου τοῦ Λονδίνου εἰς τὴν ὅλην ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν. Εἶναι, ἐν τούτοις, ἐκπληκτικόν, ὅτι τὸ δυσχερές τοῦτο ἔργον, μὴ ὑπολογιζομένων τῶν νηολογήσεων καὶ τοῦ λοιποῦ φόρτου ἔργασίας κατὰ τὰς διεθνεῖς ἐκπροσωπήσεις, ἐπιτελεῖται ὑπὸ ἔξ μόνον προσώπων, συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ λιμενάρχου πλοιάρχου κ. Φωτιάδη.

Ἡ ὑπηρεσία, ὁμολογούμένως, εἶναι λίαν βεδορημένη. Δεν εἶναι ὀλίγαι αἱ περιπτώσεις, καθ' ᾧ ὡς οἱ ἑκεὶ ὑπηρετοῦντες ἐργάζονται νυχθερόν, χωρὶς καὶ πάλιν νὰ ἐπαρκοῦν, διὰ νὰ φέρουν εἰς πέρας τὴν συγκεκριμένην ἐπείγουσαν ἔργασίαν. Φυσικῷ τῷ λόγῳ, ὅτι τὸ διλογίαριθμον τοῦτο προσωπικόν, παρὰ τὰς φιλοτίμους προσπαθείας του, δὲν δύναται περὰ ὡς ἀκροστῆς μόνον.

νον νὰ παρίσταται εἰς τὰς διαφόρους περὶ Ναυτιλίας διοικήσεις, τὰς εἰς Λονδίνον συνερχομένας. Καὶ εἶναι αἱ διεθνεῖς ἐκπροσωπήσεις οὐκ ὀλίγαι. Μελετᾶται ἡ συγκρότησις μικρᾶς ὅμοδος λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, τεχνικῶν κατορθωμάνων, οἵτινες καὶ θα παρίστανται εἰς τὰς διεθνεῖς ἐκπροσωπήσεις, οὐχὶ βεβαίως ὡς ὀπλοὶ ἀκροστᾶι, ἀλλὰ προτείνοντες γνώμας καὶ ὑποδείξεις. Οὕτω καὶ τὸ κύρος τῆς Ἐλλάδος ὡς ναυτιλιακοῦ Κράτους θὰ ἐνισχυθῇ, ἀλλοὶ καὶ τὰ γενικώτερα συμφέροντα τὰς Ναυτιλίας θὰ ἐξυπηρετηθοῦν. Ἐν τούτοις, δὲν δύναται νὰ ἀγνοθῇ καὶ τὸ γεγονός ὅτι τὸ Κράτος, τὸ ἥδη ὑπερμέτρως βεβαρημένον, δὲν δύναται νὰ βαστάσῃ καὶ τὸν διπλάνην αὐτήν. Τὸ λόγον ἔχουν οἱ ἐφοπλιστοί, οἵτινες θὰ δύναντο νὰ χρηματοδοτήσουν παγίως ἢ νὰ συμβάλλουν, ἐν ἀνάγκῃ, οἰκονομικῶς εἰς τὴν διατήρησιν μονίμου προσωπικοῦ τοῦ 'Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἰς Λονδίνον. Ἡ Ναυτιλία μας ἔχει ἡδη φάσην εἰς τὴν ἥψη δυσθερότατα. Ἡ κατὰ τὰς περιστάσεις ἐπιτέλεσις τοῦ ἀναγκαίου ἔργου εἰς τὸ νευραλγικώτερον ναυτιλιακὸν κέντρον τοῦ κόσμου, ἀσφαλῶς, δὲν ἔξυπηρτει τὰ καλῶς ἔννοούμενα ἐφοπλιστικὰ συμφέροντα.

Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΩΝ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΩΝ

Παρεμπιπτόντως θὰ ἔσται νὰ ἀναφερθῶμεν καὶ εἰς τὸ θέμα τῆς στέγης, τὸ ὄποιον ἀντιμετωπίζει τὸ Λιμεναρχεῖον τοῦ Λονδίνου. Ἐναμφισθήτω τοις διατάξεις ἀκατάλληλος, διὰ μόνον ἀπὸ ἀπόφεως χώρου, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ἀπόφεως τοποθεσίας. "Οσοι εἰσέρχονται εἰς τὸ ἑτοιμόρροπον καὶ ἀνεπαρκές κτήριον, σχηματίζουν οὐχὶ εὐνοϊκὴν ἐντύπωσιν διὰ τὴν κρατικὴν μας Διοίκησιν. Ἡ διατίκασία τοις διετίσιν, ἀποτελεῖται διὰ τοῦ πρότερον προστοποιητικὸν βαρόνιον εἰς ἐν νηολογήσεων, ἀνερχομένων ἥδη εἰς 15 - 20 μηνιαίως, ἀπιδόλει τὴν ἑκεὶ παρουσίαν πλείστων δσων προσώπων. Διὰ νὰ δοθῇ λ.χ. τὸ πιστοποιητικὸν βαρόνιον πρέπει προσγούμενων νεότερον πλοίων πρέπει νηολογούμενων νὰ ὑψώσῃ τὴν κυανόλευκον, ἡ ὅλη δὲ διοικασία διεξάγεται εἰς τὸ Λιμεναρχεῖον τοῦ Λονδίνου ὡς ἔξης: "Εστω ὅτι νεοναυπηγήθην πλοίον παραδίδεται εἰς τὴν Ἰσπανίαν. Καταβάλλεται τὸ εἰς μετρητὰ προβλεπόμενον ποσόν, ἀλλὰ τὸ σκάφος δὲν ἔχει εἰσέτην νηολογηθῆ. Ἡ ἔγγραφὴ τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης δὲν δύναται νὰ γίνῃ πρὸ τῆς νηολογήσεως. Κύκλωμα διατυπώσεων ἀπαίτεται. Τηλεφωνικῶς ἐπικοινωνῶν οἱ ἐνδιαφερόμενοι με τὴν Ἰσπανίαν. Παρίστανται εἰς τὰς γραφεῖας τῆς ναυπηγικῆς ἑταῖριας οἱ ἐκπρόσωποι τοῦ ναυπηγείου, τῆς διαινειδοτούσης Τρα-

πέζης, τοῦ πλοιοκτήτου καὶ τοῦ ἑκεὶ Προξενικοῦ Λιμεναρχείου. Οἱ ἀντίστοιχοι ἐκπρόσωποι συμβούνται καὶ εἰς τὸ γραφεῖον τοῦ εἰς Λονδίνον Προξενικοῦ Λιμεναρχείου. Προηγουμένων ἔχουν παραδοθῆ τὸ σχετικὰ ἔγγραφα καὶ ἔχει γίνει ἡ προεργασία, πραγματοποιουμένης, ἐν συνεχείᾳ, τῆς καταχωρίσεως τοῦ σκάφους εἰς τὸ νηολόγιον. Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο οἱ εἰς Λονδίνον ἐκπρόσωποι ἀπαντοῦνται διὰ ὑψώθη ἡ ἀλληλικὴ σημασία. Τότε ἀκριβῶς γίνεται ἡ ἔγγραφὴ τῆς ὑποθήκης, ὑπογράφεται τὸ διανειστικὸν συμβόλαιον, πληρούνται αἱ ἀπαίτησεις τῆς διαινειδοτούσης Τραπέζης καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐκδίδεται τὸ πιστοποιητικὸν βαρόνιον.

Αὗτὴ ἡ τόσους χειρισμούς καὶ διατυπώσεις χρήζουσα διαδικασία, πραγματοποιεῖται ἐντὸς ἡμισείας ὥρας, τὸ πολὺ. "Αλλοτε ὅπητείτο διαδικασία 15 καὶ πλέον ἡ μερῶν. "Υπὸ τὰς σημειώνας συνθήκας τοῦ ὀλονέντος ἐπιταχυνούμενου ρυθμοῦ παραδόσεων σκαφῶν, ἄνευ τοῦ ἀνοτέρω περιγραφέντος λεπτομερῶς συνθύσιμον, θὰ ἡτο ὅδύνατον νὰ ἔξυπηρτει ἡ Ναυτιλία. Τὰ ἀνοτέρω πάτοκαλύπτουσαν μίαν ἀλλήν την πτυχὴν τῆς ἐντόνου ἀπασχόλησης τοῦ προσωπικοῦ τοῦ Προξενικοῦ Λιμεναρχείου Λονδίνου.

Ο ΕΣΜΟΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΣ

Καὶ διὰ τὴν Ιστορίαν ἐπὶ τῆς συστάσεως καὶ λειτουργίας τοῦ Προξενικοῦ Λιμεναρχείου Λονδίνου: "Η διοίκησις τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀσκεῖται βάσει τοῦ Διατάγματος τῆς 14.11.1836 «περὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας», τοῦ Διατάγματος τῆς 15.12.1836 «περὶ ἀστυνομίας καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας», τοῦ Προεδρικοῦ Διατάγματος 27.6.1927 «περὶ διοίκησεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ», ὡς ἐπίσης βάσει τῶν μέχρι σήμερον ἐκδόθεντων νεωτέρων νομοθετήματων, τροποποιούντων, συμπληρούντων ή ἀκυρούντων διαιτάζει τῶν ἐν λόγῳ Διαταγμάτων.

Κρατικὸς φορεὺς διὰ τοῦ ὄποιον διοίκεται η Ἐμπορικὴ Ναυτιλία εἶναι τὸ Y.E.N.

Προξενεῖον, ὡς ἐπίσης εἰς τὰ Προξενεῖα Ἀλεξανδρείας καὶ Μασσαλίας. Ἀκολούθως, δυνάμει τοῦ N. 1753/1919 καθιερώθησαν ἀποσπάσεις εἰς πᾶσαν Προξενικὴν Ἀρχὴν. Ἐλλείψει προσωπικοῦ δὲ ἀνωτέρω θεσμοῦ δὲν ἐφημόσθη μέχρι τοῦ 1920, συνέπεσε δέ, κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνη, νὰ προκληθοῦν εἰς M. Βρετανίαν γεγονότα μειωτικὰ διὰ τὸ κύρος καὶ τὴν ἀξιοποίησίαν Ἐλλήνων τινῶν ἐφοπλιστῶν, ἐπιβάλλοντα τὴν παρουσίαν ἀξιωματικῶν τοῦ Λ.Σ. Οὕτω τὸ 1921 ἥρχισε τὸ πρώτον λειτουργούν Προξενικὸν Λιμεναρχεῖον Λονδίνου (πλοίαρχος Γ. X. Ἀνδρουστόπουλος). Τὸ ἔτος 1923 συνεστήθη καὶ ἡ ἥρχιση λειτουργούν τὸ Προξενικὸν Λιμεναρχεῖον Κάρδιφ, ἐπηκολούθησαν δὲ κατὰ καιρούς τοποθετήσεις καὶ ἐτέρων προξενικῶν λιμεναρχείων. Διὰ τοῦ ἀπὸ 2.1.1921 B.Δ. ἀντεθή εἰς τὸν ἐλληνικὸν Λονδίνων ἀξιωματικὸν καὶ ἡ ἀπόρησις νηολογίων πάστης τάξεως καὶ ναυτικῶν ὑποθηκολογίων μετά τῶν σχετικῶν βιβλίων κατὰ τὰ περὶ τούτου κεκανονισμένα, καθήκοντα ἄτινα ἔξετέλουν μέχρι τῆς ἐποχῆς ἐκείνης εἰς τὸ ἔξωτερικὸν μόνον οἱ πρόδεινοι Κωνσταντινουπόλεως, Βραΐλας καὶ Γαλατσίου κατὰ τὰς διαιτάξεις τοῦ Νόμου ΓΨΖ τῆς 17.4.1910.

Τὸ Προξενικὸν Λιμεναρχεῖον Λονδίνου, ὑπὸ τὴν διοίκησιν τοῦ ἀξίου πλοιάρχου κ. Φωτιάδην, ἀσκεῖ βάσει τῶν κειμένων διαιτάξεων ἀρμόδιων, τὰ ἀκόλουθα καθήκοντα:

• Νηολογήσεις, ὑποθηκεύσεις καὶ κατασχέσεις πλοίων.

• Ἐλεγχον τῶν κατὰ τὰς διεθνεῖς συμβάσεις πιστοποιητικῶν ἀσφαλείας (ἀξιοπλοΐας), γραμμῶν φορτώσεως κ.λπ. Ἐπιθεωρήσεις πλοίων, διοίκητικὸν ἔλεγχον ναυτικῶν ἀποχημάτων.

• Θεωρήσεις κατάπλων πλοίων, εἰσπραθιν καὶ ἀπόδοσιν προξενικῶν τελῶν, ἐνέργειαν ναυτολογίσεων καὶ ἀπολύσεων ναυτικῶν, ἐφαρμογὴν ὀπών συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας, μέριμναν ἐπὶ ὀπτικημάτων, ὀσθενεῖαιν καὶ παλινονοστήσεων ναυτικῶν, ἐπίλυσιν ναυτεργατικῶν διαφορῶν, πιστοποίησιν θαλασσίας ὑπηρεσίας ναυτικῶν ἐπὶ ξένω πλοίων.

• Διαιτωσιών παραδόσεων ποινικοῦ καὶ πειθαρχικοῦ κώδικος E. N., παρακολούθησιν τῶν πειθαρχικῶν τιμωρημάτων, δραπετῶν, λιποτακτῶν, στρατολογικῶν ὑποχρέων καὶ ἔθνικῶν ἐπικινδύνων ναυτικῶν. Θέματα ΣΟΔΕΠ - Σ ΟΔΝΟ. Ἐθνικὸν καθοδήγησιν ναυτικῶν, διανομὴν ἐντύπου οὐλικοῦ, παρακολούθησιν συνδικαλιστικῶν ὀργανώσεων ναυτικῶν.

• Προετοιμασίαν ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων διὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον ἐν ἔθνικῷ καὶ συμμαχικῷ πλαισίῳ. Καρτέλες πλοίων.

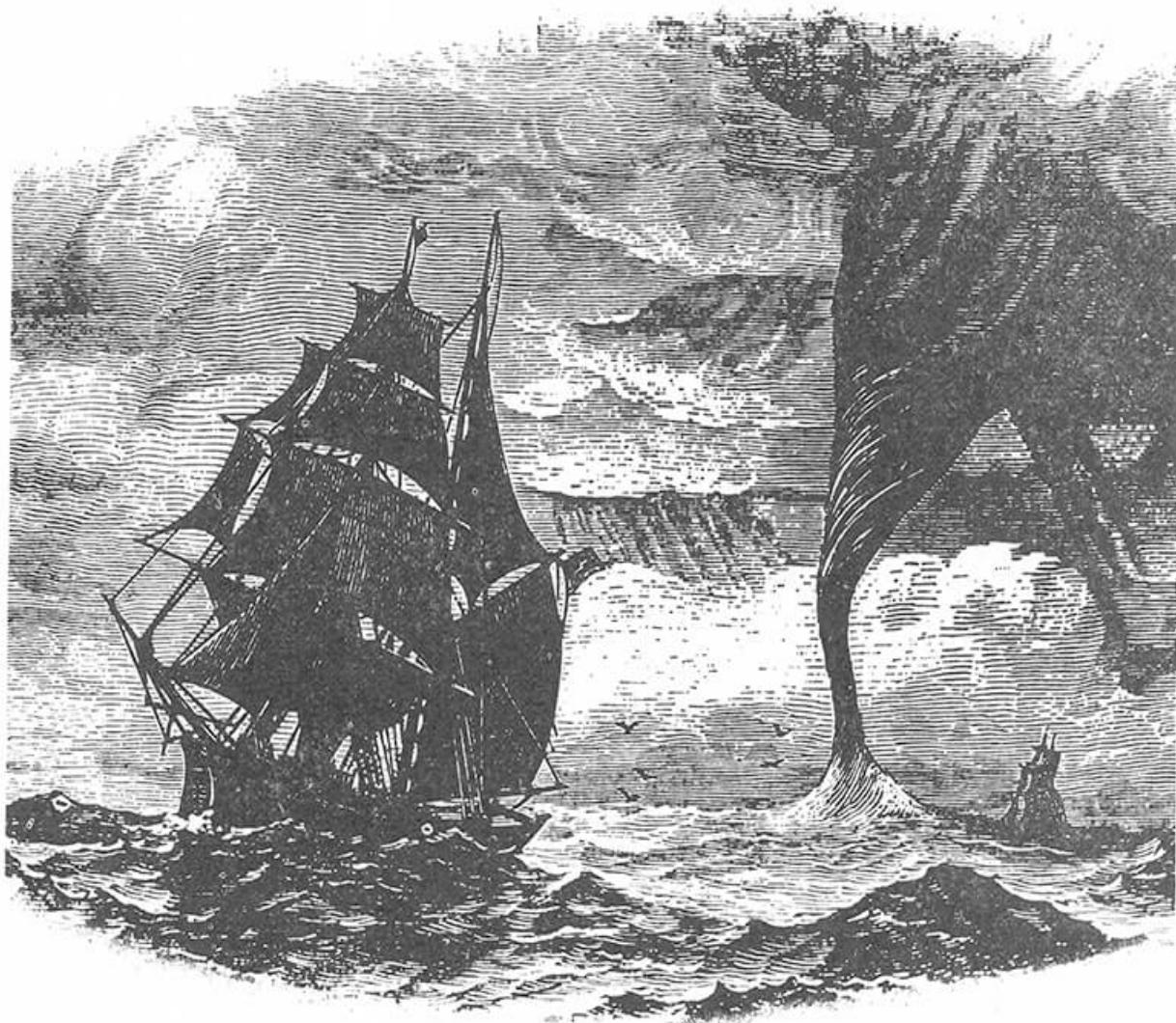
• Ἐκπρωτοποίησίς Y.E.N. εἰς συνόδους διεθνῶν ναυτιλιακῶν, τεχνικῶν, οἰκονομικῶν καὶ ἀμυντικῶν ὄργανοισμῶν.

• Ἐκδοσιν καὶ ἀνανέωσιν νηολογίων πλοίων, συμβάσεις ἀσφαλίσεως μετὰ τοῦ N.A.T. πληρωμῶν τοῦ πλοίου της ζένων πλοίων, διενέργειαν εἰσπράξεων ὑπὲρ N.A.T., Ταμείων Προνοίας E.N. καὶ P.N.O., εἰσφορῶν πληρωμάτων καὶ πλοιοκτησίας τῶν ἐλληνικῶν καὶ ζένων πλοίων, ἀναγκαστικὰς εἰσπράξεις ὄφειλῶν, καταβολὴν παροχῶν εἰς ἐκτός Ἐλλάδος διαιμένοντας συνταξιούχους N.A.T.

Πέραν τούτων ἡ ὑπηρεσία εἶναι ἐπιφορτισμένη καὶ μὲ ἔτερα εύρυτέρου χαρακτήρος καθήκοντα, λόγῳ τοῦ ὅτι αὕτη ἔδρεύει εἰς τὸ νευραλγικώτερον ναυτιλιακὸν κέντρον τῆς ὑφαλίου.

• Απὸ τῆς 28.3.1953 τὸ Προξενικὸν Λιμεναρχεῖον Λονδίνου εἶναι ἐγκατεστημένον εἰς τὸ ἐπὶ τῆς Gloucester Place W 1 ἀριθ. 96 κείμενον ὀικήμα, εἶναι δὲ ἐπηνδρωμένον δι' ἑνὸς πλοιάρχου Λ. Σ. ὡς προϊσταμένου, ἐνὸς πλωτάρχου Λ. Σ. ὡς βοηθοῦ καὶ τριῶν πολιτικῶν ὑπαλλήλων τοῦ N.A.T., συνδεμένων μετ' αὐτοῦ διὰ σχέσεως ἐργασίας Ιδιωτικοῦ δικαίου. Αἱ διαιτάναι λειτουργίας κατανέμονται μεταξὺ Δημοσίου καὶ N.A.T.

Η ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
“ΑΣΤΗΡ”
ΑΣΦΑΛΙΖΕΙ
ΣΩΜΑΤΑ ΣΚΑΦΩΝ



ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΣΤΗΡ

ΕΔΡΑ:
ΑΘΗΝΑΙ: ΟΔΟΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ 1 (ΠΛΑΤΕΙΑ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ)
ΤΗΛ. 230.721 - TELEX 21 5383

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΔΙΑΤΙ ΚΟΠΤΟΝΤΑΙ

Κύριε Διευθυντά,

Έπεινελημένως άνέγνωσα είς τάς στήλας τών «Ναυτικών Χρονικών γνώμας και θεωρίας ναυπηγών, μηχανικών, τεχνικών και μή τεχνικών, γύρω από τό θέμα και τό πρόβλημα τής άποκοπής τών μεγάλων σκαφών είς δύο.

Ο καθείς έξι αὐτῶν και ἀναλόγως τῆς ειδικότητός του, ἀναπτύσσει τάς ἀπόφεις του, ἐπιστημονικάς ή ἐμπειρικάς, αἵτινες τοποθετοῦν τά αἵτις κατά τό πλείστον εἰς κατασκευαστικάς ἔλλειψεις, εἰς τὴν ποιότητα τῶν ἐλασμάτων, εἰς τὴν κακήν φόρτωσιν η ἐρμάτων, εἰς τὸν μῆκος και μῆκος τοῦ κύματος η τῶν κυμάτων, ἐν σχέσει μὲ τὸ μῆκος τοῦ σκάφους κ.λπ.

Περιέργως, δύμως, οὐδέποτε ἀνέγνωσά τι, ποὺ νὰ συσχετίζῃ τὴν θλάσιν τοῦ σκάφους μὲ τὴν πρωστήριον δύναμιν τῆς μηχανῆς του, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰς ἀνατέρω αἵτινας.

Δὲν ἔχω ναυπηγικάς γνώσεις, εἰμὶ μόνον ἐμπειρικάς τοιαύτας. "Ἄς μοὶ ἐπιτραπῇ, δύμως, νὰ ἐκφέρω τὴν γνώμην μου ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ προβλήματος, ηπις ίσως εὐσταθῆ καὶ εὑρῆ ἀπήχησιν ἀπὸ τοὺς ἐνδιαφερομένους πρὸς περαιτέρω μελέτην.

Σημειωτέον, ὅτι δὲν ἔχω γνώμην περὶ τῶν αἵτινων τῶν ἀγνώστων παραγόντων ἔκριξεων και ἀναφλέξεων τῶν πετρελαιοφόρων. Διότι οὐδέποτε ὑπέρτεσσα ἐπ' αὐτῶν. Τὸ σημείωμά μου ἀναφέρεται μόνον εἰς τὴν ἀποκοπὴν τῶν σκαφών, ἔκτος τῆς ἐξ ἐκρήξεως περιπτώσεως.

Ώς γνωστόν, τὰ σκάφη εἰναι, τρόπον τινα, εὔκαιρα πού σώματα (και τοιαῦτα πρέπει νὰ είναι), ὑφιστάμενα καθέτους και ὀρίζονταις κάμψεις, ἀναλόγως τῆς κατευθύνσεως τῶν δυνάμεων ποὺ ἀντιμετωπίζουν. Πλὴν δύμως αἱ κάμψεις αὐται εἶναι ἐπιτρεπται μέχρις ὁρίου τινός, πέραν τοῦ ὄποιου τὰ ἐλάσματα και γενικῶς τὸ σκάφος ὑπερβαίνουν τὸ δρίον τῆς στερεότητος. Ἐπίσης, δσον συχνότεραι και βιαστέραι εἶναι αἱ κάμψεις, τοσούτον μεγαλυτέραν τριθήν και πυράκτωσιν ἐπιφέρουν ἐπὶ τῶν μορίων τοῦ σιδήρου, οὐτινος ἔχασθενίζουν τὴν συνοχήν.

Τὰ ύπό τῶν ειδικών ἀναφέρομενα αἵτια τῆς ἀποκοπῆς τῶν πλοίων (κατασκευαστικά, κακή φόρτωσις η ἐρμάτωσις, κατάστασις θαλάσσης κ.λπ.), παύσων, κατά μέγιστον μέρος, ἀν̄ ὅχι ἐξ ὀλοκλήρου, ἐπενεργοῦντας καταστροφικῶς ἐπὶ τοῦ σκάφους, ἐὰν ἥθελε τοῦτο θεωρητικῶς ἀκινητοποιηθῇ τελείως και τεθῇ ἐντιμονῇ, εἰς τὴν μεγαλυτέραν, τσως, θωλασσοταραχήν, ἀκόμη και ἔὰν εἴναι κακοφορτωμένον. Διότι τότε τὸ σκάφος ἀντιμετωπίζει μόνον τὰς ἔνεσις πρὸς αὐτὸ δυνάμεις και αὐτομάτως ἀπαφίεται εἰς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῶν παρασυρόμενον, συντονίζον ἀναλόγως τὰς κινήσεις του, χωρὶς νὰ προβάλῃ ἀντίστασιν. Δηλαδή, κατά τὴν ναυτικήν ἔκφρασιν, «δουλεύει γλυκά».

Ἐκ τῆς καταστάσεως δύμως ταύτης, και εύθυς ὡς κινήσει πρόσω η μηχανή του, τότε ἀρχίζει η πάλη, αἱ βίαιαι κάμψεις και αἱ κατά πάσαν κατεύθυνσιν ταλαντεύσεις του.

Καὶ ἔὰν η μηχανή του, ητοι η πρωστήριος δύναμις, ευρίσκεται εἰς τὸ μέσον τοῦ μῆκους του, αἱ ταλαντεύσεις η κάμψεις, εἴναι κατά πολὺ μικρότεραι η ἀσθενέστεραι ἐκείνων ποὺ προκαλοῦνται ὅταν η πρωστήριος δύναμις ἀσκήται ἐκ τοῦ σχεδὸν ἄκρου του.

Πρὸς ὑποστήριξιν τῆς γνώμης μου παραθέτω τὴν κάτωθι παραδολὴν ὡς παράδειγμα.

Εἴπομεν, ὅτι τὸ σκάφος εἶναι σῶμα εὔκαμπτον. Ἐάν, λοιπόν, λάβωμεν ἔλασμά τη ἀκόμη δύμοιωμα σκάφους, ἔχοντος ἐν ἀνα-

λογίᾳ, ἀλλ' ἐν μικρογραφίᾳ τὰς διαστάσεις και τὴν εύκαμψιαν πραγματικοῦ σκάφους, κρατήσωμεν διὰ τῆς χειρός τὸ ἐν ἄκρον του και ἀρχίσωμεν ὥσθιντες το, καθέτως ἐπὶ στερεού κωλύματος, θά παρατηρήσωμεν ὅτι, ὕστερον ἀπὸ σχετικῶν μικρῶν ἀσκησην δυνάμεως ἐπ' αὐτοῦ, τὸ δύμοιωμά μας θὰ δείξῃ τὰς πρὸς κάμψιν εἰς τὸ μέσον, ἐὰν δὲ αὐξήσωμεν τὴν πίεσιν μας διλίγον ἀκόμη, θά καμφθῇ.

Ἐὰν τώρα μεταθέσωμεν τὴν δύναμιν, κρατῶντας τὸ δύμοιωμα ἀπὸ τὸ μέσον τοῦ μῆκους του και ἐπαναλάβωμεν τὴν ὥσθισην, ἀμέσως θὰ ἀντιληφθῶμεν ὅτι τὸ δύμοιωμά μας δὲν κάμπτεται, η διὰ νὰ καμφθῇ θὰ χρειασθῇ μεγάλην δύναμιν δύσεως.

Ἐκ τοῦ πειράματος τούτου ὁρμώμενος, ἔχω σχηματίσει τὴν γνώμην ὅτι, τὸ γεγονός τῆς ἔγκαταστάσεως τῶν πρωστηρίων μηχανῶν εἰς τὸ σχεδὸν ἄκρον τῶν μεγάλων πλοίων και λόγῳ τοῦ μεγάλου μῆκους των τὰ μέγιστα συμβάλλει εἰς τὴν ἐπαύξησιν τῶν ταλαντεύσεων και κάμψεων τοῦ σκάφους αὐτῶν, αἵτινες δύμοις ἐπαυξάνουν τὴν κόπωσιν τῶν μετάλλων, προκαλοῦσαι ὑπέρβασιν τοῦ ὁρίου στερεότητος αὐτῶν και τελικῶς τὰ πλοῖα σθρανται εἰς τὸ μέσον σχεδὸν ἢ εἰς τὸ ἀσθενέστερον αὐτῶν σημείον.

Εἰς τὸν καθένα μας, ἀλλώς τε, ἔχει τύχει ἡ περίπτωσις κατὰ τὴν ὄποιαν, διὸ νὰ κόψῃ προχείρως ἔλασμά τι, τὸ ὑποβάλλει εἰς συνεχεῖς κάμψεις, ἔως ὅπου κοπῆ.

Μετὰ πλείστης τιμῆς
Γ. Π. ΜΩΡΑΙΤΗΣ
Ναυτικός

Υ. Γ.: Δὲν γνωρίζω ἀκριβῶς τί προκύπτει ἐκ τῶν στατιστικῶν. Πόσα, δηλαδή, πλοῖα ἔχουν κοπῆ, μὲ τὰς μηχανᾶς εἰς τὸ μέσον και πόσα μὲ τὰς μηχανᾶς πρύμνηθεν.

Πόρτα Αρθεύρ, 23 Ιουνίου 1970

ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ

Ἄξιότιμε κ. Διευθυντά,

Ἐν σχέσει μὲ τὸ σχόλιόν σας «Πρὸς νεωτέρους η σκυτάλη» εἰς τὸ τεῦχος τῆς 15ης Ιουνίου 1970 τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας, ἐπιτρέψατε μου νὰ σᾶς ὑπενθυμίσω ὅτι ἐκτὸς τῶν ἀναφερθέντων ἐφοπλιστῶν εἰς τὸ σχόλιόν σας, και ἄλλοι ἐφοπλισταὶ ἐκ Σύρου πρέβενσαν κατὰ τὸ σχετικῶν προσόφτων παρελθόν εἰς ναυπηγήσεις νεοτεύκτων, ὡς ὁ μακαρίτης Ιωάννης Κοσμάς, ο μακαρίτης Θεοφίλος Βάπτης και οι μιοὶ αὐτοῦ (s/t «Μαρλί»), χωρὶς νὰ ὑπολογίσουμε και τὴν οἰκογένειαν Κουλουκούντη, η ὅποια θεωρεῖ τὴν Σύρον ως δευτέραν της πατρίδα.

Παρακαλῶ διπας μὴ δημοσιευθῇ η παρούσα.

Ειλικρινά ύμετερος

ΣΤΥΛ. ΛΕΩΝ. ΚΟΥΤΣΟΔΟΝΤΗΣ

Πλοιάρχος Ε.Ν.

Νέα Υόρκη, 29 Ιουνίου 1970

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Ο επιστολογράφος μας συμπληρώνει μίαν παράλειψιν.

ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Ἡ ἀπόφασις ὅπως ιδρυθοῦν προξενικὰ λιμεναρχεῖα εἰς τοὺς λιμένας Μασσαλίας, Μπουένος Αὔρες και Σίδνεϋ, ἥθει νὰ συμπληρώσῃ, πράγματι, ἵνα μεγάλον κενόν.

Ἐπέπερωτο η Ἐπανάστασις, διὰ τῶν ἀξιών ἀνδρῶν της, νὰ ἐπιλύσῃ ὅλον τὸν δύκον τῶν προβλημάτων ποὺ ἐσυστάρευσε στοὺς ὄμους των η περίοδος ἔλλειψεως ἐθνικῆς εὐθύνης, η περίοδος τοῦ χλιαρού ζήλου και τῆς

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ

Σ. Μ. ΡΑΝΗ Πλωτάρχου Λ.Σ. ξ.ά.

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

• Λειτουργοῦντα τμήματα:

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

ΥΠΟΦΗΦΙΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΚΑΙ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΑΙ

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

- a) Τὰ φροντιστηριακά σας μαθήματα και
- b) Τὴν παρακολούθησιν τῆς Σχολῆς Ραντάρ - Γυροπυξίδων Τὸ κύρος τοῦ ἐπιτελείου τῶν συνεργατῶν μας ἔξασθαλίζει κατάρτισιν και ἐπιτυχίαν.

Πληροφορίαι - Έγγραφαι:

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

ρουσφετολογίας.

Είναι παρήγορον τό γεγονός ότι σήμερον τό 'Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας εύρισκεται είς τά στιβαρά χρέια ένος έπιστημονος, τού Καθηγητού κ. Ιωάννου Χολένα, μὲ πλήρη καὶ σαφή κατανόησι τῆς ἀποστολῆς του καὶ τῶν προβλημάτων ποὺ ἀντιμετωπίζει καὶ οἱ ἀνθρώποι τού.

Τελευταίως, τὸ πλοῖον μου ἐπεσκέφθη τὸν λιμένα Σιδηνοῦ τῆς Αὐστραλίας καὶ διεπιστώσαμεν τὸ τί μπορεῖ νὰ προσφέρῃ ἔνας προξενικός λιμενάρχης, ποὺ τὴν καρδιά του ζεσταίνει. ἡ ἀγάπη του διὰ τὴν πρόσδον τῆς Ναυτιλίας μας.

Ως προξενικός λιμενάρχης ὑπηρετεῖ ὁ ἀντιπλοίαρχος Λ.Σ. κ. Ἀντανασσώτης, ἡ εὔστοχος ἐπιλογή του ἀποδεικνύει τὴν εὐθυκρισίαν τού κ. 'Υπουργού εἰς τὸ νὰ τοποθετῇ τὸν κατάλληλον ἀνθρώπον εἰς τὴν κατώληπτον θέσιν.

Ἄξιωματικός ηθούς, μὲ πλήρη ἀντιληφθήσιν τῆς ἀποστολῆς του, γνώσιν τῶν προβλημάτων τού πλοίου, ἀκούραστος, μὲ ζῆλον τρέχει παντοῦ, ὅπου ἡ παρουσία του ηθελε χρειασθῇ εἰς δλούς τοὺς λιμενάς τῆς Αὐστραλίας. Διδεῖ λύσεις ἀπλάς καὶ πρακτικάς, ἀνταποκρίνεται κατὰ τὸν πλέον ὑποδειγματικὸν τρόπον εἰς τὰ καθήκοντά του. Στὴν μακρινὴν Αὐστραλίαν ἔχειται ἀνήρ της ικανότητος τού κ. 'Αντανασσώτης.

Εἶμαι ἔξαιρετικός εύτυχης γράφοντας τὰς δλήγας αὐτάς γραμμάς διὰ τὴν ὑψηλὰ αἰσθήματα ἀπὸ τὰ ὄποια ἐμπνέεται ὁ ἀντέρω ἀξιωματικός. Σύμβολον καὶ παράδειγμα πρὸς μίμησιν.

Μετ' ἔξαιρέτου τιμῆς
ΣΚΕΥΟΦΥΛΑΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ

Πλοίαρχος π/ν «Κίνγκ Λεωνίδας»
Μπαλμπόδα, 3 'Ιουλίου 1970

ΔΙΑΒΑΘΜΙΣΕΙΣ ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΙ

Κύριε Διευθυντά,

Μέ συγχωρεῖτε ποὺ ἡ παρούσα θὰ καταλάβῃ μέρος τού πολυτίμου χρόνου τοῦ ἔγκριτου ὑμῶν περιοδικοῦ, πλήν ὅμως, νομίζω, ὅτι είναι ἀναγκαῖον νὰ διευκρινισθῇ κάτι, διὰ τῶν νέων τοῦ Y.E.N., ὅτι ὁ κ. 'Υπουργὸς προτί-

θεται ὅπως αὐξήσῃ τὴν νοσοκομειακὴν καὶ ιατρικὴν περιθωλιψιν τῶν ἐιρήνη καὶ πολέμων, ἀφανῶν ἡδῶν τῆς θαλάσσης 'Ἐλλήνων ναυτικῶν. Τούτο, ἀσφαλῶς, πρὸς τιμὴν του. Κύριε Διευθυντά, ὡς είναι γνωστὸν εἰς δῆλους, ἡ νοσοκομειακὴ περιθωλιψις ἐν 'Ἐλλάδι διαιρεῖται εἰς πέντε κατηγορίας, ἀρχῆς γενομένης ἐκ τῶν ἓν, είναι δὲ αἱ ἔξης: ΑΑ, Α, ΒΑ, ΒΒ καὶ Γ. Εἰς τὴν κατηγορίαν Γ ὑπάγονται τὰ κατώτερα πληρώματα καὶ οἱ ὑπαξιωματικοί, ἐνῷ εἰς τὴν κατηγορίαν ΒΒ ὑπάγονται δοιοὶ οἱ ἀξιωματικοί, καθὼς καὶ οἱ πλοίαρχοι Α', ὡς καὶ οἱ μηχανικοί Α'. 'Ἐὰν κανεὶς συγκρίνει τὴν βαθμὸν πλοιάρχου Α' καὶ μηχανικού Α', μὲ τὸν ἀντίστοιχον ὑπαλληλικὸν ἐπιχειρίσεων Δημοσίου ἢ 'Ιδιωτικοῦ Δικαίου, τότε ἡ βάσις τῆς νοσοκομειακῆς περιθάλψεως ἀντιστοιχεῖ εἰς τὸν βαθμὸν εἰσηγητοῦ, διότι ὁ Τηματάρχης Β' δικαιούται θέσεως ΒΑ', πράγματα τὸ διποίδον δεικνύει: ὅτι ἀπὸ νοσοκομειακῆς περιθάλψεως ὁ πλοίαρχος Α' καὶ μηχανικός Α', είναι σὲ πολὺ κατωτέραν θέσιν καὶ ἀπὸ τοὺς ὑπαλλήλους τηματάρχας Β' τοῦ Ν.Α.Τ., Γ.Ε.Ν.Ε. Ο.Ν. κ.λπ., τοὺς διποίδους, ὡς είναι γνωστούς, οἱ ναυτικοί πληρώμαν.

'Αλλὰ ἂς Ἐλλωμεν εἰς τὴν ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ, ὅτιοι γράφει ὅτι ὁ πλοίαρχος Α' καὶ ὁ μηχανικός Α' δικαιούνται περιθάλψεως εἰς νοσοκομείον ἡ κλινικὴν αἱ κατηγορίας.

Γιατὶ, τότε, νὰ δικαιοῦνται ἀπὸ τὸν Οἰκον τοῦ Ναύτου ΒΒ καὶ ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας Α'; Είναι παρ' δλῶν γνωστόν, ὅτι τὸ σύνολον τῶν δαπανῶν διὰ περιθάλψιν κ.λπ., πρέρχονται: ἔξι ύστερημάτος τῶν ναυτικῶν καὶ δὴ εἰς συνάλλαγμα πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας.

'Ενῷ δλῶν τῶν ἄλλων δημοσίων ὑπαλλήλων, ὡς καὶ τῶν ὑπαλλήλων Ν.Α.Τ., Ο.Ν. κ.λπ., καταστάλλονται ἀπὸ τὴν φορολογίαν τοῦ κοινωνικοῦ συνδόλου.

Τελειώνοντας ἔχω νὰ προσθέσω: "Η θὰ πρέπει ἡ νοσοκομειακὴ περιθωλιψις νὰ είναι εἰς τὴν αὐτὴν κατηγορίαν τῆς ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ, τούλαχιστον γιὰ τοὺς πλοιάρχους Α' καὶ τοὺς μηχανικούς Α'." Ἡ νὰ κατέλθῃ ἡ κατηγορία αὐτῆς συμφώνως μὲ τὴν τοῦ Ο.Ν. παρεχομένην, ἀλλὰ τότε ἡ ἐπαγγελία τοῦ κ. 'Υπουργού 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, περὶ αὐξήσεως αὐτῆς τί μέλλει γενέσθαι.

Εὔχομαι πρώτος ὁ κ. 'Υπουργὸς νὰ ρυθμίσῃ τὸ θέμα καταλλήλως, ίνα καὶ αὐτὸς γραφῇ εἰς τὸ ἐνεργητικὸν του. Τὸ ἐνδισφέρον του ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν ἔγνωσμένον εἶναι.

Μὲ συγχωρεῖτε διὰ τὸ μακροσκελές τῆς ἐπιστολῆς μου, σᾶς εύχαριστῶ, κ. Διευθυντά, ἐκ τῶν προτέρων διὰ τὴν καταχώρισίν της.

Διατελῶ μετὰ τιμῆς
ΠΑΝ. ΜΠΟΣΙΝΗΣ
Ναυτικὸς Ε.Ν.

Ἐν Σιγκαπούρῃ, τῇ 30 'Ιουνίου 1970

ΤΑ ΛΙΤΗΜΑΤΑ

Κύριε Διευθυντά,

Σᾶς παρακαλῶ ὅπως δημοσιεύσῃ τὴν παρούσαν μου ἐπιστολὴν εἰς τὸ ζυγρίτον περιοδικὸν σας. Διὰ τούτης ἀναφέρομαι εἰς ὡρισμένα θέματα, ἀπίνα τὰ οὖν σχέσιν μὲ τοὺς ἴξ ἐπαγγέλματος ναυτικούς καὶ διὰ τὰ ὅποια, ἀπαιτεῖται ἡ παρ' ὅλων φροντίς.

1.— Αἱ τη̄σις ἡ πολύ σεως πρὸς συμπληρωματικήν στούς:

Διὰ τῆς ἔγκυλοιον, τῆς κοινοποιηθείσης καὶ ἀπὸ τὸ Y.E.N. πρὸς τοὺς κ.κ. Πλοιάρχους, διευκρινίζεται ὅτι, ναυτικὸς ἀπολύθυμος πρὸ τῆς συμπληρώσεως ἔτους, ὑποχρεούται εἰς τὴν καταπολεμίαν τῶν δαπανῶν παλινοστήσεως καὶ ἀντικαταστάσεως του.

Δηλαδή, διὰ τῆς ἔγκυλοιον αὐτῆς, ὑποχρεούται ὁ ναυτικός, νὰ παραμένῃ ἐπὶ τὸν πλοῖον, χωρὶς καν νὰ ἔξτασνεται αἱ διάφοραι συνθήκαι, ἑνδιαιτήσεως, ἐργασίας καὶ μεταχειρίσεως, πλέον τοῦ ἔτους καὶ τοῦτο ἵρον τὸ πλοῖον ςυντηρεῖται εἰς λιμένας τῆς Εύρωπης. 'Άλλος, εἴναι ὑπὲρ εἰς λιμένας τῆς Κίνας, 'Ισπανίας κ.λ., ἵκει, ὅπου βρίσκεται ἔνα μεγάλο μέρος τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, αἱ συνθήκαι ἀπολύθυμες είναι πολὺ σκληραί, διὰ νὰ μη εἶπε ἀπανθρωποί. Δίδεται τὸ δικαίωμα εἰς τὸν πλοιαρχὸν νὰ κρατήσῃ τὸν ναυτικὸν ὅποιος 21 μῆνα.

Τούτο ἀκριβῶς ἀντιμετωπίσα καὶ ἔγω προσωπικός, στὸν ὑπερτούσαν ἐπὶ τοῦ ὑπὸ 'Ελληνικῆς σημαίας M/V ΕΚΡΥΣΟΠΗΓΗ, 'Εναυτολογίην τὸν Φεδρουδίου τοῦ 1967 καὶ κατέρθωσε αὐτὸν στόλων, κατόπιν πολλῶν διαμαρτυριῶν μου, εἰς τὴν 'Ισπανίαν, τὴν 29ην Μαρτίου 1969.

Βεβαίως, ὑπέρχονται περιπτώσεις, κατὰ τὰς δοπιαίς, ἡ πρώτως καταγγελία τῆς συμβάσεως εἶναι ὀδικειόλογητος. Αἱ περιπτώσεις αὐτὰς συμβαίνουν ὑπὸ καιροσκόπων ναυτικῶν, μη ἔχοντας ἐπαγγελματικήν συνειδήσην.

Δυστυχῶς δῆμος ἡ ἔγκυλοιος δὲν ἐφορδύζεται ἀποκλειστικός καὶ μόνος εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτάς, ὅλλα ἔχει γενικήν ἐφαρμογήν, βασιζούμενη εἰς τὴν λαϊκήν παροιμίαν — κοντά στὸ ξέρο καιγεται καὶ τὸ χλωρό.

MEANDROS MARITIMA Y COMERCIAL S.A.C.I.F.I.


PHONES :
332.615
342.673

C. S. HALKIAS - PRESIDENT
AVENIDA BELGRANO 355
BUENOS AIRES - ARGENTINA
SHIP OWNERS - MARITIME AGENTS - EXPORTERS - IMPORTERS
GENERAL AGENTS FOR :

CABLES :
MEANDROS
MINOTAUROS

MEANDROS EAST MEDITERRANEAN REEFER LINE

REGULAR DEPENDABLE REEFER SERVICE FROM
RIVER PLATE TO PIRAEUS - BEIRUT AND EAST
MEDITERRANEAN ARAB PORTS SERVED BY
THE TOTALLY REFRIGERATED MOTORVESSELS :

M/V SANTA TRINIDAD - M/V AGHIA TRIADA
M/V KYRIOS STELIOS - M/V ARIMATHIAN

AGENTS IN PIREAUS

JOHN PARASCHOS
SKOUZE 1 - PIRAEUS
PHONES: 478371 - 474.216 - 472.839
477.742 - 474.126
CABLES : IOPAR - PIRAEUS

MONTEVIDEO

MACLEAN & STAPLEDON S.A.
COLON 1486-90
PHONES: 97474/8
CABLES : MACSTAPLE

BEYROUTH

NATIONAL SHIPPING CO
P. O. BOX 847
BEIRUT - LEBANON
PHONES: 252001/4
CABLES : NASHIPCO

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΕΠΙ ΘΕΜΑΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Τοῦ πλωτάρχου Λ.Σ. κ. Γ. ΤΣΟΥΡΗ

'Η Ναυτική Τεχνική Προπαρασκευαστική Διάσκεψις τῆς Διεθνούς 'Οργανώσεως 'Εργασίας συνελθούσα ἐν Γενούη τὸν Σεπτέμβριον 1969, προέδη εἰς ἑκπόνησιν καὶ διόφωνον ἀποδοχὴν σχεδίων ἐπτὰς «συστάσεων» ἐπὶ θεμάτων ναυτικῆς ἔργασίας πρὸς συζήτησιν εἰς τὴν διάσκεψιν τῆς Δ.Ο.Ε. ἐν Γενεύῃ τὸν 'Οκτωβρίου 1970. 'Ως γνωστὸν κατὰ τὸ ἄρθρον 19 τοῦ καταστατικοῦ τῆς Διεθνούς 'Οργανώσεως 'Εργασίας διὰ τῶν «συστάσεων» δὲν ὄριζονται διατάξεις ὑποχρεωτικῆς ἐφαρμογῆς εἰς περίπτωσιν ἐπικυρώσεως, ἀλλ' ἀπλῶς περιλαμβάνονται ωρισμέναι σκοποί πρὸς ἐφαρμογὴν ὑποδειξεῖς, ὃν συνιστάται ἡ καθιέρωσις διὰ τῆς ἐσωτερικῆς νομοθεσίας ἢ ἄλλως πως.

Ὀρισμέναι ἔκ τῶν πρὸς συζήτησιν συστάσεων παρέχουν χρησίμους συμπληρωματικάς κατεύθυνσις πρὸς ὑλοποίησιν βασικῶν θεμάτων ρυθμίζομένων διὰ διεθνῶν συμβάσεων (συστάσεις περὶ προδημφεως ἀτυχημάτων καὶ περὶ κατωτάτου δρίου μισθοῦ). "Ἐτεραι ἀντιμετωπίζουν τὴν παροχὴν πλείωνα βελτιώσεων εἰς θέματα ἀνέσεων καὶ μερίμνης ἢ ὅρσεως δυσμενῶν καταστάσεων (συστάσεις περὶ κλιματισμοῦ, καπολεμήσεως θορύβων καὶ διαμονῆς τῶν ναυτικῶν ἐπὶ πλοίων καὶ εἰς λιμένας)." "Ἄλλαι ἀντιμετωπίζουν τὸ ἐμφανιζόμενον κατὰ περιόδους εἰς διαφόρους κλάδους ἔργασίας πρόδημα ἐκ τῆς προόδου καὶ ἔξελίξεως τῶν διαφόρων μέσων (συστάσεις περὶ ἀπασχολήσεως τῶν ναυτικῶν καὶ ἐπαγγελματικῆς ἐκπαίδευσεως)." "Ἀπαραι αἱ συστάσεις χαρακτηρίζονται ἀπὸ τὸ ἐνδιαφέρον ἵνα ὁ ναυτικὸς ὡς πολύτιμον στοιχεῖον διὰ τὴν εὐόδωσιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, τύχη καθ' ὃ μέρος ἡ ἔξελίξις καὶ ἡ πρόδος τῶν μέσων ἐπιτρέπουν, ὅλων τῶν δυνατῶν εὐκολῶν πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως ἡ ἔξασφάλισις ἔργασίας καὶ ἡ μετ' αὐτῆν διαμονὴ ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀνταποκρίνηται εἰς τὰς συγχρόνους ἀνάγκας καὶ ἀπαιτή-

σεις. Κατωτέρω παρατίθενται ἐν γενικαῖς γραμμαῖς τὰ πρὸς ἀποδοχὴν σχέδια συστάσεων. Σημειώτεον ὅτι τυχὸν διαταπούμεναι γνῶμαι, στηρίζονται εἰς μελέτας ἀποκλειστικῶς προσωπικάς καὶ δὲν ἐκφράζουν ἐπισήμους ἀπόφεις τοῦ Y.E.N.

ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΣ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΩΝ

Τὸ σχέδιον συστάσεως περὶ κλιματισμοῦ τῶν διαμερισμάτων πληρώματος καὶ ἐτέρων χώρων ἐπὶ τοῦ πλοίου ἔρχεται εἰς ἐνίσχυσιν τῶν καθιερουμένων διὰ τῆς συμβάσεως περὶ ἐνδιαιτήσεως τῶν πληρωμάτων 1970. 'Η ἔξελίξις τῶν χαρακτηριστικῶν τῆς κατασκευῆς καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν συγχρόνων πλοίων κρίνεται ὅτι ἐπιτρέπουν τὴν ἀντιμετωπίσιν εἰσαγωγῆς βελτιώσεων εἰς τὴν ἐνδιαιτήσιν τῶν πληρωμάτων. 'Ορίζεται ὅτι ἐπὶ πλοίων 1.000 κ.ο.χ. καὶ ἄνω, ναυπηγηθέντων μετὰ τὴν ἀποδοχὴν τῆς συστάσεως, τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος, δέοντας ὅπως ἔξοπλισθούν διὰ κλιματισμοῦ. 'Εξαιροῦνται τὰ πλοῖα, τὰ ὅποιοι ἀπασχολοῦνται εἰς περιοχάς μὲν θερμοκρασίαν μὴ ἀπαιτούσαν κλιματισμόν. 'Ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ, δέοντας ἡ ἀντιμετωπισθῇ ἐπὶ τῶν πλοίων ὁ κλιματισμὸς τοῦ θαλάσσιου ἀσυρματιστοῦ καὶ τοῦ μηχανοστασίου.

'Η ἀρμόδια κατὰ χώραν - μέλος 'Αρχι, δέοντας ἔξετάσῃ τὴν δυνατότητα κλιματισμοῦ τημάτων τὴν διαμερισμάτων τοῦ χώρου τῶν διαμερισμάτων τοῦ πληρώματος ἐπὶ τῶν ὑπαρχόντων πλοίων διὰ μετατροπῆς τοῦ συστήματος μηχανικοῦ ἀερισμοῦ εἰς σύστημα καθολικοῦ κλιματισμοῦ ἐν εύκαιρια σημαντικῶν μετασκευῶν εἰς τὰ διαμερίσματα. Τὸ σύντημα κλιματισμοῦ δέοντας ὅπως διατηρῇ τοὺς χώρους εἰς θερμοκρασίαν καὶ βαθμὸν ὑγρασίας σχετικῶς ἱκανοποιητικὸν ἐν σχέσει μὲ τὰς ἔξωτερικὰς ἀτμοσφαιρικὰς συνήθης καὶ νὰ ἔξασφαλίσῃ ἐπαρκῆ ἀνανέωσιν εἰς ὅλα τὰ διαμερίσματα.

ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΙΣ ΤΩΝ ΘΟΡΥΒΩΝ

Διὰ τῆς συστάσεως περὶ καταπολεμῆσεως τῶν θορύβων προβλέπεται ὅπως αἱ ἀρμόδιαι 'Αρχαι ἐκάστης χώρας ἀπὸ συμφώνου μετὰ τῶν ἀρμόδιων διεθνῶν ὄργανώσεων καὶ τῶν ἐκπροσώπων τῶν ὄργανώσεων

ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν, προχωρήσουν εἰς τὴν ἔξετάσιν καὶ ἔρευναν τοῦ προβλήματος τοῦ θορύβου ἐπὶ τῶν πλοίων. Τὸ πρόβλημα τούτο, δέοντας ὅπως ἀντιμετωπισθῇ διὰ τῆς συγκεντρώσεως πληροφοριῶν καὶ μελέτης ὥστε νὰ θεσπισθούν ὑπὸ τῆς ἑθνικῆς νομοθεσίας διατάξεις πρὸς προστασίαν τῶν ναυτικῶν ἐκ τῶν δυσμενῶν ἀποτελεσμάτων τοῦ θορύβου. 'Η μελέτη θὰ ἀναφέρηται εἰς τὰ ἀποτελέσματα τοῦ θορύβου ἐπὶ τῆς ἀκοής, τῆς ὑγείας καὶ τῆς ἀνέσεως τῶν ναυτικῶν καὶ τὰ πρακτικὰ μέτρα, τὰ ὅποια θὰ ἔδει νὰ ληφθοῦν πρὸς τὸν σκοπὸν μειώσεως τοῦ θορύβου καὶ προστασίας τῶν ἐργαζομένων.

'Ιδιακιτέρα σημασία δέοντας νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὴν ἐνημέρωσιν τῶν ναυτικῶν ἐπὶ τοῦ κινδύνου ὃν ἐπιφέρει ἐπὶ τῆς ἀκοῆς καὶ τῆς ὑγείας ὁ παρατεταμένος ἐντατικὸς θόρυβος. Εἰς τὸ ληπτέα μέτρα δέοντας περιλαμβάνονται ή ἐκμάθησις τῆς χρήσεως ωλικοῦ ἐγκεκριμένου ὑπὸ τῆς 'Αρχῆς πρὸς προστασίαν ἐπὶ τοῦ θορύβου τοῦ προσωπικοῦ τοῦ μηχανοστασίου. Δέοντος νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἐπίσης η μείσωσις τῶν θορύβων εἰς τὸν χώρους κατακλίσεως, ἐστιατόρια, αἰθούσας ψυχαγωγίας καὶ τὰ ὅλα διαμερίσματα τοῦ πληρώματος διὰ τῆς ἐγκατάστασεως αὐτῶν, δόσον τὸ δυνατὸν μακράν τοῦ μηχανοστασίου, λεθητοστασίου καὶ ἀλλών θορυβώδων μηχανημάτων καὶ χρησιμοποίησεως ωλικῶν ἡχητικῆς μονώσεως κατὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ ἐσωτερικοῦ τῶν θορυβώδων χώρων.

ΚΑΤΩΤΑΤΟΝ ΟΡΙΟΝ ΜΙΣΘΟΥ

Διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 93/1949 συμβάσεως περὶ ὀρῶν ἔργασίας, μισθῶν καὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων, ωρίζετο ὡς κατώτατον ὅριον μηνιαίου μισθοῦ διὰ τὸν «Ικανὸν ναυτηγόν» κατὰ τὴν ἔννοιαν τῆς συμβάσεως, τὸ ποσὸν τῶν λιρῶν 'Αγγλίας 22.17.0 ἢ 64 δολλαρίων Η.Π.Α. Διὰ τοῦ ἄρθρου 2 τῆς ὑπὸ ἀριθ. 109/1958 συστάσεως «περὶ μισθοῦ ἔργασίας καὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ἐμπορικῶν πλοίων τὰ κατώτατα δρία μισθοῦ ἀνεθεωρήθησαν εἰς 25 λίρας 'Αγγλίας ἢ 70 δολλάρια Η.Π.Α.

Κατὰ τὴν συζήτησιν τοῦ σχεδίου τῆς νέας συστάσεως εἰς τὴν προπαρασκευαστικήν



ΠΡΟΤΙΜΑΤΕ
ΤΑ

Hempel's

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

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

P. O. Box 2110

PHONE : 25493

A/H 881407

836882

διάστεφιν της Γενούης, οί έκπρόσωποι τῶν ναυτικῶν ἔξητησαν νέον καθορισμὸν λόγω μεταβολῆς τοῦ κόστους ζωῆς ἀπὸ τοῦ ἑτούς 1958, ὑπολογίζοντες ταυτοχρόνως καὶ τὴν αὔξησιν ἥτις θὰ ἐπέλθῃ κατὰ τὴν προσεχῆ δεκαετίαν ἐντὸς τῆς ὁποίας θὰ παραιεῖνον ἐν Ισχύι τὰ συμπεράσματα τῆς ναυτικῆς διασκέψεως. 'Ο προταθεὶς καθορισμὸς ἀνήρχετο εἰς δολ. H.P.A. 111 ἡ λίρας Ἀγγλίας 46 καὶ μετὰ συζήτησιν ἐγένετο τελικῶς ὅμοφώνως ἀποδεκτός καὶ περιελήφθη εἰς τὸ σχέδιον διὰ τὰ ποσὰ 97 δολ. H.P.A. ἡ 38 λίρας Ἀγγλίας. Παρ' ἡμίν ὁ μισθὸς τοῦ «ίκανου» ἡ «ειδικευμένου» ναύτου συμφώνως πρὸς τὰς ἐν Ισχύι συλλογικὰς συμβάσεις ἀνέρχεται ὡς «βασικὸς» μισθὸς προκειμένου περὶ φ/γ πλοίων ἄνω τῶν 4.500 τόν. d.w. εἰς λίρας Ἀγγλίας 59.05.00, προκειμένου δὲ περὶ φ/γ πλοίων 801 - 4.500 τόν. d.w. κυμαίνεται ἀπὸ 46. 16.00 - 52.10.00 λίρας Ἀγγλίας.

"Ἄξιον ιδιαιτέρας μνεῖν είναι τὸ γεγονός ὅτι ὑπὸ τοῦ συνόλου σχεδὸν τῶν ναυτικῶν Κρατῶν σημειούται ἐπιφύλαξις εἰς τὴν ἀνάληψιν δεσμεύσεων ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν μισθῶν, ὡρῶν ἐργασίας καὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων. 'Η ἐπιφύλαξις αὕτη ἐμφανίζεται εἰς τὴν μὴ ἐπικύρωσιν τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰ θέματα αὐτὰ συμβάσεων ἔστω καὶ ἐάν κατὰ τὴν διάστεψιν εἰχον ψηφίσει ὑπὲρ τῆς ἀποδοχῆς αὐτῶν. Οὕτω οἱ ὑπ' ἀριθ. 93/1949 καὶ 109/1958 διεθνεῖς συμβάσεις «περὶ ὡρῶν ἐργασίας, μισθῶν καὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων» συμφώνως πρὸς τὸν Πίνακα ἐπικυρώσεως τοῦ Διεθνούς Γραφείου Ἐργασίας τῆς Ιης 'Ιανουαρίου 1970 δὲν εἶχον τεθῇ εἰσέτι ἐν Ισχύι διεθνῶς λόγω μὴ συγκεντρώσεως τοῦ ἀπατικούμενου ἀριθμοῦ ἐπικυρώσεων. Οὕτω κατὰ τὴν 1.1.1970 ἡ ὑπ' ἀριθ. 93/1949 σύμβασις εἶχεν ἐπικυρωθῆ ὑπὸ μόνον πέντε Κρατῶν (Οὐρουγούνας, Φιλιππίνων, Βραζιλίας, Αύστραλίας, Κούβας). Κατὰ τὴν ίδιαν ἡμερομηνίαν ἡ ἀναθεωρήσασσα τὴν προηγουμένην ὑπ' ἀριθ. 109/1958 σύμβασις ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ ἀντικειμένου εἶχεν ἐπικυρωθῆ μετὰ ἀπὸ 12ετίαν ἀπὸ τῆς ἀποδοχῆς, ὑπὸ 7 μόνων Κρατῶν (Γιουγκοσλαβίας, Μεξικοῦ, Γουατεμάλας, Γαλλίας, Βραζιλίας ὡς καὶ τῆς Νορβηγίας καὶ Σουηδίας ὑπὸ δρους).

ΔΙΑΒΙΩΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Τὸ σχέδιον διεθνούς συστάσεως περὶ διαμονῆς ἡ καλῆς διαβίωσεως (Bien - Entre - Welfare) τῶν ναυτικῶν ἐν πλῷ καὶ εἰς λιμένας, προορίζεται νὰ συμπληρώσῃ τὴν ὑπ' ἀριθ. 48 τοῦ ἑτούς 1936 σύστασιν περὶ τῶν «συνθηκῶν διαβίωσεως» (Χανίδης: «Διεθνεῖς συμβάσεις εἰς τὴν Ναυτιλίαν», 1952, σελ. 107) ἡ «ὅρων διαμονῆς» (Γουλιέλμου: «Διεθνῆς ρύθμισις ἐργασίας», 1960, σελ. 45) ὡς ἀπόδιδεται ἡ διατύπωσις τῆς συστάσεως «Seamen's Welfare in Port». Διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 48/1936 συστάσεως, προβλέπεται σειρὰ μέτρων προστασίας τῶν ναυτικῶν κατὰ τὴν ἔξοδόν των καὶ διαμονῆν εἰς λιμένας, ἥτοι κατάλληλα ξενοδοχεῖα μετὰ ψυχαγωγικῶν μέσων διὰ ναυτικούς, παροχὴ πληροφοριῶν, προστασίας ἀπὸ οινοπνευματωδῶν ποτῶν καὶ ναρκωτικῶν, προστασίας τῆς ὑγείας καὶ δυνατότητας περιθάλψεως ἐξ ἀφροδισίων νοσημάτων κλπ.

Διὰ τοῦ σχέδιον τῆς νέας συστάσεως προτείνεται συνεχῆς μέριμνα διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς θέσεως τῶν ναυτικῶν ἐν πλῷ καὶ εἰς λιμένας. 'Η μέριμνα θὰ ἀναφέροται εἰς τὰ μέσα ψυχαγωγίας τῶν ναυτικῶν, τὴν ἔξασφάλισιν εἰς αὐτοὺς καταλλήλων ὑπηρεσιῶν, καὶ ὑπάρχειν ὁργανώσεων κοινωνικού προνοίας. Τὸ σχέδιον προβλέπεται τὴν δημιουργίαν «Οίκων Ναύτου» εἰς δόλους τοὺς λιμένας προσεγγίσεως πλοίων ἔξωτερικού. Οἱ «Οίκοι Ναύτου» θὰ τίθενται εἰς διεθνῆ ὑπηρεσίαν, ἀνοικοί εἰς ναυτικούς οἰσασθήποτε θέντικότης, ἄνευ διακρίσεως χρώματος, φυλῆς, θρησκείας. Αἱ Κυβερνήσεις 9' ἀναλάβουν τὴν μέριμναν διευκολύν-

σεως καὶ ἐλευθέρας προμηθείσας ὑλικῶν προοριζόμενων διὰ τὴν ψυχαγωγίαν τῶν ναυτικῶν διὰ τῆς ἀποδοχῆς ἐνὸς παγκομιστικοῦ συμβόλου ἀναγνωρίσεως πρὸς χρήσιν τῶν ἐν λόγῳ ὑλικῶν. Διὰ τῆς συστάσεως θίγεται καὶ ἐν καίριον θέμα, τὸ τῆς ταχυτάτης διεκπεραιώσεως τῆς ἀλληλογραφίας τῶν ναυτικῶν διὰ τῆς ὕστερης εἰδικοῦ γραμματοσήμου ἐπ' αὐτῆς ὡστε νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ ὄμοιος προώθησις πρὸς τὸν προορισμὸν τῆς ἐκ μέρους δὲνων τῶν Κρατῶν.

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

'Η Ναυτικὴ τεχνικὴ προπαρασκευαστικὴ διάσκεψις τῆς Γενούης, ἐνέκρινεν ὅμοφώνως συνταχθὲν σχέδιον συστάσεως πρὸς ἀντικατάστασην ὅμοιας ὑπὸ τὸν τὸν τίτλον ὑπ' ἀριθ. 77 τοῦ ἑτούς 1946 συστάσεως «περὶ ἐπαγγελματικῆς ἐκπαίδευσεως» (Χανίδης ἔνθ' ἀν. σελ. 107) ἡ «περὶ ἐπαγγελματικῆς μορφώσεως» (Γουλιέλμος ἔνθ' ἀν. σελ. 45) ὡς ἀποδίδεται ὁ τίτλος «Formation Professionnelle» - «Vocational Training».

Διὰ τοῦ σχέδιον συνιστάται ἡ πρόδηλεις μεταβολῶν εἰς τὴν ἐκπαίδευσιν τῶν ναυτικῶν, ὡστε νὰ δυνηθοῦν νὰ παρακολουθήσουν τὰς ἔξελίξεις εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Πρὸς τὸν σκοπὸν ἐνθαρρύνσεως τῶν ναυτικῶν ὅπως βελτιώσουν τὴν σταδιοδρομίαν των δέοντων νὰ καταστῆ δυνατή εἰς δόλους ἐκείνους οἵτινες ἔχουν τὴν ἀνάλογον ικανότητα καὶ τυπικὰ προσόντα ἡ ἀναγκαία ἐκπαίδευσις διὰ τῆς ἐνισχύσεως τῆς δημιουργίας πρὸς τοῦτο εἰδικῶν σχολείων.

Αἱ Κυβερνήσεις δέοντα νὰ ἀναλάβουν τὰς διαπάνας καὶ λοιπὰ οἰκονομικὰ ἐπιβαρύνσεις τῆς τοιαύτης ἐκπαίδευσεως. 'Η ἀνάληψις τῶν δαπανῶν ὑπὸ τῶν Κρατῶν - μελῶν καθίσταται ἀναγκαῖα πρὸς τὸν σκοπὸν δόπιας οἱ ναυτικοί ἔχοντες τὴν δυνατότητα ἐπαγγελματικῆς ἀνδρού μὴ εύρισκονται εἰς ἀδυνατίαν λόγω ἐλλείψεως οἰκονομικῶν μέσων η εύκαιριδων ἐκπαίδευσεως. Εἰς τὰ προγράμματα ἐκπαίδευσεως δέοντα νὰ περι-

λαμβάνωνται νέα θέματα ὡς ἡ ἡλεκτρονικὴ καὶ ἡ τεχνικὴ τῆς διακυβερνήσεως.

ΠΡΟΛΗΨΙΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

'Η σύστασις αὕτη ἀναφέρεται εἰς τὴν σύμβασιν περὶ προλήψεως ἀτυχημάτων (ναυτικῶν) 1970 καὶ σκοπὸν ἔχει τὴν διὰ λεπτομερεστέρων ὀδηγιῶν καὶ κατευθύνσεων καλύτερων ἐφαρμογῆς τῶν διὰ τῆς διεθνοῦς συμβάσεως ὀριζομένων. Οἱ κανόνες οἱ τιθέμενοι εἰς τὴν σύστασιν ἀπετέλεσαν ἀντικείμενον ἐπεξεργασίας ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τοῦ I.M.C.O. δύστης καὶ θὰ ἀναλάβῃ τὴν ἐνίσχυσιν καὶ βεβαίωσιν ἐφαρμογῆς τῶν κανόνων.

Κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 3 τῆς συμβάσεως περὶ προλήψεως ἀτυχημάτων 1970, ἀντικείμενον ἐρεύνης διὰ τῶν προβλεπομένων ἀναφορῶν περὶ εἰδους κλπ. τῶν ἀτυχημάτων καὶ τηρησεως στατιστικῶν, δύνανται νὰ ἀποτελέσουν ὁ χώρος ἐργασίας, αἱ μέθοδοι, ὁ ρυθμός, ἡ κατάστασις τῶν μηχανῶν, ὁ φωτισμός, ἡ συχνότης ἀτυχημάτων καθ' ὅμαδας ἡλικίας, τὰ εἰδικὰ ψυχολογικὰ προβλήματα λόγω τῆς παραμονῆς ἐπὶ τῶν πλοίων κ.α.

Αἱ σχετικαὶ μὲ τὴν πρόδηλην τῶν ἀτυχημάτων διατάξεις τῶν Κρατῶν, δέοντα νὰ ἐπισημάνουν εἰς βασικάς διατάξεις τὸν κατασκευαστικὸν τομέα, τὰς μηχανάς, εἰδίκα μέτρα ἀσφαλίσεως ὑπὲρ καὶ ὑπὸ τὸ κατάστρωμα, τὰ μέσα φορτώσεως - ἐκφορτώσεως, ἀγκύρας, ἀλύσους καὶ σχοινίας, ἐπικίνδυνα φορτία κλπ. Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 7 τῆς ιδίας συμβάσεως δέοντα ὅπως ἀντιμετωπίσῃ ἡ συγκρότησις ἔθνικων ἢ τοπικῶν ἐπιτροπῶν ἡ ὄμαδων ἐργασίας πρὸς πρόδηλην τῶν ἀτυχημάτων μὲ συμμετοχὴν εἰς αὐτὰς καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν. Αἱ συμβουλευτικαὶ ἡ ἐκτελεστικαὶ ἀρμόδιοτητες τῶν ἐν λόγῳ ἐπιτροπῶν δύνανται νὰ εἰναι ἡ ἐπεξεργασία διατάξεων, κανονισμῶν ἡ ἐγχειριδίων σχετικῶν μὲ τὴν πρόδηλην τῶν ἀτυχημάτων, ἡ ὄργανωσις ἐκπαίδευσεως καὶ ἐπεξεργασία τῶν προγραμμάτων αὐτῆς καὶ ἡ ὄργανωσις δημοσιότητος διὰ παντὸς μέσου.

Γ. Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ A.E. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

• ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

- ΝΑΥΛΩΣΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΙΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ.
- 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

- ΔΥΝΑΜΕΩΣ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΩΜΕΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ ΗΝ ΠΩΛΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ. — ΤΗΛΕΦΟΝΑ : 475.227, 412.433.

• ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΞΕΙΡΕΤΟΥΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΗΧΑΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ «SUDOIMPORT» ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΕΩΣ 5 Η.Ρ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΩΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΦΟΔΙΑ.
- ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΘΗΜΗΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 6 — 150 ΕΠΙΒΑΤΩΝ. ΤΗΛΕΦΟΝΑ : 412.433, 474.273, 425.371.

• ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

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

• ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

- ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ.

• ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

- ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 479.439, TELEX : 212.544, 212.545, 212.546 ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ «ΜΟΥΓΕ» - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («MOUGE PIRAEUS»).

Πρόδης ειδικωτέραν μέριμναν τής προληπτικής άστυχημάτων στην πλοίων δέονταν να έξετασθη η όνομασσία ένος ή πλειόνων 'Άξιωματικών ως «Άξιωματικών έπειτα της άσφαλτείας» έντος του πλοίου ή εἰς 'Επιτροπήν με δύοις καθήκοντα ύπό την έποπτείαν πάντοτε τού Πλοιάρχου. Εις τάς Σχολάς έκπαιδεύσεως ναυτικών πάστης έκπιστητος καὶ κατηγορίας θὰ περιλαμβάνεται εἰς τὸ πρόγραμμα ἑκπαιδεύσεως διδασκαλία περὶ προληπτικῶν ἀστυχημάτων, μὲ ἐννέμερωσιν καὶ ἀνανέωσιν τῆς ὥλης βάσει τῶν ἔξελίξεων εἰς τοὺς τύπους τῶν πλοίων, τῶν διαστάσεων, τῶν μεταβολῶν εἰς ἔξαρτήματα, μεθόδους, ὄργανώσιν ἔργασίας κλπ.

Η δημοσιότης διὰ τὴν πρόληψιν τῶν ἀστυχημάτων δέονταν νὰ ὄργανωθῇ ἐπὶ μονίμου βάσεως καὶ διὰ παντὸς μέσου, ήτοι ἑκπαιδευτικῶν ταυτιῶν πρὸς προβολὴν εἰς τὰς Σχολάς καὶ εἰς δυνατῶν ἐπὶ τῶν πλοίων, δημοσιευμάτων εἰς ἔντυπα προοριζόμενα διὰ ναυτικούς, ἀφιστῶν τοποθετουμένων ἐπὶ τῶν πλοίων κ.α.

Τὰ μέλη τῆς Διεθνοῦς 'Οργανώσεως 'Εργασίας δέονταν ὅπως διὰ τῆς συνδρομῆς 'Οργανισμῶν διακυβερνητικῶν ή ἄλλων, θέσουν υπ' ὅφιν ἀμοιδαίων τὴν ἐπισήμανσιν ἐτέρων τρόπων ἐνέργειας καὶ συνεργασθοῦν ἐπὶ σειρᾶς σχετικῶν θεμάτων διὰ τὴν πρόληψιν τῶν ἀστυχημάτων εἰς τὰ ὄποια δύνανται νὰ ἐκτίθενται οἱ ναυτικοί.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΕΚ ΤΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΞΑΙΣΕΩΣ

Ἡ σύστασις ἀσχολεῖται μὲ τὸ θέμα τῆς ἔξελίξεως τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐκ τεχνικῶν καὶ οἰκονομικῶν αἰτίων, ἀτινα δημιουργοῦν προβλήματα εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τῶν ναυτικῶν. Σκοπός αὐτῆς ὄριζεται η διαφύλαξις καὶ βελτίωσις τῶν συνθηκῶν

ἔργασίας τῶν ναυτικῶν καὶ ἔξασφάλισις ἐπανδρώσεως τῆς ναυτιλίας διὰ πληρωμάτων ἀπεκρινώντων.

Προηγουμένη ρύμησις ἐγένετο κυρίως διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 9/1920 συμβάσεως περὶ ἔξευρέσεως ἔργασίας, τῆς ὑπ' ἀριθ. 88/1948 περὶ ὄργανώσεως τῆς 'Υπηρεσίας ἀπασχολήσεως, τῆς ὑπ' ἀριθ. 83/1948 συστάσεως ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ θέματος καὶ ὑπὸ τὸν αὐτὸν τίτλον καὶ τῆς ὑπ' ἀριθ. 122/1964 συμβάσεως περὶ τῆς πολιτικῆς τῆς ἀπασχολήσεως.

Διὰ τοῦ σχεδίου συνιστάται βασικῶς ὡς πάν Κράτος - μέλος, ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῶν ὄργανώσεων ἑφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν, καταρτίσῃ ἐν ἔθνικόν διάγραμμα προσφορᾶς ἔργατιών χειρῶν διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῆς Ναυτιλίας ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς ἔθνικῆς πολιτικῆς τῆς ἀπασχολήσεως. Διὰ τὴν ἐπεξεργασίαν τοῦ διαγράμματος αὐτοῦ θὰ ἔσται νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὅφιν τὰ συμπεράσματα τὰ προκύπτοντα ἐκ τῶν σπουδῶν ἐπὶ τοῦ ὅγκου τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ, τῆς φύσεως καὶ τῆς εὐρύτητος τῆς ἀπασχολήσεως, τῆς κατανομῆς εἰς ὄμάδας ἡλικίας καὶ ἐπαγγελματικῆς κατηγορίας ὡς καὶ τὰς πιθανὰς τάσεις ἔξελίξεως.

Πλέον τοῦ διαγράμματος δέονταν ὅπως μελετηθοῦν αἱ τάσεις τῶν νέων τεχνικῶν ἔξελίθεων εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν εἰς τὸ ἑστωτερικὸν καὶ διεθνῶς ἐν σχέσει πρὸς τὰς μεταβολὰς ιδίας εἰς τὴν ναυπήγησιν τῶν πλοίων, μεθόδους διακυβερνήσεως, ὄργανώσεως, συνθέσεως καὶ περιεχομένου ἔργασίας ἐπὶ τῶν διαφόρων τύπων πλοίων. 'Υπὸ τὸ φῶς τῶν ἀναφερθεισῶν μετελῶν δέονταν ὅπως διατυπωθοῦν προβλέψεις ἐπὶ τῶν πιθανῶν μελλοντικῶν ἀναγκῶν διὰ τὰς ἀκολουθούσας περιόδους εἰς ὅ,τι ἀφορᾶ εἰς τὰς διαφόρους κατηγορίας καὶ ειδικότητας ναυτικῶν. 'Ἐν ὅφει φυ-

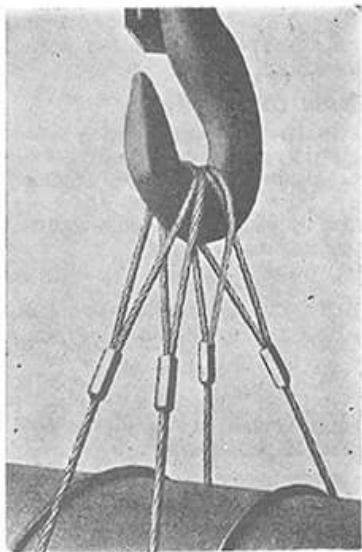
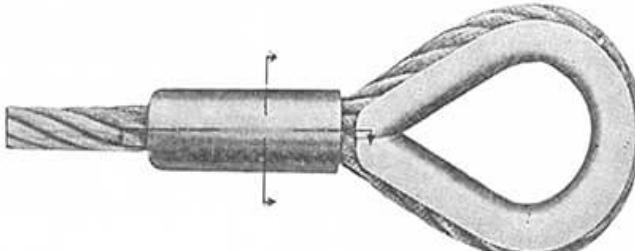
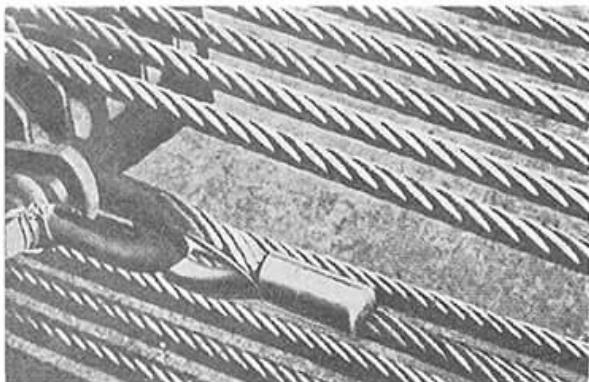
σικῆς μειώσεως τῆς συνθέσεως τῶν πλοίων θὰ ἔσται ὑπὸ τῆς ὑπευθύνου 'Άρχης νὰ ληφθοῦν δᾶς τὰ ἀναγκαῖα μέτρα ὥστε νὰ ἀποφευχθοῦν ή μειωθοῦν τὰ ἀποτελέσματα πάσης ἀλαττώσεως προσωπικοῦ διὰ τῆς δημιουργίας δυνατοτήτων ἀπασχολήσεως ἐπὶ πλοίων ἑτέρας κατηγορίας ή ἐφ' ὅσον ή περίπτωσις ἐπιτρέπει, ὄργανώσεως σχολείων μετεκπαιδεύσεως.

'Οσάκις αἱ μεταβολαὶ εἰς τὰς λειτουργίας καὶ ἀρμοδιότητας εἰς τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων τεχνικὴν ἔξελιξιν τείνουν νὰ πλήξουν τὸν κλάδον τῶν ναυτικῶν, ἡ ἑκπαίδευσις αὐτῶν δέονταν νὰ ἀναθεωρηθῇ ἵνα λάβῃ ὑπ' ὅφιν τὴν τοιαύτην ἔξελιξιν, ὥστε οἱ ναυτικοὶ νὰ λάβουν κατάρτισιν προσαρμοζόμενην εἰς τὰ καθήκοντα τὰ ὅποια θὰ ἀσκήσουν.

Διατάξεις δέονταν νὰ καθιερωθοῦν πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως ἔξασφαλισθοῦν εἰς τοὺς ναυτικοὺς ἐντὸς τοῦ ἔθνικοῦ συστήματος κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως ή ἄλλως, κατάλληλοι παροχαὶ εἰς περιόδους ἀνεργίας. Προσπάθειαί δέονταν ὅπως ἐπίσης καταβληθοῦν διὰ νὰ ἀντιμετωπισθοῦν τὰ προβλήματα τῶν ναυτικῶν ιδίᾳ δὲ τῶν ἡλικιωμένων οἵτινες ἔχουν ιδιαιτέρας δυσχερείας πρὸς προσαρμογὴν εἰς τὴν τεχνικὴν ἔξελιξιν.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

'Εκδόσεις Διεθνοῦς Γραφείου 'Εργασίας: «Crew Accommodation», 1969, «Le Prevention des Accidents en Mer et dans les Ports», 1969, «Les Problèmes Decoulant de l'Evolution Technique et la Modernisation à Bord des Navires», 1969, «Conventions and Recommendations 1919 to 1966», 1966, 1966, «The International Labour Code 1951», 1952. «Διεθνεῖς Συμβάσεις 'Εργασίας», 1953. Χανιά: «Διεθνεῖς Συμβάσεις εἰς τὴν Ναυτιλίαν», 1952. Γουλιέλμου: «Διεθνής ρύμησις 'Εργασίας», 1960. Maccaroni: «La Conferenza Tecnica Marittima Preparatoria dell'O.I.L.», 1969.



ΞΑΡΤΙΑ ΒΑΠΟΡΙΩΝ - ΠΟΔΑΡΙΑ ΜΠΙΓΩΝ
ΣΑΜΠΑΝΙΑ ΔΙΑΦΟΡΑ (APTAHAI)

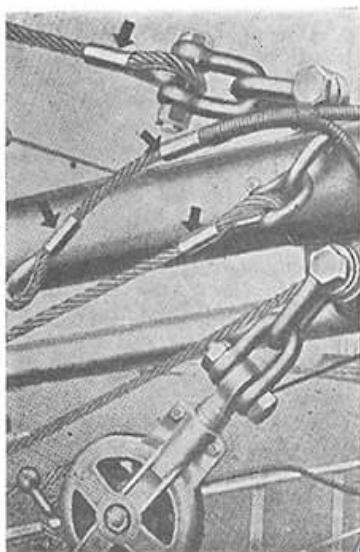
**Συρματόσχοινα Ναυτιλίας
με LLOYD'S CERTIFICATE
διὰ πᾶσαν χρῆσιν**

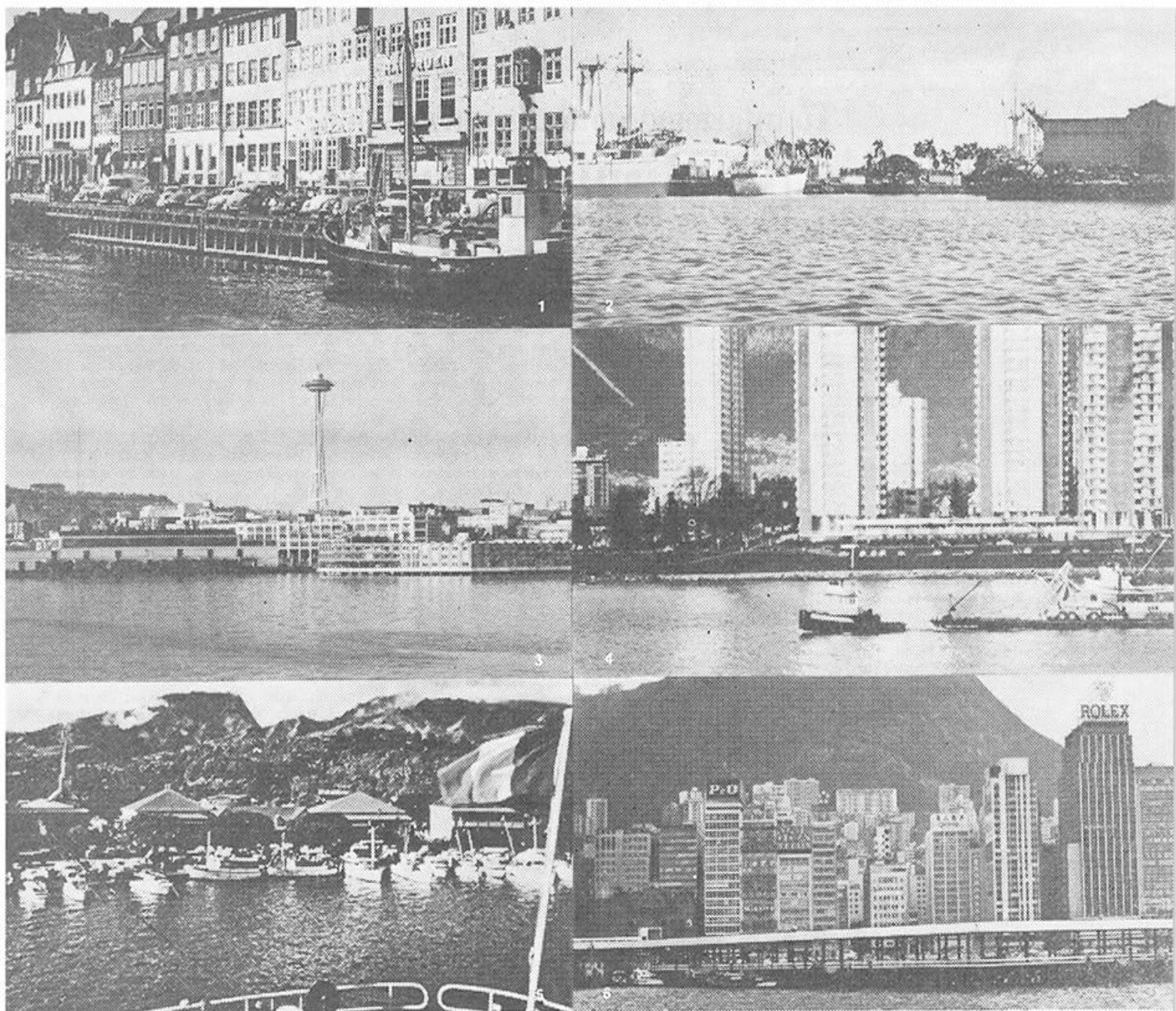
ΜΕ ΠΡΕΣΣΑΡΙΣΤΟΥΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥΣ TALURIT
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΑΧΥΤΑΤΗ ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ

N. ΛΕΒΕΝΤΕΡΗΣ Α.Ε.

ΦΙΛΩΝΟΣ 1 - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 477.021 - 478.038 - 421.810





**Πόσα λιμάνια άναγνωρίζετε;
"Εξη από τα 390 σημεῖα παραδόσεως τῶν προϊόντων
τῆς Chevron International σ' όλον τὸν κόσμο.**

Η Chevron International είναι πραγματικά Διεθνής.
Οι υπηρεσίες και τὰ προϊόντα τῆς Chevron International διατίθενται σὲ 340 λιμάνια και πάνω ἀπὸ 50 διεθνῆ
ἀεροδρόμια στὸν κόσμο.

"Έχουμε ἐπιτύχει τὴ διεθνῆ μας ἀναγνώρισι τροφοδοτῶν
τας σκάφη ὅλων τῶν ἑθνικοτήτων ἐπὶ 31 χρόνια και
έξυπηρετῶντάς τα ὑπεύθυνα μὲ πετρελαιοειδῆ ἔξαιρετι-
κῆς ποιότητος.

Έκδιδομε τὸν "Οδηγὸ Τροφοδοσίας Πλοίων τῆς Chevron
International ἀπὸ 215 σελίδες, ποὺ περιλαμβάνει πλη-
ροφορίες γιὰ λιμάνια, χάρτες και πίνακες γιὰ μίγματα,
μετατροπές και χαρακτηριστικά 33 δρυκτελαίων και πε-
τρελαιοειδῶν.

"Αν συμμερίζεσθε τὴν ἀγάπη μας γιὰ τὴν θάλασσα
μπορεῖτε νὰ συγκρίνετε τὶς ἀπαντήσεις σας μὲ τὶς
ἀκόλουθες: 1. Κοπεγχάγη 2. Κριστομπάλ 3. Σηάτλ
4. Βανκούβερ 5. Παπέτη - Ταϊτή 6. Χόνγκ - Κόνγκ



Chevron International Oil Company
SAN FRANCISCO • NEW YORK • LONDON

Τὸ σημειωματάριο τοῦ ποντοπλόου

“ΟΝΤΑΣ ΗΡΩΑΝΕ ΤΑ ΤΡΙΑ ΑΡΜΑΜΕΝΑ ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΤΡΩΦ”

ΠΟΛΛΑ δύχουμε διαδέσσει τώρα τελευταία στὸν ἑλληνικὸν καὶ στὸν διεθνῆ Τόπο, γιὰ τὴν παρουσία τοῦ σοβιετικοῦ στόλου στὴν Μεσόγειο.

Τὸ ΝΑΤΟ, ἡ ἀμυντικὴ αὐτὴ ἀσπίδα τοῦ δυτικοῦ κόσμου, πολλὲς φορὲς πονκαργάλικας γιὰ τὸν περιπάτο τῶν σοβιετικῶν πολεμικῶν στὰ ζεστὰ μεσογειακὰ νερά. Γεγονός εἶναι, διὰ τοῦ Σοβιετικοῦ τὰ κατάφεραν νὰ πρωθυθοῦν πρὸς «Νότον».

Ἡ δύνασις καὶ ὁ ἀτελείωτος πόλεμος μεταξὺ τοῦ Ἀρκτικοῦ κόσμου καὶ τοῦ Ἰσραήλ ἐπεξετάσαν τὴν σοβιετικὴν παρουσία καὶ τὴν κατάστασην ἀρκετά ἐμφανῆ, σὲ σημεῖο ποὺ ὀλόκληρη ἡ Ἀντιολικὴ Μεσόγειος νὰ γίνη μιὰ προέκτασις τῆς Μαύρης Θαλάσσης.

Στὴν περιπλάνησι μικρὰ στὸν χῶρο καὶ χρόνο ἀνὰ τὴν Μεσόγειο, γινόμαστε πολλὲς φορὲς μάρτυρες κατὸς τῆς παρουσίας. Δὲν εἰναι, δημος, μόνο τὰ «πολεμικὰ καράδια» τῶν Σοβιετικῶν, ποὺ δίνουν τὸ περόν. Πληθύσμα τὰ ἐμπορικὰ αὐτῆν μὲ τὸ σφυροδέρπανο στὴν τοιμίαρχη τούλων στὰ νερά τοῦ Αιγαίου, καρέδι στὰ Στενά, στὸν Βόσporo.

Τοποθέρωμε πολλὰ καὶ συχνὰ ἔμεις οἱ ἀσφυκτιστές, μὲ τὶς ἐκπομπὲς αὐτῶν τῶν καραδίων μὲ τὸν ιδιόρρυθμο ἥχο καὶ τὸν τὸν πομπὸν τῶν. Μᾶς σκεπάζουν κυριολεκτικὰ μὲ τοὺς τοιχορύθμους τεχνητούς τῶν καὶ μᾶς ἐπικλήσουν μὲ τὴν ταχύτητα, μὲ τὴν ὅποιαν μεταδίδουν τὰ μηνύματα τους στὸν παρακτίους τῆς «Ουτέσσαρης, τῆς Σεβαστούπολεως καὶ ὀλόκληρης τῆς ἀλύσιας τηλεπικονιωνῶν τῶν λιμένων τοῦ Εδεσσοῦ». Λιτὰ συμβάντων σήμερα, στὰ μέρη μας, ποὺ διὸ ὑπερδυνάμεις στέκουν ἀντιμέτωποι.

Στὴν Θάλασσα τοῦτη, ποὺ καθηγημένη διασχίζουμε, κοινωνιώντας κουρακιέμενους ἀνθρώπους, πολυεθνικούς, ἀνθρώπους μεσογειανούς γιὰ λίγο τύπο καὶ φῶς, γιὰ λίγο χρόνο καὶ κακθρόν ἄστρα, ἀλλοιωτικά πράγματα συνέβαινουν πρὸς ἀκριθῶς διακοπὰς χρόνων.

* * *

Γνωσταὶ εἰναι αἱ περιπέτειαι τοῦ «Ἐλληνικοῦ «Εθνους», συνεπείᾳ τῆς ματαίοδέου πολιτικῆς τῆς Μεγάλης Αἰκατερίνης «Ιμπερατρίτης Πατέρων τῆς Ρωσίων». Ιλιάδες ἀδοι καὶ πολλὰ αἷμα ἐστοίχισαν οἱ πόθοι γιὰ τὴν κάθοδο στὴν Μεσόγειο. Ἡ ἀκηλωθεῖσα, τότε, εἰς Πειλοπόννησον ἐπικνάστας ἀπετέλεσε τὸ πρόσχημα. «Ἔτοι τὴν ἀνοίξει τοῦ 1770 μοίρα τοῦ ρωσικοῦ στόλου ὥπερ τὸν ἀντικανδρούν Σπυρίδων καὶ τοὺς τοὺς ὑποκανδρούς «Ἀλέξιον Ορλώφ — εὐνοούμενον τῆς Λιτοκρατείας — καὶ «Ἐκφύντον, βγήκανε στὴν «Ασπρον Θάλασσα — ἔτοι λέγανε τὸ Αίγαδο μας. Κι' οἱ Τοβροκοί, σήμερα, ἔτοι τὸ Θέλουν — «Αι - Ντενίς. Ἡ ρωσικὴ μοίρα ἀπετελεῖσε ἀπὸ 10 πλοῖα γραμμῆς καὶ 5 φρεγάτες. Η σημερινὴ μοίρα, λένε, διὰ ἀποτελεῖται ἀπὸ καμιὰ πενηνταπενταριά κακάφη. Περάσανε τὸν Βόσporo καὶ τὰ Στενά, τοὺς καὶ χωρὶς τὰ ζητήσουν τὴν ἀδειὰ τοῦ πολυγρυπούμενού, τότε, Σουλτάνου. Δὲν ὑπῆρχε, τότε, ἡ Συνθήκη τοῦ Μοντρέ...

«Ολα τοσαὶ ἀμπέλια ξέφραγα...

Τὸ σκληρωμένο Γένος ὥραματίζετο τὴν Ἀναντοταῖο... «Ἐφθασε, λοιπόν, καὶ στὴν Σύρο, συγκεκριμένα στὸν δρόμο τῆς Ντελλαγκράτοις, ἵνα ρωσικὸ καράδι: κι' ἀπέστειλε στὴν Κοινότητα τῆς Σύρου τὸ παρακάπτον γράφαρο, ποὺ σώζεται στὰ ἀρχεῖα τοῦ Δήμου «Αιων - Σύρου. Τὸ παραλαμβάνω ἀπὸ τὸ βιβλίο τοῦ Ιστορικοῦ τῆς Σύρου, ἀγκύριτου δικηγόρου κ. «Ανδρέα Δρακάκη: «Η Σύρος ἐπὶ Τουρκοκρατίας».

1770 ΙΟΥΝΙΟΥ 22. ΔΕΛΛΑΓΚΡΑΤΕΙΑ

Πεμπτόμενος εἰς δόλα τὰ νησιά τοῦ Ἀρκτικοῦ μεταξὺ τοῦ προσταγῆς τοῦ Γενεράλε Κόντε «Α-

λεσίου, ἀρχιστρατήγου ἔηρας τα καὶ θαλάσσης, φυγερόντας τὴν βούλησιν τῶν αὐθεντικῶν του, ἔφθασε καὶ εἰς τὸ νησίον μας. Διὰ τὸ καῦθος διὰ τὸ διά την βίκη μου καὶ διὰ νὰ μὴ δύσω μπούγιο τῶν ἀνθρώπων αὖς στέλλω τοὺς ἀνθρώπους μου καὶ εθύης οἱ Προσετότες τοῦ τόπου νὰ κατεβῆται μὲ τὸν ίδενος κάτω, διὰ νὰ εὖς φανερώσω τὰ δυὸς φερμάνια τὸ έν τῆς «Ιμπερατρίτης» ἥμιν Αἰκατερίνης καὶ τὸ ἄλλον τοῦ Γκενεράλη. Ἀλλάως μὴ κάμνετε, διὰ βιβλίουμι. Εκείνος ποὺ ἀντιστέκεται εἰς τὴν προσταγὴν τὸ κρίμα εἰς τὸν λακύρων του.

Ερρωσοῦς
Ἀγκυρῆς Δελρός
Καπετάν Λούης Σωτῆρα

Φωνεταῖ, διὰ ἡ τότε ρωσικὴ διπλωματία γινόταν μὲ τέσσαρα... χρυσάκια γραμμένα στὸ γόνατο. Σήμερα ἀλλοιώτακα, μὲ ἔνα Μινίστρο τῶν Ἐθνοτερικῶν καὶ καμιὰ δεκαριά δυομήνιστρους.

Οἱ Σορίκονοι λάβανε τὸ μαντάτο, μαζευτήκανε καὶ μὲ πολλὴ περίστεψι διάδασκαν τὴν... διακονίας. Καθόλικοι τὸ Θρήσκευμα, δὲν είδαν μὲ καλὸ μάτι τὴν ἐπεκτατικότητα τῆς «Ἄγιας Ορθοδόξου Ρωσίας». Άλλα κράτησαν καὶ πιστονή, διαλογίζουνοι τὰς συνεπειάς ἐν περιπτώσει τῆς ἐπινόδου τῆς τουρκικῆς κυριαρχίας.

Μετὰ τὴν νικηφόρο ναυμαχία τοῦ Τοσσού, ἥπου «ἐπει τὴν βούθισε τὸν Ἐλλήνων κατετρόπονθ» ἡ τουρκικὴ ἀρμάδα καὶ μετὰ τὴν κατάληξη τῆς Αγίουν, ἡ ρωσικὴ «φλόττα» ἀπεφάνεται νὰ διακεκάμησε στὸ Αίγαδο. Διάλεξε σὰν φέρει τῆς τῆς Νάσους τῆς Πάρου.

Απὸ μερικὰ δημος ἔγγραφα, ποὺ φέρει εἰς φόρο ἡ κ. «Αλέξ. Δρακάκης, βλέπουμε διὰ ἡ ἐπιμελητεία τοῦ ρωσικοῦ στόλου δὲν φέρει εἰς ἀνθράκων καταστάσιν, καίτοι ὁ στόλος αὐτὸς ἡταν... ἀδικοκατορίας καὶ ἡ πολιτεία τῶν Ρώσων ἔναντι τῶν Συριακῶν δὲν ἦτο διάφορος παντὸς κακωτηγοῦ. Πάντα ρωσικῶν πλοίων ὅπερ προσωριζετο εἰς τὸν λιμένα ἥξουν ἀπὸ τὴν κανονήτην παροχής πάνης φύσεως εἰδῶν καὶ πρὸ παντὸς οἴνου καὶ κρεάτων, τὰ δηοῖα ἔγινεται δηθεν ἐπὶ πληρωμῇ, ἡ δηοία, δημος, δὲν ἐπικολούθει. «Ἐνα τέτοιο σημείωμα — καὶ ἀπεψάλωθεν ὥπερ τὸν πολλὰ — διεσδήθη, ἔχον μὲ ἀκολούθωμα»:

Τημιώτατο: Προσετός τοῦ Αἰκατερίνης Σύρας,
Σδετη παρακκλούμενος νὰ μᾶς κάμετε τὴν κάρη κομιδάς κρασοῦ ἀπὸ τὸ καλὸν δην δέχεται κατὰ τὸν νὰ μᾶς στείλετε καὶ σημειώσετε μας τὶ παράδεις κάνουν δην νὰ σὲ τὸν στείλουμε, δημοίων καὶ τίποτε κρεατέρων. Ηρόδητον καὶ ἐρίσω.

Ἄρη. Ποτ' Πορούτζικη.

Καὶ φωνεταῖ: διὰ τρώγοντας ἔρχεται: ἡ δραστική. Καὶ στὸ θέμα αὐτὸν ἀπὸν καναλακαδέντεται ἡ Ιστορία, εἰτε βρισκόμενος στὸ 1770 εἰτε στὸ 1970. Οἱ ἀριθμοί, δέδω, δέν... παίζουν ρόλο. Γεγονός εἰναι: διὰ οἱ... ἀδικοκατορίας τῆς «Φλόττα» τὸ παρατραβήκενε

εἰς τέτοιο σημείο, διότε νὰ ἀναγκασθῇ ὁ ναυάρχος Σπυριδώφ νὰ ἐκδώῃ διαταγὴν τὴν 4ην Απρίλιου 1772, διὰ τὴν δηοίαν συναυλογοῦσε διὰ τοῦ Προσετοῦ τῶν νήσων τοῦ παρεπονθήσαν διὰ τοῦ ἀξιωματικοῦ τοῦ στόλου διακράτουν τὰ τρόπια «χωρὶς νὰ πληρώνουν τὰ δισπρα... προδιάλλοντες διὰ τὰ παίρνουν διὰ «χρήσιν τῆς φλόττας».

Μία μικρὴ εἰκόνα τῆς διακραγῆς μᾶς δίδει: ἡ ἀπόδοσις λογαριασμοῦ τοῦ ἐπιτρόπου τῆς Σύρους Δομένικου Γκυρίνα, ἡ δηοία δηρετεῖ μὲ τὴν συνέσεων.

Σύρα 1773 Ιουλίου 20 S. N. Λιστα τὰ διά της ἔλασσα καὶ τὰ διὰ διέδικτας διὰ τὴν παρὸν χρονιάν τῆς ἐπιτροποσύνης μου».

6 ὀκτάδες βουδινὸν	δισπρα 36
1 δικαία φάρικ	> 6
6 πέρδικες	> 24
6 πέρδικες ἀλλή μιὰ φορὰ	> 24
Διὰ νὰ διεβάσουν σανίδια διὰ κρε- βάτων τῶν δρήτ/μάλο	> 4

Τοπάρχει, δημος καὶ κάποιος ἄλλος λογαριασμοῦ μὲ τίτλο: «Οὐτας ηρθενα τὰ δραματικά Καπετάνια Αλεξαντρώφ.

Φωνεταῖ: διὰ τοῦ Ρόσοι: ἀξιωματικοῦ τοῦ Καπετάνιου Αλεξαντρώφ διεφαντόσανε τόσο ὑπὸ τὴν ἐπόν-ειναν τοῦ συριακοῦ οἴνου, διότε κυριολεκτικά τὰ θαλασσώμανε. Ήδε τοῦ άναγράφεις δισ-
τυχηγής ἐπιτρόπος Γκυρίνας:

«Θύμησο τὰ διὰ δισπάσανε καὶ τὰ διὰ ἀχα-
θύκενα τῆς Καλάργυρας τοῦ Ραμπαγούν: εἰς τὸν
καρπὸ τοῦ Αλέξη (έννοε! Όρλώφ!)

Μία τουσίνη πιάτα	δισπρα 24
Ιαζέτα 14	> 27
Πιάτα μεγάλα 9	> 45
Μία τουσίνη κουτάλια	> 48
Μαχαρίκια τοῦ τραπεζίου 2	> 16
Περόνικα 6	> 18
1 πιάτο μεγάλο παγγίρι	> 60
1 δέσπορα	> 18
6 κοδιπές κρουστάλλινες	> 18

* * *

Άδεια δόλα ἐγίνοντο πρὶν ἀκριθῶς διακόδια κρύναντα. Τότε καὶ οἱ στόλοι καὶ οἱ «φλόττες» ήσαν ήμερα πράγματα. Αρμένιζαν μὲ τὰ πανιά. Σήμερα ἡ «φλόττα» ἔχει καὶ «Σάλι» καὶ «Πολάρις» καὶ «εἰκονοπεροφόρον» καὶ συνοδεύτηκαν ανεψοδίασμοι. Η «φλόττα» δὲν ἔχειται ἀνάγκην «κρεατερῶν» «βουδινοῦ» ἢ ἐριφίων. Ασφάλειας τὰ σκάφη θάνατοι καὶ πολλά πονηρά.

Οἱ «ἀδικοκατορίαι» ἀστοῖ τῆς «Ιμπερατρίτης Αἰκατερίνης» ἔχουν ἔξαρχους θηθῆναι: τοὺς ἀντικατέστησαν.

Μὲ τὸ πρώτο μεράρις θερίζεις. «Οτι δὲν δραπαξεν τὰ σφυρίδαν καὶ τὰ δραπάνια, συνηγορούσης τῆς ἐμφύτου ἀνατολικῆς πονηράδας καὶ τῆς δυτικῆς βλακείας...

* * *

Η περιπλάνησι: στὸν Μεσογειακὸ χῶρο συνεχίζεται.

Γαλλίκης η θάλασσα, τὸ μελτέμι καθυστερημένο ἐφέτος. Στὸ δρόμο τοῦ δρίζοντα ἓνας ἀριθμός «μισιούδερων» σκαρφῶν πλέοι: πρὸς Νότον. Περιμένει τὸ θανούγμα μιᾶς θαλασσίας δοσοῦ γιὰ νὰ πλεύσῃ νοτιώτερα. Εκεῖ οἱ θαλασσίες είναι πιὸ θερμάτερας ἀπὸ τὶς δικές μας, πλουσιώτερας σὲ πρῶτες διλεις, ἀψυχεῖς καὶ δημοφυεῖς.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

Dr. DIMITRIOS SALIVARAS

SHIP'S INSURANCE DOCTOR
IN BUENOS AIRES ARGENTINE

C. PELLEGRINI 641 TEL. 342851

BUENOS AIRES 354121

CABLES: «POSEIDON B. AIRES»

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΓΙΑΝΝΗ ΦΥΤΡΑ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΣΤ. ΠΑΤΤΑΚΟΥ

ΕΤΕΘΗΣΑΝ ΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΝ ΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ

ΑΙ ΟΜΙΛΙΑΙ ΤΩΝ κ.κ. ΧΟΛΕΒΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ

Κατά την διάρκειαν λαμπρᾶς τελετῆς και παρουσίας πλειάδος έκπροσώπων τοῦ «Υπουργικοῦ Συμβούλιου, γενικῶν γραμματέων, τῶν πέριξ δημάρχων, τῶν ἀρχηγῶν Ναυτικοῦ καὶ Λιμενικοῦ Σώματος κ.κ. Μαργαρίτη καὶ Τσαφαρή, τῶν Διπλωματικοῦ Σώματος καὶ πλήθους κόσμου, δὲ Ἀντιπρόσδρος τῆς Κυβερνήσεως κ. Στ. Παττακός ἐνεκάνιασε τὴν πρωῖτην τῆς παρελθούσης Παρασκευῆς, τοὺς ἐπιβατικοὺς σταθμούς 'Ἄγιον Νικολάου.

Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ κ. ΑΝ. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ

Μετὰ τὸν τελεσθέντα ὁγιασμὸν ὑπὸ τοῦ μητροπολίτου Πειραιῶς κ. Χρυσοστόμου, ώμιλησεν ὁ πρόεδρος τοῦ Ο.Λ.Π. στρατηγὸς κ. Ἀν. Οἰκονόμου δὲ ὅποιος εἶτε μετεῖν ἀλλῶ:

«Ἡ κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν ἀνάπτυξις τῆς ἐπιβατηγοῦ κινήσεως ἰδμοιύργησε τὴν ἀνάγκην κατασκευῆς εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς συγχρόνου σταθμοῦ διὰ τὴν ἐξυπρέπειαν τοῦ ἐπιβάτου.

Τὸ οἰκημα τοῦτο μὲ τὴν ἐπιβλητικὴν ἀρχιτεκτονικὴν του, καλύπτει δέκα περίπου στρέμματα παραλιακῆς γῆς καὶ ἀπέρροφησε δαπάνην τῆς τάξεως τῶν 110 περίπου ἐκατομμυρίων διὰ τὴν ὀλοκλήρωσίν του.

Τὸ ἴσογειόν του περιλαμβάνει ἀποθήκας διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν μεταφερομένων, ὑπὸ τῶν ἐπιβατικῶν πλοίων ἀγαθῶν καὶ οἱ

ὅροφοι του τοὺς ἀναγκαῖους χώρους διὰ τὴν στέγασιν τῶν συνεργαζομένων μετὰ τοῦ Ο.Λ.Π. (τελωνειακῶν, λιμενικῶν, ἀστυνομικῶν, τραπεζικῶν, ταχιδρομικῶν καὶ λοιπῶν ὑπηρεσιῶν), ὡς καὶ τὰς ἀπαραιτήσους ἐγκαταστάσεις, διὰ τὴν παροχὴν βασικῶν πρὸς τὸν ἐπιβάτην διευκολύνσεων.

Τὸ κτίριον τοῦτο ἐπικαλύπτεται διὰ κελυφωτοῦ στεγάστρου μεγίστου ὑψοῦ 21 μ. ἀπὸ τοῦ ἐδάφους, ἀντρητημένου ἐξ ὑποστυλωμάτων διὰ προεντεταμένων καλωδίων ἐν εἴδει θυσάνου.

Ἡ κατασκευὴ αὐτῆς καὶ πρωτότυπος εἶναι καὶ μοναδικὴ ἐν Ἑλλάδι.

Τὸ βασικὸν τοῦτο οἰκοδόμημα, συμπληρωμένον διὰ τοῦ ἐτέρου πρὸς τὸν ὑφιστάμενον μέχρι τοῦδε σταθμὸν σκέλους του, τοῦ ὅποιον ἡ Ἐναρξίς κατασκευῆς δὲν θὰ βραδύνῃ ἐπὶ πολὺ νά λάβῃ χώραν, ἀλλὰ καὶ δι' ἔκεινον, τοῦ ὅποιον ἥρξατο ἡ κατασκευὴ εἰς τὴν ἔγγυης πρὸς τὸ οἰκοδόμημα τοῦτο προβλῆται, θὰ ἀποτελέσῃ ἔνα ἐνιαίον χώρον ἐξυπηρέτησεως τῆς συνεχῶς αὔξανομένης τουριστικῆς κινήσεως, καλύψεως τῶν ἀπαραιτήσεων παντὸς τύπου καὶ μεγέθους πλοίου, ὡς καὶ τῶν πάσης φύσεως ἀναγκῶν τοῦ ἐπιβάτου.

«Οταν ὀλοκληρωθῇ ἡ προβλεπομένη κατασκευὴ, τότε θὰ προέλθῃ εἰς ἐκ τῶν καλυτέρων τῆς Εύρωπης, ἵσως καὶ τοῦ κόσμου ὀλοκλήρου, σταθμός.

Ἀλλὰ καὶ μόνος, αὐτοτελῶς ἐξεταζόμενος,

ὁ ἐγκαινιαζόμενος σήμερον σταθμός, ὅταν ἔντος ὅλιγου πλήρως ἔξοπλισθῇ καὶ ἐπανδρωθῇ, θὰ είναι ὁ καλύτερος ἐξ ὅσων διαθέτει ἡ Μεσογείος.

Ἡ τελετὴ αὐτή τῶν ἐγκαινίων ἐνὸς ἔργου, τὸ ὅποιον θὰ παράσχῃ συγχρόνους ἔξυπηρτες εἰς τὸν τριῶν πόλων ἔνδιαφέροντος τοῦ 'Οργανισμοῦ, τὸν ἐπιβάτην, συμπίπτει νά λαμβάνῃ χώραν μετὰ τεσσαράκοντα, ἀκριβῶς, ἔτη, ἀπὸ τῆς Ιδρύσεως τοῦ Ο.Λ.Π.

Ο διαδεχθεὶς τὴν «Ἐπιτροπείαν Λιμένος» ἐν τοῖς 1930 Ο.Λ.Π. ἀπέρρευσεν ως ἀνάγκη συντονισμοῦ τῶν πρὸς τὸ πλοίον, τὸ ἐμπόρευμα καὶ τὸν ἐπιβάτην ἔξυπηρτες εἰς τὸν νέον φορέων.

Ἡ τελετὴ τῶν ἐγκαινίων τοῦ νέου ἐπιβατικοῦ σταθμοῦ ἀποτελεῖ τὴν ἀφετηρίαν πανηγυρισμοῦ τῆς ἐπετείου αὐτῆς τοῦ Ο.Λ.Π., ως σταθμοῦ μιάς δυσκόλου διαδρομῆς, ἀλλὰ καὶ ὡς βάσεως διά μελλοντικᾶς κατακτήσεις.

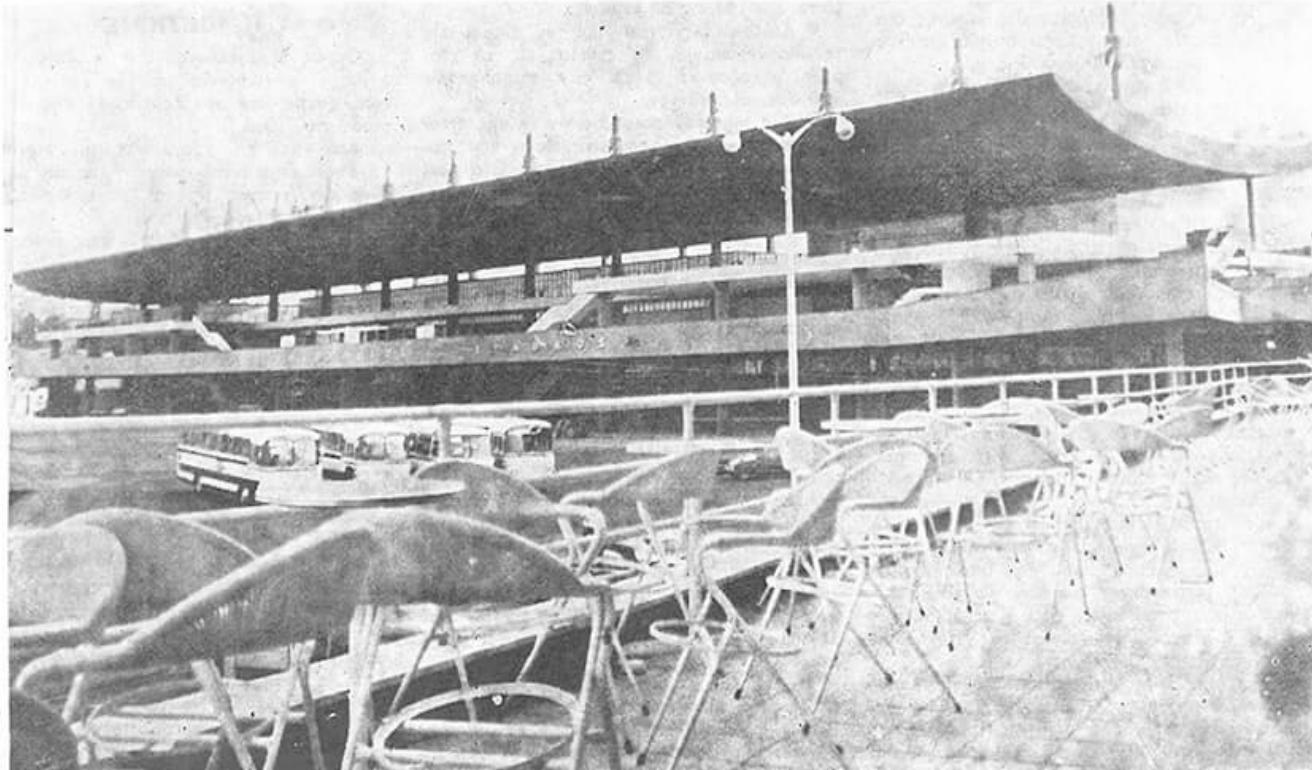
Ἀποτελεῖ ὁ πανηγυρισμὸς ὑποχρέωσιν ἀποτίσεως φόρου τιμῆς πρὸς αὐτούς, οἵτινες συνέβαλον εἰς τὴν δημιουργίαν ἐκείνου, που ὁ πρώτος λιμὴν τῆς χώρας σήμερον είναι, ἀλλά καὶ ἀφετηρίαν πραγματώσεως τῶν σχεδιασμῶν τοῦ μέλλοντός του.

Ἡ σημασία ἐνὸς λιμένος δὲν κρίνεται μόνον ἐκ τῶν ἱκανοτήτων του, κατά τὸν χρόνον τῆς κρίσεως, ἀλλά, ἐν πολλοῖς καὶ ἐκ τῶν μέτρων τὰ ὅποια ἔχουσι ληφθῆ διὰ τὴν πρόσδοτό του. Σταθερά, συνεπώς, πρέπει νὰ παραμένῃ ἡ ἐπιδιωξὶς δόλων ἔκεινων, οἱ διποίοι δύνανται νὰ συμβάλλουν πρὸς τοῦτο, δῆπος αἱ ἐγκατεστάσεις καὶ τὰ πάσης φύσεως μέσα τηροῦνται ἐν ἀρμονίᾳ πρὸς τὰς ἐπερχομένας καὶ μελλούσας νὰ ἐπέλθουν τεχνολογικὰς ἀξελίξεις καὶ τὴν πρόσδοτον τῆς ἐπιστήμης.

Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ κ. ΙΩ. ΧΟΛΕΒΑ

Μετὰ τὸν στρατηγὸν κ. Οἰκονόμου, ώμιλησεν ὁ 'Υπουργὸς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἰω. Χολέβας, δύσις ἀνεφόρθη, ἐπ' εὔκαιρίᾳ, εἰς τὸ συντελεσθέντον, κατὰ τὴν πρόσφατον τριετίαν, ἔργον, εἰς τὸν λιμένα, τοῦ ὅποιον ἡ ἐπειδυτικὴ δραστηριότης εἰς ἔργα, μηχανικὸν ἔξοπλισμόν, ἐγκαταστάσεις καὶ προσκήπησις χώρων ἀνήλθεν εἰς τὸ ποσὸν τῶν 550.000.000 δρχ.

Ο κ. Χολέβας ἀνέφερεν ἀκολούθως τὰ



Οι ἐπιβατικοὶ σταθμοὶ 'Ἄγιον Νικολάου'. Δυναμικότης ἐξυπηρετήσεως 5.000 ἐπιβάτων.

κυριότερα ἐπιτεύγματα τῆς τριετίας εἰς τὸν λιμένα:

• Κατασκευὴ κρηπιδώματος εἰς περιοχὴν πρών Ναυπηγείων Βασιλειάδῃ, κατόπιν τοῦ ὅποιου ὠλοκληρώθη ἡ κρηπίδωσις τῆς Βορείας πλευρᾶς τοῦ λιμένος καὶ ἔξτραφαλίσθη ἡ εὐχέρεια ὑπόδοχης καὶ χειρισμοῦ ἐμπορευματοκιβώτων (Containers).

• 'Ολοκλήρωσις τῆς κατασκευῆς τῆς προβλήτος V εἰς τὸν λιμένα 'Ηρακλέους, προοριζομένου διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως.

• Κατασκευὴ τριῶν ὑποστέγων εἰς περιοχὴν ἐπισκευαστικῆς βάσεως Περάματος, συνολικῆς ἐπιφανείας 9.000 μ² πρὸς ἔξυπηρέτησιν τῶν σιδηροδιοικησιανῶν ἐπισκευῆς πλοίων.

• 'Ολοκλήρωσις τῆς κατασκευῆς τοῦ 'Ἐπιβατηγοῦ Σταθμοῦ, διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῆς ὑπερωκεανίου ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας, δὲν καὶ ἔγκαινιάζομεν σήμερον.

• Κατασκευὴ μῶλου, μεταξὺ ἀκρας Δραπετσώνας καὶ Ψυτταλείας διὰ τὴν πλήρη προστασίαν τοῦ λιμένος 'Ηρακλέους.

• 'Εναρξης κατασκευῆς νέας μεγάλης διώροφου ἀποθήκης μετὰ ἐπιβατικῶν σταθμῶν εἰς προβλήτα III, διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῆς ἐμπορευματικῆς καὶ ἐπιβατικῆς κινήσεως τῶν μεσογειακῶν, κυρίως, σκαφῶν.

• Συμπλήρωσις τοῦ μηχανικοῦ ἐξοπλισμοῦ καὶ ἔγκαταστάσεων τοῦ λιμένος, ὡς ἡ προμήθεια 10 αὐτοκινήτων γερανῶν, 50 δηζελοκινήτων περονοφόρων ὀχημάτων καὶ λοιπῶν μικρομηχανημάτων καὶ ἔργαλειῶν, ἡ ἀρδαμένη ἐκτέλεσις τῆς ἔγκαταστάσεως αὐτομάτου συστήματος ἄγγελίας κατασθέσεως πυρκαϊᾶς, ἡ ὀλοκλήρωσις τῆς κατασκευῆς τῶν δύο πλωτῶν δεξαμενῶν 15.000 τόνων καὶ 4.000 τόνων, ἡ προμήθεια 6.500 παλλετῶν καὶ ἡ ἀνακαμένη παραλαβὴ 5.500 εἰσάγοντα παλλετῶν, ἡ προώθησις τῆς διαδικασίας διὰ τὴν προμήθειαν ἐνὸς εἰδικοῦ γερανού (γερανογεφύρας) καὶ ἐνὸς εἰδικοῦ μεταφορικοῦ ὀχήματος, διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν καὶ διακίνησιν τῶν Containers καὶ ἄλλαι συμπληρωματικοῖ προμήθειαι.

• Τέλος, ὑπεγράφη ἡ σύμβασις διὰ τὴν κατασκευὴν 4 λυσομένων μεταλλικῶν ὑποστέγων εἰς λιμένα Πειραιῶς καὶ 'Ηρακλέους, συνολικῆς ἐπιφανείας 12.000 μ², συνολικῆς δαπάνης 15.000.000 δρχ., ἐδόμητραστηθή ἥδη τὸ ἔργον κατασκευῆς τῆς προβλήτου VI λιμένος 'Ηρακλέους, συνολικοῦ μήκους 1.070 μ² καὶ δαπάνης 80.000.000 δρχ. καὶ ἀνετέθη ἡ σύνταξις τῆς δριστικῆς μελέτης διὰ τὴν ἀνέγερσιν τοῦ μεγάρου ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Π., δαπάνης 50.000.000 δρχ.

'Εξ ἀλλοῦ, ἀπότελει ἀναμφιθόλως σταθμὸν εἰς τὴν πορείαν τῶν πραγμάτων τοῦ λιμένος ἡ ἐκπόνησις καὶ ἡ κατόπιν μακρῶν συζητήσεων, μελέτης, ἐπειργασίας καὶ ἐλέγχου, πρόσφατος τελικῆς ἔγκρισης προγραμματικοῦ σχεδίου τοῦ μείζονος λιμένος Πειραιῶς.

Πολλὰ εἰς τὸ παρελθόν κατηρτίζοντο σχέδια ἐπὶ σχεδίων μελλοντικῆς ἐπεκτάσεως τοῦ λιμένος, τὰ ὅποια, δῶμας διαρκῶς μετεβάλλοντο καὶ ἐτέλουν ὑπὸ συνεχῆ μελέτην. Δὲν ὑπῆρχε μέχρι τούθων ἔγκεκριμένων προγραμματικῶν σχεδίων, ὑπὸ τὴν ἔνοιαν τῆς προκρίσεως τῶν χώρων, εἰς οὓς θάττησεν τὰς προδιαγεγραμμένων πλαστίσιων — σκοπῶν, οἱ ὅποιοι θάττησαν καὶ διὰ τῶν ἔργων. 'Επὶ τῶν ἡμερῶν τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως ἀντεμπωτίσθη καὶ τὸ θέμα τοῦτο ἀποφασιστικῶς, τερματισθεῖσης πλέον τῆς ἐπὶ μακρὸν χρονισάστης ἐκκρεμότητος. Οὕτω ἐφεξῆς τὰ ἔργα καὶ ἡ ἀνάπτυξις τοῦ λιμένος θάττησαν ἐντὸς δροθολογικοῦ, πειθαρχημένου καὶ ὑπὸ ἐνότητα σκοπῶν ὑφισταμένου εύρυτερου σχεδίου, ἐκτελουμένου σταδιακῶς, ἀναλόγως πρὸς τὰς ἐμφανιζομένας ἀνάγκας καὶ τὰς τεχνολογίκας ἔξελίξεις.

Δὲν ὑπελείφθη, ἔτισης, ὁ λιμὴν Πειραιῶς εἰς τὴν ἔγκαιρον προετοιμασίαν του, ἵνα ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς ἀπαίτησεις, τὰς ὅποιας συνεπάγονται αἱ σημειούμεναι τεχνολογικαὶ ἔξελίξεις εἰς τὸν τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, τὴν συσκευασίαν τῶν ἐμπορευμά-

τῶν καὶ τὸν χειρισμὸν φορτοεκφορτώσεως τῶν φορτίων. Πέραν τοῦ καταδηλήου ἐξοπλισμοῦ, τῷ ὅποιον ἔχει ἡδη ἐπαρκῶς ἀποκτήσεις ὁ λιμὴν διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τοῦ παλεταρισμένου φορτίου, ἐλήφθη πρόνοια διὰ τὴν διασιμόφωσιν εἰδικοῦ διὰ τὴν ὑποδοχῆς καὶ ἔξυπηρέτησιν ἐμπορευματοκιβώτων (Containers) Terminal καὶ διὰ τὸν ἐξοπλισμὸν αὐτοῦ διὰ τῶν καταδηλήων μηχανημάτων, ἡ διαδικασία προμηθείας τῶν ὅποιων ἔχει προωθηθεί.

'Ο κ. Χολένθας ἀνέφερεν, ἐπίσης, ὅτι ἡ ἐπιβατηγοῦ Σταθμοῦ διὰ τὸν λιμενικὸν κίνησις ἐσημένως, κατὰ τὰ ἔτη 1968 καὶ 1969, σταθεράν, ἐπησίως αὔξησιν κατὰ 6% περίπου, ἐνῷ εύωνος προσπτικὴ διαγράφεται διὰ τὸ μέλλον, ὃν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν, ὅτι κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ 1970 ἡ ἀνοδικὴ προείσαται τῆς κινήσεως συνεχίζεται.

'Ο κ. Παπατάκος, ἐπὶ κεφαλῆς τῶν ἐπιστήμων, μετέβη ἀκόλουθος εἰς τὸ περίπτερον τῆς 40ητηρίδος τοῦ Ο.Λ.Π., εἰς τὴν κεντρικὴν ἀποθηκευτικὴν χώραν, ὅπου ἔνεκαινίσασε καὶ τοῦτο, ἀκόλουθον, δὲ προήρευε συσκέψεως εἰς τὸν Ο.Λ.Π., εἰς ἣν ἔλασον μέρος ἐκτὸς τῶν προανφερθέντων καὶ ὃ γενικός διευθυντής τοῦ 'Οργανισμοῦ κ. Θεμ. Σάβδας.

Οὕτω, μετὰ μίαν ἀκριβῶς τετραετίαν, ἐ-

τέθησαν εἰς λειτουργίαν οἱ ἐπιδαστικοὶ σταθμοὶ 'Αγίου Νικολάου, οἱ ὅποιοι ἀποτελοῦν ἓνα ὑπερσύγχρονον μοναδικὸν ἔργον εἰς τὴν χώραν μας.

Τὸ ἔργον ἀπήτησεν εἰδικὴν θεμελίωσιν, ἡ ὅποια ἔξετελεσθή ὑπὸ τῆς «Ἐλληνικῆς Εταιρίας Θεμελίωσεων», καίτοι ἀνάδοχος ἦτο ὁ κ. Στ. Κουλάνδρος, 'Η θεμελίωσις, πρόγραμματι, ἐγένετο διὰ διατρήσεως τοῦ κρηπιδώματος καὶ δημιουργίας Ισχυρᾶς ἐκ τομέντου βάσεως, εἰς τὸν βυθόν.

Τὸ ἔργον ἀνέτεθη κατόπιν διεθνοῦς διαγωνισμοῦ, ἀντὶ ποσοῦ 87.000.000 δρχ., ἀλλὰ μὲ τὰς προσθέτους ἐργασίας, αἱ ὅποιαις ἀπητήθησαν καὶ μὲ τὰς δαπάνας διὰ τὸν ἐξοπλισμὸν του καὶ τὴν πολυτελή ἐπίπλωσίν του, τὸ κόστος ἀνήλθεν εἰς 110.000.000 δρχ.

Οι σταθμοὶ ἀποτελοῦνται ἐκ διωρόφου κτίσματος, πρωτοτύπου κατασκευῆς καὶ διαθέτουν τεραστίους ἀποθηκευτικούς χώρους, ἔξωστας ἀποχαιρετισμοῦ, αιθούσας ἀναμονῆς, κυλιομένας κλίμακας διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ἀποτελεύτων καὶ τῶν φορτίων.

'Εγένετο, ἔξ ἄλλου, καὶ κατανομὴ διατίθεμένων χώρων του, πρὸς ἐγκατάστασιν τελωνειακῶν ὑπαλλήλων, κλιμακίου τοῦ Ο.Λ.Π., λιμεναρχείου κ.α.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η ΘΗΤΕΙΑ

'Εληξεν ἡ τριετὴς θητεία τῶν κ.κ. Σπ. 'Αθανασούλιας καὶ Γ. Λάζου, ὡς μελῶν τοῦ διοικητικοῦ συμβούλιου τοῦ Ο.Λ.Π., ἀλλὰ τούτο, βεβαίως, οὐδὲν πρόβλημα δημιουργεῖ διὰ τὸν 'Υπουργὸν 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Ιω. Χολένθας, δὲ ὅποιος διὰ προθετικής διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῶν δύο ἀνώτερων συμβούλων. 'Αλλως τε, διὰ τὸν κ. 'Αθανασούλιαν ὑφίσταται καὶ ἡ συνηγορία τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς 'Ενώσεως, ἡ ὅποιας καίτοι διὰ τοῦ πυκνούς πλόους, πρέπει νὰ ὑποδειχθῇ ἴδιοις τὴν ἐκπρόσωπον, ἐν τούτοις, ὡς γνωρίζομεν, τασσονται ἐκθύμως τὰ μέλη τοῦ διοικητικοῦ τῆς συμβούλου, ὡς καὶ διευθυντής τῆς θητείας τοῦ κ. 'Αθανασούλιας.

ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ

'Ενεκρίθη ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ο.Λ.Π. ἡ τροποποίησις τοῦ ισχύοντος τιμολογίου φορτοεκφορτώσεων ἐμπορευματοκιβώτων (ἀπὸ 1 - 500) ἡ ἀκόλουθων:

• Διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν ἐκ τοῦ πλοίου εἰς τὴν προκυμίαν ἡ ἀπ' εὐθείας εἰς τὰ χερσαῖς μεταφορικὰ μέσα τῶν παραληπτῶν 120 δρχ. ἀνὰ τόννον.

• Διὰ τὴν φορτοεκφορτωσιν ἐκ τῆς προκυμίας ἡ τῶν μεταφορικῶν μέσων τῶν παραληπτῶν εἰς τὸ πλοίον 120 δρχ. ἀνὰ τόννον.

• Διὰ τὴν μεταφόρτωσιν μέσω προκυμίας ἡ φορτηγίδος καὶ εἰς ἐκ τοῦ πλοίου 120 δρχ. ἀνὰ τόννον.

• Διὰ τὴν μεταφόρτωσιν μέσω προκυμίας ἡ φορτηγίδος καὶ εἰς ἐκ τοῦ πλοίου 120 δρχ. ἀνὰ τόννον.

• Διὰ τὴν μεταφόρτωσιν μέσω προκυμίας ἡ φορτηγίδος καὶ εἰς ἐκ τοῦ πλοίου 120 δρχ. ἀνὰ τόννον.

• Διὰ τὴν μεταφόρτωσιν μέσω προκυμίας ἡ φορτηγίδος καὶ εἰς ἐκ τοῦ πλοίου 120 δρχ. ἀνὰ τόννον.

Η 40ΕΤΗΡΙΣ

'Ορθῶς ἡ ἔγκαινίασις τῶν ἐπιβατικῶν σταθμῶν συνεδύσθη μὲ τὴν ἔναρξην τῶν ἐκδηλώσεων, διὰ τὸν ἐορτασμὸν τῆς 40ητηρίδος τοῦ Ο.Λ.Π. Διότι πολλὰ συνετέλεσθησαν κατὰ τὴν χρονικὴν αὐτήν περίοδον, τὰ ὅποια ἐπρεπε νὰ ὑπογραμμισθοῦν μὲ τὴν ἔγκαινίασιν ἐνὸς πρώτου μεγέθους ἔργου, ὡς οἱ ἐπιβατικοὶ σταθμοί.

Καὶ ἀξίζει νὰ ἀναφερθοῦν ἔδω, ἐκτὸς τῶν σημερινῶν προέδρους καὶ γενικού διευθυντοῦ κ.κ. 'Αν. Οἰκονόμου καὶ Θεμ. Σάβδας, ὅστις διετέλεσε πρόεδρος κατὰ τὸ διάστημα 4.5.1953 - 28.4.1954, προσφέρας εἰς τὸν λιμένα περιστόρεα τῶν σῶν ἄλλοι προσέφερον εἰς μακροτέρας χρονικὰς περιόδους.

'Η συμβολή, ἔξ ἄλλου, τοῦ καθηγητοῦ Λιμενολογίας καὶ ἀντιπροέδρου τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Δημ. Πίππα, δὲν πρέπει νὰ παροραθῇ, ἐνῷ τὰ ὄντα τῶν γενικῶν διευθυντῶν Λ. 'Αλέστα (14.2.1956 - 17.2.1958) καὶ 'Εμρ. Κελαϊδή (17.6.1958 - 24.4.1964) θὰ εὑρίσκωνται, πάντα, εἰς τιμητικὴν θέσιν, μεταξὺ ἐκείνων οἱ ὅποιοι κατὰ τὴν χρονικὴν διάρκειαν 1930 - 1970 προσέφερον εἰς τὸν λιμένα ὑπηρεσίας θετικάς. Μεταξὺ τούτων συγκαταλέγεται καὶ ὁ κ. Σπ. 'Αθανασούλιας, ὁ ὄποιος, ὡς ἐκπρόσωπος τῆς Πανελλήνιου 'Ενώσεως Ναυτικῶν Προστόρων, ἐξακολουθεῖ νὰ προσφέρῃ πολυτιμοτάτας ὑπηρεσίας ὡς μέλος τοῦ διοικητικοῦ συμβούλου, τσάσις περιστοτέρας ἔξ δλων, δσῶν ἀνεφέρθησαν προηγουμένως, τέως καὶ νῦν.

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Προσφυγαὶ Ἑλλήνων ναυτικῶν εἰς τὰ Ἀμερικανικὰ Δικαστήρια

ΤΟΥ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑ, ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ

Εις τὸ τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς Ἰησοῦ 'Ιουλίου ἐξ ἀδημοσίευθή ή προσφάτως ἐκδοθείσαν ἀπόφασις τοῦ 'Ανωτάτου Δικαιστηρίου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, ἐξ αφορμῆς προσφύγων Ἐλληνος ναυτικοῦ εἰς τὴν 'Αμερικανικὴ δικαιουν্থν ἐναντίον τῆς ἑταῖρίας «Ἡ 'Ελληνική».

εταίριας σε "Η Ελληνική". Ο αναγνώσκων την ἀπόφασιν ταύτην, ἀποκομίζει δύο ἐντυπώσεις ἐκ ταύτης: 'Ἡ πρώτη ἀφορᾶ εἰς τὸ ἑκδήλως χαλαρὸν τῶν περὶ δικαιοδοσίας καὶ ἀρμοδιότητος διατάξεων τοῦ Ἀμερικανικοῦ δικαίου.' Ἡ ἐφαρμογὴ ἐπὶ θεμάτων δικονομικοῦ δικαίου τοῦ νόμου Jones, ὡς ἐν τῇ ἀπόφασει ἔγενετο, δὲν εἶναι παραδεκτὴ τουλάχιστον ὑπὸ νομικῶν δικτύων εἰς χώρας Εὐρωπαϊκοῦ Δικαίου. Τὸ ὑπὸ τῆς ἀποφάσεως ἐπικαλούμενον ἄρθρον 688 εἶναι σαφές. 'Ἐπεκτείνει τοῦτο ἐπὶ ναυτικῶν ὑποστάτων σωματικὰς βλάβας συνεπείᾳ ἐργατικοῦ ἀτυχήματος, τὰς Ισχυρύνσας διατάξεις τοῦ Ἀμερικανικοῦ Δικαίου, αἵτινες ρυθμίζουν τὰς ἐκ τῆς αὐτῆς αἵτιας ἀξιώσεις τῶν σιδηροδρομικῶν ὑπαλλήλων. Ἀρμόδιον δικαστήριο πρός ἑκδίκαστν τῶν ἀπαιτήσεων τούτων είναι τὸ τοῦ τόπου τῆς κατοικίας τοῦ ἐναγομένου ἐργοδότου ἢ τὸ τοῦ τόπου ἐνθα σύντος διατηρεῖ τὴν κυρίαν ἐγκατάστασιν τῶν γραφείων του.'

Ἐφ' ὅστος ὁ ἐργοδότης εἶναι Ἀμερικανός, τὸ πρᾶγμα δὲν ἔμφανίζει δυσχέρειαν. Οσάκις δῶρος ὁ ἐργοδότης εἶναι ἀλλοδαπὸν νομικὸν πρόσωπον, τὰ πράγματα περιπλέκονται διότι οὔτε ἔδραν ἔχει ἐν Ἡνωμέναις Πολιτείαις οὔτε ἔχει ἐκτὸς τῆς ἔδρας του, τὴν κυρίαν ἐγκατάστασιν τῶν γνωσφίων του.

Κατασταλμένης σαφούς προσπαθείας διακρατήσεως τής ύποθεσεως παρὰ τοῖς Αμερικανικοῖς δικαστηρίοις ἐν τῇ περιπτώσει ἐργοδότου ἀλλοδαποῦ νομικοῦ προσώπου, (καὶ εἶναι τοῦτο ἡ δευτέρα σαφῆς

ἐντύπωσις ἡνὶ σχηματίζει ὁ ἀναγινώσκων τὴν ἀπόφασιν), ἡ νομιλογία ἐπέδοθι εἰς τὴν ἀνέυρεσιν «έπαφαν» ὁ δρθέτερον εἰπεῖν συνδέσμου τῶν ἀλλοδαπῶν τούτων ἐργοδα-τῶν πρὸς τὴν Ἀμερικανικὴν ἔννομον τάξιν.

Η πλέον σημαίνουσα σχετικάς απόφασης είναι ή έντι 1953 έκδοθεσία έπι τής δίκης Lauritzen κατά Larsen. Εις την απόφασιν ταύτην, όπωριθμησεν τὸ Δικαστήριον τοὺς συνδέσμους τούτους, οἵτινες είναι οἱ τόποι τοῦ ἀδικημάτος, ὁ νόμος τῆς σημαίας τοῦ πλοίου, ή ιθαγένεια ή ή κατοικία τοῦ ἐνάγοντος ναυτικοῦ, ή ιθαγένεια τοῦ ἐναγομένου πλοιοκτήτου, ὁ τόπος τῆς συνάφεως τῆς συμβάσεως ναυτοδογήσεως, ή ἀδυναμία προσφυγῆς ἐνώπιον ἀλλοδαπῆς δικαιοδοσίας (Forum non Conveniens) καὶ τὸ Δίκαιον τῆς χώρας ἔνθα ἐδρεύει τὸ Δικαστήριον παρ' ὃ ἡγέρθη ή ἀγωγή.

Ταῦτα πάντα ἡρευνήθησαν εἰς τὴν πρόσφατον δίκην τῆς «Ἐλληνικῆς» καὶ δὲν συνέτρεχον. Ἐκριθή τότε ὅτι ἡ ἀποφύμασις ἐν τῇ δίκῃ Lauritzén δὲν ἦτο ἀποκλειστική καὶ ὡς ἐπονίσθη ἐν τῇ ἀποφάσει του «Ἀνώνυμου Δικαστηρίου» «Ἔνας αἱ ἄριστα δυνατὰ δὲν νὸν νὰ πάρχουν καὶ ἂλλα σημεῖα ἐπαφῆς». Διὸ νὰ ἐπιτευχθῇ τοῦτο ἔπειτα νὰ παραμερισθῇ ἡ «Ἐλληνική», ὁ πραγματικὸς ἐργοδότης καὶ νὸν κληρῷ εἰς τὸ προσκήνιον ὁ μονίμως διαιμένων ἐν Ἀμερικῇ, «Ἐλλην κύριος, τῆς πλειοφερίας τῶν μετοχῶν αὐτῆς. Ἐπίσης, ἔδει νὰ ληφθῇ ὑπ’ ὅψιν ὅτι τὸ πλοίον εἰς δεξιά ἐγράζετο ὁ ἐνάγων ναυτικός, προσήγγιζε συχνά εἰς ἀμερικανικοὺς λιμένας, ἔφερεν ἐκεῖ φορτία καὶ παρελάμβανεν ἐκείθεν φορτία.

Δυνάμει τῶν ἐπίχειρμάτων τούτων τὰ Δικαστήριον κατὰ πλειοψηφίαν ἐθέωρησεν ἀρμόδια τὰ Ἀμερικανικὰ δικαστήρια ἵνα μὴ ἄλλως «πλεονεκτήσῃ ὁ ἀλλοδαπός οὐ-

τος πλοιοκτήτης ἔναντι τῶν ὁμοίων δραστηριότητας ἔχοντων Ἀμερικανῶν ὑπηκόων». Τούτο σημαίνει ὅτι Ἐλλήνης ἐργοδότης, δικαιουμένος νὰ ἐνάγεται ἐνώπιον Ἐλληνικῶν δικαστηρίων, πλεονεκτεῖ. Ἔναντι τοῦ Ἀμερικανοῦ δικαιουμένου νὰ ἐνάγεται ἐνώπιον τῶν Ἀμερικανικῶν δικαστηρίων. Ταῦτα δὲ ἐπειδὴ ἐκρίθη ὅτι τὴν πλειοψηφίαν τῶν ανθρώπων τίτλων τῆς «Ἐλληνικῆς», εἶχεν Ἐλληνής πολίτης δικαιένοντας εἰς «Ηνωμένας Πολιτείας». Ἔνοεῖται ὅτι ἡ πλεονεκτική αὐτοῦ θέσις ἔναντι τῶν ἀγωγών τῶν νεα-

τικών, ύψισταται έφ' ούσον ούτος δὲν μετεβίσαις ταύτας εἰς ἄλλους μὴ διαμενούσας εἰς Ἡνωμένας Πολιτείας, διότι ἐὰν τὰς μεταβίσσας τότε παύει η πλεονεκτική θέσις τοῦ ἔργοδοτος καὶ δὲν είναι πλέον ἀρμόδια τὰ Ἀμερικανικά δικαστήρια. Εάν δὲ τούτη

χόν μεταβιβασθούν αἱ μετοχαὶ εἰς πλειόνας, ὑπέκουος διαφόρων χωρῶν, τότε ποίας Χώρας τὰ δικαστήρια είναι ἀμφόδια; Συνήθος διδάσκεται δὴ τινὶ χώρᾳ οἱ ἄλλοισι πολιάρουν τῆς αὐτῆς δικα-

στικής προστασίας οίας και οι υπηκοοί της χώρας ταύτης. Ούτω παρ' ήδην τὸ ἄρθρον 124 του Εἰσαγωγικοῦ Νόμου οι διεθνεῖς στικού Κώδικος. Ούδεις ὅμως διενοθή ἐξ τούτου νὰ ὑποστηρίξῃ ὅτι οἱ ὀλλοδοποί δέονταν νὰ δικάζωνται ἐνώπιον τῶν ἡμεδαπών δικαστηρίων ὁπωσδήποτε, καὶ ἂν ἀκόμη δεν συντρέχουν οἱ ὅροι οἱ ιδρύοντες δικαιοδοσίαν τῶν ἡμεδαπών δικαστηρίων, ἵνα μηδὲ δικαζόμενοι ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων, τὴν χώρας των, εύνοθιον ἔναντι τῶν ἡμεδαπών!

Εἰς τὴν ἐπιχειρηματολογίαν ταῦτην ἀπήντησεν πλέον ἡ ἐπαρκῶς ἡ μειοψηφία τῆς ἀποφάσεως, τὴν ὅποιαν χαρακτηρίζει σωφροσύνη συλλογισμῶν καὶ σεβασμὸς πρὸς παραδέγμανας ἀφράξις τοῦ διεθνοῦς δικαίου.

καίου.
Ἐκείνῳ ὅμως ὅπερ κυρίως ἐνδιαφέρει ἡ-
μᾶς δὲν είναι ὁ διχασμός τῶν γνωμῶν ἐν
τῷ Ἀνωτάτῳ Δικαστηρίῳ. Ἡμᾶς ἀφορούν
οἱ ἐπιπτώσεις ἐκ τῆς τοιαύτης ἀποφάσεως
ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Ἀγωνίζον-
ται πάντες, Κυβερνήσις, ἐφοπλισταὶ καὶ
ναυτικοὶ καὶ μοχθοῦν νὰ διατηρήσουν τὸ
χαμηλότερον κόστος τοῦ Ἑλληνικού πλοίου.
Δέν γίνεται τούτῳ διὰ νὰ εὐνοηθῇ μία πα-
ράταξις εἰς βάρος ἔτερας. Ἐπιδίωκεται ἐν-
συνειδήτως πρὸς διατήρησιν τῆς συναγω-
νιστικότητος τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας. Οι
ἀνταγωνισταί μας τὸ γνωρίζουν καλῶς καὶ
μύρια μετέρχονται διὰ νὰ ἔχαλείψουν τὸν

THE MEDITERRANEAN & OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.p.A.

"MEDOV"



**Ship Managers and Operators, Liner and General Shipping Agents,
Chartering, Sale & Purchase and Insurance Brokers,**

30 VIA BALBI, GENOA

Telephone: 67541 Telex: 27006 (MANAGEMENT & CHARTERING) Cables: "MEDOV"
62217 27046 (OPERATIONS & PASSENGERS)

Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping

ύπερ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εύνοϊκὸν τοῦτον παράγοντα. Παράδειγμα ἔστω, ἡ συνέχης, σσον και τὸν πολλοὺς ἀδικασθόγοτος αὐξήσις τῶν ἀσφαλίστρων τῶν πλοίων. Ἀπὸ ἄλλης πλευρᾶς, αἱ Ἑλληνικαὶ διαμαρτυρίαι πρὸς ἑξάλειψιν τῆς ἀπαραδέκτου πολιτικῆς διακρίσεως σημαίας παραπέμπονται πάντοτε πρὸς... μελέτην, ἐνῷ ἐπίσης καταπινύεται ἡ Ἑλληνικὴ φωνὴ ὑπὸ ἀρμόδιων τάστων προσώπων ἐκφερομένη ἐναντίον τῆς ὥστετος ἀπαραδέκτου πολιτικῆς τῶν «κλειστῶν» Conferences.

«Ἡδη μὲ τὴν ἀπόφασιν τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου ἀνὰ χεῖρας, νέαι ἀναιμένουσιν ταλαιπωρίᾳ τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον. Αἱ ἐπιδικαζόμεναι ὑπὸ τῶν Ἀμερικανικῶν δικαστηρίων συμφώνως πρὸς τὸ ἀμερικανικὸν στάνταρον ὑψηλαὶ ἀποζημιώσεις, θὰ ἔχουν ὡς ἀμετον ἀντίκτυον τὴν αὐξήσιν τῶν εἰσιφόρων πρὸς τοὺς ὀλληλασφαλιστικοὺς Ὀργανισμοὺς, ἔστω καὶ ἂν ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐργατικῶν ἀτυχημάτων, δὲν δικαιολογεῖ τὴν αὐξήσιν καθ' ὅλην αὐτῆς τὴν ἔκτασιν.

Τίθεται συνεπώς ἡ ζήτημα ἀντιδράσεως. Δέν γνωρίεις ὁ γράφων ἐὰν ὑπάρχῃ στάδιον περαιτέρω προσφυγῆς εἰς τὰ Δικαστήρια, ιδίᾳ κατόπιν τῆς ισχυρᾶς μειοψηφίας ἐν τῇ ἀποφάσει. Τούτῳ θὰ ἐκτιμήσουν Ἀμερικανοὶ νομικοί. Ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς, μᾶλλον ἐνδεδειγμένη φαίνεται ἡ κυβερνητικὴ παρέμβασις. Ἡ ἀπόφασις τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου παριδούσα ὡς ἡ μειοψηφία ἐτόνισεν, παραδεδεγμένους κανόνας τοῦ Διεθνοῦ Δικαίου, παρέχει ἔδαφος διπλωματικῆς ἐνεργείας. «Ἡγυοθήσαν ἐδὼ αἱ διατάξεις τῆς Ἑλληνικῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως, οἵ Ἑλληνικοὶ νόμοι, ἡ Ἑλληνικὴ σημαία τοῦ πλοίου, ἡ Ἑλληνικὴ ιθαγένεια τοῦ ἐνάγοντος ναυτικοῦ, ἡ δυνατότης εὐχερούς καὶ ὀλιγοδαπάνου προσφυγῆς ἐνώπιον τῶν Ἑλληνικῶν δικαστηρίων. Τούτα πάντα χάριν τοῦ τυχαίου γεγονότος, διὰ τὴν πλειοψηφίαν τῶν μετοχῶν τῆς πλοιοκτητρίας ἐταίριας, ἔχει «Ἐλλην πολίτης, ἔγκατετημένος ὡς ὀλληλοδαπός εἰς τὰς Ἡνωμένους Πολιτείους.

«Ἐζητήθη ἀλλοτε ἡ διὰ τῆς διπλωματικῆς ὁδού τροποποίησις τῆς συνήκης ἐμπορίου κ.λπ., μετοξὺ «Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ Ἐλλάδος, διότι προσεδοκάτο ὅτι καταλλήλως τροποποιουμένης ταῦτης, θ' ἀπεκλείετο ἡ δυνατότης προσφυγῆς Ἑλλήνων ναυτικῶν εἰς τὰ ἀμερικανικὰ δικαστήρια. Ἡ προσπάθεια καθ' ὅσον ὁ γράφων ἐνθυμεῖται, δὲν ἐτελεσφόρησε, καίτοι ἐπιδιωχθεῖσα ὑπὸ τοῦ «Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας». «Ισως εἶναι λίαν δυσχερές νὰ στέρῃ ἡ ἀμερικανικὴ κυβέρνησις εἰς μέ-

τρον ἀντιτιθέμενον πρὸς ἐμπεδωθεῖσαν ἀντιληφτῶν τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων, θεωρούντων ἐκ λόγων ιστορικῶν, τὸν ναυτικὸν ὄστις ζητεῖ παρ' αὐτῶν ἐνδίκον προστασίαν, ὡς ἐπιτροπευμένον ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου (ward of the court).

Εἴτε, δόμως, ἡ λύσις εὑρίσκεται εἰς τὸ κείμενον τῆς Συνθῆκης ταύτης κατεδήλωσ τροποποιούμενον εἴτε εὑρίσκεται αὐτὴ ἀλλού, ὡς π.χ. εἰς τροποποίησιν τοῦ νόμου Jones (ώς υπεστρίχθη), βέβαιον εἶναι ὅτι δέον νὰ ἐπιδιωχθῇ χάριν προστασίας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ ἐπιδιωξιν ἐκτὸς τῆς διπλωματικῆς ὁδού, εἶναι δύσκολον νὰ φαντασθῇ τις.

Εἰς τὴν ὑπόθεσιν τοῦ ναυτικοῦ, ἡτις κατέληξεν εἰς τὴν δημοσιεύσισαν ἀπόφασιν τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου, ἀλλὰ καὶ εἰς ὅλας τις παρομοίας δίκας, τόσον ἡ «Ἐνωσίς Ἑλλήνων» Εφοπλιστῶν, ὃσον καὶ τὸ Ναυτικὸν «Ἐπιμελητήριον τῆς Ἑλλάδος» ἀνεμίχθησαν ζωηρῶς καὶ ἡσκήσαν πρόσθετον παρέμβασιν (ὅπως δύναται ὁρθότερον νὰ ἀποδοθῇ παρ') ἡμῖν ὁ ἀμερικανικὸς δικαιονομικὸς θεσμὸς τοῦ απίστειν εὐρίσκειν. Συνεπῶς, τόσον ἡ «Ἐνωσίς», ὃσον καὶ τὸ Ναυτικὸν «Ἐπιμελητήριον» τελούν ἐν πλήρει γνώσει τοῦ θέματος καὶ εἶναι βέβαιον ὅτι θὰ παράσχουν πάσαν συνδρομὴν διὰ τῆς πειρας καὶ τῶν συμβουλῶν τῶν ἐν σχέσει πρὸς οἰλανδήποτε διπλωματικὴν ἐνέργειαν, ἢν ηθελούν ἀποφασίσει ἡ «Ἐθνικὴ Κυβέρνησις» νὰ προβῇ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ Δικηγόρος

Ἄγγελικὴ Νομολογία

• Ναύλωσις. — Χρόνος φορτώσεως καὶ ἔκφορτώσεως, ὑπολογιζόμενος κατὰ ώρισμένη ποσότητα φορτίου καθ' ἡμέραν καὶ στόμιον. — Πλοίον ἔχον πέντε στόμια. — Ληπτέα ὑπὲρ ὅφιν ἡ ἐν τῷ μεγαλυτέρῳ κύτη εὑρισκομένη ποσότης φορτίου. — «Υπολογισμὸς διὰ πολλαπλασιασμοῦ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν στοιχίων ἐπὶ τὴν συμφωνηθεῖσαν κατὰ στόμιον ποσότητα, οὐ νόμιμος.

Οἱ πλοιοκτῆται τοῦ ὅπερ τοῦ ΘΗΡΑΙΟΣ ἔχοντες διαφοράν ἐναντίον τῆς Κυβερνήσεως τῆς Κεϋλάνης προσέφυγον εἰς διαιτησίαν ἐν Λούδινο. Ἡ διοφθάρα προέκυψεν ἐκ τοῦ τρόπου υπολογισμοῦ τοῦ χρόνου ἀναμονῆς (στάλισι) εἰς Λασδίκειον ἔνθα τὸ πλοίον ἐφόρτωσε καὶ εἰς Κολόμπο δημοποιεῖται τὸ πλοίον ἔξεργοτα τὸ φορτίον του. Ἡ διαιτησία ἀπεπλούσιας εἶναι διάφορην ἐντός τοῦ πλοίου.

φάνηθη ὅτι ὁ τρόπος ὑπολογισμοῦ τοῦ χρόνου εἰς ὃν προέβησαν οἱ πλοιοκτῆται θὰ ὅρθες καὶ τατεδίκαιος τοὺς ναυλωτάς νὰ καταδλάλουν εἰς τοὺς ίδιοκτήτας Λ.Α. 751.7.1. ἀλλὰ δυνάμει διατάξεως τοῦ περὶ διαιτησίας νόμου, παρέπεμψεν εἰς τὸ Δικαστήριον τὸ ἔντιον τῆς διαιτησίας τεθὲν ζήτημα ἐρμηνείας τῶν ὅρων τῆς συμβάσεως. Ἀχθείσης τῆς ὑποθέσεως ἐνώπιον τοῦ Ἐμποροδικείου τοῦ Λοιδίνου (special case) ἔξετέθησαν τὰ κάτωθι πραγματικὰ περιστατικά.

Ο ὄρος 17 τοῦ ἀπό 4.10.1967 ναυλοσυμφωνητικοῦ προέβλεπε: Τὸ φορτίον θὰ φορτωθῇ καὶ θὰ στοιδαχθῇ ἀνεξόδως διὰ τοὺς ίδιοκτήτας μὲ ρυθμὸν 120 μετρικῶν τόνων κατὰ μέσον δρονίου κατὰ στόμιον καὶ καιροῦ ἐπιτρέποντος ἐργάσιμον ήμέραν, «Ἑξαιρούνται οἱ Παρασκευαὶ καὶ ἀργιαὶ, κανὲ ἔτι ἔχρησιμοι οἱ ημέραι της φορτίου». Τὸ φορτίον θὰ ἐκφορτωθῇ μὲ ρυθμὸν 120 τόνων μετρικῶν κατὰ μέσον δρονίου κατὰ στόμιον καὶ ἐργάσιμον ήμέραν κατά την ἀπαιτηθημένην χρονίαν.

Ο ὄρος 18 προέβλεπεν ὅτι τὸ ἀνισχύμα καὶ κλείσιμον στομίων θὰ γίνη διπλάναις τῶν πλοιοκτητῶν, μὴ ὑπολογιζομένου τοῦ πρὸς τούτο ἀπαιτηθημένου χρονίου.

Ο ὄρος 34 προέβλεπεν ὅτι οἱ πλοιοκτῆται θὰ πλούσωνεν εἰς τοὺς ναυλωτάς ἀμοιβὴν ἐπιταχύνσεως (ντισπάτες) πρὸς 150 λίρας Ἀγγλίας ἡμερήσιας ἢ ἀναλόγως διὰ τημῆς ήμέρας, διὰ πάντα ἐργάσιμον χρόνον ἔχοικονομηθῆντα κατὰ τὴν φορτωσίν καὶ τὴν ἔκφρασίν των.

Οι πλοιοκτῆται: Ισχυρίσθησαν ὅτι ὁ ἡμερήσιος ρυθμὸς φορτώσεως καὶ ἔκφορτώσεως θὰ ἔξευρισκετο διὰ πολλαπλασιασμοῦ τοῦ ἡμερησίου ρυθμοῦ κατὰ στόμιον, ἐπὶ τὸν ἀριθμὸν τῶν στομάτων. Τὸ πλοίον είχε πέντε στόμια, καὶ οἱ πλοιοκτῆται ισχυρίσθησαν ὅτι ὁ ἡμερήσιος ρυθμὸς ήτο 600 τόνοι καὶ ὅτι συνεπῶς ὁ χρόνος ἀναμονῆς πρὸς φόρτωσίν καὶ ἔκφρασίν των ήταν 2 ἡμέραι καὶ 18 δραῖς εἰς έκστασον λιμένα.

Οι ναυλωταὶ ισχυρίσθησαν ὅτι ὁ ἡμερήσιος ρυθμὸς θὰ ἔξευρισκετο διὰ διαιρέσεως διὰ 120 τῶν μετρικῶν τόνων, οἵτινες ἔχορτώθησαν ἐντὸς τοῦ μεγαλυτέρου κύτους. Τούτο ὡρὶ τὸ υπὲρ αἱρέθησαν φορτίον διηρέθη ὡς ἀνατέρεω, ὁ χρόνος ἀναμονῆς διὰ τὴν φόρτωσίν καὶ τὴν ἔκφρασίν τους ήταν 9 ἡμέραι, 21 δραῖς καὶ 29 λεπτά.

Ἡ διαφορὰ μεταξὺ τῶν δύο τρόπων υπολογισμοῦ εἶναι ὅτι ἡ ἀποζημίωσις ἐπιταχύνσεως κατὰ μὲν τοὺς ναυλωτάς ήσαν Λ.Α. 1422.1.8 κατὰ δὲ τοὺς πλοιοκτήτας ήσαν Λ.Α. 670.14.7. Κατὰ τὴν διαιτητικὴν ἀπόφασιν οἱ ναυλωταὶ ὑπεξερώθησαν νὰ καταδλάλουν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τὴν διαφορὰν μεταξὺ τῶν δύο τούτων ποσῶν διότι ἡ διαιτησία ἐδέχθη ὅτι ὁ υπολογισμὸς τῶν πλοιοκτητῶν ἦτο δρόσιμον.

Ο πληρεξούσιος τῶν πλοιοκτητῶν ἀναφερθεὶς εἰς δύο σχετικάς ἀποφάσεις τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων ἔπειτα διαιτησίας τοῦ ημέρας προέκυψεν εἰς τὰς ἀγγλικανικὰ δικαστηρίων καὶ συνεπῶς δέν εἶναι δάσιμος ἢ διάντρησης τῶν ναυλωτῶν ὅτι δέν εἶναι σαφεῖς οἱ ἀλλογενοὶ δρόσιμοι τοῦ πλοίου. Ἡ ἔνωσις τοῦ στομίου παρασύνει ἡ αὐτὴ ἀδισφόρως ἐὰν τοῦτο ἔργαζεται, δέν δὲ γίνεται υπολογισμὸς δάσιμος δέν εἶναι δάσιμος τὸν ἀριθμόν τῶν στομάτων λαμβάνεται ὑπὲρ ὅφιν ὁ ἀριθμός τῶν στομάτων μόνον καὶ οὐδὲν τούτου πλέον.

Ο πληρεξούσιος τῶν ναυλωτῶν ἀντικρούων εἶπεν, ὅτι ὁ ισχυρίσμος τῶν πλοιοκτητῶν δὲν εἶναι δάσιμος, διότι δέν εἶναι εὔλογος, ἐπειδὴ καταλήγει εἰς ρυθμὸν ἔκφορτώσεως τρίς ή τετράκις μεγαλύτερον τοῦ εὐλόγου τοιούτου.

Ο δικαστής Mocatta ἐκηρύχθη ὑπὲρ τῶν ναυλωτῶν καὶ ἔκρινεν ὅτι τὰ ἐπιχειρήματα πάντα τῶν ναυλωτῶν ήσαν: (α) διότι ἔαν ἡ προθεσμίας ήτο οὐαίς προστηρίζεται ὑπὸ τῶν

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & Co.

A. ΕΥΛΑΣ -

HAMBURG: H. TILLMANN

BREMEN: G. BERGMANN

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

HAMBURG 11 Holzbrücke 7	Tel. 363321 Telex 0211007 0215671 0215333	BRAKE Norderdeich 4-5 Tel. 510 Priv. 510	Tel. 510 Telex via 0244151
BREMEN 1 Wegesende 3-4	Priv. 2290860, 462228	NORDENHAM P.O.Box 98	Tel. 811 Priv. 881
	Tel. 310424 Telex 0244151		Telex via 0244151
	Priv. 344346	EMDEN Am Delft 34	Tel. 20268 Priv. 20268
BREMERHAVEN Kaisersholen	Tel. 40091 Priv. 40093	Telex 0238876 Telex via 027821	Telex via 027821
WILHELMSHAVEN Ebertstr. 124	Tel. 26235 Priv. 26236	Tel. 26235 Telex via 0253375	

TELEGRAMS "ERMIS"

Represented also at LÜBECK & KIEL

πλωιοκτητών, ούδεν εύχερέστερον ἀπό τού νά διετυπωθή τὸ ναυλοσύμφωνον (β) διτὶ τὰ κύτη τοῦ πλοίου δὲν ἥσαν τῆς αὐτῆς περιεκτικότητος καὶ συνεπῶς ἐπὶ σταθερού ρυθμού φορτώσεως εἰς ἅπαντα τὰ κύτη, τὰ μικρότερα θὰ ἐπήρχονται ταχύτερον. Κατ' ἀκολουθίαν ἔαν οἱ ναυλωταὶ ήθελον νὰ συμμορφωθοῦν πρὸς τὸν ισχυρισμὸν τῶν πλοιοκτητῶν, ἐπρεπε νὰ φορτώνουν τὰ ὄποιαντα κύτη μὲ διλογίαν αὐξανόμενον ρυθμὸν ἵνα τελικῶς διὰ ταχυτάτης φορτώσεως, πληρώσουν τὸ μεγαλύτερον τῶν κυτῶν.

Ἐτέρωθεν, ὑπέρ τῆς ἀπάφεως τῶν πλοιοκτητῶν ὑπεστηρίχθη διτὶ ἔαν ἡ ἀντίληψις τῶν ναυλωτῶν ἡτοῦ ὄρθρη, τότε εἰς τὸν ὄρον 17 τοῦ ναυλοσύμφωνον θὰ ἐπρεπε νὰ τεθῇ ἐρυθμὸς κατ' ἐσχάσιμον στόμιον ἀντὶ τῶν χρησιμοποιηθεισῶν λέξεων «εὐθυμός κατὰ στόμιον». Ἐν ἔλειψει τῆς λέξεως «ἐργάσιμον» ἡ μονάδα δυνατής ἐρμηνείας εἶναι ἡ τῶν πλοιοκτητῶν. Ὁ δικηγόρος τῶν πλοιοκτητῶν ὑπεστηρίξειν διτὶ ὁ ἐπιτρέποντας ρυθμὸς φορτώσεως καὶ ἐκφράσις εἰς τὴν ἐρμηνείαν τῶν πλοιοκτητῶν, ἔχει τὴν ἔννοιαν διτὶ ἐφ' ὅσον ἐπληρούντο τὰ μικρότερα κύτη, τοῦτο ἀντεστῶμιζετο διὰ τὰ ταχυτέρου ρυθμοῦ εἰς τὰ μεγαλύτερη κύτη. Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστοῦ, τοῦτο ἡτοῦ θεωρητικῶν ὄρθρων, δὲν φαίνεται, δῆμως, διτὶ ἀποτελεῖ πρακτικὸν ἐπιχείρημα ἐν συμβάσει μεταξὺ ἐμπόρων, οἵτινες καλῶς γνωρίζουν πῶς φορτώνεται καὶ ἐκφράζονται τοιούτου εἰδούς φορτίον.

Ἐξετάζων μετά ταῦτα τὰς προεκδοθείσας δύο ἀποφάσεις, δικαστής ἐτόνισεν, διτὶ εἰς τὴν μίαν ἐξ αὐτῶν τὸ ἐπιχείρημα τῶν πλοιοκτητῶν ἔκριθη ὡς ἀδικητικόν, διότι εἰς τὴν σύμβασιν ναυλωσεως ἡ λέξις «ἐργάσιμον» προηγεῖτο τῆς λέξεως «στόμιον», εἰς δὲ τὴν δευτέραν τῶν ἀποφάσεων τούτων, οἱ ναυλωταὶ ἐνίκηραν κρίθησαν τὸν ὄρον «κατὰ στόμιον καὶ καθ' ἡμέραν».

Ο δικαστής συνεχίζων εἶπεν, διτὶ τὸ ἐν προκειμένῳ ἐριστὸν ζήτημα εἶναι λίαν λεπτόν. Ἀναγνωρίζω — εἶπεν — διτὶ διάφοροι λύσεις εἶναι δυναταί, ὡς καὶ διτὶ αἱ δύο προεκδοθείσαις ἀποφάσεις εἶναι καλῶς γνωσταὶ εἰς τὸν ναυτικὸν κύκλους. Ἐξ ἀλλου, τὸ ναυλοσύμφωνον τῆς προκειμένης περιπτώσεως διαφέρει τῶν ναυλοσύμφωνων, ἐφ' ὃν ἔξεδόθησαν αἱ προηγούμεναι ἀποφάσεις κατὰ τὸ διτὶ ῥητῷ, προβλέπει πλοίον ἔχον πέντε στόμια.

Ὑπὸ τὰς συνθήκας ταύτας θεωρῶ — εἶπεν — διτὶ συναντῶ μεγίστας δυσχερείας, ἵνα ἀντιληφθῶ πῶς ὁ ὄρος 17 ἰδύνατο νὰ διετυπωθῇ ὡς διετυπωθή, ἔαν πρόθεσις ἡτοῦ ἡ φορτεκόρτωσις νὰ ἐφερθῇ μὲ μέσον ὅρον 600 τόνων ἡμερησίως.

Ἀνεγνώσιεν δικαστής, διτὶ ἡ βαρύνουσα λέξις «ἐργάσιμον» ἀποστίαζεν ἐκ τοῦ ὄρον 17. Ἐξ ἀλλου, δικαστής ἐτόνισεν, διτὶ ὑπερχεούτον νὰ προσῇ εἰς ἐφαρμογὴν τῆς συμβάσεως καὶ νὰ ἐμπηνεύσῃ τὸν ὄρον «κύτος», ἐν σχέσει πρὸς τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ ὄρου τούτου κατὰ τὰς ἀπαίτησεις τῆς ῥήτρας τοῦ ναυλοσύμφωνου, ἐν ἦν οὔτος περιελθόθι.

Κατὰ τὴν κρίσιν μου, συνεπέρανεν δικαστής, τὸ περιεχόμενον καὶ τὸ πλείστου τῆς παρούσης συμβάσεως ἀπαίτει διπλῶς τὸ δικαστήριον ἀσχολούμενον μὲ τὰς δύο ἐν τῇ συμβάσει μνείσας τῶν 120 μετρικῶν τόνων κατὰ στόμιον, ἀποφασίσῃ διτὶ ὁ δρός οὕτως σημαίνει στόμια κυτῶν ἀγονταὶ εἰς κύτη πρόσφορα πρὸς φόρτωσιν φορτίου ἐντὸς αὐτῶν ἢ ἐκφράσωσις φορτίου ἔξι αὐτῶν.

Τὸ τεθὲν ἐπομένως μέτρον εἶναι εὐλογὸν. Ἐάν τὸ στόμιον τοῦ μεγαλυτέρου κύτους χρησιμοποιήσῃται μὲ μέσον δρον 120 μετρικῶν τόνων καθ' ἡμέραν, τοῦτο καθορίζει τὴν ἐπιτρεπομένην μακροτέραν περίοδον, καθ' ἥν δίνοται τὸ πλοίον νὰ χρησιμοποιήσῃται ἢ νὰ παραμένῃ ἐν ἀναμονῇ (διευ ἀποκημίσεως ὑπεραυσμοῦ) καὶ τοῦτο προσδιορίζει τὸ μέτρον καθ' ὃ δύναται νὰ δηγήθῃ ἀποκημίσεις ἐπιταχνήσεως (ντισπάττα).

Ούτως δικαστής ἔλυσε τὸ τεθὲν αὐτῷ ἐρώτημα ὑπὸ τῶν διαιτητῶν ὑπὲρ τῶν ἀπόφεων τῶν ναυλωτῶν.

'Η Ναυτικὴ Ἔργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ - ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΕΙΣ ΑΝΥΠΑΡΞΙΑΝ ΒΑΡΕΙΑΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΣ ΚΑΘΗΚΟΝΤΩΝ ΠΑΙΟΙΑΡΧΟΥ ΑΚΥΡΟΣ ΚΑΙ Η ΣΧΕΤΙΚΗ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

'Ενδιαφέρουσα ὑπόθεσις καταγγελίας συμβάσεως ναυτολογήσεως ἀχθείσα πρὸς ἐκδίκασιν εἰς "Αρειον Πάγον συγκεντρώνει σήμερον τὴν προσοχὴν ἡμῶν, κυρίως ὡς πρὸς τὸ σκεπτικὸν τῆς σχετικῆς ἀποφάσεως, διὰ τῆς ὁποίας ἀκυρώνται ἡ ἀντίστοιχος κατ' ἔφεσιν τοιαύτην".

Συγκεκριμένως διά τῆς ἀποφάσεως ταύτης τοῦ 'Ανωτάτου Δικαστηρίου, διεπιστώθη ἡ ανυπαρξία βαρείας παραβάσεως τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου καὶ ὡς εἰς τούτου τοιούτων καθίσταται ἄκυρος γενομένη καταγγελία τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ, διὰ τὸν τοιούτων λόγον. Συνεπείᾳ τούτου ἀποστερεῖται ὁ ναυτικὸς τοῦ δικαιώματος ὅπως ἐπιδιώῃ συμφώνως εἰς τὸ ἄρθρο 74 ἔως 76 καὶ 78 ἔως 80 τοῦ Κώδικος Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τὴν διαπάνην παλινοστήσεως του ὡς καὶ ἀποζημίωσιν.

Εἰς τὴν τοιαύτην κρίσιν ἦχθη ὁ "Αρειος Πάγος, διότι ἐκ τῶν καταθέσεων τῶν ἐνόρκων ἔξετασθεντῶν μαρτύρων καὶ ἐκ τῶν ἐπικλητῶν μαρτύρων καὶ προσαρχέντων ἔγγραφων, — ἐκθέσεων, ἐνόρκων βεβαίωσεων κλπ. — δὲν ἔβεβαιώθη ὅτι κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ χρόνου τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως καὶ παροχῆς τῶν ὑπρεστῶν τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὸ δεξιασμόπλοιον τῆς ἐνανθείσης ἐταιρίας, ὁ πλοιάρχος του ὑπέπεσεν εἰς βαρείαν παράδιστων τῶν ἔναντι αὐτοῦ καθηκόντων. Εἰδικότερον δὲν προέκυψεν, διότι ὁ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου παρεχομένη τότε εἰς τὸ πλήρωμα, συνεπῶς καὶ εἰς τὸν ἐγέραιτα ὀχρικῶς τὴν ἀγωγήν ναυτικού, ἡμερησία προφήτη ἡτοῦ ἀνέπαρκτης εἰς ποσότητα. Ἐβεβαίωθη ἀντίθετως, διότι ὁ πλοιάρχος διὰ τοῦ ἀρμοδίου προσωπικοῦ τοῦ πλοίου ἐπρομηθεύετο παρὰ τὸν εἰς τὸν λίμανα προμηθευτικὸν οἴκων τὰ ἀναγκαῖοντα παντοντοῦ τρόφιμα, τὰ ὁποῖα καὶ διέθετεν ἐν ἐπαρκείᾳ διὰ τὴν διατροφὴν τοῦ πληρώματος. Ρήται καὶ κατηγορηματικαὶ, ὡς πρὸς τὸ σημεῖον τούτο ὑπῆρχαν αἱ καταθέσεις τῶν μαρτύρων τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας. Τὰ ὑπὸ αὐτῶν κατατεθεντὰ σχετικῶς, ἴνσιχόμενα καὶ ἀπό τὸ περιεχόμενον τῶν προσκομισθεντῶν ἔγγραφων, βεβαίωσις μελῶν τοῦ πληρώματος

ἥμερολόγιον τοῦ πλοίου, βιβλίον τροφοδοσίας κλπ. δὲν ἀναπούνται ἐκ τῶν ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ προσαρχέντων ἀποδεικτικῶν στοιχείων καὶ μάλιστα ἐκ τῶν καταθέσεων τῶν ἔξετασθεντῶν μαρτύρων αὐτοῦ.

Δέον νὰ σημειωθῇ διτὶ ἐνδιεκτικὸν τῆς ἀμφιβόλου ἀποδεικτικῆς ἀξίας τῶν ὑπὸ τῶν μαρτύρων τοῦ ναυτικοῦ καὶ αὐτοῦ τοῦ ίδιου κατατεθεντῶν ὡς καὶ ἐνδιεκτικῶν τῶν πραγματικῶν λόγων, ἐκ τῶν ὅποιων ἡχθῇ ὁ ναυτικὸς εἰς τὴν ἀπόφασίν του νὰ καταγγείλῃ προώρως τὴν προκειμένην σύμβασιν, τυγχάνει τὸ ἀκόλουθον γεγονός. Οὗτος ναυτολογηθεῖ ἐν νέου μετὰ τὴν ὡς ἀνωτέρω καταγγελίαν καὶ εἰς "Ἐλλάδα ἄφιξιν του εἰς ἔπειρον φορτηγὸν δεξαμενόπλοιον, ἡρήθη κατὰ τὸν ἀπόπλουν του νὰ ἐπιβιῃ τούτου, τιμωρηθεὶς πειθαρχικῶν δι'" ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας με τὴν ποινὴν τῆς τετραμήνου στερήσεως τοῦ δικαιώματος ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. Ἀξιοσημείωτον τυγχάνει ὅτι εἰς τὴν σχετικὴν ἀπολογίαν του ἐπεκαλέσθη ρητῶς ὡς πρώτον λόγον ἐγκαταλείψεως τοῦ σκάφους τὴν μὴ συναίνεσιν τῶν γονέων του καὶ ιδίᾳ τῆς μητρός του νὰ ναυτολογηθῇ εἰς δεξαμενόπλοιον (τάνκερ).

Οὕτω, η ανυπαρξία τῆς ἐπικληθείσης βαρείας παραβάσεως τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου, καθιστώσαται ἄκυρον τὴν ὑπὸ τοῦ ναυτολογήσεως, ἀποστερεῖ τούτον τοῦ δικαιώματος, ὅπως ἐπιδιώῃ, συμφώνως εἰς τὸ ἄρθρο 74 ἔως 76 καὶ 78 ἔως 80 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. τὴν διαπάνην παλινοστήσεως του ὡς καὶ τὴν λόγω ἀπολύτευσις ἀποζημίωσιν. Ἀντιθέτως κρίνασις δικάσας καὶ δεχθεῖς ὡς βάσιμον κατ' οὐσίαν τὴν ἐνδικούντων γεγονότην της ἀποδεικτικής ἀπολογίας.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΚΑΤΑ ΠΛΟΥΝ

'Επὶ ναυτολογήσεως κατὰ πλοῦν, ὡς χρόνος διαφορετίς τῆς συμβάσεως λαμβάνεται ἀπό τὴν ναυτολογήσεως τοῦ ναυτικοῦ, μέχρι τέλους τῆς προστήσεως τοῦ φορτίου εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ. Σχετικὴ πρόβλεψις ύψισταται εἰς ἄρθρον 71 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. 'Ο λιμὴν προορισμοῦ ἐν τῶν προτέρων δρίζεται, ἐνώ διαρκεῖ τὸν λιμὴν φορτώσεως δυνατὸν νὰ μη διοισθῇ καθ' ὅσον εἰς τὴν χρονικήν διάρκειαν τῆς κατὰ πλοῦν συμβάσεως περιοδικῶν λύεται με τὸν καταπλουν τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἐξασφαλίσεως αὐτοῦ.

Εἰδικότερον, δέον διπλῶς γίνεται διάκρισις τοῦ χρόνου λήξεως τῆς συμβάσεως κατὰ πλοῦν, ἀπό τὸν χρόνον λήξεως τῆς ὡρισμένου χρόνου τοιαύτης, διότι εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν λύεται ἡ σύμβασις με τὸ πέρας τῆς ἐκφορτώσεως ἐνώ διεῖ τὴν δευτέραν περίπτωσιν λύεται με τὸν καταπλουν τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἐξασφαλίσεως αὐτοῦ. 'Επὶ συμβάσεως ναυτολογήσεως κατὰ πλοῦν ὡς δικαιούσται ἀποζημιώσεως, ἀλλὰ μόνον ἐξόδων παλινοστήσεως. Τὰ ἀνωτέρω ισχύουν ἐν γενικαῖς γραμμαῖς ἐπὶ ναυτολογήσεως κατὰ πλοῦν καὶ εἰναι τὸν διάφορα τὰ συνήθως ισχύοντα εἰς τὰς ἀριστούς χρόνους συμβάσεως ὡς τὸ πρόσημο της συμβάσεως εὐχερῶς τεκμαίρεται παρὰ τοῦ ναυτικοῦ κατὰ τὴν σύναψιν τῆς συμφωνίας τὸ είδος τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως.

SUMMARIT, S.L.

Shipchandlers

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Fresh Provisions, Bonded-, Cabin-, Deck-, Engine-Stores

Christos Anemis

Captain of Merchant Marine

c/Capitán Mendizábal, 30, 2º C

Tel.: 255710—251900—254301

Cables: SUMAR

SANTURCE - BILBAO (SPAIN)

Παρά ταύτα ναυτικός ισχυρίσθη εἰς τὴν ἀρμοδίαν ὑπηρεσίαν τοῦ Υ.Ε.Ν. ὅτι δὲν ἀνέγνωσε τὸ καταρτισθὲν συμφωνητικὸν ἐργασίας καὶ ὡς ἐκ τούτου εἶχε τὴν ἐντύπωσιν ὅτι είχε συνάψει σύμβασιν ἀρίστου χρόνου. Συνεπείᾳ τῆς τοιαύτης ἐντυπώσεως τοῦ προέδρου τὴν ἀξίωσιν ὅπως τύχῃ ἀποζημιώσεως διὰ λύσιν συμβάσεως ἀρίστου χρόνου, ἐνῷ ἡ σύμβασις ἦτο κατὰ πλοῦν.

Τὸ 'Υπουργεῖον ὅμως ἀπέτησεν εἰς τὸν ἐνδιαφέρομενον ναυτικὸν ὡς ἀκολούθως:

'Ος προκύπτει ἐκ τοῦ ὑποδηληθέντος ἥμιν ἀποπτάσματος τῆς καταρτισθείσης μεταξὺ ὑμῶν καὶ τῆς πλοιοκτηρίας ἔταιρίας, συμβάσεως ἐργασίας, ἔχετε συνάψει σύμβασιν ναυτολογήσεως δι' ἐν ταξίδιον (τραβερσάδαν) καὶ ὡς ἐκ τούτου, συμφώνως πρὸς τὴν κειμένη νομοθεσίαν, ἀπόλυμένος ἅμα τῷ πέρατι τούτου εἰς τὸν τελικὸν λιμένα προορισμοῦ τοῦ πλοίου, δὲν δικαιούσθε ἀποζημιώσεως, ἀλλὰ μόνον ἔξδον παλινοστήσεως.

'Ο ισχυρισμός σας ὅτι δὲν ἀνεγνώσατε τὸ καταρτισθὲν συμφωνητικὸν ἐργασίας δὲν εὐσταθεῖ, καθ' ὅσον πρὸ τῆς ὑπογραφῆς πάσης συμβάσεως ναυτολογήσεως ἐπιβάλλεται νὰ ἐλέγχεται τὸ περιεχόμενον ταύτης, πολλῷ μᾶλλον δὲ εἰς τὰς περιπτώσεις, ὡς ἐν προκειμένῳ διάρκεια πλοῦ, ἐδοξά ἐργασίας, ὑφος ἀμοιβῆς, ἀποζημιώσεως κλπ.

'Ἐξ ἄλλου, οἱ συμφωνηθέντες μισθοὶ τοῦ πληρόματος εἶναι ἀρκούντως ὑψηλότεροι τῶν ὑπὸ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως προβλεπομένων τοιούτων διὰ τὰς ἀντιστοίχους εἰδικότητας, γεγονός τὸ ὅπιον ἄγει εὐλόγως εἰς τὸ συμπέρασμα περὶ ὑπάρχεως ἴδιομόρφου πλοῦ καὶ εἰδικῶν ὅρων ναυτολογήσεως.

ΔΥΣΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΡΟ ΤΗΣ ΠΑΡΕΛΥΣΕΩΣ ΕΤΟΥΣ ΑΜΟΙΒΑΙΑ ΣΥΝΑΙΝΕΣΙ ΕΙΝΑΙ ΔΙΕΠΕΤΑΙ ΑΠΟ ΟΡΟΥΣ ΣΥΝΑΙΝΕΣΕΩΣ

Εἰς καταγγελίαν συμβάσεως ναυτολογήσεως ἀρίστου χρόνου τὸ δικαίωμα τοῦ ναυτικοῦ εἰς παλινόστησιν ἀπόλληται, ἐάν ἡ σύμβασις ἐλύθη πρὸ τῆς συμπληρώσεως ἔτους ἀπὸ τῆς συνομολογήσεως τῆς ἡ διὰ καταγγελίας ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου συνεπείᾳ παραπτώματος τοῦ ναυτικοῦ. Εἰς περίπτω-

σιν ἀπολύσεως τοῦ ναυτικοῦ ἀμοιβαία συναίνεσι δὲν βλάπτεται τὸ δικαίωμα παλινοστήσεως, καὶ ἡ ἀπόλυσις διέπεται ἐκ τῶν ὅρων, βάσει τῶν ὅποιων διεπιπτώθη ἡ ναυσιπένεσις τοῦ πλοιάρχου.

'Ος ἀνωτέρω ἔκρινε τὸ ὡς 'Ἐφετεῖον δικάσαν Πρωτοδικείον Πειραιῶς διὰ σχετικῆς ἀποφάσεως, τῆς ὅποιας τὸ σκεπτικὸν ἔχει ὡς ἀκολούθως:

Κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 73 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. σύμβασις ναυτολογήσεως ἀρίστου χρόνου, παρελθόντος ἔτους ἀπὸ τῆς συνομολογήσεως αὐτῆς δύναται νὰ λυθῇ ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ διὰ καταγγελίας. 'Η λύσις ἐπέρχεται ἀμα τη παρόδη τῆς προθεσμίας καταγγελίας, ἡτος δὲν δύναται νὰ είναι μικρότερα τῶν ἐπτά ἡμερῶν, παρατεινομένη μέχρι τοῦ κατάπλου εἰς λιμένας. 'Ἐπίσης, ὁ ναυτικὸς καὶ πρὸ τῆς παρόδου ἔτους δικαιούται νὰ καταγγείλῃ τὴν σύμβασιν, καθ' ὅσον χρόνον τὸ πλοίον εύρισκεται εἰς Ἐλληνικὸν λιμένα.

'Ἐξ ἄλλου κατὰ τὸ ἄρθρον 3 τοῦ Ν.Δ. 2652/1953 συμπληρώσαν τὸ N. 1752/1961 «περὶ ναυτικῆς ἐργασίας» καὶ διατηρηθὲν ἐν ισχψι διὰ τοῦ ἄρθρου 295, ἔδαφ. 3 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., θεωρούμενον δὲ κατ' ἐπιταγὴν τοῦ νόμου ὡς ἀποτελούν προσθήκην εἰς τὸ ἄρθρον 73 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., «έαν ὁ λιμὴν προορισμοῦ τοῦ πλοίου δὲν κεῖται εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Εύρωπην, ἡ κατὰ τὴν παράγραφον 3 καταγγελθείσα σύμβασις παρατείνεται αὐτοδικαίως μέχρις ἔξερσεως νομίου ἀντικαταστάτου τοῦ καταγγείλαντος τὴν σύμβασιν ναυτικοῦ, ὅλα πάντως οὐχὶ πλέον τῶν ἔξι μηνῶν ἀπὸ τῆς καταγγελίας τῆς, προκειμένου δὲ περὶ ταξιδίων εἰς λιμένας Αὐστραλίας καὶ Ειρηνικοῦ οὐχὶ πλέον τῶν ἑννέα μηνῶν ἀπὸ τῆς καταγγελίας τῆς», τῆς ἐκ μέρους τοῦ ναυτικοῦ λύσεως τῆς συμβάσεως ἀκενούμιου δικαιολογίας πρὸ τῆς λήξεως τῆς συμβάσεως ἀποτελούσης βαρύ πειθαρχικὸν παράπτωμα: 'Οσαύτως κατὰ τὸ ἄρθρον 78 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ὁ ναυτικὸς λυθείσης τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, δικαιούται εἰς παλινόστησιν, δὲν ἔχει δὲ τὸ δικαίωμα τοῦτο, πλὴν ὅλων περιπτώσεων καὶ ἐὰν κατὰ τὴν περίπτωσιν τοῦ ἄρθρου 73, ἔδαφιον 1, ἡ σύμβασις ἐλύθη πρὸ τῆς συμπληρώσεως τοῦ ἔτους ἡ ἐὰν ἡ σύμβασις ἐλύθη διὰ καταγγελίας ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου δικαιολο-

γουμένης ἐπὶ παραπτώματος τοῦ ναυτικοῦ.

Οὕτω, ἐκ τῶν ἀνωτέρω διατάξεων σαφῶς προκύπτει ὅτι ἐπὶ συμβάσεως ναυτολογήσεως διορίστου χρόνου δὲν δύναται νὰ ναυτικός νὰ καταγγείλῃ τὴν σύμβασιν, ἔφ' ὅσον τὸ πλοίον εύρισκεται ἐκτὸς Ἑλληνικοῦ λιμένος, πρὸ τῆς παρελεύσεως ἔτους ἀπὸ τῆς συνομολογήσεως ταύτης, καταγγελθείσης δὲ τῆς συμβάσεως, αὐτὴ παραπτείνεται αὐτοδικαίως καὶ κατὰ τὰ ἀνωτέρα ἀναφερθέντα χρονικά διαστήματα τῶν ἔξι ἡ ἐννέα μηνῶν μέχρις ἔξερψεως ἀντικαταστάτου τοῦ καταγγείλαντος τὴν σύμβασιν ναυτικοῦ. 'Ἐν πάσῃ περιπτώσει πρὸ τῆς παρελεύσεως ἔτους δὲν δικαιούται εἰς παλινόστησιν, ἐκτὸς ἐὰν ὡς εἶναι εὐνόητον, ἡ ἀπόλυσις ἐγένετο ἀμοιβαία συναίνεσι — πλοιάρχου καὶ ναυτικοῦ — διότι τότε ὑπάρχει προφανῶς ἀπόλυτης γενομένη οὐχὶ ἔφ' ἀποκλειστικῆς ὑπαιτιότητος τοῦ ναυτικοῦ, διὰ τοῦτο καὶ πρέπει νὰ διέπεται ἀπὸ ἀπόφεως οἰκονομικῶν συνεπειῶν ἐπὶ τῶν δρων βάσει τῶν ὅπιον τυχὸν διεπιπτώθη ἡ συναίνεσις τοῦ πλοιάρχου, ἀφοῦ ἐπὶ τῆς συναίνεσεως αὐτοῦ καὶ οὐχὶ ἐπὶ τοῦ νόμου ἐπέρχεται ἡ λύσις τῆς σχέσεως.

Τὰ ἀνωτέρω ισχύσαντα καὶ κατὰ τὰ πρὸ τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ἐφαρμοζόμενα ἄρθρα 342 καὶ 345 τοῦ 'Εμπορικοῦ Νόμου ὡς καὶ ἄρθρα 13 καὶ 24 τοῦ νόμου 1752/1951 ἀποβλέπουσιν εἰς τὴν προστασίαν τοῦ πληρώματος καὶ τὴν διασφάλισιν ἐκτελέσεως τοῦ πλού ὡς καὶ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου.

ΟΡΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΛΙΠΑΝΤΟΥ ΕΚΤΕΛΕΙ Ο ΔΟΚΙΜΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΙΣ ΠΛΟΙΑ Μ.Ε.Κ.

Συνεπείᾳ διαφορᾶς ναυτικῆς ἐργασίας ἐγγόνθη παρὰ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ Υ.Ε.Ν. εἰς ἐνδιαφέρομενον ναυτικὸν ὅτι ἔφ' ὅσον τὸ πλοίον ἐπὶ τοῦ ὅπιον ὑπηρετεῖ φέρει μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως καὶ ἡ νόμιμος ὀργανικὴ σύνθεσις τούτου δὲν προβλέπει λιπαντήν, ὁ Δόκιμος Μηχανικός κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς φύλακῆς του είναι ἐπιφορτισμένος μὲν ἀπαντὰ τὰ καθήκοντα τῆς εἰδικότητος τοῦ λιπαντοῦ.

Διὰ τὴν ὡς ἄνω αἵτινα δὲν δικαιολογεῖ-

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ

ΘΗΡΑΓΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ

'Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ ὥραν 10.00 διὰ ΑΜΟΡΓΟΝ (Κατάπαλα), ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑΝ ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

'Εκάστην ΤΕΤΑΡΤΗΝ ὥραν 14.00 διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΝΙΣΥΡΟΝ, ΤΗΛΟΝ, ΣΥΜΗΝ, ΡΟΔΟΝ.

"Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ ὥραν 13.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΒΑΘΥ.

Δ/Π ΚΑΡΑΓΚΑΚΗΣ

'Έκαστην Τρίτην ὥραν 13.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΣΑΜΟΝ.

'Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 11.00 διὰ ΚΥΘΩΝ (Λουτρά), ΣΕΡΙΦΟΝ, ΣΙΦΝΟΝ, ΚΙΜΩΛΟΝ, ΜΗΛΟΝ.

'Εκάστην ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΝ, ὥραν 12.00 διὰ ΜΥΚΟΝΟΝ, ΠΑΤΜΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

'Έκαστην ΚΥΡΙΑΚΗΝ ὥραν 13.00 διὰ ΣΙΦΝΟΝ, ΜΗΛΟΝ, ΧΙΟΝ, ΟΙΑΝ, ΘΗΡΑΝ.

Δ/Π ΜΙΑΟΥΛΗΣ

'Εκ Θεσσαλονίκης ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ καὶ ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 09.00 διὰ ΣΚΙΑΘΟΝ, ΣΚΟΠΕΛΟΝ, ΣΚΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ ΘΗΡΑΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

Δ/Π ΛΗΤΩ

Καθημερινῶς ὥραν 09.00 π.μ. διὰ ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ. 'Επιστροφὴ αὐθημερόν.

Α/Π ΑΠΟΛΑΩΝ

Καθημερινῶς ὥραν 10.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ. 'Επιστροφὴ αὐθημερόν.

Η ΧΘΕΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΕΡΟΝ

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

ται ή καταδολή προσθέτου άμοιδης πέραν τής συνυπολογίσισης διά της συμβάσεως ναυτολογίσεως, έφ' όσον έκτελονται τά καθήκοντα τού λιπαντού ύπό τού Δοκίμου Μηχανικού έντος τού κανονικού ώραρίου έργασιάς.

ΑΠΟΣΚΩΡΙΑΣΙΣ ΕΜΦΟΡΤΟΥ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ

Ζήτημα έτενθ έπει της ή έν πλώ άποσκωρίασης έλασμάτων έμφορτου δεξαμενοπλοίου διά χρήσεως χαλυδίνης άεροσφύρας και άεροτελόδουρτσας είναι έπικινδυνός.

Τό 'Υπουργείον έγγρωρισε σχετικών στις έτονται κειμένων διατάξεων ήτοι τών Συλλογικών Συμβάσεων και τού Κανονισμού 'Εργασίας έπι Φορητών Πλοίων, ούδαμόθεν συνάγεται ότι, ή έν πλώ άποσκωρίασης έλασμάτων έμφορτου δεξαμενοπλοίου διά χρήσεως χαλυδίνης άεροσφύρας και άεροτελόδουρτσας είναι έπικινδυνός.

Έν τούτοις έτης της ναυτικής τέχνης και έμπειριας θεωρείται, έπικινδυνός ή έκτέλεσης της έργασίας ταύτης ύπό τάς ώς άνω συνθήκας, δεδομένου ότι ο σφυροκοπανισμός τών σιδηρελασμάτων διά χαλυδίνης άεροσφύρας, προκαλεί σπινθήρας και τούτο δέον νά άποφεύγεται έπι δεξαμενοπλοίων, τά όποια μεταφέρουν ύγρα καύσιμα.

ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΑΜΟΙΒΗ

ΑΜΟΙΒΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΑΡΜΩΣΕΩΣ ΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ

'Η άμοιβη τού προσωπικού μηχανής δι' έργασίαν τοποθετήσεως και άρμωσεως εύθυντηρίων, άπετέλεσεν άντικείμενον γνωμοδοτήσεως της άρμοδιας υπερεσίας τού Υ.Ε.Ν., έφ' όσον προηγουμένως είχον έξαχθη, έπισκευασθή και έπειθεωρήθησαν ύπό προσωπικού έργοστασίου, καθ' όσον δέν ήτο δυνατόν νά έκτελεσθή ή δηλη έργασία ύπο τού προσωπικού τού πλοίου.

'Έν προκειμένω, τό 'Υπουργείον άπεφάνθη, ότι έφ' όσον ή δηλη έργασία της έπισκευής και έπιθεωρήσεως τών εύθυντηρίων άντετη έις προσωπικού έργοστασίου, ώς μή δυναμείν νά έκτελεσθη ύπο τού προσωπικού τού πλοίου, θά έδει τό αυτό προσωπικόν νά προδηή και είς τήν έπαναποτοθέτησιν και άρμωσιν αυτών έπι τού πλοίου. 'Εάν, ίδιως, παρά ταύτη ή τοποθετησίας και ή άρμωσις τών εύθυντηρίων έπι τού πλοίου έγένετο ύπο μελών τού πληρώματος, θά πρέπει, κατ' τήν γνώμην της 'Υπηρεσίας, νά καταβληθῇ εις τούς άπασσον ιδιούθεντας ή άντιστοιχος άμοιβής ήτις θά κατεβάλετο εις τό προσωπικού τού έργοστασίου, διά τήν έκτελεσην της έργασίας ταύτης.

'Αντιθέτως, ή άπλη περιοδική έπιθεώρησης τών εύθυντηρίων και ή συντήρησις αύτων άφ' ένος μὲν άναγεται εις τάς συνήθη καθήκοντα τού προσωπικού μηχανής (Άρθρον 73, παράγρ. 3 τού Κ.Ε.Ε.Φ.Π.) και άφ' έτερου δέν περιλαμβάνεται εις τάς περιοριστικῶς άπαριθμουμένας έργασίας τού οίκειον Κεφαλαίου της Συλλογικής Συμβάσεως, ή έκτελεσης τών διποίων μόνον παρέχει δικαίωμα καταδολής ιδιαιτέρως άμοιβής (extra). Συνεπώς, ή περί ής ό λόγος έργασία δέν άμείβεται ιδιαιτέρως, άλλα μόνον υπερωριακώς, έφ' όσον έκτελείται πέραν τού κανονικού ώραρίου έργασίας.

ΑΜΟΙΒΗ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΑΡΩΣΕΩΣ

Διηγκρινίσθη παρά τού 'Υπουργείου, ότι η έργασία ή καθαρισμού, συστήματος σαρώσεως, μή άναφερομένη εις τήν ίσχυν Συλλογικήν Σύμβασιν μεταξύ τών ιδιαιτέρων άμειθομένων έργασιών, δέον νά θεωρηθῇ ώς υπαγομένη εις τάς συνήθεις έργασιών συντηρήσεως τών κυρίων μηχανών και βοηθητικών μηχανημάτων, ύπο τήν προϋπόθεσιν ότι ο καθαρισμός έκτελείται διά μέσου τών όχετών σαρώσεως έπι τόπου και ούχι δι' έξαγωγής τών χτωνιών.

ΠΟΣΕΣ, φορές άπ' τήν ιστορία δέν βγάζομε συμπεράσματα και άξιωματα, μή έπιδεχόμενα ούδεμιαν άμφιστητησιν; Σέ πόσες περιπτώσεις ή έρευνα αύτης δέν μάς δίδει διδύγματα και έξηγησην σε φοινόμενα τά όποια, πράγματα μάς έχουν προβληματίσει;

Δι' έκεινην τήν αιφνίδιαν άπωλειον τής ναυτικής δυνάμεως τών 'Αρχαίων Αθηνών έπικρατεί ή έντυπωσις και είς μεταγενεστέρους ιστορικών άκομη, ότι αιτία ύπηρξεν ό Πελοποννησιακός Πόλεμος. 'Αλλά μήπως τό ναυτικόν έλληνικόν 'Εθνος δέν υπέστη άλλεπαλλήλους πολέμους, εις τούς νεωτέρους, ίδιας, χρόνους, κατά τούς όποιους άπωλεσε άλλοσχερώς την Ναυτιλίαν του, διά νά τήν άναστησηση άπο τήν στάχτην της, πάλιν κραταιό και προσδέουσα.

'Όμως τήν άληθη έξηγησην τού φαινομένου φρονούμεν ότι τήν δίδει ό Γάλλος φιλόσοφος και πολιτειολόγος Μοντεσκιέ, εις τό σύγγραμμα του 'Πέρι τού πνεύματος τών νόμων', όποια παλαιάν μετάφρασιν τού όποιου άποσπώμεν τά κατωτέρω:

'Αι 'Αθηναί — λέγει — πλήρεις σχέδιων δόξης ήδυναν τήν ζηλοτυπίαν αντί νά έπαυσανωσι τήν έπιφροήν των, άποβλητουσαι μάλλον εις τήν θαλασσοκρατορίαν παρά εις τό νά ωφεληθῶσιν έξ αύτης, έχουσαι πολίτευμα τοιούτουν καθ' ο, δ' μὲν κατώτερος λαδὸς διενέμετο τά δημόσια εισοδήματα, ένώ οι πλούσιοι έπειθερύνοντο. Δέν άνεττυχαν τήν Ναυτιλίαν των είς μεταφοράς τρίτων και δέν ένήργησαν τό μέγα έκεινο έμποριον, τό όποιον προσφέρεται εις αύτούς τά μεταλλεία, ή πληθυνόν τών δουλών και ναυτών των και ή έτι τών λοιπών έλληνικών πόλεων έπιφροή των και κυρίως οι έξαιρετοι θεσμοί τού Σόλωνος. Τό έμποριον και ή Ναυτιλία των περιωρίσθη έν τή 'Ελλάδι και ήταν έν τού Εύξεινον Πόντῳ μόνον, θίθεν έποριζοντα τά πρός τό ζῆν.

'Η διανομή, ίδιως, τών δημόσιων εισοδημάτων, εις τάς πτωχοτέρας τάξεις, ώς άναφέρεται άνωτέρω τού Μοντεσκιέ, ύπηρξε τό μέγα λάθος εις τήν άντιοκονικήν ταύτην συνήθειαν νά ζή τό σύνολον σχεδόν τού λαού άπο τό δημόσιον θησαυρόν, δυνάμεθα νά άποδώσωμεν τήν άπωλειον τής άθηναϊκής Ναυτιλίας.

'Ο Πλάτων έπι αύτού παρατηρεῖ, (Βλανκού: 'Ιστορία της Πολιτικής Οίκονομίας) διτί τό δέλθηριον τούτο σύστημα είχε καταντήσει τούς Άθηναίους ό κ ν η ρ ο ύ ζ, άπλήστους, ραδιούργους και οι ίδιοι τόποισι έπι τόποισι της Ελλήνων, άλλα και άπο τά πλούσια τόπειν. 'Η άσφαλεια και ή τάξις ή όποιας έπιτρεπτο έκει ήπο ειδικής έπι τούτων 'Αρχης — κάτι σάν τό σύγχρονον Λιμενικόν Σόμα — ή πρόνοια τών Άθηναίων νά κατασκευάσουν εύρυχωρα εις τόν λιμένα και τήν άγορά οικοδομήματα πρός χρήσιν τών ναυτιλούμενων, (τήν μαρτυρίαν έχομεν άπο τόν Ξενοφόντα Πόροι Βιβλ. 5,) ή αντηρότης, μετά τής όποιας οι νόμοι έπιμώρουν τάς έκει διαπραττομένας κλοπάς, είχον καταστήσει τόν Πειραιάς ένα είδος παγκοσμίου άγοράς. 'Εκει έν άφονίας έπιρσκοντο τά προϊόντα τών διαφόρων τόπων, ώς μάς λέγει και ή 'Ισοκράτης, άναφερδόμενος εις τήν εύδαιμο-

ητή τής άκμης τής άθηναϊκής δημοκρατίας, πληρωμάτων συγκροτουμένων έκ δούλων και άπειλευθέρων τοιούτων, διότι οι 'Άθηναίοι πολειτού τών πτωχοτέρων τάξεων ένεκα τών δημοσίων έπιδομάτων, τάς όποιας τούς έξησφάλιζον, έστω μίαν στοιχειώδη διαδικώσιν, έδεικνυν άπροθυμίαν νά ναυτολογηθούν εις έμπορικά πλοία. 'Αλλά Ναυτιλία με άλλοευεις δούλους ώς πληρώματα, δέν είναι δυνατόν νά προσδεύση, δημοσίου δέν είναι δυνατόν νά σταθῇ σήμερον μέ άλλοεμένες μάρους τής 'Ασπιάς. 'Έτσι, ή άπροθυμία πρός τό ναυτικόν έπιαγγελμα έχει, εις κάθε περίπτωσιν, τήν έξηγηση της, άκομη και διά τήν παρατηρουμένην κατά τάς ήμέρας μας, κάποια έξηγησης θά δοθῇ κάποτε.

ΘΑ ΕΙΜΕΘΑ ίδιοι, έαν δέν άναγνωρισμεν τό θαυμαστόν ναυτιλιακόν νομοθετικόν έργον τής 'Άθηναϊκής Δημοκρατίας, τό όποιον άπετελεσε τό Ναυτικόν 'Αστικόν Δίκαιον, πολλοί νόμοι τού όποιον θά έμενον εις ήμάς άγνωστοι, χωρίς τάς δημηγορίας τού Δημοσίευσος. Είς αύτάς συνεχώς μημονεύεται τό άντικείμενον και ή έννοια τών νόμων τούτων.

'Η Ναυτιλία και τό έξωτερικόν έμποριον τών 'Άθηναίων ύπηρξαν ή άληθης βάσις τής δυνάμεως αύτών. 'Απεβλεψαν εις τήν θαλασσοκρατορίαν, χάριν τής όποιας ύπεστοραν πολέμους άπο τούς Λακεδαιμονίους και τών Μακεδόνας τού Φιλίππου, άλλα συγχρόνως άπειλεψαν και είς τήν άναπτυξιν τής Ναυτιλίας, τούτο είναι άληθες. 'Ο πλέον νουνεχίς άρχων τών 'Άθηναίων, ή μέγας Περικλῆς, συχνά έπανελάμβανεν ότι τό άνωτερον πομπέον ήτο καταστούν θαλασσισία δύναμις (Ξενοφώντος 'Ελληνικά Βιβλ. A).

'Οι σοφοί νόμοι τού Σόλωνος άνήγαγον τόν Πειραιά εις τό μεγαλύτερον ναυτιλιακόν και έμπορικόν κέντρον τού άρχασίου κόσμου. 'Ο Πειραιεύς έσυχνάζετο άπο τά πλοία όχι μόνον τών 'Άθηναίων και τών ύπολοιπων Έλλήνων, άλλα και άπο τά πλούσια τόπειν. 'Η άσφαλεια και ή τάξις ή όποιας έπιτρεπτο έκει ήπο ειδικής έπι τούτων 'Αρχης — κάτι σάν τό σύγχρονον Λιμενικόν Σόμα — ή πρόνοια τών Άθηναίων νά κατασκευάσουν εύρυχωρα εις τόν λιμένα και τήν άγορά οικοδομήματα πρός χρήσιν τών ναυτιλούμενων (τήν μαρτυρίαν έχομεν άπο τόν Ξενοφόντα Πόροι Βιβλ. 5,) ή αντηρότης, μετά τής όποιας οι νόμοι έπιμώρουν τάς έκει διαπραττομένας κλοπάς, είχον καταστήσει τόν Πειραιάς ένα είδος παγκοσμίου άγοράς. 'Εκει έν άφονίας έπιρσκοντο τά προϊόντα τών διαφόρων τόπων, ώς μάς λέγει και ή 'Ισοκράτης, άναφερδόμενος εις τήν εύδαιμο-



"CATALINA" LTD
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ : ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΜΟΥΖΗΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ
'Η πείρα μας θὰ σᾶς έξυπηρετήσῃ διὰ ταχείαν
καὶ οἰκονομικὴν ἀποστολήν.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

ΤΗΛ. 422.671 - ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΙΣ ΚΑΤΑΛΙΝΑ

νιαν τοῦ Πειραιῶς, τῆς αἰώνιου αὐτῆς ναυτιλιακῆς πόλεως:

«Ἐμπόριον γάρ ἐν μέσῳ τῆς Ἑλλάδος τὸν Πειραιᾶ κατεστήσαντο, τοσάντην ἔχον ὑπερβολήν, ὥστε ἀ παρ' ἄλλων ἐν παρ' ἐκάστων χαλεπὸν ἔστι λαμβάνειν ταῦτ' ἀπαντα παρ' αὐτοῖς ράδιον εἶναι παρίσασθαι».

('Ισοκράτης Πανηγυρικός Κεφ. 12)

KAMMIA ἄλλη παγκόσμιος ἀνθρωπίνη ἐκδήλωσις δὲν ἔχει τόσον ἀνεπιγύμνενόν το στοιχείον τῆς διεθνότητος, σσον ἡ ναυτιλία. Ἀνέκαθεν ἡ οικονομικὴ ζωὴ τῶν Ἐθνῶν παρουσίαζε μίαν ἀληλεξάρτησιν καὶ τὸ πλοῖον συνέδαλεν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ πολιτισμοῦ, διότι διευκόλυνε τὴν επικοινωνίαν μεταξὺ τῶν λαῶν, ἔφερεν εἰς ἐπαρφὴν τὴν ἀνεπαρκῶς ἀνεπιπλέγματα ἔθνη μὲ τὰ παρουσιάζοντα πνευματικὴν καὶ ἐπιστημονικὴν κίνησιν καὶ γενικῶς πέραν ἀπὸ τὴν στενὴν ἀνάπτυξιν τῶν οἰκονομικῶν σχέσεων μεταξὺ προσώπων ἡ χωρῶν συνετέλεσε διὰ τὴν δημιουργίαν διεθνῶν σχέσεων. Σήμερον βεβαίως ὑπὸ τὸ καθεστώς τῆς συναλλακτικῆς οικονομίας καὶ τὴν τεχνικὴν ἀνάπτυξιν τοῦ πλοίου, τὸ διεθνές κατὰ θάλασσαν ἐμπόριον ἔχει ἀπόδημο παράγων, ὁ ὅποιος ἐπηρεάζει τὴν καθημερινὴν ζωὴν ἑκατομμύριων προσώπων. Αὐτὸς ὁ διεθνῆς προσορθός τοῦ πλοίου μοιραίως ὑπήγαγε τὴν κίνησιν τούτου κάτω ἀπὸ διεθνεῖς ἐνισίους κανόνας κατ' ἀρχὴν ἔθιμοις, ἀλλ' ἀπαραβάτους καὶ μὲ τὴν πάροδον τῶν ἔτῶν ὅταν ἀνεπιχύθη ἡ συγκρότησις κρατῶν, τὰ ὅποια διευκόλυναν τὴν ἴδρυσιν διεθνῶν Ὀργανισμῶν, γραπτοὶ διεθνεῖς κανόνες ρυθμίζουν κατὰ τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τὴν περὶ τὸ πλοίον συναλλαγήν.

Οταν ἀκόμη σήμερον παρουσιάζωνται δυσχέρειαι διὰ τὴν ἔφαρμογήν τῶν κανόνων τοῦ Διεθνοῦς Ἰδιωτικοῦ Δικαίου εἰς τὰς περιπτώσεις κατὰ τὰς ὅποιας μία οιαδήποτε σχέσις ἔχει διαπολιτειακὸν χαρακτῆρα, δηλαδὴ συνδέει μὲ τὰ δίκαια πολλῶν πολιτειῶν, τὸ φαινόμενον τούτο εἰς τὸ διεθνὲς ναυτιλιακὸν πεδίον ἔχει ξεπερασθῆ ἀπὸ χρόνια ἐπιπτυχῶν, μὲ τοὺς Διεθνεῖς Ὀργανισμούς ὃς εἶναι σήμερον διὰ τοῦ I.M.C.O., δ. U.N.C.T.A.D., M.T.C., C.S.G. κλπ., διὰ τῶν ὅποιων τὰ ἐνδιαφέρομενα ναυτικά κράτη θεοπίζουν ἀπὸ κοινοῦ κανόνας ρυθμιστικούς θεμάτους ἀσφαλείας ναυτιλιαστῶν, διαμορφώσεως ἀγορᾶς ναυλῶν καὶ ἀσφαλίσεως, ναυτιλιακῶν συμβάσεων, διακρίσεως σημαίας κλπ., κλπ.

Ο θεσμὸς αὐτὸς τῆς νομοθετήσεως διεθνῶν διατάξεων καὶ κανόνων, οἱ ὅποιοι διέ-

πουν τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν καὶ συνετέλεσαν τόσον πολὺ διὰ τὴν ἀνάπτυξιν ταύτης, ἔχει κάποια ίστορία καὶ ἐδημιουργήθη ἀπὸ τὴν ἀνάγκη τῆς ἀκαλύπτου συναλλαγῆς καὶ κατέστη πρότυπον διακρατικῆς συνεννοήσεως καὶ παράδειγμα ἐφαρμογῆς εἰς ἄλλα πεδία τῶν ἀνθρωπίνων σχέσεων.

Ἡ πρώτη ἀνάγκη δημιουργίας τοῦ ἐν λόγῳ θεσμοῦ ἀνέψει πρὸς ἐνιαίαν ρύθμισιν τῶν προβλημάτων, τὰ ὅποια προέκυπτον κατὰ τὸν διακανονισμὸν τῆς Γενικῆς Ἀβαρίας.

Ο διακανονισμὸς τῆς Γενικῆς Ἀβαρίας ἦτο κατ' ἀρχὴν ἀπόλος, ἀλλ' ὅσον τὸ διάθαλάσσης ἐμπόριον ηὔσαιε καὶ διεδίδετο, τόσον διάφορος συνήθειας πρὸς διακανονισμὸν ἥρχισαν νά γεννῶνται εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας, ἐνθα λήγοντος τοῦ ταξιδίου ἐπρεπε νά γίνη ὁ διακανονισμός. Διότι ἡ γενικὴ ἀβαρία δὲν περιωρίζεται πλέον μόνον εἰς τὴν χωρὶν φορτίων εἰς τὴν θελασσαν καὶ εἰς τὴν ἀποκοπὴν ἰστῶν, ἀλλὰ καὶ εἰς ἑτέρας πράξεις τοῦ πλοιαρίου, ὁ ὅποιος ὑποκατέστησε τὸν πλοιοκτήτην καὶ τὸν φορτωτὴν εἰς τὰ ὅπει τοῦ πλοίου συμφέροντα αὐτῶν. Οὕτω αἱ πληθυνόμεναι δυσχέρειαι ἐγένησαν εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους τὴν σκέψιν τῆς συνεννοήσεως πρὸς ρύθμισιν τὸν ἀπόποτον καὶ προσπάθειαν ἐγένοντο γύρω εἰς τὰ 1850 διὰ τὴν σύνταξιν κανόνων, οἱ ὅποιοι ἀναγνωρίζομενοι διειδῶν καὶ ἀναγραφόμενοι εἰς τὰ οἰκεῖα ναυτιλιακά ἔγγραφα τῶν πλοίων ὅπεις εἰς τὰ ναυσισύμφωνα καὶ τὰς φορτωτικάς, θά παραμέριζον τάς διαφοράς τῶν κατὰ τόπους νομοθεστῶν καὶ τῶν κατὰ λιμένας συνηθειῶν.

Ἡ πρώτη συγκέντρωσις πρὸς τοῦτο ἔλαβε χώραν εἰς τὴν Πλαστικὴν τὸ ἔτος 1860, ἐνθα συνήλθον Ἀγγλοί ἐφοπλισταὶ ἐμποροὶ καὶ ἀσφαλισταί. Ἐν συνεχείᾳ εἰς τὸ Λονδίνον τὸ ἔτος 1861, ἐνθα προστήθονται καὶ ἀποπρόσωποι ἀπὸ τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Ἀμερικὴν καὶ ἔχομεν οὐτὰ τὴν πρώτην διεθνή ναυτιλιακὴν διάσκεψιν, κατὰ τὴν ὅποιαν συνεστήθη διεθνῆς ἐπιπροπτῆς ἐξ εἰδικῶν διὰ τὴν ἐκπόλησιν ὁμοιομόρφου συστήματος. Ἡ τρίτη διάσκεψις συνήλθεν εἰς τὴν Νέαν Υόρκην τὸ ἔτος 1864 ὅποτε καὶ συνετάχθη ὁ πρώτος κώδιξ πρὸς διακανονισμὸν τῶν ἀβαριῶν, ὁ ὅποιος περιελάμβανε ἑνδεκα κανόνας. Ἀλλὴ διάσκεψις ἐγένετο εἰς τὴν Ἀμερίσσαν τὸ ἔτος 1877, ὅποτε ἐτροποποιήθη ὁ ἀρχικὸς κώδιξ καὶ ἐδόθη εἰς τὸν τριτοποίητον διεπίθετον διά τίτλου, «Κανόνες Υόρκης - Αμερίσσας» (York - Antwerp Rules). Μεταγενέστεραι τριτοποιήσεις ἐγένοντο εἰς τὸ Λιβερπούλ τὸ 1890, τὸ 1924 εἰς τὴν Στοκχόλμην καὶ εἰς τὸ Αμερίτερνταμ τὸ ἔτος 1950 κατὰ τὴν σύνδοσην τῆς Comite Maritime International, μετὰ τὴν ὅποιαν οἱ νέοι κανόνες Υόρκης -

Ἀμερίσσης 1950.

Αὐτὸς ὅμως τὸ διόποιον πρέπει νά τονισθῇ ίδιαιτέρως είναι ὅτι οι κανόνες Υόρκης - Αμερίσσης ὑπῆρχαν ἀπὸ τὸ ἔτος 1850 ἡ ἐμπρακτος ἀπαρχὴ τῆς διεθνοῦς συνεννοήσεως εἰς τὸ ναυτιλιακὸν πεδίον, ὅχι μόνον διὰ τὸν δημοιόμορφον διακανονισμὸν τῶν ἀβαριῶν, ἀλλὰ μάις ἐκτεταμένης ρυθμίσεως τῶν ἔυρτερών ναυτιλιακῶν λόγων εἰς τὴν μεγάλην ἀνάπτυξιν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

OΛΗ ἡ 'Ελληνικὴ φιλολογία είναι ἔνας ὕμνος στὴ θάλασσα καὶ τοὺς ἀνθρώπους τῆς. Ποιός λίγο, ποιός πολύ, ὅποιοι οἱ μεγάλοι λογοτέχναι καὶ ποιηταὶ μας ἐδύνθισαν τὴν κάλαμον εἰς τὰ ἀλμυρὰ νερά της, γιὰ νά ύμησουν σκηνές σπ' τὴ ζωὴ τῶν ἀθρώπων τῆς.

'Εκείνος ὁ θείος, ὁ ἀνυπέρβλητος Σικελιανὸς λέγει σ' ἔνα τετράστιχο ἀπ' τὴ συλλογή του τὸ «Ἀντιδρώ»:

Και μονάχα σὰν ἐπεφτε τὰ διειλινά τ' ἀγέρι
καὶ κελαΐσους τῶν νερῶν ὀλοστρωτὴ ἡ ὄρμη,
τὸ διπλόδοι διεμιγαίμε στὴν πλώρα, νιοὶ καὶ
κι ἀμιλητοί, γενόμαστε τοῦ κόπου τὸ φωμί.

'Αλλὰ ἡ πλώρη τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου δὲν ὑπῆρξε μόνον ἡ ἑστία τῆς καθημερινῆς τροφῆς, ἡτο τὸ θυσιαστήριον κάθε πινευματικῆς κοινωνίας γιὰ τοὺς 'Ελληνας ναυτικούς, ἐπάνω εἰς τὸ διόποιον μετάλαβαν. Πατρίδα, ἀκουσαν καὶ ἐγνώρισαν τὴν ιστορία τῆς 'Ελλάδος, μετουσιάσαν τὴν ίδεα τῆς ἀνεξαρτήσιας εἰς τὰ πραγματικότητα, ἔμαθαν τὴν θεωρία τῆς ναυτικῆς τέχνης, ἀφησαν νά πλανηθῆ ἡ κοινὴ σκέψις στὸν νόστο τῆς οἰκογενείας καὶ ὧμησαν τὸν Θεό τῆς 'Ελλάδος.

'Εκεὶ στὴν πλώρη γράφει ὁ παλαιός χρονικογράφος: «Ἀνεγιγνώσκοντο τὰ κατορθώματα τοῦ μεγάλου Ἀλεξάνδρου καὶ ἄλλων 'Ελλήνων ἡρώων, τὰ ὅποια, ήκροάζοντο οἱ ναυτικοὶ θαυμάζοντες. 'Εκεὶ ἐλύριζον προσέτι, ἐτραγούδουν καὶ ἔχόρευν. 'Εκεὶ ἡ πειθαρχία κατέστη αὐστηρά καὶ ἀνήγαγε τὴν ὑπηρεσίαν εύκολον καὶ ταχυτάπη. Σέδας ἀπεριόριστον πρὸς τὸν πλοιαρίουν καθίστα ὑποπτέρους τοὺς ναύτας, ἀνεδίνοντας καὶ κατεβαίνοντας τὰ ιστία, ὡς ἐν ροτῆ ὄφθαλμοῦ, πρὶν ἡ τελείωση τὸ πρόσταγμά του. 'Η ὄρμη τῶν κυμάτων καὶ ἡ μανία τοῦ ἀνέμου ήσαν πρόγματα ἀδιάφορα δι' αὐτούς, ἀμιλωμένους διὰ τὰς προτιμήσεις ἀς ὁ πλοιαρίους ἐδείκνυε πρὸς τοὺς προθυμοτέρους!»

'Αθάνατη 'Ελληνικὴ Ναυτιλία! Οὐδὲν σχόλιον περαιτέρω.

Ο ΕΝΑΣ

YOUR AGENTS

AT JEDDAH

SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES

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. TROODOSHIP LON

PIRAEUS TROODOS SHIPPING CO. LTD.
17-19 AKTI MIAOULI, P.O.B. 127
TELEX: 5521
TELEPH. 412-041, 423.185

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Τὰ μεγάλα πλοῖα καὶ οἱ λιμένες

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ - ΜΑΜΜΟΥΘ

'Ωρισμένοι εύρωπαίκοι λιμένες, οι οικείες καλυτέραν θέσιν εύρισκόμενοι, διὰ νὰ παρακολουθήσουν τὴν ἔξελιξιν τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν, ήτοι οἱ προσφέροντες τὰς βασικὰς προϋποθέσεις διὰ τὴν ἔξυπηρτησιν τῶν ὑπερμεγέθων πλοιών, ἐδάσισαν τὰ σχέδια τῆς διευθετήσεως τῶν ἐπὶ περιωρισμένου τονιού, ἐπὶ σκαφῶν μέχρι 250.000 τόν. d.w.

Καθ' ἡν ἐποχήν ἐλήφθησαν αἱ σχετικαὶ ἀποφάσεις, ὑφίσταντο, βεβαίως, ἀνάλογα σχέδια κατασκευῆς τῶν ὑπερμεγέθων δεξαμενοπλοίων, πολὺς ἕκεινων τῶν 326.000 τόν. d.w., ποὺ ἀπαρτίζουν τὸν στάλον τῆς ἀμερικανικῆς Γκάλφ 'Οἴλ, Ἀλλὰ τὰ πλοῖα αὐτὰ προωρίζονται νὰ ἔξασφαλίσουν πρακτικῶν μεταφορᾶς μὲ σημείον ἐκφορτώσεως ἀκραίον σταθμῷ τῆς Εὐρώπης. Πράγματι, ήτοι ἡ Γκάλφ 'Οἴλ ὑπῆρχεν ὅ προδρομος εἰς τὸν γιγαντισμὸν τῶν πετρελαιοφόρων. 'Ἐπειειργάσθη ἡδη σχέδιον ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς ἐν Ἑύρωπῃ ἀνάγκας τῆς ἐν λόγῳ ἐταῖριας, τελείως διαφέρουσαν τῶν ἄλλων ἐταῖριων πετρελαίου.

Καὶ οὕτω ὁ λιμὴν τοῦ Ρόττερνταμ πειρώρισε τὰς ἐκβαθύνσεις διὰ τὴν ὑπόδοχην πλοιών μέχρι 255.000 τόν. d.w. Ἡ Χάρηρη ἡκολούθησε τὴν ίδιαν ὅδον, δεδομένου ὅτι ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ Αγύγουστου θὰ δύναται νὰ δεχῇ παρομοίου μεγέθους μονάδας μὲ πλήρες φορτίον. Τὸ Βίλελμσχάφεν προτίθεται νὰ πράξῃ παρομοίως. 'Οσον ἀφορᾷ τὴν Μασσαλίαν, ἡ θέσις τῆς είναι περισσότερον εὐνοϊκή, καθ' ὃσον ἡ ἐνδεχομένη ὑπόδοχη σκαφῶν 500.000 τόν. d.w., θὰ ἡτο δυνατή ἐλαχιστῶν ἔξιδων, μὲ τὴν βοήθειαν μιᾶς θέσεως ἐκφορτώσεως κατασκευαζομένης εἰς τὸ ἄκρον λιμενοβραχίονος, φθάνοντος μέχρι τῆς θαλάσσης μὲ μεγάλα βάθη.

Καὶ τώρα, ὅποτε παραστηρεῖται προσαρμογή εἰς τὴν νέαν αὐτὴν φάσιν τῶν μεταφορῶν, ἐν νέον πρόδηλημα προδόλαι. Διότι, ἐάν εἰς τὸ σύνολόν των οἱ ἐφοπλισταὶ πετρελαιοφόρων θεωροῦν ὅτι τὸ σκάφος τῶν 250.000 τόν. d.w. ἀντιπροσωπεύει τὸ ιδινικὸν μεγέθος καὶ θὰ ἀποτελέσῃ ἐν πρότυποι δι', ἀρκούντως μακράν περιόδον εἰς τὴν διελκυστίνδια τοῦ γιγαντισμοῦ, δὲν εἶναι ὀλγιώτερον ἀληθές, ὅτι σημειούνται κάποια ἀλαστικότης εἰς τὰς παραγγελίας μονάδων τῆς τάξεως ταῦτης. Καὶ ὑπάρχουν δύο περιπτώσεις παραγγελίας σκαφῶν 450.000 τόν. καὶ 500.000 τόν. d.w., αἵτινες καταδεικνύουν ὅτι νέον εἰδος πλοίου ἐμφανίζεται εἰς τὸ προσκήνιον, τοῦ ὅποιούν αἱ διαστάσεις τοποθετοῦνται μεταξὺ τῶν 250.000 καὶ 300.000 τόν. d.w. 'Ωρισμένοι ἐφοπλιστικοὶ οἰκοὶ ἐτοποθετήσαν ἡδη παραγγελίας διὰ σκάφη O.B.O. 260, 270, ἀκόμη καὶ 280.000 τόν. d.w. Ἡ Σέλλα ἀπὸ τῆς πλευρᾶς της, ἥτις ἥρχισε μὲ μίαν πρώτην σειράν τάνκερς τῶν 210.000 τόν. d.w., ἐποπθέτησεν, ἐν συνεχείᾳ παραγγελίας διὰ πολλὰς μονάδας τῶν 256.000 τόν. d.w. καὶ ἀπόκτη τώρα 4 σούπερ τάνκερς τῶν 272.000 τόν. d.w., τὰ ὅποια θὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα τοῦ 'Απλαντικοῦ.

Ἐπὶ τοῦ πεδίου τῶν διαστάσεων, ἡ διαφορὰ μεταξὺ ἐνὸς πλοίου τῶν 250.000 τόν. d.w. καὶ ἑτέρου τῶν 270.000 τόν. d.w., εἶναι ἐλαχιστή. Τὸ πλάτος εἶναι μεγαλύτερον, ἐνῷ τὸ βύθισμα παραμένει τὸ αὐτό. Συνέπως, τὰ σκάφη αὐτὰ κατασσοῦνται εἰς τὴν

ἔχει ἀσχοληθῆ μὲ τὸ σύστημα ἀντιμετωπίσεως τοῦ προβλήματος τῶν σούπερ - τάνκερς, εἰς τὰς ὑψησταμένας περιοχάς τῶν λιμένων ἐκφορτώσεως Βορείου Ἀμερικῆς, διὰ τοῦ συστήματος τῶν παρακτίων σημαντήρων πρυμνοδετήσεως (goffshore mooring buoy). Οἱ σημαντήρες οὗτοι, οἱ ὅποιοι εἶναι στερεωμένοι εἰς σημεῖα μεγάλου θαλασσίου βάθους, συνθένονται μετὰ τῶν ἔγκαταστάσεων ἐκφορτώσεως ξηρᾶς, μέσω ἐπιπλεόντων σωλήνων ἢ ύποδρυχίων πετρελαιαγωγῶν, διὰ τῶν ὅποιων καὶ ἐκφορτώνται τὸ φορτίον πετρελαίου τῶν σούπερ τάνκερς ἀπὸ τῆς τοιαύτης θέσεως πρυμνοδετήσεως τῶν. 'Η λύσης τῶν σημαντήρων αὐτῆς τῆς φύσεως είναι λίαν οἰκονομική, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ σύστημα ἐκβαθύνσεως τῶν διαύλων, τὸ ὅποιον προκειμένου περὶ τῶν διαύλων τῆς Νέας 'Υόρκης καὶ τοῦ ποταμού Ντελασούαρ, θὰ ἐκόστιζε πλέον τῶν \$ 700.000.000 δι' ἐκδυσμού 60 ποδῶν καὶ πλέον τῶν \$ 1.000.000 διὰ τοιαύτην 90 ποδῶν.

'Υπὸ τῆς βασικὴν προϋπόθεσιν τῆς προβλεπομένης αὐξήσεως κατὰ 3% ἐτησίως τῶν εἰς πετρέλαια ἀναγκῶν, τῆς χρησιμοποιήσεως τῆς Βορειοδικῆς Διόδου (North-West Passage) καὶ τῆς μεταφορᾶς τῶν 80% τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου ἐκ μεγάλων ἀποστάσεων, εἰδικὴ ἐπιτροπὴ τῆς 'Ενώσεως Λιμένων Βορείου 'Ατλαντικοῦ ἔχει ύπολογίσει ὅτι τὸ ὑφιστάμενον σύστημα λιμένων Βορείου 'Ατλαντικοῦ χρειάζεται πέντε προσθέτους σχετικάς ἐγκαταστάσεις πέραν τῶν ἡδη πρυγματισθεισῶν ἢ τῶν ύπο κατασκευῆς. Μεταξὺ τῶν λιμένων τούτων, ὡς λέγει ἡ ἐπιτροπὴ αὐτῆς, ἡ Βοστώνη «δένεν ἐνδιαφέρεται διὰ λύσεις θαλασσίων σημαντήρων». 'Ως πρὸς τοὺς λιμένας Βαλτιμόρης καὶ Νέας 'Υόρκης, αἱ ἐταῖρια πετρελαίων δὲν ἐπιδεικνύουν σχετικὸν θετικὸν ἐνδιαφέρον. 'Αντιθέτως, αἱ ἐταῖρια τῶν πετρελαίων ἐνδιαφέρονται διὰ τὸν μεγάλου βάθους λιμένα Μαΐην καὶ μελετοῦν «σοθαρώς» τὴν λύσιν τῶν σημαντήρων πρυμνοδετήσεως. 'Ως πρὸς τὴν Φιλαδέλφειαν ὑπάρχει πρόσθετον ἐνδιαφέρον ὡς ἐκ τῆς δυνατότητος δημιουργίας τόσον παρακτίου ἀκραίου σταθμοῦ, (παρὰ τὰς ἐκβολάς τοῦ Ντελασούαρ), δύον καὶ χερσαίου τοιούτου διὰ χύδην, υγρὰ καὶ ξηρὰ φορτία (καὶ διὰ μεταλλεύματα).

'Η ἐκθεσίς τῆς 'Επιτροπῆς ὑπογραμμίζει ιδιαιτέρως τὴν σημασίαν τῶν μελλοντικῶν διακινήσεων πετρελαίων τῆς 'Αλάσκας διὰ τῆς Βορειοδικῆς Διόδου, ὡς καὶ διντέρω ἐλέγθη, διότι ὑπολογίζεται ὅτι θὰ ἐπιτευχθῇ μείωσις κόστους διὰ τῆς δόδον ταύτης, ἀνερχομένη εἰς 60 σέντς κατὰ βαρέλιον. 'Ἐπὶ ποσότητος 1.250.000 βαρελίων ἡμερογίας, μέχρι τοῦ 1980, ἡ τοιαύτη μείωσις κόστους ἀντιπροσωπεύει συνολικήν οἰκονομίαν 275.000.000 \$ ἐτησίως.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΜΒΕΡΣΑΝ

'Ἐν τῷ μεταξὺ ἐγγνώσθη ἐκ τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ τομέως, ὅτι ἡ βελγικὴ κυβέρνησις ἀπε-

ΕΜΠΙΣΤΕΥΘΤΕ ΤΑΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ

ΕΙΣ ΤΗΝ

BALKANFRACHT CO.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 33 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 477.293 - 472.427

TELEX : 21.2378

φάσισεν ὅπως ἀναπτύξῃ τοὺς τρεῖς ἔθνικοὺς λιμένας — Ἀμβέρσης, Γάνδης καὶ Ζεεμπρούγγε — πρὸς ὑποδοχὴν ἐμπορικῶν πλοίων, χωρητικότητος μέχρι 125.000 τόνων.¹¹ Η ἀπόφασις αὐτὴ βασίζεται ἐπὶ τῆς διαπιστώσεως ὅτι τὰ πλείστα τῶν μπάλκ - κάρριερ δὲν ὑπερβαίνουν τὴν χωρητικότητα ταῦτην.

Ἐξ ἄλλου, ή αὐτή ἀπόφασις σημαίνει, διτὸ Βέλγιον ἐγκαταστάτει τὴν προσπάθειαν συναγωνισμού πρὸς ἑνὸς λιμένας, διὰ τὴν προσέλκυσιν τῶν ἄνω τῶν 200.000 τόνων συντεταγμένων τάνκερς. Οἱ πρὸς τοῦτο μόνον κα-

META TO ΔΕΥΤΕΡΟΝ ΤΑΞΙΔΙΟΝ ΤΟΥ "MANXATTAN"

ΠΡΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ 40 ΠΑΓΟΘΡΑΥΣΤΙΚΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

Αισιοδοξίας έπικρατεί ώς πρός την έπιλυσην του προβλήματος της πλέον οικονομικής μεταφοράς των πετρελαϊών της 'Αλάσκας διά της άρκτικης θαλασσίας δύο πρός τους λιμένας των ανατολικών ακτών των 'Ηνωμένων Πολιτειών, κατόπιν τού πλού έπιστροφής του «Μανχάτταν» έκ του δευτέρου ταξιδίου του εις 'Αλάσκαν διά της λεγομένης Βορειοδυτικής Διόδου (Northwest Passage). 'Η κυρίως ένδιαφερομένη έταιρια Χώμπιτ «Οίλ Θά λάδι άριστικήν έπι τού θέματος άπόφασιν περι τό τέλος τού έτους. Πάντως, αι ίψιστάμεναι ένδειχεις πειθουν περι της έπιτυχους έκβασεως των δύο διερευνητικών ταξιδίων του «Μανχάτταν», το δόπιον είναι και τό μεγαλύτερον ύπό την άστεροσεσαν έμπορικον σκάφος. Κατόπιν τούτου, άναμενεται ότι θά ληφθή άπόφασις ύπερ ναυπηγήσεως μιάς νέας κλάσεως παγοθραυστικών τάνκερ μαζικού διά την μεταφοράν των πετρελαϊών/ της 'Αλάσκας. 'Εφ' θόσον ληφθή τελικώς τοιωτή άποφασις, διαμορφούται ή προοπτική της υψίστης άπό τού Β' Παγκοσμίου Πολέμου ναυπηγικής δραστηριότητος εις 'Ηνωμένας Πολιτείας. 'Εν τοιωτή περιπτώσει, προβλέπεται ή ναυπηγήσις μέχρι 40 σκαφών, άξιας \$ 60.000.000 - \$ 100.000.000 έκαστον.

Οταν συγκεντρωθούν και τὰ ἐκ τοῦ δευτέρου ταξιδίου τοῦ «Μαχιάτταν» εἰδικά στοιχεῖα, τὸ δλον ὄλικὸν πληροφοριῶν θὰ τύχῃ ἐπέξεργασίας διὰ τῶν ἡλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν καὶ υπὸ μαθηματικῶν, ἐπιστημόνων ἀσχολουμένων μὲ τὰ προβλήματα τῶν πάγκων καὶ γνωπηγών. Αισιόδοξον τὸ ἐπίκρατον, ἐν τῷ μεταξύ, κλίμα.

Ἐξ ἄλλου, πρὸς τὴν αὐτήν κατεύθυνσιν τῆς Ἀρκτικῆς ὁδοῦ μεταφορὰς τῶν πετρέλαιων τῆς "Αλάσκας λίγινον πολιτικοὶ παράγοντες καὶ οἱ οἰκονομολογικῶν περὶ τὰ πετρέλαιον κινούμενοι.

Άπο οίκονομικής πλευράς, οι τών έταιριών πετρελαίων ήπληζον ότι θά ήσαν εις θέσιν να διακινήσουν τά πετρελαϊκά της 'Αλάσκας — τά όποια άποτελούν την μεγαλύτεραν άνακαλύψυν πετρελαίων εις τὴν Βόρειον Αμερικήν — μέχρι τέλους τοῦ 1972 ή αρχάς τοῦ 1973, διά τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ πετρελαϊσμού Τράνς - 'Άλάσκαν ἀπό τοῦ Προνομίου Μπέϋ εἰς τὰ Βόρεια μέχρι τοῦ Βαθύτερού εἰς τὴν Νότιον 'Άλάσκαν, διέθεν συνήθη τάνκερς θά παρελάμβανον τὰ πετρελαϊα πρὸς μεταφοράν εἰς λιμένας τῶν δυτικῶν ἀκτῶν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. 'Υπῆρχαν δῆμαρις ἀντιδράσεις κατὰ τῆς κατασκευῆς τοῦ πετρελαϊσμού τούτου τόσον ἀπό τῆς πλευρᾶς τῶν ἐπιθυμούντων τὴν διατήρησιν τοῦ τοπίου τῆς 'Αλάσκας, δύον καὶ κυβερνητικῶν κύκλων. 'Εν πάσῃ περιπτώσει δὲν ἔχουν δοθῆ αἱ σχετικαὶ ἄδειαι κατασκευῆς τοῦ πετρελαϊσμού Τράνς - 'Άλάσκαν καὶ δέν προβλέπονται τοιμαῖται ἄδειαι πρὸ τοῦ 1973 ή καὶ πιθανῶς βοσκύτεον.

προ του 1913 ή και πιο νωρίς χρονώντερον.
"Η ανάκτωσις ἄλλων κοιτασμάτων πε-
τρελαίων υπό τῆς Ἰμπρίσιαλ "Οἴλ, παραφύ-
δος τῆς Στάνταρτ "Οἴλ Κόμπαν (Νιού
Τζέρσεϊ), εἰς τὸ Δέλτα Μακένζι τοῦ Κανα-
δᾶ ἔγει τὸ διυπούργοντες τὰ σκεύη διαποτάν-

τάλληλοι λιμένες ή άκραιοι σταθμοί, είναι τό¹
Μπάντρου Μπέϋ της Ιρλανδίας, τό Ρόττερ-
δαμ και η Χάβρη.

Ός πρός σχετικόν Βελγικόν λιμένα, υπήρχεν υπό μελέτη σχέδιον περί δημιουργίας μεγάλου τεχνιτού λιμένος - νήσου, παρά τάς βελγικάς ακτάς. Τό σχέδιον τούτο είχε δημιουργήσει άνησυχίας και μεταξύ τῶν ἐν Βρυξέλλαις κύκλων τῆς Εύρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Κοινότητος, οι ὄποιοι ἡσαν κατά τῆς προπτικῆς κατασκευῆς τεχνητού λιμένος μεγάλου βάθους μεταξύ του Ρόττερδαμ και τῆς Χάρβρης, ἀποστάσεως 250 μιλίων.

ναυπηγήθη εις τὴν Ἰαπωνίαν τὸ 1966, δὲ εἶχε κατασκευαστικά ή ναυπηγικά προβλήματα καὶ δότι ἣ ἐν προκειμένῳ ληφθεῖσα ἀπόφασις περὶ δεξαμενισμού καὶ ἐπισκευών του δεξαμενοπλοίου προήλθεν ἐξ ίδιας πρωτοβουλίας τῆς.

Ἐν τῷ μεταξύ, δῆμως, τὸ ἱσπανικὸν ὑπουργεῖον Μεταφορῶν ἔχει ὑπὸ ἐντατικὴν ἔρευναν καὶ ἐλέγχον ὡρίσμενους τύπους μεταλλευματοφόρων καὶ πετρελαιοφόρων, κατόπιν τοῦ γνωστοῦ ἀνησυχητικοῦ φαινομένου σειράς ἀτυχημάτων εἰς ἱσπανικής ναυπηγήσεως Ρόλλς - Ρόύς χρησιμοποιῶνται ἥδη εἰς ποσκάφη, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ὡς τοῦ βυθισθέντος μεταλλευματοφόρου «Καλιφόρνια Μαρού», τὰς ἀρχὰς 1970, πρὸς τὴν ἀκτὴν Ἐρημικοῦ τῆς Ἰαπωνίας. Τὸ «Καλιφόρνια Μαρού» ὑπῆρξε τὸ τέταρτον σκάφος, τὸ δόποιον ἐδυθίσθη εἰς τὴν αὐτὴν περιοχὴν κατὰ τὰ τελευταῖα δύο ἔτη.

ΑΠΟ 4 ΕΙΣ 6 ΤΩΝ 200.000 ΤΟΝ.

Τά εις Κούρε της 'Ιαπωνίας ναυπηγείσας της 'Ισικαθατζ'. μα Χαρίμα προγραμματίζουν τήν αξένησην της έπιστρισης δυναμικότητος τών ναυπηγήσεων — σύντερ τάνκερς, χαρητικότητος 200.000 τόνων d.w. έκαστον, άπό 4 είς 6, διηγή τής κατασκευής μιάς νέας μονίμου δεξαμενής, δησου θά κατασκευάζωνται τά μεσαία και πρωράκια τμήματα τών σύντερ τάνκερς. Είς παράπλευρον μόνιμον δεξαμενή, δυναμικότητος 400.000 τόνων d.w., θά

κατασκευάζωνται τά πρωραΐτια τμήματα.
 'Η ἀνώτερω νέο μόνιμος δεῖχμαντ — και
 διά τα μεσαῖα καὶ τὰ πρυμναῖα τημήματα —
 θά ἔχῃ μῆκος 754 ποδῶν, πλάτος 263 και
 βάθος 44. Θά είναι ἑτοιμη πρὸς λειτουρ-
 γίαν τὸ 1971.

ΠΛΩΤΟΝ ΔΙ·Υ·ΛΙΣΤΗΡΙΟΝ

Πλωτὸν διιλιστήριον, χωρητικότερος 128.000 τόνων ή.w., φέρον τὸ δυνατὰ «Παζαργάκα», εύρισκεται ὑπὸ ρυμωλήκην ἀπό τὸ Ρόπτερατμ εἰς τὸ Περσικὸν Κάλπον, δῆκαν καὶ θά προσδεθῆ μονίμως διά λογαριασμὸν τῆς Τζάν 'Αμερικαν 'ΟΙΔ Κόμπιταν.

Τό διάνωτέρω πλωτόν διύλιστήριον ἐναυπηγήθη ὑπὸ τῆς Ρόπτερνταμ Ντόκυαρντ, εἰς δύο τμῆματα. Λέγεται δὲ πρόκειται περὶ τοῦ μεγαλύτερου του εἰδίους τοῦ σκάφους, τὰ ἀποτύπωμα τοῦ οὔποιον φέρεται σ. 8.500.000

το οποίο είναι αξίας \$ 8.500.000.
Τό σκάφος τούτο είναι έξωπλισμένον μὲ
μηχανικήν έγκατάστασιν, έπειτρέπουσαν τὴν
προπαρακευαστικήν ἀπεργασίαν διώλισε-
ως τοῦ ἄργου πετρελαίου καὶ θὰ ἀγκυρο-
βολῇθη πλησίον ὑποθυρίων πηγῶν πετρε-
λαιού, όπου θὰ δέχεται πρὸς προσωρινὴν ἀ-
ποθήκευσιν ἄργον πετρελαίου, μέσω σωλή-
νων. Τὸ «Πάζαργκακτ» θὰ δύναται νὰ πα-
ραδῖθῃ πετρελαιον εἰς πλευρίζοντα συμπερ-
τάκερος μὲ ρυθμὸν ὥριαίας παροχῆς 9.000
τόνων.

ΑΕΡΙΟΣΤΡΟΒΙΔΟΙ ΕΙΣ ΠΔΟΙΑ

Τὰ ναυπηγεῖα Ἰσικαδατζίμα Χαρίμα ἀνήγγειλον, ότι προγραμματίζουν τὴν χρησιμοποίησίν την προποτιμένης μορφῆς μηχανῶν Τζέτς άεροπλάνων, ώς μέσον πρωθυβασεώς μεγάλων πλοίων κοντένερος. Προβλέπεται σχετικῶς ἡ χρησιμοποίησης τεσσάρων ἢ πέντε τοιούτων μηχανῶν Τζέτς, διὰ τὴν ἐπιτυχίαν ταχύτητος 30 κόμβων εἰς τὰ πλοία κοντένερος, ἐνῷ διὰ τὸ τρόπου τούτου θὰ μειωθῇ τὸ βάρος στροβίλων κατά τὸ ήμιν καὶ ὁ αναγκαῖος χώρος τοῦ μηχανοστασίου κατά 20%. Αἱ μηχαναὶ Τζέτς τῶν άεροπλάνων εἶναι ἀπλούστεραι, εὐκολότεραι εἰς τὴν συντήρησίν των καὶ ἀεφόρτεραι, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς μηχανᾶς ἀτρυπτικαὶ δῆξελ, τὰς προοριζομένας διὰ πλοία.

λέγεται, ότι καὶ οἱ Ἀγγλοί κατασκευάσσαι τῶν μηχανῶν Ρόλλς - Ρόύς ἔκαμον κρύψεις πρὸς Ἰάπτωνας ναυπηγούς, διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν ἀεροστροβίλων των εἰς

TEL. 327422 *GRAM:*
OFF. 332449 *LEONEGRIS*
BES. 332902 *BOMBAY*

I.C. NEGRIS

**SHIPCHANDLERS, GENERAL MERCHANTS'
SHIP REPAIRERS AND CHIPPING & PAINT-
ING CONTRACTORS
P.O. BAG 5121
273/277 NARSHI NATHA STREET
ANANT DEEP 5th FLOOR
BHAAT BAZZAR
BOMBAY - 9**

ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΝΕΑ

ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΙΧΘΥΟΛΟΓΙΚΟΥ ΠΛΟΥΤΟΥ ΤΗΣ ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΝΕΟΣ ΤΥΠΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ

Έναυπηγήθη είς Ρωσίαν, βάσει σχεδίων τών τεχνικών τῶν ναυτηγείων «Γόρκι» δεξαμενόπλοιον, ούτινος τὸ σκάφος κατεσκευάσθη ἐκ σωλήνων μεγάλης διαμέτρου ἡλεκτροσυκολλήθηντων μεταξὺ τῶν παραλλήλων. Τὸ δεξαμενόπλοιον τοῦτο ἔχει, ὅπως καθὲ ἄλλο σκάφος πρύμνων, πρώρων καὶ πλευράς, ἀλλ’ ὡς πετρελαιοδεξαμενήι τοῦ χρησιμοποιούνται οἱ σωλήνες.

Τὰ «πλοῖα - κύλινδροι» παρουσιάζουν πλεονεκτήματα τινὰ ἔναντι τῶν λοιπῶν δεξαμενοπλοίων. Τὸ βύθισμά τῶν εἶναι μικρότερον, ἐνῷ ἡ ταχύτης τῶν είναι ὑπερτέρα. Τὰ πλοῖα αὐτὰ εἰναι πλέον εύμεταχείριστα, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν. Ἡ Ἑλλειψις φρακτῶν ἐπιτρέπει τὴν πλήρη ἐκφόρτωσιν τῶν καυσίμων χωρὶς νὰ ἀπομένουν ὑπόλοιποι εἰς τὸ πλοίον. Δεδούτος ὅτι αἱ ἐργασίαι ἡλεκτροσυγκολλήσεως, καρφώσεως καὶ σωδέσεως τῶν διαφόρων μερῶν εἶναι μικροτέρας ἐκτασεως, ἡ νωπήγησίς τῶν καθίσταται οἰκονομικωτέρα. Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὰς ἀφόρους διαδομάς τῶν δύνανται νὰ μεταφέρουν μεταξὺ τῶν σωλήνων τοῦ πλοίου στερεά φορτία, ὡς μεταλλεύματα, γαιανθρακας, ἀμμοχάλικας καὶ ἄλλα.

ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ TANKER 226.700 TON. D.W. ΚΑΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ

Ἡ πριγκίπισσα 'Αλεξάνδρα τῆς 'Αγγλίας ἔδωσε προσφάτως τὸ δινομα «Γουόρλντ Πρινέσες» εἰς χωρητικότητος 226.700 τόνων d.w. σούπερ τάκερ, τὸ δόπιον καθειλκύσθη, ἐν συνεχείᾳ ιδιοτύπως ἐκ τῶν σουηδικῶν ναυτηγείων 'Αρεντάλ τοῦ Γκοταβέρκεν. Τὸ γιγαντιαίον τοῦτο δεξαμενόπλοιον ἀποτελεῖ σήμερον τὴν μεγαλυτέραν μονάδα τοῦ ὄγκωδους πλέον ἐμπορικοῦ στόλου, τὸν ὃποιον ἐδημιούργησεν ὁ γνωστὸς κ. Πάο τοῦ Χόρκ - Κόγκ. Πρόκειται περὶ στόλου, ὃ δόπιον μέχρι του 1973 θὰ περιλαμβάνει 90 μονάδας συνοικικῆς χωρητικότητος 6.000.000 τόνων d.w. Μεταξὺ τῶν μονάδων αὐτῶν θὰ συγκαταλέγονται καὶ σκάφη χωρητικότητος 233.000 - 264.000 τόνων.

Ἡ εἰς τὰ ναυπηγεῖαν 'Αρεντάλ κατασκευή τοῦ «Γουόρλντ Πρινέσες» ἐπαρωσίσαντες Ιδιαίτερον ναυπηγικὸν ἐνδιαφέρον. Ἡ κατασκευή αὐτῆς ἐπραγματοποιήθη εἰς μίαν τῶν δύο παραλλήλων ἑκεῖ γιγαντιαίων μονίμων δεξαμενῶν καὶ συνεπῶς ἡ καθελκυσίς ἐγένετο, οὐχὶ διὰ κατολισθήσεως ἐκ συνήθους ἐπικλινούντων τοῦ ναυπηγικῆς καλίνης, ἀλλὰ δι' ἐπιπλέυσεως κατόπιν τῆς εἰσόδου τῶν ύδρων εἰς τὴν μόνιμον δεξαμενήν. Τὸ «Γουόρλντ Πρινέσες» ἔχει κατασκευασθῆ κατὰ τὸν νέον ιδιότυπον τρόπον τῶν ναυτηγείων 'Αρεντάλ, ὃ δόπιος συνίσταται εἰς νωπήγησιν ὑπὸ κεκαλυμμένων χώρων τμηματικῶς — εἰς τημάτα μέχρι καὶ μήκους 150 ποδῶν. Πρώτου κατασκευάζεται τὸ πρυμνοτόνον τμῆμα, τὸ δόπιον μετά τὴν συμπλήρωσιν του ὀθεῖται ἀπὸ τὸν κεκαλυμμένων χώρων πρὸς τὸν ἀνοικτὸν χώρων τῆς μονίμου δεξαμενῆς. 'Ακολουθῶν τὰ μεσαῖα τμῆματα καὶ τελευταῖον τὸ πράραϊον.

Τὸ «Γουόρλντ Πρινέσες» θὰ συμπληρωθῇ μέχρι τοῦ προσεχούς Σεπτεμβρίου καὶ προορίζεται ὅπως χρησιμοποιηθῇ — ἐπὶ μακρῷ χρονοναυλάσει — ὑπὸ τῆς B.P. Τὸ ὑπερδεξαμενόπλοιον τοῦτο ζυγίζει περὶ τοὺς 30.000 τόνους. Τὸ ἐμφορτον βύθισμά του θὰ είναι 68 ποδῶν. Θὰ κινήται διὰ στροβίλων ἵπποινάμεως 32.000 καὶ θὰ ἀναπτύσση ταχύτητα ἀνωτέραν τῶν 16 κόμβων.

Ἐρευναὶ ἐπιστημόνων τοῦ Ἀμερικανικοῦ Πανεπιστημίου τῆς Βηρυττοῦ — ὑπὸ τὸν καθηγητὴν Κάρλο Μάουζη τῆς Σχολῆς Βιολογίας καὶ Θαλασσίας Βιονομίας — ἀποκαλύπτουσι ὅτι ἐπέρχονται ἐπιθλασθῆις μεταβολῶν εἰς τὸν ιχθυολογικὸν πλούτον τῆς 'Ανατολικῆς Μεσογείου, ὡς ἀποτέλεσμα τῆς λειτουργίας τοῦ Φράγματος τοῦ 'Ασσουάν, ὡς καὶ ἔξι ἄλλων αἰτίων. Οἱ ἀνωτέρω ἐπιστημόνες μελετοῦν τὰς ἐπειθωύσας μεταβολὰς εἰς τὴν θάλασσαν καὶ τὰς ἀκτὰς κατόπιν τῆς κατασκευῆς τοῦ Φράγματος 'Ασσουάν (1964) καὶ ἔχουν διαπιστώσει ὅτι παρενέργεια τούτου ὑπῆρξεν ἡ αὔξησις τοῦ εἰς ἄλλας περιοχέμονος καὶ τῆς θερμοκρασίας τῶν ύδατων τῆς 'Ανατολικῆς Μεσογείου. Τὸ ἀποτέλεσμα λειτουργίας τοῦ Φράγματος ὑπῆρξεν ἡ ἀνάσχεσις τῆς ροής ύδατων ἐκ τοῦ Νείλου εἰς τὴν θάλασσαν — λόγω τῆς μεγαλυτέρας ἐξαπίστεως ύδατων εἰς τὴν ἀποθηκευτικὴν Λίμνην Νάσσερ καὶ τῶν νέων ἀρδευτικῶν ἔργων — ἐνῷ τὰ ἔκει ρέοντα ύδατα ἐμπεριέχουν περισσότερον ἄλλας, διότι τοῦτο ἀπορροφᾶται ἀπὸ προγιγνούμενας ἀκαλλιεργήτους ἐκτάσεις. Τὸ εἰς τὴν θάλασσαν οὕτα ρέοντα ύδατα περιέχουν γενικῶς καὶ διλιγωτέρας θρεπτικὰς ούσιας διότι ἡ ἰλύς καὶ ἡ ἀμμος πλούσιαι εἰς φωσφάτα καὶ ἀζωτούχους ούσιας, ὡς ἐκ τῆς προελεύσεως τῶν ἑκ τῶν ἀγροτικῶν γαιῶν τῆς Αίγυπτου, δὲν καταλήγουν πλέον διὰ τῶν ύδατων τοῦ Νείλου εἰς τὴν Μεσόγειον, ἀλλὰ συγκρατοῦνται τώρα κατὰ μέγα μέρος διότισθεν τοῦ Φράγματος. Τὰ λιπάσματα ταῦτα ἐδημιούργουν ὀργάνως Βιολογικάς συνθήκας εἰς τὴν περιοχὴν τῆς 'Ανατολικῆς Μεσογείου ὑπὲρ τῆς διατροφῆς ιχθύων καὶ ἄλλων θαλασσίων ὄντων. Συνέπεια τῶν νέων συνθηκῶν είναι ἡ μείωσις τοῦ ιχθυολογικοῦ πλούτου τῆς περιοχῆς ταύτης. 'Αναφέρεται ἐνδεικτικῶς ὅτι ἀμέσως μετά τὴν λειτουργίαν τοῦ Φράγματος τοῦ 'Ασσουάν ἐξηφανίσθησαν τὰ Αίγυπτιακά ἀλιεύματα σαρδελλῶν. Οὕτως αἱ ἀλιευθεῖσαι ποσότητες τοῦ εἰδους τούτου ἀπὸ 18.000 τόνους κατὰ τὸ 1965 ἐπεσαν κατακορύφων εἰς 500 τόνους κατά τὸ 1968. Εἰς ἄλλας κατηγορίας ἀλιευμάτων ἡ πτώσις ὑπῆρξεν βαθμιαία, ἀλλ' οἱ 'Αμερικανοὶ ἐπιστήμονες πιστεύουν ὅτι ἐπέλθη τελικῶς παρομοία πτώσις ἐντὸς 10 - 20 ἑταῖς.

Ἡ 'Ανατολική Μεσογείος είναι καταφανώς πλέον ἀλιμαρά τῆς Δυτικῆς καὶ ἡ Δυτική πλέον ἀλιμαρά τοῦ 'Ατλαντικοῦ. Ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν 'Ατλαντικόν, ὃ δόπιος εἶχε

35 μέρη ἀλιτος ἐπὶ 1.000 μερῶν ὕδατος, ἡ 'Ανατολική Μεσογείος ἔχει μεταξὺ 38,7 καὶ 39,8. Συμφώνως πρὸς τὴν ἀποφινέτηρου καθηγητοῦ τῆς Βιολογίας, τοῦ κ. Μπώρταρητορ, ἡ τοιαύτη ἀλιμαρά τῆς 'Ανατολικῆς Μεσογείου ἀποτελεῖ καὶ τὸ δριον ἐπιβίωσεως διὰ πολλὰ εἰδη ιχθύων.

Καὶ ἡ διακοπὴ τῆς συνθέσεως τοῦ ροῦ τοῦ Νείλου, λόγω τῆς κατασκευῆς τοῦ Φράγματος, θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα — κατὰ τὴν γνώμην ἐπέρχου καθηγητοῦ τοῦ κ. Τόμας Τ. Γκέντικε — εἰς τὴν έξαφάνισιν μερικῶν ἀπὸ τὰς ἀμμώδεις παραλίας τῶν ἀκτῶν λόφων. Μετὰ τὴν ἐγκατάλειψιν τῆς καθλιεργείας τῶν τόντορων ἐπὶ τῶν λόφων τούτων χώρων, τὰ χώματα παρεσύροντο πρὸς τὰς ἀκτὰς καὶ τὰς παραλίας, εἰς τὰς ὁποίας προσέδωσαν τὸν ἀμμώδη τῶν χαρακτήρα. Πάντως, πολλοὶ, ἀπὸ τὰς ἀμμώδεις αὐτὰς παραλίας προήρθον ἀπὸ τὰ καθιζήματα τοῦ Νείλου, τὰ ὁποία θὰ παύσουν νὰ ἔνσποτίθενται κατὰ μῆκος τῶν ἀκτῶν τῆς 'Ανατολικῆς Μεσογείου.

ΑΙ ΕΡΕΥΝΑΙ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΒΗΡΥΤΤΟΥ

Οἱ βιολόγοι ἐπιστήμονες ἔχουν ἐπισημάνει ἀμεσούς κινδύνους ἀπειλῆς ἐκ τῆς χρησιμοποιησεως ὑπὸ τῶν γεωργῶν — ἀπὸ δεκαετίας — ἐπιομοκτόνου ἐπταχλωρίου. Κατὰ γενομένας δοκιμάς διεπιστώθη ἡ ὑπαρξίας 16 - 20 μερῶν ἐπταχλωρίνης κατὰ ἑκατομμύριον μερῶν ιχθύων ἀλιεύσαντων παρὰ τὴν Βηρυττόν. Πρόκειται περὶ ἐπικινδύνου ἀναλογούμενος, κατὰ τὸν καθηγητὴν Μπώρταρητορ, διότι ἡ μεριστίας μετά τὴν λειτουργίαν τοῦ Φράγματος τοῦ 'Ασσουάν ἐξηφανίσθησαν τὰ Αίγυπτιακά ἀλιεύματα στηρίζονται ἀπὸ τὰς καθηγηταὶς ταύτης ημεροσίας 400 γραμμαρίων τοιούτων ιχθύων υφ' ἐνός ἀπόμου σημαντικού ἀσθενειανής θάθαντόν του ἐντὸς διετίας.

Ἄλλοι κινδύνοι προέρχονται ἐκ τῆς ηγεμονίας ρυπάνεως τῆς παρὰ τὴν Βηρυττὸν θαλάσσης ὑπὸ τῶν γεωργῶν — ἀπὸ δεκαετίας — ἐπιομοκτόνου ἐπταχλωρίου. Κατὰ γενομένας δοκιμάς διεπιστώθη ἡ ὑπαρξίας 16 - 20 μερῶν ἐπταχλωρίνης κατὰ ἑκατομμύριον μερῶν ιχθύων ἀλιεύσαντων παρὰ τὴν Βηρυττόν. Πρόκειται περὶ ἐπικινδύνου ἀναλογούμενος, κατὰ τὸν καθηγητὴν Μπώρταρητορ, διότι ἡ μεριστίας μετανάστων ἀπὸ τὴν καθηγηταὶς ταύτης ημεροσίας 400 γραμμαρίων τοιούτων ιχθύων υφ' ἐνός ἀπόμου σημαντικού ἀσθενειανής θάθαντόν του ἐντὸς διετίας.

Άλλοι κινδύνοι προέρχονται ἐκ τῆς παρὰ τὴν Βηρυττὸν θαλάσσης ὑπὸ τῆς Ιλύος τῶν ὁρεῶν — ἀπὸ δεκαετίας — ἐπιομοκτόνου ἐπταχλωρίου. Κατὰ γενομένας δοκιμάς διεπιστώθη ἡ ὑπαρξίας 10 - 20 ἑταῖς.

**TELEX No. 57813
CABLES "JACKWIN"
Address : 56, Newmarket Str.,
Cape Town**

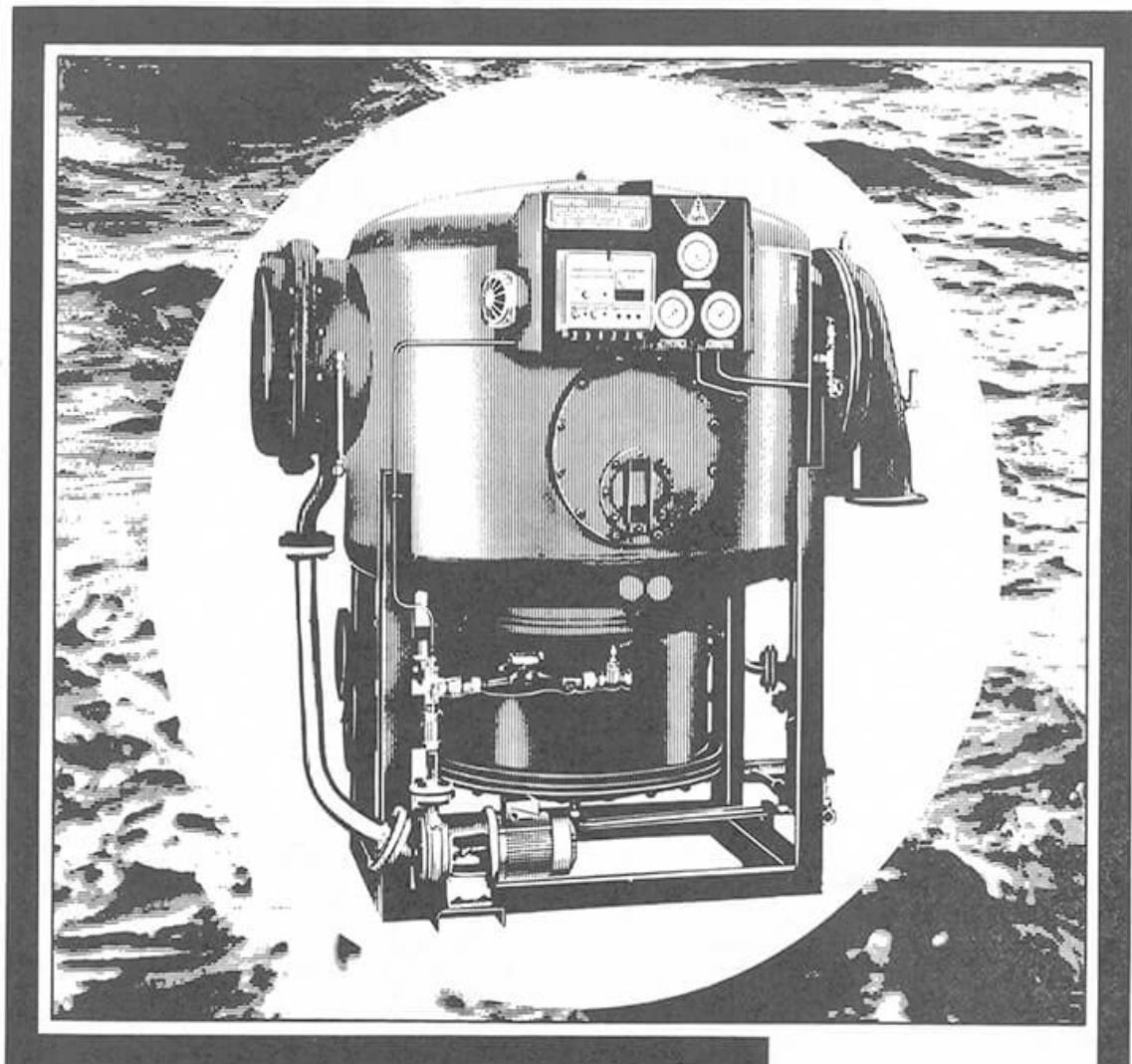
**VICTORY
SHIP CHANDLERS**

**P.O.Box 4769 — Cape Town
Phone : 410961 — 24761
A.H. : 533543
Greek Representative :
Mr. D. Koumbatis**

CAPE TOWN'S WHOLESALE SHIPCHANDLER

VICTORY SHIP CHANDLERS

Σᾶς προσφέρομεν ύπηρεσίαν δι' διληστής τῆς ήμέρας καὶ γυντός. "Απαντά τὰ εἰδη μιας τιμᾶς χονδρικῆς πωλήσεως. Υλικά καταστρώματος, σχοινία, τρόφιμα, υλικά μηχανῆς κλπ. Οἱ πράκτορές μας διμιούσην τὴν Ἑλληνικὴν καὶ θὰ προσφέρουν προθυμώτατα εἰς τοὺς πλοιάρχους σας πᾶσαν αἰτουμένηγη ἔξυπηρέτησιν.



**ΣΥΣΚΕΥΕΣ
ΠΟΣΙΜΟΥ
ΥΔΑΤΟΣ ATLAS,
ΔΑΝΙΑΣ**
ΤΟΣΟ ΑΠΛΗ ΕΙΝΑΙ Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ ΕΠΕ
 Ακτή Γ. Κονδύλη 12 - Πειραιεύς/24
 Τηλ. 476.573 471.889

Sole marine agents for U.K. and Ireland
 CHADBURNS (LONDON) LTD.
 118, Victoria Dock Road, London, E.16
 Phone: 01-476 8800



ATLAS

154, Baltorpvej · DK-2750 Ballerup
 Copenhagen · Denmark · Telephone: (01) 97 48 64
 Cables: ATLAS Copenhagen · Telex: 5977



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ

ΓΑΛΛΙΑ

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΜΕΓΑΛΗΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑΝ

Η γαλλική κυβέρνησης έξετάζει τό «Σχέδιον 'Αναπτύξεως» τού έθνικού έμπορικου στόλου. Τό ύπό συζήτησην σχέδιον θέλει διευκολύνει τήν χρηματοδότησην ναυπηγήσεως 7 έκατον, τόνων τόνων νέων σκαφών, άτινα αναγκαιούν είς τόν γαλλικού στόλου, πρός άποκατάστασιν και διατήρησιν ικανοποιητικής θέσεως είς τό πλαίσιον τών έθνικών και διεθνών διάθαλάσσης μεταφορών.

Από τής έφοπλιστικής διόπτρεψε, λαμβανομένου υπό δρινού και τών νομιματικών και κοινωνικών συνεπειών (δημιουργία νέων θέσεων άπασχολήσεως έργατικού δυναμικού).

Η πραγματοποίησης τού προβλεπομένου προγράμματος επενδύσεων, ήτις θά έπειτε τήν αυξήσην έντος 5ετίας τού γαλλικού στόλου άπό 8,7 έκατον, τόνων d.w. είς 16, χάρις είς τήν διάθεσιν 8,5 δισεκατομ. φράγκων, έκ τών όποιων τά 6,6 θέλουν διατεθῆ κατά τήν περίοδον 1970-1975, προσκρούει είς δυσκολίας χρηματοδότησεως. Η άνεπάρκεια χρηματοδότησεως θά ύπερέδαινε τά 500 έκατον. φράγκων.

Ο γαλλικός έφοπλισμός έζητησεν άπό τάς κεντρικάς κρατικάς 'Αρχάς τήν θέσπισην πριμοδότησεως έπι τών επενδύσεων και τήν δυνατότητα προσφυγής πρός μακροπρόθεσμον έξοφλήσεως πιστώσεις.

Έαν τό «Πρόγραμμα 'Αναπτύξεως» δεν πραγματοποιηθή, τό έλλειμμα τού ίσοζυγίου τών ναύλων θά ύψωθη κατά το 1975 είς 2,2 δισεκατομ. περίπου φράγκων, ένω ή έφαρμογή του θά έμεινε τό έλλειμμα τού ίσοζυγίου τών ναύλων είς 1,54 δισεκατομ. φράγκων.

Η κρατική έπιχορηγήσης έπι τών επενδύσεων δυνατών νά είναι τής τάξεως τών 10% έπι τής άξιας τόν σκάφους, ήτις θά παρείχετο έκτος τών φορτηγών πλοίων και πρός μεγάλα δεξαμενόπλοια, τών όποιων ούτω δ στόλος θά έδιπλασιάζετο.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΝ

Η άμερικανική ναυτιλία τήν έπιβίσσων της έπιζητει διά τής άνωνέσων τού πλωτού της υλικού. 'Αριθμός πλοίων γλικίας ξανά τών 20 έτών είναι διανοματούσα έπιθυμη νά συνεχίση διαδραματίζων σημαντικά ρόλων είς τάς παγκοσμίους διάθαλάσσης μεταφοράς. 'Αλλωστε, πρός τήν κατεύθυνσιν ούτην κατατείνουν αι προσπάθειαι τού Προέδρου Νίξον.

Έπι τού θέματος τούτου, ή διοίκησις διπλαύψε προσφάτως διά είχεν είς χέριας της τάς διποτελέσματα μελέτης διά τήν σύνταξην τής όποιας έχρειάσθη έξαμηνον, άναφοριμένης είς τήν κατασκευήν πλοίων δυναμιών νά διαταποκριθούν είς τάς διποτελέσμεις τής ή σειρή παραγωγής. Είς τήν μελέτην ούτην ή Διοίκησης θά στηριχθή έν μέρει διά τήν πραγματοποίησην τού δικαιετούμην προ-

έξηρτάτο έκ τής άπαντήσεως τής ναυπηγικής διαμηχανίας κατά τάς προσεχείς έδομάδας.

Ό κ. Γκίπτον έπέμεινεν, έξ αλλου, έπι τού γεγούντος διά μόνον ή έν σειρή παραγωγή πλοίων τυποποιημένων θά έπειτε τόν ταχύ έκσυγχρονισμόν τού άμερικανικού έμπορικού στόλου και τούτο άντι λογικού κόστους.

Άπο τής πλευράς των τά δύο ναυπηγεία ύποδαλλους θετικάς προσφοράς. Τό κατά πλοίων κέστος δύναται σημαντικώς νά μειωθή, άλλα δεν ύφισταται θέμα νά έπιδιθή τις είς παρομοίαν παραγωγήν έδαν προηγουμένων δεν έπιτευχθή ή έγγυσις τών μαζικών παραγγελών. Δέν πρέπει νά λησμονήται διά παρομοία παραγωγή προϋποθέτει νέας τεχνικής έγκαταστάσεις.

Τό ναυπηγείον Μπάθ άντιμετωπίζει έν νέον κέντρον παραγωγής άξιας 97,3 έκαπομυρίων δολλαρίων και τά ναυπηγεία Νιούπορτ Νιού μελετούν τήν δημιουργίαν έπειτον ναυπηγείου με κόστος 125 έκαπομυρίων δολλαρίων. Τά νέα τάυτα ναυπηγεία διά έπειτε πούθα μεταφοράς 10 πλοίων έπιστρεπτον.

Και ίδιον κατωτέρω μία συνοπτική θεώρησης τών άποτελεσμάτων τής μελέτης, ητοι τάς γενομένας προτάσεις έπι τών ναυπηγείων πρός τήν Ναυτικήν Διοίκησιν. Πρόκειται περί τών κυρίων χαρακτηριστικών τών τυποποιημένων πλοίων:

γράμματος, κατά τήν διάρκειαν τού διόποιού 3,5 δισεκατομύρια δολλαρίων θά διαπονθθή διά τήν κατασκευήν 300 δισφόρων τύπων πλοίων.

Η έν λόγω μελέτη κατηρτίσθη ύπό δύο μεγάλων άμερικανικών ναυπηγείων τού «Μπάθ 'Αίρον Γουέρκες» και τού Ναυπηγείου τού Νιούπορτ Νιού.

Ό κ. 'Αντριος Γκίπτον, είς έκ τών ύπευθυνών τής Διοικήσεως, προλογίζων τήν μελέτην ταύτην, άφηνε νά ύπονοηθή διά έδαν σι προτάσεις αύτοι περιελαμβάνοντο είς τό πλαίσιον τού άντιμετωπίζομένου προγράμματος, ή ύποδαλλον τών τεχνικών σχεδίων θά

ΤΥΠΟΙ	Τιμή δι' 20 μονού. έκατ.	Μήκος	Πλάτος	Βάθισμα	τ.δ.ώ.	Τοχύτης
(*) BIW - πλοία κοντέινερς	18,8	720	102	35	21.210	24
(**) NNSB	19	725	103	30	19.700	23
BIW - τάνκερ	17,9	775	106	47	75.515	16
NNSB	25	950	148	49	125.200	16
BIW - O/B/O O.B.O.	19,8	775	106	46	71.550	16
NNSB	21	871	106	44	73.200	17
BIW γενικά	11,9	570	75	34	21.282	16
NNSB	12,5	584	87	35	28.250	17
BIW (μικρά πλοία κοντέινερς ή γραμμών)	16,2	550	86	34	13.850	22

(*) Μπάθ 'Αίρον Γουέρκες.

(**) Νιούπορτ Νιού.

Η τυποποίησης τών προτύπων τούτων προβλέπεται πάντως τήν δυνατότητα έπιπεύξεων δισφόρων προσαρμογών πρός ικανοποίησην τών αναγκών ειδικευμένων πλοίων. Διά τήν άμερικανικήν διοίκησιν πρόκειται, προφανώς, δι' έν σημαντικών στοιχείων δυνάμεων νά τροποποιηθή κατά τάς ύποδειξεις τών κύκλων τής ναυπηγικής διαμηχανίας και τών ένδιαφερομένων ναυτιλιασκών παραγόντων.

Έν τούτοις, έν στοιχείον έκφεύγει τού προσαρθρόντος περιορισμού τής μελέτης και άναφέρεται είς τό μεγέθος τών πλοίων. 'Ενδο είς τήν Εύρώπην οι ένδιαφερόμενοι φάνεται διά γοντεύσηται: έκ τού γιγαντισμού, τό μεγαλύτερον τονάλζ τό όποιον έπροτάθη ύπό δύο άμερικανικών ναυπηγείων ενίση τής πάνω 125.000 τόν. d.w. διά προτάθη ύπό τού ναυπηγείου Νιούς με βάθισμα 49 ποδών, θά ίδη τήν κίνησιν του περιοριζομένην είς δλίγους λιμένας έπι τής άκτης τών ΗΠΑ, διό πλειστοι τών δρούσιων είναι ίκανοι νά διαχύνουν τοιαύτας μονάδας.

Έπιστης είς τόν τομέα τών κοντέινερς τά δύο ναυπηγεία προτείνουν πλοία μεστού μεγέθους, με ίδιαστερον χαρακτηριστικόν καθ' δύον άφορα τό σχέδιον τού ναυπηγείου Μπάθ, τήν τοποθέτησην έξοπλισμού χειρισμού τού φορτίου. Τό προτεινόμενον πλοίον κοντέινερ θά έφοδισθη έπι τόν έμπροσθιού πημάτων διά τριών κινητών γερανογεφυρών ένω τό διπισθεντήν τμήμα, σχετικών μικροτέρων διαστάσεων, θά έξυπηρετήται δι' ένδος γερανών.

Καθ' δύον άφορα είς τόν λιμένας και τάς φυσικάς δυνατότητας τούτων νά έξυπηρετήσουν τά σκάφη ταύτα διατυπώνται ή γνώμη διά, πρό τών τεραστίων ποσών, άτινα διατίθενται διά τήν άνωνέσων τού άμπορικου στόλου τών 'Ηκων. Πολιτειών, ή Ναυτική Διοίκησης θά ήδηνατο νά άποφασίσῃ τήν διαφορογήν, τήν συγκέντρωσην τών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων είς διάσιμους λιμένας.

ARTHUR RAPP LIMITED

OIL and TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE,

30/33 MINORIES,

LONDON E.C.3.

TELEPHONE: 01-481 1424 CABLES: "KORATAN K" TELEX. 28587

'Η κατάστασης είναι τελείως διαφορούς. Η θαλασσία μεταφορά κατά τάξης έξαγωγας και τάξης έξαγωγάς παρουσιάζει ποσοστούν πολύ κατώτερον διά της χώρων αύτην ένα συγκρίσει πρός την σημασίαν διά την οικονομίαν των εύρωπα τον χωρών. Υφίστανται έπισης ναυτιλιακοί σχέσεις με την Κεντρική Αμερική και την Νότιον Αμερική, όπου αι φυσικοί προϋποθέσεις των λιμένων είναι άκομη περισσότερον περιορισμένα. Τέλος, διαν γίνεται λόγος περί άμερικανικών θαλασσίων μεταφορών λαμβάνεται ύπ' όψιν και ή στρατηγική πλευρά. Οι Αμερικανοί εύδεπτοι συνεμπίσθησαν την ίδεαν της συγκεντρώσεως είς ώρα μετανάστευσης των τείσαγωγών και των έξαγωγών των. Θα ήτο, άλλωστε, δυσχερής ή δυσθέτης δηλων των λιμένων της χώρας διά την υπόδοχην των μεγάλων μεταναστών, ένων έξι ίσους δυσχερής θα ήτο και ή έπιλογή ωριμόνων έκ τούτων.

Έξαιρευμένης της διοχετεύσεως του πετρελαίου της Αλάσκας, το όποιον θὰ πασαλιμάνεται έπι προκαθωρισμένου σημείου της άμερικανικής ακτής, ή οικονομία των Η.Π.Α. δὲν έπειδοκίμασε μέχρι στιγμής την άναγκην προσαρμογής είς τὸν γιγαντιαίον.

ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΑ

'Εν συνεχείᾳ των δυνατών περί τού μακράς πνοής άμερικανικού προγράμματος ναυπηγήσεως 300 σκαφών της τάξεως των \$ 3.000.000.000 έγνωσθη ότι ή Μαριτάιμ 'Αντιμιστρέσιον έλπιζει εἰς τὴν ἐπίπτυχαν σχέδιον πλήρους αυτοματοποιημένου μηχανοστασίου ἐκ τῶν υποβιληθησομένων σχέδιών και συγκεκριμένως μηχανοστασίου, διά τὸ όποιον θὰ ἐπάρχῃ φυλακή ἐνός μόνον μηχανικοῦ ἀντὶ τῶν συνήθων τριῶν. Τοιούτην ἐπίπτυχίαν διά τῶν συντελεστική οικονομίας κόστους, έφ' δοσον οι υπεράριθμοι μηχανικοί τῆς φυλακῆς διαγραφούν τελικῶς τῆς ἐπιβαλλομένης συνθέσεως τοῦ πληρώματος.

Κατ' ἐνδιάμεσον φάσιν, προγραμματίζεται ὅπως ἐπιτραπῇ φυλακῇ δύο μηχανικῶν τέχρις δου ή 'Ακτοφυλακῇ τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν ἔγκοινή τὴν φυλακὴν ὑ' ἐνός μόνον μηχανικοῦ. 'Η Μαριτάιμ 'Αντιμιστρέσιον προβλέπει, δηλαδή οι δύο πλεονάζοντες μηχανικοί, καταστρωμάτος/μηχανικοί, θὰ χρησιμοποιοῦνται εἰς ἄλλα καθήκοντα ἐπὶ τοῦ πλοίου η δηλαδή τούχη τῶν θὰ ἀποτελέσῃ τὸ ἀντικείμενον διαπραγματεύσεων.

ΔΔΟΞΟΣ ΠΑΡΟΠΑΙΣΜΟΣ

Τὰ τέλη 'Ιουνίου, τὸ καύχημα τοῦ άμερικανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, τὸ υπερωκεάνιον «Γιουνάϊτεντ Στέιτς», ἐρρυμουλκύθη ἀπό τὰ ναυπηγεῖα Νιούπορτ Νιούς, διά μέσου τῶν Χάμπτον Ρόδων, εἰς τὸν διεθνῆ ἀκραίον σταθμὸν τοῦ Νόρφολκ, πρὸς παροπλισμόν. Τὸ υπερωκεάνιον τοῦτο ἀργεῖ ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Νοεμβρίου.

'Υπενθυμίζεται ότι τὸ «Γιουνάϊτεντ Στέ-

τές», χωρητικότητος 51.000 τόννων γκρός, κατέχει εἰσέτι τὴν «Κυανὴν Ταινίαν» ταχύτητος διάσπολου τοῦ Βορ. 'Ατλαντικοῦ.

'Ο παροπλισμὸς τοῦ υπερωκεανοῦ τούτου θεωρεῖται ότι συμβολίζει τὴν σχέδιον τελείων κατάρρευσιν τῶν ἀμερικανικῶν ἐπιχορηγουμένων ἐπιβατηγῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ μάλιστα — ειρωνικῶς πως — εἰς ἐποχὴν καθ' ἡνὶ ἡ άμερικανικὴ Ναυτιλία ἀντιμετωπίζει διά τῆς ὑπὸ συνήτησιν εἰς τὸ Κογκρέσον νομοθεσίας τὴν ἀνασυγκρήτησιν της.

Πάντως, καθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰδικῶς τὸν παρόντα ἀφοπλισμὸν τοῦ «Γιουνάϊτεντ Στέιτς», ἀρμόδιοι κύκλοι πιστεύουν, ότι πρόκειται περὶ τοῦ τέλους τῆς σταδιοδρομίας τοῦ μεγαλύτερου καὶ ταχυτέρου ποτὲ ὑπὸ τὴν ἀστερόεσσαν σκάφους».

Ο ΝΕΟΣ ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΝΟΜΟΣ

Τὸ σχετικὸν μὲ τὸ πρόγραμμα τοῦ προέδρου Νίξεν νομοσχέδιον, τὸ ἀποβλέπον εἰς τὴν ἀνασυγκρήτησιν τῆς άμερικανικῆς Ναυτιλίας, περιέχει διάταξιν — γνωστὴν ὡς «ρήταρις πάππου» (grandfather clause) — ἀναφερομένην εἰς ὑπὸ ἔνεας σημαῖα σκάφους Αμερικανῶν πλοιοκτητῶν, ἔγκυμονούσαν δι' αὐτὸν κινδύνους ἀντεγχλήσεων μεταξὺ ναυτιλιακῶν κύκλων τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, ἡγετικῶν στοιχείων τοῦ Κογκρέσου καὶ συνδικαλιστικῶν δραγανώσεων.

'Η ἐπίμαχος διάταξις είναι η τοῦ Κεφαλαίου 21 τοῦ νομοσχεδίου μὲ τὸν τίτλον «Δικαιώματα Πάππου αφορῶντα πλοίων ὑπὸ ἔνεας σημαῖας» (grandfather rights) καὶ διά τοῦ ὄποιον τροποποιούνται αἱ ισχύουσαι σχετικαὶ διατάξεις τοῦ περὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας Νόμου τοῦ 1936, κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν, ὑπὸ δωρισμένας προϋποθέσεις, ἐκμετάλλευσις ἔνεων πλοίων ὑπὸ ἐπιχορηγουμένων ἐφοπλιστῶν. 'Ο ισχύουσας νόμος ἀπαγορεύει εἰς ἐπιχορηγουμένας ναυτιλιακάς ἐταιρίας ὅπως κατέχουν η ἀκμεταλλεύσανται ὑπὸ ἔνεας σημαῖας πλοίων, ἀνευ εἰδίκης συγκαταθέσεως τοῦ Μαριτάιμ 'Αντιμιστρέσιον, ἀπαιτούσης, δημως, παρατεταμένην διαδικασίαν. 'Ηδη, ὡς λέγεται εἰς τὴν ὑπὸ νομοσχεδίου εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τῆς 'Επιτροπῆς Ναυτιλίας καὶ 'Αλειάς τῆς άμερικανικῆς Βουλῆς (ηττὶς καὶ ἔχει φησίεις τὴν ἀποδοχὴν τοῦ νομοσχεδίου τούτου) η νέα διάταξις ἐπιβάλλεται πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως προσελκύσῃ ἀμέσως μὴ ἐπιχορηγουμένας άμερικανικάς ἐφοπλιστικάς ἐπιχειρήσεις εἰς τὸν νέον ναυτιλιακὸν ναυπηγικὸν πρόγραμμα τοῦ προέδρου Νίξεν. Τοῦτο ιδιαιτέρως ἐπενθεσίων ως σκόπιμον καὶ διά πρόσδοτος τῆς άνωτέρω ἐπιτροπῆς κ. Ε. Α. Γκάρματζ, τονίσας εἰς δηλώσεις του, ότι τοῦτο σαφῶς πρόσκυψεν ἐκ τῶν ένωπον τῆς ἐπιτροπῆς γενικέντων συζητήσεων.

'Εξ ὅλου, καὶ οἱ ἐπικοινωνίαι τῆς νέας διατάξεως δέχονται ότι ἐνδείκνυται η «ρήταρις πάππου» ὑπὸ κάποιαν μορφήν.

'Ο μεγαλύτερος πολέμιος τῆς ἀνωτέρω ρήτρας είναι ὁ συνδικαλιστής Τζόζεφ Κάρραν, πρόεδρος τῆς 'Εθνικῆς Ναυτιλίας 'Ενώσεως, ὁ διπότος φέρεται εἰπὼν ότι η νέα διάταξις «ἀνοίγει τὴν δόδον πρὸς σκανδαλώδη ἐφόρμησιν ἐπὶ τῶν δημοσίων κεφαλαίων».

Πιστεύεται, ότι η κατὰ τοῦ κ. Γκάρματζ ἐκτοξευμένη προσωπικὴ αἰχμὴ σκοπὸν ἔχει όπως προειδοποίηση σχετικῶς τῷ μέλι τῆς 'Επιτροπῆς 'Εμπορίου τῆς Γερουσίας. 'Η ἐπιτροπὴ αὐτὴ, ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Οὐάρρεν Γ. Μάγκουνον, ἀσχολεῖται ἡδη μὲ τὸ περὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας νομοσχέδιον.

'Η διμάς Κάρραν στρέφεται ιδιαιτέρως καὶ κατὰ της 20ετούσ ισχύος τῆς «ρήτρας Πάππου», ἐπιδιώκουσα νὰ περιορίσῃ ταῦτην εἰς δύο η τρία ἔτη. 'Η μῆνις κατὰ τῆς 'Επιτροπῆς Γκάρματζ ἔχει καὶ τὸ προγούμενον, ότι η 'Επιτροπὴ Γκάρματζ ἀπέρριψε τὴν πρότασιν Κάρραν, ἐπιτρέπουσαν τὴν ὑπὸ άμερικανικήν σκαφῶν εἰς έναν ναυπηγεῖαν ὑπὸ άμερικανικήν σημαίαν, ἀνευ νομικῶν κυρώσεων. 'Επισής, η διμάς Κάρραν εύρισκεται ἐπὶ πολλῶν σημείων ἀντίθετος καὶ μὲ τὴν ἀντίπαλον συνδικαλιστικὴν πάραπλασιν ὑπὸ τὸν κ. Πώλ Χώλλ, διστὶς ἡγείται καὶ τῆς Διεθνούς 'Ενώσεως Ναυτιλίας Βορείου Αμερικής. 'Η διμάς Χώλλ ὑπετήριζεν ἐνώπιον τῆς 'Επιτροπῆς τῆς Βουλῆς τὴν «ρήτραν Πάππου», διότι ἔναν σκάφη άμερικανικής πλοιοκτησίας «εἶναι τώρα μία ἀπτή πραγματικότης».

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ ΑΝΤΙΔΡΑΣΙΣ

'Η Πανιαπωνική Ναυτεργατική 'Ενωσις ἔζητησεν ἀπό τὸ ιαπωνικὸν υπουργεῖον Μεταφορῶν, ὅπως μὴ ἐγκρίνῃ τὴν ὑπὸ τῶν ναυπηγείων 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα κατασκευὴν σύμπερ τάνκερ, χωρητικότητος 477.000 τόνων ί.ω.ώ., διὰ λογαριασμὸν τῆς Γκλόμπικ Τάνκερ Λτδ. τοῦ Λονδίνου.

'Ἐκπρόσωπος τῆς ἀνωτέρω ἐνώσεως ἐδήλωσεν — ἐκ μέρους τῆς ἐκτελεστικῆς ἐπιτροπῆς της — ότι τὸ αἴτημα τῶν ναυτεργατῶν είναι, ὅπως τὰ μέγιστα μεγέθη τῶν γιγαντιαίων τάνκερς διατηρηθοῦν εἰς τὰ παρόντα ἐπίπεδα καὶ ότι ἔναν η Ιαπωνικὴ κυβέρνησις ἐγκρίνη τὴν «ριψοκίνδυνον μεγέθυνσιν» τῶν τάνκερς, η "Ενωσις δέν θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὰ μέλι της ὅπως βοηθήσουν εἰς τὸν ἐξοπλισμὸν τῶν η τὴν ἐπάνδρωσιν μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν, 'Επὶ πλέον, ὁ αὐτὸς ἐκπρόσωπος ἀνέφερθε εἰς τὰ διαδρώσεις, ρωγμᾶς καὶ παραμορφώσεις, τὰς σημειώσεις εἰς μεταλλευματοφόρα καὶ τάνκερς καὶ ίσχυρισθή, ότι ἐλάχιστα ἐλήφθησαν μέτρα υπὲρ τῆς ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας.

'Απὸ τῆς πλευρᾶς τῶν πλοιοκτητῶν — τῆς Γκλόμπικ τοῦ Λονδίνου — ἐδήλωθε, ότι πρόκειται μᾶλλον περὶ ζητήματος πληρωμῶν, δεδομένου ότι τὸ γιγαντιαῖον σούπερ τάνκερ θὰ πλέῃ ὑπὸ βρετανικήν σημαίαν εἰς Ιαπωνικά, δημως, θαστατ, καὶ ότι ἐν πάσῃ περιπτώσει, τόσον οι πλοιοκτήται, δσον καὶ τὰ ναυτηργεῖα 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα ησαν ικανοποιημένα μὲ τὰ σχέδια τοῦ σκάφους ἀπὸ τῆς ἀπόφεως ἀσφαλείας κ.λπ.

'Τὸ γιγαντιαῖον σούπερ τάνκερ τῶν 477.000 τόνων ί.ω.ώ. θὰ κατασκευασθῇ εἰς τὰ εἰς Κούρε ναυπηγεῖα τῆς 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα. 'Η κατασκευὴ θὰ ἀρχίσῃ περὶ τὰ τέλη του 1971 καὶ ἡ παράδοσις θὰ πραγματοποιηθῇ περὶ τὸν Φεβρουάριον του 1973. Τὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ σκάφους θὰ είναι: Μήκος 1.243 πόδες, πλάτος 203 πόδες καὶ 5 ίντσαι, βάθος 118 πόδες καὶ 1 ίντσα καὶ βύθισμα 91 πόδες καὶ 10 ίντσων. Μηχαναὶ ἀποστρόβιλοι, 45.000 πόπων, Ταχύτης 15 μίλια. Πλήρωμα 35 ἀνδρῶν.

'Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν του, τὸ ἀνωτέρω σούπερ τάνκερ θὰ είναι χρονοναυλωμένον εἰς τὴν Τόκιο Τάνκερ Κόμπαν τῆς 'Ιαπωνίας καὶ θὰ μεταφέρῃ ἀργὸν πετρέλαιον ἀπὸ τὸν

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ PANDORA MARITIME AGENCIES (Pty) Ltd.

SHIP AGENTS & BROKERS
524/526 ALBANY HOUSE WEST — 65 VICTORIA EMBANKMENT.

Cables: "PANDORA"

DURBAN

SOUTH - AFRICA
D. P. SYRRIS — G. B. GOULACOS

Phone: 62921

Telex: 7500 DN

P.O.Box 2110

Περισσούν Κόλπουν. Η άξια του ύπολογιζεται εις £ 17.400.000.

ΕΣΣΕΛΙΞΕΙΣ ΠΕΡΙ ΤΟ ΕΠΙΤΟΚΙΟΝ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

Ως άνεγραφων τα «Ναυτικά Χρονικά» είς τό τεύχος των της 1ης παρελθόντος Μαΐου (σελ. 54) είχαν καταβλήθη από διετίας προσπαθεία, έκ μέρους των μεγάλων ναυπηγικών χωρών, διά την άποθέμανσην τού συναγωνισμού είς τούς δρους ναυπηγήσεων. Αποτέλεσμα των άνωτέρω προσπαθειών ύπηρεν ή έν Παρισίοις έπελθούσα συμφωνία — κατά τό παρελθόν έτος — είς τον 'Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και 'Αναπτύξεως (Ο.Ο.Σ.Α.) περί περιορισμού τού έπιτοκίου των ναυπηγικών - έξαγωγικών πιστώσεων είς 6%.

Ηδη ή 'Ιαπωνία, ητις είχεν ένεργον συμμετοχήν είς τάς άνωτέρω άποθέμαντικάς προσπαθείας, ποιείται άντιστροφήν διά τής υποδολής είς τήν παρούσαν έν Παρισίοις σύνοδον της έπι των Ναυπηγήσεων 'Ομάδος 'Εργασίας τού 'Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και 'Αναπτύξεως περί αύξησεως από 6% είς 6½% τού έπιτοκίου έπιτοκίου έπι δανεισμάν ναυπηγήσεων - έξαγωγικών. 'Αναμένεται διτή ή πρόστασις αύτη θά γίνη δεκτή δεδομένου διτή Εύρωπαϊκά ναυπηγεία έπεδικών ανώτερα έπιτοκία δανεισμού και διτή μάλιστα ή Δυτική Γερμανία και Σουηδία είχον παρακαλέσει τήν 'Ιαπωνίαν όπως συνεργασθή διά την άποδοχήν έπιτοκίου περί τό 7%. Είς τούτο συμφωνεί και ή Μεγάλη Βρετανία. Έν τούτοις ή 'Ιαπωνία, λόγω τού οὗτο τό έκει σύντημα έπιχρησήσεων είναι τό χαμηλότερον έπιπεδον τού είς Εύρωπην ισχύοντος, δέν έπιθυμει έπι τοσούτον ηγήμενον έπιπεδον έπιτοκίων έκ φόρου συναγωνιστικής έντευθεν μειώσεως της.

ΙΣΡΑΗΛ

ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ

Συμφώνως πρός δηλώσεις τού διευθυντού 'Εμπορικής Ναυτιλίας και Λιμένων τού υπουργείου 'Εμπορίου τού 'Ισραήλ, δ έμπορικός στόλος τής χώρας ταύτης, δ όποιος άριθμει σήμερον 100 σκάρη, θά άνελθη είς 125 τοισάντα κατά τό 1975 και 175 κατά τό 1980.

Ο σημειώνος στόλος περιλαμβάνει 53 φορτηγά και τάκερς, 13 πλοία - ψυγεία και 22 μπάλκ - κάρριερς. Επίστης, είς τήν δύναμιν τού στόλου τούτου συγκαταλέγεται και μέγα ρυμουλκόν, ίπποδυνάμεως 2.700, ναυπηγήθεν είς τήν Γερμανίαν, τό όποιον μόλις κατέπλευσεν είς τόν έπι τής 'Ερυθράς Θαλάσσης λιμένα 'Ελαθ. Τούτο είναι άξιας \$ 1.200.000 και θά χρησιμοποιήται διά τήν πλεύρισν τάκερς, τά όποια θά μεταφέρουν άργον πετρέλαιον είς τό 'Ελαθ, διά τήν προώθησιν του έκειθεν διά τού πετρελαιαγωγού 'Ελαθ - 'Ασκαλόν.

LOURENCO MARQUES APOLLON SHIPCHANDLERS PROVISIONS - DECK - ENGINE STORES

P.O.BOX 2635 L. MARQUES / CABLES: APOLLON

PHONES: OFF. 5825 - RES. 5476 OR 72679

DAY & NIGHT SERVICE - COLD STORAGE CHAMBERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΕΛΛΗΝΕΣ - ΕΛΛΗΝΙΚΟΤΑΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΙΤΑΛΙΑ

ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

Η "Εικασίας τών 'Ιταλικών 'Εμπορικών 'Επιμελητηρίων έξητησε τήν έφαρμογήν καταλήγων κυβερνητικών μέτρων πρός μείωσιν τής καταφυγής πρός τάς «Σημαίας Εύκαιριας» τών 'Ιταλικών σκαφών και την άνακτησιν ύπο τής 'Ιταλικής σημαίας τών πλοίων έκεινων άτινα έχουν έγγραφή ήδη είς τά υπολόγια έτέρων κρατών.

Κατά τήν σύνοδον τής άρμοδιας έπιτροπής διά τήν έμπορικήν ναυτιλίαν ύπο τήν προσδέριαν τού προσδέριου τού 'Εμπορικού 'Επιμελητηρίου τής Βενετίας έπεσμανθή διτή μεταξύ τών διαφόρων λόγων, οίτινες άδοντή καταφυγή πρός τάς σημαίας εύκαιριας κυρίων θέσιν κατέχει ή άναγκη τής δυνατότητος παρακολουθήσεως μιάς έωσισθήσαν οικονομίας τού κόστους έκμεταλλεύσεως, έπιτρεπτομένης μέσω μικροτέρου υψους φορολογίας. Η έπιτροπή έξεφρασε τήν γνώμην διτή ή κρατική έπεμβασις πρέπει νά έχῃ ως κύριον στόχον τήν διά παντός δυνατού μέσου έλαφυντον τού κόστους έκμεταλλεύσεως τής έφοπλιστικής έπιχειρήσεως. «Τούτο, κατά τήν γνώμην τής 'Επιτροπής, είναι δυνατόν διά τής έφαρμογής σειράς μέτρων ένισχυσεως και προσαρμογής, άτινα δέον νά ύπερισχύσουν τών τάσεων, αίτινες έξεδηλώθησαν έν διαφόρων μερών, περί υιοθετήσεως μέτρων μεταξύ τών όποιων προεξίθον τοιαύτων έχοντα τόν χαρακτήρα έπιβολής κυρώσεων κατά τού έθνικού έφοπλισμού».

Η έπιτροπή έξ άλλου ύπεδειξε πληροφοριακά κριτήρια περί τών ληπτέων μέτρων είς δέν νά περιληφθούν: 'Αποδοχή έλευ-

θέρας προσκήσεως μεταχειρισμένων σκαφών έκ τών άγορών τού έξωτερικού και έλευθέρα πώλησης είς τάς αύτάς άγοράς ιταλικών σκαφών. 'Αναθέωρησης τών κανόνων περί ναυτικής πίστεως κατά τρόπον ένισχυτικόν και έπιπρέποντα τήν έφαρμογήν πολιτικής αύξησεως τής ναυτιλίας ποιότητος. 'Υποδοήθησης τής άντικαταστάσεως τών σκαφών παρωχημένης ήλικίας διά νέων τοισάντων, άναθεωρουμένης τής φορολογικής νομοθεσίας.

"Οσον αφορά είς τήν προστασίαν τών 'Ιταλών έργατών θαλάσσης, οίτινες έπιβανούν σκαφών ύπο σημαίας εύκαιριας, ή έπιπροπή έξητησε: 'Οπως ένισχυθή και πραγματοποιήθη, ή ήδη προγραμματισμένη, ένέργεια τής Κυβερνήσεως είς τούς διαφόρους διεθνείς όργανοισμούς πρός έξασφάλισην ύπερ τών έπι ξένων πλοίων ύπηρετούντων 'Ιταλών ναυτεργατών τής πλήρους έφαρμογής τών ήδη προβλεπομένων μέτρων προστασίας αύτών και τής συμβατικής έξασφαλίσεως τής έφαρμογής τών ύψιστα μεν σχετικών διεθνών συμβάσεων έν συμφωνία πρός τάς Κυβερνήσεις έκείνας αίτινες καλύπτουν σημαίας εύκαιριας. 'Οπον έξετασθη τό πρόβλημα τών έπιβαρύνσεων τών 'Ιταλών ναυτιλίων διά τήν κοινωνίην αύτών άσφαλισιν, έπιβαρύνσεων αίτινες είναι σημαντικών έπερτεραι τών έφαρμοζομένων διά τούς αυτούς λόγους δχι μόνον έπι τών ύπηρετούντων ύπο σημαίας εύκαιριας πλοίων, άλλα και έτέρων τοιούτων άνηκότων είς Εύρωπαϊκή Κράτη. Τέλος έξαιτείται ή κρατική οικονομική παρέμβασις πρός συγκράτησην ή μείωσιν είς τό μέγιστον τής προμηνουευθείσης τοιαύτης διαφοράς.

ΑΙ ΥΠΟ ΑΝΑΠΤΥΞΕΙΝ ΧΩΡΑΙ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΕΙΡΑΦΕΤΗΣΙΝ

Τά είς Βρέμην ναυπηγεία πρόκειται νά παραδώσουν συντόμως είς τάς «Άρια Νάσιοναλ Σήππιγκ Λάινς» τής Τεχεράνης 6 μεγάλης ταχύτητος φορτηγά σκάφη, χωρητικότητος 15.700 τόνων d.w. έκστασην. Τά σκάφη ταύτα είχον παραγγελθή από τού 1968 και λόγω πληθώρας άλλων ναυπηγήσεων των τά ναυπηγείας Βρέμερ Βουλκάν είχον άναθεσει μέρος τής έκτελέσεως τών περισκών παραγγελιών είς τά ναυπηγεία Ρέινστολ τού 'Εντεν.

Αι άνωτέρω περσικάι παραγγελίαι αποτελούν μέρος έπεκτάσεως τού ένεργούν έμπορικού στόλου τών 'Άρια Νάσιοναλ Σήππιγκ Λάινς. Αι τακτικαί αύται γραμμαί συνεπήθησαν τό 1968 ύπο δύμιλου τραπεζών και άσφαλιστικών ίδρυμάτων με άρχικον κεφάλαιον 500.000.000 ριάλ (\$ 6.600.000). Μέχρι τούδη είς 'Άρια Λάινς έχουν άγρασει 4 μέσης χωρητικότητος μεταχειρισμένα φορτηγά και έχουν ναυλώσει 14 μεγαλύτερα σκάφη.

"Αλλη περσική έταιρία, ή 'Ιράνιαλ Νάσιοναλ Τάκερ παρήγειλε τό 1969 ένα τάκερον είς τήν Όλλανδίαν και έν είς τήν 'Ιαπωνία-

αν — ένώ διαθέτει ήδη στόλον έκ 4 τάκερες, συνολικής χωρητικότητος 172.000 τόνων γκρός και υψηστείται είς διαπραγματεύσεις διά τήν έξεύρεσιν ξένων κεφαλαίων, πρός χρηματοδότησην παραγγελιών διά 12 είστει τάκερες πρός μεταφοράν πετρελαίου άπό τάς κομμουνιστικάς χώρας.

ΚΑΙ Η ΤΟΥΡΚΙΑ

Πλήν τής Περσίας, ή Τουρκία και τό Πακιστάν καταβάλλουν προσπαθείας πρός άναπτυξιν τής έμπορικής των Ναυτιλίας, χάριν τής θημιουργίας ίδιας των μεταφορικής από θαλάσσης ικανότητος και τής έξοικον ημέρας ξένου συναλλάγματος. Αι προσπαθείαί των έπεκτείνονται, έν προκειμένω, μέχρι και έπεκτάσεως τών ίδιων των ναυπηγικών έγκαταστάσεων. Πάντως, από τής πλευράς παραγγελών θά ώφελθούν τά ναυπηγεία ή Γιουγκοσλαβίας, Πολωνίας, Βελγίου, 'Ολλανδίας και 'Ιαπωνίας.

Εις τήν Τουρκίαν, ή κρατική έταιρία φορτηγών γραμμών άνηγγειλε προσφάτως, διτή ήγόραζεν 25 πλοία συνολικής χωρητικότητος 250.000 τόνων γκρός. Κατά Φεβρουάριον και 'Απρίλιον τού 1969 ύπεγράφησαν συμβόλαια διά 10 πλοία, χωρητικότητος έκαστον 12.500 τόνων γκρός — 6 πρός ναυπηγησην είς τήν Γιουγκοσλαβίαν άντι \$ 24.000.000 και 4 είς τήν Πολωνίαν, άντι \$ 11.200.000. Τό ήμισυ τών ποσῶν τούτων θά έξιφληθή είς χρήμα και τό έτερον ήμισυ είς έμπορεύματα, συμπεριλαμβανομένων βάμβακος, έσπεριδοειδών και ξυλείας. Τά τής πληρωμής έρρυθμοισθησαν μέσω τής κρατικής Τραπέζης 'Επενδύσεων, ήτις έδωσε πιστώσεις 83.200.000 τουρκικών λιρών (\$ 9.250.000), διά τό 1970.

Καθ' οσον αφορά τό Πακιστάν, ή κρατική έπιχειρησης Νάσιοναλ Σήππιγκ Κορπορέιστον είχεν έμπορικον στόλον 26 πλοίων κατά τό 1969.

ASTILLEROS ESPAÑOLES S.A.

HEAD OFFICE: MADRID

SHIPREPAIRERS

SHIPREPAIR FACILITIES

AT BILBAO DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 15.000 TONS D.W.
AT SANTANDER DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 50.000 TONS D.W.
AT GIZON DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 20.000 TONS D.W.
AT CADIZ DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 150.000 TONS D.W.
AT SEVILLE DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 6.000 TONS D.W.

SHIPBUILDERS

TANKER SHIPS UP TO 97.000 TONS
CARGO SHIPS - REFRIGERATED SHIPS
SPECIAL PURPOSE SHIPS
PASSENGER SHIPS

DIESEL ENGINE BUILDERS

UNDER LICENSE OF SULZER, B&W, STORK, WERKSPOR, MAN

SHIPS EQUIPMENT MANUFACTURERS

LIPS PROPELLERS - ATLAS WINCHES ETC.

REPAIRING COMMERCIAL SERVICE

NO. 4 PLAZA SAGRADO CORAZON - BILBAO
CABLES: ASTIREBA - BILBAO TELEX: 33712

ANTIPROSOPOI • REPRESENTATIVES:

EΙΣ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

GOURDOMICHALIS & Co. (CHARTERING) LTD.

MANAGEMENT HOUSE,
PARKER STREET, LONDON W.C.2 ENGLAND
TELEPHONE: 01-242-0981 • TELEX: 267704
TELEGR.: KAVOSHIP, LONDON W.C.2

EΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.

AKTH ΜΙΑΟΥΛΗ 51
ΤΗΛ. 429.333 - ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: KAVOS

'Από τὰ μικρὰ σκάφη μέχρι τῶν τάνκερς μαμπούθ

ΑΝΘΕΙ Η ΝΟΡΒΗΓΙΚΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΠΡΟΣΗΡΜΟΣΜΕΝΗ ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΥΓΧΡΟΝΟΥΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΑΣ ΣΥΝΟΨΙΚΑΣ • ΟΜΩΣ ΠΑΡΑ ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΔΕΝ ΕΠΑΡΚΕΙ ΑΥΤΗ ΔΙΑ ΤΑΣ ΑΝΑΓΚΑΣ ΤΗΣ ΝΟΡΒΗΓΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΙΣ ΝΕΟΝ ΤΟΝΝΑΖ • 50 ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΚΑΤΕΣΠΑΡΜΕΝΑ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΝ ΤΗΝ ΧΩΡΑΝ ΕΧΟΥΝ ΣΥΓΧΩΝΕΥΘΗ ΕΙΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΑ ΕΙΔΙΚΕΥΘΕΝΤΑ ΕΙΣ ΩΡΙΣΜΕΝΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ • ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΙΑΝ ΚΑΤΕΣΤΗΣΑΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ ΓΝΩΣΤΑ

ΠΩΣ ΔΙΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ

Πρὸ τοῦ τελευταίου παγκοσμίου πολέμου ή κατασκευὴ πλοίων ὑπὸ τῆς νορβηγικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας εἰς οὐδὲν ἔτος ὑπέρεβε τας 55.000 τόνων γκρός. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κατοχῆς 1940-45 ἡ δραστηρία τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἐπεδράδυθη καὶ ἡ βιομηχανία ἀπώλεσεν ἔδαφος κατόπιν τῆς ἐλλείψεως συντήρησεως τῶν ἐγκαταστάσεων, τῆς ἀνεπάρκειας προσωρινού καὶ τῆς τεχνικῆς καταρίσεως του. 'Ωρισμένα ναυπηγεῖα ὑπέστησαν ἐπίσης σοδαράς ζημίας ἐκ τοῦ πολέμου.

Τὸ τέρμα τῶν ἔχθροπραξιῶν εὑρε τὴν νορβηγικὴν ναυτιλίαν ἐστρημένην πλοίων, πρὸς ἀντικαταστασιν τῶν ἀπολεσθέντων. Τὸ πλήθος τῶν παραγγελῶν προσέφερεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα θωμασίαν εὔκαιριαν νὰ ἀνασυγκροτηθοῦν. 'Η βιομηχανία ἐπωφελήθη. 'Η παραγωγὴ ηγήθη σταθερῶς καὶ τὸ 1969 τὰ νορβηγικὰ ναυπηγεῖα καθεῖλκυσαν τονᾶς κατὰ κεφαλὴν κατοίκων τῆς χώρας ἀνάτερον οἰσθήσητος ἀλλῆς.

'Η μετὰ τὸν πόλεμον ἀνάπτυξις ουλάγεται ἐκ τοῦ κατωτέρω πίνακος (πλοία ἄνω τῶν 100 τόνων γκρός).

αν, τὸ νέον τονᾶς εἶναι λίαν διαφοροποιημένον, περιλαμβάνον από ἀλιευτικά καὶ φαλαινοθηρικά μέχρι τῶν δεξαιμενοπλοίων τῶν 220.000 τόνων π.ν. Τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ τονᾶς κατεσκευάσθη διὰ λογαριασμὸν τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν, ἀλλ' ὡς συνάγεται ἐκ τοῦ πίνακος κατασκευάζονται ἐπίσης πλοία πρὸς ἔξαγωγὴν. 'Η ἀξία τοῦ ἔχαρθντος τονᾶς, ἀνήλθε τὸ 1969 εἰς 403 ἐκαποτμύρια πλοίων, καὶ τὴν κατασκευὴν ξελίνω πλοίων, ἀλλ' ἔξωπλισθησαν ὅστε νὰ δύνανται νὰ κατασκευάζουν σιδηρά πλοία, διότι τὸ ξύλον χρησιμοποιεῖται σήμερον ὀλιγώτερον παρ' ὅσον εἰς τὸ παρελθόν. Τὰ μικρὰ ταῦτα ναυπηγεῖα ἀνέλαβον συνάμα καὶ τὴν παραγωγὴν μικρῶν πλοίων, καθ' ὃ μέτρον τὰ μεγάλα ναυπηγεῖα ἀνέπτυξαν τὰς παραγωγικάς των ικανότητας διὰ τὴν κατασκευὴν μεγαλυτέρων σκαφῶν.

'Η τεχνικὴ ἔξελιξις τῶν ναυπηγείων ὑπῆρξε σημαντικὴ καὶ ἐπέφερεν αἰσθητὴν βελτίωσιν εἰς τὴν παραγωγικότητα. Τούτο ἐμφαίνεται καὶ εἰς τὸν ἀνώτερων πίνακα, ἐκ τοῦ δότοιν συνάγεται ὅτι ἡ ἀπαρχόλησης ηγήθη κατὰ 23% ἀπὸ τὸ 1960 μέχρι τὸ 1969, ἐνῷ τὸ κατασκευασθὲν τονᾶς ηγήθη διὰ τῶν 150%. Εἰς δὲ ἀφορᾷ τὴν τεχνικὴν ἔξελιξιν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς παραγωγῆς, ἐπειδὴ στονή συνεργασία μεταξὺ ναυπηγείων ὡς καὶ μεταξὺ τούτων καὶ τῶν ίνστιτούτων ἐρευνῶν. 'Ἐπωφελήθησαν ἐπίσης τὰ ναυπηγεῖα τῆς ἐμπειρίας καὶ τῆς συνεργασίας τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τοῦ Νορβηγικοῦ Νηογνώμονος (Νόρσκε Βέριτας).

Τὰ ναυπηγεῖα ἔξωπλισθησαν ἐγκαίρως μὲν ἡλεκτρονικούς ὑπολογιστὰς διὰ τὰς ἀνάγκας των καὶ πρὸς τὸν τομέα τούτον ἀνεπιύκθησαν εἰς τὴν Νορβηγίαν συστήματα ἀπίνατα ἔκερδισαν τὴν ἀναγνώρισιν διεθνῶς. 'Ἐπὶ παραδείγματι γίνεται μνεία τοῦ συστήματος «Αουτοκόν», τὸ δότοιν χρησιμοποιεῖται σήμερον ὑπὸ σημαντικῶν ναυπηγείων τῆς 'Αγγλίας, Γαλλίας, Ιταλίας, Ισπανίας, Γερμανίας καὶ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. Αἱ ἐκτελούμεναι ἐργασίαι τεχνικῆς ἀναπτύξεως εἰς τὰ ναυπηγεῖα ἀπολαμβάνουν παγκοίνου ἐκτιμήσεως.

'Ο σημαντικότερος καὶ ὁ περισσότερον γνωστὸς τῶν δύο τούτων εἶναι ὁ δύμιλος 'Ακερ, διότις ἀπασχολεῖται μὲν τὴν κατασκευὴν πλοίων καὶ μηχανῶν. Περιλαμβάνει 5 ναυπηγεῖα εἰς τὰ ὅποια ἀπασχολοῦνται περίπου 8.500 ἀτομά καὶ κατασκευάζει πλοία, χωρητικότητος μέχρι 220.000 τόνων π.ν. (ἐδόθησαν μάλιστα παραγγελίαι διὰ πλοίων ὑπερβαίνοντα τὴν χωρητικότητα αὐτῆς). 'Ο δύμιλος Κρέμερ διαθέτει δύο ναυπηγεῖα ἔκαστον τῶν ὅποιων δύναται νὰ κα-

'Ο δύμιλος τῶν ἀπασχολουμένων περιλαμβάνει καὶ τοὺς ἐργάτας ἐπισκευῶν καὶ κατασκευῶν. 'Ως πρὸς τὸν τύπον τῶν πλοίων

τονᾶς ηγήθησαν τὴν Έλλάδα ἡ

ΕΦΟΔΙΑ & ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

σας έχουντετεί στην Ελλάδα η

ΑΝΤΟΝΙΑ ΔΗΣ·ΑΤΛΑΣ^{Α.Ε.}

η μεγαλύτερη πιό ὄργανωμένη ἐπιχείρησις

Τηλεφωνήσατε
410.435
410.628

TELEX 21-465 ATMA GR.

'Από τού τελευταίου πολέμου αἱ ναυπηγικαὶ βιομηχανίαι ἀναπτύσσουν τὰς ἐργασίας των ὑπὸ συνθήκας καλάς, ἀδιαταράκτους. Αἱ ἀπεργίαι ἡσαν σχέδιον ἀνταρκτούς, πράγμα ὅπερ ἔγγιζται τὴν ἔγκαιρον παράδοσιν. Τὸ ἐπίπεδον τῶν ἡμερομισθίων εἶναι ἀνώτερον τοῦ μέσου ὅρου διὰ τὴν Εὐρώπην, ἀλλὰ φαίνεται ὅτι τοῦτ' αὐτὸν ἰσχύει καὶ διὰ τὴν παραγωγικότητα. Αἱ ἀγοραὶ διεξάγονται ἐν τῷ συνόλῳ τῶν εἰς τας διεθνᾶς κρατούσας τιμάς. 'Η ναυπηγικὴ βιομηχανία ἡδυνήθη οὕτω νὰ διατηρήσῃ τὴν συναγωνιστικήν της ἱκανότητα τόσον ὡς πρὸς τὸ κόστος καὶ τὴν ποιότητα, δύσον καὶ ὡς πρὸς τὰ προσθεμίας παραδόσεως.

Τὰ νορβηγικὰ ναυπηγεῖα, ἀντιθέτως, συνήντησαν μεγάλας δυνατοւλίας εἰς τὸν συναγωνισμὸν τῶν παρεχομένων πιστώσεων. Τὰ ἔνεα ναυπηγεῖα προσφέρουν μακροχρονίους πιστωτικάς διευκολύνσεις, ἐπιδοτούμενα ὑπὸ τοῦ κράτους. Εἰς τὸν στόληρόν διεθνῆ ἀνταγωνισμὸν τῆς ἀγορᾶς ναυπηγήσεως πλοίων, τὸ γεγονός ὅτι ὠρισμένον ἐπιδοτούμενον ναυπηγεῖα εἶναι εἰς θέσιν νὰ προσφέρουν μακροπροθέμους πιστωτικοὺς ὅρους μὲ ἐπιτόκια καὶ ἔξοφλήσεις πολὺ πειστότερον εὔνοϊκά ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ διεθνῶς εἰς τὴν χρηματαγοράν λαχύνοντα, δημιουργεῖ κατ' ἀνάγκην λίαν αἰσθήτην ἐμπόδιον. Καὶ διὰ νὰ καταδειχθοῦν αἱ συνέπειαι ἀναφέρεται τὸ ἔχεις: 'Εάν δι' ἐν πλοίον ἄξιας 50 ἑκατομμύριαν κορωνῶν προσερέπετο πιστοδότησης 80% διὰ περιόδου 10 ἑτῶν, μία διαφορά εἰς τὸ ἐπιτόκιον ἔχει 1% θὰ ἀντιστοίχει εἰς διαφοράν τιμῆς 2 ἑκατομμυρίων κορωνῶν ἢ 4% τῆς ἄξιας τοῦ πλοίου.

'Ο Ο.Ο.Σ.Α. ἐπανειλημμένως συνεζήτησεν ἐπὶ τῶν ἐπερχομένων ἐκ τοῦ συναγωνισμού διαφοροποίησεων, καὶ ἀπεφάσισε τὸ 1969 ὅπως αἱ χώραι μὲλη ἀποφεύγουν νὰ προσφέρουν πλοία πρὸς ἔξαγωγήν μὲ πιστωτικοὺς ὅρους εὐνοϊκῶντέρους τῶν 20% τοῖς μετρητοῖς καὶ τοῦ ὑπολοίπου τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου ἔξοφλητέου ἐντὸς 8 ἑτῶν μὲ ἐλάχιστον ἐπιτόκιον 6%. 'Εάν ἡ ἀπόφασις οὕτη ἐφηρμόζετο, θὰ ἐπραγματοποιείτο ἐν βῆμα πρὸς πλέον ἀνεκτούς ὅρους συναγωνισμοῦ καὶ διὰ τὰ νορβηγικὰ ναυπηγεῖα.

"Ἐπερον σηματικὸν γεγονός, εἶναι καὶ τὸ ὅτι ἡ νορβηγικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἀνέπτυξε κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον λίαν σημαντικὴν παραγωγὴν ναυτικῶν ἔξοπλισμῶν. Γενινήτριαι νηῆσελ, ἔγκαταστάσεις ἀντλίων, φορτωτήρες ἡλεκτρονικοί καὶ ὑδραυλικοί, περιφορά δόχηματα, σωστισμοί λέμβοι, ἔγκαταστάσεις ροντάρ καὶ ἀλλοι ἔξοπλισμοὶ ναυσιπλοίας, ὡς καὶ πολὺ ἀλλα εἴδη νορβηγικῆς κατασκευῆς, παλοῦνται σήμερον εἰς ὅλοκληρον τὸν κόσμον καὶ ἀντιπροσωπεύουν ποσοστὸν οὐχί ἀμελητόν τῶν συνολικῶν ἔξαγωγῶν τῆς χώρας. Μέρος τῶν ἔξοπλισμῶν τούτων κατασκευάζονται παρ' αὐτῶν τὰ ναυπηγεῖα εἰς τοὺς εἰδικευμένους αὐτῶν τομεῖς, ἀλλὰ τὸ μεγαλύτερον τμῆμα παράγεται ὑπὸ ἀνεξαρτήτων ἐπιχειρήσεων. 'Ωρισμένοι παραγωγοὶ ἴσρωσαν ἐργοστάσια ἡ ὑπέργραφαν συμβόλαια μεταξὺ ἑκανονίων οἰκων διὰ τὴν παραγωγὴν κατόπιν ἀδείας. 'Η ἀνάπτυξης τοῦ ναυπλιακοῦ ἔξοπλισμοῦ ἐγένετο ἐν στενῇ συνεργασίᾳ μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυπηγείων καὶ ὑπῆρξε λίαν χρήσιμος διὰ τὸ σύνολον τῆς βιομηχανίας.

Μνεία πρέπει ἐπίστης νὰ γίνηται καὶ διὰ τὴν σημαντικὴν παραγωγὴν καὶ ἔξαγωγὴν ἔυλίκων πλοίων ἀναψυχῆς, καὶ τῆς πειριστότερον δέκαρμη σημαντικῆς παραγωγῆς θαλασηγών ἐκ πλαισιοκῆς ὄλης, ἥτις ἀνεπύθηται τὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ἔστω καὶ διὰ τὴν βιομηχανίαν δὲν πραγματοποιεῖται ἐντὸς τῶν ναυπηγείων, ἀλλὰ εἰς εἰδικευμένας ἐπιχειρήσεις.

Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1970 ἡ νορβηγικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία εἶχε ὑπὸ παραγελίαν 203 πλοία συνολικῆς χωρητικότητος 2.369.000 τόνων γκρός. Πρόκειται περὶ τῶν πειριστότερων δοθεῖσαν ποτὲ παραγελίων. 'Εξασφαλίζεται οὕτω ἡ ἀπασχόλησις ἐπὶ

δύο περίπου ἑτη τῶν μεγάλων καὶ μεσαίων ναυπηγείων, ἐνῷ ὠρισμένα σημαντικὰ ναυπηγεῖα ἔχουν ἐργασίαν διὰ 3-4 ἑτη. Τὰ μικρὰ ναυπηγεῖα, τὰ διόποια κατασκευάζουν μικρά πλοῖα μὲ προθεσμίας παραδόσεως σχετικῶς περιωρισμένου χρόνου, δὲν ἔχουν, ἐπειδὸς ἔξασφαλησεως, ἀπόθεμα παραγγελιῶν πρὸς ἔξασφαλησιν ἀπασχολήσεως; ἐπὶ πειρίδον ἔξι ἵσου μακράν, ἀλλὰ τὰ συμβόλαια εἰς τὸν τομέα τούτου ἐπειδὴ εἶναι μικροτέρας πειρίδος, ἐπιτρέπουν τὴν διαπιστώσων διὰ τὰ ναυπηγεῖα ταῦτα θὰ εἶναι ἔξι ἵσου ἀπασχολημένα διὰ τὸ μέλλον.

Μέχρι προσφάτως τὸ μέγιστον τονάκι τῶν κατασκευαζομένων εἰς τὴν Νορβηγίαν πλοίων διετηρήθη σχετικῶς σταθερόν, ἔστοι καὶ ἀντὶ τοῦ μέσου τονάκι τῶν μεγαλυτέρων πλοίων ἐσημείωσε κάποιον αὐξῆσην. Τούτο ὀφειλεται εἰς τὴν κατασκευὴν πολλῶν μικρῶν πλοίων, ἐνῷ δὲ ἀριθμὸς τῶν μεγάλων πλοίων ἦτο ἀποφασικῶς πειρισμένος. 'Εν τούτοις, ἀπὸ τοῦ 1969 ἐπετεύχθη αἰσθητὴ αὐξῆσης τοῦ μέσου τονάκι, ὀφειλομένη ἐν μέρει εἰς τὴν κατασκευὴν πλοίων πολὺ μεγάλης χρονικήτητος καὶ ἐν μέρει εἰς τὸ γεγονός ὅτι ἀκόμη καὶ τὸ ζητούμενα πρὸς κατασκευὴν μικρά πλοία (ἀκτοπλοϊκά κατὰ κόπον) παρουσιάζουν τάσιν αὐξῆσης τῆς χωρητικότητος. Αἱ τάσεις αὗται θὰ ἀσκήσουν ἐπιπρόσθιαν εἰς τὴν δομήν τῆς νορβηγικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ἷ-

τις προφανῶς ἐρμηνεύεται εἰς μίαν περισσότερον ἀξιοσημείωτον διαφοροποίησιν μεταξὺ μικρῶν καὶ μεσαίων ἐπιχειρήσεων καὶ εἰς μίαν εύρυτερον συγχώνευσιν τῶν μεγάλων ναυπηγείων διὰ τὴν κατασκευὴν ὑπερμεγέθων μονάδων.

Δὲν εἶναι ἀκόμη γνωστὸν ποιὸν μεγέθους; Θὰ εἶναι μελλοντικῶς τὰ μεγάλα σκάφη. Σήμερον δίδονται παραγγελίαι διὰ δεκαεποπλοία διαφανῶν μεγαλύτερα, τὸ μέγεθος τῶν διποίων ὑπερβαίνει κατά πολὺ τὴν ικανότητα τῶν νορβηγικῶν ναυπηγείων. 'Εξεταστέον μέχρι ποιὸν σημέιον ἡ νορβηγικὴ βιομηχανία δύναται καὶ ὀφείλει νὰ ἀκολουθήσῃ αὐτὴν τὴν ἔξελιξιν. 'Η κατασκευὴ πολὺ μεγάλων δεκαεποπλοίων ἀπαιτεῖ μεγάλας ἐπενδύσεων καὶ σχετικῶς σημαντική βιομηχανίκην ὥρων. Εἰς τὸν τομέα τούτου ἡ νορβηγικὴ βιομηχανία θὰ ἡδυνατοῦ νὰ ἀναπτυχθῇ ἀξιολόγος διότι διαθέτει ὑψηλὸν τεχνολογικὸν συναγωνισμόν, τόσον διὰ τὰς κατασκευές, δύσον καὶ διὰ τὸν ἔξοπλισμόν, ὡς ἐπίσης καὶ διότι δύναται νὰ ἐπωφεληθῇ τῆς πείρας πολλῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες ἐκμεταλλεύονται πλέον τῶν 90% τῆς χωρητικότητός των εἰς μεταφοράς φορτίων μεταξὺ ἔξινων χωρῶν εἰς διάστημα τὸν κόσμον, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ εἶναι σαφῶς γνωστοῖς αἱ ἀσκήσουν ἐπιπρόσθιαν εἰς τὴν δομήν τῆς νορβηγικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑΝ ΤΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

'Επὶ 100 ἐπιβατῶν τοῦ Βορ. Ατλαντικοῦ οἱ 95 δι' ἀεροπλάνου

ΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ ΤΟΥ 1969

Δύναται νὰ γίνῃ συζήτησις ἐπὶ φαναρισμού μεταξὺ ἀεροσκάφους καὶ ὑπερωκεανίου ἐπὶ τῶν Βορειοατλαντικῶν γραμμῶν; Μήπως θὰ ἐπρεπε πλέον νὰ θωρήσωμεν τὸ δεύτερον, δύσον ἀφορά εἰς τὴν μεταφοράν τῶν ἐπιβατῶν ὡς ἀξιοπεριέργων μέσον τοῦ παρελθόντος;

Κατὰ τὸ 1969, 6.700.000 ἐπιβατῶν διέπιπτον τὸν 'Ατλαντικόν, ἐνῷ μόνον περὶ τὰς 330.000 ἐπροτίμησαν τὸ σκάφος. Πρόκειται τοῦ τοῦ τελούς μιάς ἐποχῆς.

'Η ἔξελιξις τῶν μεταφορῶν ἐπιβατῶν διὰ θαλάσσης καὶ ὀπέρας ἐπὶ τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ ἀπό τὸ 1948 μέχρι τοῦ 1969 παρουσιάζεται ως κατωτέρω:

Έτη	'Απὸ θαλάσσης	'Απὸ άέρος	Σύνολον
1948	501.000	253.000	754.000
1949	652.000	273.000	925.000
1950	691.000	317.000	1.008.000
1951	710.000	342.000	1.052.000
1952	844.000	448.000	1.292.000
1953	892.000	523.000	1.415.000
1954	938.000	581.000	1.519.000
1955	962.000	692.000	1.654.000
1956	1.011.000	835.000	1.846.000
1957	1.027.000	1.019.000	2.046.000
1958	964.000	1.292.000	2.256.000
1959	881.000	1.540.000	2.421.000
1960	879.000	1.929.000	2.808'000
1961	785.000	2.176.000	2.961.000
1962	820.000	2.587.000	3.407.000
1963	810.000	2.836.000	3.646.000
1964	715.000	3.551.000	4.266.000
1965	649.000	4.092.000	4.741.000
1966	603.000	4.700.000	5.303.000
1967	304.000	5.505.000	6.009.000
1968	374.000	5.752.000	6.126.000
1969	338.000	6.776.000	7.114.000

Σύνολον 16.550.000 48.019.000 64.569.000

Τὰ ἀκωτέρω στατιστικὰ στοιχεῖα εἶναι ἀκραστικότατα καὶ ἔξ αυτῶν δύναται νὰ ἔχαχθων θετικά συμπεράσματα ἐπὶ τῆς ἔξελιξεως τῆς ὑπόκαταστάσεως τοῦ ὑπερωκεανού ὑπὸ τοῦ ἀεροσκάφους.

Μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1968 καὶ 1969, ἡ ἀεροπορικὴ μεταφορά ἐπιβατῶν ἐπὶ τῆς Βορειοατλαντικῆς γραμμῆς ἐσημένωσεν αὐξῆσην κατά 18%, ήτις ίσουται πρὸς ἀπόλυτον αὐξῆσην ἀριθμού ταξιδευσάντων ἀπόμενων 1.000.000. 'Η αὐξῆσης αὕτη ὑπήρξεν τοῦ περίπου πρὸς ἑκατόντα τὸν τελευταῖον (3,3 ἑκατ.) ἐπιβατῶν ἐπὶ τῆς κατευθύνσεως πρὸς 'Αμερικήν καὶ 3,4 ἑκατ. πρὸς τῆς κατευθύνσεως πρὸς Εὐρώπην'. 'Η διά τῶν ναυλωμένων ἀεροσκαφῶν, μη τακτικῶς δρομολογημένων (τσάρτερς) κίνησης ημέρηθη ὑπὲρ τῶν τελευταίων, φθάσασα τοὺς 780.000 ἐπιβάτας. Οὕτω, τὸ ἀμέσως προκοπτον εἶναι διὰ τῆς αὐτῆς προσκοπής πρὸς τοῦ περιόδου τοῦ 1968.

Αὕτη ἡ ἀεροπορικὴ ὑπεροχὴ ἔχει λίστα διασφαλίσεων ἔξελιξιν. Μέχρι τοῦ 1957, ήτοι κατά τὴν πρώτην μεταπολεμική περιόδον, ήτοι αὐξησησίαν, ἡ διά θαλάσσης ἐπησίσα μεταφορά τοιαύτης τοιαύτης. 'Απὸ τοῦ 1958, δηπερ ὑπήρξεν έτος ἀποφασιστικὸν καὶ εἶναι τὸ έτος ἡ μεγαλύτερη γράμμηση τοῦ ἀεροπορικού διεύθυνσης πρὸς την παραγγελίαν της ιταλίας καὶ ολλανδίας. 'Επὶ τῶν τόσον ἐντυπωσιακῶν αὐτῶν, σχετικῶν μὲ τὴν κίνησιν 22 ἑτῶν, ἀριθμῶν, ἡ ἀεροπορικὴ κίνησης ἀντιπροσωπεύει 48 ἑκατομμύρια ἐπιβατῶν ήτοι καλύπτει τὸ 70% τοῦ συνόλου τῆς κινητήσεως.

Αὕτη ἡ ἀεροπορικὴ ὑπεροχὴ ἔχει σημάδια εἰς τὸν οὐρανό της κινητήσεως.

ΠΩΣ ΕΞΗΓΕΙΤΑΙ ΤΟ ΡΩΣΙΚΟΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ

Πετρέλαιον καὶ πολιτικὴ εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολὴν

Ἡ ἐπίθεσις κατὰ τῶν πετρελαιοπαραγωγῶν χωρῶν θά λάβῃ χώραν περίου μετά ἐν ἔτος, δότων ἡ Μεγάλη Βρετανία θά ἔχῃ ἐγκαταστήσει —ἄνθατος προμαχώνας ἐπὶ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου.⁽¹⁾

Μία τρίτη ἑστία μεγάλη καὶ ἀπίκινδυνος θά δημιουργηθῇ ἀκριβῶν ἐπὶ τῆς εὐθείας δύο μεταξὺ Μέσης Ἀνατολῆς:—Ἄγγυπτος—Ισραὴλ—Συρία καὶ πάντα τὰ μεγάλα Ἀραβικὰ Κράτη, τῶν διποίων τὸ περίφραγμα ἀποτελοῦντο τὸ Ἀφγανιστάν, Πακιστάν καὶ αἱ Ἰνδίαις —καὶ τῆς ἐμπολέμου ζώνης Καμπότηζης—Βιετνάμ.

Καλῶς ἡ κακῶς, μέχρι σήμερον τὸ πετρέλαιον τὸ προερχόμενον ἔκ διατρήσεων καὶ ἔξαγωγῆς ἐκ τοῦ ὑπεδάφους τοῦ Κουβέιτ, τῶν Νήσων Μαρακέϊτ, τοῦ Καντάρ, τῶν κρατῶν τῆς Τρέγκευα καὶ τῶν Μοσχάτες καὶ Ομάν, ποστότης κατά τι μικροτέρα τῶν 200 ἑκατομμυρίων τόννων ἔπιστοις, κατέληγαν εἰς τὴν Δύσιν. Ἀπὸ τοῦ 1971 δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ προσβλέψῃ τὶς ποὺ θὰ καταστήσουν. Πάντως εἶναι εὔκολον νὰ προβλεφθῇ διὰ τῆς Σοδιετικῆς Ἐνωσίτης θὰ κάμη πάν τὸ δυνατὸν διὰ νὰ τὰ ἀποκτήσῃ.

Ἐν τῷ μεταξύ, οἱ Ρώσοι συνήψαν δῆμον εὐεικήν σύμβασιν ἀφορώσαν εἰς τὰς πηγάς πετρελαίου τῆς Βορείου Ρουμανίας τοῦ Ἰράκ, γεγονός διόπερ σημανεῖ διὰ δῆμον διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ εὐρίσκονται ἐπὶ τοῦ δρόμου τῆς Μέσης Ἀνατολῆς καὶ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου.

Παρεπηρήθη διὸ οἱ Ρώσοι ἵνα κατορθώσουν καὶ ἀντοποριθῶν ἐκτάσεως πηγῶν τῆς Σιδηρίας, αἵτινες θά δύνανται τὰς ἔξασφαλίσουν 500 ἑκατομμύρια τόννων ἀργούν πετρελαίου ἐπτίσιάς, ἀλλ' ἡ τοιαύτη παραγωγὴ ἀντιστοιχεῖ πρὸς τὸ ἥμισυ μόνον τῆς εἰς πετρέλαιον παραγωγῆς τῶν μικρῶν κρατῶν τοῦ Περσικοῦ

(1) Τὸ ἄρθρον ἐγράφη πρὸ τῆς ἀναδημένης τῆς ἡρής ὑπὸ τοῦ Συντριπτικοῦ Κόμματος εἰς Μεγάλην Βρετανίαν, ὅπερ φέρεται ὡς πιθανόν διὰ τὰ προσπάθηση νὰ ἀντέρῃ τὸν ἀνειλμένην ἀπόφασιν περὶ ἀντοχήσεως τῶν Βρετανικῶν Δυνάμεων ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου. Πούσ θὰ εἶναι τὰ ἀποτελέσματα τῆς νέας πολιτικῆς εἶναι ἀγνωστον ἀκόμη.

ἀπὸ τοῦ 1.000.000 (1957) εἰς 330.000 (1969). Εἰς τὸν προταχθέντα πίνακα ή ἔξελιξις ἐμφανίζεται ἐν δλή αὐτῆς τῇ ἐκτάσει. Εἰς τὸν πίνακα δὲν ἔχουν περιληφθῆ στοιχεῖα τῶν ἑταῖρων 1945—1947 διὰ δύο λόγους, ἐκ τῶν διποίων δὲ πρώτως εἶναι διὰ τὰ ὑφιστάμενα διὰ τὴν περιόδου ἐκείνην στοιχεῖα παρέχονται κατὰ προσέγγισιν καὶ δὲ δεύτερος διὰ ἡ τότε κίνησις, καίτοι πραγματική, ἢ πο μεγάλως ἐπιτρεσμένη ἐκ τῶν ειδικῶν ὀμέσων μεταπολεμικῶν συνθηκῶν καὶ ἐπομένων διὰ ἀπέδειν ἐσφαλμένην εἰκόνα.

Ἐτέρος ἀποκάλυψις παρεχομένη ἐκ τῆς διεδοχῆς τῶν παραπλεύμένων στοιχείων εἶναι διὰ τὸ ἑναέριον μέσον χωρὶς νὰ περιορισθῇ εἰς τὴν ἀπομονήσαν τῶν ἐπιβοτῶν τῶν πλοίων ἐσχημάτισεν ίδιαν πελαστίσιν μέχρι τοῦ σημείου δύτε νὰ πλησιάσῃ τὰ 7.000.000 κατὰ τὸ παρελθόντα.

Ἐάν ληφθοῦν ὑπὸ δψιν οἱ ἀριθμοὶ τῶν τελευτῶν ἑταῖρων διὰ π.χ. τῶν ἑταῖρων 1968—1969 θὰ ἔχονται καὶ ἔτερα συμπεράσματα προσθέτεα εἰς τὰ δῆμον διαφερόντα. Ή διὰ θαλάσσης κίνησις μεταπίπτει ἀπὸ 600.000

κόλπου καὶ μόλις πρὸς τὸ ¼ τῆς παραγωγῆς τοῦ Ἰράκ καὶ τῆς Σοδιετικῆς Ἀραβίας.

Ἄλι μέτορικαὶ ὑποχρεώσεις τῆς Σοδιετικῆς Ἐνωσίσεως ἀνέρχονται σήμερον περίου εἰς 50 ἑκατομμύρια τόνους ἐπτσίων, οἵτινες παρέχονται πρὸς Δυτικὰς χώρας καὶ εἰς οὓς δὲν περιλαμβάνονται αἱ ἀνάγκαι ἐφοδιασμοῦ εἰς πέριον καὶ ἀργὸν πετρέλαιον τῶν κομμουνιστικῶν χωρῶν.

Εἶναι ἐμφανές διὰ πρὸς διατήρησην τοῦ ὑφισταμένου ρυθμοῦ τῶν ἔξαγωγῶν, ἔξιγωγῶν λίσταν ἐπωφελῶν διὰ τὴν Σοδιετικήν Ἐνωσίσην, διότι ἀποτελοῦν τὴν μόνην πηγὴν προσπορισμοῦ πολιτικοῦ συναδλήγματος, δὲν ἀρκοῦν μόνον αἱ πηγαὶ τῆς Σιινήριας. Τὸ γεγονός τούτο καθιστᾶ ἀναπόφευκτον τὸν προσανατολισμὸν τῆς Ρωσίας πρὸς τὸν Περσικὸν Κόλπον, διότι ἀλλη πολιτικὴ θὰ ἐστήμαινε παραίτησιν, πράγματα μάτισμον, ἀπὸ μάς ἐμπορικῆς ἐπιχειρήσεως, ἀλλὰ καὶ πολιτικῆς τοιστῆς, ηῆταις διπὸ τῶν ἔτῶν καὶ ηῆταις, μόνον νῦν ἐγκαίρως ἐντοθεῖσα, ἀποδεκίνεται: ὡς ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἐμπορικὴν ἐπιτυχίαν τῆς Ρωσίας.

Αἱ τοιάυτα συνθῆκαν συνθέτουν τὴν εὐρύτερον Σοδιετικὴν πολιτικὴν ἐν τῇ Ἀνατολικὴ Μεσογείῳ καὶ τὰς χώρας τοῦ Ἀσσοβικοῦ κόσμου. Ἡ παρουσία καὶ ἐνίσχυσις τοῦ Ρωσικοῦ στόλου τῆς Μεσογείου θαλάσσης ή ὁ ἐφοδιασμὸς εἰς δόλισμον καὶ εἰς τεχνικοπολιτικὴν κατεύθυνσιν, διὰ τῆς ἀποστολῆς στρατιωτικῶν συμβούλων εἰς Αἴγυπτον, εἶναι αἱ οὔτως εἰπεῖν στρατιωτικοὶ ἐκδηλώσεις μιᾶς ιστοικής συνθήκης πραγμάτων, ηῆταις δεξελίσσεται ἀκινθωνάς δίνει ἐμποδίου διὰ τὴν ἐπικράτησην ἐπὶ τῆς σπουδαιότεράς θαλάσσης αἱ λεκάνης τῆς Εύοπης, μὲν ἀπόλυτουν ὑπεροχῆν — δύναται νὰ κατοφθῇ καὶ ἐκ τῆς στάσεως οὐνὶ πάντοτε ποδὸς τὴν αὐτὴν καπεύθυνσιν καὶ στοθεῖσαν διὰ τὴν Σοδιετικὴν πολιτικὴν καὶ τοῦ Μεσανατολικοῦ Ἀσσοβικοῦ κόσμου.

Τοιαύτη ὑπεροχῇ ἀποκαλύπτει πολιτικὴν κατεύθυνσιν, ὑποκείμενην εἰς μελιοντικὴν διένυσιν πρὸς γεωπολιτικὸν ἀνασχηματισμὸν τοῦ Περσικοῦ Κόλπου. Τὸ διὰ διὰνακατάστασης οὕτη δύναται νὰ λάβῃ τὸ χρώμα καὶ τὴν πορφήρη ἐθνικιστικοῦ τύπου, ἀπὸ Ἀσσοβικῆς πλευρᾶς, δὲν ἔνει σημασίαν. Ἐκείνον διπεριέται σημείων διὰ τὴν Σοδιετικὴν πολιτικὴν εἶναι δημιουργίας δυνατότητος διπῶς 200 ἑκατομμύρια τόνων πετρελαίου ἐπτσίων ὑπὸ

ἐπιδιοίτῶν εἰς 300.000, ὑποδιπλασιαζομένη εἰς δγκον, ἀντιστοίχως δὲ πασούσιαζεται συνθῆκεις τῶν ἀεροπορικῶν ἐπιβοτῶν κατὰ 2.000.000. Οὕτως, δημιουργεῖται τὸ ἐδρῶτημα εἰτὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ περὶ τοῦ κατὰ πόστην δύοσει τῆς ἐπεκτάσεως τῶν στρατιωτικῶν στοιχείων δύναται τὶς νὰ προσβλέψῃ ἀσφαλῶς τὰς ωελλαντικάς ἐξελίξεις. Ἡ ἀπάντηση δὲν δύναται νὰ είναι πασὸς θετική. Καὶ εὗταν ἀποδέποντες εἰς τὸ 1980 δυνάμεθα νὰ προστηρίξωμεν διὰ τὰ δημοσίεις τῆς Σοδιετικὴν πολιτικὴν εἶπε τὸν θαλασσίων γραμμῶν θὰ τείνῃ εἰς μηδενισμὸν παραμένουσα ἐν πάστη πεοτίσσει εἰς ἐπίπεδα καπωτέρα τῶν 100.000 ἑπτατῶν.

Κατὰ τὴν ἔξεταζουμένην ἐπονήην ἐπὶ τῆς Βορειοαστλαντικῆς γοσμαμῆς θὰ ἔχουν τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ τὰ υεγάλας ἀεροσκάφοι υετοφοιδῶν ἀνηπικά καὶ ὑπεονηητικά, τὸποιον Ιούπιον (Ἐλέφασ) καὶ Γαλίνη (Γαλαξίας) κλπ., καὶ οὐτῶν τὰ δόλνα θαυμάσια καὶ πολυτελῆ ὑπεάσκεαντο θὰ ἔμφαντος εἰς τὰς διαφορικῆσις των μόνον κοουαζίερος οἰκονομικάς καὶ μαγειτικά ταξιδία.

οἰουσδήποτε δρους, καὶ μὲ προτίμησιν συνάψεως ἐπωφελῶν συμφωνῶν, προστεθοῦν εἰς τὸν δγκον τῶν ἀποδεμάτων τῶν πετρελαίων τῆς Ηράκ. Τὸ σύνολον τοῦ χειρισμοῦ καὶ τοῦ πολιτικοῦ παγινιδιού διεγράφη δῆμοι καθαρά καὶ εἶναι ἡ προσέγγισις καὶ προσανατολισμὸς πρὸς τὸν Περσικὸν κόλπον. Τὸ ὑπόλοιπον θὰ ἔπιπευχθῇ σχεδόν αὐτομάτως ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς ἀναγκῆς, διότι ἀφέντος ή Σοδιετική "Ἐνωσίσης δέν δύναται νὰ προμηθευθῇ πετρέλαιον ἐκ τῆς Ἀλάσκας καὶ τοῦ Καναδᾶ καὶ ὅφ' ἐτέρου ἔχει ἀνοιλάδει ὑποχρεώσεις ἔναντι τῶν χωρῶν τοῦ Ἀνατολικοῦ συμβασιού, ὑποχρεώσεις συμβασιούς ὡς καὶ τοιάυτας στρατιωτικοῦ ἐφοδιασμοῦ.

Μὲ πρώτην κίνησιν εἰς τὸ ζατρίκιον τῆς Μέσης Ἀνατολῆς πρὸς ἀπόκτησην μέρους τῶν πετρελαίων τοῦ Ἰράκ. Τὸ σύνολον τοῦ χειρισμοῦ καὶ τοῦ πολιτικοῦ παγινιδιού διεγράφη δῆμοι καθαρά καὶ εἶναι ἡ προσέγγισις καὶ προσανατολισμὸς πρὸς τὸν Περσικὸν κόλπον. Τὸ ὑπόλοιπον θὰ ὑποτελεῖ τὴν πίθανή της παραγωγῆς τῆς Σοδιετικῆς προσανατολισμὸς τοῦ μικρῶν κρατῶν τοῦ Περσικοῦ, δόντον λόγω τῆς πιθανῆς παρεμβάσεως τῶν Ηνωμένων Πολιτειών τῆς Ἀμερικῆς, αἵτινες δῆμοι ἔχουν ἐμπλακῆ, λόγω τῆς ἐνέργειας παρουσίας Ἀμερικανικῶν ἐταιριῶν πετρελαίων τὴν μονοπωλιακὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πετρελαίων τῆς Σοδιετικῆς Ἀραβίας καὶ τοιέτας Ἀγγλοαμερικανικῆς, ηῆταις δρᾶ εἰς Κουβέιτ.

"Απομένει νὰ ἔκτιμηθῇ ἡ στάσις τῆς Μεγάλης Βρετανίας, δχι τόσον ἐπὶ τῆς ἀπόφασεως τῆς Σοδιετικῆς προσανατολισμὸς τῶν μικρῶν κρατῶν τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, δόντον λόγω τῆς πιθανῆς παρεμβάσεως τῶν Ηνωμένων Πολιτειών τῆς Ἀμερικῆς, αἵτινες δῆμοι ἔχουν ἐμπλακῆ, λόγω τῆς ἐνέργειας παρουσίας Ἀμερικανικῶν ἐταιριῶν πετρελαίων τὴν μονοπωλιακὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πετρελαίων τῆς Σοδιετικῆς προσανατολισμού, δημοσίευσιν διετέθησαν ὑπὸ τῶν Κινέζων. "Επὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ οἱ Ρώσοι ύπεστησαν ηῆταις. Εἶναι ἀλήθευς, διότι διὰ τοιούτος ἀνταποτόλεμος περιορίζεται εἰσέτι εἰς δυνάμεις καὶ δρᾶσιν ἐντός ἐνός τεραστίου κόσμου. "Αλλὰ φαίνεται καὶ προοιμίωνται δημοσίευσην νὰ ἐπέλθῃ μείωσιν τῆς στρατιωτικῆς Βρετανικῆς προσανατολισμὸς τῶν Σειχήδων καὶ Σουλτάνων τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, θὰ ἐπεκταθῇ καὶ θὰ ἔνταθῇ.

"Οσον ἀφορᾶ εἰς τὴν οἰκονομικὴν διάπτυξιν τῶν χωρῶν δορυφόρων τῆς Ρωσίας, δημοσίης ή Βουλγαρίας, Τσεχοσλοβακίας, Ανατολική Γερμανίας καὶ Πολωνίας, αἱ αὖσονται διάγκαιας σημαντικοὶ εἰς θεραπευτικάς, πράγματα μεγαλύτερα διὰ τὸν προσανατολισμὸν τῆς Ρωσικῆς πολιτικῆς πρὸς τὴν ζώνην τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, πολιτικῆς ἀμέσου ἐκδηλώσεως, συνυφασμένης πρὸς στρατιωτικήν ἐνέργειαν η πολιτικῆς ἐμπορικῆς καὶ οἰκονομικῆς ἀνάγκαις μακρᾶς προοπτικῆς, ἀπολεπτούμενή εἰς τὸ ἔτος 1980 ή καὶ ἀργάτερον.

"Η ἀνάγκη τῆς τοιαύτης πολιτικῆς εἶναι ἀρρήτως συνθημένη πρὸς τὴν προβλεπόμενην αὐξησην, προγματικὸν πολλαπλασιασμὸν τῶν έωστερικῶν καταναλώσεων τῆς Ρωσίας. Αὐτὸς εἶναι δὲ λόγος διὰ τὸν δημοσίον ή Σοδιετική "Ἐνωσίσης δέν δημοσήθῃ νὰ ἀποφύγῃ σαφῆ ἐκλήλωσιν πολιτικῶν ἐνέργειων πρὸς ἀσκήσην οἰκονομικῆς ἐπιρροής ὁδοκήλους τῆς Εύρωπης. "Η Ρωσία δέν προκειται νὰ παρατηθῇ εὐκόλως τοῦ ρόλου της ὡς ἔξαγωγέως πετρελαίου πρὸς τὰς ἀγοράς τῶν εἰσιτηγικῶν χωρῶν "Ιταλίας, Γερμανίας, Αὐστρίας καὶ Γαλλίας.

Εἰς τὸν ἀγνῶνα διὰ τὸν δημοσίον σήμερον ή Ρωσία, Αμερικά, Αγγλία καὶ Κίνα, ἐτοιμάζονται διάστασις, πρέπει νὰ ληφθοῦν ὑπὸ μερικοῖς θέσεις, ἀς κατέχουν ἐπὶ τοῦ οἰκονομικοῦ πεδίου τοῦ πλέον ὑψηλοῦ ἐταιρίσια πετρελαίων Ἀγγλικαί, Όλλανδικαί, Αμερικανικαί, Γαλλικαί, Ιαπωνικαί, Γερμανικαί καὶ Ιταλικαί. Τὸ παγινιδί ἐπὶ τοῦ ζατρικού εἰς τὸν Περσικό Κόλπον δέν ἔχει διάκομη φανῆ καθαρά. Τοῦτο παραμένει ίσως ὑπὸ τὴν σκιάν τὴν δημοσίευσην εἶται διάφορας οἰκονομικάς καὶ μαγειτικά ταξιδία.

rolling ahead equipment



by MacGREGOR-
the progress
makers

From small cars to big trailer lorries - wheels are rolling immediately the ship is berthed - things happen, ramps lower, doors open, decks move, at a touch of a button that makes the transfer of self motivated loads from ship to shore an easy, rapid, time saving operation.

This fully automated and reliable operation is backed by superb MacGREGOR know-how; and the pre and after Sales Service is an integral part of MacGREGOR'S unique service.

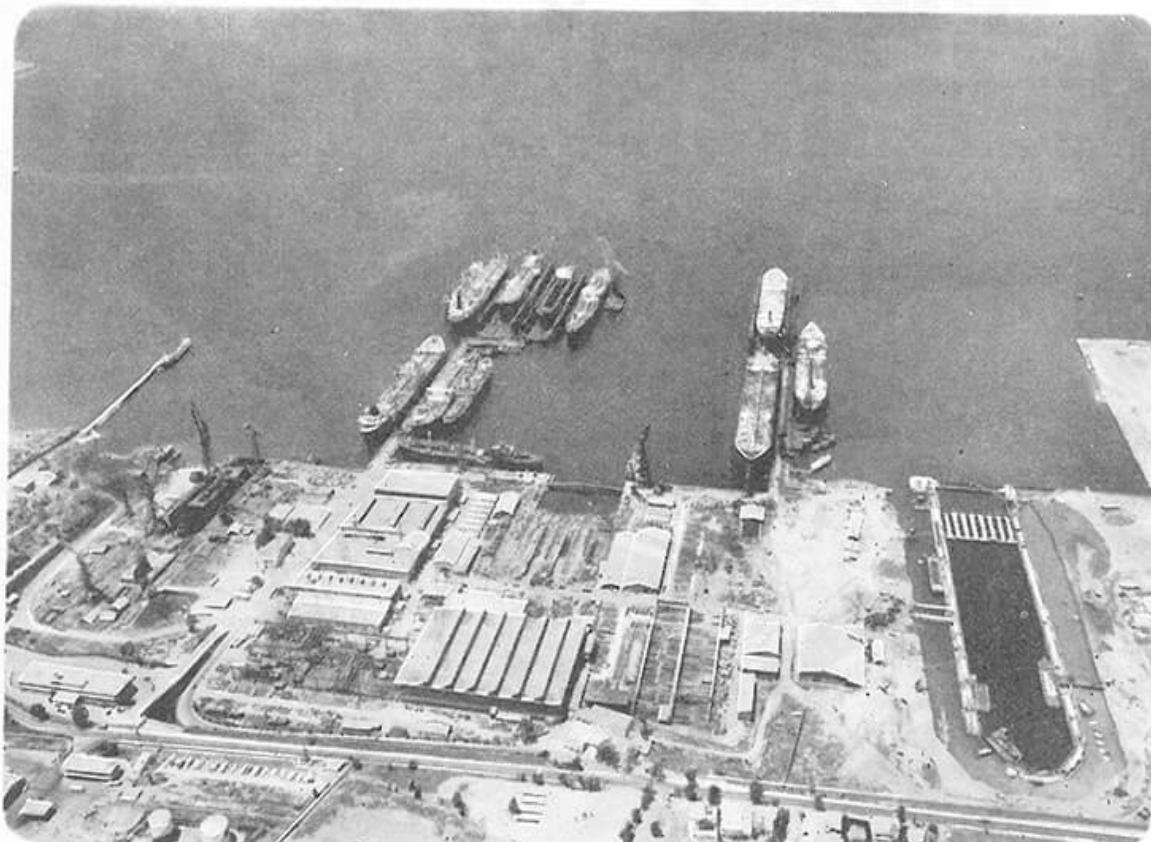
MacGREGOR international organisation



HELLENIC SHIPYARDS Co



SKARAMANGA YARD - PIRAEUS - GREECE



A general view of Skaramanga Yard.

New Ships for New Times

The building programme of Hellenic Shipyards is based on the speedy turnout of a series of 15,000-ton SD 14 - type cargo ships and a series of 35,000-ton bulk carriers. Of the first, 25 are on order and 7 have

been delivered so far. Contracts have been signed for 6 bulk carriers and many enquiries are pouring in from all quarters as the vivid interest in these new ships for new times continues unabated.

MACHINERY & HULL REPAIRS - SURVEYS - DRYDOCKING - CONSTRUCTION OF VESSELS OF ALL TYPES UP TO 650 FT. IN LENGTH AND 32,000 DWT. - INDUSTRIAL WORKS - 3 FLOATING DOCKS FOR SHIPS UP TO 37,000, 60,000 AND 72,000 DWT. - 240,000-TON GRAVING DOCK UNDER CONSTRUCTION

OFFICES AT HOME & ABROAD

ATHENS, GREECE: Hellenic Shipyards Co. 4, Acadimias St. - Tel. 611.142 - Telex: 215123 - Cables: SHIPYARD ATHENS
SKARAMANGA YARD: Tel. 8.073.471 (9 lines), 8.073.351 (9 lines), 8.073.610 (10 lines) - Telex: 215293 & 215396 - Cables: SHIPYARD ATHENS
U.K. AGENTS: Hellenic Shipyards (London) Ltd. 41/43 Park St., London W.1 - Tel. 01-629 8400 - Telex: 285611/2 - Cables: SHIPNIAR LONDON
U.S. AGENTS: Transoceanic Marine Inc. 39 East 51st St., N.Y. 10022 - Tel. MU 8-7070 - Telex: 224042 - Cables: TROCEANIC NEW YORK

11 ΣΚΑΦΗ 1.782.663 ΤΟΝΝΩΝ D.W.



ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον, βάσει τοῦ ἀρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Γεώργιος Ξυλάς»: Ναυπηγούμενον μπάλικ - κάρριερ, 18.600 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἀλτζιαν» (κ. Γ'. Ἀγγελικούσης).

2. «Σάντα Εύδοκια»: Φορτηγόν, (πρώην ὀλλανδικὸν «Olai Gorm»), νεοαγορασθέν, 4.687 τόν. γκρός, τοῦ 1952, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἀνθούσα» (κ. Α. Ν. Ἀθανασιάδης).

3. «Άρχαγγελος Μιχαήλ»: Μπάλικ - κάρριερ, (πρώην ιαπωνικὸν «Kokusai Maru»), νεοαγορασθέν, 9.013 τ. γκρός, τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἀτλαντίς» (κ. Νικ. Σερέτης).

4. «Ναύπριος Ν. 263»: ἐπιβατηγόν, 4.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν Α.Ε. «Ἐλληνικαὶ Μεσογειακαὶ Γραμματίαι».

5. «Παρθενία Β.»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην ἀγγλικὸν «Laristano»), νεοαγορασθέν, 37.927 τόν. γκρός, τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὸ κ. Νικ. Βαρδινογιάννην.

6. «Ἄγγελος Γαβριήλ»: Φορτηγόν, (πρώην ἀγγλικὸν «Bristol City»), νεοαγορασθέν, 5.728 τόν. γκρός, τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Τζέμινι» (κ. Διαιρ. Ματθαίος).

7. «Άριος Τιτάν»: Ναυπηγούμενον δεξαμενόπλοιον, 106.500 τόνων τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Γουέστερν Γουώτεργαϊς» («Ημών Ναυτική καὶ Ἐμπορική Ἐταιρ. τῆς Ἐλλάδος Α.Ε.»).

8. «Κύριος Στέλιος»: Φορτηγόν, (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν όνομα), 2.644 τόν. γκρός, τοῦ 1951, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Καρδαμύλιαν» (κ. Ιωάνν. Παράσχος).

9. «Μαγδαληνή»: Ναυπηγούμενον φορτηγόν, 2.099 - 3.090 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μάγδα» (κ. Αθ. Ευσταθίου).

10. «Ναύπριος Ν. 911»: Φορτηγόν, 12.000 τόν., ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐμπρέσας» (κ. Μιχ. Καραγεώργης).

11. «Ναύπριος Ν. 2222»: Δεξαμενόπλοιον, 18.263 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἀρτ Ντέλμαρ» (κ. Μιχ. Καραγεώργης).

12. «Ναύπριος Ν. 2141»: Δεξαμενόπλοιον, 18.263 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μαρινέρος» (κ. Μιχ. Καραγεώργης).

13. «Ναύπριος Ν. 910»: Φορτηγόν, 12.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Πλάφηλντ» (κ. Μιχ. Καραγεώργης).

14. «Ναύπριος Ν. 2223»: Δεξαμενόπλοιον, 18.263 τόν. γκρός, ἀνήκον

εἰς τὴν ἑταῖριαν «Γκαλιντάντα» (κ. Μιχ. Καραγεώργης).

15. «Ναύπριος Ν. 2192»: Δεξαμενόπλοιον, 11.790 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐστρέλλα Νταϊνάμικα» (κ. Μιχ. Καραγεώργης).

16. «Ναύπριος Ν. 2224»: Δεξαμενόπλοιον, 11.790 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ιντάλγκο» (κ. Μιχ. Καραγεώργης).

17. «Ναύπριος Ν. 2190»: Δεξαμενόπλοιον, 11.790 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ιμπέριο» (κ. Μιχ. Καραγεώργης).

18. «Ναύπριος Ν. 889»: Φορτηγόν, 12.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Άλμα ντέλ Ατλαντικό» (κ. Μιχ. Καραγεώργης).

ΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

'Απὸ τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σαΐν Ναζαΐρ παραδίδεται τὴν 16ην Ιουλίου τὸ πρῶτον τῶν τεσσάρων τάκερς μαμμούθ, παραγγελθέντων ἀπὸ τὸν κ. Ωνάστην. "Ονομα αὐτοῦ 'Ολυμπικός 'Αξιον". Τόνοι d.w. 222.500.

— Παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριγιέ-κας τὸ 30.200 τόν. μπάλικ - κάρριερ «Εντόρπικ Άρρόου» τῶν κ.κ. Πήγτα καὶ Καρούσου. Μηχαναὶ Σούλτζερ, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν III.200 ἵππων. Ταχύτης 15.4 μιλίων.

'Υπεδλήθη αἵτησις ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Θ. Παπαγγελοπούλου, ἐκπροσώπου τῶν πλοιοκτητῶν (κ.κ. 'Αδελφοί Π. Γουλανδρῆ), διὰ τὴν νηολόγησιν καὶ ἔτερου τάκερ μαμμούθ εἰς τὰ Ἑλληνικὰ νηολόγια. Πρόκειται περὶ τοῦ παραδιβούμενου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαδτζίου Χαρίμα Χαρίμας «Ἀνδρος - Τίταν», 230.000 τόνων d.w.

Εἰς 1.782.663 τόν. d.w. ἀνέρχονται τὰ ἐνδεστὰ ἀνάριθμὸν ὑπὸ τὴν κυανολευκούν σκάφη τοῦ Οίκου 'Αδελφῶν Π. Γουλανδρῆ.

ΚΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ

Δύο ὑπὸ ναυπηγησιν εἰς 'Ισπανίαν δεξαμενόπλοια, μὲν παράδοσιν τὸ πρῶτον τὸν προσεχῆ Νοέμβριον καὶ τὸ δεύτερον τὸν Αὔγουστον τοῦ 1971, ηγοράσθησαν ἀπὸ τὸν κ. N. Βαρδινογιάννην. Γιμή 20 ἑκατ. δολλ. τὸ έν τοῖς 17 ἑκατόμ. δολλ. τὸ παραλαμβανόμενον τὸ 1971.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

— Τὴν 23ην Ιουνίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων 'Ινωσίμας (Χιτάσι) τὸ 19.200 τόν. d.w. μπάλικ - κάρριερ «Κορωνία», τοῦ Οίκου N. I. Γουλανδρῆ. Παράδοσις Σεπτέμβριον.

— Τὴν 5ην Ιουνίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ναυγκόγια ('Ισικαδτζίου Χαρίμα) τὸ ειδικὸν πετρελαιοφόρον «Σταμένη», 18.283 τόν. γκρός, τοῦ κ. Μιχ. Καραγεώργη. Σημαία ἐλληνική.

ΤΟ "ΚΥΔΩΝ.."

Δὲν ἐπραγματοποιήθη ὁ προαγγελθεὶς διὰ τὴν 12ην Ιουλίου δοκιμαστικός πλούς τοῦ ὄχηματαγωγοῦ «Κύδων» μέχρι Κρήτης, ὅστις, ὅμως, θά ἐκτελεσθῇ τὴν προσεχῆ Κυριακήν. "Ηδη ἐξετέλεσθησαν δοκιμαὶ ἐν δρυμῷ, ὡς καὶ μικροὶ πλόες πλησίον τῆς περιοχῆς τοῦ ναυπηγείου τῆς 'Ελληνικῆς Εταιρίας Γενικῶν 'Επιχειρήσεων, ὅπου τὸ σκάφος μετεσκευάσθη. Αἱ πρῶται ἐντυπώσεις τῶν τεχνικῶν ὑπῆρχαν ἀριστεῖαι διὰ τὴν ἀποδοτικότητα τοῦ σκάφους. Οὐδὲν πρόβλημα ἐσημειώθη.

ΚΑΙ ΡΟΛΑ-ΟΝ/ΡΟΛΑ-ΟΦ

Πληροφορούμεθα, διτὶ τὸ ναυπηγεῖον τῆς 'Ελληνικῆς Εταιρίας Γενικῶν 'Επιχειρήσεων

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

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

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ • ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ • ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΔΙΚΤΥΟΝ ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΙΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ
• ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ •

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦ. {
312210
321225
328543

ΤΕΛΕΞ: 71080

CABLES: CHIOS - NAPOLI

Η διάσκεψης της Έλλ. Τεχνικής Επιτροπής του Νηογνώμονος "ΒΕΡΙΤΑΣ"

Η τακτική έτησία διάσκεψης της Έλληνης Τεχνικής Επιτροπής του Γαλλικού Νηογνώμονος «Βέριτας» έλαβε χώραν την 2αν Ιουλίου, είς τάς αιθύσας του Βασιλικού Ναυτικού Όμιλου, ύπό την προεδρίαν του κ. Β. Ρωσολύμου και με συμμετοχήν των έπι Παρισίων αφιχθέντων έκπροσώπων της Κεντρικής Διοικήσεως του Νηογνώμονος. Ο κ. Σεριό του Γραφείου «Βέριτας» των Παρισίων άνεπτυξεν είς τους κ.κ. Συνέδρους τάς κάτωθι θέματα, γενικότερου τεχνικού ένδιαφέροντος. Επηκολούθησε συζήτησις έπι αυτών.

α) Ασφάλεια πλοίων μεγάλου έκτοπισματος.

β) Σύγκρισης μηχανών έσωτερικής καύσεως και άτμου.

γ) Απόφεις του Νηογνώμονος έπι του αύτομαστισμού.

Τάς άνωτέρω τεχνικά θέματα, είσηγητής των όποιων ύπηρεν ο κ. Seriot, θέλουν με την σειράν των άπασχολήσης τάς στήλας των «Ναυτικών Χρονικών».

Έπι εύκαιριά της έπισκεψέων του είς Ελλάδα ο κ. Seriot, έπι μακράν σειράν έ-

τών χρηματίσας άρχιμηχανικός του έφοπλιστικού γραφείου του κ. Όναση, άπευθύνει διά των «Ναυτικών Χρονικών» τό κάτωθι μήνυμα πρός τους πολυπληθεῖς φίλους του «Ελλήνας ναυτικούς:

«Δράττομαι τής εύκαιριάς, την όποιαν μού προσέφερεν ό αγαπητός μου κ. Κωττάκης, νά χαιρετήσω τούς πολυαριθμους φίλους μου, που ύπηρετούν έπι τών πλοίων.

Μαζί τους είς τό πέρασμα τών χρόνων, μέστα είς τήν πνιγηράν άτμοσφαιραν τού μηχανοστασίου, διεπιστώσα τήν έπαγγελματικήν συνείδησιν όλων. Κατενόσσα τήν σπανίαν εύγενικήν πράξιν τής θυσίας έκ μέρους τού μέσου «Ρωμαϊκόν ού» διά τον οικογένειαν του. Εις τό χείλος τού κινύνου, έλαχιστα μακράν τού θανάτου, είδα τήν γενιαίουψιάν των. Οι κατά τούς πολλούς άσημαντοι αύτοι άνθρωποι ένσαρκώνουν τάς άρχαιάς και συγχρόνους άρετάς τής Ελλάδος. Κατά τήν βραδυνήν ώραν, τής άναπαυσεως, τά τραγούδια τής πρώμης μάς μεταφέρουν τήν καλλιτεχνικήν νόταν τής νοσταλγίας. Οι άνθρωποι αύτοι είναι, πράγματι, οι καλύτεροι πρεσβευταί τής χώρας των».

ων διαπραγματεύεται τήν σύναψιν συμβολαίου διά τήν κατασκευήν δύο ή τεσσάρων συγχρόνων πλοίων τύπου ρόλλ-ον/ρόλλ-οφ (κυλιούμενα όχημάτων) μήκους έκαστου μικροτέρου τών 100 μέτρων. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν έγινώσθησαν.

ΑΙ ΑΓΟΡΑΠΛΗΣΙΑΙ

Παρά κυπριακής έταιρίας ήγοράσθη, άντι ποσού 110.000 λιρών, τό δηζελοκίνητον άγγλικόν φορτηγόν «Baltic Merchant», 1.689 τόν. γκρός, 2.560 τόν. d.w., τού 1954 και παραληφθέν μετωνομάσθη «Spagna». «Υψωσε τήν κυπριακήν σημαίαν.

— «Ελληνες ήγόρασαν τό δηζελοκίνητον άγγλικόν φορτηγόν «Fleetbank», 5.690 τόν. γκρός, 8.967 τόν. d.w., τού 1953, άντι 780.000 δολ.

— Παρά Ελλήνων ήγοράσθη έπίσης τό δλλανδικόν δηζελοκίνητον φορτηγόν «Osiris», 3.004 τόν. γκρός, 3.830 τόν. d.w., τού 1955.

— Τό δηζελοκίνητον λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Passeo», 11.616 τόν. γκρός, 17.529 τόν. d.w., τού 1953, ήγοράσθη παρά Ελλήνων τού Λονδίνου άντι ποσού 850.000 δολαρίων, με παραλαβήν Αγγούστον.

— Άντι ποσού 85.000 λιρών ήγοράσθη και παρελήφθη τό δηζελοκίνητον άγγλικόν φορτηγόν «Villegas», 1.216 τόν. γκρός, 1.606 τόν. d.w., ναυπηγηθέν είς Βρέμην, τό 1955. Μετωνομάσθη «Άγιος Λάζαρος». «Υψωσε τήν κυπριακήν.

— Τό δηζελοκίνητον λιθεριανὸν φορτηγόν «Αννα Κ.», 6.112 τόν. γκρός, 10.750 τόν. d.w., τού 1954, ήπωληθή είς τήν έταιρίαν «Αριάνα» τής Κύπρου και παραδόθεν μετωνομάσθη «Καλλιόπη Αντωνάτου». Κυπριακή σημαία.

— «Θανάσης Μ.» μετωνομάσθη και υψώσε τήν κυπριακήν σημαίαν τό άγορασθὲν αυτοραπλιανὸν δηζελοκίνητον φορτηγόν «Illowgr», 4.892 τόν. γκρός, 7.101 τόν. d.w., τού 1957. Τιμή δολ. 500.000.

— Παρά Ελλήνων ήγοράσθη και παρελήφθη τό δηζελοκίνητον φορτηγόν «Les Amassers», 1.542 τόν. γκρός, 2.155 τόν. d.w., τού 1949. Μετωνομάσθη «Χόπη». «Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Εις Ελλήνας τής Νέας Υόρκης έπωληθη τό άπωκινητον λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Marimprawynas», 23.802 τόν. γκρός, 35.707 τόν. d.w., τού 1955. Τιμή γύρω τών 3.600.000 δολαρίων. Παρεδόθη τέλος Ιουνίου, είς Σικελίαν. Μετωνομάσθη «Τίγρις».

— Τό άπωκινητον λιθεριανὸν φορτηγόν «Rigels», 6.895 τόν. γκρός, 9.350 τόν. d.w., ναυπηγηθέν είς Γλασκώνη, τό 1951, ήγοράσθη παρά Ελλήνων και παραληφθέν μετωνομάσθη «Δημήτριος». «Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Παρά κυπριακής έταιρίας ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον γαλλικόν φορτηγόν «Elle d'Argz», 8.268 τόν. γκρός, 10.200 τόν. d.w., τού 1945. Μετωνομάσθη «Κίμων».

— Τό δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Άλταΐρ», 10.426 τόν. γκρός, 16.325 τόν. d.w., τού 1953, έπωληθη είς άγοραστάς Σιγκαπούρης, άντι 560.000 δολαρίων.

— Τό δηζελοκίνητον άγγλικόν σέλτερντέκερ «Mercian», 1.515 τόν. γκρός, 1.175 τόν. d.w., τού 1948, ήγοράσθη παρά Ελλήνων, άντι ποσού γύρω τών 50.000 λιρών τοις μετρητοῖς και θά παραληφθή τέλος Αγγούστου.

— Εις άγοραστάς τής Σιγκαπούρης έπωληθη τό λιθεριανὸν φορτηγόν «Γκραστιόλα», 6.618 τόν. γκρός, τού 1950.

— Τό έγκαταπλειθέν με ζημίας δηζελοκί-

νητον φορτηγόν «Βαρύκινο Αντβέντσουερ», 3.994 τόν. γκρός, 5.585 τόν. d.w., τού 1961 έπωληθη είς Ελλήνας άγοραστάς και μετωνομάσθη «Γαταρά».

— Τό δηζελοκίνητον άγγλικόν φορτηγόν «Hermiston», 8.976 τόν. γκρός, 12.470 τόν. d.w., τού 1961, με σερβέν Μαΐου 1965, ήγοράσθη παρά Ελλήνων, άντι ποσού 825.000 λιρών.

— Τό ποσού 610.000 λιρών ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον άγγλικόν φορτηγόν «Birchbank», 8.348 τόν. γκρός, 12.120 τόν. d.w., τού 1958, με σερβέν Μαΐου 1966.

— Τό φορτηγόν «Αναξ», 8.519 τ. γκρός, τού 1955, ήπωληθη είς άγνωστους άγοραστάς, άντι 750.000 δολαρίων.

— «Ελληνες ήγόρασαν τό δηζελοκίνητον νορβηγικόν μπάλκ - κάρριερ «Germie», 10.163 τόν. γκρός, 15.250 τόν. d.w., τού 1961, με σερβέν Σεπτεμβρίου 1966.

— Αντί ποσού 610.000 λιρών ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον άγγλικόν μπάλκ - κάρριερ «Germie», 10.179 τόν. γκρός, 15.025 τόν. d.w., τού 1958, με σερβέν Μαΐου 1970.

— Παρά Ελλήνων ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Siluna», 30.166 τόν. γκρός, 51.030 τόν. d.w., τού 1960, με σερβέν Δεκεμβρίου 1968. Τιμή 5.200.000 δολαρίων.

— Τό δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Quarteman», 4.70 τόν. γκρός, τού 1953, ήγοράσθη παρά Ελλήνων και παραληφθέν μετωνομάσθη «Μεγαλόχαρη II». Σημαία έλληνική.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθη, υψώσε τήν κυπριακήν σημαίαν και μετωνομάσθη «Κάππαται Παντελῆς» τό άγορασθὲν γαλλικόν φορτηγόν «Caronte», 5.370 τόν. γκρός, τού 1948.

— Παρελήφθη έπισης, υψώσαν τήν κυανόλευκον τό σουηδικόν φορτηγόν «Suecia», 7.030 τόν. γκρός, τού 1944. Μετωνομάσθη «Μάκο Φιντέλιτου».

— Μετωνομάσθη «Χάριετ» και υψώσε τήν κυανόλευκον τό παραληφθέν νορβηγικόν δεξαμενόπλοιον «Springtime», 21.006 τ. γκρός τού 1954.

— Τό παραληφθέν νορβηγικόν φορτηγόν «Charente», 1.139 τόν. γκρός, τού 1958, μετωνομάσθη «Αννα». «Υψωσε τήν έλληνικήν σημαίαν.

— Παρελήφθη τό γερμανικόν ψυγείον «Alsterfeuer», 2.683 τόν. γκρός, τού 1955 και υψώσε τήν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Κέο».

— Τό άγορασθὲν λιθεριανὸν μότορσπιτ «Stow», 498 τόν. γκρός, τού 1949, μετωνομάσθη «Νίκος Γ.». Σημαία έλληνική.

— Παρελήφθη έπισης τό ιαπωνικόν φορτηγόν «Takeshima Maru», 8.853 τόν. γκρός, τού 1952. «Υψωσε τήν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Μάϊος».

— Τό άγορασθὲν σουηδικόν φορτηγόν «Elovika Gortlson», 3.327 τόν. γκρός, τού 1953, παρελήφθη και υψώσε τήν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Αφρός».

— Τήν κυπριακήν υψώσε και μετωνομάσθη «Απολλώνιαν» τό άγορασθὲν νορβηγικόν φορτηγόν «Dagfred», 10.108 τόν. γκρός, τού 1958.

— Παρελήφθη, παραμείναν υπό τό άντρο ονόμα τό άγορασθὲν γερμανικόν φορτηγόν

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

«Κοίλη», 5.619 τόν. γκρός, τοῦ 1953.

— Τὸ ἀγορασθὲν δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Ivinghoe Beacons», 9.646 τόν. γκρός, τοῦ 1954, παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαῖαν. Μετωνομάσθη «Γεώργιος Τ.».

— Παρελήφθη ἐπίσης τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Geiger», 1.112 τόν. γκρός, τοῦ 1955 καὶ μετωνομάσθη «Σταυράκης» ὑψωσε τὴν κυανόλευκον.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ παναμαϊκῆς ἔταιρίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων ἀτμοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Darinius», 1.531 τόν. γκρός, τοῦ 1947, παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκὴν σημαῖαν. Μετωνομάσθη «Κωνσταντῆς Φωτεινές».

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ δεξαμενόπλοιον «Λόρδος Λόρδος Τζώρτζ» 11.347 τόν. γκρός, τοῦ 1951, ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν.

— Εἰς διαλυτάς τῆς Σαγκάης ἐπωλήθη τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Τούλα», 6.435 τόν. γκρός, τοῦ 1937.

— "Ἐλληνες διαλυταὶ ἡγόρασαν τὸ φορτηγὸν «'Αγγλαῖ», 1.333 τόν. γκρός, τοῦ 1938.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ μπάλκ - κάρριερ «Θεολόγος», 16.561 τόν. γκρός, τοῦ 1961 μετωνομάσθη «Πλάνη».

— Τὸ δεξαμενόπλοιον «Σπύρος ΙΙ», 10.375 τόν. γκρός, τοῦ 1945, μετωνομάσθη «Πέτρολα ΙV».

ΠΙΣΤΟΔΟΤΙΚΑ

'Απόφασις Νομισματικῆς 'Επιτροπῆς ὑπ' ἀριθ. 1562)2.6.70 (Θέμα 17ον), περὶ τροποποίησεως τῆς ὑπ' ἀριθ. 1552)11.2.1970 (Θέμα 46ον) ἀποφάσεως αὐτῆς.

1/7 Χρηματοδότησις τῆς Ναυτιλίας... 'Η Νομισματικὴ 'Επιτροπὴ ἀπεφάσισε τὴν ἀντικατάσταση τῆς ἐν παραγράφῳ Γ' ἐδαφίῳ 3)1 ὑπὸ στοιχείου β' τῆς ἐλόγω ἀποφάσεως ὡς ἀκολούθως:

(β) ὑπὸ δεκτικώσεως τῆς χρηματοδοτούσης Τραπέζης διὰ τὴν παρασχεθεῖσαν προέγκρισιν 1) ἀλαβεν ὑπ' ὅψιν τῆς τὴν τεχνικὴν ἐπάρκειαν τοῦ ναυπηγείου διπέρ πρόκειται νὰ προδῇ εἰς τὴν ναυπηγήσιν τοῦ χρηματοδοτούμενου πλοίου, βασισθεῖσα πρὸς τοῦτο, ἐπὶ τῆς ἐμπειρίας τούτου καὶ τῶν πρηγουμένων ἐκτελεσθεῖσῶν ὑπ' αὐτοῦ ἀναλόγων ἐργασιῶν εἰς ἔκτοσιν καὶ δάρος καὶ 2) θέλει λάβει πάνι ἀπαιτούμενον μέτρον διὰ τὴν καθ' ὅλα τὰ στάδια τῆς ναυπηγήσεως παρακολούθησαν μέσω νηογνώμονος καὶ τῆς ΕΕΠ τῆς κατασκευῆς καὶ ὀμολής ἀπόπερατώσεως τῆς ναυπηγήσεως τοῦ πλοίου.

"Η παρούσα δημοσιεύθησεται εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (τεύχος Α') συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 6 τοῦ Ν.Δ. 588)1948".

'Απόφασις «ΕΣ.Ο.Π» ὑπ' ἀριθ. 629)1970 (Θέμα 7ον) «Περὶ τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως τῆς ὑπ' ἀριθ. 576)1970 ἀποφάσεως περὶ καθορισμού δρίων ίσχυος ἀποφάσεων ΕΣ.Ο.Π, διὰ παροχῆς ἐγγυήσεως 'Ελληνικοῦ Δημοσίου πρὸς ναυπηγήσιν πλοίων ἐν 'Ελλάδι».

«Η 'Επιτροπὴ Συντονισμοῦ Οικονομικῆς Πολιτικῆς, λαβούσαται ὑπ' ὅψιν:

α) Τὰς διατάξεις τῆς παρ. 1 τοῦ ἄρθρου 9 τοῦ Ν.Δ. 1/1968 «περὶ 'Υπουργικοῦ Συμβούλιου καὶ 'Υπουργείων».

β) Τὸ ὑπ' ἀριθ. 90339(2)70)27.5.70 ἔγγραφον τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορίου καὶ Ναυτιλίας, ὡς καὶ προφορικὴ εἰσήγησιν τοῦ κ. 'Υπουργού 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπὶ τῆς ἀνάγκης ἐπαυξήσεως τῶν χρονικῶν δρίων ίσχυος τῶν ἀποφάσεων τῆς ΕΣ.Ο.Π, διὰ τὴν

Ο ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΠΑΡΕΔΩΚΕΝ ΕΙΣ ΤΟΝ κ. ΧΟΛΕΒΑΝ ΤΑ ΟΜΟΙΩΜΑΤΑ ΔΥΟ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ ΤΥΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



Διὰ τοῦ κ. Ιωάννου Μιχ. Καρρᾶ ὡς μέλους τῆς ἐν Νέᾳ Υόρκῃ Κεντρικῆς Διοικήσεως τοῦ 'Αμερικανικοῦ Νηογνώμονος, παρισταμένου καὶ τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ ἐν Πειραιῇ γραφείου κ. Χάντεν, παρεδόθη πρὸ τινῶν ἡμερῶν εἰς τὸν 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας κ. Χολέβαν τὰ ὁμοιώματα δύο ιστορικῶν διά την Ναυτιλίαν μας τύπων πλοίων, ἐκτεθέντων εἰς τὰ «Ποσειδώνια». Τὸ τύπου «λίμπερτ» τὸ ἐν καὶ τοῦ T2 δεξαμενοπλοίου τὸ ἔτερον. Τὴν παράδοσιν τῶν ὁμοιωμάτων συνάδευε καὶ ἡ κάτωθι πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν ἐπιστολὴ τοῦ Προέδρου καὶ Γεν. Διευθυντοῦ Νηογνώμονος κ. Νήλσον.

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING

Φίλε Κε 'Υπουργέ,

'Ο 'Αμερικανικὸς Νηογνώμων ἔχει τὴν μεγάλην εὐχαρίστησιν ὅπως προσφέρῃ εἰς τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας πρότυπα τῶν σκαφῶν τύπου EC2-S-C1 («Λίμπερτ») καὶ T2-SE-AL (τοῦ τάνκερ «T2»), τὰ ὅποια ἀπετέλεσαν — κατὰ μέγα μέρος — τὰ θεμέλια τοῦ συγχρόνου Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

"Ολος ὁ παγκόσμιος ναυτιλιακὸς κόσμος ἔχει παρακολουθήσει μὲ θαυμασμὸν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ἀπό τῆς ἀνασυγκροτήσεως του, κατόπιν τῶν ἀπωλειῶν τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου εἰς τὴν πρέσβυτον θέσιν, τὴν ὅποιαν κατέχει σήμερον.

"Η παρούσα προσφορά τῶν προτύπων ἀποτελεῖ μίαν περαιτέρω ἐκδήλωσιν τῆς βαθείας ὑπολήψεως καὶ σεβασμοῦ, τὸν ὅποιον τρέφει ὁ 'Αμερικανικὸς Νηογνώμων πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν κοινότητα. 'Ο 'Αμερικανικὸς Νηογνώμων αἰσθάνεται ὑπερήφανος, διότι συνετέλεσε εἰς τὴν ὑγιὴ ἀνάπτυξιν τοῦ Ἑλληνικοῦ στόλου καὶ θὰ συνεχίσῃ τὴν διλόθερμον ὑποστήριξίν του, καθ' οιονδήποτε δυνατόν τρόπον.

Εἰλικρινῶς ὑμέτερος
AMERICAN BUREAU OF SHIPPING
A. NEILSON
Πρόεδρος

παροχὴν τῆς ἐγγυήσεως τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου πρὸς ναυπηγήσιν πλοίων ἐν 'Ελλάδι, τῶν καθορισθέντων διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 576)70 ἀποφάσεως,

ἀ π ο φ α σ ι ζ ε ι ὁ μ ο φ ω ν ω σ τροποποίησαν καὶ συμπληρώσαντα τὴν ὑπ' ἀριθ. 576)9.4.70 ἀπόφασιν αὐτῆς καθορίζει τὰ κάτωθι:

1. α) "Οπως αἱ ἐκδιδόμεναι ἐφ' ἔξης ἀποφάσεις τῆς ΕΣ.Ο.Π, διὰ τὴν κάλυψη, τῇ ἐγγυήσει τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου, μέρους (30%) τῶν χορηγουμένων ὑπὸ τῶν Τραπέζων χρηματοδοτήσεων διὰ ναυπηγήσιν πάσης φύσεως πλοίων ἐν 'Ελλάδι, ισχύουν ἐπὶ δέκα (10) μῆνας ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας κοινοποίησεώς των εἰς τὸν αἰτούντα, πρὸς διλοκήρωσιν ἐντὸς τοῦ χρονικοῦ τούτου διαστήματος τῆς σχετικῆς διαδικασίας παροχῆς ὑπὸ τοῦ 'Υπουργού τῶν Οικονομικῶν τῆς Ἐγγυήσεως τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου διαδικασίας, κατὰ τὰ λοιπὰ ισχυούσητη τῆς ὡς

ἡσεως τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου.

β) "Οπως παρερχομένης τῆς ὡς διω δεκαμήνου προθεσμίας παύῃ ισχύουσα ἡ ἐκδοθεῖσα σχετικὴ ἀπόφασις, τῆς ἀνανεώσεως τῆς αὕτης δυνατῆς μάλιστας ὑποθολῆς εἰς τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας νέας αἰτήσεως ἐκ μέρους τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ τηρήσεως τῆς σχετικῆς διαδικασίας ἐξ ὑπαρχῆς.

2. "Οπως κηρυχθοῦν ἀκυροί ἀπασαὶ αἱ, πρὸ τῆς λήξεως τῆς παρούσης, ἐκδοθεῖσαι ἀπόφασεις τῆς ΕΣ.Ο.Π περὶ παροχῆς τῆς ἐγγυήσεως τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου, ἐφ' ὅσον αύται συνεπλήρωσαν ἡ συμπληρώσιν δέκα (10) μῆνας ἀπὸ τῆς λήψεως των, σὺν περατώσεως τῆς σχετικῆς μὲ τὴν παροχὴν τῆς ἐγγυήσεως τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου διαδικασίας, κατὰ τὰ λοιπὰ ισχυούσητη τῆς ὡς

άνω παραγράφου 16.

3. "Όπως παραελήθη ή Νομισματική 'Επιπτροπή, ίνα προσαρμόσῃ άναλογως τὴν σχετική διπούσαν της διά τὸν καθορισμὸν τοῦ δεκαμήνου, ὡς χρονικοῦ δρίου ισχύος τῶν σχετικῶν διπούσεων τῆς.

NEA NAYTIAKA GRAFEIA

Συνεπλήρωσεν εξάμηνον από τῆς Ιδρύσεως του ἐν Λονδίνῳ τὸ ναυτιλιακὸν γραφεῖον «Andros Shipping Agency Ltd.», διπερ ἑγκατεστάθη τὸν Νοέμβριον τοῦ 1969 εἰς τὴν διεύθυνσιν: 201-202 Finsbury Court, Finsbury Pavement, London, E.C.3.

Τὸ ἐν λόγῳ γραφεῖον διαχειρίζεται τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαῖαν μ/ν «Elena M.», d.w. 8.958, «Irene M.», d.w. 8.540 καὶ «Vasilis» d.w. 8.785. Προσφάτως ἐπώλησε δύο παλαιὰ πλοῖα, ἔξ ὧν τὸ ἐν ἐπιμηκυμένον λίμπετρον καὶ τὸ ἔπειρον μεσογειακόν, μὲ τὴν πρόθεσιν ἀγράρας δύο νέων συγχρόνων μονάδων, αἵτινες καὶ θὰ τεθῶν ὑπὸ τὴν κυανόλευκον. Αναμένεται δὲ καὶ περαιτέρω ἀνάπτυξις, τὴν ὅποιαν ἔγυγμαται ἡ μέχρι σήμερον δραστηριότης τῶν διαχειριστῶν.

Ως γνωστόν, ἡ πρακτόρευσις τῶν ὡς ἄνω πλοίων καὶ ἡ ἐν γένει ἀντιπρόσωπευσις ἐν Ἐλλάδι τοῦ γραφείου τούτου, ἔχει ἀνατεθῆ ἐις τὸν γνωστὸν ἐν Πειραιεὶ ναυτικὸν πράκτορα κ. Τηλέμαχον Ματαράγκαν (Δ. Γούναρη 4) τηλ. 475-288.

EIS ANAGNORISIN

"Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς εἰς Σύρον παραμονῆς τῶν κ.κ. Νικολάου καὶ Μητρᾶ Β. Ρεθύμνη, ἐγένετο ἡ ἐπίδοσις εἰς αὐτοὺς τοῦ Χρυσοῦ Μεταλλίου Τιμῆς τῆς Πλεωνός, τοῦ ὅποιου τὴν ἀπομονὴν είχεν αἴσθασίσθε τὸ Δημοτικὸν Συμβούλιον Ἐρμουπόλεως ἀπό τοῦ παρελθόντος 'Οκτωβρίου, εἰς τὴν ἀναγνώρισιν τῆς συμβολῆς τῶν κ.κ. Ἀδελφῶν Ρεθύμνη εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῆς Σύρου, εἰς τὴν πρόσδον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, καθὼς καὶ τῶν πρὸς τὴν Σύρον εὐεργεσιῶν των.

EΓΚΑΙΡΩΣ ΝΑ ΑΝΑΚΟΙΝΟΥΝΤΑΙ

"Ο ὑπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. I. Χολέδας δι' ἐγκυλίου τὸν πρὸς τοὺς πλοιάρχους Ἐμπορικῶν πλοίων, παρατηρεῖ, διπούλακίς περιστατικὰ ναυτικῶν ἀτυχημάτων, τὰ ὅποια λαμβάνουν χώραν εἰς ἐλληνικὰ ἡ ὑπὸ ἐνας σημαῖας ἐλληνικῶν συμφερόντων πλοίων ἐπὶ τῶν ὅποιων ὑπηρετῶν ἐλληνικά πληρώματα, περιέρχονται εἰς γνώσιν τοῦ Y. E.N. μὲ σηματικὴν καθυστέρησιν μέσω τῶν ἐν Πειραιεὶ γραφείων τῶν πλοίων ἡ τῆς εἰδησεογραφίας τοῦ Τύπου, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν δημοπραγίαν ἐσφαλμένων, ἐν πολοῖς, ἐντυπώσεων εἰς τὸ κοινόν περὶ τοῦ θεάτρου.

"Ἐπι πλέον, τονίζει ὁ κ. Χολέδας, ἡ ἀλειφυῖς συγκεκριμένων εἰδήσεων προκαλεῖ σύγχυσιν καὶ δεικιαίογυμένην ἀνηρχυσίαν εἰς τὰς οἰκογενείας τῶν ναυτικῶν καὶ γενικότερον εἰς τὴν κοινὴν γνώμην. Η δημεσος ἐνημέρωσις

τοῦ 'Υπουργείου θὰ συντελέσῃ ἀφ' ἐνὸς μὲν εἰς τὴν παροχὴν συγκεκριμένων καὶ σαφῶν πληροφοριῶν τόσον εἰς τὸν Τύπον δοσον καὶ πρὸς πάντα ἐνδιαφερόμενον καὶ ἀφ' ἐτέρου εἰς τὴν πρόληψιν δημιουργίας τῶν ὡς ἄνω δυστιμῶν ἐντυπώσεων.

«Εἰς τὸν κύκλον τῶν καθηκόντων σας», καταλήγει ὁ κ. ὑπουργὸς ἀπευθυνόμενος πάντα πρὸς τὸν πλοιάρχους, «ἄλλα καὶ ὑπὸ τῆς κειμένης νομοθεσίας ἐπιβάλλεται ἡ ὑποχρέωσίς σας, διότα, εἰς περίπτωσιν ναυτικοῦ ἀτυχημάτος, ἀναφέρετε, τὸ δυνατὸν τοσχύτηρον περὶ τούτου εἰς τὸ Y.E.N. τηλεγραφικῶς. Η ἀνακοίνωσις δέον νὰ περιλαμβάνῃ τὰ στοιχεῖα τοῦ πλοίου, τὸ σῆμα, τὴν προέλευσιν καὶ προορισμόν, τὸν χρόνον, τὴν αἱτίαν, τὴν κατάστασιν τοῦ πλοίου, τῶν ἐπιβαίνοντων καὶ τοῦ φορίου ὡς καὶ τὰς δυνατὰς προβλέψεις. Ἐπικαλούμεθα τὴν στενήν καὶ πρόθυμον συνεργασίαν σας ὥστε νὰ ἐπιτυγχάνεται ὁ ἐπιδιώκομενος σκοπὸς τῆς ἐμπειρώσας ἡ ὑπὸ ἐνας καὶ παροχῆς τυχὸν δονθῆσθαι ἀφ' ἐτέρου. Ἐπιθυμούμενος διότας οἱ πλόες σας εἶναι πάντοτε ὀμολογοῦ καὶ ἀσφαλεῖς καὶ αἱ πρὸς τοῦτο εὐχαὶ μας σᾶς συνδέουσιν.»

TA SUMBEVΛHMENΑ

Κατὰ τὸ α' 150ήμερον τοῦ 'Ιουλίου ὑπεγράψαν εἰς τὸ N.A.T. συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ἐνας σημαῖας ἐλληνικῶν συμφερόντων: «Καλυψώ», κυπριακόν, τόννων γκρός 12.218, ἀπὸ 26.4.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Ε.Π.Ε. «Ηιωμένη Ναυτική, «Σίλβερ Κόστο», κυπριακόν, τόννων γκρός 7.490, ἀπὸ 28.5.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Στ. Νταϊφά, «Νίκε», κυπριακόν, τόννων γκρός 9.505, ἀπὸ 22.6.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Ε.Π.Ε. Γ. Δ. Πατρίκιος.

Κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν τοῦ καταβόγου τῶν ἡσφαλισμένων τὰ κάτωθι πλοῖα:

«Ρόμπερτ», παναμαϊκόν, τόννων γκρός 17.705 ἀπὸ 6.10.69, λόγῳ πωλήσεως, «Θεόκλητος», Σομαλίας, τόννων γκρός 5.217, ἀπὸ 29.9.69, λόγῳ πωλήσεως, «Αιθάλη», λιβεριανόν, τόννων γκρός 12.409, ἀπὸ 17.5.69, αἵτισει ἐκπροσώπου, «Καρδαμαλίτης», λιβεριανόν, τόννων γκρός 9.900, ἀπὸ 21.5.70, λόγῳ πωλήσεως, «Ολυμπικ Φαέθων», λιβεριανόν, τόννων γκρός 15.625, ἀπὸ 10.5.70, αἵτισει ἐκπροσώπου, «Ατλαντικ Μπόροντ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 11.767, ἀπὸ 1.10.69, λόγῳ πωλήσεως, «Τούλα», κυπριακόν, τόννων γκρός 6.426, ἀπὸ 14.5.70, λόγῳ πωλήσεως πρὸς διάλυσιν, «Ολυμπικ Γκάρλαντ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 24.277 ἀπὸ 25.5.70, αἵτισει ἐκπροσώπου, «Μαρντεσπάνια V.», λιβεριανόν, τόννων γκρός 137, ἀπὸ 15.2.70, λόγῳ πωλήσεως, «Πουκούν», λιβεριανόν, τόννων γκρός 111.319, ἀπὸ 1.10.69, λόγῳ πωλήσεως, «Κωνσταντίνος Π.», λιβεριανόν, τόννων γκρός 11.017, ἀπὸ 1.4.70, λόγῳ πωλήσεως, «Γιάννης», λιβανικόν, τόννων γκρός 5.270, ἀπὸ 27.9.69, λόγῳ πωλήσεως, «Ατλαντικ Στάρ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 15.800, ἀπὸ 11.4.69, λόγῳ πωλήσεως ἐλληνικῆς σημαῖας.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἐπελθούσων μεταδολῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἐνας σημαῖας ἐλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα εἰναι ἡσφαλισμένα εἰς τὸ N.A.T., ἀνέρχεται εἰς 1.149, τόννων γκρός 16.052.935.

OI SYNTAXIODOTOYMEONI

Συνταξιοδοτήσαν ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ν. A.T. οἱ κάτωθι ναυτικοὶ ἀποχωρήσαντες τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ἀναφέρετε, τὸ δυνατὸν τοσχύτηρον περὶ τούτου εἰς τὸ Y.E.N. τηλεγραφικῶς. Η ἀνακοίνωσις δέον νὰ περιλαμβάνῃ τὰ στοιχεῖα τοῦ πλοίου, τὸ σῆμα, τὴν προέλευσιν καὶ προορισμόν, τὸν χρόνον, τὴν αἱτίαν,

«Εἰς τὸν κύκλον τῶν καθηκόντων σας», καταλήγει ὁ κ. ὑπουργὸς ἀπευθυνόμενος πάντα πρὸς τὸν πλοιάρχους, «ἄλλα καὶ ὑπὸ τῆς κειμένης νομοθεσίας ἐπιβάλλεται ἡ ὑποχρέωσίς σας, διότα, εἰς περίπτωσιν ναυτικοῦ ἀτυχημάτος, ἀναφέρετε, τὸ δυνατὸν τοσχύτηρον περὶ τούτου εἰς τὸ Y.E.N. τηλεγραφικῶς. Η ἀνακοίνωσις δέον νὰ περιλαμβάνῃ τὰ στοιχεῖα τοῦ πλοίου, τὸ σῆμα, τὴν προέλευσιν καὶ προορισμόν, τὸν χρόνον, τὴν αἱτίαν, καὶ τὸ τέκνον της Ξανθίπη πρ. 3.285, Δέσποινα Ζάγκα π. Ιωάννη, καὶ τὰ τέκνα της Ελένης αἱ Θωμάς πρ. 3.720, Αικατερίνη Πηλίχου π. μήτηρ Σπυρίδωνος πρ. 1.347, Γεωργία Τσουρλά π. Ιωάννη, καὶ τὰ τέκνα της Νικόλα, καὶ Καλλιόπη πρ. 2.565, Εισυθερία Ρωμανού π. Ιωάννου πρ. 1.160, Μαρία Βλαχάκη π. Μηνᾶ πρ. 2.560, Γεωργία Γ. Γεωργόπουλος πατέρη Δημητρίου πρ. 1.332, Ιωάννη Απ. Βαλαφάς πατήρ 'Αναστασίου πρ. 2.068, Θωμᾶς 1. Ζάγκας πατήρ Θεοδώρου πρ. 1.369, Γεώργιος Ν. Θεούας πρ. 1.230, Ιωάννης Βαφιάς πρ. 2.285, Στ. Κ. Δαλιούκλας πρ. 1.273, Εύστ. Ι. Μαμματάς πρ. 1.753, Αγ. Ι. Χαρακόπουλος πρ. 1.230, Δημήτριος Φίφης πρ. 3.257, Γρ. Δ. Φωτόπουλος πρ. 2.266, Γρ. Στ. Παυλίδης πρ. 2.487, Γ. Α. Μαραντίνος πρ. 2.412, Κων. Α. Τσουβαράς πρ. 3.803, Σπ. Κ. Άγγελου πρ. 1.932, Νικ. Δ. Παγκάσης πρ. 2.378, Νικ. Τρ. Μανώλης πρ. 5.161, Βασ. Θ. Σπετσιώτης πρ. 1.230, Εύαγγελια Τσιμπιδάκη π. Εμ. καὶ τὰ τέκνα της Γεώργ. Νικ. καὶ Ιωάννης πρ. 2.746, Αθ. Ν. Κηπιώτης πρ. 2.678, Μιχ. Ν. Κακλαμάνος πρ. 3.924, Εύάγ. Ι. Ντούσκος πρ. 1.919, Στ. Α. Ταυτάνης πρ. 1.446, Δημήτριος πρ. 2.792, Χαρ. Ν. Κατσαρός πρ. 1.230, Βασ. Κ. Καρράς πρ. 1.741, Εύάγ. Ε. Γαϊτάνος πρ. 1.678, Ιωάννη Κουτσελόπουλος πρ. 3.045, Εύθ. Α. Πρεβενάς πρ. 4.815, Χαρ. Γ. Γιαννιώτης πρ. 2.306, Πλαν. Κ. Μπενέτης πρ. 3.441, Αντ. Ν. Κουτσουράκης πρ. 1.528, Χρ. Δ. Κόττας πρ. 1.230, Χρ. Στ. Βιλλιώτης η Βελλιώτης πρ. 1.405, Ιωάννη Χαραλαμπίτεας πρ. 1.460, Νικ. Ι. Σελλάς πρ. 1.385, Πέτρ. Μ. Ψαριάνος πρ. 1.535, Ιωάννη Κουτελάκης πρ. 2.878, Νικ. Γ. Σαρούκος πρ. 1.302, Παν. Β. Καλούδης πρ. 1.531, Στ. Ι. Γιανουώτσος πρ. 1.392, Αντ. Ν. Μπάρας πρ. 1.979, Γεώργ. Θ. Μαράκης πρ. 1.315, Θεόδ. Κ. Υψηλάντης πρ. 4.286, Αννα Μιχ. Καφεζή οφρ. ἀδελφ. Γεωργίου πρ. 1.230, Ιωάννα Φρέρη π. Βικεντ. καὶ τὰ τέκνα της Αννα καὶ Γεώργ. πρ. 4.489, Ηλ. Κ. Σαντορινίδης πρ. 1.230, Κων. Δ. Τσελέπη πρ. 1.769, Ιωάννη Μαντζούρας πρ. 1.791, Παν. Σ. Εύθυμης πρ. 1.595, Πάτρ. Ι. Κοντός πρ. 3.905, Σταματία Φραγκάκη π. Αναστ. καὶ τὰ τέκνα της Κων. Νικίας, Μαρία καὶ Αναστασίος πρ. 2.577, Μαρία Φρατζέσκου π. Αντ. Βρ. 1.589, Δέσποινα Χατζηζαχαρίου π. Γεώργ. καὶ τὰ τέκνα της Αδελφοθ. καὶ ἀδελφίτονος ἀφρεν πρ. 3.851, Στυλιανή Δουράστιου π. Κων. καὶ τὸ τέκνον της Εύστρατ. πρ. 3.461, Εύάγ. Β. Κόρρος πρ. 1.504, Εμμ. Θ. Εμμανουὴλ πρ. 2.426, Γεώργ. Π. Βαρβαρέσσος πρ. 1.230, Γεώργ. Θ. Λελέκης πρ. 1.230, Ιωάννη Ζ. Κυλαδίτης πρ. 2.285, Κτησ. Ν. Τσελέντης πρ. 3.275, Αθ. Δ. Θυμαράς πρ. 1.539, Νικ. Ι. Ρήγος πρ. 1.997, Κων. Ι. Τηγιακός πρ. 2.363, Πλαν. Ε. Καλλίστης πρ. 1.550, Μιχ. Γ. Βόρβας πρ. 9.201, Στ. Π. Τσάκος πρ. 1.479, Πλαν. Δ. Μπακομήτρος πρ. 1.230, Νικ. Σ. Τσετσέρης πρ. 1.720, Πέτρ. Θ. Καπινιάρης πρ. 2.695, Ελ. Θ. Βογιατζῆς πρ. 2.278, Δημ. Γ. Κονιδάρης πρ. 2.018, Χαρ. Ν. Χρυσοχόος πρ. 3.329, Αντ. Η. Αύγουλας πρ. 1.919, Απ. Ι. Μπήκος πρ. 2.060, Νικ. Κ. Μποφίλιος πρ. 1.871, Σταμ. Β.

VENUS MARITIME AGENCIES

SHIPPING & FORWARDING AGENTS

ARE YOU LOOKING FOR A SHIPPING AGENCY IN GREECE;
THEN WRITE TO: VENUS MARITIME AGENCIES FILONOS 145 PIRAEUS, GREECE.
or CABLE: "VENUSMAR — PIRAEUS"
or PHONE: 428.784
 ● OUR SPECIALISED AND CAPABLE STAFF
 KNOW HOW TO RENDER YOU EXCELLENT SERVICE WITH EXTRA CARE AND ATTENTION
 ● WHATEVER YOUR PROBLEM WE CAN HANDLE IT QUICKLY AND EFFICIENTLY
 ● WE ARE THE PROUD OWNERS OF THE MOST EXPERIENCED AND UNIQUE AGENCY
 ● THINK OF US NEXT TIME ONE OF YOUR SHIPS HEADS FOR GREECE
 ● WE CAN DO THE JOB FAR BETTER AND MUCH FASTER
 WE INVITE YOU TO WRITE TO US FOR ANY INFORMATION YOU REQUIRE AND GLADLY ANSWER YOU WITHOUT ANY OBLIGATION.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

**ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ κ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΧΟΛΕΒΑ
ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

«Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΙΣ ΑΡΙΘΜΟΥΣ»

'Η Ναυτιλία είς ἀριθμούς. Είναι ό ἐπιγραμματικός τίτλος τῆς νέας μελέτης τοῦ 'Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Καθηγητοῦ κ. Ιωάννου Χολέβα. Πρόγυμνα, είς τὰς 130 σελίδας τῆς λίαν ἐπιμελήμενης ταύτης ἐκδόσεως, παρελαύνει εἰς εὐγλώτους ἀριθμούς καὶ ἐντυπωσιακὸς σχέδιος, δόλιληρος ἢ μακροετῆς δρᾶσις τῆς ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, θεωμένη ἀπὸ πάσης πλευρᾶς τοῦ πολυέδρου οἰκοδομήματος τῆς. 'Η ἔξελιξις τοῦ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαιάν καὶ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ἐμπορικού στόλου καὶ ἡ σημερινὴ θέσις αὐτοῦ, ἔξεταζομένη ἀπὸ πολλῶν ἀπόφεων (εἰδούς πλοίων, ἡλικίας, μέσων προώσεων κ.λπ.). 'Η σύγκρισις αὐτοῦ πρὸς τὸν παγκόσμιον στόλον. 'Η συμβολή του εἰς τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν. 'Η κίνησις τῶν ναυτικῶν ἀπὸ πλευρᾶς ἀπορράφης, ἐπαγγελματικῆς ἔξελιξεως καὶ συνταξιοδοτήσε-

ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Λ.Σ. ΑΡ. ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ

«Η ΑΤΟΜΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ»

Η είς τὸ δελτίον Μελετῶν τοῦ Υ.Ε.Ν. 1969 δημοσιεύθησα μελέτη τοῦ Πλοιάρχου Λ.Σ. κ. 'Αρ. 'Αναγνωστοπούλου «Η ἀτομικὴ ἐνέργεια εἰς τὴν ναυτιλίαν» ἐκυλοφόρησεν εἰς ἴδιον κομψὸν τεύχος. Τὸ θέμα, ἐκ τῶν πιλέοντων ἐνδιαφερόντων τὴν ναυτιλίαν, ἐφ' ὅσον ἀφορᾶ εἰς τὸ ἄμεσον μέλλον της, θίγεται τόσον ἀπό τῆς καθαρᾶς τεχνικῆς του πλευρᾶς, ὃσον καὶ ἀπό πλευρᾶς δσφαλείσας καὶ οἰκονομικῆς, ἥτις καὶ ἰδιάστατα ἐνδιαφέρει τὴν Ναυτιλίαν. Εἰς τὰ τρία πρώτα κεφάλαια τῆς μελέτης, δίδεται μία ἀπλῆ καὶ σαφῆς εἰκὼν τῆς πυρηνικῆς ἐνέργειας καὶ τῶν ἀτομικῶν ἀντιδραστήρων, εἰς δὲ τὰ ἔπομενα πειργράφονται τὰ ἐν ἐνέργειᾳ πυρηνικήτα σκάφη, πολεμικά καὶ ἐμπορικά καὶ ἔχετάξεται ἐκ τοῦ πλησίου τὸ δόλον τεχνοοικονομικοῦ πρόβλημα τῆς ἑφαρμογῆς τῆς πυρηνικῆς δυνάμεως διὰ τὴν πρώσαντιν πλοιάριων. Ο 'Πλοιάρχος 'Αναγνωστόπουλος εἶναι ὅξιος συγχαρητηρίων, τόσον διὰ τὴν ἀπό πάσσης πλευρᾶς χρήσιμον μονογραφίαν του ὃσουν καὶ διὰ τὴν αὐτοτελῆ Ἑκδόσιν της, ἥτις τὴν κατέστησε προστιττὴν εἰς πάντας τοὺς ἐνδιαφερούμενους.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.
(ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΤ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Ξ ΟΡΟΦΕΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΝΕΑΙ • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 424 800 / 10 ΕΡΓΑΜΑΤΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

ΗΠΕΙΡΟΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ. ΑΓΓΛΙΑΝ

NOT. & BOP. ΑΜΕΡΙΚΗΝ. ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗΝ



BANQUE DE DÉPOTS



Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ BANQUE DE DÉPOTS

Δέχεται καταδέσεις εις έλβετικά φράγκα ή εις δραχμάς ή εις οιονδόποτε άλλον ξένον συνάλλαγμα (δολλάρια, λίρας Αγγλίας, γερμανικά μάρκα, όλλανδικά φλωρίνια).

Παρέχει δάνεια ή έγγυητικάς έπιστολάς δι' άγοράς πλοίων - προξεφλήσεις ναύλων.

ΜΙΑ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΒΕΤΙΑΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΑΘΕΣΙΝ ΤΗΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΜΑΡΙΟΣ Ν. ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ
Διευθύνων Σύμβουλος

1211 GENÈVE 3 | RUE DU RHÔNE 94 • CASE RIVE 550 • TÉL: (022) 25 43 35
SOCIETÉ ANONYME FONDÉE EN 1921 | TÉLÉGR: DEPOSITBANK • TELEX: 22351 • CHÈQUES POST. I2 I2046



Ναυτικά ατυχήματα

TO PANTAP

Η πρόσφατος δραματική σύγκρουσης του 'Ελληνικού «Βουλγαρίσ» με το Γερμανικόν «Χάνγκεν», ή όποιας έκδοσισε τὴν ζωὴν 17 ναυτικών, φέρει ἐπὶ τάπτος καὶ πάλιν τὸ ἀγνιδόδες ἑρώτημα: Διατί ὁ σύγχρονος ἔξοπλισμός τῆς γεφύρας καὶ κυρίως τὸ ραντάρ, δὲν ἀπέτρεψε τὴν σύγκρουσιν;

Τὸ διατί δὲν θὰ τὸ μάθωμεν κατὰ πάσαν πιθανότητα, παρὰ μόνον εἰς τὴν δίκην. Δικαιούμεθα δῆμος ἐν τῷ μεταξὺ νὰ κάμωμεν ὥρισμένας σκέψεις, ὅδηγούμενοι ἐκ παρομίων περιπτώσεων τοῦ παρελθόντος. "Ολαι ὁδηγούν εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι τὸ ραντάρ δὲν ἀποτελεῖ πανάκειον. Καὶ ὅτι ἡ ἐγκατάλειψη τῆς τύχης τοῦ πλοίου ἐπὶ τῶν ἐνδιέξεων τοῦ καὶ μόνον, ὅχι ἀπλῶς δὲν βοηθᾷ εἰς τὴν ἀποφυγὴν ἀτυχημάτων, ἀλλ' ὅτι πολλάκις ἀποτελεῖ τὴν αἰτίαν τῆς συγκρούσεως.

'Ἄλλ' ὅς προχωρήσωμεν εἰς τὰς σκέψεις μας. 'Η πρώτη πιθανότης είναι ὅτι λόγω ἀκριδῶς τοῦ ραντάρ, ὁ Πλοίαρχος τοῦ «Χάνγκεν», δὲν συνεμφάθη πρὸς τὸν Κανονισμὸν 'Αποφυγῆς Συγκρούσεων καὶ δὲν ἤλπιστω ταχύτητα. 'Εντεθεν ἡ τόσον βιαία σύγκρουσις καὶ τὸ πολύνεκρον ἀποτέλεσμα. Διότι, ὅπως προκύπτει ἡδη, ἡ κατὰ τὴν σύγκρουσιν ταχύτης ἡτο τόσον μεγάλη, ὥστε τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον ἐκόπι σχεδὸν εἰς τὴν μέσην, ἀφοῦ τὸ ρήγμα ἐξήχθη καὶ πέραν ἀκόμη τοῦ διαμήκους αὐτοῦ.

Δευτέρᾳ είναι ὅτι δὲν ἐτέρειτο ὑποτύπωσις. Δι' αὐτῆς ὁ Πλοίαρχος θὰ ἡδύνατο νὰ ἐκτιμήσῃ τὴν πορείαν καὶ τὴν ταχύτητα τοῦ ἀντιπλέοντος σκάφους καὶ θὰ εἰχε σαφῆ ἀντίληψιν τοῦ χρόνου καὶ τῆς ἀποστάσεως εἰς ἥν θὰ ἐπραγματοποιείτο ἡ συ-

νάνησις. 'Η τρίτη τέλος πιθανότης είναι νὰ είχε ὑποστῆ βλάβην τὸ ραντάρ. Τοῦτο μάλιστα φαίνεται ὅτι ἀνέφερεν ὁ Γερμανὸς πλοίαρχος εἰς τὰς 'Αρχάς τοῦ Ρόττερνταμ. 'Εάν, πάντως, τὸ ραντάρ παρεῖχεν ἐσφαλμένας ἐνδείξεις, δὲν ἀποκλείεται νὰ ὀφείλεται εἰς τοῦτο ἡ σύγκρουσις. Τοῦτο ἀκριβῶς συνέβη εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς πασιγνῶντος συγκρούσεως τοῦ «Στοκχόλμη» μετα τὸν «Ἀντρέα Ντόρια». "Ενεκός κακῆς ἐμφανίσεως τῆς γραμμῆς πρώρας ἐπὶ τῆς ὄθόντος τοῦ ραντάρ τὸ «Στοκχόλμη» ἔβλεπε κατάπρωρα τὸ «Ἀντρέα Ντόρια», ἐνώ τούτο εἰς τὴν πραγματικότητα εύρισκετο ἀριστερά του. Στηριζόμενον εἰς τὴν ἐσφαλμένην πληροφορίαν τὸ «Στοκχόλμη» ἔστρεψεν ἀριστερά καὶ τὸ μοιραίον ἐπῆλθεν, ἐνώ ἐαν εἰς οὐδένα χειρισμὸν προέβαινεν ἡ σύγκρουσις ν' ἀπερύγητο.

Τὸ ραντάρ, λοιπόν, καθὼς καὶ τὰ ἄλλα σύγχρονα ναυτιλιακά ὅργανα πλοῦ, παρὰ τὰς μεγάλας δυνατότητας τὰς ὅποιας παρουσιάζουν, δὲν είναι εἰμὶ «ναυτιλιακὸν βοηθήματα». 'Ως τοιαύτα δὲν ἀρκούν ν' ἀντικαταστήσουν τὰς κλασσικὰς μεθόδους ναυπλιοῦνται καὶ τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ Πλοιαρχοῦ ὅπως συμμορφούνται ἐπακριβῶς πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ σοφοῦ Κανονισμοῦ ἀποφυγῆς συγκρούσεων. Τὴν ἀλήθειαν αὐτὴν ἔρχεται δυστυχῶς κατὰ συχνὰ διαστήματα νὰ μᾶς ὑπενθυμίσῃ τὸ ἐν τῷ ἄλλον τραγικὸν ἐκ συγκρούσεως ναυάγιον καὶ τὴν συνοφίζει ἐπιγραμματικῶς μία ἀπόφασις 'Αγγλικοῦ δικαστηρίου, ὅπερ κρίνον ἐπὶ παρομοίας περιπτώσεις καταδίχει «μὲ τὴν μελαγχολικὴν σκέψιν ὅτι ἐν ἀπουσίᾳ τοῦ ραντάρ, οὐδέποτε πιθανῶς θὰ ἐλάμβανε χρήματα ἢ σύγκρουσις αὐτῆς».

Τὸ 15νθήμερον

ΑΕΛΛΩ: Εἰς 'Ελευσίνα τὴν 29ην 'Ιουνίου ἀνέφερε ζημίας εἰς τοὺς λέθητας.

ΑΙΟΛΟΣ: Τὴν 21ην 'Ιουνίου συνεκρύσθη μετὰ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Κάπτ ν' Αντίμπ» εἰς Λουζίανα ὑποστάντα ζημίας εἰς τὸ πρόστεγον, τὰ ἔδρανα τῆς μηχανῆς, τὰς ὑπερκατασκευὰς καὶ τὰ κιγλιδώματα. 'Ἐπίστης ἀπώλεσε τὴν ἀριστεράν ἀγκυραν, ἥτις ἀντικατεστάθη. Τινὲς τῶν ζημιῶν ἐπεσκευάσθησαν ἐν δεξαμενῇ εἰς Νέαν 'Ορλεάνην.

ΑΛΦΑ: Εἰς 'Αιγαίον τὴν διάν 'Ιουλίου, ἀνεκοινώθη βλάβη εἰς τὴν μηχανήν καὶ ἐξητήθη ἐπιθεώρησης ὑπὸ τοῦ Λόδδης Ρέτζιστερ. 'Η ζημία προεκλήθη τὴν 30ην 'Ιουνίου ἐξ ἀγνώστου αἰτίας.

ΑΟΥΡΟΠΑ: Απὸ 'Αιδαναν, προσήγγισεν εἰς Βερμούδας τὴν διάν 'Ιουλίου λόγω ἀνωμαλίων εἰς τὸν κύριον λέθητα. 'Εκτελούνται ἐπισκευαῖς.

ΑΤΥΣ: Τὴν 9ην 'Ιουλίου προσήραξεν ἐμφόρον εἰς Περσικὸν Κόλπον. 'Αδυνατος ἡ ἀνωμαλίας τοῦ.

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ: Απὸ 'Αμβούργον διὰ Κωνσταντινούπολιν. Τὴν ἐστέρεραν τῆς 4ης 'Ιουλίου συνεκρύσθη ἐν μέρῳ πυκνῆς διμήλης μετὰ τοῦ Γερμανικοῦ δηζελοπλοίου «Χάνγκεν», εἰς τὸ στενόν τῆς Μάγχης. 'Η σφρόδρωτης τῆς συγκρούσεως ἦτο τοιαύτη ἀστε τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος ἐθνικόθετη ἐντὸς ὀλίγου συμπαρασύρων εἰς τὸν βυθὸν 17 ἐκ τῶν 29 μελῶν τοῦ πληρώματος. Οἱ ὑπόλοιποι 12 περισυνέλεγησαν ὑπὸ τοῦ γερμανικοῦ σκάφους ὅπερ ὑπέστη μόνον ἐλαφράς ζημί-

γλίαν, ἐμφόρον. 'Υποστάντη βλάβην εἰς τὴν μηχανὴν τὴν 5ην 'Ιουλίου, παρέκλινε τῆς πορείας του καὶ ἀφίχθη εἰς Πειραιά τὴν ἐστέρεραν τῆς μεθεπομένης. 'Εδηλώθη Γενικὴ 'Αδαρία.

ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΩ: Εἰς Ναυγόγια τὴν 3ην 'Ιουλίου ἀνέφερε ζημίας εἰς τὰ ἔδρανα τῆς κυρίας μηχανῆς.

ΜΑΡΙΑ Τ.: 'Απὸ Σπέτζια δι' 'Αμδέρσαν, ὑπέστη βλάβην εἰς τὴν μηχανὴν ἔξωθι τοῦ Γιβραλτάρ τὴν 4ην 'Ιουλίου καὶ ἐρρυμούλκηθη εἰς Γιβραλτάρ τὴν ίδιαν ἡμέραν. 'Ἐπιθεώρησις ἀπεκάλυψε ζημίας εἰς τὸν κύλινδρον No 2. 'Ανελήθησαν ἐπισκευαῖς.

ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ: Περὶ ἐγκαταλείψεως τοῦ ὄποιου ἀναφέρωμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, ἐρρυμούλκηθη εἰς ἀδαθῆ ὑδατα τοῦ Σαλβαδόρ ὑπὸ σκάφους τῆς Βενεζούελας τὴν 27ην 'Ιουνίου. 'Ηντήθησαν τὰ ὑδατα τοῦ μηχανοστασίου καὶ ἀφοῦ ἐπεσκευάσθησαν τὰ διαφρέοντα σημεῖα ἀνειλάσθη τὴν 1ην 'Ιουλίου. 'Ἐν αναμονῇ ρυμουλκού, προσήραξεν ἐκ νέου τὴν 3ην 'Ιουλίου ἀλλ' ἀνειλάσθη τὴν ἐπομένην. 'Ἐπιθεώρησις ὑπὸ δύντοντος ἀπεκάλυψε κάμψιν τῶν ἀσομάτων τοῦ πυθμένος καὶ ωργμάς εἰς τὰ πτερύγια τῆς Ἐλίκος.

ΜΙΛΗΤΟΣ: Προσήραξεν εἰς Μόντρεαλ τὴν διάν 'Ιουλίου, ἐμφόρον, ἀλλ' ἀνειλάσθη μετὰ πάροδον ἡμέρων καὶ ἡγκυροδόλησεν. 'Αργότερον ἀπέπλευσε διὰ Θρῆ Ρίβερς.

ΜΙΝΝΑ: 'Απὸ Μπάσρα διὰ Κουβάτη μὲ φορτίον σιδήρου. Τὴν 29ην 'Ιουνίου προσήραξεν σιδήρου. Τὴν 29ην 'Ιουνίου προσήραξεν έξωθι τοῦ Κουβάτη, ἐν συνεχείᾳ δὲ ὑπέστη πυρκαϊδὲν εἰς τὸ μηχανοστάσιον, ἡτις ἔξηπλώθη καὶ εἰς τὴν γέφυραν. Τὸ μηχανοστάσιον κατεκιλύσθη, πρὸς ἀποφυγὴν δὲ βυθίσεως του ἀντλούνται συνεχῶς τὰ ἐν αὐτῷ ὑδατα. 'Ἐν τῷ μεταξὺ ἀνεκοινώθη ὅτι κατετράφθησαν πλήρως τὰ ἐνδιαιτήματα ἐκ τοῦ πυρός.

ΜΟΜΠΛΙΤΑ: 'Αφιχθὲν εἰς Κέιπ Τάου τὴν 24ην 'Ιουνίου ἐδεξαμενίσθη πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκευάς εἰς τὰ ἀλάσσαμα τοῦ πυθμένος. Τὴν 9ην 'Ιουλίου ἐξεράγη πυρκαϊδὲν εἰς τὸν δεξαμενὴν No 4 συνεπείᾳ τῆς ὄποιας ὑπέστησαν σοδαρά ἐγκαύματα δύο ἐργάται καὶ ἐλαφρότερα εἰς τρίτος. Τὸ πῦρ ἐτέθη ὑπὸ Ἐλεγχον μετὰ πάροδον μιάς ὥρας.

ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ: 'Απὸ Νέαν 'Ορλεάντη διὰ Λά Γκουατίρα. Τὴν 30ην 'Ιουνίου ὑπέστη βλάβην εἰς τὴν μηχανήν, λόγω ὑπερθερμάνεως τῶν ἔδρανων, εἰς θέσιν 16' βόρειον πλάτος καὶ 80' δυτικὸν μῆκος. Τὴν ἐπομένην ἀνεκοινώθη ὅτι ἡ ζημία ἐπεσκευάσθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος καὶ συνέχισε τὸ πλοῦν του.

ΝΑΝΑ Π.: Τὴν 27ην 'Ιουνίου προσήραξεν ἐμφόρον εἰς Σαΐν Λώρενς. 'Υπεγράφη συμφωνητικὸν Λόδδης' ἀνοικτὸν τύπου μὲ ἑταῖρον, αν ρυμουλκῶν διὰ παράδοσιν εἰς τὸν λιμένα Σορέλ. Τὴν 5ην 'Ιουλίου ηρχίσεν ἐκφόρτωσις ἔκ τῶν κυτῶν 2 καὶ 3, μετὰ δὲ ἐκφόρτωσιν 1.800 περίπου τόνων, ἀνειλάσθη τὴν 7ην 'Ιουλίου, τῇ βοηθείᾳ ρυμουλκῶν, βάσει συμφωνητικοῦ Λόδδης' ἀνοικτοῦ τύπου. Δὲν παρεπήρθησαν σοδαραὶ ζημίαι. 'Ἐπανεφόρτωσις ἥρχε τὴν ἐπομένην.

ΟΥΡΑΝΙΑ (σημ. Παναμά): Προσήραξεν έξωθι τῆς 'Αμβέρσης τὴν 8ην 'Ιουλίου, λόγω βλάβης τῆς μηχανῆς. 'Ανειλάσθη τὴν ἐπομένην, βάσει συμφωνητικοῦ επο ταργε π. Δὲν ὑπέστη ζημίας, ἀλλ' ἀπώλεσε τὴν μιάν σκύρων μετὰ τημήματος ὀλύσου. Τὴν ίδιαν ἡμέραν ἀπέπλευσε δι' Ιταλίαν.

ΣΟΥΛΑ: 'Απὸ Περσικὸν Κόλπον προσήγισεν εἰς Τείμπλ Μιτάη τὴν 9ην 'Ιουλίου, μὲ διαρροὴν εἰς τὰ δεξαμενάς.

ΤΡΕΠ-ΙΝΤ ΑΜΠΑΣ ΣΑΝΤΟΡ: 'Αποπλεύσαν ἐκ Ρεσίφ τὴν 20ην 'Ιουνίου διὰ Σαϊγκόν, ἐπέστρεψε τὴν 25ην, λόγω ἀνωμαλιῶν εἰς τοὺς λέθητας.

ΙΟΝΙΑΝ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ: Προσήραξεν έξωθι τοῦ Νόρφολκ τὴν διάν 'Ιουλίου, ἐμφόρον, ἀνειλάσθη δὲ τὴν ίδιαν ἡμέραν τῇ βοηθείᾳ ρυμουλκῶν. Δὲν ἀνεφέρθησαν ζημίαι.

ΚΙΜΩΛΟΣ Β.: 'Απὸ 'Ισραὴλ δι' 'Αγ-

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ως προσωρινήν, έποχικήν μάλλον, θεωρούν οι παραπηρηταί τών έξελίξεων την ναυλαγοράς τών τράμπης διά ξηρά φορτία την άπό τινος κρατούσαν χαλάρωσιν τῆς κινήσεως ναυλώσεων. Ή αὐτή κατάστασις διεπηρθή καὶ κατά τὸ διαρρέουσαν α' δεκαπεντήμερον τοῦ 'Ιουλίου, μὲν χαρακτηριστικήν ὅμως τὴν σταθερότητα τῆς ὑποδομῆς τῆς ἀγορᾶς, ἥτις καὶ ἐπιτρέπει τὴν θετικήν πρόβλεψιν ὅτι μὲ τὴν εἰσοδον τοῦ φθινοπώρου καὶ ἐφ' ὃσον θέλει διατηρηθῆ τὸ «μπούμ» τῶν δεξαμενοπλοίων, ἡ ναυλαγορά θὰ ἐπανέλθῃ, ἀν' μὴ καὶ νὰ ὑπερβῇ τὰ πρότερα ύψηλά ἐπιπεδα ναυλών.

Ἡ Θλειψίς, κυρίως, ναυλώσεων διὰ σιτηρά πρὸς τὴν Δυτ. Εύρωπην θεωρεῖται ύπευθυνος τῆς χαλαρώσεως τῆς κινήσεως. Οἱ ναύλοι, πράγματι, ἀπὸ τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν — τὸν νευραλγικὸν αὐτὸν τομέα — ὑπετιμήθησαν, χωρὶς δῆμας καὶ νὰ φθάσουν εἰς τὰ ἐπιπεδα τῶν ἀρχῶν τοῦ ἔτους. Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὸ Κόντινεντ διατηροῦνται εἰς δύο καὶ πλέον δολλάρια τῶν πρὸ ἐξαμήνου καὶ διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν εἰς τέσσαρα καὶ πλέον δολλάρια. Ἔξαρεσιν τῆς χαλαρώσεως ἀπέτελεσαν αἱ ναυλώσεις ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας καὶ τὸν Β. Εἰρηνικὸν.

Οἱ ἀντίκτυπος, πάντως, τῆς ἐλαφρᾶς υποτιμήσεως τῶν ναυλών κατέστη αἰσθητὸς καὶ εἰς ὄλους τομεῖς, ὅπως τοῦ Πλέιτ, τῆς Ν. Ἀφρικῆς καὶ τοὺς γαιάθρακας ἀπὸ τὸ Χάρτιον τοῦ πόδος.

Ἡ κίνησις κατὰ τομεῖς εἶχεν ὡς κάτωθι: ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ: Σκάφη διὰ 'Ιούλιον - Αὔγουστον μέτρια εἰς τονᾶς ἐπιληρώθησαν δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 14, ἐναντὶ δι' ἔτοιμον πλοίον τῷ πρὸ τίνος δολ. 13.25. Πάντως δι' ἐγγυτέρας ἡμερομηνίας δολ. 13.75. Διὰ τὸ Ρόττερνταμ κατ' εὐθεῖαν μικρὸν σκάφος δολ. 7.50 (ἀρχὰς Αὔγουστου). Διὰ τὴν Βρέμην δολ. 7.75 καὶ 9.75 δολ. διὰ τὴν 'Ινδρικὴν Χερσόνησον. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν συμβόλαιον δι' ὀκτὼ ἀνὰ τετράμηνον συνεχῆ ταξίδια, μὲ ἔναρξιν 'Οκτώβριον, Νοέμβριον δολ. 15.50 (σκάφος 27.000 τόν.). Διὰ τὴν Ἑλλάδα δολ. 9.50 ἐλ. ἐκφ. (Αὔγ.).

Ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας ναυλώσεις διὰ τὴν 'Ολλανδίαν, ἔξικονύμεναι μέχρι Νοεμβρίου, μὲ τιμὰς καλάς δι' ἀπωτέρας κυρίως ἡμερομηνίας. Διὰ τὸ Ρόττερνταμ δολ. 11 καὶ 11.50 μὲ συμπλήρωσιν 19.000 τόνων εἰς 'Αγιον Λαυρέντιον (δολ. 6 φίο). Διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν δολ. 17 διὰ 12.000 τόν., καὶ μὲ συμπλήρωσιν εἰς 'Αγ. Λαυρέντιον μέχρι τῶν 17.000 τόν. δολ. 12.50 ἐλευθ. ἐκφορτ. Κριθῆ ἀπὸ 'Αγ. Λαυρέντιον διὰ Νορδρήγιαν ('Ιούλιον) δολ. 7.85 ἐλ. ἐκφορτ., διὰ Γιουγκοσλαβίαν δολ. 12.60, μὲ 2.000 τόν. ἐλ. ἐκφορτ. καὶ διὰ Δυτ. 'Ιαπωνίαν δολ. 12.25, μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφορτ. (Αὔγ.).

Ἀπὸ Μπαΐ Κομώ διὰ Γερμανίαν δολ. 6 φίοτ καὶ δι' 'Ολλανδίαν δολ. 5.62½. Ἀπὸ Μεμπέκ, δι' 'Αμμόχωστον δολ. 13.65 κριθῆ, 'Ιούλιον, βάσις 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφορτ. Πα-

λαιοσιδῆρα ἀπὸ 'Αγ. Λαυρέντιον διὰ Ν. Κίναν 230/- (σκάφος 10.300 τόν.).

Γαὶ ἀνθρώποι ναύλοι ἀπὸ τὸ Χάρτιον Ρόδος. Διὰ Δυτ. 'Ιαπωνίαν δολ. 9.50 (σκάφος σύνθετος). Τὰ 11.40 ἐπιληρώθησαν εἰς σκάφος 'Ιουλίου 25.000 τόν. ἐλ. ἐκφορτ., πέντε ἡμέρας. Διὰ τὴν 'Ολλανδίαν δολ. 6.05 καὶ Κωνσταντζαν δολ. 14.25 (σκάφος 14.000 τόν.).

Παλαιοσιδῆρα ἀπὸ 'Από Κόλπον διὰ Ν. Κορέαν δολ. 280.000 (σκάφος 14.000 τόν.) καὶ ἀπὸ λιμένας Βορ. Ατλαντικοῦ διὰ 'Ερεγκλί δολ. 162.50 (σκάφος 10.000 τόν.).

ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ: Τὸ Πλέϊτ ἐν ἡρεμίᾳ. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 20.50 (σκάφος 25.000 τόν.). 'Απὸ τὴν Βραζιλίαν ζάχαρις διὰ τὸν Κόλπον δολ. 16.25 καὶ δι' 'Ιαπωνίαν (μικρὸν σκάφος) δολ. 18.75. Διὰ Βόρ. Αμερικῆν δολ. 10.25 φίο 'Ιούλιον. Μεταλλεύματα διὰ Μπέρκενχεντ δολ. 8.60 φίο καὶ διὰ Πολωνίαν σκάφος 14.500 τόν. 83/4 φίοτ ('Ιούλ. - Αὔγουστον) καὶ δι' 'Ολλανδίαν δολ. 6.50 (σκάφος 60.000 τόν.). 'Ο αὐτὸς ναύλος διὰ δύο συνεχῆ εἰς σκάφος 33.000 τόν.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: 'Αρκεταὶ αἱ ἔκθετες ναυλώσεις. Διὰ Β. Κίναν (σιτηρὰ) 93/6 φίο μὲ 1.500 τόν. ἐκφορτ. (Αὔγ.). Διὰ Χοντάγκουσα δολ. 13 μὲ 2.000 τόν. φόρτ. γκρόδος καὶ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφορτ. Διὰ Ν. Κορέαν δολ. 12.65, μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφορτ. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 12.15 (Σεπτέμβριον) καὶ διὰ Καζαζπλάκαν (ἐλαιόσποροι) δολ. 14.25. Διὰ τὴν 'Ινδίαν (θεῖον) ἀπὸ τὸ Βανκούμερ δολ. 15.60.

Μετατρέπεται εἰς τὰ 200 τῆς Γουώρλντσκεϊ διὰ τρία καὶ δύο συνεχῆ ταξιδία αἱ περιστούντες ημέρες. Διὰ τὸν Περσικὸν Κόλπον δι' 'Αγγλίαν Κόντινεντ καὶ τὰ W 283 — ρεκόρ — ποὺ ἐπιληρώθησαν διὰ μικρὸν σκάφος εἰς τὴν Καραϊβικὴν διὰ Βόρειον Αμερικήν, λογικὸν νὰ ἀνεμένετο κάποια αἱ πάπαλα εἰπεῖ τινὰ χρόνον, λόγῳ, ίσως, καὶ τῆς ἐλλειψεως προσφερομένου τονᾶς εἰς τέ τὸν Περσικὸν Κόλπον καὶ τὴν Καραϊβικήν δι' 'Ιούλιον - Αὔγουστον.

Κατὰ τὸ διαρρέουσαν α' 150ήμερον τοῦ 'Ιουλίου διλγήνεραι αἱ κλεισθεῖσαι ναυλώσεις. Σταθερότης δῆμας διέκρινε καὶ τοὺς τρεῖς τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς, τὸν Περσικὸν Κόλπον, τὴν Καραϊβικήν καὶ τὴν Μεσόγειον. 'Απὸ τὴν Μεσόγειον ἐπιληρώθησαν τὰ W 240 δι' 'Αγγλίαν Κόντινεντ εἰς μικρὸν σκάφος ('Ιούλ.). 'Απὸ Περσικὸν διὰ Ν. Αφρικῆν 285 εἰς μικρὸν σκάφος (Αὔγουστον) καὶ ἀπὸ τὸν Ερυθρὸν δι' 'Ισπανίαν W 253¾ (Αὔγουστον) εἰς σκάφος 70.000 τόνων. 'Απὸ Περσικὸν δι' 'Απω 'Ανατολήν W 255 καὶ W 260 ('Ιούλιον) εἰς μεγάλα σκάφη. Δι' 'Οκτώβριον τρία συνεχῆ δι' 'Ιαπωνίαν W 232½. 'Υπερσταταντικά — διὰ Σκανδιναվίαν — ἀπὸ Καραϊβικήν W 185 ('Ιούλιον) καὶ διὰ Βόρ. Αμερικῆν W 250, ἀπλοῦν ταξίδιον.

'Οπωσδήποτε αἱ προβλέψεις διὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας λίαν αἰσιοδόξως προδιαγράφουν καὶ τὰ W 300 ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον, ἔκτος, βεβαίως, ἀπροσδοκήτων μεταβολῶν εἰς τὴν κρατούσαν κατάστασιν εἰς τὴν Μέσην 'Ανατολήν καὶ τὴν Λιδύην.

ΤΟ ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ

Τὴν 1ην 'Ιουλίου τὰ ἀργοῦντα παγκοσμίως σκάφη ἡριθμούντο εἰς 31, τόν. γκρόδος 271.456, ἐναντὶ 30, τόν. γκρόδος 255.022 τοῦ παρελθόντος μηνὸς Μαΐου (1η 'Ιουνίου). Τὰ ἔποιντα σκάφη τοῦ 255 εἰς 25, τόν. γκρόδος 225.255, ἐναντὶ 24, τόν. γκρόδος 211.567 καὶ τὰ τάνκερς εἰς ἔξι, τόν. γκρόδος 46.241, ὁ αὐτὸς ἀριθμὸς καὶ τὴν 1ην 'Ιουνίου.

ΑΥΞΑΝΟΝΤΑΙ ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Αἱ ἔταιριαι πετρελαίων ηὗξησαν τὰς τιμὰς τῶν καυσίμων κατὰ 10 σελλίνια τὸν ἀγγλικὸν τόνον εἰς δλους τοὺς λιμένας τῆς Μεγάλης Βρετανίας, Σκανδιναվίας, Εύρωπης, Μέσης 'Ανατολῆς, Αφρικῆς, 'Απω 'Ανατολῆς καὶ Αὐστραλίας. 'Η αὔξησις αὕτη ἀφορᾷ τὰ πετρέλαια τηνήζελ (βαρέα καὶ ἐλαφρά) καὶ τὰ λιπαντικά.

'Επι πλέον, αἱ τιμαὶ τῶν αὐτῶν καυσίμων πετρελαίων ηὗξησαν κατὰ 25 σέντς τὸ

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ k.k. ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΣ

Πωλοῦνται διάφορα Μηχανήματα, Ναυτιλιακὰ εἴδη, "Επιπλα, Σκεύη κ.λ.π. ἐκ διαλυμένου ύπερωκεανίου ὡς καὶ ἔξ αλων Πλοίων εἰς ἀρίστην κατάστασιν καὶ συμφερούσας τιμάς. Πληροφορίαι: τηλ. 474, 158 καὶ 486.521 ὡς καὶ εἰς τὸν Σκαραμαγκά διαλυτήριον.

βαρέλιον είς τούς λιμένας 'Ηνωμένων Πολιτειών, Καραϊβικής, Καλομβίας καὶ Βενεζουέλας. Διὰ τούς καναδικούς λιμένας ή αὐξησις ώρισθη εἰς 26 σέντς κατά βαρέλιον, ἐπὶ βάσεως νέας ισοτιμίας τοῦ καναδικοῦ δολλαρίου πρός 96 σέντς 'Ηνωμένων Πολιτειών.

Αἱ ἀνωτέρω αὐξήσεις ἀποτελοῦν τὴν συνέχεια προηγουμένων αὐξήσεων τοῦ τρέχοντος ἔτους καὶ ἀποδιδούνται ὑπὸ τῶν ἑταῖρων.

ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

• Έαν ἡ Λιβύη προδῆ εἰς τὴν κρατικοποίησιν τῶν πετρελαίων τῆς — τοῦτο δὲν ἀποκλείεται — ὡς τὸ 1951 ἔπραξε διὰ τὸ Ἰράν ὁ Μουσαντέκ, τρία ἑκατομ. βαρέλια πετρελαίου, ὃντας ἄναγκην, ὅτι πρέπει ὀλλοῦ νὰ ἀναζητηθοῦν ἀπὸ τὰς ἐνδιαφερομένας ἑταῖριας ('Εσσο, Β.Ρ. καὶ Σ.Δ.).

— Μὲ τὴν ύφισταμένην ἥδη Ἑλλείψιν χωρητικότητος καὶ τὸ συνεχιζόμενον κλείσιμον τοῦ πετρελαιαγωγοῦ τῆς Ἀράμικο, οἱ ναυλοὶ βασίμως προβλέπεται νὰ ἔξιχθουν εἰς τὰ ἀνώτατα, τὰ ἄγνωστα μέχρι τοῦτο, ἐπίπεδα.

• Ἀριθμοὶ ἐνδιαφέροντες: Τῷ 1928 παγκόσμιος μεταφορική κίνησις 457 ἑκατ. τόν., ἐκ τῶν ὅποιων 70 ἑκατ. τόν. πετρελαίου. Τῷ 1938 κίνησις 490 ἑκατ. τόν., μὲ 105 ἑκατ. τόν. πετρελαίου. Τῷ 1948 ἐπίσης 490 ἑκατ. τόν., μὲ 210 ἑκατ. τόν. ὑδρογονανθράκων καὶ τὸ 1970 κίνησις 2.070 ἑκατ. τόν., μὲ 1.170 ἑκατ. τόν. πετρελαίου. Δηλαδή, χωρὶς κρίσιν τινὰ ἀξιόλογον καὶ χωρὶς πλοέμον εὑρτέαρας ἀκτίνος αἱ ἀπὸ θαλάσσης μεταφοραὶ διπλασιάζονται ὀνάδεις δεκαετίαν. Ἡ δημογραφικὴ καὶ βιομηχανικὴ ἀνάπτυξις χωρεῖ σταθερῶς τὴν ἀνίοντα.

• Κατὰ πέντε ἑκατ. τόν. θὰ αὐξηθοῦν, βάσει προσφάτου ἀποφάσεως τοῦ πρεσβύτερου Νίξον αἱ εἰσαγωγαὶ πετρελαίου εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας. Τὸ 1969 ἀνῆλθον αὐταὶ εἰς 67 ἑκατ. τόν., ἔναντι ἑνίκης παραγωγῆς 510 ἑκατ. τόνων. 'Ο Καναδᾶς κατὰ 63% καὶ ἐπισημειάζει ἡ Βενεζουέλα θέλουν ἐπωφεληθῆ τῆς ἐν λόγῳ αὐξήσεως.

• Ἰαπωνικοὶ ἐπιδιώκεις: Νὰ ναυπηγηθοῦν ζητοῦν οἱ ἐφοπλισταὶ ἐντὸς τῆς πενταετοῦ περιόδου (1969 - 1974) σκόφη 34.4

ῶν πετρελαίων εἰς τὰς κάτωθι αἰτίας:

1) Τοὺς πήγημένους ναύλους, τοὺς καταβαλλομένους διὰ τὴν διακίνησιν τῶν πετρελαιειδῶν ἀνὰ τὸν κόσμον.

2) Τὴν σχετικὴν Ἑλλείψιν ὠρισμένων κατηγοριῶν καυσίμων, συνεπαγομένων αὐξησιν τῆς τιμῆς τῶν κατηγοριῶν τούτων.

3) Τὴν γενικὴν ἐπήρειαν ἐπὶ τοῦ ἐν γένει ἐπιτέδου τιμῶν τοῦ τρέχοντος υψηλοῦ βαθμοῦ πληθωρισμοῦ.

ἕκατομ. τόνων διὰ νὰ συγκεντρώσουν τὰ 60% τῶν ἔξαγωγῶν (54.300.000 τόν.) καὶ τὰ 70% τῶν εἰσαγωγῶν (557.900.000 τόνων).

• Καὶ αἱ αἰσιόδοξοὶ προβλέψεις: "Ἐναντὶ ἑτησίων συνολικῶν ἀπὸ θαλάσσης φορτίων 1.750.000.000. τόνων πρὸ τετραετίας, προβλέπονται φορτία 3.068.000.000 τόνων κατὰ τὸ 1975 καὶ 4.050.000.000 κατὰ τὸ 1980.

Τὰ φορτία πετρελαίου ὑπολογίζονται εἰς 1.800.000.000 τόνους κατὰ τὸ 1975 καὶ 2.800.000.000 κατὰ τὸ 1980. Τὰ ἔντονα χύδην φορτία θὰ ἀνέλθουν εἰς 584 - 678.000.000 τόνους κατὰ τὸ 1975 καὶ 673 - 881.000.000 τόνους κατὰ τὸ 1980. Οἱ γαιάνθρακες θὰ ἔξακολουθήσουν νὰ ἀποτελοῦν ἐν τῶν κυρίων χύδην φορτίων.

— Ήδη πρὸ τὰ γενικὰ φορτία, τῶν ὅποιων ἡ πρόβλεψις εἶναι δυσχερεστέρα, ταῦτα ὑπολογίζονται εἰς 295 - 390.000.000 κατὰ τὸ 1975 καὶ 375 - 510.000.000 κατὰ τὸ 1980.

• Τὴν κατὰ χώρας αὐτάρκειαν, ἂν μὴ καὶ ὑπεραφθονίαν, εἰς δημητριακὰ ἐπέτυχον ἥδη πλείσται σαστὶ τῆς Ἀσίας, τῆς Ἀφρικῆς καὶ τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς (Πακιστάν, Ἰνδίαι, Κεϋλάνη, Ἰαπωνία, Μεζοκόν, Τουρκία, Μαλαισία, Βιρμανία, Ἰνδονησία, Κένυα, Ἀφγανιστάν, Μαρόκον, Τύνις, Ἀλγερίου, Λιβερία, Βραζιλία, Περού).

— Αἱ εἰσαγωγαὶ ἐξ ἄλλων χωρῶν περιορίζονται μέχρι τοῦ σημείου νὰ ἀναβεροῦνται καὶ τὰ παραγωγικά των εἰς δημητριακὰ προγράμματα. Αἱ ἀπὸ θαλάσσης μεταφοραί, ἐκ παραδήλου, εἶναι ὀδιγήστραι καὶ τοῦτο καθημερινῶς διαπιστοῦται εἰς τὴν ναυλαγοράν.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Λιμένας Κόλπου 10.500 τόν. χονδραλιέρων, Πόλιντον δολ. 12.50 μὲ 2.500/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αὔγουστου 11 - 20.

ΑΜΟΡΓΟΣ (λιβ.): Φιλοδέλφειαν 22.000 τόν. ἀνθρακίτων γερμανικοὺς λιμένας Βρεσιού θαλάσσης δολ. 7 ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Αὔγουστου.

ΓΑΛΑΤΙΑ (λιβ.): Τάμπαν 14.000 τόν. φορτόν τοῦ Ινδίων ἔξιστρουμένης Καλκούτας δολ. 17.75 μὲ 5.000 τόν. φόρτωσιν, 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Ιουλίου 6 - 15.

ΜΑΡΟΥΔΙΑ: Λιμένας Κόλπου 25.925 τόν. d.w. (1.270.381 κ.π.) γεννημάτων Ρόττερνταν δολ. 195.000, Ιουλίου 10 - 25.

ΓΚΡΑΙΣΤΙΑΝ ΤΕΜΠΛ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 36.000 τόν. γεννημάτων νότιον Ιαπωνίας δολ. 14 ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Αὔγουστου 25 - Σεπτεμβρίου 10.

ΔΕΞΠΩ (λιμπέρτρο): 'Αμερικαν. λιμένας Ἀτλαντικοῦ (Βορείων Χεττερος) πατοσιού, Ἐργυρᾶ (Μ. Θάλασσας) δολ. 152.000, δύο λιμένας φορτώσαν δολ. 2.500 ἔξτρα, Ιουλίου 20 - Αὔγουστου 12.

Α·Ι·ΟΝΙΑΝ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ (λιβ.): Χάμπτον ράδος ἡ Βαθτιμόρη 32.000 τόν. γαιανθράκων Τόκιο Μπαΐ - Τομπάτα ρέιντζ δολ. 11.50 ἐλ. ἐκφόρτωσικά, Ιουλίου 20 - Αὔγουστου 5.

Α·Ι·ΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιβ.): 'Αγ. Λαυρέντιον 21.000 τόν. γεννημάτων Λαστάκια δολ. 11.45 μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Ιουλίου 6 - 20.

ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρέιντζ δολ. 14 ἐλ. ἐκφόρτωσικά, Αὔγουστου 20 - 30.

ΣΚΥΡΙΑΚΗ: Λιμένας Κόλπου 7.000 τόν. σό-

γιας 'Αδριατικήν δολ. 14.50 μὲ 2.500/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ιουλίου 5 - 15.

Α·Ι·ΟΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΕΡ (λιβ.): Βαθτιμόρη καὶ Χάμπτον ράδος 20.000 τόν. γαιανθράκων Μόσχεκ δολ. 8, Ιουλίου 13 - 25.

ΣΑΛΑΜΑΝ: Λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν δολ. 9 μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Ιουλίου 16 - 31.

ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων Ταϊβάν δολ. 18.25 Ταϊβάν μὲ 1.500 τόν.

γιας 'Αδριατικήν δολ. 14.50 μὲ 2.500/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ιουλίου 5 - 15.

ΧΙΑΝ ΣΦΥΡ: Βρετ. Κολομβίαν 14.000 τόν. σίτου Νότιον Κορίαν δολ. 12.65 μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Αὔγουστου 8 - 20.

ΜΑΡΙΝΑ (λιβ.): Βρετ. Κολομβίαν 14.000 τόν. σίτου Νότιον Κορίαν δολ. 12.75 μὲ 1.000 τόν. τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Αὔγουστου 24 - Σεπτεμβρίου 15.

ΚΑΣΤΩΡ: 'Αμερικαν. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 14.000 τόν. σίτου Νότιον Κορίαν δολ. 12.65 μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Αὔγουστου 1 - 25.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥ·Π·Τ (λιβ.): Βανκούμερ 26.000 τόν. κώκ πετρελαίου δύο λιμένας Κόντινεντ δολ. 10 μὲ 8.000/4.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ιουλίου 5 - 15.

ΝΕΙΛΟΣ (λιβ.): Βρετ. Κολομβίαν 14.000 τόν. κριθῆς Τόκιο - Χακάτα ρέιντζ δολ. 12.75 μὲ 1.000 τόν. τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Αὔγουστου 15 - Σεπτεμβρίου 15.

ΚΑΣΤΩΡ: 'Αμερικαν. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 14.000 τόν. σίτου Νότιον Κορίαν δολ. 12.65 μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Αὔγουστου 10.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ: Βανκούμερ 13.500 τόν. θείου ἀντολικούν δύο λιμένας δολ. 15.60, ὀψιόν δυτικού δολ. 15.95 μὲ 5.000/650 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αὔγουστου 10 - 31.

ΙΡΙΣ (λιβ.): Κορίντα 5.600 τόν. ζαχαρέων ἀμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικοῦ δολ. 9, ὀψιόν Καλπον δολ. 8.50 μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, Αὔγουστου 1 - 15.

ΠΟΛΛΟΥΣΗ Κ.: Βανκούμερ 12.500 τόν. σπόρων κραμβών Καζαμπλάκων δολ. 14.25 μὲ 2.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Ιουλίου 20 - Αὔγουστου 7.

ΧΙΑΝ ΣΦΥΡ: Βρετ. Κολομβίαν, ἀμερικαν. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 14.000 τόν. σίτου Τόκιο - Χακάτα ρέιντζ δολ. 12.15 μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 1 - 19.

ΝΑΥΑΡΙΝΟ (λιβ.): 'Αμερικαν. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 14.000 τόν. σίτου Χοντάριου δολ. 13 μὲ 2.000 τόν. γόρχος φόρτωσιν, 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Αὔγουστου 1 - 15.

ΠΟΛΛΟΥΣ: 'Αμερικαν. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 14.000 τόν. σίτου Νότιον Κορίαν δολ. 12.65 μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Αὔγουστου 5 - 20.

ΠΕΡΑ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (λιβ.): Βρετ. Κολομβίαν, ἀμερικαν. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 14.000 τόν. σίτου Τόκιο - Χακάτα ρέιντζ δολ. 12.30 μὲ 1.000 τόν. τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Αὔγουστου 15 - Σεπτεμβρίου 5.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΙΣ (λιβ.): Μασέτιο η Ροσίφ

14.000 τόν. ζαχαρέως λιμένας Κόλπου δολ. 11.25,

όψιόν 'Ατλαντικοῦ δολ. 11.50 μὲ 750/1.500 τόν.

φορτοεκφόρτωσιν, Ιουλίου 20 - Αὔγουστου 15.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ (λιβ. εἰς τάιμ ποτάρ-

τερ): Οὐχὶ θορεούτερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμ-

**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

πλήρωσιν Μπουενός "Άυρες 14.000 τόν. γεννημάτων νότιον" Ιαπωνίας δολ. 20.75 μέ. έκφραστών, 2.000/2.500 500 τόν. φορτοκέφρωσιν, Οκτώβριος 15 - Νοεμβρίου 15.

ΑΡΔΑΣ: Δύο λιμένες Νικαράγουας 4.300 τόν. ζαχάρεως ένα λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 10/25 Κόλπου, δολ. 10.50 Ατλαντικού δολ. 1.000 δι' έπισταλίας δολ. 500 δι' έπιτάχυνσιν, Ιουνίου 25 - Ιουλίου 10.

ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ (λι6.): Καλάριο 17.000 τόν. βαρύτων λιμένας Κόλπου δολ. 6.25 μέ. 5.000/5.000 τόν. φορτοκέφρωσιν, Ιουλίου.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ: Πόρτο Αλέγκρε μέ συμπλήρωσιν Ρίο Γράνατος (νότιο Σούλη) 9.600 τ. d.w. φορτών γεωργικών προϊόντων (567.000 κ.π.) δύο λιμένες Αμερικής - Ρόττερνταμ - Αμερικανικόν - Βρέμης δολ. 155.000 έτον ένα λιμένα έκφραστώνες δολ. 3.000 διάγωντέρα, Αύγουστου 12 - 31.

ΕΛΛΗΝ (λι6.): Ή έπειρον και ΕΣΠΕΡΟΣ (λι6.): Η έπειρον: Βιτόρια ή Τουμπορόδο 14.500 τόν. σιδηροπεταλύματος έκστον Γεννίνιας ή Δάσινγκ 83/4 μέ. 3.000 τόν. έκφραστών, Αύγουστου 5 - 31.

ΑΡΧΙΚΟΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ: Όψιγι θερετόριον τού Σάν Λαρέντζο με συμπλήρωση Μπουενός "Άυρες 10.000 τόν. όρασιστον Μαντσεστερ δολ. 16.75 μέ. 2.000 τόν. γκρές φορτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφραστών, Αύγουστου 10 - 24.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ (λι6.): Γιασιλ "Αίλαντ 21.000 τόν. έλαφροπέτρας άμερικαν. λιμ νας Ατλαντικού (θερετέρας) δολ. 3.90 μέ. 3.500/3.300 τόν. φορτοκέφρωσιν, Ιουλίου 10 - 20.

ΚΥΡΚΑ (λι6.): Γιασιλ "Αίλαντ 17.500 τόν. έλαφροπέτρας άμερικανικός λιμένας Ατλαντικού (θερετέρας Χαρδαζάς) δολ. 9.30 μέ. 3.300/3.300 τόν. φορτοκέφρωσιν, Ιουλίου 29 - Ιουλίου 7.

ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ: "Αλεξανδρειαν 7.000 τόν. ορύζης εις σάκους Ινδίας 180/- μέ. 1.000/500 τόν. φορτοκέφρωσιν, Σεπτεμβρίου 10 - 20.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ: Ντάμπερ η Πόρτ Λένταντ 41.000 τόν. μεταλλευμάτων Τοκιό Μπαϊτε - Τομπάτα ρέιντς δολ. 5.75 ώφων Μουρόραν δολ. 5.90 μέ. 30.000/15.000 τόν. φορτοκέφρωσιν, Αύγουστου 3 - 25.

ΑΣΣΙΣΙΟΣ: Γλάδαντον 20.500 τόν. γατανθρώκων Μόζι - Τοκιό Μπαϊτε ρέιντς δολ. 7.50 μέ. 12.500/10.000 τόν. φορτοκέφρωσιν, Ιουλίου 14 - 20.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΛΕΜΟΣ: Νιούκαστορ 25.000 τόν. γατανθρώκων Σάντος ή Βιτόριαν δολ. 9.65 ένα λιμένας έκφρωσισες δολ. 9.90 διό, μέ. 10.000/5.000 τόν. φορτοκέφρωσιν, Ιουλίου 3 - 20.

ΣΑΪΟΥΕΡΝ ΗΓΚΑ (λι6.): Φιλιππίνες 20.000 τόν. ζαχάρεως άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 12 μέ. 1.000/1.500 τόν. φορτοκέφρωσιν, Ιουλίου 20 - 30.

ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ: Φούζι 15.300 τόν. ζαχάρεως Αγγλίας 168/6, Ιουλίου 15 - Ιουλίου 3.

ΑΡΧΙΠΕΤΗΣ (κυπρ.): Σαγκάνη 11.300 τόν. ορύζης Κολόμπο 102/- ή 1.000/600 τόν. φορτοκέφρωσιν, Αύγουστου 1 - 20.

ΝΙΟΥΧΗΔΑ (άργηγ.): Σαγκάνη 10.000 τόν. ορύζης Καλέντανη 118/- μέ. 1.000/600 τόν. φορτοκέφρωσιν, λιμάνια 600 δι' έπισταλίας έκφρωσης, Ιουλίου 11 - 25.

ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ: Βορδάνην 12.000 τόν. ζαχάρεως άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 16.35 μέ. 800/1.500 τόν. φορτοκέφρωσιν, Αύγουστου 15 - 31.

ΠΗΤΕΡ Α. (λι6.): Σίδηνευ 19.500 τόν. σιτού Σάν Αντόνιο ή Αντονίαρχων δολ. 12.50 μέ. 1.500 τόν. γκρές φορτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφρωσιν, Αύγουστου 12 - 31.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΑΓΓΕΛΑ (λι6.): Σάντο Ντομάγκο 4.800 τόν. ζαχάρεως άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 8.50 μέ. 700/1.500 τόν. φορτοκέφρωσιν, Ιουλίου 6 - 22.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λι6.): 14.050 τόν. d.w. (617.290 κ.π., 14 - 1412 μιλ., 19 - 20 τόν. φιουζ διλ) δολ. 3.030 ήμερησίων, διμεσος παράδοσης δυτικήν δεκτήν Μεξικού, έπαναπαράδοσης άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου.

ΑΙΤΩΛΙΑ: 21.950 τόν. d.w. (982.000 κ.π., 15 μιλ., 57 τόν. φιουζ διλ) δολ. 5. έν κυκλικόν ταξιδίων Αύστρολατίας, παράδοσης και έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν, Ιουνίου 3 - Ιουλίου 3.

ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (λι6.): 14.350 τόν. d.w. (615.000 κ.π., 14 μιλ., 22 τόν. φιουζ διλ και 112 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 6.60 πλέον δολ. 500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης 12 ώρας μετά τον διάπλωμα της Καλόποιη, Ιουνίου 26 - 30, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν μέσω Ινδίας.

ΑΡΙΕΛ: 19.630 τόν. d.w. (852.500 κ.π., 14 μιλ., 23 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 5.45, έν κυκλικόν ταξιδίων Μαδαγασκάρης παράδοσης διπλωτών Κίνων, Ιουλίου 13 - 30, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ: 11.950 τ. d.w. (528.000 κ.π., 12 μιλ., 14 τόν. φιουζ διλ και 112 τόν. ντηζελ διλ) παράδοσης άνατολικών Καναδάν, Ιουλίου 20 - 28, έν κυκλικόν ταξιδίων Ρίβερ Πλέιτ, έπαναπαράδοσης άνατολικήν απόντην ΗΠΑ δολ. 2.075 ήμερησίων, έναν Αγγλίαν, Κόντινεντ δολ. 2.125, πλέον δύορον δολ. 15.000.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ (λι6.): 51.823 τόν. d.w. (2.343.000 κ.π., 16 μιλ., 60 τόν. φιουζ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 3.95, παράδοσης Ιαπωνίαν, Ι-σιάλιον - Αύγουστον, έπαναπαράδοσης Κόντινεντ μέσω Αύστραλιας.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: 13.500 τόν. d.w. (624.000 κ.π., 14 μιλ., 24 τόν. φιουζ διλ και 112 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 2.310 ήμερησίων, παράδοσης 48 ώρας έξωθι Μπαγκάκη, Ιουλίου 20 - Αύγουστου 10, έπαναπαράδοσης Αμερικαν. Άμερεσαν - Αρμερουγόν ρέιντς.

ΚΟΡΙΝΟΙΚ: 15.630 τόν. d.w. (757.000 κ.π., 14 μιλ., 23 τόν. φιουζ διλ και 112 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 2.100 ήμερησίων, παράδοσης 24 ώρας μετά την άποδιδον του πλοηγού εις Μπρισμπαϊην, Ιουλίου 11 - 25, έπαναπαράδοσης Ταϊταγκόκη ή Σαλανόν.

ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ: 15.712 τόν. d.w. (757.000 κ.π., 1412 μιλ., 23 τόν. φιουζ διλ και 112 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 4.30, παράδοσης 60 ήτον, παράδοσης Ιαπωνίαν, Μάρτιον 1971.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ: 11.640 τόν. d.w. (582.000 κ.π., 13 μιλ., 14 τόν. φιουζ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 6.65, παράδοσης Μαδαγασκάρην, Ι-σιάλιον 25 - Αύγουστου 10, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν, μέσω Λορέντζο Μαρκές.

ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ (λι6.): 23.968 τόν. d.w. (1.196.000 κ.π., 14 μιλ., 29 τόν. φιουζ διλ) και 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 4.650 ήμερησίων, έν κυκλικόν ταξιδίων νοτιού Αμερικής, παράδοσης Ρόττερνταμ, Ιουλίου 6 - 16, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, ούχι άνατολικώπερον της Αδριατικής.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π. (λι6.): 15.880 τόν. d.w. (1.148.000 κ.π., 14 μιλ., 25 τόν. φιουζ διλ) δολ. 2.450 ήμερησίων πών ιπερωρίων, παράδοσης διαπλέοντας το Γιβραλτάρ, Ιουλίου 10 - 20, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν μέσω Βρετανίας.

ΦΟΙΒΟΣ: 13.770 τ. d.w. (660.000 κ.π., 15 μιλ., 25 τόν. φιουζ διλ) δολ. 2.300 ήμερησίων, παράδοσης Σιγκαπούρην - Πόρτα Σουητζενχαρ ρέιντς Ιαπωνίαν 10 - 15, έπαναπαράδοσης Αμερικαν. Άμερεσαν - Αρμερουγόν ρέιντς.

ΑΘΛΟΝ: 23.980 τ. d.w. (970.000 κ.π., 13.5 μιλ., 45 τόν. φιουζ διλ) δολ. 4, παράδοσης άμερικαν, λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου, Ιουλίου 15 - Αύγουστου 10, ταξίδια 12 - 15 μηνών.

ΔΩΡΙΕΥΣ (λι6.): 13.197 τόν. d.w. (628.000 κ.π., 1312 μιλ., 17 - 18 τόν. φιουζ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 2.300 ήμερησίων, παράδοσης διαπλέοντας Ιλιγκάν, Ιουλίου 5 - 7, έπαναπαράδοσης Αμερικής ή Βρέμην, Ιουλίου 14 - 16, έπαναπαράδοσης Καλορδίσιαν - Κριστούπατος ρέιντς.

ΗΛΙΑΣ ΣΥΛΑΣ: 12.870 τόν. d.w. (597.430 κ.π., 1312 μιλ., 18 τόν. φιουζ διλ και 112 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 2.000 ήμερησίων, παράδοσης διαπλέοντας Ιλιγκάν, Ιουλίου 5 - 7, έπαναπαράδοσης Αμερικής ή Βρέμην, Ιουλίου 14 - 16, έπαναπαράδοσης Καλορδίσιαν - Κριστούπατος ρέιντς.

ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΚΑΠΤΑΙΝ: 12.140 τόν. d.w. (571.000 κ.π., 12 μιλ., 13 τόν. φιουζ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 6.50 παράδοσης μετά την άποδιδον του πλοηγού εις Μπαγκάκη ή Τσάλαν, Ιουλίου 20 - Αύγουστου 10, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν 20 - Βιζαρίσιαν πέσων.

ΘΑΛΑΣΣΟΣΠΟΡΟΣ: 24.530 τ. d.w. (987.000 κ.π., 1312 μιλ., 35 τόν. φιουζ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 4.45, ταξίδια 24 - 26 μηνών, παράδοσης Κίνων, Ιουλίου 10 - 31.

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ: 12.860 τ. d.w. (645.000 κ.π., 14 μιλ., 20 τόν. φιουζ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 2.075 ήμερησίων, παράδοσης Μπιτσάγκ, Ιουλίου 10 - 20, έπαναπαράδοσης Κίνων, Ιουλίου 10 - Αύγουστου 10, έπαναπαράδοσης Τσάλαναν μέσω Τσαγκαράτο.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ (λι6.): 11.920 τόν. d.w. (568.000 κ.π., 13 13½ μιλ., 17 - 18 τόν. φιουζ διλ και ½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 2.075 ήμερησίων έων έπαρξης Σεπτέμβριον.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λι6.): 41.941 τόν. d.w. (16 μιλ., 90 τόν. φιουζ διλ) δολ. 2.97, ταξίδια τριών έτων, έπαρξης Απριλίου 1971.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (λι6.): 41.368 τ. d.w. (16 μιλ., φιουζ διλ) δολ. 3.10 ταξίδια τριών έτων, έπαρξης Οκτώβριου.

TANKER (κ. N. I. Γουλανδρή): 50.000 τόν. d.w., ταξίδια τριών δολ. 3.35, έπαρξης Απριλίου 1971.

SAINΤ ΜΙΧΑΗΛΑ (λι6.): Ρόπτερνταμ 19.000 τόν. καθαρά Αγγλίαν, Κόντινεντ, Δανίαν, Γουορλντσεκέλ 245, Ιουλίου 7.

ΜΙΡΑΜΑΡ (λι6.): Καραϊβική 12.000 τόν. καθαρά Καλορδίσιαν, Γουορλντσεκέλ 270, Ιουλίου 10 - 16.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λι6.): Περσικόν Κόλπον 30.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδινανίαν, Μεσόγειον, δύο συνεχή ταξίδια έων 205, Γουορλντσεκέλ 205.

ΓΑΥΡΙΩΝ: Καραϊβική 21.000 τόν. άμερικαν, λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, άνατολική άκτη Καναδά, Γουορλντσεκέλ 250, Ιουλίου 9.

ΗΗΜΕΡΤΗΣ (λι6.): Καραϊβική 17.000 τόν. άμερικαν, λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντσεκέλ 250, Ιουλίου 10.

ΑΝΤΖΟΥΛΑΤΤΑ: Ταμπικό 19.000 τόν. άμερικαν, λιμένας Ατλαντικού (θερετέρας), Γουορλντσεκέλ 250, Ιουλίου 10.

ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (λι6.): Περσικόν Κόλπον 24.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσεκέλ 200, δύο συνεχή ταξίδια, Ιουλίου 31.

ΑΗΤΩ (λι6.): Περσικόν Κόλπον 18.000 τόν. Ταΐδαν, Γουορλντσεκέλ 270, δύο συνεχή ταξίδια, Ιουλίου 13.

ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λι6.): Τάιμ ταύρτερ 20.700 τ. d.w. (14½ μιλ., 25 τόν. φιουζ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 32/9, ταξίδια 3 - 5 έτων, παράδοσης Νοέμβριον 1970.

ΠΟΛΕΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Μεσόγειον 17.000 τόν. καθαρά Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσεκέλ 240, Ιουλίου 20.

ΜΙΛΑΗΤΟ (λι6.): Καραϊβική 28.000 τόν. άμερικαν, λιμένας Ατλαντικού (θερετέρας), Γουορλντσεκέλ 220, Ιουλίου 17.

ΚΙΓΚ ΠΗΛΑΙΑΣ (λι6.): Περσικόν Κόλπον 34.000 τόν. Ιαπωνίαν, Γουορλντσεκέλ 132, δύο συνεχή ταξίδια, χρόνος Αύγουστου.

ΙΑΝΘΗ (λι6.): Περσικόν Κόλπον 18.000 τόν. νότιον Αφρικήν, άνατολική άκτην Ινδίας, Γουορλντσεκέλ 285, Αύγουστου 8.

ΗΤΟΝ (λι6.): Καραϊβική 21.000 τόν. άμερικαν, λιμένας σοτής Ατλαντικού, Γουορλντσεκέλ 220, Ιουλίου 6.

ΠΟΕΤΙΣ (μικρότερο λι6.): Μεσόγειον 57.000 τόν. άμερικαν, λιμένας Ατλαντικού (θερετέρας), Γουορλντσεκέλ 130, Ιουλίου 6.

ΚΩΝΙΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.): Τάιμ ταύρτερ 16.836 τόν. d.w. (12½ μιλ., 26 τόν. φιουζ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 4.37½, ταξίδια 24 μηνών παράδοσης Αύγουστον - Σεπτέμβριον.

ΕΛΛΗΝ ΝΑΥΤΙΚΟΣ: Περσικόν Κόλπον 25.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορ

Huiungis tōv Ἑλληνικῶν Πλοίων

ΑΒΑΝΣ		60	6646	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 30 'Ιουν. διά Κλαίπεντα
ΑΓΑΘΩΝ		70	10008	έφθ. Σπάττλ 19 'Ιουν.
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ		68	35477	έφθ. Νταμπιέρ 9 'Ιουλ.
ΑΓΑΠΗ		69	10009	άνεχ. Πενάγκ 29 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΓΓΕΙΑΚΑ		52	6336	άνεχ. Θέσυτα 21 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΓΓΕΙΑΚΗ		29	1943	άνεχ. Βαρκελώνη 4 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΕΙΑΚΗ Λ.		58	8952	άνεχ. Κολόμπο 26 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΑΓΓΕΛΙΚΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ		59	5728	ύπο παραλαβήν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΔΟΥΖΗΣ (δ.)		57	11630	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 5 'Ιουλ. διά Σολίν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ		57	8473	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 9 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΑΓΓΑΙΑ		44	1920	άνεχ. Θέσυτα 29 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΓΓΑΙΑ ΆΝΝΑ		39	1000	έφθ. Ντουμπάν 9 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ		70	19370	έφθ. Σάντα 'Αντόνιο 13 'Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ		54	8796	άνεχ. Ριγιέκαν 24 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ		55	3057	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 7 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ		68	20500	έφθ. Χιρόκατα 25 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ		51	7066	έφθ. Μαυρίκιον 30 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ		61	10770	διπλήθε Κων(πολίν 6 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		45	2464	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 29 'Ιουν. δι' "Απαπα" Λάγκος
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ		62	16565	άνεχ. Αματερόταμ 5 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ		44	1902	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		59	8067	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		56	8267	έφθ. Μαυρίκιον 8 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		55	8828	έφθ. Κολόμπο 28 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		46	2414	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 2 'Ιουλ. διά Σκίκντα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		49	1932	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		51	1988	άνεχ. Ανδίνον 6 'Ιουλ. διά Κίγκοτων (Ζαμ.)
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ		70	15345	άνεχ. Λός "Αντζελες 14 'Ιουν. δι' Αμαγκασάκι
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV		53	11558	άνεχ. Σίδενεϋ 8 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		55	8254	έφθ. Μαντράς 5 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΕΠΥΡΙΔΩΝ		57	9921	άνεχ. Θάντερ Μπαιν 1 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΑΓΓΙΟΣ ΕΠΥΡΙΔΩΝ		50	5421	έφθ. "Αλεξάνδρειαν 5 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ		46	7289	άνεχ. Ντακάρ 28 'Ιουν. διά Γδύνια
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)		54	11077	διπλήθε Κων(πολίν 28 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ		56	7989	άνεχ. Αμβούρον 7 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΓΚΥΡΑ		46	1892	άνεχ. Ντουάλα 4 'Ιουλ. δι' Αυμπιτζάν
ΑΓΓΗΝΗ		47	4479	άνεχ. Λάς Πάλμας 30 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ		55	7967	άνεχ. Νιούκαστον 17 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΔΑΜΑΣ		69	10121	άνεχ. Αυγούσταν 29 'Ιουν.
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ		35	3724	άνεχ. Ντακάρ 5 'Ιουλ. διά Ταϊταγκόκ
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ		56	8846	έφθ. Ροζάριο 5 'Ιουλ.
ΑΔΩΝΙΣ		59	12180	έφθ. Πλότσες 3 'Ιουλ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ		44	1545	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 30 'Ιουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ		31	2992	έφθ. Δουβλίνον 4 'Ιουλ.
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ		52	6333	εἰς μεταφοράς Κίνας
ΑΘΑΝΑΣΙΑ		46	4984	άνεχ. Πόρτα Ρόνιαλ (Ν.Κ.) 11 'Ιουν. διά Μαρσαλίαν
ΑΘΕΝ		51	2699	έφθ. Κρίστομπαλ 8 'Ιουλ.
ΑΘΕΝΕΣ ΣΑΝ		54	5129	άνεχ. Πόρτα Σουέτεγκαχ 30 'Ιαν. διά Καράτοι
ΑΘΗΝΑ		59	8132	άνεχ. Χιούστον 7 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΑΘΗΝΑΙ		56	2863	άνεχ. Σάντος 7 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)		53	3575	άνεχ. Κολόνπο 7 'Ιουλ. διά Πούλο Σαμπού
ΑΘΗΝΙΑΝ ΛΑΙΔΗ (δ.)		55	10027	ύπο παραλαβήν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ'		51	8675	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 28 'Ιουν.
ΑΘΗΝΟΥΛΑ		59	9010	έφθ. Αλεξάνδρειαν 28 'Ιουν.
ΑΘΗΝΟΥΛΑ		63	10862	έφθ. Μπριούμπαν 6 'Ιουλ.
ΑΘΛΟΝ		45	13570	διπλήθε Παναμά 4 'Ιουλ.
ΑΘΩΣ		69	10008	έφθ. Αίδι 11 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΣ ΗΑΓΙΩΝΗΡ		69	9355	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 29 'Ιουν. διά Ναγκόγια
ΑΙΓΓΙΣ ΣΠΥΡΙΤ		70	9355	εἰς Μπρέμερχαφεν ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)		53	12377	άνεχ. Σαβάνναν 16 'Ιουν. δι' 'Αρεύτυπαν
ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΕΙΝΤ		70	9070	άνεχ. Καζαμπλάνκα 21 'Ιουν. δι' 'Απω 'Ανατολήν
ΑΙΓΓΙΣ ΦΑΙΗΝΟ		69	9345	διπλήθε Παναμά 1 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ		61	13058	διπλήθε Παναμά 1 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΓΥΠΤΟΣ		45	3805	έφθ. Λορεντζό Μάρκες 7 'Ιουλ.
ΑΙΟΛΟΣ		51	7860	έφθ. Πειραιά 26 'Ιουν.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ		62	11063	άνεχ. Νέαν 'Ορεάνην 26 'Ιουν. διά Κόπερ
ΑΙΤΩΛΙΑ		61	14431	έφθ. Σαγκάνη 26 'Ιουν.
ΑΙΤΩΛΙΣ		57	9175	άνεχ. Γιοκοκάμαν 3 'Ιουλ.
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ		57	2332	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)		48	8783	εἰς Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 27 φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ		59	9735	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 2 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗ		44	7207	άνεχ. Σφάδ 30 'Ιουν. διά Νάντην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ.		55	8280	άνεχ. Τείμπη Μπαιν 8 'Ιουν. διά Ρεύνιον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. !!		39	3375	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 19 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΙ II		47	1597	έφθ. Κούζκαφεν 25 'Ιουν.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ		54	7234	άνεχ. Λίθεροιο 5 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ		58	9818	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 4 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙΓΝΗΡ		57	8192	άνεχ. Φρημάντλ 19 'Ιουν. δι' Αμβούργον
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ		56	8192	άνεχ. Μορμούγκαδ 6 'Ιουλ.
ΑΛΙΑΡΤΟΣ		58	8077	άνεχ. Γιβραλτάρ 6 'Ιουλ. διά Βηρυττόν
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.		70	9800	εἰς Μπρέμερχαφεν ύπο συμπλήρωσιν
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ		62	9062	ύπο παραλαβήν
ΑΛΚΜΑΝ		60	9959	έφθ. Χάμπτον ρόδς 3 'Ιουλ.
ΑΛΚΥΩΝ		53	1886	έφθ. Μονρόβιο 7 'Ιουλ.
ΑΛΚΥΩΝ		49	5049	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 4 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΑΛΜΑΡ		47	5441	άνεχ. Φρημάντλ 2 'Ιουλ.
ΑΛΜΠΑ		42	6967	άνεχ. Φρημάντλ 23 'Ιουν.
ΑΛΟΥΕΤ		53	4509	άνεχ. Φρημάντλ 1 'Ιουν. διά Κορέαν
ΑΛΤΙΣ		70	10007	άνεχ. Φρημάντλ 24 'Ιουν.
ΑΛΦΑ		39	1830	άνεχ. Ραβέναν 18 'Ιουν.
ΑΜΑΖΩΝ		48	5021	έφθ. 'Αυπιτζάν 24 'Ιουν.
ΑΜΑΛΙΑ		49	3261	άνεχ. Λύμπεκ 28 'Ιουν. διά Στόρουγκνς
ΑΜΒΕΡΣΑ		58	4230	έφθ. Λίθερούλ 7 'Ιουλ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λόινερ)		52	16485	άνεχ. Νασάδου 7 'Ιουλ. (κορουαζέρα)
ΑΜΠΕΛΟΣ		47	2193	άνεχ. 'Απαπα" Λάγκος 28 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΑΜΥΝΑ		49	3831	έφθ. Αυβέρροαν 6 'Ιουλ.
ΑΜΥΝΤΑΣ		70	10008	άνεχ. Αστόριαν 26 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ		45	5838	άνεχ. Οζάκαν 2 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΑΜΦΙΩΝ (δ.)		58	12727	άνεχ. Λονδίνον 7 'Ιουλ. διά Σλάγκεν
ΑΝΑΣ		55	8519	έφθ. Γιοκοκάμαν 1 'Ιουλ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ		59	7965	άνεχ. Ντόμπιναν 24 'Ιουν. διά Καυπότζην
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ		52	2039	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 4 'Ιουλ. διά Λατάκια
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Λ. (δ.)		52	12525	άνεχ. Ήποχαν 9 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΜΕΑ (δ.)		57	11978	έφθ. Λορεντζό Μάρκες 4 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)		69	99460	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ		69	21399	άνεχ. 'Αμαγκασάκι 27 'Ιουν. διά Νιούκαστλ (Αύστρ.)
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ		69	21399	διπλήθε Παναμά 1 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν

ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ "Οίλη»	70	99850	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 24 'Ιουν. δι' 'Αγγλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Πανοσεάνικ Τ.Κ.»	69	99849	άνεχ. Κουδάιτ 25 'Ιουν. διά Τενερίφην
ΑΝΑΡΟΣ ΤΕΕΑΣ (δ.)	έτ. «Τραπονασίφικ Μαρίν»	69	98983	άνεχ. Ράς Τανούρα 20 'Ιουν. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΑΝΕΜΩΝΗ .	έτ. «Εύγενεια»	52	7168	έφθ. Τοιταγκόκ 3 'Ιουν.
ΑΝΕΜΩΝΗ .	έτ. «Ένομένα»	45	7072	διπλής 'Ακρωτηρίου 20 'Ιουν. διά Καράτοι
ΑΝΕΤΤΑ .	έτ. «Άνεττα»	54	2489	διπλής Κωνύπολιν 30 'Ιουν. διά Γαλάτοι
ΑΝΖΙ (δ.)	έτ. «Άναβις»	61	21824	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 'Ιουλ.
ΑΝΘΕΜΙΟΣ .	έτ. «Υμπτόδι»	70	10006	άνεχ. Αμδέρσαν 11 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΝΝΑ .	έτ. «Σόντντοκ»	58	1139	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 27 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΑΝΝΑ Κ .	έτ. «Κάστωρ»	49	4933	έφθ. Βηρυτών 2 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ · ΜΑΡΙΑ .	έτ. «Στάρκο»	47	2111	έφθ. Μόμπιλ 6 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ .	έτ. «Σιμάπτα»	57	5668	έφθ. Πειραιά 8 'Ιουν.
ΑΝΝΑ Π. Κ .	έτ. «Μαράτρο»	47	5932	άνεχ. Ντώρμπαν 19 'Ιουν. διά Τοιταγκόκ
ΑΝΝΑ Φ .	έτ. «Εφ. Ναβάλ»	48	4804	διπλής Κωνύπολιν 25 'Ιουν.
ΑΝΝΙΤΑ .	έτ. «Διαμαντώ»	53	2236	έμεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΟΥΛΑ .	έτ. «Κεάναδ»	47	2553	άνεχ. Ντώρμπαν 29 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	12113	έφθ. Ραβένον 3 'Ιουλ.
ΑΝΤΖΕΛ .	έτ. «Μαρκοβίδη»	52	1384	έφθ. Σίδηνευ 30 'Ιουν.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΓΙΝΤΙΚΣ	έτ. «Άγγελικά Πτερά»	58	9585	έφθ. Νεκοτούες 7 'Ιουλ.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΛΟΥΤΕΡ .	έτ. «Άγγελικα Δυνάμεις»	59	9584	έφθ. Μπρούνομπούτελ 6 'Ιουλ. διά Γδύνια
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	έτ. «Άγγελικη Προστασία»	63	20623	έφθ. Ντώρμπαν 15 'Ιουλ.
ΑΝΤΖΗ (δ.)	έτ. «Εφ Κρουσάντερς»	58	21986	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 'Ιουλ.
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	άνεχ. Αντεν 2 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρσελόζ»	59	24716	άνεχ. Οζάκαν 29 Μαΐου διά Σείσιον
ΑΝΤΥΤΡΙΚ .	έτ. «Φίλια»	49	7832	έφθ. Σαβόνα 4 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΗΣ .	έτ. «Μαρκερένοια»	46	2957	έφθ. Πρόβιντενς 2 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ .	έτ. «Ειρήνη»	61	14985	άνεχ. Αμδέρσαν 3 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΤΩΝΙΑ ΣΥΛΑ .	έτ. «Εύθαλασσα»	59	7893	άνεχ. Μαυρίκιον 6 'Ιουλ. διά Μπέρα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ	έτ. «Βεντούρης»	50	2167	άνεχ. Ντακάρ 21 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλεντισάνα»	61	10952	άνεχ. Γιασάτα 20 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΑΝΤΩΝΥ .	έτ. «Άντωνν»	59	6841	διπλής Παναμά 15 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΟΥΡΟΡΑ II	έτ. «Σωτήρα»	68	15353	έμεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝ XI (δ.)	έτ. «Ερέττα»	57	22479	έφθ. Ήση Λόντον 8 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ .	έτ. «Μαργκράντε»	61	11127	άνεχ. Ναούρου 1 'Ιουλ. διά Θρημάντη
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ .	έτ. «Λουνάρ»	49	1502	άνεχ. Πόρτ Λίνκολν 25 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΑΝ .	έτ. «Πορνές»	67	16210	άνεχ. Ναούρου 1 'Ιουλ. διά Θρημάντη
ΑΡΓΟΛΙΣ .	έτ. «Άρδαν»	70	9870	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 26 'Ιουν. διά Τολέδο
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ .	έτ. «Έτολικα»	56	8823	έφθ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουλ.
ΑΡΓΟΣ .	έτ. «Οσεανφάριγκ»	61	13553	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 26 'Ιουν. διά Τολέδο
ΑΡΓΩ .	έτ. «Άργος»	69	10006	έφθ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουλ.
ΑΡΔΑΣ .	έτ. «Άργω»	68	2763	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουν. διά Μπόννυ
ΑΡΕΤΗ .	έτ. «Άρδας»	69	3669	διπλής Παναμά 20 'Ιουν. δι' Έλ. Σαλθαδόρ
ΑΡΕΤΟΥΣΑ .	έτ. «Φίτσε»	57	8406	ύπο παραλαβήν
ΑΡΗΣ (δ.)	Κων. Σ. Χαλκίδας	58	1018	έφθ. Τρίπολην (Λιθάνου) 5 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΑΓΕΛΟΣ .	έτ. «Λέο Ναβιγκέισον»	58	23307	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ .	έτ. «Αστρο Ασεντέντε»	47	7173	έφθ. Τοιταγκόκ 26 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ .	έτ. «Λιμπραμάρ»	69	9038	άνεχ. Πουάντ Νουάρ 3 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ .	έτ. «Αράδινη»	49	6550	άνεχ. Ντακάρ 4 'Ιουλ. δι' Απανα(Λάγκος
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ .	έτ. «Ποντούς»	68	10016	έφθ. Μπ. Αύρες 7 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μινώας»	45	8422	άνεχ. Χάρδαν 20 Μαΐου διά Σαβάνναν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ .	έτ. «Εξόρμποτοις»	57	11897	άνεχ. Ντάρ ές Σαλάμ 5 'Ιουλ. διά Μομάσσα
ΑΡΙΣΤΕΥΣ .	έτ. «Πίνδαρος»	56	8792	διπλής Παναμά 19 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ .	έτ. «Καστελτάσουν»	46	7783	άνεχ. Μουρόραβ 28 'Ιουν. διά Τσουντζίν
ΑΡΙΣΤΙΛΑΟΣ .	έτ. «Μεντόμιο»	58	10226	έφθ. Γιοκοχάμαν 30 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΔΟΣ .	έτ. «Νότκοτ»	40	5488	άνεχ. Ταύλα 30 'Ιουν. διά Τοιταγκόκ
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ .	έτ. «Πίννοδος»	68	10016	άνεχ. Φρημάντλ 23 'Ιουν. διά Κορέαν
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ .	έτ. «Μίνωας»	45	8422	άνεχ. Ριγιέκαν 8 'Ιουλ. διά Θεο(νίκην
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ .	έτ. «Επίδροποις»	57	6452	έφθ. Γκρέηγκοκ 28 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΚΛΗΣ .	έτ. «Πίνδαρος»	69	10009	έφθ. Ναγκόδια 30 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ .	έτ. «Φομέντο»	58	8805	άνεχ. Ντακάρ 17 'Ιουν. διά Κουθάιτ
ΑΡΙΣΤΙΛΔΟΣ .	έτ. «Μαριντόλο»	56	8985	άνεχ. Ντουμπάι 8 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΔΡΟΣ .	έτ. «Ποναρέπανα»	58	9000	άνεχ. Ριγιέκαν 6 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ .	έτ. «Μαρνουέστρο»	60	8865	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 4 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ .	έτ. «Μαρνουέστρο»	47	6780	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 27 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .	έτ. «Λάρενς»	45	7351	έφθ. Βρέμπνη 7 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .	έτ. «Άστρο Μαρίνο»	60	10710	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ .	έτ. «Νόδες Τρανόσσεαν»	59	9000	άνεχ. Λός Αντζελες 30 'Ιουν. διά Βαλτιμόρων
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ .	έτ. «Ουμπρος»	56	10182	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 19 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ .	έτ. «Σύμβολο»	58	7864	άνεχ. Κέιπ Τάουν 3 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .	έτ. «Προσπάθεια»	69	24599	έφθ. Βιτόρια 4 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .	Φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	άνεχ. Λός Πάλμας 2 'Ιουλ. διά Πόρτο Αλέγκρε
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ .	έτ. «Οσεανοί Γαλάτε»	57	10652	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ .	έτ. «Οσεάνικα Σεντραλί»	57	10645	έφθ. Ταύλη 1 'Ιουλ.
ΑΡΜΑ .	έτ. «Άρμα»	58	9364	άνεχ. Ντώρμπαν 26 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ .	έτ. «Εμπρός»	43	2905	άνεχ. Αμδέρσαν 1 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΡΜΟΝΙΑ .	έτ. «Άρμονία»	61	9443	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 9 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΑΡΟΣ .	έτ. «Αλεξία»	48	3783	άνεχ. Χόκη Κόκη 20 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΑΡΠΑ (δ.)	έτ. «Λύρα»	52	10099	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 3 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΡΤΑ .	έτ. «Σηγουαίνη»	55	1875	έφθ. Τέμα 1 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΙΔΙ 2 .	έτ. «Ντορίκα»	58	9603	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 28 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	έτ. «Άρτεμις»	50	8785	άνεχ. Λός Λαδίμας 2 'Ιουλ. δι' Αμδέρσαν
ΑΡΤΕΜΙΣ .	έτ. «Εσπερία»	62	15781	έφθ. Γκέραλον 8 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΙΣ .	έτ. «Σπάνιμελ»	49	1594	έφθ. Ισκεντερόν 3 'Ιουλ., εἰς Οζάκαν 8 'Ιουλ.
ΑΡΧΑΓΓΕΤΟΣ .	έτ. «Άρχαγγελ»	63	15929	άνεχ. Ντουμπάι 30 'Ιουν. διά Ναγκόγια
ΑΡΧΑΓΓΕΤΟΣ Γ .	έτ. «Άσσωματοι»	60	10142	ύπο παραλαβήν
ΑΡΧΑΓΓΕΤΟΣ ΜΙΧΑΗΛ .	έτ. «Άταλαντις»	59	9013	έφθ. Λονδίνον 30 'Ιουν.
ΑΡΧΙΜΗΗΣ .	έτ. «Ολυμπους»	66	16142	έφθ. Πιοκοχάμαν 15 'Ιουν.
ΑΡΧΟΝΤΑΣ .	έτ. «Σεπαγκους»	68	25755	έφθ. Ρινιέκαν 9 'Ιουν.
ΑΡΧΩΝ .	έτ. «Αστροβολέτωρ»	51	1991	άνεχ. Αμδέρσαν 5 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ .	έτ. «Αντελικασθάλη»	51	7594	άνεχ. Αύγουστον 29 'Ιουν. δι' Αμδέρσαν
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ .	έτ. «Πλανορίτης»	50	7657	άνεχ. Ντακάρ 22 'Ιουν. διά Μπέλφαστ
ΑΡΧΩΝ ΧΕΡΟΥΒΕΙΜ .	έτ. «Σανχερούβειμ»	54	5605	άνεχ. Ρανκούβερ 12 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΣΜΠΟΥΡΗ .	έτ. «Αμοπουρν»	56	10414	άνεχ. Κολόμπο 14 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ .	έτ. «Αλαντζέ»	48	2577	άνεχ. Τρίπολη (Λιθάνου) 22 'Ιουν. διά Σκίκντα
ΑΣΠΑΣΙΑ .	Ραφ. Δ. Μελαχρίνος & Υιοί	47	2465	ύπο παραλαβήν
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ .	έτ. «Αποιδόφρος»	60	11228	άνεχ. Ταύλη 2 'Ιουλ. διά Γκλάντοτοουν
ΑΣΣΙΟΣ .	έτ. «Ντόρικ»	63	13461	έφθ. Χάρην 30 'Ιουν.
ΑΣΤΕΡΙΕΣ .	έτ. «Κάλντ Στάρ»	51	4177	έφθ. Πειραιά 6 'Ιουλ.
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ .	έτ. «Άτρομπος»	60	2535	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 8 'Ιουλ.
ΑΣΤΥΑΝΑΣ .	έτ. «Αολάν»	56	6156	έφθ. Σαλέρνο 3 'Ιουλ. διά Καρράρα
ΑΣΤΥΠΛΑΙΑΔΑ .	έτ. «Σηγουαίνης»	55	1916	έφθ. Μπανιόν 3 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΟ .	έτ. «Βλαμανί»	55	1941	άνεχ. Γιασάτα 3 'Ιουλ. διά Κιμίτου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ .	έτ. «Στάρ»	63	15921	έφθ. Βρέμπνη 4 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΣ .	έτ. «Αναξ»	58	9724	έφθ. Μάρ ντελ Πλάτα 4 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΣ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)	έτ. «Ατλας»	52	11516	άνεχ. Νόρντενχαμ 27 'Ιουν.
ΑΤΡΑΣ (δ.)	έτ. «Ακαμας»	51	8867	άνεχ. Τζάκονθιλ 7 'Ιουλ. διά Πενεζουέλαν
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Άτρωτος»	53	13675	έφθ. Ντούμαντι άπο 13 'Απρ.
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Λάιμ Τρανσατλ.»	60	29741	άνεχ. Γιασάτα 3 'Ιουλ. διά Σερίφες
ΑΤΤΙΚΟΝ .	έτ. «Εύροοιπνηκ»	53	6160	έφθ. Μπρούνομπούτελ 2 'Ιουλ. διά Σοφάζ
ΑΤΥΣ (δ.)	έτ. «Μαργκουάρντια»	53	12305	προσθήκεν εἰς Ζαζιράτ Κουμπάρ 9 'Ιουλ.
ΑΥΔΙΣ .	έτ. «Εουρέκα»	48	1501	διπλής Κωνύπολιν 16 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΑΥΔΙΣ .	Σανθόπουλος & Σιά .	49	1157	έφθ. Πειραιά άπο 29 Μαΐου (έπισκευαι)
ΑΥΛΟΣ (δ.)	έτ. «Αύλδας»	52	11237	άνεχ. Μπ. Αύρες 6 'Ιουλ. διά Ρίο Ιανέριο
ΑΥΡΑ .	έτ. «Σηγουαίνης»	54	1756	έφθ. Πειραιά 7 'Ιουλ.
ΑΥΡΑ .	έτ. «Μεντίτερραν. Φρούτ»	53	1028	άργεις Πειραιά άπο 20 Μαΐου 1968
ΑΦΟΒΟΣ .	έτ. «Αφοβος»	68	35477	έφθ. Μπιλμπάρ 8 'Ιουλ.

ΑΦΡΟ		53	3361	έφθ. Λονδίνον 8 'Ιουλ.	
ΑΦΡΟΣ		49	2036	έφθ. Γκέλφε 29 'Ιουν.	
ΑΧΑΪΚΑ ΣΤΑΡ		49	2755	διπλήθε Παναμά 7 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ	
ΑΧΑΪΚΑ ΧΟΟΥΠ		49	2574	προσόραξεν εἰς 31.20 Β - 9.21 Α 8 Δεκ.	
ΑΧΙΛΛΕΥΣ		65	21505	έφθ. Χαινκάγκ 26 'Ιουν.	
ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Άστρο Μαντάντε»	60	30347	έφθ. Τεργέστην 8 'Ιουλ.
ΒΑΛΜΑΣ		έτ. «Λανάντο»	41	5295	άνεχ. Λάς Πάλμας 13 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)		N. Βαρδινογιάννης	56	20022	άνεχ. Άλεξάνδρειαν 7 'Ιουλ. διά Μέρσα αλ Χάμρα
ΒΑΡΤΕΜΠΕΡΓΚ		έτ. «Κασσινί»	53	6127	έφθ. Αμβούργον 23 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.		έτ. «Γκόλφο Αζουλ»	62	10741	άνεχ. Μόζι 27 'Ιουν. διά Πουσάν
ΒΑΣΙΛΗΣ		έτ. «Μαγιά»	43	5331	άνεχ. Ντακάρ 3 'Ιουν. διά Κείπ Τάουν
ΒΑΣΙΛΗΣ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)		έτ. «Τρανσοσεάνικ»	56	21716	άνεχ. Νέαν Υόρκην 7 'Ιουλ. διά Χάιφαν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΑΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)		έτ. «Θεομητοκλῆς»	27	16435	έφθ. Μάλταν 8 'Ιουλ. (κρουαζιέρα)
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)		έτ. «Γουόρλντ Μπρίλιανς»	59	43373	άνεχ. Ράς Τανόύρα 4 'Ιουλ. διά Τρίνινταντ
ΒΕΓΑΣ (δ.)		έτ. «Κάνοπους»	58	20958	άνεχ. Μένα Αχμαντί 29 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΒΕΓΟΝΙΑ		έτ. «Κλαουντίο»	52	6576	άνεχ. Μπέιρα 29 'Ιουν. διά Κίναν
ΒΕΛΜΠΑ		έτ. «Βέλμπα»	47	1998	έφθ. Πλάτος 4 'Ιουλ.
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ		Γουνιθέρσαλ Κάρυκο	45	1892	διπλήθε Ούσάντ 9 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Άστρο Μαεστρό»	58	13186	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 6 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.		έτ. «Ναυρίνον»	49	2334	άνεχ. Σετούμπαλ 2 'Ιουλ. διά Μονφαλκόνε
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ		έτ. «Βιρτζίνια ΚΜΕΘ»	54	8251	έφθ. Αυδέροαν 4 'Ιουν.
ΒΙΡΜΑ		έτ. «Άστρο Ασουάντε»	54	6229	άνεχ. Μπαρπλάντος 26 'Ιουν. διά Παραμαρίμπο
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.	44	1923	έφθ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουλ.
ΒΡΟΥΛΙΔΙΑ		έτ. «Δύμπτρα»	56	8414	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 1 'Ιουλ. διά Τοιταγκόκ
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ		έτ. «Πυξίζη»	59	9374	έφθ. Τοιταγκόκ ρόδες 3 'Ιουλ.
ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.)		έτ. «Γαύριον»	53	13406	άνεχ. Νέαν Υόρκην 1 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)		έτ. «Μποτάπαι»	61	18583	διπλήθε Κων) πολίν 3 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΓΑΛΗΝΗ		έτ. «Γαλήνη»	60	10186	έφθ. Εύλατ 1 'Ιουλ.
ΓΑΡΟΥΔΑΙΑ		έτ. «Άστρομπέλο»	37	5613	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 6 'Ιουν. διά Γουαμπόα
ΓΕΡΑΝΙΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	έφθ. Αύγουστον 26 'Ιουν.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	56	6424	διπλήθε Ούσάντ 1 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΓΕΩΡΓΙΑ		έτ. «Αντεμινάσ Σέθεν»	52	2824	άνεχ. Ν.ούκαστα (Ν.Β.) 30 'Ιουν. διά Μπαρλέττα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)		έτ. «Κ.Α.Μ.Α.»	60	23451	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 'Ιουλ. διά Μένα Αχμαντί
ΓΕΩΡΓΙΟΣ		έτ. «Φλόρθικ»	53	6241	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ		έτ. «Άδες Μαρία»	62	16765	άνεχ. Σιδηνί 18 'Ιουν. δι' Εμδεν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)		N. I. Βαρδινογιάννης	61	18564	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 30 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)		έτ. «Μίνως»	48	10928	διπλήθε Κων) πολίν 8 'Ιουλ. διά Νοδορωσίσκην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (δ.)		έτ. «Κ.Α.Μ.Α.»	58	16605	έφθ. Τοκοπίλα 7 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Ενοενάντα»	56	8818	έφθ. Νομέα 11 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ		έτ. «Κρέτα»	39	2958	έφθ. Λονδίνον 6 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ		έτ. «Σπλάντινη»	69	10006	άνεχ. Αρχοντος 26 'Ιουν. διά ριθερ Σαίν Λώρενς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Άλμπαν»	70	18700	διπλήθε θέρονταις Αίλαντ 4 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		Στρ. «Ανδρεάδης	43	7176	άνεχ. Κολόμπο 2 'Ιουλ. διά Κίναν
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)		έτ. «Κόλφος»	57	12729	άνεχ. Ήματα 4 'Ιουλ. διά Κίνκοτων (Ζαμ.)
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Κονκούιστα»	60	41982	άνεχ. Ντας Αίλαντ 27 'Ιουν. διά Τοιμπα
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Χειμανίτας»	63	11194	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 8 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Τέξ-κόλη»	52	6033	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 19 'Ιουν. διά Γδύνια
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.		έτ. «Πεντάς»	65	21374	άνεχ. Ειδογούμαυθ 30 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (δ.)		έτ. «Χάλκουσης	63	25768	έφθ. Πειραιάς 6 'Ιουλ.
ΓΙΝΑ		έτ. «Λαναράς»	53	3899	έφθ. Λιοσαδώνα 8 'Ιουλ.
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ		έτ. «Άστούριας»	52	8129	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ. διά Κη Γουέστ
ΓΚΑΙΚ ΠΡΙΝΣ		έτ. «Βερίνα»	56	1937	έφθ. Μάλταν 5 'Ιουλ.
ΓΚΑΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Ρεινάτε»	61	29333	έφθ. Γενόβαν 7 'Ιουλ.
ΓΚΙΚΑΣ		Δούρος - Βογανάτος	48	2358	άνεχ. Χιουστον 7 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΙΜΠΛΑ (δ.)		έτ. «Γκίμπλα»	54	12968	ύπο παραλόδιν.
ΓΚΛΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Μαρβαλόρια»	58	19231	άνεχ. Τάκασονδι 22 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΓΚΛΟΥΡΥ		έτ. «Αντέξιλικ»	52	2048	άνεχ. Χάρηρην 17 'Ιουν. διά Καϊέν
ΓΚΟΟΙΚ ΠΡΙΝΣ		έτ. «Πάρνων»	55	1965	έφθ. Λονδίνον 29 'Ιουν.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΪΝ		έτ. «Γκολντ Κοΐν»	52	1961	έφθ. Γλήπτηροντ 27 'Ιουν.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΝΤ		έτ. «Αστροκαρίτοια»	30	3011	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουλ. διά Βίσμαρ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ (δ.)		έτ. «Πετρόμαρ»	56	21049	άνεχ. Χάρη αλ Αμάνια 1 'Ιουλ. διά Ντώρημπαν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ		έτ. «Γκολντεν Κρός»	68	11148	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. δι' Αλγερίαν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΝΣ		έτ. «Γκολντεν Λάνς»	69	11148	έφθ. Μανίλαν 1 'Ιουλ.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΙΣ		έτ. «Γκολντεν Φλίς»	69	11148	άνεχ. Σάρκοχαμάν 28 'Ιουν. διά Τακόμια
ΓΚΟΡΝΤΙΑΝ		έτ. «Μαρβιτόπαντ»	59	10526	έφθ. Μόντρεαλ 3 'Ιουλ.
ΓΚΟΥΤ ΧΟΟΥΤ		έτ. «Φράνγκυμουτζ»	49	2641	άνεχ. Βακαραμότο 24 'Ιουν. διά Νταϊρέν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ		έτ. «Ολίνιρες»	57	9132	έφθ. Αιμέροαν 7 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ'		έτ. «Πίττα Μηπρ»	63	15373	άνεχ. Πρίνσ Ρούπερτ 23 'Ιουν. διά Χοινκάγκ
ΓΚΡΟΥΚΟΥ (δ.)		έτ. «Ρόμπλο ντέ Όρο»	62	15389	άνεχ. Τέμα 2 'Ιουλ. διά Τακοράντι
ΓΚΡΟΥΣΟΥΝΤΑ		έτ. «Άραντορα Σουνταμ	52	11580	ύπο παραλόδιν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ		έτ. «Γ. Γκλείντ»	50	2934	έφθ. Γλίκονδιν 17 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ		έτ. «Όπαλ»	52	15762	άνεχ. Μαίλαν 29 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ		έτ. «Ονυξ»	68	22531	έφθ. Πειραιάς 7 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)		έτ. «Ηρων»	61	15979	έφθ. Νιούκαστλ (Αύστρ.) 2 'Ιουλ.
ΓΡΑΒΙΑ		έτ. «Γραβία»	51	2170	άνεχ. Πόρτ Χέντλαντ 26 'Ιουν. διά Κόμμιε
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7227	άνεχ. Μεσονήννα 26 'Ιουν.
ΔΑΜΩΝ (δ.)		έτ. «Άροπα»	55	11307	έφθ. Καλκούταν 2 'Ιουλ.
ΔΑΝΑΟΣ		Πηγή «Άλεξάτου	43	1845	άνεχ. Βρέμην 4 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΔΑΝΑΟΣ		έτ. «Δαναός»	39	4569	έφθ. Σέτε 26 'Ιουν.
ΔΕΛΦΟΙ		Μαρκαντωνάκης	48	1553	διπλήθε Παναμά 21 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		έτ. «Αιολία»	59	9312	άνεχ. Ντακάρ 3 'Ιουλ. διά Κίναν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.		έτ. «Ανταίος»	37	2002	έφθ. Νόντνη 29 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Π.		έτ. «Αγ. Παρασκευή»	43	7359	άνεχ. Αμπιτζάν 30 'Ιουν. δι' Αγκρα ντός Ρέις
ΔΕΣΠΩ		έτ. «Ιόνικ»	44	7265	άνεχ. Αμβούργον 2 'Ιουλ. διά Πρόβιντενς
ΔΕΥΤΕΡΟΝ		έτ. «Μανοπούλου»	37	4989	έφθ. Καλκούταν 2 'Ιουλ.
ΔΗΔΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)		έτ. «Σίπινγκ Ντεβέλοπμεντ»	63	16417	άνεχ. Τοταγκόγκ ρόδες 14 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΔΗΔΙΑΝ ΛΗΤΩ (δ.)		έτ. «Σίπινγκ Ντεβέλοπμεντ»	64	16417	άνεχ. Λιοσαδώνα 8 'Ιουλ. διά Ρίθερ Σαίν Λώρενς
ΔΗΔΙΑΝ ΣΠΥΡΙΤ (δ.)		έτ. «Σίπινγκ Ντεβέλοπμεντ»	61	16417	άνεχ. Βαλτιμόρην 5 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΔΗΜΗΤΡΑ		έτ. «Σάντος»	58	9325	άνεχ. Βανκούμπερ 23 Μαΐου διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΑ		έτ. «Πάν Μάλ»	53	2379	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 'Ιουλ. διά Λάς Μίνας Μπαίν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ		έτ. «Ντιμάκο»	49	3576	άνεχ. Τέμα 6 'Ιουλ. διά Τακοράντι
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.		έτ. «Οργυούνες»	55	3534	άνεχ. Κουάριρο 17 'Ιουλ. διά Γουαμπόα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ		έτ. «Θεσπατάρων»	56	8782	άνεχ. Ντακάρ 29 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Φιλιόρια»	63	10524	άνεχ. Φουκουγιάθα 29 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Μινέρβα»	44	13488	άνεχ. Αιμέρεσαν 8 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Αντάρες»	51	6895	άνεχ. Λουάντα 23 'Ιουν. διά Βορμάν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Κολόνι»	49	3984	έφθ. Μαγρικίου 17 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.		Μ. Γκινκιλίνης	52	1812	άνεχ. Θεόυτα 22 'Ιουν. διά Ρόνοκαρ
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ		έτ. «Μαρμπιένες»	52	8790	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΔΗΜΟΣ		έτ. «Δημοσι»	54	4486	διπλήθε Κωναδόνια 22 'Ιουν. διά Κυνοτάντζαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)		N. Βαρδινογιάννης	58	16277	άνεχ. Χάμπον 26 'Ιουν. διά Τρίνινταν
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ		έτ. «Διάκαν»	59	4263	άνεχ. Καζαμπλάνκα 9 'Ιουν.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Φούρκερο»	58	9087	έφθ. Γδύνια 5 'Ιουλ.
ΔΙΟΥΝΗΣ		έτ. «Πάινοντο»	50	1515	διπλήθε Ακρωτήριον 25 'Ιουν. διά Μπάνναγκαρ
ΔΙΡΦΟΥΣ ΙΙ		έτ. «Άστρο Ντικόδο»	59	7801	έφθ. Ηστ Λόντον 1 'Ιουλ.
ΔΙΩΝΗ		έτ. «Παρίντα»	57	9722	έφθ. Λονδίνον 5 'Ιουλ.
ΔΙΩΝΗΝ (δ.)		έτ. «Διόνυσος»	54	11485	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΩΡΟΘΕΑ		έτ. «Πάν - Όσεαν»	25	3297	άνεχ. Γενόβαν 28 'Ιουν. διά Χόγκ - Κόγκ
ΔΩΡΟΣ		έτ. «Μαρσίμα»	49	4727	άνεχ. Σάντος 5 'Ιουλ. διά Κόμπιε
ΕΒΗ		έτ. «Ηγκλ»	70	10006	έφθ. Πειραιά 6 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)		έτ. «Άστρο Καστελλάνο»	56	9041	έφθ. Σάντος 5 'Ιουλ. διά Κόμπιε

ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	58	8005	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 8 'Ιουλ. διά Βανκούμερ
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΜΑ	έτ. «Πρηνούλα»	43	8292	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	έτ. Καρμιρ	44	2074	διπλής Γιβραλτάρ 1 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	έτ. «Λακωνική»	48	3269	έφθ. Μομπάσα 7 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	έτ. «Μαντόμεν»	49	4825	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Θάρρος»	54	7835	έφθ. Βανκούμερ 3 'Ιουλ.
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Κορνέσιον»	63	14203	είς Ταμίζ ύπό συμπλήρωσιν
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Αλμπιον»	52	4423	έφθ. Αλεξανδρειαν 8 'Ιουλ.
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Μαμάντο»	70	17500	άνεκ. Μένα Αχαρντι 20 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΕΛΕΝΑ (δ.)	έτ. Σαρλάς κ.λ.π.	50	2643	άνεκ. Στευμάπλ 5 'Ιουλ. δι' Απαπα/Λάγκος
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Στανίνα»	44	5202	διπλής Κωνί(πολι) 3 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Πιούνάτεν Σ.Ε.»	63	1197	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΑ Μ.	έτ. «Χρυσέλενα»	58	5729	άνεκ. Πειραιά 4 'Ιουλ. δι' Αύγούστουν
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Εύσινος»	58	2739	άνεκ. Ντακάρ 4 'Ιουλ. διά Ροστόκ
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ανδρία»	48	8420	άνεκ. Ντώρμπαν 7 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Βιότο Ρίος»	52	12239	έφθ. Ναγκούρια 9 'Ιουν.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Αλάντζε»	47	2577	άνεκ. Αλεξανδρειαν 30 'Ιουν.
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	Nik. Βασινογιάννης	58	12266	άνεκ. Πειραιάδ 30 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνως»	49	11389	άνεκ. Μπατόν Ρούζ 29 'Ιουν.
ΕΛΕΝΗ Μ.	έτ. «Ελενμαρί»	58	8523	άνεκ. Βακαρίαμα 29 'Ιουν. διά Σαγκάνου
ΕΛΕΝΗ Τ.	έτ. «Έλετο»	50	3225	άνεκ. Ντακάρ 28 'Ιουν. διά Μανιλά
ΕΛΕΝΗ Τ.	έτ. «Τούνελ»	46	1680	έφθ. Σλίτε 28 'Ιουν.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	λ. Δ. Γαρδελάς κ.λ.π.	46	2271	διπλής Μπρούνωμπουτελ 29 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	ΗΛ Τομπούλης	29	2581	άνεκ. Ριγιέκα 27 'Ιουν.
ΕΛΙΖΑ	έτ. «Θηρεσία»	47	3596	άνεκ. Μπ. Αύρες 27 'Ιουν. διά Ματαντί
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	έτ. «Εύπλοια I»	49	4500	έφθ. Μπατόν Ρούζ 29 'Ιουν.
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Αλάντζε»	48	2548	άνεκ. Γιοκοχάμουν 25 'Ιουν. διά Σαγκάνου
ΕΛΛΑΣ IN ΕΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	56	4380	άνεκ. Νέαν Υόρκην 24 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Γιουνιβέρσραλ»	70	19000	έφθ. Χόγκ Κόγκ 7 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	43	7989	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	Τρανσόπασιφ & Γιουνιβ.	62	6666	άνεκ. Μόρμπαλ 7 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ	έτ. «Άστρο Φίρμε»	61	7293	άνεκ. Κείπ Τάουν 6 'Ιουλ. διά Νέαν Ορλεάνουν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανσόπασιφ & Γιουνιβ.	54	8121	άνεκ. Αμβερέσαν 7 'Ιουλ. διά Σαλέρνο
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Γιουνιβέρσραλ»	60	7297	έφθ. Καλκούτταν 4 'Ιουν. (έποκευαι)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΙΓΝΗΡΗ	έτ. «Γιουνιβέρσραλ»	44	7989	έφθ. Ντώρμπαν 8 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝΝΗΜΗ	έτ. «Γιουνιβέρσραλ»	62	6659	άνεκ. Χοραμάχηρ 3 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	59	9550	άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 29 'Ιουν. διά Πόρτ Σουδάν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Γιουνιβέρσραλ»	44	7989	άνεκ. Νέαν Υόρκην 28 'Ιουν. δι' Αντενε
ΕΛΛΕΡΟΣ	έτ. «Μαδιμά»	52	2778	έφθ. Βαλτιμόρων 8 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	έτ. «Γιουνιβέρσραλ»	57	7068	έφθ. Μορπάσα 8 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	έφθ. Χάμπτον ρόδης 5 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κορρεντόρες Ντέλμαρ»	58	15674	άνεκ. Σουάιμπα 13 'Ιουν. διά Λισσασθῶνα
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	άνεκ. Ντουμπρόνικ 6 'Ιουλ. διά Μομπάσα
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΔΣ	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	56	7510	άνεκ. Νέαν Υόρκην 12 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΩΣΑ	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	56	7510	έφθ. Αμβερέσαν 7 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	57	7063	άνεκ. Βούδαν 5 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	έφθ. Αλεξανδρειαν 8 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7200	άνεκ. Ντώρμπαν 6 'Ιουλ. διά Μομπάσα
ΕΛΛΗΝΗΣ (λάινερ)	έτ. «Μαρφούρετζα»	32	18564	άνεκ. Νέαν Υόρκην 8 'Ιουλ. διά Σαουθάμπτον
ΕΛΞΙΣ	έτ. «Ελείς I»	52	1924	άνεκ. Ρουνκρού 9 'Ιουλ.
ΕΛΩΝΑ	Κ. Εύσταθιου	25	4011	άνεκ. Ντακάρ 2 'Ιουλ. διά Κηφέμες
ΕΛΠΙΔΑ	έτ. «Ρέα»	56	8377	άνεκ. Πόρτ Λίνκολν 15 'Απρ. διά Κίναν
ΕΑΠΙΔΑ	Π. Παππής & Ν. Κουκουνάς	46	3472	άνεκ. Μάουντ Μαυργκανούι 29 Μαΐου διά Χεινκάγκ
ΕΑΠΙΣ	έτ. «Σπάνιπλ»	54	1599	διπλής Παναμά 3 'Ιουλ. δι' Ελλάδα
ΕΜΕΡΑΛΝΤ	έτ. «Πιούνάτεν Μαρίτ»	46	4119	έφθ. Χάιφα 7 'Ιουλ.
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ	έτ. «Εμμα»	48	3932	έφθ. Αλεξανδρειαν 25 'Ιουν.
ΕΜΜΑΝΟΥΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Βαλιέντε»	57	21185	άνεκ. Αίλ ο Γκραίν 7 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Μάρφο»	56	10529	άνεκ. Βοστώνην 29 'Ιουν. διά Τουρκίαν
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Αστρομερίτον»	54	8146	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 17 'Ιουν. δι' Εύρωπην
ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτόν)	έτ. «Εστρέλλα Βεντούρροζ»	65	37469	έφθ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουν. διά Βιτόρια
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	έτ. «Επιμέλεια»	70	10000	διπλής Παναμά 19 'Ιουν. διά Τόκιο
ΕΡΑΤΕΙΝΗ	έτ. «Κρυστάλ Μπλού»	53	5690	άνεκ. Χάρδον 1 'Ιουλ. διά Σάντα Μάρτα
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Ικανμέλα»	69	11296	έφθ. Λός Αντζελες 7 'Ιουλ.
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	έτ. «Βεντούρης	43	1582	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (δ.)	έτ. «Δάστος	66	47115	άνεκ. Τενερίριον 23 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΕΡΟΪΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Τρανομούντο»	52	15848	άνεκ. Μπ. Αύρες 16 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	έτ. «Αργκόλια»	58	12168	άνεκ. Βαλτιμόρων 24 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΕΣΤΙΑ	έτ. «Εστιά»	52	7743	άνεκ. Νέαπολιν 30 'Ιουν. δι' Αννάμπα
ΕΤΕΟΚΑΛΗ	έτ. «Ετεοκλής»	37	5574	άνεκ. Μαυρίκιον 1 'Ιουλ. διά Β. Κορέαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	Σ. Ελευθεριάδης	54	10251	έφθ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουλ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Θ. (δ.)	Ν. I. Βαρδινογιάννης	51	16203	είς Ράς Σαντάντ από 4 Αύγ. 1969
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	έτ. «Ναταλία»	49	4723	έφθ. Βενετίαν 1 'Ιουλ.
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Θόρνκο»	67	9854	διπλής Παναμά 23 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	έτ. «Καλιάτπα»	55	3002	ύπο παραλαβήν
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	έτ. «Άστρο Ακόρντε»	61	8999	άνεκ. Πούλο Μπούκορι 2 'Ιουλ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Πόδι Σάντος»	57	9061	άνεκ. Ντάρμποτ 7 'Ιουλ. διά Μπέρια
ΕΥΗ Τ. (δ.)	έτ. «Τοδόνελλαρ»	52	9894	άνεκ. Σαρλότετσον 28 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΕΥΘΑΑΙΑ	έτ. «Κόνκορντ»	57	10488	άνεκ. Κόπιε 3 'Ιουλ. διά Αυστραλίαν
ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ I (δ.)	Κ. Εύθυμιάδης	54	12423	έφθ. Πειραιά 5 'Ιουν.
ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ II (δ.)	έτ. «Ελάτο»	53	9957	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 28 'Ιουν. διά Κίναν
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	50	4734	διπλής Παναμά 21 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	61	6373	έφθ. Αμέρερσαν 3 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	61	9659	άνεκ. Άμερερσαν 3 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάνι Νικόλασην	56	8985	έφθ. Καζαμπλάνκαν 7 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	60	6288	άνεκ. Νέαν Υόρκην 6 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	60	6288	έφθ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	56	9095	άνεκ. Τζιμπούτι 27 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΕΥΤΕΡΗΝΗ	έτ. «Μορεμάρ»	56	1679	άνεκ. Τεργεόπτων 8 'Ιουλ. διά Λατάκια
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Ελίτσια»	65	9854	έφθ. Αμέρερσαν 1 'Ιουλ.
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. «Μαργαρώνη»	43	7249	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 10 'Ιουν. διά Γουαμπόα
ΕΦΟΗ	έτ. «Εφόνι»	55	5008	άνεκ. Αγ. Φραγκιόκον 7 'Ιουλ. διά Χάιφα
ΖΑΝΕΤ	έτ. «Φρέντοπι»	58	4529	άνεκ. Πειραιά 6 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Ωκλαντ»	61	10965	άνεκ. Τούμπατα 25 'Ιουν. διά Μοριουγκάδο
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ.	Ζαχάρης - Βασιλάνης	49	2806	άνεκ. Ριγέκαν 27 'Ιουν. δι' Ανκόνα
ΖΙΝΝΙΑ	έτ. «Γκαρολάντι»	51	7114	ύπο παραλαβήν
ΖΙΤΑ	έτ. «Παρθενώνη»	70	15800	είς Σιμίζου ύπο συμπλήρωσιν
ΖΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)	έτ. «Μαρμπονάτσα»	53	15899	άνεκ. Νέαν Υόρκην 4 'Ιουλ. δι' Ελ Παλίτο
ΖΩΡΖΕΤΤΑ	έλλην. ουμφέροντα	55	8021	άνεκ. Μορμουγκάδο 25 'Ιουν. διά Κοκούρα
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	άνεκ. Πούλο Μπούκορι 23 'Ιουν. διά Κίναν
ΗΛΙΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Αδελφόπτι»	52	11206	έφθ. Ιμμιγκαν 8 'Ιουλ.
ΗΛΙΑΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ελίρε»	57	9060	έφθ. Μανιλά 7 'Ιουλ.
ΗΡΑ	έτ. «Μίρα»	55	7757	άνεκ. Νέαν Ορλέανην 21 'Ιουν. διά Πειραιά
ΗΡΑΙΟΝ	έτ. «Πόνιν»	48	1889	έφθ. Βάρρι 26 'Ιουν.
ΗΡΑΚΑΗΣ	έτ. «Νάταλα»	47	7173	έφθ. Χόγκ Κόγκ 1 'Ιουλ.
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	έτ. «Βουλάκιν»	66	21347	άνεκ. Βανκούμερ 15 'Ιουν. διά Κίναν
ΟΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Νουαρίνον»	61	14518	άνεκ. Σεμαίνους 27 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΟΣΑΝΤΩ Α. Σ.	έτ. «Αντοθέα»	58	9603	άνεκ. Βαλτιμόρων 3 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΟΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	έτ. «Εύθοιο»	57	12629	άνεκ. Λάς Πλάμας 5 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΟΕΜΙΣΤΟΚΑΛΗΣ	έτ. «Φανταντόρ»	44	7258	άνεκ. Μαυρίκιον 10 Μαΐου δι' Απω Ανατολήν
ΟΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Θεμιστοκλῆς»	57	1325	έφθ. Γκάλγουσιν 4 'Ιουλ.
ΟΕΩΔΟΤΗ (δ.)	έτ. «Εμπρέσας»	61	21710	άνεκ. Λάς Πάλμας 18 'Ιουν. διά Μπόννυ

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	Νικ. Βαρδινογιάννης	54	13043	άνεχ. Ράς Τανούρα 2 'Ιουλ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α.	'Αφοι Λάπη	50	1507	εις Πειραιά ἀπό 27 Μαΐου (έπισκευαι)
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.)	έτ. «Κλήροι»	51	9810	έφθ. Καλούντημποργκ 5 'Ιουλ.
ΘΕΟΛΟΓΟΣ	έτ. «Μαρκόρονα»	61	16561	Ίδε «ΠΑΝ» ώς μετωνυμάσθη
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Θεοφανώ»	63	15929	άνεχ. Βανκούβερ 1 'Ιουλ.
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Ποισείδινιά»	58	15895	άνεχ. Αμοτερνταμ 30 'Ιουν. διά Σαρδηνίαν
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	Έλλην. Δεζαμενοπλοίο	50	8173	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΕΤΙΣ Κ.	Χ. Καλαφάτης	50	2276	άνεχ. Ζευμπρούγκε 12 'Ιουν. διά Σαίν Τζών (N.B.)
ΘΕΩΡΙΣ	Άγγελάκης	38	3581	άνεχ. Πασάγιες 26 'Ιουν. διά Ρόντιγκτον
ΘΗΡΑΙΟΣ	έτ. «Λοτζά»	35	2680	έφθ. Άλεξανδρειαν 5 'Ιουλ.
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Ναυαμάσσα»	46	1988	έφθ. Μομπάσα 8 'Ιουλ.
ΘΙΣΜΗΝΗ	έτ. «Λάκαλ»	51	3435	άνεχ. Ντακάρ 1 'Ιουλ. δι' Οράν
ΘΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Γκραίτοια»	65	40043	έφθ. Χάλιφαξ 8 'Ιουλ.
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	Στ. «Μαρνουέστρο»	53	2969	άνεχ. Μπέλιζε 2 'Ιουλ. διά Κιουρασσο
ΙΑΣΩΝ	έτ. «Καρκυδιαίονες»	70	11489	έφθ. Ναούστουν 3 'Ιουλ.
ΙΑΣΩΝ	έτ. «Ιάσων»	51	2071	έφθ. Νουάκτ 6 'Ιουλ.
ΙΖΟΜΠΕΛ	έτ. «Τζένεραλ. Κάρριερς»	57	9746	άνεχ. Γιοκαϊ 25 'Ιουν. διά Τσουκούμι
ΙΘΑΚΗ	έτ. «Ούλισθοες»	68	9066	άνεχ. Σαγκινάδ 30 'Ιουν. διά Νηπτρότ
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Πλειόνη»	68	11670	έφθ. Κόμπη 30 'Ιουν.
ΙΚΤΙΝΟΣ	έτ. Λινέας Ιντεροσεανίκας	69	11489	άνεχ. Ζευμέρασαν 7 'Ιουλ. διά Μπέιρα (έπισκευαι)
ΙΛΙΟΝ	Σαρλάς Παπαδέλης	48	3514	έφθ. Τζακάρτα 9 'Ιουλ.
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	Έλλην. Δεζαμενοπλοίο	52	8633	άνεχ. Τζακάρτα 13 'Ιουν. διά Σουραμπάγια
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ I. (δ.)	Έλλην. Δεζαμενοπλοίο	53	8995	έφθ. Μπ. Άυρες 6 'Ιουλ.
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΙ	έτ. «Πάνος»	48	2088	διπλήθε Φόλκοτον 25 'Ιουν. διά Βιτόρια
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτ.)	έτ. «Λευέντα»	56	17940	άνεχ. Ντακάρ 30 'Ιουν. διά Βάρρι
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Βιαγκράντε»	49	1991	ύπο παραλαθήν
ΙΟΝΙΟΣ	έτ. «Ιουνίος»	53	9357	διπλήθε Παναμά 22 'Ιουν.
ΙΡΙΣ	έτ. «Μαριόγκα Σιππιγκι»	59	8479	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 7 'Ιουλ.
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Τραναπότες Άρμ.»	65	42824	έφθ. Ρόττερνταμ 29 'Ιαν.
ΙΤΑΛΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	6727	προσρόπεαν ἐγώθι. Σέτε 10 'Ιαν.
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ροζαντόρι»	50	5317	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Χανδασόημ»	48	3246	έφθ. Νέαν Υόρκην 9 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	45	9918	άνεχ. Σιγκαπούρην 2 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	έτ. «Βαρνικος»	56	12230	έφθ. Θόύνες 6 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	έγγελακης κ.λ.π.	38	4740	άνεχ. Σιγκαπούρην 23 'Ιουν. διά Τσιγκτάο
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Συγός»	48	1845	έφθ. Κουάλα Ρούμπιν 23 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ερδίκα»	55	8799	άνεχ. Ναγκασάκι 24 'Ιουν. διά Σιδηνεύ
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	έτ. «Ελένη»	59	2746	άργει Πειραιά ἀπό 14 Σεπτ.
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	Νικ. Βαρδινογιάννης	58	12632	διπλήθε Παναμά 25 'Ιουν. διά Κουινάνα
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Μαρεπόκα»	61	10934	έφθ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουν.
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ (δ.)	έτ. «Αστρο Ναθεγκάντε»	52	10160	έφθ. Γιουροπόρτ 17 'Ιουν.
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	έτ. «Αστρο Τριντέντε»	49	7612	άνεχ. Νταρμπόταν 25 'Ιουν. δι' Αμοτερνταμ
ΚΑΒΟ ΔΕΛΩΝΙΝ	έτ. «Μαρντεβότοι»	60	10934	έφθ. Μπιλμπάο 4 'Ιουλ.
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάρη Τάνκερς»	60	14077	άνεχ. Τάμπα 26 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΚΑΘΡΙΝ Α.	έτ. «Ελσόλας»	70	14900	άνεχ. Χιμεζί 22 'Ιουν. δι' Ιντσόν
ΚΑΛΙΡΡΟΗ	έτ. «Αριστείδης»	59	8860	έφθ. Βερακρούζ 7 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	έτ. «Ιντάστριας»	55	11792	έφθ. Ούάτιγκειτ 6 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	έτ. «Αστρο Ναθέρα»	55	6133	άνεχ. Κολόμπο 5 'Ιουν. διά Κόλπον Η.Π.Α.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	N. Μιχαλος & Υιοι	44	7249	έφθ. Ειδίνομασθ 2 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αίλα Γκράντε»	65	15932	άνεχ. Φροντιάδαν 18 'Ιουν. διά Κίναν
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Ζαδε»	51	7154	έφθ. Σάντος 8 'Ιουλ.
ΚΑΛΥΨΟ	έτ. «Σέδεν «Αίλας»	53	10577	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 9 'Ιουν. διά Ντάρεν
ΚΑΜΙΝΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Σπάρτο»	45	5130	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 14 'Ιουν. διά Κίναν
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	έτ. «Λουνά»	49	11771	άνεχ. Ταιμίπα 1 'Ιουλ. διά Ταιμίπα
ΚΑΝ ΚΡΙΟΣ	έτ. «Ηότ Μεντηπρέτεραν»	53	1548	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουν.
ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. «Κάπ Σουνίον»	64	1763	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Κάπ Φαιστός»	62	1551	άνεχ. Σάροχ 2 'Ιουλ. διά Λουτσιάνα
ΚΑΠΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Αθανασίδης-Γεωργόπουλος	48	2017	διπλήθε Πολίν 2 'Ιουλ. διά Γαλάτοι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Τ.	«Αφοι Τσουρινάκη	36	4031	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 3 'Απρ. διά Γουαμπόρα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Γιουνάτεντ Μπαλκ.»	67	16098	άνεχ. Νιούκαστλ (Αύστρ.) 8 'Ιουλ. διά Πόρτ Κέμπλα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Αλαφούζος»	68	9031	άνεχ. Μαυρίκιον 8 'Ιουλ. διά Γουαμπόρα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	«Γκλόμπα Μπάλκ Κάρ.»	68	24801	έφθ. Γιοκοχάμαν 19 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Γλαύκη»	50	5120	άνεχ. Κουμάδιτ 7 'Ιουλ. διά Μπάραρον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Αστροκλάρο»	53	5185	άνεχ. Μουροράν 12 'Ιουν. διά Β. Κορέαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Πρόμος»	51	6076	έφθ. Λονδίνον 6 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	έλλην. ουμφέροντα	46	2103	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝΟΥ	έτ. «Κερκέτις»	50	4876	έφθ. Ταιμίπο 4 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Οσεάνικ Μπάλκ»	68	24668	άνεχ. Νούσακοτ (Αύστρ.) 13 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.	έτ. «Ολυμπος»	68	15355	έφθ. Φιλαδέλφειαν 22 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Κολμενάρ»	67	24734	άνεχ. Τομπάτα 20 'Ιουν. διά Πόρτ Κέμπλα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Πελναίον»	62	18410	άνεχ. Πουέρτο λά Κρουζ 3 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	έτ. «Ση «Ηκλη»	69	9044	άνεχ. Γιοκοκάμαν 3 'Ιουλ. διά Ταιμίπα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΑΘΟΣ (δ.)	έτ. «Αστροπροτέκτωρ»	58	16357	έφθ. Νέαπολιν 16 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΦΑΡΡΟΣ	έτ. «Γιουνάτ. Τσάρτερικ»	66	16164	άνεχ. Αμέρισαν 7 'Ιουλ. διά Ρουέν
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Παρνάσσο»	59	21854	άνεχ. Πόρτ Ελζίμπερο 6 'Ιουλ. διά Μένα Αχμαντί
ΚΑΠΤΑΙΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Παλαιοκρασίας	46	4576	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 'Ιουλ. διά Λέγκορν
ΚΑΠΤΑΙΑΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Σάντα Σεοίλια»	60	8717	άνεχ. Βενετίαν 6 'Ιουλ. διά Γκόκεκ
ΚΑΠΤΑΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡ	έτ. «Μαρίνα Σιππιγκι»	55	12494	διπλήθε Εσκούμινς 3 'Ιουλ. διά Μεζικό
ΚΑΠΤΑΙΑΝ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Εύγενεια»	59	8493	άνεχ. Λάς Πάλμας 3 'Ιουλ. διά Σαγκάνην
ΚΑΠΤΑΙΑΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Μαρέρο»	60	8493	έφθ. Ριγιέκαν 28 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΑΝ ΜΑΓΙΚΑΛ	έτ. «Ιντερ. ΣΗ Τρείντερς»	62	9229	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 7 'Ιουλ. δι' Εύρωπην
ΚΑΠΤΑΙΑΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Σάλι»	53	11164	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΚΑΠΤΑΙΑΝ ΠΑΠΠΗΣ	έτ. «Γιούτι»	44	5184	έφθ. Μαντράς 7 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΑΝ ΤΖΩΝ (δ.)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	47	9956	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 30 'Ιουν.
ΚΑΡΟΛΟΣ	έτ. «Κάρολος»	54	2408	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουλ.
ΚΑΡΟΣ	έτ. «Ζαδε»	47	8288	άνεχ. Πειραιά 4 'Ιουλ. διά Ρεγκαλάτα
ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Ακτίς»	68	25084	διπλήθε Παναμά 2 'Ιουλ. διά Κόλπον Η.Π.Α.
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	έλλην. ουμφέροντα	70	10600	εἰς ζέκανταν ύπο ουμπλήρωσιν
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	έλλην. ουμφέροντα	51	2959	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΣΕΛ	έτ. «Μαρεμπρέσας»	53	5627	άνεχ. Σαίντ Αννα Μπαίη 7 'Ιουλ. διά Σάν Αντόνιο
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Αγιαμόντε»	51	9936	άνεχ. Νέαν Υόρκην 26 'Ιουν. διά Πλάτα
ΚΑΣΤΑΙΑ	έτ. «Βασιλικά»	53	1901	έφθ. Αλεξάνδρειαν 5 'Ιουλ.
ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ	έτ. «Καστρέντζα»	49	2317	άνεχ. Βάρρι 3 'Ιουλ. δι' Αμπιτζάν
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ II	έτ. «Κατιανάθ»	48	1501	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνοπους»	60	10494	έφθ. Ιαπωνίαν 4 'Ιουλ.
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κρέθων»	51	2373	άνεχ. Πειραιά 26 'Ιουν.
ΚΑΤΕ Ν. Α.	έτ. «Λρόζα»	65	18723	έφθ. Πόρτ Καρτίε 8 'Ιουλ.
ΚΑΤΙΓΚΩ (δ.)	«Αφοι Κολοκοτρώνη	50	11136	άνεχ. Ντώρμπαν 18 'Ιουν. διά Χάργκ "Αίλαντ"
ΚΑΤΙΓΚΩ Χ. (δ.)	έτ. «Ενσάιν»	54	11647	άνεχ. Σάντο Ντομίκο 5 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΚΑΤΙΝΑ	M. Παγούλατος & Σία	56	1082	διπλήθε Κωνύπολιν 3 'Ιουν. διά Χερσώνα
ΚΕΑ	έτ. «Αργκομάρ»	55	2683	άνεχ. Μη. Αύρες 27 'Ιουν. διά Πειραιά
ΚΕΙΠΠ ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ. «Ηότ Μεντιτ. Τρανό»	55	1518	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΙΠΠ ΝΕΡΙΤΑ	έτ. «Σαρόντιοι»	57	9092	άνεχ. Φλώριν 6 'Ιουλ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κο - Βεντούρα»	62	10493	άνεχ. Σιδηνεύ 8 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Λουκέρο»	44	5057	άνεχ. Λάς Πάλμας 18 'Ιουν. διά Κίναν
ΚΕΡΚΗΣ	έτ. «Πόλον»	47	2131	έφθ. Πόρτ Σουδάν 9 'Ιουλ.
ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζαδε»	48	4030	άνεχ. Μη. Αύρες 1 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΚΕΧΑΡΙΤΩΜΕΝΗ	έτ. «Ρεντόντο»	62	10860	έφθ. Τόκο 29 'Ιουν.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	M. Νομικός	56	8362	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 17 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν

KIKK ALÈZANTER DE GKREIT (δ.)	ÉT. «Makedóniav»	70	111000	διπλήθε Σιγκαπούρην 23 'Ιουν. διά Χάργκ "Ailant
KIKK THSSEUS	ÉT. «Θησεύς»	57	9153	έφθ. Βερακρούζ 25 'Ιουν.
KIKK LEONIDAS	ÉT. «Κίγκ Θήρας»	63	15740	διπλήθε Παναμά 4 'Ιουλ. διά Βαλτιμέρουν
KIKK MINOS	OT. «Μίνωαν»	58	11156	έφθ. Τοίμα 27 'Ιουν.
KIKK NESTOR	ÉT. «Πύλος»	63	15378	έφθ. Γιαδάτα 16 'Ιουν.
KIMOLOS	ÉT. «Ζαδέ»	39	4866	έφθ. Rio 'Ιανείρο 7 'Ιουλ.
KIMON (δ.)	ÉT. «Πρώπτη»	61	16068	άνεχ. Άμουσαι Μπαιν 27 'Ιουν. δι' 'Αμβούργον
KINI (δ.)	ÉT. «Κίνη»	67	25409	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 8 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
KIRIN	ÉT. «Κολμάρ»	56	9403	έφθ. Βακαματσού 25 'Ιουν.
KLEAKH	ÉT. «Αντιγόνη»	55	8562	άνεχ. Μπιλιμάρα 4 'Ιουλ. διά Φερρόδλ
KNOSSESOS	K. Εύθυμιαδης	49	2146	διπλήθε Κων/πολιν 1 'Ιουλ.
KOAN	ÉT. «Νάθες Νεπτούνια» . . .	53	5619	άνεχ. Κέιπ Τάουν 27 'Ιουν. διά Μπριόμπαιν
KONISTRA	ÉT. «Καλιόρα»	58	10034	άνεχ. Μόμπιλ 7 'Ιουλ. διά Κριστομπαλ
KONKEPOR KOLOKOTRONIS (δ.)	ÉT. «Μαρβενούστο»	56	20855	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 30 'Ιουν. διά Γιοκαΐσι
KONKOPNT	ÉT. «Σπόζετ I»	48	2159	έφθ. Κολόμπο 30 'Ιουν.
KORFIAN	ÉT. «Κόρβιαν»	58	9292	άνεχ. Κέιπ Τάουν 28 'Ιουν. δι' 'Αγγλίαν
KORFOU AΓΓΑΛΤ	ÉT. «Σύνοινον Σπέσαιαλ» . . .	59	4267	άνεχ. Δάντοικ 6 'Ιουλ. διά Λονδίνον
KORINTHIK	ÉT. «Πόστλαντη»	59	10914	έφθ. Μπριόμπαιν 7 'Ιουλ.
KORONIA	ÉT. «Ιολαμπράντα»	70	12370	είς 'Ιγνοσίμα υπό συμπλήρωσιν
KORONIS	ÉT. «Διαμαντίνη»	46	2361	άνεχ. Τζιμπούτι 7 'Ιουλ. διά Νιώρμπον
KOSMAS M. (δ.)	ÉT. «Ν.Ε.Κ.»	50	10315	οπιύθε Κων/πολιν 5 'Ιουλ. δι' 'Οδησσόν
KOYNTOUROVTHS (δ.)	ÉT. «Λοῦνα III»	64	28349	άνεχ. Γιβραλτάρ 7 'Ιουλ. διά Ράς Λανούφ
KOURK B.	ÉT. «Κούρη»	53	7021	υπό παραλθήν
KRONIOS	ÉT. «Κρόνιος»	51	2372	έφθ. Σύρον 6 'Ιουν.
KYBERNHTHS	ÉT. «Ελ Σάκο»	48	8610	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 19 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
KYTHONOS	ÉT. «Μιραμάρ»	59	9360	άνεχ. Μόζι 14 'Ιουν. διά Κόμπε
KYKLADES	ÉT. «Ζαδέ»	46	3648	άνεχ. Τενερίφην 1 'Ιουλ. διά Μοντεβίδεο
KYMA	ÉT. «Ζαφίρη»	39	3287	άνεχ. Τενερίφην 27 'Ιουν. διά Μη. "Άυρες
KYPROS	Ρουσσος & Σια	38	2838	έφθ. Πειραιά 16 'Ιουν.
KYRA ELENH	«Ελληνική» Α.Ε.	45	3799	διπλήθε Ντόθερ 7 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
KYRA KATIGKO	ÉT. «Κυρά»	49	2032	άνεχ. Κάλιαρι 19 'Ιουν.
KYRIAKHN	ÉT. «Άδρα»	56	9086	έφθ. Ναγκόδια 30 'Ιουν.
KYRIAKOULΛA A. LEMOU	ÉT. «Άλκαίδη»	45	3312	έφθ. Βακαματσού 1 'Ιουλ.
KYRIOS STELIOS	ÉT. «Καπετάν Διαμαντής» .	66	20516	έφθ. Μπατόν Ρούζ 25 'Ιουν.
KΩNSTANTHES GEMELOS	ÉT. «Καρδαμύλιαν»	51	2644	άνεχ. Μη. "Άυρες 29 'Ιουν. διά Σάντος
KΩNSTANTHES M.	ÉT. «Κορνιάτικα»	68	9084	άνεχ. Μπάκια Μπλάνκα 27 'Ιουν. διά Τόκιο
KΩNSTANTINOS S. B.	ÉT. «Σοσ. Αρμαντόρα»	56	8775	έφθ. Ντρόμπαν 5 'Ιουλ.
KΩSTAS MΙΧΑΛΟΣ	ÉT. «Νόβα»	37	1272	έφθ. Πειραιά 5 'Ιουλ.
KΩSTAS ΦΡΑΓΚΟΣ	Λ. Κ. Μιχαλος	54	8063	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 18 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
KΩSTATAΦΛΩΡΑ	ÉT. «Μάρφο»	67	15355	διπλήθε Παναμά 4 'Ιουλ. διά Τοίμα
KΩSTHES	ÉT. «Λεντούμα»	53	5921	άνεχ. Σφρόποτ (Μπαχ) 5 'Ιουλ. διά Γεύνια
KΩSTHES PΡΩΗΣ	ÉT. «Λός Χέρμανος»	56	8474	έφθ. Σάντος 2 'Ιουλ.
KΩSTIANA	ÉT. «Αιτζίαν»	65	14088	άνεχ. "Άγ. Φραγκισκον 19 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνιαν
LAIΔHN HPA	ÉT. «Κωστιάνα»	52	7288	υπό παραλθήν
LAIΔHN LALAV	ÉT. «Οοεάνικ»	56	8108	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 4 'Ιουλ. διά Μπαγκόκ
LAIΔHN OΦ ΔΗΔΟΣ	ÉT. «Λόμπος»	43	3874	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 29 'Ιουλ.
LAIΔHN OΦ MYKONOS	ÉT. «Κουμτεκαλ»	49	2273	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 7 'Ιουλ. διά Μουράσα
LAIΔHN OΦ XAIΡΩΝIA	ÉT. «Χριούκοιμ»	50	2494	άνεχ. Μορπάσια 3 'Ιουλ. διά Μαυρίκιον
LAKONIA	ÉT. «Κουμπακούμη»	54	3315	άνεχ. Φρίτσαν 27 'Ιουν. διά Σέτε
LAMΠPROS	ÉT. «ΑΤΤΙΚΑ»	60	14431	άνεχ. Πειραιά 4 'Ιουλ. δι' 'Αύγούστον
LAMΠPROS M. ΦΑΤΣΗΣ	ÉT. «Ντουνέος Αρμαντόρα» .	57	6132	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 'Ιουν. διά Χαινκάγκ
LAPPY L.	ÉT. «Αλφά»	60	9486	έφθ. Λιβερπούλ 26 'Ιουν.
LAΥΡΕΝΤIOS	ÉT. «Ελφροτούνα»	70	14900	άνεχ. Σαικόνδη 15 'Απρ. διά Σαγκάνη
LEANDROS	ÉT. «Αστρολέσση»	48	9181	άνεχ. Ανκόνα 23 'Ιουν. διά Δυρράχιον
LENA	ÉT. «Ντιουαντίνη»	62	10514	έφθ. Κόρκ 21 'Ιουν.
LEUKADIOS	ÉT. «Άστρο Ντινάμικο»	54	2488	έφθ. Λειδέρες 7 'Ιουλ.
LEUKIPPOΣ	ÉT. «Σκάραστελ»	49	9412	έφθ. Αλεξάνδρειαν 5 'Ιουλ.
LEYTERHES M.	ÉT. «Ρασπάμελη»	36	4997	έφθ. Χέλσιμποργκ 4 'Ιουλ.
LEΩΝHΣ	'Ax. Χαλκούσης	47	2784	άνεχ. Ντακάρ 24 'Ιουν. διά Θεσσαλονίκην
LEONIDAS Z. KAMPANHS	ÉT. «Φιάρσης»	50	6724	άνεχ. Καλάρι 15 'Ιουλ.
ΛΗΝΤΕΡ KOLOKOTRONHS (δ.)	ÉT. «Αστρο Μαντάτο»	59	12821	έφθ. Πούλο Μπούκομ 1 'Ιουλ.
ΛΗΝΤΕΡ ΟΥΑΝ	ÉT. «Μαρσόδη»	44	2872	έφθ. Χουέλθα 8 'Ιουλ.
ΛΗΝΤΕΡ ΤΟΥ	ÉT. «Βάτικα»	47	2740	είς Πειραιά από 13 'Απρ. (έπισκευαί)
ΛΙΒΟΡΝΟ	ÉT. «Τρανσπασιφίκ»	52	4995	έφθ. Πειραιά 11 'Ιουν.
ΛΙΔΗ M.	ÉT. «Αγία Ντεστίνη»	57	7109	υπό παραλθήν
ΛΙΔΛΛ	ÉT. «Κεφαλληνιακή»	46	1670	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ KOLOKOTRONHS	ÉT. «Μαρκούνα»	51	4137	έφθ. Καλλρο 5 'Ιουλ.
ΛΙΝΔΟΣ	ÉT. «Τόρρες»	62	10833	έφθ. Ντουλούθ 3 'Ιουλ.
ΛΙΝΤΑ	ÉT. «Μαρδιέντο»	60	14302	άνεχ. Βανκούμπερ 6 'Ιουλ. δι' 'Ινδίαν
ΛΙΣΣΑΒΟ	ÉT. «Κάλα»	51	2428	έφθ. Βιρυτόντον 8 'Ιουλ.
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	έφθ. Ρόττερντομ 7 'Ιουλ.
ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥΔ TZORTIZ (δ.)	ÉT. «Νόροπης»	51	11347	είς Ονιμίκη (υπό ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΛΟΡΕΝΤΖO (δ.)	'Ax. Χαλκούσης	54	10024	άνεχ. Νέαν Υόρκην 2 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΛΟΥΚΙΑ N.	ÉT. «Μουζάκης»	46	4249	έφθ. Τσαλάν 3 'Ιουλ.
ΛΥΡΑ (δ.)	ÉT. «Χάρπη»	51	10203	άνεχ. Κολόμπο 15 'Ιουν. διά Ράς Γκαριμπ
M. G. TEAGKARHES	ÉT. «Ακτίς»	69	25168	έφθ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουλ.
MAFIOΣ (δ.)	ÉT. «Σολόδι»	58	18297	άνεχ. Βοστώνην 22 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
MAIANDRoS	ÉT. «Μαίανδρος»	63	15929	άνεχ. Πόρτο Σαλαζάρ 3 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην
MAITOS	ÉT. «Μάδιος»	52	8853	άνεχ. Κόμπε 24 'Ιουν. διά Παναμά
MAIRH	ÉT. «Μίνιμαρ»	68	22391	άνεχ. Πόρτ Καρτίε 28 'Ιουν. δι' 'Εμδεν
MAIRH ΣΥΛΛ	ÉT. «Εξάπλωσις»	60	12091	έφθ. Πρίν Φούπερτ 2 'Ιουλ.
MAKALLA	ÉT. «Εκάλη»	55	1517	άνεχ. Τοιλάτα 13 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
MAKEΔONIA (ΜΙΚΤΟΝ)	ÉT. «Ελλενικ Μπάλκ Τράνσον» .	67	38286	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
MAKO BENTSIOSYR	ÉT. «Μακόβεντσιούρι	38	5147	άνεχ. Σάντος 5 'Ιουλ. διά Στεττίνον
MAKO PROTKRES	ÉT. «Μάκο Προγκρές»	43	4419	έφθ. Γύνιαν 4 'Ιουλ.
MAKO TREPINTER	ÉT. «Μάκο Τρέιντερ»	47	2271	άνεχ. Στοκχόλμην 2 'Ιουλ. διά Ρουέν
MAKO ΦΙΝΤΕΛΙΤ	ÉT. «Μακοφιντέλιτου»	44	5306	έφθ. Πειραιά 25 'Ιουν.
MAKO ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	ÉT. «Μάκο Φόρτσιουν»	47	1831	άνεχ. Σιγκαπούρην 2 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνιαν
MANA (δ.)	'Ax. Χαλκούσης	55	11430	άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνιαν
MANES	ÉT. «Μοτορνάθες»	55	8526	άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 'Ιουν. διά Λισσαβώνα
MANOUELLA (δ.)	ÉT. «Βαρνίσο»	51	11022	άνεχ. Νέαν Υόρκην 27 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
MANTINEIA (δ.)	ÉT. «Ελλην. Δεζαμενοπλοία»	45	3766	είς Πειραιά από 10 'Ιαν. (έπισκευαί)
MARGARITA II (δ.)	Ίω. Λάτοπες	51	16440	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουλ. διά Γάνδην
MARGARITA XANΔRH	ÉT. «Πυθαγόρας»	66	18569	έφθ. Τενερίφην 20 'Ιουν.
MARGARITHE (δ.)	ÉT. «Μαρκοριέντε»	53	11376	άνεχ. Μη. "Άυρες 27 'Ιουν. δι' 'Ιταλίαν
MARGKARET	ÉT. «Αστρογκουάρτια»	43	7214	άνεχ. Κέιπ Τάουν 30 'Ιουν. δι' 'Αδελαΐδα
MARGKETINA	ÉT. «Μαργκετίνα»	49	4311	έφθ. Ρουέν 27 'Ιουν.
MARN XANAPH	ÉT. «Τζένεραλ Κάρριερς»	66	18569	έφθ. Αμέρεραν 7 'Ιουλ.
MARPH (δ.)	ÉT. «ΕΛ - ΠΑ»	49	10123	άνεχ. Μη. Αύρες 1 'Ιουλ. δι' 'Αμέρεραν
MARI	ÉT. «Μαρί»	58	4219	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουλ. διά Γάνδην
MARIA III	ÉT. «Ιόνιαν»	62	9455	έφθ. Τενερίφην 20 'Ιουν.
MARIA A. L.	Γιολδόπος - Μαρούλης	53	824	άνεχ. Γένοβαν 8 'Ιουλ. δι' 'Αλγέριον
MARIA G. GEΩΡΓΙΔΗ	ÉT. «Τρ. Τζενεράλες»	56	10016	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 'Ιουν. διά Χαινκάγκ
MARIA E. (δ.)	ÉT. «Μαρεμάρη»	56	8799	διπλήθε Μπρούνθμπουτε 11 'Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
MARIA K.	ÉT. «Φρόδων»	70	9070	άνεχ. Μόντρεαλ 23 'Ιουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
MARIA L.	ÉT. «Κοντάνιαν»	57	10311	έφθ. Κόμπε 29 'Ιουν.
MARIA LIZA	ÉT. «Μελιγαλά»	52	4219	άνεχ. Ποραλαθήν
MARIA M.	ÉT. «Πλατασάνι»	48	2681	είς Πειραιά από 8 'Ιαν. (έπισκευαί)
MARIA N.	ÉT. «Πλατασάνι»	41	5291	άνεχ. Αγύούταν 29 'Ιουν. δι' 'Απανα/Λάγκος

ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ (δ.)		έτ. «Σαλίδι»	58	12493	άνεκ. Μομπάσα 6 'Ιουλ. διά Μαυρίκιον
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ		έτ. «Πασούρικα Φινανσιάρια»	62	12228	διπλήθε Παναμά 15 'Ιουν. δι' Ούλσαν
ΜΑΡΙΑ Τ.		έτ. «Ελετσούν»	36	1597	έφθ. Γιβραλτάρ 4 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Πανδιότα»	57	10314	έφθ. "Ηστ Λόντον 7 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ		έτ. «Ριμάραν»	62	14782	άνεκ. Γκάλβεστον 1 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ		έτ. «Ελξις II»	54	8025	άνεκ. Φουκουγιάμα 4 'Ιουν. διά Χοινγκάγκ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)		'Ιω. Λάτος	50	16394	άνεκ. Αλεξανδρειαν 5 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΒΑ		έτ. «Βάρκο»	54	3146	έφθ. Σαδόνα 5 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΓΟ		Α. & Μ. Μπουσούδης	47	1595	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΓΟ ΓΕΜΕΛΟΥ		«Γέμελος Μαρ. 'Εντερη»	68	10016	άνεκ. Τομπάτα 4 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΓΟ Ρ.		έτ. «Κόλφο Άζούλι»	69	10816	άνεκ. Μπάκια Μιλάνκα 28 'Ιουν. διά Τόκιο
ΜΑΡΙΓΟ Φ.		έτ. «Ροδόσι»	53	5842	άνεκ. Ντακάρ 17 'Ιουν. διά Κίναν
ΜΑΡΙΕΛ		έτ. «Αιλάντερς»	55	5118	έφθ. Μπλάρ 5 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ		έλλην. συμφερόντα	24	2359	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΚΑ		Μ. Μαρκαντωνάκης & Υιοι	62	1511	άνεκ. Πειραιά 5 'Ιουλ. δι' 'Αντίκυρα
ΜΑΡΙΛΕΝΑ Μ. (δ.)		έτ. (NEK)	53	15789	διπλήθε Κωνία πολιν 6 'Ιουλ. διά Νοδορωσίου
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.		έτ. «Βρουλίδια»	62	10485	άνεκ. "Οκλαντ 6 'Ιουλ. διά Ναπιέρ
ΜΑΡΛΕΝ		έτ. «Τιτραμάρ 'Ινκ.»	51	1851	άνεκ. Καλαμάτα 30 'Ιουν. διά Καβάλλαν
ΜΑΡΑΙ (δ.)		έτ. «Μιάρλι»	59	20827	άνεκ. Μαντρά 23 'Ιουν. διά Χαργκ Αίλαντ
ΜΑΡΜΙΝΑ		Ν. Γκούμας	44	2817	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΟΥΔΙΩ		έτ. «Μαρκρεσιέντε»	60	19663	άνεκ. Φουκουγιάμα 15 'Ιουν. διά Πόρτ "Αντζελες
ΜΑΡΟΥΛΙΩ Β.		έτ. «Βουλκάν»	50	1694	άνεκ. Μαυρίκιον 3 'Ιουλ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ		έτ. «Ούνιβέρσαλ»	55	9125	έφθ. Μαντράς 3 'Ιουν.
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)		'Ιω. Λάτος	52	11198	άνεκ. "Αλεξανδρειαν 3 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΜΑΡΥΛΙΖΑ		έτ. «Παρνασός»	70	15806	έφθ. Κόνακρυ 27 'Ιουν.
ΜΑΡΝΟΙΑ		έτ. «Πλέιτ Σίπηγκι»	49	5038	έφθ. Παρανάγκουα 3 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ		έτ. «Μοτόρες»	59	9162	έφθ. Ντάρμπαν 7 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ		έτ. «Μαϊστρος»	69	22391	άνεκ. Πόρτ "Ελζιμπεθ 6 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ		έτ. «Μόνθια»	57	8906	έφθ. Ριγιέκαν 5 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ		έτ. «Μιραλάγκο»	55	7471	έφθ. Χορμούσαρχ 3 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ		έτ. «Αυτούλικος»	57	8823	άνεκ. Σαντος 6 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Εστρέλλα»	65	32168	άνεκ. Γένοβαν 3 'Ιουλ. διά Τρίπολιν
ΜΑΤΡΟΖΟΣ		έτ. «Φονάν»	57	9168	έφθ. Τής 8 'Ιουλ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ΙΙ		'Ελλένικ Μαριτ. Τρασον.	65	14264	άνεκ. Μπρισμπουν 5 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΕΩΨΗΝ		έτ. «Μεθώνη»	48	2227	διπλήθε Κωνία πολιν 2 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΕΛΙΝΑ		έτ. «Μελίτρα»	61	14661	άνεκ. Εμδεν 20 'Ιουν. διά Σαίν Κρουά
ΜΕΛΙΤΟΝ		έτ. «Φρήντον Ιντερκροντ..»	68	10017	άνεκ. Βανκούσερ 3 'Ιουλ. δι' Ινδιάν
ΜΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ		Φ. Γεωργόπουλος	47	1700	άνεκ. Πειραιά 7 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)		έτ. «Αυτούριας»	58	21479	άνεκ. Λάδ Σαλίνα 21 'Ιουν. διά Μπάρι
ΜΕΡΑΙΝ		έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7235	έφθ. Τοιταγκόγια 8 'Ιουλ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ		έτ. «Αίτζιαν Φράιτ»	60	14431	έφθ. Ναυγκόγια 13 'Ιουν.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΙΓΑΛ (δ.)		έτ. «Αμίγος»	69	18263	άνεκ. Μπαντάρ Μαχούρχ 20 'Ιουν. διά Σουάμπα
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)		έτ. «Βαρκία»	70	18263	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 18 'Ιουν. διά Γκουάμ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)		έτ. «Φομέντο»	54	11744	άνεκ. Μπόννυ 24 'Ιουν. διά Μοντεβίδεο
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)		έτ. «Ικερίγε»	70	18250	άνεκ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν. διά Γκουαγιάνα
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΟΛΜΗ (δ.)		έτ. «Αστρ Εξίτο»	65	54863	διπλήθε Ντόρερ 25 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΘΛΟΓΑ (δ.)		έτ. «Μάρες Μπένιγκος»	55	20364	άνεκ. Τομπάτα 29 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΜΗΛΑΕΑ		έτ. «Τραμουντάνα»	46	7713	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 4 'Ιουν. διά Γδύνια
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)		έτ. «Άκμις»	49	9004	άνεκ. Λάς Πάλμας 8 'Ιουλ. δι' Αμερέσαν
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ		έτ. «Κόστα ντε Μάρφιλλ»	63	10514	διπλήθε Παναμά 5 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Μανψίμπα»	49	8409	άνεκ. Αμέρεσαν 1 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΙΑΟΥΗΣ (δ.)		έτ. «Λούνα II»	52	18306	διπλήθε Κωνία πολιν 30 'Ιουν.
ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΗΣ (δ.)		έτ. «Ερέτριο»	54	11344	έφθ. Ρόττερνταμ 30 'Ιουν.
ΜΙΜΙΝΑ		έτ. «Μοτόρνάθες»	57	9200	άνεκ. Ντώρμπαν 20 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΜΙΜΟΖΑ		έτ. «Πρώτο»	56	8618	άνεκ. Πούλο Μπούκοι 24 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΜΙΝΑ		«Επτανησιακή ΝΕΠΕ»	53	1963	προσηρπάνεται εις Περσικόν Κόλπον 29 'Ιουν.
ΜΙΝΑ Δ. ΚΑΜΠΑΝΗ		έτ. «Μαρεμπάλαμα»	69	16413	εις θειν 59.29 B - 3.39 Δ 9 'Ιουλ. διά Χούλ
ΜΙΝΕΡΒΑ		έτ. «Βαλικόν»	44	2463	άνεκ. Πειραιά 29 'Ιουν. δι' Αλεξανδρειαν
ΜΙΝΕΡΒΑ II		Μ. Βέττας	56	1194	άνεκ. Καζαμπλάνκαν 27 'Ιουν. διά Μανιλαν
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ		έτ. «Ε. Λαμπ»	70	1570	εις Μουροφάν ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΑΣ		έτ. «Ε. Λάς»	70	1570	άνεκ. Γιοκοχάμαν 30 'Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Κ		έτ. «Ε. Λείκ»	70	1570	εις Μουροφάν ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΕΩ		έτ. «Ε. Λάντ»	70	1570	άνεκ. Γιοκοχάμαν 27 'Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
ΜΙΝΙ ΔΗΝΤ		έτ. «Ε. Λίλα»	70	1570	εις Ακίτσον ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΔΙΛΑΚ		έτ. «Ε. Λίλυ»	70	1570	άνεκ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουν. διά Λόδ "Αντζελες
ΜΙΝΙ ΔΙΑΥ		έτ. «Ε. Λότους»	70	1570	εις Κόμπε ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ		έτ. «Ε. Λώντ»	70	1570	άνεκ. Τενερίφην 3 'Ιουλ. διά Ριο 'Ιανέτρο
ΜΙΝΟΥΤΣΕΙ		έτ. «Μινούτοι»	48	6122	διπλήθε Κωνία πολιν 2 'Ιουλ. διά Βανκούσερ
ΜΙΧΑΗΑ Ε.		έτ. «Πινελόπη»	56	8905	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκον 7 'Ιουλ. διά Βανκούσερ
ΜΙΧΑΗΑ Κ.		έτ. «Τολαδέρα»	56	8046	άνεκ. Σιμονοσέκ 1 'Ιουλ. διά Νιού Γουεστμίνστερ
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)		έτ. «Μαρκρέντα»	57	12317	άνεκ. Μπαντάρ Μαχόρα 29 'Ιουν. διά Πούλο Μπούκομ
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ		έτ. «Μινιμίχι»	68	23067	άνεκ. Λόδ "Αντζελες 4 'Ιουλ. διά Τομπάτα
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.		έτ. «Τρίνιτο»	61	2490	άνεκ. Τακόμα 29 'Ιουν. διά Κορέαν
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΣΥΛΑΣ		έτ. «Εύλογια»	61	12662	έφθ. Κέιπ Τάουν 24 'Ιουν.
ΜΟΜΠΙΛΑΙΤΑ (δ.)		έτ. «Πανοεσάνικ Ναθ.»	69	47958	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 21 'Ιουν. διά Σιμπού
ΜΟΝΙΚΑ Σ.		έτ. «Αίδηψοι»	52	1950	άνεκ. Νέαν Όρλεάνην 26 'Ιουν. διά Λά Γκουάιρα
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ		έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	έφθ. Γένοβαν 4 'Ιουλ.
ΜΠΕΛΛΑ		έτ. «Μπέλλα»	53	2990	άνεκ. Βουλώνην 29 'Ιουν. διά Ταράντο
ΜΠΕΡΓΚΟΥΜ		έτ. «Κιλάνιν»	57	2208	άνεκ. Τενερίφην 3 'Ιουλ. διά Ριο 'Ιανέτρο
ΜΠΙΑΝΚΑ		έτ. «Ζαδέ»	52	5153	διπλήθε Κωνία πολιν 2 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΜΠΙΑΛΙ		έτ. «Παν. - Οσεαν»	36	5275	έφθ. Σαίν Τζών (N.B.) 7 'Ιουλ.
ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ		έτ. «Μπράιτ Σάν»	45	3450	άνεκ. Πούλο Μπούκοι 30 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ'		Γ. Εύσταθιον - Π. Παππάς	51	6022	άνεκ. Χάϊφα 9 'Ιουλ. διά Κωνία πολιν
ΜΠΡΟΔΕΡΣ		έτ. «Στυλόκο»	50	2424	άνεκ. Φορταλέστα 24 'Ιουν. διά Πειραιά
ΜΥΚΗΝΑΙ		έτ. «Ελλην. Γραμμή Ν. Αμερ.	34	2709	άργει Πειραιά από 19 Φεβρ. 1969
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)		Παπαδημητρίου	49	9025	άνεκ. Λάς Πάλμας 7 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)		Παραδημητρίου	47	9957	διπλήθε Παναμά 26 'Ιουν. διά Σιγκαπούρων
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ		έτ. «Σαλαμινία»	57	9345	άνεκ. Βιζακαπανάνη 3 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρων
ΜΥΣΩΝ		έτ. «Πρέσσος»	51	4029	διπλήθε Παναμά 26 'Ιουν. διά Σιγκαπούρων
ΜΥΤΡΙΚ		έτ. «Βικτωριάνα»	56	7841	έφθ. Ναπερ 4 'Ιουλ.
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)		έτ. «Λίμπρα»	58	13152	έφθ. "Αμοτερνταμ 3 'Ιουν.
Ν. ΖΩΓΡΑΦΙΑ		έτ. «Νόροπος Θρέυτερς»	59	11299	διπλήθε Κωνία πολιν 3 'Ιουλ. διά Χοινγκάγκ
ΝΑΙΓΑΣ Κ.		έτ. «Λούποκατ»	50	5326	έφθ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουν.
NANO		έτ. «Μαϊανδρος»	50	1391	έφθ. (Απανα) Λάγκος 7 'Ιουλ.
ΝΑΥΑΡΙΝΟ		Κατρίσον - Δραγώνας	57	2000	άνεκ. Υμούντεν 4 'Ιουλ. διά Σαλέρνο
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΜΠΑΙ'Υ		έτ. «Τριφύλια»	50	1501	έφθ. Ρουέν 3 'Ιουλ.
ΝΑΥΤΙΛΟΣ		έτ. «Μαρκρεσίντα»	46	2270	άνεκ. Τάιν 17 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΝΕΑ ΜΟΝΗ		έτ. «Ινομάεν»	47	4981	διπλήθε Σιγκαπούρων ρόδς 6 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΝΕΑ ΤΥΧΗ		έτ. «Λουνίνο»	54	3534	άνεκ. Κοντρέκερ 3 'Ιουλ.
ΝΕΠΤΟΥΝ		έτ. «Εσπερία»	54	7968	έφθ. Χούλλ 6 'Ιουλ.
ΝΕΡΙΝΑ		έτ. «Γιουνάιτεντ Σ.Ε.»	63	1197	έφθ. Γκρίλογκ 7 'Ιουλ. διά Μόζι
ΝΕΣΤΩΡ		έτ. Ούλτραμαρ 'Αρμαντόρα	51	17225	άνεκ. Γκρίλογκ 7 'Ιουλ. διά Μόζι
ΝΕΣΤΩΡ		έτ. «Νέστωρα»	48	3286	έφθ. Μπαγιόν 3 'Ιουλ.
ΝΕΦΟΣ		έτ. «Πολιάρχη»	56	7911	άνεκ. Γένοβαν 2 'Ιουλ. διά Κίναν
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΚ (δ.)		Ν. I. Βαρδονιγάννης	60	25920	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 17 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ		έτ. «Σκανδιναύιαν»	38	1770	άργει Βενετίας από 4 Απρ. 1969
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ		έτ. «Μορέας»	48	2000	άνεκ. Μόζι 24 'Ιουν. διά Γιοκαΐσι
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ		έτ. «Μορέας»	49	1953	άνεκ. Πενάγκ 1 'Ιουν. διά Γουαμπόδα
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΟΣ		Φ. Γεωργόπουλος	49	1849	έφθ. Βενετίας 28 'Ιουν.

ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	A. 'Αθανασιάδης	54	2006	άνεκ. Κάρδιφ 26 'Ιουν. δι' 'Αρχάγγελον
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος	47	2017	άνεκ. Ούλου 1 'Ιουλ. διά Τόρνιο
ΝΙΑ	έτ. «Νέμο»	51	2061	έπιει Πειραιά (έπιοκευαί)
ΝΙΚΗ	έτ. «Αγλαντικός»	58	9999	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 8 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Μαρασιέντα»	53	1503	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. Ντοϊάς κ.λ.π.	44	3911	έφθ. Μελβούρνη 8 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Λ.	έτ. «Ιονμάρ»	69	9038	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΝΤΑΡΑΣ	έλλην. συμφέροντα	70	2867	άνεκ. Ντούάλα 5 'Ιουν. διά Πόρτ Τζεντίλ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. Λ.	έτ. «Εξάλπη»	55	1520	έφθ. Μασσαλία 1 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Μαρκομάρε»	51	6987	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Βάρνιμπρος»	49	15980	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 20 'Ιουν. διά Κάρλοχαμ
ΝΙΚΟΣ Σ.	έτ. «Τρικοντινένταλ»	44	7232	είς Ράς Γκαριμπ άπό 27 Μαΐου 1969
ΝΙΝΗ	έτ. «Οακ Σιπιγκ»	62	28651	άνεκ. Σέθεν «Αίλαντς 8 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΝΟΡΔΛΟΡ	έτ. «Εδμίκα»	48	2351	άνεκ. Τήν 6 'Ιουλ. διά Βίλελμοσαφεν
ΝΟΡΔΧΑΓΙΝΤ	έτ. «Ανκάντα»	48	2342	διπλής «Ελσινόρε 7 'Ιουλ. διά Μάντσεστερ
ΝΟΡΘ ΒΑΐΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Παγκαλάντες»	60	10236	έφθ. Βαλπαράιος 5 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαμάντες»	57	10904	άνεκ. Κουβάτι 1 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πανκοκούίτα»	58	10662	έφθ. Ριγέκαν 2 'Ιουν. (έπιοκευαί)
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	έτ. «Πλασιφικ Κάρριερς»	66	25820	έφθ. Μονρόδιος 28 'Ιουν.
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πριάμ»	59	12390	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 6 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πουέρτο Ρίαλ»	59	8646	άνεκ. Μόμπιον 23 'Ιουν. διά Ναπιέρ
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πάντο»	58	8639	άνεκ. Νεάπολιν 8 'Ιουλ. διά Μπαραγκουίλα
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	61	15092	διπλής Βιρβαλτάρ 8 'Ιουλ. διά Ραθέναν
ΝΟΡΘ ΧΑΐΝΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	62	15110	άνεκ. Μόζι 4 'Ιουλ. δι' Αύστραλιαν
ΝΟΡΘΕΡΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	έτ. «Τότα»	58	9998	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 6 'Ιουλ. διά Βίλμιγκτων
ΝΟΡΜΑ	έλλην. συμφέροντα	39	1742	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΟΡΤΡΑΝΖ ΓΙΟΥΝΤΙ	έτ. «Καριοσάκης»	59	12256	άνεκ. Μόχιλ 8 'Ιουλ. διά Γκάλφορπ
ΝΟΤΗΣ	έτ. «Άλκο»	48	2266	διπλής Μπρούνονμπούτελ 29 'Ιουν. δι' 'Οράν
ΝΤΑΛΕΜΟΣ	έτ. «Αστρονεφτούνο»	50	12240	άνεκ. Λός Αντζελες 8 'Ιουν. διά Γιαβάτα
ΝΤΑΡΛΙΝΙΚ	Α. Παναγάκος	47	2095	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΑΡΑ	έτ. «Αλαντεμπάραν»	53	4234	άνεκ. Φόρτ ντε Φράντο 8 'Ιουλ. διά Πουάντ ά Πίτρ
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Φορτούνα Α.»	65	35774	άνεκ. Τάρτος 29 'Ιουν. διά Φιούμπιον
ΝΤΗΦΟΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μάρες Σουρέντος»	55	8768	άνεκ. Τήν 26 'Ιουν. δι' Αύγουσταν
ΝΤΗΦΑΐΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μουντο»	64	35412	άνεκ. Χόρ άλ Αμάρια 16 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αρχοντόνηος»	62	14150	έφθ. Πόρτ 'Αλμπερί 7 'Ιουλ.
ΝΤΙΝΟΣ Μ.	έτ. «Ιανώριας»	56	7962	διπλής Παναμή 5 'Ιουλ.
ΝΤΟΛΛΑΝ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μαρινίαν»	57	9094	άνεκ. Γιοκοσούκα 27 'Ιουν. διά Λός Αντζελες
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Εύριπιδης»	57	7285	έφθ. Λαυτούκα 5 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	έτ. «Ηρόδοτης»	56	8716	άνεκ. Μελβούρνην 24 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	έτ. «Κόδρος»	69	9072	άνεκ. Πούλο Μπούκον 29 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΝΤΟΡΙΚ ΑΡΡΟΥ	έτ. «Χίος»	70	18776	άνεκ. Νέαν Υόρκην 21 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ	έτ. «Μαρπερφέκτα»	59	13381	άνεκ. Πόρτ Λίνκολν 9 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΝΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	άνεκ. Κάλις 2 'Ιουλ. διά Τουρκού
ΟΘΩΝ	έτ. «Αιτζιαν»	57	9448	άνεκ. Τούμπα 28 'Ιουν. διά Πόρτλαντ ('Ορ.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	4380	άνεκ. Πειραιά 7 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΟΛΥΜΠΙΑ (υπερ.)	έτ. «Τρανσασταλάντικα»	53	17434	άνεκ. Βερμούδας 8 'Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	έτ. «Πρόδρομος»	55	2552	άνεκ. Γκέρνεσεϋ 28 'Ιουν. διά Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ	έτ. «Εύδοιοι»	37	2354	διπλής Κων/πολίν 29 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	έτ. «Γκρόφοντο»	69	109579	άνεκ. Τζέμπελ Ντανά 17 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΟΜΑΛΑ	έτ. «Ουμάλα»	50	5593	άνεκ. Βενετίαν 4 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΟΝΕΣΤΙ	έτ. «Μερτέρδρι»	47	1663	άνεκ. Αμμόχωστον 8 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΟΝΗΣΙΔΙΟΣ	έτ. «Σαλαμίς»	39	5235	άνεκ. Ντιέγκο Σουαρέζ 4 Απρ. διά Σαγκάνη
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτος	45	7258	εις Ταϊταγκόνη άπο 9 'Ιαν.
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	έτ. «Αστροκρείσιτο»	56	10929	έφθ. Χάιφα 8 'Ιουλ. διά Σαϊγκό
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Αστρονηπτήλο»	57	9367	άνεκ. Μόντρεαλ 7 'Ιουλ. διά Σαϊγκό
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΐΝΕΡ	έτ. «Οριεντ Μάντ Ήτ»	45	7787	έφθ. Καζαπολάνκα 3 'Ιουλ.
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Αστρονάτο»	49	5684	κρίσιμοπαλά 27 'Ιουν.
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφεύς»	56	9942	άνεκ. Σπάττα 27 'Ιουν. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πηγασός»	61	16622	έφθ. Τσιάγκατάο 1 'Ιουλ.
ΟΣΣΑΝΙΚ	έτ. «Οσεάνικ»	61	10966	έφθ. Σικάγο 1 'Ιουν.
ΟΥΑΥΣΣΕΣ Α'ΙΓΑΝΤ	έτ. «Αρκελάιος»	50	2500	έφθ. Ντηπρόδιτ 8 'Ιουλ.
ΟΥΑΥΣΣΕΣ ΚΑΕΤΑ	έτ. «Ούλύδας Σίπιπινγκ»	54	2731	άνεκ. Μόντρεαλ 2 'Ιουλ. διά Νιούχαφεν
ΟΥΑΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ	έτ. «Αντικλεία»	50	3206	έφθ. Γκάλγουνιτ 7 'Ιουλ.
ΟΥΑΥΣΣΕΣ ΘΥΓΥΙΑ	έτ. «Οδυσσέο»	55	1799	έφθ. Χάλιφα 8 'Ιουλ.
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	έτ. «Βαλντόρο»	63	15377	άνεκ. Γιοκοχάμαν 23 'Ιουν. διά Πόρτλαντ (Βικ.)
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρέγες»	60	9317	έφθ. Ρεσιφ 7 'Ιουλ.
ΠΑΪΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροεσάνο»	58	23607	άνεκ. Κάρυτον 27 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΠΑΚΑΛΑ	έτ. «Φιλιππότε»	47	6702	άνεκ. Μασσαλίαν 4 'Ιουλ. δι' Ομάλα
ΠΑΝ	έλλην. συμφέροντα	61	16561	άνεκ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουλ. διά Καζαπλάνκα
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	56	16250	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 26 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Άγγελάκης»	51	5170	άνεκ. Πειραιά 3 'Ιουλ. διά Κυμάσσαι
ΠΑΝΑΓΙΑ	Σουρῆνος Σοφράς & Σία	52	1295	έφθ. Χάρτελουπον 2 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Γουίνταρό»	44	7251	έφθ. Κοατσοκάσλος 24 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «Άκμε»	57	10508	έφθ. Βαλτιώρην 7 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	έτ. «Τζένεραλ Μαρ. Έντερ.»	47	2576	άνεκ. Αιμέρεραν 10 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.	Τσουρινάκης	39	2456	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ	Ν. Άλαφαδος	50	1312	άνεκ. Σάφι 24 'Ιουν. διά Βεγγάζην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	άνεκ. Ντώρηπον 2 'Ιουλ. διά Κίναν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	έτ. «Ρίμενς»	50	7468	έφθ. Κολόμπο 20 'Ιουν.
ΠΑΝΔΩΡΑ	έτ. «Αριρούντο»	47	2811	άνεκ. Τζιμπούτι 1 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΠΑΝΟΣ	έτ. «Λόγκα»	45	4229	άνεκ. Τεργέστην 11 'Ιουν. διά Μπέιρα
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	έτ. «Πάρα Βιάζες»	54	7853	άνεκ. Ντακάρ 5 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	έτ. «Πανωραία»	39	4550	άνεκ. Πειραιά 27 'Ιουν. δι' Αλγερίου
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΛΑΙΜΟΥ (δ.)	έτ. «Γεροντίνα»	59	13205	άνεκ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουλ. διά Μαδέιρα
ΠΑΡΙΣ	Ε. Σαρλός κ.λ.π.	54	2427	εις Χόκι - Κόγκ άπο 13 Φεβρ.
ΠΑΣΙΩΦΙΚ ΚΛΙΦ	έτ. «Αρμάντα II»	56	6155	διπλής Ντόρερ 27 'Ιουν. διά Πόρτ Σουδάν
ΠΑΣΙΩΦΙΚ ΠΩΛ	έτ. «Αρμαντόρες»	57	5176	άνεκ. Χονόλουλον 16 'Ιουν. διά Μαζούρο Ατόλ
ΠΑΤΙΟΝΙΚ	έτ. «Μουντάλη»	56	8984	άνεκ. Κέπι Ταύν 1 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Μάρες»	47	2752	έφθ. Λονδίνον 5 'Ιουλ.
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	65	34501	άνεκ. Σταβάνκερ 25 'Ιουν. διά Μπόννυ
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)	έτ. «Χανδρός»	50	16259	άνεκ. Αδελαΐδα 8 'Ιουλ. διά Σιδνεύ
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	N. Σ. Βαρδινογιάννης	51	15861	εις Ράς Σαντάντ άπο 5 Αύγ.
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	M. Μαρκαντωνάκης & Yiol.	62	1510	άνεκ. Μασσαλίαν 23 'Ιουν. διά Αννάμπα
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	έτ. «Χρυσοβαλάντου»	56	2399	άνεκ. Μονφαλκόνε 4 'Ιουλ. διά Βόλον
ΠΕΛΑΣ	έτ. «Ντετέμπε»	46	8590	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 21 Μαΐου διά Τσινάμπο
ΠΕΝΝΥ	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	41	3496	άνεκ. Ντακάρ 1 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΠΕΝΤΕΑΗ (δ.)	έτ. «Πανκόρωπο»	59	23607	άνεκ. Μένα Αχμαντί 17 'Ιουν. διά Σιδνεύ
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	έτ. «Φράνικονς»	48	1594	διπλής Γιερβαλτάρ 6 'Ιουλ. δι' Απαλα/Λάγκος
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μικτόν)	«Τρέιντ Αμπάσαντερ»	55	17999	άνεκ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουλ. δι' Η.Π.Α.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	έτ. «Περικλής»	56	20776	άνεκ. Πουλό Μπούκομ 5 'Ιουλ. δι' Ερυθράν Θάλασσαν
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Ελέπανα»	58	2667	έφθ. Φερόλ 4 'Ιουλ.
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Μαρνάτο»	63	33462	άνεκ. Κουβάτι 1 'Ιουλ.
ΠΕΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Κάνοπους»	56	15852	άνεκ. Μένα Αμπντούλα 12 'Ιουν. διά Χόρ άλ Αμάργια
ΠΕΤΡΟΛΑ II (δ.)	έτ. «Σπέις»	52	7843	άνεκ. Λάσ Πάλμας 9 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν
ΠΕΤΡΟΛΑ III (δ.)	έτ. «Ιασιοντο»	51	15897	άνεκ. Πειραιά 1 'Ιουλ. διά Ταρτούς
ΠΕΤΡΟΛΑ IV (δ.)	έλλην. συμφέροντα	45	10375	άνεκ. Καζαπλάνκα 5 'Ιουλ. δι' Αρζέβ
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (δ.)	έτ. «Χαλκούπος»	58	20592	άνεκ. Ράς Τανούρα 27 Μαΐου διά Σαιν Τζών (N.B.)
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κάνοπους»	57	11089	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ.
ΠΗΛΑΕΑ	έτ. «Πιλλέας»	69	10010	άνεκ. Ράμπανου (Δ.Α.) 20 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν

ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Τορκουάτο»	61	10072	έφθ. 'Αιμέροφαν 5 'Ιουλ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Ζαδέ»	41	3307	άνεχ. Βαρκελώνην 7 'Ιουλ. διά Μπ. "Αύρες
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομέροιαλ Μαριτάμη»	54	8603	έφθ. Σορέλ 7 'Ιουλ.
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Μαρκομάντο»	63	10736	άνεχ. Ντάρμπαν 1 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Πλειάδα»	56	10190	έφθ. Σαγκάνη 26 'Ιουν.
ΠΟΘΗΤΗ	έτ. «Υπέρμαχος»	57	9486	άνεχ. Ντακάρ 17 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΠΟΛΕΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαργκάσιο»	54	12859	άνεχ. Ριγιέκαν 25 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμάς»	54	8825	άνεχ. Ριγιέκαν 25 'Ιουν. διά Κασσιούνγκ
ΠΟΛΥΟΥΣ	έτ. «Κάνοπους»	61	9956	διπλή Παναμά 20 'Ιουν. διά Κίναν
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	έτ. «Μαρταλέντο»	55	10374	ύπο παραλαβήν
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ.	έτ. «Νάρδα Στρόβιλη»	62	11260	άνεχ. 'Άλμπαν (Δ.Α.) 5 'Ιουν. διά Κίναν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	έτ. «Άτλαντα»	57	9797	έφθ. Ταινβαγκτάν 22 'Ιουν.
ΠΟΛΥΧΗΜΟΣ	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	14425	άνεχ. Λουλέα 2 'Ιουλ. διά 'Υμουίντεν
ΠΟΠΗ	έτ. «Πολύφωνος»	47	8485	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 6 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΠΟΣΣΕΙΔΑΩΝ	έτ. «Οσεανγουαίνης»	38	2562	έφθ. Κων. πολίν 24 'Ιουν.
ΠΟΣΣΕΙΔΑΩΝ	Μ. Βέτας	53	1365	έφθ. Γένοβαν 25 'Ιουν.
ΠΡΙΑΜΟΣ	Μ. Μαρκογιαννάκης	53	4085	εις Πειραιᾶ (έπισκευα)
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Μαριντάλα»	65	20529	άνεχ. Πούλο Μπουκούμ 26 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Κωτογιάννης»	30	4184	άνεχ. Μαντράς 16 'Ιουν. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	64	40093	άνεχ. Τείμπλ Μπαιν 8 'Ιουλ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (δ.)	'Ιω Λάτος	64	37304	άνεχ. Τενερίφην 24 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «ΕΛ Ντοράντο»	55	13095	άνεχ. 'Αρουμπα 26 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Σάμψιφ»	69	9073	άνεχ. Γκάλογκ 26 'Ιουν. διά Κίναν
ΠΡΟΕΣΤΩΣ	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 22 'Ιουν. διά Κόμπε
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Προσοτώά»	59	8494	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 7 'Ιουλ. διά Τσιγκτάο
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπος»	58	10995	έφθ. Σίδνευ 8 'Ιουλ.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13606	έφθ. Γιουροράτρ 8 'Ιουλ.
ΠΡΟΟΔΟΣ	έτ. «Προμηθέυς»	68	35491	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	έτ. «Μαρπρίμο»	61	2063	άνεχ. Μονρόβια 3 'Ιουλ. διά Μπέλεμ
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	έτ. «Γκιώνα»	70	10006	άνεχ. Κολούμπια ριβ. 30 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΠΡΟΣΩ	έτ. «Μαρμινίκ»	47	2280	έφθ. Βαλτιμόρων 1 'Ιουλ.
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Πρόσω»	68	34640	άνεχ. Νταμπιέρ 6 'Ιουλ. διά Κιμίτσου
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έλλην. συμφέροντα	50	2392	έφθ. Λασσαδώνα 8 'Ιουλ.
ΠΡΩΤΟΝ	έτ. «Μπάλκοπι»	56	9218	άνεχ. Λας Πάλμας 9 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	Γ. Μανόπουλος	48	6771	άνεχ. Νταμπιάνα 26 'Ιουν. διά Μπάσρα
ΠΩΛ (δ.)	NIK. Βαρδινογιάννης	65	37927	ύπο παραλαβήν
ΠΩΛΚΡΑΟΥΝ	έτ. «Πιώλκραουν»	52	10224	άνεχ. Λειψαία 28 'Ιουν. διά Ταρτούν
PANTIAN MENT	έτ. «Πιώλκραουν»	51	6724	έφθ. Γιοκοχάμαν 25 'Ιουν.
ΡΕΓΓΙΝΑ	έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	άνεχ. Ξέρον 6 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΡΕΓΓΙΝΑ Δ. (δ.)	έτ. Κοοπερέιτικ Έντζινιερς	54	1203	έφθ. Λειψεος 4 'Ιουλ.
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Ναπέρε»	54	12858	έφθ. 'Αιμέροφαν 21 'Ιουν.
ΡΕΩΥΜΝΟΝ	έτ. «Ναπίγκαντόρε»	58	13222	έφθ. Αντεν 6 'Ιουλ.
ΡΕΝΑ	έτ. «Ρέθυμνον»	66	1127	διπλή Μπρούνωνπούτελ 1 'Ιουλ. διά Μπόλστα
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Εύσιονος»	55	8902	άνεχ. Σιγκαπούρην 6 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Σύρα»	70	9240	εις Σκαραμαγκάν ύπο συμπλήρωσιν
ΡΙΟ ΠΑΤΑ	έτ. «Άνεσις»	55	7790	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 7 'Ιουλ. διά Φουσίκι
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Μάρδαν»	55	8117	έφθ. Μασαλιάν 5 'Ιουλ.
ΡΟΖΕΑΣΕΝ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Κατάκολον 3 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	έτ. «Στάτιλτος»	54	2676	διπλή Παναμά 29 'Ιουν.
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	45	3863	διπλή Θίραλτάρ 1 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	έτ. «Μπήκονοφιλδ»	48	5487	άνεχ. Ντακάρ 2 'Ιουλ. διά Βρέμην
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	54	4562	διπλή Ούσαντ 7 'Ιουλ. διά 'Αμβούργον
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	έφθ. Μένα 'Αχμαντή 7 'Ιουλ.
ΣΑΓΚΑ	έτ. «Κεραμιές»	56	21081	άνεχ. Τζεμπέλ Νταν 28 'Ιουν. διά Γουέλιγκτων
ΣΑΙΝΤ ΛΗΜΗΤΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Σάγκα»	51	2464	έφθ. Πειραιᾶ 18 'Ιουν.
ΣΑΙΝΤ ΣΩΦΙΑ	έτ. «Άσοιμι»	55	11356	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 8 'Ιουλ. διά 'Αρούμπαν
ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	Σ. Ροσλύμιος, έτ. «Είρηνη»	56	1749	άνεχ. Ρόττερντας 8 'Ιουλ. διά Λίμερικ
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	έτ. «Σαΐντ Είρηνη»	60	12160	έφθ. Πλότος 28 'Ιουν.
ΣΑΛΛΙΒΙΑ	Καπετανίος - Παγούλατος	47	1575	έφθ. Ντουάλα 3 'Ιουλ.
ΣΑΛΛΑΥ	έτ. «Ολγα»	56	8613	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 'Ιουλ.
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Σόμια»	56	10488	έφθ. Πουάντ α Πιέρ 6 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ	έτ. «Σπανάλιν»	66	17208	άνεχ. Λας Αντιζέλες 7 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Μαριανέλλα»	52	2929	έφθ. Μπορντό 6 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	έτ. «Κατερίνα»	37	2409	άνεχ. Σταβάνυκαρ 19 'Ιουν. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Βαλερόζα»	52	1746	διπλή Κων. πολίν 8 'Ιουλ. διά Νοθορωϊσκον
ΣΑΝΚΤ ΤΖΑΚΟΜΠ	έτ. «Λύκοκα»	58	9104	έφθ. Ραθέναν 3 'Ιουλ.
ΣΑΝΣΑ'ΙΝ	έτ. «Σανδόνιν»	43	1595	άνεχ. Απαπά Λάγκος 4 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΣΕΑΝΤΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπμεντ»	54	2485	άνεχ. Τενερίφην 17 'Ιουν. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπμεντ»	57	10376	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 'Ιουν. διά Κριστομπαλ
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάντα 'Αλίσια»	63	13841	έφθ. Νουμέα 15 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπμεντ»	58	10397	έφθ. Γιοκοχάμαν 17 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΕΥΔΟΚΙΑ	έτ. «Κατανί»	48	5957	έφθ. Αιμέροπον 8 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	έτ. «Ανθεύσσα»	52	4687	ύπο παραλαβήν
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	έτ. «Ανθούσσα»	54	2945	άνεχ. Αρμέροαν 18 'Ιουν. διά 'Αρχάγγελον
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	έτ. «Σάντα Καικιλία»	60	8772	διπλή Έλλσινος 22 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΤΡΙΝΙΝΤΑΝΤ	έτ. Α.Ν. "Αθανασιάδης"	44	2285	άνεχ. Αγ. Βικτωνίου 4 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΣΑΝΤΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Καρδαμούλιαν»	59	3027	άνεχ. Ναγκόγια 22 'Ιουν. διά Σάν Χουάν
ΣΑΡΜΠΟ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπμεντ»	58	10391	ένεχ. Νέαν 'Ο-λέαντην 13 'Ιουν. διά Πουάντα
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Σάρμπο»	57	2447	άνεχ. Ριγιέκαν 2 'Ιουλ. διά Αστόντην
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Κρόπτη»	65	1129	άνεχ. Σπέτζια 6 'Ιουλ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΣΕΜΕΙΡΑ	έτ. «Αφοι Σιγάλα	40	5360	διπλή Βίθαλτάρ 2 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΣΕΝΕΓΚΑΛ	έτ. «Γιουν. Μαριτ. Έντερπράζ»	46	3921	άνεχ. Ραγκούν 2 'Ιουλ. διά Κόντινεντ
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Ζάπα»	53	6838	άνεχ. Λονδίνον 7 'Ιουλ. διά Σάντο Τόμας
ΣΗ ΜΠΡΑΪΤ	έτ. «Άλφα II»	47	1835	διπλή Κούδαν 17 'Ιουλ. διά Κούδαν
ΣΗ ΜΠΡΗΖ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	63	3098	έφθ. Βιρυττών 8 'Ιουλ.
ΣΙΩΘΝΙΑ	έτ. «Μαρέστε»	50	2774	έφθ. Βουδάνην 20 'Ιουν.
ΣΙΛΒΕΡ ΚΡΕΣΤ	έτ. «Εσονίτα»	52	3256	άνεχ. Βενετίαν 6 'Ιουλ. διά Ραθέναν
ΣΙΛΒΕΡ ΣΗ	έτ. «Φρήντον»	68	10016	έφθ. Πορτ φ Σπαιν 26 'Ιουν.
ΣΙΛΒΕΡ ΣΤΑΡ	έτ. «Σιλβέρ Κρέστ»	51	2652	έφθ. Μπορπάντος 4 'Ιουλ.
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Γκρίκον»	50	7210	διπλή Κων. πολίν 19 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
	έτ. «Σιλβέρ Στάρ»	52	4998	άνεχ. Λονδίνον 7 'Ιουλ. διά Σάντο Τόμας
	έτ. «Μπράιτ Γκρίκον Σκάου»	45	5313	διπλή Παναμά 17 'Ιουλ. διά Κούδαν

**ANAPIAKON NAYTIKON PRAKTOREION
ΣΥΡΟΣ**

Πρακτορεύσεις, Τροφοδοσίαι, Προμήθειαι ήλικων καταστρωμάτων και Μηχανής
Δ/νσις: Λ. και Θ. KOYNTOURIS
Τηλ. Δ/νσις: ANDRIAKON SYROS
Τηλέφ.: 2-65, 2-24

**ANDRIAKON SHIPPING AGENCY
SYRA - GREECE**

Ship Agents and Suppliers Deck and Engine Stores
Directors: L. and TH. KOUNTOURIS
Cables: ANDRIAKON SYROS
Tel.: 2-65, 2-24

ΣΙΜΟΣ	έτ. «Αμάντα»	43	7275	άνεχ. Μη. "Αύρες 1 'Ιουλ.
ΣΙΜΣΜΕΤΑΛ	έτ. «Ζάντε»	69	12748	έφθ. Σικάμα 2 'Ιουλ.
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	έτ. «Τρανσόβιλ & Νάδιγκ»	58	18287	άνεχ. Πόρτο Τόρες 30 'Ιουν. διά Μπεζάια διπλήθε 'Ελσινίρε 28 'Ιουν διά Τρίπολιν
ΣΙΦΩΝΟΣ	έτ. «Ρηφερ & Τζένεραλ»	62	3097	
ΣΚΙΝΟΣ	έτ. «Μαριάνα»	53	2340	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Ιουλ.
ΣΚΛΕΡΙΩΝ	έτ. «Καρδάμυλιαν»	69	9057	έφθ. Γένοβαν 9 'Ιουλ.
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Κόραλ»	48	3745	έφθ. Πειραιά 3 'Ιουλ.
ΣΚΥΡΙΑΚΗ	έτ. «Σκυριακή»	38	4836	άνεχ. Αύγουσταν 22 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΣΛΑΥΤ'ΙΚ ΠΡΙΝΕ	έτ. «Νόρτενα»	55	2283	έφθ. Νιού Χάφεν 8 'Ιουλ.
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	έτ. «Ναυαρίνο Σ.»	37	2163	έφθ. Λά Κουλέτ 7 'Ιουλ.
ΣΟΛΩΝ	έλλην. συμφέροντα	54	1423	έφθ. Δάντων 3 'Ιουλ.
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Νικλεντία»	43	2729	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έτ. «Άμπλαλιο»	62	14622	έφθ. Λός Αντζελες 2 'Ιουλ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ Α'ΙΑΝΤΣ	έτ. «Εντηπόρο»	47	5010	άνεχ. Μορούγκαδα 24 'Ιουν. διά Γκιζόν
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΕΜΤΖΙΝΙΕΡ	έτ. «Άπιγανος»	50	10487	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 24 Μαΐου ήιά Ντάρεν
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Σπαλλατόρι»	56	5720	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 5 'Ιουλ. διά Τοιταγκόκ
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΣΗΜΑΝ	έτ. «Μαρβίγια»	50	9189	έφθ. Γιοκοχάμα 20 'Ιουν.
ΣΠΑΡΤΗ (δ.)	έλλ. Δεξαμενονηλοία	50	9959	
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	57	9460	έφθ. Ριγιέκαν 4 'Ιουλ.
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Ζάψυρο»	43	3328	άνεχ. Πειραιά 7 'Ιουλ. διά Θεσσαλίαν
ΣΠΥΡΙΔΟΝ (δ.)	έτ. «Μαρφάμα»	54	12808	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 'Ιουλ. διά Πόιντ Φόρτιν
ΣΠΥΡΟΣ	έτ. «Πάντρε»	52	5734	άνεχ. Καλούταν 7 'Ιουλ. δι' "Απανα" Λάγκος εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΥΡΟΣ ΙΙ (δ.)	έτ. «Απολλωνία»	26	5648	άργη Πειραιά πάντα 22 'Ιαν. (μετ. «ΠΕΤΡΟΛΑ ΙV»)
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Μάρτζυ»	45	10375	άνεχ. Λορεντζό Μάρκες 8 'Ιουν. διά Τομπάτα
ΣΠΥΡΟΣ Λ.	έτ. «Γαρουσούαλιά»	68	26481	έφθ. Κάλιδ 1 'Ιουλ.
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	Σπύρος Λάλης	40	2209	εἰς Ναυκόγια υπό συμπλήρωσιν
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	έτ. «Μαρφάντζα»	70	18263	άνεχ. Τζεμέπελ Νιανά 23 'Ιουν. δι' "Αγ. Φραγκίσκον
ΣΤΑΛΩ	έτ. «Μαρτίτα»	70	18263	
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Μ.	έτ. «Βάσσα»	53	7487	άνεχ. Βιζακαπανάμ 5 'Ιουλ. δι' Σιγκαπούρου
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ	έτ. «Νίλοκαμ»	38	3304	διπλήθε Κωνίοπολιν 3 'Ιουλ.
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Φερκάντε»	64	4058	ύπο ποραλαδήν
ΣΤΑΜΕΝΗΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	έφθ. Νομέα 26 'Ιουν.
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Μαρδούρο»	70	18263	εἰς Ναυκόγια υπό συμπλήρωσιν
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ	έτ. «Ποσειδώνια»	56	8789	άνεχ. Ντώρμπαν 30 'Ιουν. διά Ριγιέκαν
ΣΤΑΥΡΟΣ	έλλην. συμφέροντα	55	1112	έφθ. "Αμετέρνταμ 5 'Ιουλ.
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	έτ. «Αστροβίδη»	44	7223	διπλήθε Παναμά 27 'Ιουν. διά Μανζανίλο (Μεξ.)
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	έτ. «Σταύρος Σίπηγκ»	64	44726	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουλ. διά Ωλεύειν
ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (δ.)	έτ. «Ελευθεριάδης»	49	8830	άνεχ. Μη. "Αύρες 8 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	έτ. «Αργινούσσαι»	52	10407	διπλήθε Γιβραλτάρ 11 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΣΤΕΛΛΑ ΠΟΛΛΑΡΙΣ	Στ. Μετασ.	45	4014	άνεχ. Λάς Πάλμας 29 'Ιουν. διά Μπαγιόν
ΣΤΟΛΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	έτ. «Πανασέανικ»	59	10801	άνεχ. Πενάγκ 10 'Ιουν. διά Μιλγουώκι
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	έτ. «Μέκο»	55	10553	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 29 'Ιουν.
ΣΥΜΦΩΝΙΑ	έτ. «Γκαράντε»	39	7401	εἰς Τόκιο πάντα 3 'Απρ.
ΣΥΡΕΝ (δ.)	έτ. «Συμφωνία»	44	1732	έφθ. "Αλεξανδρείαν 1 'Ιουλ.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Συρέν»	56	16392	άνεχ. Σουάμπα 2 'Ιουλ. διά Κίναν
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Οσεαν Γκάζ»	53	1092	άνεχ. Χάρτεπον 9 'Ιουλ. διά Αμέρεροαν
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Βέσσα»	56	10096	άνεχ. Λάς Πάλμας 17 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΤΑΡΑ	έλλην. συμφέροντα	45	7767	
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΒΕΡ	έλλην. συμφέροντα	61	3994	άνεχ. Σφάξ 27 'Ιουν. δι' Ελλάδα
ΤΑΣΟΥΛΑ	έτ. «Τάργουαίνηβ»	65	10865	ύπο παραλαδήν
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Μπέλλα Κορίνα»	46	3496	άνεχ. Φραντάντλ 5 'Ιουν. διά Κίναν
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανσοκοντίνενταλ»	56	20332	έφθ. Ραβέναν 2 'Ιουλ.
ΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Τάυρος»	55	19574	διπλήθε Παναμά 7 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΤΕΑ	Π. Βράγκος	39	1502	άνεχ. Γένοβαν 7 'Ιουλ.
ΤΕΛΑΜΩΝ	έτ. «Σαντιλάνα»	49	5632	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουν.
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	έτ. «Ποντοπόρος»	56	9236	άνεχ. Πειραιά 7 'Ιουλ. διά Σφάξ
ΤΕΡΡΥ	έτ. «Τενάσιτο»	51	11124	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουλ. διά Σάν Νικολας (Άργ.)
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	έτ. «Αστρο Επίκο»	55	7798	άνεχ. Λάς Πάλμας 22 'Ιουν. διά Κίναν
ΤΕΤΗ Ν.	έτ. «Τέτα III»	60	20058	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουν.
ΤΣΑΚΑΡΑΝΤΑ	έτ. «Σημειόρε»	69	10009	
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ	Σ. Χαρόκογλου κλπ.	53	1591	έφθ. "Αλεξανδρείαν 3 'Ιουλ.
ΤΖΕΛΕΠΗΣ	έτ. «Σύνεσις»	61	7558	άνεχ. Αμετέρνταμ 5 'Ιουν. διά Μακασάρ
ΤΖΕΜΙΝΙ ΕΣΠΟΡΤΕΡ	έχ. Χαλκούσην	56	7989	διπλήθε Παναμά 30 'Ιουν. διά Νηπτρόπιτ
ΤΖΕΝΕΡΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Αλιέτο Όσεάνικο»	52	7403	άνεχ. Ντώρμπαν 7 'Ιουλ. διά Βάρναν
ΤΖΕΝΗ	έτ. «Μούντιαλ»	65	47544	άνεχ. Ντάκαρ 23 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «ΠΥΓΑΓΟΡΑΣ»	59	9855	άνεχ. Γκλούγκ 25 'Ιουν. διά Σίδηνεϋ
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «Ρούμπισταρ»	62	16563	άνεχ. Ντάς Αϊλάντ 25 'Ιοι.ν. διά Φιννάρτ
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΙΑΣ (δ.)	έτ. «Τέτα IV»	63	28099	άνεχ. Φώση 2 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΤΖΩΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Θεοί νίκην»	65	40043	άνεχ. Βίλελωσαχάφεν 15 'Ιουν. διά Μπόννυν
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Βλασσόδεανη»	56	21185	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 5 'Ιουλ. διά Ραβέναν
ΤΙΝΑ Δ.	έτ. «Καδανον»	53	12962	εθν. Θεοί νίκην 26 'Ιουν. διά Ραβέναν
ΤΙΝΤΑΧΟΛΜ	έτ. «Θαλῆς»	57	2536	έφθ. Κοπεγχάγην 5 'Ιουλ.
ΤΙΝΤΕΦΤΖΕΑ	έτ. «Σημέιρον»	43	4314	
TITAN	έτ. «Σπλάιον»	53	6504	άνεχ. Νηπτρόπιτ 7 'Ιουλ. διά Σικάγο
TOΛΜΗ	Παπαχρήστου	47	1832	έφθ. Πειραιά 7 'Ιουν.
TOΛΜΗ	έτ. «Τόλμη»	49	6971	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλ.
TOPENIA	Μaria Μελά κ.ά.	54	1336	έφθ. Πειραιά 7 'Ιουν.
TOPNANTO (μικτόν)	έτ. «Πλακτάρι»	57	8077	άνεχ. Ροζάριο 7 'Ιουλ. δι' Ιμπιτούμπα
έτ. «Γουεστέρνα Ναό»	69	41687	άνεχ. Πόιντ Σέντραλ 30 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν	
TOΥΛΑ Ν.	έτ. «Σήσουιφτ»	53	3411	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουλ.
TOΥΛΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Ετερνίτα»	56	8297	έφθ. Σουραμπάνιο 25 'Ιουν.
TOΥΡΚΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 7 'Ιουλ.
ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	έτ. «Τρείντ Λάινς»	45	7678	έφθ. Ρεοί 7 'Ιουλ.
ΤΡΕΙΝΤ ΜΙΑΝΝΕΡ	έτ. «Τρείντ Λάινς»	45	7643	άνεχ. Κολόμπο 29 'Ιουν. διά Λομπίτο
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	έτ. «Ντόνι»	57	21999	ύπο παραλαδήν
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Πρόθιντενς»	48	11172	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 1 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΤΣΗΟ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	έτ. «ΟΣιντένταλ»	64	52619	άνεχ. Ζευμπρούγκε 30 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΤΥΧΗ	έτ. «Αστροοίντ»	52	7744	άνεχ. Σιγκαπούρη πόδες 28 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΥΔΑΡΙΟΣ III	Ραφαήλ-Μελαχροίνδς & Yiol	38	5239	άνεχ. Αλεξανδρείαν 2 'Ιουλ. δι' Ελλάδα
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ»	59	23678	έφθ. Αμέρεροαν 19 'Ιουν.

TELEGRAMS:
"MARSHIP"
San Francisco

UNITED MARITIME SHIP SUPPLIERS INC.

PROVISIONS — DECK, ENGINE & CABIN STORES

630 TENNESSEE STREET

SAN FRANCISCO, CALIFORNIA 94107

M. YANNAGHAS

HEMPEL'S MARINE PAINTS DISTRIBUTORS

24 HOUR SERVICE

TELEPHONE

Area Code 415

552-1900

Night 461-2008

ΦΑΙΑΣ		έτ. «Μεσονία»	70	11490	εις: Σάντερλαντ υπό συμπλήρωσιν
ΦΑΙΔΡΑ		έτ. «Μαρασόιο»	66	15565	άνεχ. Μουτσούρε 21 'Ιουν. διά Χοινκάγκ
ΦΑΙΝ		έτ. «Κεάναβη»	46	1576	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ		Γ. Γιακουμόπουλος ή Σία.	44	1906	άνεχ. Κοπεγχάγην 5 'Ιουλ. διά Ρούτα
ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ		Γιακουμόπουλος· Αθανάς	45	2742	έφθ. Πειραιά 4 'Ιουλ.
ΦΑΥΤΕΡ		έτ. «ΕΛΛΗΝΟΡΑΒΙΑ»	57	8631	έφθ. Μπεράρι 5 'Ιουλ.
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙΤΙΚΕ		έτ. «Πάτρας»	69	12748	άνεχ. Τολέδο 4 'Ιουλ.
ΦΗΑΡΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Εστρέλλα»	62	31050	έφθ. Αμβέρσαν 17 'Ιουν.
ΦΙΑΙΑ		έτ. «Επανονισακή»	44	1596	διπλός Κωνών πολιν 28 'Ιουν.
ΦΙΛΟΣΕΗ		έτ. «Φαιρό»	47	8207	άνεχ. Ντακάρ 17 'Ιουν. διά Σιγκαπούρων
ΦΙΛΟΤΗΣ		έτ. «Φιλόποιχη»	55	7578	άνεχ. Μπ. Αύρες 25 'Ιουν. διά Νιού Χάφεν
ΦΙΝΤΕΙΑΤΥ		έτ. «Κέσσοσιπη»	51	2277	εις: Άμπερντην όπο 24 Φεβρ.
ΦΙΛΩΡΙΤΑ		έτ. «Φιλωριτάραμ»	49	3632	άνεχ. Αύγουσταν 27 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΦΙΙΒΟΣ		έτ. «Μαρφίνη»	57	9949	έφθ. Πόρτ Σουέτεχαμ 3 'Ιουλ.
ΦΙΙΝΙΣ		έτ. «Κατερίνα»	69	11489	άνεχ. Τοιταγκόκη 30 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΦΙΡΑΤΕΡΝΙΤΥ		έτ. «Ντικτά»	47	2475	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 3 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΦΙΡΗΝΤΟΝ		έτ. «Ινθίκτα»	70	10006	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 25 'Ιουν.
ΦΙΡΙΞΟΣ Α.		M. A. Χαμούρης & Σία	47	1391	έφθ. Βιρτζίνιον 6 'Ιουλ.
ΦΙΡΟΣΩ		έτ. «Ολυμπος»	70	18700	εις: Οζάκαν υπό συμπλήρωσιν
ΦΙΡΟΣΩ Κ.		έτ. «Σαιντ Ιωάννης»	69	9070	έφθ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουλ.
ΧΑΔΙΕΣ		M. Καπότας κ.λ.π.	27	2448	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΙΙΝΤΑ		«Κοοπερείτικη Εντζινιέρες»	52	1175	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΜΕΙΝ (δ.)		έτ. «Χαμοίν»	57	18815	έφθ. Πόρτ Τόρες 29 'Ιουν.
ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Άκμει»	60	9319	άνεχ. Μπ. Αύρες 27 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΧΑΡΙΕΤ (δ.)		έτ. «Ζαννής»	54	21006	άνεχ. Τοκουγάμα 24 'Ιουν.
ΧΑΡΙΕΤ		έτ. «Χάριετ»	46	6939	άνεχ. Κέιπ Τάουν 3 'Ιουλ. διά Β. Κορέαν
ΧΑΡΙΣ II		έτ. «Χάρισελ»	55	4721	άνεχ. Μονφαλάνε 4 'Ιουλ. διά Πόρτ Ρόγιαλ
ΧΑΡΟΥΛΑ		έτ. «Γκρηγκάλλη»	55	1791	εις θέσιν 59.35 Β - 1.38 Δ 28 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΧΑΡΗΣΤΖΕΛ		έτ. «Σπηλόρας»	53	6518	άνεχ. Σικάγο 7 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΧΙΑΝ Α'ΙΓΑΝΤ		έτ. «Τράμπι Τάνκερς»	69	10000	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 'Ιουλ.
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ		έτ. «Φρήντομ»	68	10016	έφθ. Μπάκια Μπλάνκα 4 'Ιουλ.
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ		έτ. «Φρήντομ»	68	10121	άνεχ. Μόντρεαλ 3 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ		έτ. «Φρήντομ»	69	10000	άνεχ. Τοίμπα 25 'Ιουν. διά Μιζουσίμα
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ		έτ. «Φρήντομ»	67	10086	άνεχ. Θρήν ρίθερς 6 'Ιουλ.
ΧΙΑΝ ΣΑΝ		έτ. «Φρήντομ»	69	10100	έφθ. Κόμπε 27 'Ιουν.
ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ		έτ. «Φρήντομ»	68	10121	άνεχ. Νιούκαστλ (Άντρ.) 21 'Ιουν. διά Ταϊβάν
ΧΙΑΝ ΣΗ		έτ. «Αϊλάντερ»	69	10016	άνεχ. Κολόμπο 6 'Ιουλ.
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ		έτ. «Ασσειέτεντ Κόντ.»	69	10016	έφθ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουν.
ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ		έτ. «Φρήντομ»	69	10100	έφθ. Κορράλ 25 'Ιουν.
ΧΙΑΝΤΕ ΙΡΙΝΑ		έτ. «Νόργκρηκη»	44	2463	Ιδε: «MINERVA» ώς μετωνομάσθι
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ		έτ. «Πάιονια Σίπηνγκ»	53	8458	άνεχ. Μπ. Αύρες 30 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)		έτ. «Μαριφάντη»	53	11310	άνεχ. Νεάπολιν 1 'Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
ΧΛΟΗ (δ.)		έτ. «Μάγια»	54	16193	άνεχ. Τζεμπέλ Ντανά 1 'Ιουλ. διά Μπενίτοια
ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ		έτ. «Άμπερος»	50	8530	άνεχ. Βαλτιμόρην 27 'Ιουν. διά Μακέιο
ΧΟΠ		έτ. «Τιτίκα»	49	1586	άνεχ. Γάνδην 3 'Ιουλ. δι' Αλγερίουν
ΧΡΗΓΚΑΛ		έτ. «Χρηνκάλη»	45	2886	διπλός Μπρούνομπούτελ 21 Απρ. διά Ροστόκ
ΧΡΥΣΟΥΛΑ		έτ. «Κεάναβη»	45	2096	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Θ.		'Αφοι Θωμά	52	1224	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΙΣΤΙΝΑ - ΜΑΡΙΑ		έλληνη. συμφέροντα	39	1880	άνεχ. Δάντοιν 1 'Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ		έτ. «Πασιφίκ Κορπ.»	69	28006	άνεχ. Νταμπίερ 9 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΧΡΗΤΟΣ Σ.		έτ. «Μεντιτεράνεαν»	45	2321	εις Πύλον όπο 10 Οκτ.
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ		έτ. «Οσεάνικα»	49	7526	άνεχ. Τζιμπούτι 25 'Ιουν. δι' Αδελαΐδα
ΩΚΕΑΝΟΜΑΧΟΣ		έτ. «Ωκεανομάχος»	55	9242	άνεχ. Τοινβαγκτάο 5 'Ιουλ. διά Γουαμπό
ΩΚΛΑΝΤ ΣΤΑΡ		έτ. «Κλαυδία»	66	9854	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουλ.



ΠΡΟΣΦΕΡΟΝΤΑΙ ύπο συμφέροντας όρους καὶ τιμὴν δύο τάνκερς

τῶν 102.000 tdw. ἔκαστον.

Παράδοσις Νοέμβριος τοῦ 1971. • Πληροφ. 425.937, 12 - 1 μ.μ.

πλὴν Σαββάτου καὶ Δευτέρας.

Τα υπό σένας σημεία

ΑΒΙΣ ΟΡΝΙΣ (σημ. Γιθρ.)	έτ. «Λεοπάρδ»	56	5403	έφθ. Μπαχρέιν 3 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΑ	έτ. «Άγγελα»	52	3714	άνεχ. Ταμπά 26 'Ιουν. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	έτ. «Χόρι»	56	12231	έφθ. Τζάκοσβιλ 3 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	έτ. «Κυπαρούσα»	59	15660	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 5 'Ιουλ. διά Σαιν Κρουα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (κυπρ.)	έτ. «Άυρα»	48	8482	έφθ. Αθάναν 28 'Ιουν.
ΑΓΓΕΛΟΣ Π.	έτ. «Μαρίν Τζενέραλ»	49	3718	άνεχ. Βενετίαν 8 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	έτ. «Σάντον Μπάρμπαρα»	43	2847	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 6 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	έτ. «Άγια Ερυθιανή»	56	20153	άνεχ. Ντώμπηνα 8 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΓΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑ (κυπρ.)	έτ. «Εύτυχια»	47	4806	έφθ. Τσάλλα 3 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	έλλην. συμφέροντα	43	2809	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	έτ. «Εύπορια»	51	2512	έφθ. Ρίγα 30 'Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΣΕΚΠΗ (κυπρ.)	έτ. «Εύελπις»	47	3316	έφθ. Φουκουγιάδα 26 'Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (κυπρ.)	έτ. «Γουαϊόβρεστο»	55	5064	άνεχ. Νιούκστολ (N.B.) 4 'Ιουλ. δι' 'Αρμπατάξ
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	έτ. «Τρίνιτ»	53	11010	έφθ. Ρόττερνταν 26 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	έτ. «Αριστοτέλης»	56	20140	άνεχ. Μπρίζπορτ 2 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΓΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ (κυπρ.)	έτ. «Ανάστασις»	49	2358	εἰς θέσιν 32.15 B. - 9.34 Δ 5 'Ιουλ. δι' 'Ινδίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΕΡΜΟΛΑΟΣ (κ.)	έτ. «Πόλαντου»	45	7208	άνεχ. Βενετίαν 7 'Ιουλ. διά Θέουτα
ΑΓΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΟΣ (κ.)	έλλην. συμφέροντα	55	1216	άνεχ. Κοπεγχάγην 6 'Ιουλ. διά Κάρλσμποργκ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	έτ. «Νικόλαος»	53	11023	διπλήθ. Ντόρεν 7 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (π.)	έτ. «Μποδγιάγκη»	55	3391	άνεχ. Μαντολούστο 4 'Ιουλ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ (δ.)	έτ. «Άδαμαντιά»	53	13256	εἰς Νέαν 'Υόρκην ἀπό 2 'Ιουν. 1968
ΑΔΑΜΑΝΤΟΣ (δ.)	έτ. «Κοοτανέρα»	56	15881	άνεχ. Μένα 'Αχμαντ 3 'Ιουλ.
ΑΔΕΔΑ (κυπρ.)	έτ. «Λαδέρα»	49	4930	έφθ. Άμβούργον 3 'Ιουλ.
ΑΔΕΔΦΟΙ	έτ. «Άδελφοι»	50	11693	διπλήθ. Θερονταίν «Αίλαντ 6 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΕΛΛΩ (δ.)	έτ. «Βότα»	57	20797	έφθ. Πειραιά 28 'Ιουν.
ΑΖΑΛΕΑ (κυπρ.)	έτ. «Άζαλεα»	48	9506	διπλήθ. Παναμά 7 'Ιουλ. δι' 'Αθάναν
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ II (κ.)	έτ. «Άστρο Τροπικού»	47	7638	άνεχ. Αθάναν 5 'Ιουν. διά Σιενφουέγκος
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθόνου)	έτ. «Μεντ. Σηγουαίν»	49	4113	έφθ. Αμέρεραν 7 'Ιουλ.
ΑΘΕΝΙΚ (μικτόν)	έτ. «Πλάνετ»	67	48747	άνεχ. Αίοι 13 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΑΘΕΝΣ	έτ. «Νορδόποτερο»	70	8825	έφθ. Κολούμπια πίσηρ 3 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΑ (μ.)	έτ. «Οθερσούζ Μινέραλς»	64	30682	άνεχ. Μένα 'Αχμαντ 5 'Ιουλ. διά Κουΐντερο
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	έτ. «Σάσουρ Ήτο Μεντιτ.»	68	16042	έφθ. Ντεφζάλ 4 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	διπλήθ. Ουσάντ 5 'Ιουλ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Άλαντικη»	54	19462	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΑΘΗΝΙΑΝ (κυπρ.)	έτ. «Μιστράλη»	62	9943	έφθ. Αμπιτζάν 29 'Ιουν.
ΑΙΑΣ (δ.)	έτ. «Άιας»	53	12023	άνεχ. Μένα 'Αμπντούλα 3 'Ιουν.
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.)	έτ. «Μπλάννερ»	69	9024	έφθ. Πενάγη 26 'Ιουν.
ΑΙΓΓΙΣ ΦΕΓ'ΙΜ (κ.)	έτ. «Φεγ'ιμ»	69	9241	διπλήθ. Παναμά 6 'Ιουν.
ΑΙΓΓΙΣ ΧΟΟΥΠ (κυπρ.)	έτ. «Άλκων»	51	5678	άνεχ. Ντώρμπαν 29 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΑΙΗΤΖΑΞ (κυπρ.)	έτ. «Αίντζαξ»	56	1333	έφθ. Μασσαλιαν 4 'Ιουλ.
ΑΙΘΑΛΗ (δ.)	έτ. «Νίμορ»	56	12355	διπλήθ. Γιβραλτάρ 3 'Ιουλ. δι' Αύγουσταν
ΑΙΘΑΛΙΑ	έτ. «Αιθαλία»	52	7604	άνεχ. Βανκούμπερ 26 'Ιουν. δι' 'Ινδίαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Σῆν»	67	28774	έφθ. Πόρτα 'Ελισάμπερ 6 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	έτ. «Πρίμο»	58	10018	έφθ. Τόκιο 24 'Ιουν.
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πρίμο»	58	926	άνεχ. Κέιπ Τάουν 2 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΣΗΝ (κυπρ.)	έτ. «Άλαντ Σίνη»	58	10020	άνεχ. Σαλέρνο 4 'Ιουλ. διά Σηρνες
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	έτ. «Πρίμο»	55	21584	διπλήθ. Παναμά 2 'Ιουλ.
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	έτ. «Άίντα»	47	3343	άνεχ. Καράκας Μπαΐν 7 'Ιουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.) (N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	47	51627	άνεχ. Λάς Πάλμας 5 'Ιουλ. διά Χάρην
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	έτ. «Άιτζιαν Σῆν»	69	32644	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Στάνταρτον»	67	32644	άνεχ. Νταμπίερ 6 'Ιουλ. διά Χιροχάτα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Φρέύτερς Τρανον.»	56	8835	άνεχ. Νταμπίερ 6 'Ιουλ. διά Κινίτσου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Άλαντικ Κάρριερ»	66	22362	άνεχ. Νιούκστολ (Αύστρ.) 1 'Ιουλ. διά Βακαγιάμα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ'Υ	έτ. «Πασιφίκη»	66	22362	έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 'Ιουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	έτ. «Οσεανογουαίνες Κάρριερες	65	18452	έφθ. Χάμπτον ρόδς 2 'Ιουλ.
ΑΚΙΚΟ	έτ. «Φόρ Ήτ»	43	8435	έφθ. Βενετίαν 29 'Ιουν.
ΑΚΜΠΑΡ	έτ. «Ταύρος»	58	9199	άνεχ. Μομπάσα 27 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	έτ. «Άλκων»	68	25433	έφθ. Χαλάσα 8 'Ιουν.
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Άλκων»	68	25433	διπλήθ. Παναμά 28 'Ιουν. διά Κόμπε
ΑΚΟΥΑΚΡΕ'ΙΣ	έτ. «Άλκων»	68	25433	έφθ. Δουνκέρκην 5 'Ιουλ.
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ	έτ. «Άκτις»	67	25168	έφθ. Μόμπιλ 7 'Ιουλ.
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'Υ	έτ. «Άλκων»	68	25433	διπλήθ. Παναμά 9 'Ιουν. διά Κίναν.
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	έτ. «Άκτις»	68	25168	άνεχ. Ναγκόνια 28 'Ιουν. δι' Η.Π.Α.
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	έτ. «Άκτις»	68	25155	διπλήθ. Παναμά 6 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΚΟΥΓΙΑΛΑ	έτ. «Άλλατρί»	57	8889	άνεχ. Μοριούνκαρ 23 'Ιουν. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΑΚΤΗ (δ.)	έτ. «Βασιάντο»	49	2935	έφθ. Αλεξάνδρεαν 28 'Ιουν.
ΑΚΤΙΟΝ	έτ. «Άκτη»	56	10370	άνεχ. Παναμά Σίτι 26 'Ιουν. διά Καριπίτο
ΑΚΤΙΣ (δ.)	έτ. «Αφρικαν»	58	11351	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 30 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ (N.A.T.)	έτ. «Μίγκουελ»	54	11582	έφθ. Βενετίαν 7 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)	έτ. «Ρεξ»	58	10499	έφθ. Ντώρμπαν 8 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	έτ. «Λαϊμπήριον»	56	20926	άνεχ. Μπότανον 21 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κυπρ. δ.)	έτ. «Άλμα»	68	44646	άνεχ. Λιβερουρλ 31 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΑΛΕΞΙΑ (κ.)	έτ. «Σανταρόζα»	55	12380	άνεχ. Ροζάριο 8 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΙΑΝΤΡΑ	έτ. «Άλισσον»	56	2343	άνεχ. Καέν 6 'Ιουλ. δι' Εμδεν.
ΑΛΕΞΣΑΝΤΡΑ	έτ. «Τζένεραλ Θράύτερζ»	67	14845	άνεχ. Κουνταματσού 26 'Ιουν. διά Ναγκόνια
ΑΛΙΑΚΜΩΝ (N.A.T.)	έτ. «Άλιάκμων»	68	16475	διπλήθ. Παναμά 7 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΙΣ (κυπρ.)	έτ. «Άλις»	44	7189	διπλήθ. Κωνιτάνη (Κων.) πολιν 26 'Ιουν.
ΑΛΙΤΡΙΚ (κυπρ.)	έτ. «Βικτώρια»	53	7564	έφθ. Γιοκοχάμαν 26 'Ιουν.
ΑΛΚΗΣ (δ.)	έτ. «Καστλ»	55	11971	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Ιουλ.
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Άλκμαν»	66	27985	άνεχ' Αμέρεραν 29 Ίουν. διά Μονρόδια
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	έτ. «Πασιφίκ Μαρ. Κάρριερς»	67	46401	άνεχ. Γιουροπόλι 14 'Ιουν. διά Μπαχρέιν
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	έτ. «Στενάκας»	57	12630	άνεχ. Αν. Βικέντιου 29 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΑΛΜΑ (κυπρ.)	έτ. «Άλμα Σ.»	41	9097	έφθ. Βαλεντίνιο 1 'Ιουλ.
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	έτ. «Φίτροδύ»	58	13023	έφθ. Κίνκοτων (Ζαμ.) 5 'Ιουλ.
ΑΛΜΠΑΝΟ (δ.)	έτ. «Εξαρμάρ»	54	13145	διπλήθ. Εσκούμινς 1 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΑΛΜΠΙΟΝ	έτ. «Ντάβενπορτ»	69	15808	διπλήθ. Παναμά 28 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΝΤΑ (κυπρ.)	έτ. «Άλντα»	42	7292	έφθ. Λάς Πάλμας 3 'Ιουλ.
ΑΛΠΑ (κυπρ.)	έτ. «Άλπα»	43	9159	διπλήθ. Παναμά 7 'Ιουλ. δι' Αθάναν
ΑΛΦΑ (κυπρ.)	έτ. «Άλφα»	41	7368	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου διά Κουύδαν
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ.)	έτ. «Αμάλθεια»	51	11169	έφθ. Βάλδις Μπαΐν 7 'Ιουλ.
ΑΜΑΡΥΛΙΣ (κ.)	έτ. «Αμαρυλίς»	56	8959	έφθ. Τόκιο 27 'Ιουν.
ΑΜΕΡΦΙΝ (δ.)	έτ. «Αμέρικαν Κομπιούθερ»	53	11466	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 'Ιουλ. διά Στάνλου
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	61	14073	άνεχ. Ριο 'Ιανεΐρο 3 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΜΠΟΥΡΙΑ (π.δ.)	έτ. «Μονπατράδ»	50	10608	έφθ. Κοσιν 6 'Ιουλ.
ΑΜΦΙΘΕΑ (κυπρ.)	έτ. «Αμφιτρίτη»	39	5171	εἰς Αθάναν ἀπό 3 Μαΐου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Αίλα Χερμόζα»	66	23571	άνεχ. Βακαγιάμα 2 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V.	έτ. «Τσουντέν Εντ»	69	15869	έφθ. Νέαν Νόρλεανην 2 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΙΑ	έτ. «Αράγια»	53	4314	διπλήθ. Μπρούναμπουτελ 28 'Ιουν. διά Κλαϊπέντα
ΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Μαρίλατα»	65	15597	άνεχ. Νέπολιν 6 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΙΑΝΤ	έτ. «Οσεάνικ»	67	21423	άνεχ. Νόρβικ 8 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	έτ. «Σαντάντερ»	55	19125	έφθ. Μόζι 3 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	έτ. «Οσεάνικ»	68	21426	έφθ. Αμβούργον 8 'Ιουλ.

ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	68	21418	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουλ.
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	63	33375	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 4 'Ιουλ.
ΑΝΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρία της Λουδηνής»	43	7314	άνεκ. Ντακάρ 4 'Ιουλ. θα Σάο Φραντσίσκο ντό Σόλ
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνόπατο»	57	25441	άνεκ. Αυδέρσον 5 'Ιουλ. διά Ράς Λανούφ
ΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κ. Τρανσατλάντικα»	44	8136	άνεκ. Λάς Πάλμας 27 'Ιουν. διά Βομβάν
ΑΝΝΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικα»	54	6112	ίδια «ΚΑΛΛΙΩΠΗ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ», οπω. Κύπρου
ΑΝΝΑ ΘΑΝΝΥ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	54	1973	έπω. Σέτε 2 'Ιουλ.
ΑΝΝΑΝΣΙΣΙΕΣΙΟΝ ΝΤΑΙΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντεν Στάρ»	46	8047	άνεκ. Αθάναν 4 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτσα»	65	19758	διπλής Παναμά 2 'Ιουλ.
ΑΝΝΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	49	2149	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΣΟΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ Ν. Κ.»	59	20935	άνεκ. Άιλ άφ Γκοαίν 28 'Ιουν. διά Μένα Αχμαντί
ΑΝΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φεντ Ντάμποντ»	56	8411	άνεκ. Κόρνεμπρουκ 6 'Ιουλ. διά Ιζμίτ
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτζένιο»	66	15597	άνεκ. Κιοσάρσου 19 'Ιουν. διά Πουσάν
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρμπακ»	44	3178	έφθ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουν.
ΑΝΤΙΝΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αντίνους»	53	7427	εις Γένοβαν άπό 30 Μαρτ.
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιοντόρο»	63	14048	έπω. Βουλγάνην 5 'Ιουλ.
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας Πετρόλεουμ»	57	22130	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 2 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπουν
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης»	48	6259	άνεκ. Βιρτυτόν 29 Μαΐου διά Γαλάτοι
ΑΝΤΩΝΥ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντόρο»	57	10888	έφθ. Κολόμπο 6 'Ιουλ.
ΑΝΤΥΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγίνωρ»	55	11148	όνεκ. Μπ. Αύδες 4 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΑΟΥΡΟΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντρά»	46	8380	έφθ. Βεσσαύδας 5 'Ιουλ.
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (Σούμ)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7269	άνεκ. Κουαϊό 5 'Ιουν. διά Ναχότκα
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρείναντε Τρανό»	63	10594	άνεκ. Ωκλαντ 25 'Ιουν. διά Σιδνεύ
ΑΠΟΛΛΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Προπέλλερ»	54	1274	έφθ. Φωβέδ 6 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απολλώνι»	68	27989	έφθ. Πόρτ Ελληνικού ρόδος 3 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφρός»	58	10108	άνεκ. Μπράκε 7 'Ιουλ. διά Αλεξανδρειαν
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπινά»	63	2914:	διπλής Ακρωτήριον 3 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΑΠ. ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	48	3901	άνεκ. Αμπού Νταμί 3 'Ιουλ. διά Καράτο:
ΑΡΑΓΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	54	3726	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόβια»	56	10180	άνεκ. Λάς Πάλμας 8 'Ιουλ. διά Σάφι
ΑΡΑΓΚΟΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άραγκον»	43	7248	διπλής Μπρούνινγκστελ 5 'Ιουλ. διά Ρουέν
ΑΡΓΚΟΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπια»	51	3481	έφθ. Αθάναν 28 'Ιουν.
ΑΡΓΚΟΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άργκοση»	50	3500	άνεκ. Μανζανίλο (Μεξ.) 24 Μαρτ. διά Τόκιο
ΑΡΓΚΟΣΚΑ'Υ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπια»	51	3425	έφθ. Αρύβερον 4 'Ιουλ.
ΑΡΓΚΟΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	50	3454	πούρε. Κορτές 6 'Ιουλ.
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιτας»	35	4965	έφθ. Κέιπ Τάουν 3 'Ιουλ.
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλος»	64	28313	άνεκ. Τέιμπλ Μπαιν 1 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέποντου»	68	24894	έφθ. Κούρε 27 'Ιουν.
ΑΡΕΝΤΑΛ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρενταλ»	43	7265	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουλ.
ΑΡΕΤΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρετη»	42	7176	άνεκ. Μανζανίλο (Μεξ.) 24 Μαρτ. διά Τόκιο
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	45	4578	έφθ. Ταϊταβεκία 26 'Ιουν.
ΑΡΘΟΥΡΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροβούλε»	58	16258	άνεκ. Χούγκ Κόγκ 3 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπουν
ΑΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασπροβούλε»	47	6906	άνεκ. Λονδίνον 22 Απρ. διά Αθάναν
ΑΡΙΕΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	54	13432	διπλής Γιβραλτάρ 3 'Ιουλ. διά Κοπεγχάγην
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Αμαρίλλο»	62	25211	άνεκ. Μασσαλίαν 3 'Ιουλ.
ΑΡΙΕΤΤΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριέττα»	64	31331	άνεκ. Ράς ές Σιδέρη 2 'Ιουλ. διά Αύγουσταν
ΑΡΙΜΑΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κέιπ Χόρν»	48	2815	έφθ. Μοντεβίδεο 7 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρίστη»	63	28029	άνεκ. Νταμπάρε 27 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	37	4635	άνεκ. Τενερίφη 7 'Ιουλ. διά Παρανάγκουν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεόδαντη»	35	992	άνεκ. Μπρουνομπούτελ 5 'Ιουλ. διά Στοκχόλμην
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ II (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	43	2909	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέξ»	38	10280	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδος 30 'Ιουν. διά Ντουμάτι
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ»	45	4693	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 5 'Ιουλ. διά Μπ. Αύρες
ΑΡΙΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρι»	38	5245	άνεκ. Αθάναν 11 'Ιουν. διά Σιενφουέγκος
ΑΡΚΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Εξηλόρερ»	68	39617	διπλής Παναμά 15 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΑΡΜΑΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμάρ»	46	6957	άνεκ. Νταμπάρε 16 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηκρεστ»	67	45376	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδος 3 'Ιουν. διά Χάρυκ "Αϊλαντ
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρρώ»	58	7772	έφθ. Βομβάν 4 'Ιουλ.
ΑΡΝΤΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άρντενα»	44	7261	άνεκ. Λάς Αντζελες 3 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρο»	56	22670	έφθ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουν.
ΑΡΟΖΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκυμαρ»	43	7233	άνεκ. Νταμπάρε 8 'Ιουλ.
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρουάνα»	54	1960	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδος 24 'Ιουν. διά Ντάρεν
ΑΡΣΕΝΑΛ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρσενάλ»	48	3675	άνεκ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλ. διά Χούλ.
ΑΡΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άρτα»	56	1647	άνεκ. Αστόρια 20 'Ιουν. διά Πακιστάν
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Θερεοίνη Μπάλα Κάρριερς	64	18000	έφθ. Σπέτζια 3 'Ιουλ.
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πηλεύς»	49	5841	άνεκ. Λας Πάλμας 4 'Ιουν. διά Σαγκάνην
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρχιμπόνης»	52	8076	άνεκ. Ράς Τανόύρα 1 'Ιουλ. διά Τανζιούγκ Όυμπάν
ΑΣΣΗΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σλήνουντ»	60	12287	άνεκ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 7 'Ιουλ. διά Κόπερ
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	εις θέσιν 50 B. - 1.30 Δ. 5 'Ιουλ. διά Νόρτεγκαμ
ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομαρίνη»	45	14133	έφθ. Χιούστον 8 'Ιουλ.
ΑΣΤΕΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρους»	49	8525	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδος 22 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΣΤΗΡ Λ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ»	50	7633	έφθ. Κούρε 28 'Ιουν.
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	63	33375	άνεκ. Μενα 'Αχμαντί 3 'Ιουλ. διά Σάντος
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμαν»	58	12623	έφθ. Νανγκασάκι 19 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον»	58	21144	έφθ. Ντάρεντζο 28 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιβερς»	60	21138	άνεκ. Μαρκές 19 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπερορ»	49	17325	άνεκ. Ματσουγιάμα 26 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπουν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρθαινάνον»	64	31716	άνεκ. Σάντο Τόμας 3 'Ιουλ. διά Πούντα Καρυτόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ»	63	15977	άνεκ. Ράς Τανόύρα 4 'Ιουλ. διά Μιλφορντ Χάφεν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κιγκ»	57	25172	άνεκ. Λας Πάλμας 3 'Ιουλ. διά Μπόννυν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουήν»	57	24813	άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 26 'Ιουν. διά Χόρ άλ 'Αμαγια
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαίντυ»	55	12985	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδος 21 'Ιουν. διά Ράς Τανόύρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόρντ»	53	11322	άνεκ. Λας Πάλμας 23 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπουν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκες»	68	40962	διπλής Παναμά 27 'Ιουν. διά N. Αφρικήν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτσιόνες»	54	16033	διπλής Παναμά 6 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρμαντη»	66	15697	εις θέσιν 23.53 B. - 122.36 A. 25 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπουν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΤΕΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρτονταν»	66	15697	άνεκ. Σάντο Τόμας 3 'Ιουλ. διά Πούντα Καρυτόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Μόναρκ»	68	48936	άνεκ. Μπάρονες 25 'Ιουν. διά Δυτ. Ινδίας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρον»	53	12696	άνεκ. Μπ. Αύρες 25 'Ιουν. διά Πούντα Καρυτόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονες»	53	12712	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 2 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Μπριζ»	63	15985	άνεκ. Σαίντ Αννα Μπαιν 26 'Ιουν. διά Μένα Αχμαντί
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάιτ»	56	14839	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 4 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστο»	64	39066	διπλής Μανιλάν 6 'Ιουλ. διά Μανιλάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Πρίνες»	66	40884	έφθ. Βανκούμπερ 6 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνα»	57	10149	άνεκ. Νέα Υόρκην 29 'Ιουν. διά Ιντιόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΓΙΤΗΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Σάνράις»	58	10150	έφθ. Οζάκαν 22 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΑ'Ζ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένερολ»	56	10087	άνεκ. Αμέρεσαν 3 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδος
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ήοτ Ατλαντικ»	64	15977	εις Χακοδάτην ύπο συμπληρώσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φάρ Ήοτερν»	70	14900	έφθ. Τόκιο 24 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΕΑΡΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Φάλκον»	59	10505	άνεκ. Τολέδο 3 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΘΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φιούρη»	60	10505	άνεκ. Ντηπτρόι 21 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φράντικ Σιππινγκη»	62	10522	έφθ. Κόμπε 2 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ	(N.A.T.)	έτ. «Χέλμομαν»	69	16291	άνεκ. Χάμπτον 3 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΕΣΜΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Χέριταζ»	69	16291	άνεκ. Φρημάντη 3 'Ιουλ. διά Μουροράν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΤΑΖ	(N.A.T.)	έτ. «Χήρο»	69	16475	άνεκ. Βιζακαπατάνη 22 'Ιουν. διά Μουροράν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Χοράϊζ			

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Χόκι»	69	16291	άνεχ. Κόμπε 29 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπατρος»	67	45321	άνεχ. Της 27 'Ιουν. διά Σουειτίνα
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπιθέρ»	56	10312	άνεχ. Σάντος 8 'Ιουλ. διά Μπ. 'Αύρες
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερωχ. παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Οκεανία»	40	26315	διπλήθε Ούσαντ 6 'Ιουλ. διά Σιδνεύ
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απόστολος 'Ανδρέας»	56	8136	άνεχ. Χόγκ - Κόγκ 8 'Ιουλ. διά Βακαγιάμα
ΑΦΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706	άνεχ. Ντακάρ 2 'Ιουλ. δι' 'Απανα) Λάγκος
ΑΧΑΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραγκούλα»	50	5455	άνεχ. Βενετίαν 23 'Ιουν. διά Κουτσούκο
ΑΧΙΛΛΕΙΤ (λιθόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλετ»	41	5281	έφθ. Πουάντ Νουάρ 28 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΕΙΑ (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπαράν»	55	979	έφθ. Μάντοεστερ 7 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο»	44	7192	προσώραζεν είς θέσιν 22.26 Β. - 73.1 Δ. 31 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Νουέστρο»	55	10839	έφθ. Τζέντα 5 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΤΩΡΩΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρασσούντο»	51	10677	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδος 2 'Ιουλ.
ΒΕΓΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούκον»	48	15794	άνεχ. Νέαν 'Υρκον 3 'Ιουλ. διά Νιού Μπέντφορντ
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουίτιτ»	43	9777	έφθ. Πειραιά 22 'Ιουν.
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βένους»	53	12897	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουλ. διά Καϊνάν
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕP (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανήνορ»	68	9070	άνεχ. 'Αβάναν 2 'Ιουλ. διά Σιενφουέγκος
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕP (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	60	3068	άνεχ. Μπέλφαστ 7 'Ιουλ. διά Σετουμπάλ
ΒΕΡΙΤΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέρας»	43	6490	άνεχ. Μπόκο Γκράντες (Φλ.) 24 'Ιουν. διά Σάντος
ΒΕΡΜΟΝΤ I	(N.A.T.)	έτ. «Ρεπουμπλίκ Μαρίτ.»	55	6231	έφθ. Σικάριο 1 'Ιουλ.
ΒΙΚΤΡΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίντ 'Ηστ»	49	1592	έφθ. Μοναχούλων 30 'Ιουν.
ΒΙΚΤΩΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονγουαΐν»	57	8805	άνεχ. Μπ. 'Αύρες 5 'Ιουλ. δι' 'Ολλανδίαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ I	(N.A.T.)	έτ. «Πράντο»	64	15238	άνεχ. Μόρι 30 'Ιουν. δι' Αύστρολαίαν
ΒΙΝΤΣΕΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	62	25133	άνεχ. Γιβραλτάρ 5 'Ιουλ. διά Περοκόν Κόλπον
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριαν Τσανάσσο»	58	27372	έφθ. Μπόκα Γκράντες (Φλ.) 24 'Ιουν. διά Σάντος
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιγκάδο»	58	11625	έφθ. Νεάπολιν 6 'Ιουλ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πριμούλα»	68	31093	άνεχ. Κίρκενες 30 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ M. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργινια»	57	11623	άνεχ. Μπόκα Γκράντες (Φλ.) 23 'Ιουν. διά Καριπίτο
ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάσσα»	53	5608	άνεχ. Κολόμπο 6 'Ιουλ. διά Μπέιρα
ΒΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόμπαλ Ν.»	58	8472	έφθ. Μπ. 'Αύρες 4 'Ιουλ.
ΒΡΑΧΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανόβας»	45	2885	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 8 'Ιουλ.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8615	έφθ. Σαδόνα 8 'Ιουλ.
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σεφύρο»	64	33245	άνεχ. Πόρτο Σαλαζάρ 23 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ»	54	8720	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουν. διά Κουθαν
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντεΐβιντ»	68	24894	έφθ. Βαλτ μόρην 7 'Ιουλ.
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	25988	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 'Ιουλ. διά Σαιν Κρουά
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριάτικ»	64	32231	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 2 'Ιουλ. διά Περοκόν Κόλπον
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άντερς»	56	9462	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 'Ιουλ. διά Τάμπα
ΓΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκαδο»	55	9462	άνεχ. Νιού Γουέστιντορ 17 'Ιουν.
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γαρδένια»	57	9723	άνεχ. Όζακαν 23 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ»	63	30560	άνεχ. Άμβοργον 27 'Ιουν. διά Νιγριάν
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφο»	67	15414	έφθ. Τόκιο 18 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανάντο»	52	7503	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κιμών»	53	7378	άνεχ. Σαιν Τάνω (Ν.Β.) 28 Μαΐου δι' 'Αθάναν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΟΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρθιον»	48	1911	άνεχ. Καζαμπλάνκα 4 'Ιουλ. διά Γουίκλου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαγονήσιο»	66	30647	άνεχ. Σασέμπο 13 'Ιουν. διά Μπαχρέιν
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Όι»	54	18790	έφθ. Αδάναν 18 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγηνώρω»	68	9070	άνεχ. Αρχοντούς 26 'Ιουν. διά ρίθερ Σαιν Λώρενς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	54	9646	άνεχ. Πειραιάς 5 'Ιουλ. διά Βάρον
ΓΙΑΝΝΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν Σ.»	53	7490	άνεχ. Σαν Χοσέ (Γουατ.) 28 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλτησυντ»	31	2841	άνεχ. 'Αλεξανδρειαν 5 'Ιουλ. διά Γιουγκοσλαυίαν
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	40	7188	άνεχ. Βρέηντον 27 'Ιουν. διά Τύνιδα
ΓΙΟΥΝΙΟΝ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	54	5826	έφθ. Λιβερπούλ 9 'Ιουλ.
ΓΚΑΙΕΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαίετυ»	51	11110	άνεχ. Μοντεβίδεο 28 'Ιουν.
ΓΚΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκούρια»	52	10381	άνεχ. Μπαρμπάντος 1 'Ιουλ. διά Καναδᾶ
ΓΚΙΟΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ»	63	30650	άνεχ. Τζεμπέλ Ντανά 15 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΓΚΛΑΝΤΙΕΓΤΟΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ 'Οσεαν»	43	8346	έφθ. Γένοβαν 3 'Ιουλ.
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Έβη»	60	8150	έφθ. Σαγκανοσέκι 27 'Ιουν.
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Βίρυκο»	67	48747	άνεχ. Ράς Τανόύρα 18 'Ιουν. διά Μαλάγα
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΑΡΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακούλα»	59	23084	άνεχ. Βανκούμπερ 30 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδρικ»	59	15397	διπλήθε Εσκουμίνς 3 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΡΕΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντρέικ»	50	16231	άνεχ. Γκρότον 22 'Ιουν.
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλαντεν Τσάλις»	68	10397	έφθ. Χαμπίτον ρόδος 8 'Ιουλ.
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΧΟΞ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορίνθιαν»	57	21831	άνεχ. Σουειτίνα 3 'Ιουλ. δι' Αύγουστον
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	52	6963	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΘ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλων»	45	3934	άνεχ. Ταόλαν 11 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΓΚΟΥΝΤΓΟΥΓΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντγουιλ»	49	1395	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΓΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίλα Νόβα»	57	8881	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ολινάρες»	57	9411	άνεχ. Σίδνευ 20 'Ιουν. δι' Αμοτερνταμ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΗΤΖΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάτζεντ»	69	22998	άνεχ. Σίδνευ 27 'Ιουν. δι' Αμοτερνταμ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πετρομάρ»	66	23570	έφθ. Οζάκαν 2 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γκραντόν»	66	10961	άνεχ. Ήλιαδελφειαν 30 'Ιουν.
ΓΛΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βόδι»	64	15282	άνεχ. Μαντράς 30 'Ιουν. διά Τοίμπα
ΓΛΑΥΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γλαύκος»	68	16475	άνεχ. Λάσ - Αντζελες 28 'Ιουν. διά Τοκουγιάμα
ΓΟΡΓΟΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γορόννα»	53	21577	άνεχ. Μπιλμπάο υπό ουμπληρώσιν
ΓΟΥΕΣΤΕΡΓΟΥΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστογουίντ»	70	11330	έφθ. Γένοβαν 3 'Ιουλ. δι' Αντζελες 28 'Ιουν. διά Τοκουγιάμα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΝΤΗΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαρμάσουντ»	43	14133	άνεχ. Λάσ - Αντζελες 28 'Ιουν. δι' Ανάτ. άκτην Η.Π.Α.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλεψ»	57	26032	έφθ. Ιενόβαν 3 'Ιουλ. δι' Αύγουστον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόλσολέυ»	52	20667	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδος 22 'Ιουν. διά Ράς Τανόύρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΙΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντεν»	57	14353	άνεχ. Σιντ Τάουν 24 'Ιουν. διά Σιδνεύ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέντρυ»	55	27278	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΓΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κρέσοχαμ»	55	27278	άνεχ. Σιδνεύ 28 'Ιουν. διά Σιδνεύ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαρφαζ»	55	25317	άνεχ. Μίρι 5 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤδ.	(N.A.T.)	έτ. «Φέντον»	54	27278	άνεχ. Σιδνεύ 27 'Ιουν. δι' Αμοτερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΤΓΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίτσι»	54	27277	έφθ. Οζάκαν 18 'Ιουν. διά Τζεμπέλ Ντανά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖδ.	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	53	21284	άνεχ. Μένα 'Ακμαντί 15 'Ιουν. διά Κασσιούνγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ομοίλα»	62	11971	έφθ. Πειραιά 2 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Κάνει»	57	25489	έφθ. Χάρυκ 'Αιλαντ 7 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινγκοτ»	57	25490	έφθ. Αρούμπα 1 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝδ.	(N.A.T.)	έτ. «Κέλσο»	57	25357	άνεχ. Ράς Τανόύρα 28 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤεδ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιμογένης»	57	26032	άνεχ. Πειραιά 4 'Ιουλ. διά Σάροχ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάγκο»	57	26032	άνεχ. Καμπίντα 22 'Ιουν. διά Γκάλφχαφεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝδ.	(N.A.T.)	έτ. «Τζουμπιλάη»	58	25222	άνεχ. Λάς Πάλμας 9 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΓΙΝΤΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζέντρουμποντ»	69	41477	άνεχ. Κόρυτον 9 'Ιουλ. δι' Αμοτερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωθόρ»	50	18802	διπλήθε Κωνιτάν 30 'Ιουλ. διά Κωνιτάντζαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Λύσσανδρος»	49	18802	διπλήθε Εσκουμίνς 28 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάτλεϊ»	50	25305	άνεχ. Κολόμπο 29 'Ιουν. διά Περοκόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πνελόποντ»	49	18802	διπλήθε Παναμά 9 'Ιουν. διά Τομπάτα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουράνια»	50	18802	άνεχ. Σλάγκεν 28 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομάρ»	49	25360	άνεχ. Ντακάρ 4 'Ιουλ. διά Περοκόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντίνα»	49	18802	διπλήθε Βιβραλτάρου 5 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόφλαντ Μπάννερ»	58	20546	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκρων»	57	27902	άνεχ. Σλάγκεν 5 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλένης»	57	20533	έ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρσα»	55	20165	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Ιουλ. διά Μποχρέιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιούφενι»	58	11200	άνεκ. Ρόττερνταμ 30 'Ιουν. διά Λάντς "Εντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέγκο Σ.»	58	25888	άνεκ. Ντακάρ 6 'Ιουλ. διά Μπόννυ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάνοερ Σ.»	54	20864	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλιμα»	64	47344	άνεκ. Πιουροπόρτ 8 'Ιουλ. διά Θρεντερίσια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντίλον»	65	49437	άνεκ. Μένα 'Αχιμαντή 8 'Ιουλ. διά Λιθέρπουλ
ΓΡΑΝΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόβια»	56	10180	άνεκ. Καράτοι 29 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίμνος»	50	3364	άνεκ. Οζάκαν 30 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Βένκεντορ»	54	11866	εις Τάιν ἀπό 22 Μαΐου
ΔΑΦΝΗ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οβεροπίζ Μίνεραλς»	63	31289	άνεκ. Τοάναραλ 12 'Ιουν. διά Μουροράν
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλιαντ»	56	11931	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουλ. διά Γενόβαν
ΔΕΛΦΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Δελφοί»	68	8796	άνεκ. Θεόστα 7 'Ιουλ. διά Λατάκια
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσάργυκο»	53	5579	άνεκ. Καράτοι 4 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρια»	54	8712	άνεκ. Λάς Πάλμας 6 'Ιουλ. διά Παρανάγκουα
ΔΗΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίοντον»	59	9493	άνεκ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΔΗΜΗΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεντο»	68	9583	άνεκ. Ντακάρ 18 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Σομ.)		έτ. «Τζένεραλ Ναδίγκ.»	53	7829	διπλήθε Κυν) πολιν. 'Απρ. διά Χερώνα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμη. Οσεανγκουένς»	53	13173	άνεκ. Μόντρεαλ 4 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΔΙΑΜΑΝΤΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα Μπορέάλις»	44	7067	άνεκ. Θεόστα 26 'Ιουλ. δι' Αθάναν
ΔΙΩΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	52	12523	άνεκ. Μη. 'Αύρες 25 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβαλόρ»	52	11675	άνεκ. Μανάδος 29 'Ιουν.
ΔΡΟΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	64	17487	έφθ. Λός 'Αντζέλες 6 'Ιουλ.
ΔΩΡΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κνωσός»	51	1272	έφθ. Ηργουελ 5 'Ιουλ.
ΔΩΡΙΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίες»	58	8538	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 25 'Ιουν. διά Μη. 'Αύρες
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίτσα»	54	6042	άνεκ. Νταμπιέρ 26 'Ιουν. διά Δουνκέρκην
ΔΩΤΩ		έτ. «Βίτσα»	68	35191	
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωρ»	58	9431	διπλήθε Παναμά 7 'Ιουλ.
ΕΒΗ	(N.A.T.)	έτ. «Νέποτουν Μαριτάιμ»	57	13637	άνεκ. Πουέρτο Μιράντα 21 'Ιουν.
ΕΒΗ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθύδοςσ»	48	3627	άνεκ. Γιουσικούπουκι 24 'Ιουν. διά Ρίγια
ΕΒΗ Γ. ΤΣΙΜΠΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	8122	έφθ. Σάντος 4 'Ιουλ.
ΕΒΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελπιμέρος»	67	14800	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουλ.
ΕΒΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φαυντένιον Αρμαντόρες»	43	8184	άνεκ. Μητέρα 24 'Ιουν. διά Καράτοι
ΕΒΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εβρος»	56	10329	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 26 'Ιουν. διά Ραθέναν
ΕΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντρίκι»	56	12523	άνεκ. Μη. 'Αύρες 4 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΕΙΡΗΝΗ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίνη»	56	10289	άνεκ. Μορμουγκάο 4 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΩΔΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριγκάνι»	48	3627	άνεκ. Βέντσπολες 23 'Ιουν.
ΕΚΟΥΠΙΤΥ (δ.)		έτ. «Εκουπίτη»	52	16173	έφθ. Μη. 'Αύρες 7 'Ιουλ.
ΕΛ ΜΙΝΑ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανές»	53	1980	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίδ Τράνσοπορτ»	59	30189	άνεκ. Ράς ές Σιδέρη 7 'Ιουλ.
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελέκτρα»	59	20915	έφθ. Βαλτιμόρην 3 'Ιουλ.
ΕΛΕΝ		έτ. «Ατλαντίς»	67	27989	άνεκ. Ναγκόγια 24 'Ιουν. διά Σάν Νίκολας (Περού)
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνσοπορτ»	58	20830	άνεκ. Άλες Πάλμας 2 'Ιουλ. διά Ντόντες
ΕΛΕΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίδιον»	39	4909	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 30 Μαΐου διά Β. Κορέαν
ΕΛΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Χάμιλτον»	70	15500	άνεκ. Ριό 'Ιανείρο 7 'Ιουλ. διά Λός 'Αντζέλες
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	58	13066	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 27 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερώτρια»	56	2709	έφθ. Κολόμπο 29 'Ιουν.
ΕΛΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αμπελος»	45	2068	έφθ. Ιαγούτια 3 'Ιουλ.
ΕΛΙΚΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρνος»	58	8370	έφθ. Μη. 'Αύρες 7 'Ιουλ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τζουτλάντ»	60	10530	έφθ. Ρόττερνταμ 31 Μαΐου
ΕΛΛΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 'Ιουλ.
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπιδοφόρος»	35	4963	έφθ. Αθάναν 24 'Ιουν.
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράμπη»	60	8539	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 7 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν
ΕΠΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλες»	58	30332	άνεκ. Βιτόρια 17 'Ιουν. διά Τομπάτα
ΕΡΑΤΩ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επικο»	60	13093	έφθ. Τεργεστήν 28 'Ιουν.
ΕΡΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαρμπαρίνο»	43	7247	άνεκ. Αλεξανδρείαν 4 'Ιουλ. διά Γιουγκοδαλιαν
ΕΡΩΤΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίταν»	48	3497	άνεκ. Καζαμπλάνκαν 24 'Ιουν. διά Βεγγάζην
ΕΣΠΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρόκετη»	64	29396	άνεκ. Χιούστον 1 'Ιουλ.
ΕΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίς»	57	10317	άνεκ. Νακάλα 28 'Ιουν. διά Κοοιν
ΕΥΑΓΓ. ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρης Σίπιννυκ»	55	2472	έφθ. Μομπάρα 8 'Ιουλ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύνασ»	39	3971	άνεκ. Αλεξανδρείαν 4 'Ιουλ. διά Γιουγκοδαλιαν
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Όιλ»	66	38339	άνεκ. Γκάλαχαφεν 2 'Ιουν. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΕΥΓΕΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κομ. Τρανσατλάντικα»	45	8222	έφθ. Βομβάν 2 'Ιουλ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	54	11208	άνεκ. Καζαμπλάνκαν 24 'Ιουν. διά Βεγγάζην
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορφεύς»	64	34827	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 7 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καλόζα»	56	10053	έφθ. Μη. 'Αύρες 5 'Ιουλ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκ Όιλ»	54	19406	έφθ. Νιγκάτα 7 'Ιουλ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόμπουργκ»	56	30158	άνεκ. Μίλια ΝΔ Λάντς "Εντ 7 'Ιουλ. διά Φιννάρτ
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπενέθλε»	70	97000	εις Μάλμο υπό συμπλήρωσιν
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκνα»	64	35774	άνεκ. Σάρρος 3 'Ιουλ. διά Σιδνευ
ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ (δ.)		έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ»	70	4500	έτ. Αντάρκτικ Γκάζ
ΕΥΚΤΗΜΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	20	1599	εις Μαρίαναν 30 'Ιουλ. διά Σιδνευ
ΕΥΛΑΛΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενώ»	54	2234	έφθ. Απανα (Λαγκός) 28 'Ιουν.
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισια»	59	9003	άνεκ. Μόρια 29 'Ιουν. διά Βρέμην
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναιάς»	43	2896	άνεκ. Πειραιά 4 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενοτάθιος»	55	12497	έφθ. Λά Πλάτα 6 'Ιουν.
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεύμάρ»	49	17613	διπλήθε Κομώ Μπαιν 29 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΕΦΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ»	65	35527	άνεκ. Μπανίας 7 'Ιουν. διά Ραθέναν
ΖΑΙΓΡΑ (κ.)					
ZΑΝΕΤΤΑ III (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	51	8032	έφθ. Βερμούδας 29 'Ιουν.
ΖΕΥΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμέρικαν Κομπιούτερ»	53	10919	άνεκ. Σάρρος 3 'Ιουλ. διά Λιθέρπουλ
ΖΗΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σανταδιέρενες»	40	3496	έφθ. Αλεξανδρείαν 3 'Ιουλ. δι' Ινδιαν
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαλάγια»	68	9583	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 3 'Ιουλ. δι' Ινδιαν
ΗΒΗ		έτ. «Αστροάριο»	58	19417	άνεκ. Αμέρειαν 9 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΗΛΙΑΣ Λ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Φράγκερ»	68	28774	άνεκ. Πόρτ Χέντλαντ 6 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καλντέλιον»	50	3343	διπλήθε Μπρούνανποτελ 4 'Ιουλ. διά Ρίγα
ΗΡΟΔΗΜΗΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δάρδανος»	48	4574	άνεκ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ. διά Κριστούμπαλ
ΗΡΩ	(N.A.T.)	έτ. «Ελέαν»	47	7356	άνεκ. Αδάναν 7 'Ιουλ. διά Ματάντζας
ΗΣΤΕΡΝΗ ΗΓΚΛ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Θραγκάντοια»	65	23535	άνεκ. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 7 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΗΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντεύτο»	44	14540	άνεκ. Τάμπα 12 'Ιουν. δι' Αύγουστου
ΘΑΛΑΤΤΑ		έτ. «Ητον»	53	13555	άνεκ. Πρόβιντενς 2 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΘΑΛΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκελλάνη»	49	7854	άνεκ. Ντάρμπαν 8 'Ιουλ. διά Βομβάν
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	44	1662	εις μεταφοράς Ινδίων
ΘΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αθενμάρ»	57	4892	άνεκ. Ωλμπαν (Δ.Α.) 7 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΘΑΣΟΣ ΑΓΓΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράϊζονς»	57	10316	άνεκ. Σαίντ Αννα Μπαιν 3 'Ιουλ. διά Σάντος
ΘΕΑΝΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάσσος»	52	12057	άνεκ. Αγ. Θρακιούκον 23 'Ιουν. διά Βερακρούζ
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λατομίτισσα»	53	979	άνεκ. Αμπερντην 8 'Ιουλ. διά Χούλ
ΘΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοδόσιος»	44	7286	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουλ. διά Θεο) νίκην
ΘΕΟΓΕΝΗΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	54	12016	άνεκ. Πουέρτο λά Κρούζ 2 'Ιουλ. διά λά Πλάτα
ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλην. συμφέροντα	57	20414	άνεκ. Μπαντάρ Μαχοάρχ 29 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΘΕΟΔΟΡΟΣ		έτ. «Κονκουίστα Θεοεάνικα»	63	31581	άνεκ. Χόγκ - Κόγκ 9 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΘΕΟΔΟΡΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ κ.	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνια»	65	27960	διπλήθε Παναμᾶ 11 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΘΕΟΚΛΗΤΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νταλμάστερ»	47	2673	εις Γένοβαν ἀπό 1 Δεκ.
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαλάκσον»	56	3649	άνεκ. Μονφαλάνδες 4 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΘΕΟΜΑΝΑ		έτ. «Ιόνιαν»	56	3799	έφθ. Αρίκα 7 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράβερς»	54	10916	έφθ. Γκρίλογκ 26 'Ιουν.
ΘΕΟΜΗΤΩΡ III	(N.A.T.)	έτ. «Ελλην. συμφέροντα	59	16851	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 'Ιουλ.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	59	29141	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 1 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	58	26650	άνεκ. Λονδίνον 9 'Ιουν. διά Ντάς Αίλαντ
ΘΕΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60	8461	

ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαδέ»	55	2740	άνεχ. Βιττόρια 1 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΘΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	22630	άνεχ. Λας Πάλμας 9 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Δαιροπήζ»	66	40933	άνεχ. Βιτόρια 25 'Ιουν. διά Τόκιο
ΘΩΜΑΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Τράνσοπορτ»	61	14032	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 'Ιουλ. διά Τέμπα
ΙΑΝΟΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	διπλήθε Ουσάντ 6 'Ιουλ. διά Σινόε
ΙΒΟ ΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	40	5355	άνεχ. Ντακάρι 5 'Ιουλ. διά Σινόε
ΙΘΑΚΑ ΜΑΡΙΝΕΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριοπί»	50	11631	άνεχ. Γκρηνόκ 20 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΙΘΑΚΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάναντα»	53	12504	έφθ. Σάροχ 4 'Ιουλ.
ΙΛΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	37	5925	άνεχ. Αδάναν 28 'Ιουν. διά Σαντιάγκο
ΙΛΙΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέβον»	47	4962	εις Σαϊγκόν όπα 21 'Απρ. 1968
ΙΑΚΩΝ ΑΥΓΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρταν»	58	21291	διπλήθε 'Ακρωτήριον 1 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΙΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλκυονία»	68	27989	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουλ.
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	12646	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 24 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέτινιντ»	59	22762	έφθ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουλ. δι' Εσκραδός ρίθερ
ΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ιον»	49	4719	άνεχ. Τενερίφην 8 'Ιουλ. διά Καρθαγένην
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικόδαμικη»	65	30516	έφθ. Νεάν 'Ορλεάνην 6 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκάνια»	67	20950	έφθ. Σάρελ 6 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλεϋ»	64	13516	έφθ. Χάμπτον ρόδς 5 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνια»	66	20959	διπλήθε Παναμά 2 'Ιουλ. διά Κόλπον Η.Π.Α.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέντφορτ»	63	13517	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 23 'Ιουν. διά Σ. Λορέντζο (Βεν.)
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικη»	58	22531	άνεχ. Ούλσαν 30 'Ιουν.
ΙΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρκλούτσερ»	66	45280	άνεχ. Μπράκε 4 'Ιουλ. διά Αιγυπτού
ΙΡΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρένα»	43	7232	άνεχ. Λιοσσάδωνα 1 'Ιουλ. διά Λά Γκουάρια
ΙΡΕΝΕ Ι (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρανέας»	56	1820	έφθ. Βριτανών (Λιθόνι) 29 'Ιουν.
ΙΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλαρούσαμαρ»	33	3946	άνεχ. Λας Πάλμας 7 Μαΐου
ΙΣΗΜΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	44	7044	έφθ. Οζάκαν 2 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεγγίνα»	69	15869	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 3 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εσουρ»	58	10057	άνεχ. Θρημάντη 9 'Ιουλ. διά Κοκούρα
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΛΕΙΡΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάδουβ Μεντιτεράνεαν»	68	16046	άνεχ. Ωλέων 4 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	εις 'Αλεξάνδρειαν όπα 9 Σεπτ. 1968
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Τζιοβάνι»	42	7020	άνεχ. Ραδέναν 19 'Ιουν. διά Μη. "Αύρες
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	57	12614	
ΚΑΒΑΛΑ		έτ. «Σέλφ 'Ανλοάντερς»	56	16015	
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κειβαλάρης»	43	4804	
ΚΑΒΑΛΙΕΡ οφ ΑΘΕΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ»	49	6740	
ΚΑΒΟ ΑΕΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέρο»	55	12151	
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάδο»	44	7638	
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ 'Ατλάντικ»	57	10110	
ΚΑΘΩΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούν Μαριτάιμ»	64	10864	
ΚΑΘΩΡΙΝ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάθριν»	67	43231	
ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άλια Πέντρεγκαλ»	65	23524	
ΚΑΙΤΗ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εβερολέϋ»	55	11991	
ΚΑΙΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ζουσι»	51	1923	
ΚΑΛΑΝΔΟΝΙΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Νοέβα Βαλενθέια»	67	34498	
ΚΑΛΑΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριν»	57	8774	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάνα»	54	6112	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	
ΚΑΛΥΨΩ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	52	12218	
ΚΑΜΕΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελαφίνα»	52	8111	
ΚΑΜΠΙΟ ΤΡΕΣ ΜΟΝΤΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπο τρές Μόντες»	69	3282	
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάφος»	39	8464	
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	64	16400	
ΚΑΝΤΜΙΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάντιμπλος»	48	4949	
ΚΑΟΥΝΤΥ ΚΛΑΙΡ		έτ. «Σατούρν Σίππη»	70	14750	
ΚΑΠ ΟΡΤΕΓΚΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρομάρ»	56	9011	
ΚΑΠ ΤΑΙΝΑΡΟΝ (π.)		έτ. «Ηοτ. Μεντιν. Τρανο»	57	1550	
ΚΑΠ ΦΡΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρομάρ»	55	5879	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγία Βαρβάρα»	50	3913	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	63	17059	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΑΙΑΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστορ Π.»	57	24854	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακνία»	55	15683	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τέραμαρ»	50	6841	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλια Βολκάνικα»	68	23666	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κολίοτο»	50	3910	
ΚΑΠΙΤΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαστόπορο»	61	24871	
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλμαρ»	59	29626	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρίους»	51	15784	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοράφτη»	56	20899	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	65	18995	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σπιτγκύ»	31	1871	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	48	5370	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελονφάρερς»	61	13437	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑΒΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλιανζά»	52	7597	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλαρίνα»	66	19827	
ΚΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φρεσείλ Κάρριερς»	69	9072	
ΚΑΡΝΤΙΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιφ»	55	21075	
ΚΑΡΟΛΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φό»	54	2756	
ΚΑΡΤΙΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρπούλη»	47	1876	
ΚΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κοιλαρια»	56	3401	
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρδάλι»	58	14606	
ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιαννίκος»	53	7641	
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	29	9215	
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοσσαλία»	56	15802	
ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρόζα»	53	10339	
ΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεοίλιο»	58	13996	
ΚΕ'ΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλτέσσα»	58	11755	
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ινταστριαλ Θρέύτ.»	57	17180	
ΚΕΡΚΕΝΝΑΧ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουλινά»	51	6137	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυκηναίων»	66	44867	
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδμος»	64	29797	
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυριδώνη»	58	20487	
ΚΙΜΩΛΟΣ Β. (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	48	3858	
ΚΙΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριόμαρ»	49	8328	
ΚΙΣΜΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	61	24527	
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίλ Τράνσοπορτ»	56	23232	
ΚΙΤΣΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζενίφερ»	54	8516	
ΚΛΑΡΕΝΤΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντινένταλ»	60	22944	
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Γουίντ»	59	10400	
ΚΛΕΙΟ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλειώ»	51	7542	
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόνισ»	38	7590	
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	22129	
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ Μαριτάιμ»	70	23400	
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντελέλεσιον»	52	11755	
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλρους»	56	12754	
ΚΟΠΠΕΡΛΑΝΤ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέγκανα»	55	3264	
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανουέθα»	63	30705	
ΚΟΡΣΑΙ'Ρ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτερ Σ. Τράνσοπορτ»	62	15000	
ΚΟΡΦΟΥ Α'ΙΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Νάρος»	69	9045	
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόδομος»	49	7378	
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Χόδη»	57	30332	

ΚΟΥΗΝ ΣΟΛΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάροιλ»	53	10000	έφθ. Σαδόνα 8 'Ιουλ.
ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουνίστρα»	44	7199	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 4 'Ιουλ. δι' 'Αθάναν
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24664	άνεκ. Σπέτζια 7 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ Θρέύτερς»	47	1860	έφθ. Πειραια 14 'Ιουν.
ΚΡΗΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άιδορο Κόουστ»	43	8443	άνεκ. Τοιταγκόκ 28 'Ιουν. διά Μαντράς
ΚΡΟΥΣΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κου. Οίλ Κάρριερς»	57	20778	άνεκ. Κολόμπα 8 'Ιουλ. διά Τοιταγκόκ
ΚΥΔΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεαλίο»	57	13895	έφθ. Ντώρμπαν 30 'Ιουν.
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	άνεκ. Μπαχάρειν 18 'Ιουν. διά Ντακάρ
ΚΥΠΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπιριτάθ»	43	6996	διπλής Παναμά 6 'Ιουλ.
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βρόνκα»	52	7415	έφθ. Τορόντο 6 'Ιουλ.
ΚΥΡΚΑ		έτ. «Κυρκοπριγκ»	54	11743	εις Σπέτζια από 27 Μαΐου (επισκευαι)
ΚΥΡΝΤΑΝΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Ζαΐρ»	48	3455	έφθ. Γένοβαν 25 'Ιουν.
ΚΥΡΝΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεύζη»	64	34827	διπλής Ούσαντ 6 'Ιουλ. διά Γκότεμπουργκ
ΚΥΡΝΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταμάσσος»	52	10593	άνεκ. Λέγκορα 3 'Ιουλ. διά Νεκοτσέα
ΚΥΡΝΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβιράζον»	51	2430	έφθ. Πουέρτο Κορτές 28 'Ιουν.
ΚΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριομάρ»	56	3430	εις θέσιν 32.18 B - 14.20 Δ 6 'Ιουλ. διά Κλαϊπέντα
ΚΥΡΝΤΑΝΤΗΣ ΦΩΤΕΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύδελια»	47	1531	άνεκ. Τής 8 'Ιουλ. διά Λήθη
ΚΥΣΤΙΚΟΣ (Λιθανου) ...	(N.A.T.)	έτ. «Κοστίκος»	39	2993	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ.
ΛΑΒΕΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Μαριτάιμ»	55	8281	άνεκ. Μπιλμπάο 26 'Ιουν. διά Ροζάριο
ΛΑΙΔΗΝ ΕΛΣΠΕΘ	(N.A.T.)	έτ. «Χρήλακ»	53	3545	έφθ. Αμβέρσαν 7 'Ιουλ.
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΥΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργάκανα»	53	11262	άνεκ. Μποχρέιν 23 'Ιουν. διά Ντακάρ
ΛΑΚΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γλόριας»	47	8537	εις Ρόττερνταμ από 9 Μαΐου
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27462	άνεκ. Ράς ές Σιδέρη 3 'Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΛΑΚΩΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηλώκη»	65	34185	διπλής Γιβραλτάρ 7 'Ιουλ. διά Τής
ΛΑΚΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	61	13360	άνεκ. Σαβάνναν 2 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέλα Σεβίλλα»	64	37338	άνεκ. Πειραιά 30 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΛΑΜΨΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάμψις»	55	3000	άνεκ. Μόμπιλ 7 'Ιουλ. διά Κριστομπαλ
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέο»	56	23880	άνεκ. Βαγκαρέι 7 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΛΑΣΤΡΙΓΟΝΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίθος»	56	4388	άνεκ. Αμδούργον 27 'Ιουν.
ΛΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωνοταντίνος»	47	7029	άνεκ. Αδάναν 7 'Ιουλ.
ΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λένα»	48	2563	άνεκ. Γένοβαν 8 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιλισσός»	57	10499	άνεκ. Μπάχια Μπλάνκα 4 'Ιουλ. διά Μόζι
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Θρέύτερς»	67	28776	έφθ. Αμβέρσαν 5 'Ιουλ.
ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12577	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 3 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΛΙΑΝΑ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	42	2881	έφθ. Βιρτούτον 7 'Ιουλ.
ΛΙΝΔΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα»	58	15987	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 20 'Ιουν. διά Πούλο Σαμπού
ΛΟΙΠΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άροιπης»	57	20730	άνεκ. Βαλτιμόρην 22 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΛΟΥΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	57	7478	άνεκ. Πόρτ Σουετέρχαμ 6 'Ιουν. δι' Αμοτερνταμ
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	άνεκ. Ιμιμιχαν 26 'Ιουν. διά Κιουρασσό
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	27466	άνεκ. Πόρτ ντε Μπούκ 3 'Ιουλ. διά Ράς Λανούφ
ΛΥΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Κονταλέισον»	64	29396	έφθ. Μίζουσια 2 'Ιουλ.
ΛΟΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λωζάνη»	52	2906	άνεκ. Κόπερβικ 28 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
M. I. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 26 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60	13592	έφθ. Αμδούργον 8 'Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	άνεκ. Αίλ οφ Γκραίν 14 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΜΑΙ'ΣΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άουρόρα Μπορεάλις»	69	18923	άνεκ. Πόρτ Αθρουρ 25 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΙΗΦΟΡ ΣΠΛΕΝΤΟΡ		έτ. «Μαΐφερ Τάνκερς»	53	16054	έφθ. Παρανάγκουα 28 'Ιουν.
ΜΑΛΑΓΚΑΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιότι»	47	4344	εις Στεττίνον 30 'Ιουν.
ΜΑΛΑΜΠΑΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λατομίτισα»	54	1970	άνεκ. Τύνιδα 7 'Ιουλ.
ΜΑΝΗ	(N.A.T.)	έτ. Ελλ. Θαλάσσιαι Μεταφοραι	57	10044	άνεκ. Τολέδο 2 'Ιουλ.
ΜΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάνια»	46	1962	άνεκ. Πειραιά 27 'Ιουν. διά Πόρτο Τόρες
ΜΑΝΔΡΑΚΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΑΙτζιάν Σίππ.»	54	3596	άνεκ. Μόρεκεντ Σίτο 30 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντινένταλ»	58	22286	άνεκ. Τέιμπλ Μπαιν 4 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεκ. Γιουροπόρτ 1 'Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
ΜΑΡΑΘΩΝ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαραθών»	58	16522	άνεκ. Πόρτ Σπαινίν 12 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πιούρδοπα»	43	15028	διπλής Παναμά 4 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	66	15404	διπλής Παναμά 6 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΜΑΡΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Παναθέριο»	62	8951	έφθ. Μαρμούγκαο 5 'Ιουλ.
ΜΑΡΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροροούέρτε»	51	1600	εις θέσιν 25.68 B - 2.56 Δ 29 'Ιουν. διά Σαουθάμπτον
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρβα»	60	25190	άνεκ. Μένα Άχαραντι 15 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΜΑΡΙΑ ΘΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιοθενία»	56	12231	άνεκ. Γιουροπόρτ 8 'Ιουλ. διά Βρέμπνη
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	52	1780	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεάντερ»	64	34827	άνεκ. Ουάγκιγκετ 26 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερδόσεαν Κάρριερα»	70	51600	άνεκ. Ση 'Αιλαντ 6 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ ΘΟΡΣΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίνη»	43	8518	έφθ. Σάφι 6 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρταρο»	59	28693	έφθ. Ντώρμπαν 14 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμαθέρα»	44	2088	έφθ. Σουάνης 8 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Βεντουρόδζι»	58	9299	έφθ. Βούρμπαν 24 'Ιουν.
ΜΑΡΙΓΟΥΑ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Σιγκάλ»	51	5747	άνεκ. Βαλπαραίζο 4 'Ιουλ. διά Κοκουίμπο
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεκ. Βούρμπαν 4 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	έφθ. Ρεσιφ 5 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέκον»	43	7290	άνεκ. Μπιλμπάο 2 'Ιουλ. δι' Αθάναν
ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ντελαντέρα»	63	9190	έφθ. Βιτόρια 6 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΚΑ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φεοκίνα»	55	2502	άνεκ. Στεττίνον 3 'Ιουλ. δι' Απαπα Λάγκος
ΜΑΡΙΛΥ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλαπόρες»	68	14800	άνεκ. Σάντος 29 'Ιουν. διά Τόκιο
ΜΑΡΙΜΟΥΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμούντα»	49	10596	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 1 'Ιουλ. διά Πλατζού
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπέλλα»	55	12597	άνεκ. Μπωμόντ 6 'Ιουλ. διά Σαντάντερ
ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπρούνα»	55	23802	έφθ. Αύγουσταν 26 'Ιουν. (μετ. ΤΙΤΓΡΗΣ)
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντάλιτου»	66	19411	άνεκ. Σαούδο Μπαιν 25 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπούνενο»	63	15364	έφθ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελμάρινα»	65	19805	άνεκ. Φουκουγιάμε 27 'Ιουν. διά Κόμπε
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς»	48	2739	έφθ. Α'μδούργον 3 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΟΠΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριφίλια»	58	12443	άνεκ. Σαβάνναν 30 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπέλρα»	50	15747	άνεκ. Ντάς 'Αιλαντ 28 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριρίμα»	51	10216	άνεκ. Ντουμάι 11 'Ιουν. διά Μπαλίκπαν
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριρόδζα»	53	12705	εις Πειραιά από 25 Φεβρ. (επισκευαι)
ΜΑΡΙΣΙΑΡΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	51	7742	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 16 'Ιουν. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρισίρα»	49	10337	άνεκ. Σανόντα 6 'Ιουλ. διά Κοπεγχάγην
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολικός Αστήρη»	53	11310	εις θέσιν 0.5 B - 28 Δ 30 'Ιουν. διά Μοντεβίδεο
ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κούριον»	37	5345	διπλής Γιβραλτάρ 9 'Ιουλ. διά Κρέμες
ΜΑΡΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Παραμάσυντ»	65	18319	άνεκ. Τιμπά 20 'Ιουν. διά Γκουανιάκαν
ΜΑΡΚΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελκομόντορε»	68	36365	άνεκ. Σαίν Τζών (N.B.) 26 'Ιουν. δι' Αθάναν
ΜΑΡΚΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκος»	50	7622	άνεκ. Βανκούσερ 6 'Ιουν. διά Χίλιν
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνδια»	61	12011	διπλής Μπρούνομπουτελ 21 'Ιουν. διά Λένινγκραντ
ΜΑΡΚΟΣ ΠΡΩ'ΙΟΣ		έτ. «Πτολεμάς Αστήρη»	53	11310	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 4 'Ιουλ. διά Νιγκάτα
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πτάιν»	48	4575	άνεκ. Κολόμπα 3 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρος»	54	16573	άνεκ. Τάσ Τανούρα 22 'Ιουν. διά Καστέλλον
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόδαρο»	46	7327	άνεκ. Μορμουνάκο 7 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κούρικ»	56	23871	έξωθ. Σαν λαθαδόρ 5 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιώνη» ..	64	9390	έφθ. Α'μδούργον 7 'Ιουλ.
ΜΑΤΣΕΤΣΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσορο»	46	7333	άνεκ. Σιγκαπούρην 6 'Ιουλ. διά Μπάθναγκαρ
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γαλαζιας»	65	34185	διπλής Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Λάς Πάλμας
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	57	8855	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 7 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΜΕΘΩΝΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	58	29139	έφθ. Σασέμπτο 2 'Ιουλ.
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιλεργκος»	57	11691	διπλής Παναμά 9 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιναλ»	66	39617	εις θέσιν 39.13 B - 28 Δ 21 'Ιουν. διά Σικάγο
ΜΕΛΕΤΗΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμπι»	56	8671	διπλής Μπρούνομπουτελ 2

ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις Σ.»	48	2086	έφθ. 'Αυτόντη 6 'Ιουλ.
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις Σ.»	44	7291	ανεκ. 'Αδάναν 21 'Ιουν. διά Νουεβίτας
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλ. Έτ Ναυτ. & Βιομ. ..	60	18889	ανεκ. Φιλαδέλφειαν 30 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΜΙΛΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	έφθ. Θρη Ρίθερς 6 'Ιουλ.
ΜΙΜΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμμαρεθ»	36	2760	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 22 'Ιουν.
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μαργουαρντία»	68	9069	ανεκ. Πενάγκ 16 'Ιουν. διά Κούβαν
MINA (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	έφθ. Καρθαγένην 3 'Ιουλ.
MINERVA (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλαμίς»	39	3485	ανεκ. Πειραιά 21 'Ιουν. διά Σμύρνην
MINI ΛΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λαίντυ»	69	1572	έφθ. Νιουπρτ 8 'Ιουλ.
MINI ΛΑΪΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάιον»	70	1570	ανεκ. Μόζι 6 'Ιουν. σιά Φιλιππίνες
MINI ΛΑΪΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάϊτ»	70	1569	ανεκ. Γκεράλτον 27 'Ιουν. διά Μαλαισίαν
MINI ΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάκι»	69	1560	έφθ. Μάντοστερ 9 'Ιουλ.
MINI ΛΑΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάνς»	69	1572	ανεκ. Θεούτα 1 'Ιουλ. διά Σπέτζια
MINI ΛΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάρκι»	69	1560	ανεκ. Κριστομπαλ 29 'Ιουν.
MINI ΛΕΓ'Ν	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λέιν»	70	1569	ανεκ. Φραμάντλ 6 'Ιουλ. διά Μπαγκόκ
MINI ΛΕΓ'Σ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λείς»	69	1572	ανεκ. Μόζι 10 'Ιουν. διά Φιλιππίνες
MINI ΛΙΟΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λιφτ»	70	1565	ανεκ. Ντακάρ 25 'Ιουν. διά Κόντινεντ
MINI ΛΟΡΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λόρντ»	69	1565	διήλθε Παναμά 7 'Ιουλ.
MINOAN ΜΠΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Ναό.»	58	10490	έφθ. Παρανάγκουα 7 'Ιουλ.
MINOAN ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μίνωαν»	57	8180	ανεκ. 'Άδιλες 22 'Ιουν. διά Πρόδιντενς
MINΩΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	57	21267	διήλθε Μπρούνομπουτελ 15 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
MIRAMAR (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίραμάρ»	56	8650	ανεκ. 'Αμπούργον 27 'Ιουν. διά Καραϊβικήν
MIRETT	(N.A.T.)	έτ. «Μίρεΐνη»	57	6363	ανεκ. Μορόδια 5 'Ιουλ. διά Ντουάλα
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μίσμαρ»	66	22241	ανεκ. Γκλάντοτουν 22 'Ιουν. διά Κούρες
ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτώρα»	69	9241	έφθ. Τόκιο 1 'Ιουλ.
ΜΙΣΤΡΑΛ Ι	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράλ»	49	1683	έφθ. 'Αμπιτζάν 30 'Ιουν.
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροφίκια»	59	26737	ανεκ. Μένα 'Αχμαντ 6 'Ιουλ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣΘ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιλαυντόζοτ»	55	15807	ανεκ. Σύλτ 9 'Ιουλ. δι' Αύγουστον
ΜΙΧΑΗΛ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣΘ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαροιμέντο»	65	28313	ανεκ. Φορκάντος 2 'Ιουλ. διά Τρινιτάντ
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	22129	ανεκ. Ντρημπαν 2 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	53	11289	ανεκ. 'Αρντραν 9 'Ιουλ. διά Σαντάντερ
ΜΙΧΡΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φός»	54	2842	έφθ. Ρόττερνταν 6 'Ιουν.
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε»	51	3386	ανεκ. Ντακάρ 5 'Ιουλ. δι' 'Αμπιτζάν
ΜΠΑΖΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μποζίλι»	48	3574	έφθ. Λισσαβώνα 4 'Ιουλ. δι' 'Αμδούργον
ΜΠΑΖΙΑ ΙΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σέρο - Γκουάκα»	65	18459	ανεκ. Σάν Χουάν (Π.Π.) 5 'Ιουλ. διά Μαρακάιμπο
ΜΠΕΛΛΟΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρφας»	52	4303	ανεκ. Φώλει 1 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΠΕΣΣΗ Α. ΠΑΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέσοπ»	67	43231	ανεκ. Μένα 'Αχμαντ 5 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπηβέρ»	57	20464	ανεκ. Σαντ 29 'Ιουν. διά Βερακρούζ
ΜΠΛΑΚ ΝΑΪΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Δλάσος»	45	5101	διήλθε Μπολίν 22 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΜΠΛΟΥ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σῆ»	48	3335	ανεκ. Λονδίνον 8 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΠΟΝΑΜΑΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπερός»	58	988	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 2 'Ιουλ.
ΜΠΟΡΝΜΑΟΥΘ	(N.A.T.)	έτ. «Μπορνμάουθ»	56	10413	έφθ. Μάντα 7 'Ιουλ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	53	12861	έφθ. Κουνταμασού 30 'Ιουν.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιοι»	59	22844	ανεκ. Νέαν Όρλεανην 8 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΜΠΡΙΓΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστούγουντη»	56	10062	έφθ. Χαρίμια 27 'Ιουν.
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλορίανα»	51	2633	ανεκ. Κριστομπαλ 24 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΜΥΘΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλλι»	50	9627	ανεκ. Χάργκ 11 'Ιουν. διά Σαίν Κρουά
ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπρέας»	67	39617	ανεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 18 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	62	30846	ανεκ. Γκοκούχαμ 26 'Ιουν. διά Πούλη Σαμπού
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μυστράς»	57	25267	έφθ. Σάν Νικολας (Περού 29 'Ιουν.
N. G. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	67	11025	ανεκ. Αστορία 1 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
NAVIA	(N.A.T.)	έτ. «Αργούς»	43	8505	έφθ. Ντώριπαν 9 'Ιουλ.
NANA Π. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νανά Π.»	53	4502	έφθ. Σορέλ 7 'Ιουλ.
NATA (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	ανεκ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Ιουλ. διά Λά Σαλίνα
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Τζάντη»	59	24009	ανεκ. Αμέροαν 6 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν
ΝΑΥΣΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νουμάχος»	57	9990	έφθ. 'Ιννούρια 25 'Ιουν.
ΝΑΥΤΟΜΟΝΤΙΑΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγυκο»	61	10744	έφθ. Ζάκαν 2 'Ιουλ.
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουλάντη»	52	20887	ανεκ. Μπάχια Μπλάνκα 27 'Ιουν. διά Μαντράς
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέα Ελλάς»	69	9241	διήλθε Παναμά 27 Μαΐου δι' 'Αδάναν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέας»	58	12624	έφθ. Μπρέμεσχαρεν 26 'Ιουν.
ΝΕΙΔΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκράντε»	58	24068	διήλθε Γιεραλτάρ 11 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΝΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς»	38	7679	έφθ. Καζαμπλάνκα 7 'Ιουλ.
ΝΕΛΣΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Νελλά»	56	10693	ανεκ. Βανκούμπερ 5 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΝΕΛΣΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστορία Ν. Κ.»	57	12784	έφθ. Αυθέραν 1 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν
ΝΕΜΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεμέο»	54	11330	ανεκ. Χιούστον 13 'Ιουν. διά Βομβάν
ΝΕΠΚΟ ΑΝΤΒΑΝΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοοσεάνικ Τ.»	58	29262	έφθ. Σάντουιτς (Μασ.) 7 'Ιουλ.
ΝΕΠΚΟ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	58	29141	ανεκ. Πόρτ Τζέφερσον 6 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν
ΝΕΡΒΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Καρντενός»	67	15996	ανεκ. Κόρπους Κοίτι 30 'Ιουν. διά Λισσαβώνα
ΝΕΡΕΙΝΤ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρα»	44	8577	ανεκ. Ριό Γκράντε 5 'Ιουλ. διά Μπιλμπάο
ΝΕΡΕΙΝΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέρειντ»	44	10544	ανεκ. Τζεμπέλ Ντανά 11 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΝΕΤΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέστος»	54	11301	ανεκ. Ντάγκλας 11 'Ιουλ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΝΕΤΤΟΥΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέττουνο»	64	16073	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουλ.
ΝΕΘΕΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	55	11335	ανεκ. Μπ. 'Αυρες 1 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοπασίφικ»	58	24256	ανεκ. Αντεν 8 'Ιουλ. διά Χάργκ 'Αιλαντ
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	67	54502	ανεκ. Μένα 'Αχμαντ 9 Μαΐου διά Κασσιούγκ
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάι Κάρριερς»	52	11267	ανεκ. Βοστονών 5 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	45	3739	έφθ. Ιλδίλι 18 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τένεντραλ Φράύτερς»	68	9034	ανεκ. Πορτ Αλφρέντ 7 'Ιουλ. διά Κόρνερ Μπρούκ
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεσουμ»	53	12396	ανεκ. Πούντα Καρντόν 7 'Ιουλ. διά Μπραίτον Πόιτ
ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣΘ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα»	48	3635	έφθ. Μπρούνομπουτελ 3 'Ιουλ. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο ντε Πάναμα»	68	97500	διήλθε Ακρωτήριον 4 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάριοπ Κορπ.»	58	7324	διήλθε Κωνσταντζίαν 38,48,44,43,40, Δ, 6 'Ιουλ. δι' Ινθεργκόρντον
ΝΙΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγρία 1.»	51	3364	ανεκ. Νέαν Όρλεανην 28 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΝΙΝΦΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιμάρ»	53	13459	ανεκ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουλ. διά Σαίν Λόρενς
ΝΙΟΥΓΚΕΙΤ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιούγκειτ»	41	6743	έφθ. Τοιταγκόκ 26 'Ιουν.
ΝΟΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόβα»	47	7377	έφθ. Καλκούταν 5 'Ιουλ.
ΝΟΕΔ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καιμέλια»	41	7251	ανεκ. Κίνκωταν (Ζαυ.) 22 'Ιουν. διά Κούβαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΤΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμψών»	58	20451	ανεκ. Τρινιτάντ 7 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Φράύτερ»	44	14800	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Ιουν.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΤΚΕΡΟΪ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουέσταρ»	58	18184	ανεκ. Αρούμπα 4 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέμους»	59	18180	διήλθε Μπονιάλι 28 'Ιουν. διά Βιτόρια
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΪΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμπερ»	67	22549	ανεκ. Κέπι Τάουν 23 'Ιουν. διά Γάνδην
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρίσι»	64	38649	ανεκ. Μποκρέιν 8 'Ιουλ. διά Ντάς 'Αιλαντ
ΝΟΡΦ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Κάρριερς»	67	25837	ανεκ. Κέπι Τάουν 23 'Ιουν. διά Γάνδην
ΝΟΡΦ ΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παλιώραπα»	56	12402	ανεκ. Μποκρέιν 8 'Ιουλ. διά Ντάς 'Αιλαντ
ΝΟΡΦ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	18210	ανεκ. Ντάς Πάλμας 4 'Ιουλ. διά Φιννάρτ
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πετρολέρα 'Αρμαντόρα	52	12029	έφθ. Καμπάνα 5 'Ιουλ.
ΝΟΡΦΟΓΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια»	69	10600	ανεκ. Λουάντα 6 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεανην
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πηγασος»	52	12557	ανεκ. Μόντρεαλ 24 'Ιουν. διά Λισσαβώνα
ΝΤΑΡΧΑΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεσουμ»	58	23102	ανεκ. Πουάντ Α Πίεσ 9 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Γουίντηγουοφρντ»	58	30235	ανεκ. Λάς Πάλμας 4 'Ιουλ. διά Χόρ άλ Αμάγια
ΝΤΕΓΚΕΝΤΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγγίνορ»	68	9079	έφθ. Κέπιτε 22 'Ιουν.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σῆ Εντερπράϊς»	61	13198	ανεκ. Μόζι 4 'Ιουλ.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντικρί & Δελφική»	57	23960	ανεκ. Πούντα Καρντόν 13 'Ιουν. διά Καϊνάν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑ'Υ	(N.A.T.)	έτ. «Σῆ Εντερπράϊς»	63	13751	έφθ. Ντουγκούν 2 Ιουλ.
ΝΤΕΡΜΠΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουάιν»	58	10596	ανεκ. Πλαγκουαράμας 7 'Ιουλ. διά Καναδό

ΝΤΗΟΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ναυιγκέιτορς»	60	19988	άνεχ. Ντουγκούν 1 'Ιουλ. διά Καιγκούμα
ΝΤΟΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντόθερ»	53	15826	άνεχ. Ντουμπάι 26 'Ιουν. διά Φίλαδελφειαν
ΝΤΟΛΟΪΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Ντόλοφιν»	48	2413	διηλθε Κων) πολιν 18 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΝΤΟΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θουκίδης»	51	12590	έφθ. Μπιζέρτα 9 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	53	12200	άνεχ. Ντουμπάι 2 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	50	9956	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 7 'Ιουλ. διά Ντουμπάι
ΝΤΟΝΑ ΔΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	43	10865	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 4 'Ιουλ. διά Ντουμπάι
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	58	10483	άνεχ. Βενετίαν 9 'Ιουλ. διά ΗΠΑ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μίντλαντ»	51	14804	άνεχ. Όζκαν 29 'Ιουν. διά Νέαν Καλπονίαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	54	11478	έφθ. Γκέφλε 7 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	57	9881	διηλθε Παναμά 29 'Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (δ.β.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	55	11209	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάμπη»	56	8716	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουν. διά Βαλπαραΐζ
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης»	60	28655	άνεχ. Σουάμπη 5 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζολιουτ»	56	10486	άνεχ. Φρημάντλ 25 'Ιουν. διά Αγγλίαν
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέτζεντ»	66	45280	διηλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουλ. διά Ράς ές Σιδέρη
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκανά»	56	8424	έφθ. Τόκιο 2 'Ιουλ.
ΝΤΡΑΓΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οθερίζ Μπάλκ Τρανα.»	56	11412	άνεχ. Λουέλ 8 'Ιουλ. διά Υμουίντεν
ΞΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ»	47	2836	διηλθε Κων) πολιν 29 'Ιουν.
ΟΛΓΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανία»	43	7265	άνεχ. Αθάναν 6 'Ιουν. διά Ματάντζας (Κούθα)
ΟΛΙΒΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάιτνιγκ»	48	2724	διηλθε Μπρούνομποτελ 5 'Ιουλ. διά Βιομάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουραγκο»	69	97468	έφθ. Μένα Άχαμαντι 10 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντεμεράρα»	70	98726	άνεχ. Ράς Τανούρα 29 'Ιουν. διά Μιλάζο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόλμπεκ»	70	108500	άνεχ. Σεπ Αϊλαντ 8 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουφορντ»	70	111500	διηλθε Ακρωτήριον 4 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γραντον»	70	98000	άνεχ. Μίρι 6 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγκένα Σίππιγκ»	54	13652	άνεχ. Νέαν Υόρκην 4 'Ιουλ. διά Λά Σαλίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμόρδου»	54	20453	άνεχ. Μπ. Αύρες 8 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ειθονείτλ»	54	20495	έφθ. Λιθερουλ 11 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπήγουελ»	65	38607	άνεχ. Βαγκαρέι 30 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΜΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρεντμπανκ»	64	32380	άνεχ. Κέιπ Τάουν 3 'Ιουλ. διά Κόρυτον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντεν»	65	32478	άνεχ. Καλούντμπορκ 24 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ»	64	38598	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 6 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρταμπορ»	65	38608	διηλθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Φιννάρτ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονοέποιον»	65	32407	άνεχ. Πρόδιντες 3 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙ'ΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρός Σίππιγκ»	54	14047	έφθ. Μασσαλίαν 1 'Ιουλ. (έπισκευα)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρηνούιτς»	58	27602	έφθ. Μασσαλίαν 7 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανομαρίν»	50	24741	άνεχ. Χιούντον 8 'Ιουλ. διά Κόρπους Κριστι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοσέτερ»	53	14221	άνεχ. Νέαν Υόρκην 1 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙ'Τ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαρμπαντος»	53	14009	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 10 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙ'Κ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλαρίδα»	54	17999	διηλθε Παναμά 28 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΩΡΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούφιντ»	49	24682	εις Σαΐντ Αννα 27 'Ιουν. διά Αίλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικο»	53	18781	άνεχ. Σεπούτην 30 'Ιουν. διά Γιαλί "Αίλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουανσόν»	54	13934	έφθ. Πόρτ Αλφρεντ 8 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθιλί»	55	13709	άνεχ. Ντακάρ 6 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΙΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	54	18476	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 5 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίτομοντ»	66	15625	διηλθε Ντόρερ 4 'Ιουλ. διά Μη. Αύρες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΜ	(N.A.T.)	έτ. «Κλίφτον»	65	15577	έφθ. Μονφαλάκον 5 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ινγουντη»	68	15800	διηλθε Χαράντο 30 'Ιουν. διά Γιαλί "Αίλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σώμερεστ»	65	15577	έφθ. Πόρτ Αλφρεντ 8 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φάλαμουθ»	65	15671	άνεχ. Ντώρμπαν 30 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΓ'Σ	(N.A.T.)	έτ. «Κινοντέιλ»	69	15688	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 5 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αντέρλεϋ»	67	15697	διηλθε Ντόρερ 4 'Ιουλ. διά Σάλεμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ολίντα»	69	15808	έφθ. Τενερίφην 9 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χοσουλαντ»	69	15668	διηλθε Παναμά 3 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρυλαντ»	55	13934	άνεχ. Πουνάτ ά πλευρά 6 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρευ»	60	32008	άνεχ. Αμέρεραν 26 'Ιουν. διά Ντακάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούδορη»	59	32007	διηλθε Ακρωτήριον 28 'Ιουν. διά Αγγλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σημπρουκ»	54	17999	άνεχ. Αντεν 28 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	55	18790	άνεχ. Αρούμπα 24 'Ιουν. διά Μαρακάμπο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτο Τράνσοπορτ»	55	13934	άνεχ. Μίλφορν Χάφεν 11 'Ιουλ. διά Κόνακρυ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενσενάντα»	54	13665	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 30 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΕΛΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντερόντο»	54	20595	άνεχ. Σεπ Ναζαρίρ 4 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντ»	49	17792	άνεχ. Νταλουζί 23 'Ιουν. διά Αμουαίν Μπαίν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμόντε»	54	14047	άνεχ. Χάμπλον (Ουτ.) 1 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπιος Όιλ»	49	24689	άνεχ. Ντακάρ 5 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τράνσοπορτ»	59	37958	έφθ. Τενερίφην 9 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ Σίππιγκ»	60	37744	άνεχ. Σεπ Σμπαστίδα 21 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραπαίν»	63	30574	διηλθε Οδόσαντ 9 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλσερον»	64	30581	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 5 'Ιουλ. διά Χόδικ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΩΡΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέλμπουρου»	65	15179	έφθ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οξιντένταλ»	58	27602	άνεχ. Πιουρόπορτ 24 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕ'ΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάλκον»	65	47493	άνεχ. Πιουρόπορτ 8 'Ιουλ. διά Φρεντερίσια
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηνφόρτην»	50	17791	άνεχ. Νέαν Υόρκην 10 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπεθερλου»	64	47493	έφθ. Νέαν Υόρκην 10 'Ιουλ. διά Λοντόντερου
ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. υπερωκ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμι Λάινις»	31	18563	έφθ. Βρέμην 4 'Ιουλ.
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά Εμπρεσά»	56	21090	άνεχ. Πιεραιά 23 'Ιουν. διά Νοβορωσίκων
ΟΡΙΕΑΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερόδεσον Μπάλκ»	56	12159	εις Καίν 8 'Ιουλ.
ΟΡΙΕΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπερίνταντ»	54	12069	έφθ. Μάλταν 15 Μαρτ.
ΟΡΙΕΑΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Κάμπεον»	54	12846	έφθ. Καίν 8 'Ιουλ.
ΟΡΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	56	20921	άνεχ. Τάιν 8 'Ιουλ.
ΟΡΙΟΝΤΗΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οροσόλ»	58	12668	άνεχ. Ολντ Κιλπάτρικ 9 'Ιουλ. διά Λοντόντερου
ΟΡΟΣΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	Ρούσσος	42	2881	έφθ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουν.
ΟΡΟΦΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορο»	53	9839	άνεχ. Πιεραιά 23 'Ιουν. διά Νοβορωσίκων
ΟΡΟΦΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάσλας»	57	1358	έφθ. Καίν 8 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΑΔΑ'ΓΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλαρ Στάρ»	70	72000	άνεχ. Τείμπο Μπαίν 8 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΣΕΑΝ ΔΑΝΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνονοβερ»	49	15456	άνεχ. Καίσια 3 'Ιουλ. διά Χάρυκ "Αίλαντ
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φορτούνα»	56	9165	άνεχ. Κείπ Τάουν 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμαριν»	56	10016	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνονοβερ»	57	15406	έφθ. Μπακρέιν 12 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	63	12285	έφθ. Πουσάν 4 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝΙΚΑ (π. υπερωκ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόδι Λάινις»	65	27645	έφθ. Νέαν Υόρκην 11 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικα»	65	28101	έφθ. Φουκουγιάμα 5 'Ιουλ.
ΟΣΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στανταρντ»	56	23230	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 3 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΟΥΑΥΣΕΣΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιβέρα»	51	4033	άνεχ. Φουκουγιάμα 6 'Ιουλ. διά Χοινκάγκ
ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπελδινέντος»	57	18176	εις Αμέρεραν 10 'Απρ.
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσουέρτε»	55	1839	άνεχ. Τάιν 10 'Ιουλ. διά Λένινγκραντ
ΟΥΡΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	29	2692	άνεχ. Αυδέραν 8 'Ιουλ. διά Βάστο
ΠΑΝΑΓΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντερ Σίππιγκ»	61	19523	άνεχ. Νέαν Όρλεσάνην 9 'Ιουλ. διά Πόρτ Ροάδες
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φῶς»	54	2588	άνεχ. Πειραιά 20 'Ιουν. διά Γαλάτοι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάνγια»	50	8273	άνεχ. Κρίστομπαλ 28 'Ιουν. διά Πόρτ Μόρεομπυ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΥΚΚΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εφταθρόσσες»	58	10659	άνεχ. Λε'ξοες 2 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεσάνην
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σωτήρ»	43	7296	άνεχ. Πειραιά 9 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ληδρά»	52	4	

ΠΑΠΠΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελένη»	67	43231	άνεκ. Μουσκάτ 6 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάιλμα»	44	3857	είς Μοτρίλ από 10 Μαρτ.
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανάνδ Σίπινγκ»	51	996	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλ.
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπάχια»	57	8184	είς Ρόττερνταμ 16 'Ιουν.
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανκόρμπο»	59	23607	έφθ. Ντώρμπαν 9 'Ιουλ.
ΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	61	13912	άνεκ. Βοστώνην 3 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελεστιαλ»	65	38116	άνεκ. Λιβερπουλ 25 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλτερ»	54	7530	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 8 'Ιουλ.
ΠΑΤΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλα»	50	5623	άνεκ. Πόρτ Πίρι 2 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (-Ορ.)
ΠΑΤΡΑΪΚ ΣΚΑΪ'	(N.A.T.)	έτ. «Πάτριαρχ»	43	7172	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 6 'Ιουλ.
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόμοσι»	43	6998	διπλής Γιβραλτάρ 26 'Απρ. δι' Αθάναν
ΠΑΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κινύρα»	58	13545	άνεκ. Σαδάννεν 5 'Ιουλ. διά Κόρπους Κριστί
ΠΕΛΑΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιον»	52	5483	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουλ.
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	άνεκ. Λονδίνον 27 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολδίδι»	36	5164	είς Θείον 8.23 N - 28.31 Δ 3 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορνέλλα»	54	19440	άνεκ. Μπότγουντ 29 'Ιουν. διά Κλάρενσοβιλ
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	άνεκ. Τείμπλ Μπαιν 26 'Ιουν. δι' ΗΠΑ
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περαμοτάρπος»	41	6464	άνεκ. Αύγυστον 6 'Ιουλ. δι' Απανα (Λάγκος)
ΠΕΡΙΚΑΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανταράκικ Γκάζι»	51	1077	άνεκ. Ντακάρ 4 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβικα»	64	10865	διπλής Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Θρησκάντλ
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	58	8466	έφθ. Μόζι 2 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	63	10867	άνεκ. Κολούμπια πιθερ 17 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	62	9908	άνεκ. Ντώρμπαν 1 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΤΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάσπαρο»	48	3349	άνεκ. Αύγυστον 6 'Ιουλ. δι' Απανα
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Πλάσιφικ Οίλη»	65	41255	άνεκ. Τιλαράταρ 2 'Ιουλ. διά Θρησκάντλ
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 'Ιουλ.
ΠΗΤΕΡ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελάνθαβλο»	61	13437	άνεκ. Καλλάριο 1 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σπιτσέρε»	67	48747	είς Αΐδι από 28 Μαΐου
ΠΛΑΤΡΕΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάταρες»	44	7244	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 6 'Ιουλ. διά Κούθαν
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμά»	53	12513	έφθ. Βενετίαν 7 'Ιουλ.
ΠΛΕΙΤΤ ΜΑΣΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλείτη»	53	9422	έφθ. Αμέρεραν 11 'Ιουλ.
ΠΛΟΥΤΟΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βράχος»	59	10918	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Ιουλ.
ΠΛΩΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτιρις»	68	35191	άνεκ. Γιάμπι πάσαντ 2 'Ιουλ. διά Βακαγιάμα
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σκάυντομ»	66	33291	διπλής Γιβραλτάρ 9 'Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
ΠΟΛΕΙΩΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάς»	56	10483	άνεκ. Ταράντο 8 'Ιουν. διά Κουθάτ
ΠΟΛΕΙΡΙ ΜΑΣΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φώως»	54	1599	προσφράξεν είς Τρέσκο 15 'Απρ.
ΠΟΛΥΤΟΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρπιπακ»	45	3605	διπλής Παναρά 10 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	άνεκ. Βαλκαραίζο 7 'Ιουλ. διά Σάν 'Αντώνιο
ΠΟΡΤΑΛΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αργυκούς»	44	4897	έφθ. Μπιλμπάο 24 'Ιουν.
ΠΡΕΒΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστιμίνστερ»	57	10389	άνεκ. Αγ. Θραγκίκον 24 Μαΐου διά Πουσάν
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρήττιν»	46	8362	διπλής Κωναράπολιν 28 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΒΗΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Κονκουίστα»	50	7721	έφθ. Μπαρλέτα 25 'Ιουν.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	59	9633	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 4 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	64	6345	άνεκ. Λίβερπουλ 11 'Ιουλ. διά Νηπτρότ
ΠΡΟΜΠΙΤ Ζ.	(N.A.T.)	έτ. «Πρόμπιτο»	52	10188	άνεκ. Γιουροπόρτ 26 'Ιουν. διά Καραϊθικήν
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ Αφρικά»	58	8369	άνεκ. Θέουσα 9 'Ιουλ. διά Βηρυττόν
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτόκλητος»	44	7984	έφθ. Τοσκότα 1 'Ιουλ.
ΡΑΙΜΠΟΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντωνία»	52	1346	άνεκ. Λιοσαθίνα 9 'Ιουλ. διά Χουέλβα
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίνκουε»	57	23693	άνεκ. Λάς Πάλμας 9 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΡΕΓΓΙΝΑ (π. έπιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνείς Κρουαζίερα»	39	10153	έφθ. Ντουμπρόβικον 10 'Ιουλ.
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	19047	άνεκ. Σιγκαπούρην 9 'Ιουλ. διά Μουροράν
ΡΙΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρόλαντα»	65	16334	άνεκ. Νεάπολιν 3 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΡΟΔΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόδι»	55	16927	έφθ. Καντίζ 24 'Ιουν.
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σῆπ»	56	21028	άνεκ. Χάμιτον (Όντ.) 7 'Ιουλ. διά Σικάγο
ΡΟΥΘΗ ΜΑΙ'ΚΕΛΣ	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	63	7363	άνεκ. Χιούστον 6 'Ιουλ. διά Σάντος
ΡΥΘΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	άνεκ. Τείμπλ Μπαιν 9 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΡΟΥΜΠΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα»	59	21275	άνεκ. Σπέτζια 10 'Ιουλ. διά Ρεοίφ
Σ. & Κ. ΓΙΟΥΝΤΙ	(N.A.T.)	έτ. «Φίλαντον»	56	9206	άνεκ. Νεάπολια 9 'Ιουν. διά Κούδαν
ΣΑΒΒΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάννυν»	43	7230	άνεκ. Νανάριο 19 'Ιουν. διά Ταόλνα
ΣΑΙΝΤ ΑΘΗΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αθηνᾶ»	52	2716	διπλής Μπρούνωμπούτελ 9 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΣΑΙΝΤ ΑΝΔΡΕΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντερ»	58	3065	άνεκ. Μόντρεαλ 1 'Ιουλ. διά Δυτ. Ινδίας
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Νικόλας»	57	20686	έφθ. Μπαρπάντος 10 'Ιουλ.
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Νικόλας»	59	9438	άνεκ. Σαιντ 'Αννα Μπαιν 1 'Ιουλ. δι' Ελ Παλίτο
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Μαρία»	56	12279	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 21 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΣΑΙΝΤ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλάύντ»	53	8715	άνεκ. Βοστώνη 6 'Ιουλ. διά Μπρίτζπορτ
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάβα»	59	12900	άνεκ. Λιοσαθίνα 10 'Ιουλ. διά Σιμίζουν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Γρηγορίου»	66	16334	άνεκ. Γιουροπόρτ 9 'Ιουλ. δι' Εμδεν
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιάνινα Μαρίτη»	59	22190	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 3 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΣΑΙΝΤ ΤΣΩΤΖ ΙΙΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Τζώρτζ»	54	9755	άνεκ. Σπέτζια 11 'Ιουλ. διά Λέγκορν
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	56	2709	έφθ. Μπέρια 11 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιαβίσσα»	57	8952	άνεκ. Ντώρμπαν 25 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντρε Ρίος»	51	10353	έφθ. Σαουθάμπτον 11 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάζια»	50	1439	έφθ. Σάντος 7 'Ιουλ.
ΣΑΝΝΥ ΚΛΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπαλ Δ.»	53	6530	έφθ. Χόγκ Κόγκ 29 'Ιουν.
ΣΑΝΝΥ ΛΑΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπαλ Σ.»	53	6531	άνεκ. Κίνκοτων (Ζαρ.) 9 'Ιουλ.
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπουνώις Κάρριερς»	55	11922	έφθ. Μουροράπολιν 9 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρτορα»	59	29486	άνεκ. Βοστώνη 4 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγιά Βαρβάρα»	46	2849	άνεκ. Λιοσαθίνα 10 'Ιουλ. διά Χουέλβα
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρδίντα»	53	2550	έφθ. Κίνκοτων (Ζαρ.) 9 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντοντα Μαρία»	56	9966	άνεκ. Πόρτο Αλέγκρε 4 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουέρο»	65	31779	άνεκ. Ράς ές Σιδέρο 6 'Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	57	9143	έφθ. Μουροράπολιν 29 'Ιουν.
ΣΑΝΤΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τίάρα»	49	4993	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 21 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΣΑΞΕΣΟΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαξέσορ»	63	11471	έφθ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουν.
ΣΑΟΥΘΟΓΟΥΐΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικανή»	70	10600	έφθ. Λάς Πάλμας 10 'Ιουλ.
ΣΑΟΥΘΕΡΕΝ ΗΓΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν-Φράύτερ»	44	14020	άνεκ. Ματσουγάμα 30 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΣΕΙΡΙΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόη»	55	16241	έφθ. Ροζάριο 5 'Ιουλ.
ΣΕΙΡΙΟΣ ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαντίνελα»	54	19053	άνεκ. Ταουνοβιλ 16 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΣΕΙΡΙΟΣ Ζ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάστριος Κάρριερς»	58	13944	έφθ. Ιννοβίο 4 'Ιουν.
ΣΕΙΡΙΟΣ ΖΕΡΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριάνα»	59	9165	άνεκ. Λάς Πάλατα 4 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φράντντομ»	54	3904	άνεκ. Λάς Πάλατα 4 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΣΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ομέρερο»	61	13083	άνεκ. Μαρικόνιον 2 'Ιουν. διά Μπιστούγκ
ΣΗΝΒΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ομέρερος φρ.»	47	6507	διπλής Κωνικούν 9 'Ιουλ.
ΣΗΓΚΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σενίκαλα»	43	7275	άνεκ. Σπαλάτον 11 'Ιουλ.
ΣΙΔΑΡΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανομαρίν»	48	7328	άνεκ. Χάραζι 21 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΣΙΛΒΕΡ ΚΟΥΟΥΣΤ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	65	33287	άνεκ. Λάς Αντζελες 9 'Ιουλ. διά Ματάντζας
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρνταο»	54	15942	διπλής Μπρούνωμπούτελ 24 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΣΙΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Βιοφέλλα»	69	18287	άνεκ. Μπράκε 16 'Ιουν. δι' Η.Π.Α.
ΣΙΣΤΕΡ ΑΜΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αγαπη»	57	944	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 7 'Ιουλ.
ΣΙΣΤΕΡ ΚΛΕΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Τέλζι»	57	984	έφθ. Μπλέφαρον 4 'Ιουλ.
ΣΙΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13906	άνεκ. Χάρης 23 'Ιουν.
ΣΚΑΪ'ΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιόζα»	63	12273	έφθ. Αθάναν 23 'Ιουν.
ΣΚΙΑΘΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταικουνάτε»	54	1813	έφθ. Πειραιά 30 'Ιουν.
ΣΚΙΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιουνόν»	64	17487	έφθ. Τείμπλ Μπαιν 9 'Ιουλ.
ΣΝΙΚΟΛΑΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σνικόλαος»	50	6036	έφθ. Αλεξάνδρειαν 7 'Ιουλ.
ΣΟΚΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σοκόδα»	50	5304	έφθ. Μπλέφαρον 4 'Ιουλ.
ΣΟΝΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Τάιγκερ»	62	2	

ΣΟΦΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστογουΐντ»	57	10398	έφθ. Μπρέμερχάφεν 5 'Ιουλ.
ΣΠΑΓΚΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην., συμφέροντα	54	1689	διπλήθε Μπρούνομπούτελ 1 'Ιουλ. διά Μονοτεράς
ΣΠΑΡΤΑ (.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτα»	69	8825	έφθ. Πουνταρένας 25 'Ιουν.
ΣΠΑΡΤΑ (.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνελ»	56	1743	άνεχ. Της 4 'Ιουλ. διά Σκαραμαγκάν
ΣΠΗΝΗΤΤΟΥΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόβικ»	57	20683	άνεχ. Κοσιν 30 'Ιουν. διά Χάρυκ "Αίλαντ
ΣΠΛΑΙΑΔΑ		έτ. «Ινοουλαρ»	54	6994	άνεχ. Ντακάρ 7 'Ιουλ. διά 'Αμδούργον
ΣΠΛΕΝΤΙΤ ΣΚΑΥ' (παν.)		έτ. «Ακτιβ»	44	7240	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 20 'Ιουν. διά Κίναν
ΣΠΥΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπύρος»	49	7591	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 10 'Ιουλ.
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλουσες»	64	34593	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 10 'Ιουλ.
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουαρέζ»	65	31428	άνεχ. Πούλο Μπούκου 4 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουάλντεν»	56	30709	άνεχ. Σαιντ 'Αννα Μηνιν 11 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΣΤΕΛΛΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντίνι»	55	3411	έφθ. Γκάλφπορτ 1 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΣΤΕΦΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφλντ»	60	10733	άνεχ. Πουαντά ή Πιέτα 6 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκαούρο»	56	10360	έφθ. Νεάπολιν 11 'Ιουν.
ΣΤΟΛΤ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθενιρ»	53	8031	άνεχ. Τέμα 3 'Ιουλ. διά Λάγκος
ΣΤΟΛΤ ΙΘΑΚΑ (μικτον)		έτ. «Ίθακα Στάρ»	51	12540	άνεχ. Άμαγκασάκ 27 'Ιουν. διά Τοκουγιάμα
ΣΤΟΛΤ ΖΕΜΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζενινι»	60	13481	έφθ. Ρότερνταντ 27 'Ιουν.
ΣΤΡΥΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στρυμώνι	69	16475	άνεχ. Τοιταγκόκ ρόδος 10 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΣΥΠΡΙΑΝ ΠΡΩΝΤΙΟΥΣΕΡ (κυπρ.)		έτ. «Στάρ Στήμ Ναδ.»	53	1764	άνεχ. Χούλλ 8 'Ιουλ. διά Κέντμπου
ΣΥΠΡΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κυπρ.)		έτ. «Γκρονί»	50	1776	διπλήθε Θιβραλτάρ 6 'Ιουλ. διά Σαιν Λουΐ (Ρόν)
ΣΥΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Φράτερς»	68	9024	έφθ. Μομάρα 8 'Ιουλ.
ΣΩΑΚΙΑ		έτ. «Αίδωρο Κόουστ»	44	8636	έφθ. Καλκούταν 2 'Ιουλ.
ΤΑΙΝΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικ Σίππιγκ»	55	10697	άνεχ. Πόρτ Καρτιέ 27 'Ιουν. διά Σικάγο
ΤΑΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξάνδρα»	51	2979	έφθ. Αντόντον 3 'Ιουλ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπονέζα»	44	7349	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουλ.
ΤΑΡΠΟΝ ΚΛΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τάρπομπρεύ»	60	8742	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 'Ιουλ. διά Πόρτ Μόρεσμπου
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταρόπι»	58	13581	άνεχ. Σαβάνναν 10 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΡΦ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκη»	56	8001	έφθ. Λονδίνον 10 'Ιουλ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ταρούσιτρ»	57	7977	άνεχ. Χονολουλού 21 'Ιουν. διά 'Οκινάουα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΐΓΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκη»	58	8465	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 27 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκη»	68	11026	άνεχ. Σινίζου 4 'Ιουλ. διά Μπατόν Ρούζ
ΤΑΡΣΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άγ. Σπυρίδων»	47	5605	άνεχ. Ρίο Γκράντε 26 'Ιουν. διά 'Αμδούργον
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλντ 'Αναστάσιος»	57	21450	άνεχ. Νέαν 'Ορκρην 1 'Ιουλ. διά 'Αρούμπαν
ΤΕΞΑΝΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερόσεαν 'Οιλ»	68	48339	άνεχ. Ράς Τανούρα 30 'Ιουν. διά Γιουροπόρτ
ΤΕΡΡΥ (δ.)		έτ. «Ελασεγκούρο»	68	14800	άνεχ. Λά Πλάτα 27 'Ιουν. διά Κόντινεντ
ΤΖΑΝΙΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Τέρρο»	52	12152	διπλήθε Παναμά 27 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΤΖΕΗΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορμος»	48	2226	άνεχ. Ρουέν 12 'Ιουν. διά 'Αρχάγγελον
ΤΖΕΗΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτι»	65	19421	άνεχ. Μονρόδιος 8 'Ιουλ. διά 'Εμδεν
ΤΖΕΝΝΥ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπεον»	51	4359	άνεχ. Σαιν Τόμας 28 'Ιουν. διά 'Αμουαίν Μηνίν
ΤΖΕΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σπορέϋ»	69	9072	άνεχ. Ντώρμπαν 5 'Ιουλ. διά Ρότερυταν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθεον»	53	10856	άνεχ. Ούμ Σαιδ 11 'Ιουν. διά Καμπάνα
ΤΖΟΥΛΙΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελιούτρες»	68	14800	άνεχ. Ναούσουρος 3 'Ιουλ. διά Ρίοντον
ΤΖΩΝ ΚΡΟΣΜΠΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ορέ Κάρυκο»	57	6590	έφθ. Ντεμαράρα 9 'Ιουλ.
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκ»	42	7268	έφθ. Ματαντ 28 'Ιουν.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπάο»	54	19129	άνεχ. Αντεν 8 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστάλντικι»	66	39556	άνεχ. Μίνα άλ Φαχάλ 3 'Ιουλ. διά Σαβάγκερ
ΤΖΩΝΝΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρτα»	57	8680	άνεχ. Γκρείντζαμουθ 2 'Ιουλ. διά Κούδα
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (ο.Μάλτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβαντάιν»	39	5270	διπλήθε Μπρούνομπούτελ 25 'Ιουν. διά Ροστόκ
TINA (κ.)		έλλην. συμφέροντα	59	1187	διπλήθε Κων/πολιν 7 'Ιουλ.
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	53	28798	άνεχ. Βαλτιμόρην 29 'Ιουν. διά 'Αρούμπαν
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα»	64	15597	έφθ. Δουνκέρκην 1 'Ιοντ.
ΤΟΜΑΖΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αβρέρλα»	28	1390	είς Παλέρμον πάτο 25 Νοεμ. 1968
ΤΟΝΙ (Λιβανού)		έτ. «Ελλην Καραπίπερ	43	7176	άνεχ. Καζαμπλάνκα 5 'Ιουλ.
ΤΟΡΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Κάσιοναλ»	59	21617	έφθ. Πειραιά 26 'Ιουν.
ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντ»	54	12570	άνεχ. Γιορδαλάρ 5 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ(μικτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φικανικός»	55	15510	έφθ. Κερμπάτ 7 'Ιουλ.
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	53	5493	άνεχ. Νέαν 'Ορκρην 9 'Ιουλ. διά Τζέντα
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αλφοτρίν»	57	10493	είς θέσιν 48.8 Β. - 12.56 Δ. 6 'Ιουλ. διά 'Αρχους
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν»	67	34501	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 12 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιολόγκρο»	64	28311	άνεχ. Λάς Πάλμας 1 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11913	άνεχ. Σαβάνναν 8 'Ιουλ. διά 'Αρούμπαν
ΤΡΟΓΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμινα»	60	10392	άνεχ. Σαβάννα 16 'Ιουν.
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίππερ»	66	45255	άνεχ. Γιουροπόρτ 11 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Τοάλλεντζερ»	51	2491	άνεχ. Φρπρόπατ (Μπαχ.) 29 'Ιουν. διά Τής Φώβευ 12 'Ιουλ. διά Ζουετίνα
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλα»	57	23664	άνεχ. Πόρτ Εσκούθελ 28 'Ιουν.
ΤΣΑΡΛΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντοράντο»	57	12881	άνεχ. Ντώρμπαν 7 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεχ. Ντώρμπαν 7 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΦΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμετ»	45	15005	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 2 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάνσερ»	45	13849	έφθ. Χάμπτον ρόδος 8 'Ιουλ.
ΦΑΙΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάτικο»	43	13548	έφθ. Χιούστον 26 'Ιουν.
ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	60	13998	διπλήθε Παναμά 26 'Ιουν.
ΦΑΙΜΟΥΟ	(N.A.T.)	έτ. «Φάλαμουθ»	59	10251	άνεχ. Λός Αντζελες 4 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΦΑΝΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φάννυ»	48	2436	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάϊντ»	57	21910	άνεχ. Κοσιν 4 'Ιουλ. διά Χάρυκ "Αίλαντ
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέις»	44	13854	έφθ. Ριο 'Ιανείρο 7 'Ιουλ.
ΦΕΛΙΤΣΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άννα»	45	7096	άνεχ. Αδάναν 8 'Ιουλ.
ΦΕΑΤΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύαγρας»	53	1385	άνεχ. Λίνα 11 'Ιουλ. διά Λίμνηχαν
ΦΙΑΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρόμεδα»	63	50872	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουλ.
ΦΙΑΙΠΠΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουμπάνιον»	36	3149	διπλήθε Κων/πολιν 6 'Ιουλ.
ΦΙΑΙΜΗΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κομέρο. Τρανσατλ.»	45	7639	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 6 'Ιουλ.
ΦΙΝΤΕΙΑΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πασιφικ Μαρ. Κάρριερες	67	46382	διπλήθε Θιβραλτάρ 10 'Ιουλ.
ΦΙΝΤΕΙΛΙΤΥ (δ.)		έτ. «Φιντέλιτι»	53	12107	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 3 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΦΙΝΤΕΙΛΙΤΥ Ρ.		έτ. «Λίζα»	49	5136	άνεχ. Σαβάνναν 8 'Ιουλ. διά Ρότερυταν
ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύουρέκα»	49	1502	έφθ. Δουλίνον 9 'Ιουλ.
ΦΙΛΕΓΑΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλορα»	60	13997	έφθ. Χιροκάτα 14 'Ιουν.
ΦΙΡΤΕΙΟΥΤΥ (δ.)		έτ. «Φορτοιούτυ»	53	10945	άνεχ. Τοιταγκόκ 28 'Ιουν. διά Κουνιλόν "Αίλαντ
ΦΙΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρνιτυ»	63	10382	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 23 'Ιουν. διά Εύρωπην
ΦΙΡΕΑΤΤΥΣ		έλλην. συμφέροντα	52	3714	άνεχ. Χιούστον 5 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΦΙΡΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιόρερ»	58	12035	έφθ. Σάντος 3 'Ιουλ.
ΦΙΡ ΤΡΕΙΝ ΙΝΤΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταϊβαλίρης	44	7132	άνεχ. Αδάναν 24 'Απρ. διά Νουεθίτας
ΦΙΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λαρύν»	49	9694	άνεχ. Γενοβάν 8 'Ιουλ.
ΦΙΡΙΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπλένινς»	44	15020	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 'Ιουλ. διά Γκιζδόν
ΦΙΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αλφοτρίν»	57	10493	άνεχ. Μόντρεαλ 9 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΦΙΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	68	44646	άνεχ. Φλώευ 22 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΦΙΤΕΙΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελκαπιταίν»	67	36365	έφθ. Χάμπτον ρόδος 10 'Ιουλ. διά Ρότερυταν
ΧΑΠΠΥΛΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάππι»	48	9080	άνεχ. Κλύκωτων (Ζαμ.) 1 'Ιουλ. διά Κούθαν
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)		έλλην. συμφέροντα	59	22630	άνεχ. Μπαχρέιν 12 'Ιουλ. διά ΗΠΑ
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πιλγκριμ»	56	10713	έφθ. Κευπέκ 7 'Ιουλ.
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χίος»	56	10597	άνεχ. Χάλιφας 10 'Ιουλ. διά Τάμπα
ΧΡΙΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χρίλακ»	44	2783	διπλήθε Κων/πολιν 2 'Ιουλ. διά Γαλάτοι
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτι»	66	19419	άνεχ. Χιούστον 25 'Ιουν. διά Κων/πολιν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσέανο Ατλαντικο»	59	29141	διπλήθε Θιβραλτάρ 26 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόγιαν»	55	23930	άνεχ. Κοοιν 7 οιλ. διά Χάρυκ "Αίλαντ
ΧΡΥΣΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19183	άνεχ. Κρίστομπολ 7 'Ιουλ.
ΧΡΥΣΗ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκρία»	51	5563	έφθ. Ντώρμπαν 7 'Ιουλ.
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Όιλ»	66	41066	διπλήθε Θιβραλτάρ 10 'Ιουλ. διά Ρότερυταν
ΩΚΕΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεξτάντ»	56	8390	έφθ. Σιδνεύ 6 'Ιουλ.
ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίρα»	60	29086	άνεχ. Βιλελμαχαφέν 22 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΩΚΕΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν»	67	28021	άνεχ. Αύγυνούταν 30 'Ιουν. διά Βιτόρια

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΚΑΦΩΝ

ΥΠΟ

ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΥ 1963 ΠΑΡΑ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ :

“Ο ΦΟΙΝΙΞ” ΑΝΩΝ. ΕΛΛΗΝ. ΕΤΑΙΡ. ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

“Η ΙΟΝΙΚΗ” ΑΝΩΝ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

“ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΕΛΛΑΔΟΣ”

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ ΣΚΑΦΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

Νέα Γραφεῖα ἐν Λονδίνω: AFRICA HOUSE 44-46, LEADENHALL ST.

ΤΗΛΕΦ. :01-480.6242 — TELEX: HELPOOL 21240 — ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ.: HELPOOL LONDON E.C. 3

Γραφεῖα τῆς Κοινοπραξίας ἐν Ἀθήναις :

Παρὰ τῇ Ἀσφαλιστικῇ Ἐταιρείᾳ “Ο ΦΟΙΝΙΞ” ὁδὸς Σοφοκλέους 11

ΤΗΛΕΦ.: 310.184 — TELEX: 215608 FINS GR. — ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: FINEL ATHENS

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 235

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th JULY 1970

A national problem

The shortage of specialised personnel for our merchant ships has now become so acute that it verges on a national problem.

Engineers, electricians and radio officers are simply not available and neither half-trained apprentices can be found to fill gaps in the complements of our ships.

The Government is fully aware of the situation and there are a number of measures that can be taken to solve the problem, or, at least, alleviate its acuteness.

These are:

a) reduce the period of military service for those intending to go to sea.

b) hasten the establishment of seamen's preparatory schools in the provinces. These were planned years ago and the funds are not lacking.

c) increase the number of public merchant navy training schools — schools for engineers, radio officers and electricians in particular, in suitable parts of the country.

d) increase the wages of lower deck crews and apprentices in order to make a sea career more attractive to youngsters than a shore job offering equal pay to what they would now earn at sea.

e) reexamine the social welfare, medical aid and insurance set-up. Medical aid for seamen as it now stands leaves much to be desired and N.A.T. pensions are too small in proportion to the contributions to the Seamen's Pension Fund paid in by the men themselves and the shipowners. Proof that social security is inadequate is the fact that the sons of seamen rarely follow in their fathers' footsteps.

f) put a halt to or restrain the tens of thousands of Greek workers who leave the country to work in Germany and other parts of Western Europe.

g) improve living conditions on board ship. A swimming pool on our larger merchant ships is no problem and neither is closed circuit TV. A library, good food and a private cabin for each seaman also present no difficulty. Finally, delays in delivering mail to crews should be avoided at all costs and crews should be exchanged after one year on board.

These suggestions are not new. There may also be others. Some shipowners may find them strange but they should bear in mind that the problem is one of national proportions and needs to be dealt with boldly. They should also bear in mind that the situation is not as it was ten years ago. We now operate the largest fleet in the world and our responsibilities are far greater. We need the best crews we can get and if they are not forthcoming from the traditionally seafaring parts of the country, we must make a sea career so attractive as to persuade youngsters from other parts of Greece to take it up.

Moreover, industrial development in Greece is so rapid that it is absorbing all the labour available that has not emigrated to Western Europe.

The measures to draw more people to sea must therefore be radical and decisive. Otherwise, we shall not only be unable to increase

the ranks of Greek seamen but will also most certainly see them depleted.

The problem is a very serious one — the most serious problem Greek shipping has ever had to cope with for its present and future survival.

understanding on both sides, a compromise solution will be found. In any case, the shipowners know very well that higher earnings by seamen will do much to alleviate the crew shortage.

MUTUAL FUNDS

We are informed that legislation by which it will become possible for mutual funds to operate in Greece is now being worked out in its final stages by the Ministry of Coordination. Indeed, the text of the relative decree is expected to be announced within the next few days.

We hope this legislation will also provide for the mutual ownership of ships by crews serving on them as suggested by Mr. Emmanuel Kulukundis. Participation in such a mutual fund would certainly be safer and more profitable for our officers and men than in foreign mutual funds as the I.O.S.

In spite of the objections raised in some quarters, we think Mr. Kulukundis's idea is an excellent one and worth everybody's while if it is adopted. It opens the door to the financial emancipation of our seamen.

A Duty and an Obligation

The argument between the administrators of the Seamen's Pension Fund (N.A.T.) and the seamen's representatives has reached a deadlock. The latter are insisting on higher pensions while the former maintain they cannot increase them without putting the Fund in the red.

It is time a decision was taken to turn the whole matter over to an independent body — preferably a foreign one (Swiss for example) — which would examine the Fund's finances and investments and decide whether these can be improved in such a way as to increase NAT's revenues. The findings of this body would enable the Minister of Mercantile Marine to act according to its recommendations without objections from one side or the other — particularly if the foreign experts can carry out their investigation in cooperation with our own financial advisers.

This is a pressing need and it should be acted on without delay. Even if the experts recommend that pension contributions should be increased, the Minister should not hesitate to act accordingly in order to satisfy the unanimous demand for higher pensions.

A Usual Phenomenon

The Greek Shipowners' Association has appointed two delegates to CENSA, both of them operators of regular cargo lines and, one would hope, both of them with identical views — just what we need most to defend Greek interests.

Sad to say, they disagreed with each other often during CENSA meetings and made no bones about it either. This, of course, made the worst possible impression on other delegates whom, be it noted, we are trying to gain on our side to resolve vital problems concern-

PORTUGAL

Address your enquiries to :

SHIPBROKERS

STEVEDORES

CARLOS GOMES & CO LTD

CENTENARY ORGANIZATION

POB: 658 TLG: GOMESCO TLX: 1545

LISBON (2)

AND AT ALL OTHER PORTUGUESE PORTS

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

ing our regular cargo lines.

Only recently — during the London meeting of Censa on June 3 — Mr. Callimopoulos rightly suggested that the efforts of European shipowners for a relaxation in the discrimination against American ships be directed towards the government concerned, since CENSA's efforts would prove fruitless.

To everybody's surprise, Mr. Marchessini, the other Greek delegate, spoke up and said: "I disagree with Mr. Callimopoulos!"

Perhaps the Greek Shipowners' Association, who has appointed these two gentlemen as its delegates to CENSA, should urge them to stop disagreeing, as they do so often. And if their views are so widely divergent that they will not agree not to disagree, then the Association should consider replacing them.

Sun Line and TWA

We refer to the notarised contract No. 12855 signed in the presence of the General Consul of Greece in London by which the passenger-car ferry "Aphrodite" delivered to the Greek State as part of Italian war reparations, was sold to Mr. Charalambos A. Keusseoglou, resident of Genoa, for the sum of \$4,267,000. Of this sum, 5% was paid in cash and it was agreed that the balance would be paid in annual instalments over the next 25 years at 1% interest!

As additional security over and above the first preferred mortgage, the buyer obtained and delivered to the National Tourist Organisation a letter of guarantee from the Amsterdam - Rotterdam Bank of Rotterdam where, peculiarly, the Holland—America Line also maintains its head office, for the sum of one million dollars. The "Aphrodite" was furthermore obligated to serve tourist traffic by means of regular sailings between Greek and Mediterranean ports.

Article 14 plainly states that: "During the entire period and up to the time of full payment of all instalments, the vessel is subject to the restrictions described in Article 13 (concerning the voyages) and will therefore remain under the Greek flag. In the event that full payment is made before the 25 years described in Article 4 of the present contract, the conditions of Article 13 and the two conditions in the present article are waived but not before the passage of ten years from the date of signature of this contract and regardless of the date of full payment".

Article 22 mentions that the buyer has the right to place the ship under a "société anonyme" to be set up according to resolutions to be made by the appropriate ministers. Such a company would have to abide by the terms of the contract.

And this company was set up. And it was this company's shares that Holland—America Line sold to TWA often suddenly and peculiarly coming up as the possessor of 85% of its shares. It was subsequent to this sale that the "Aphrodite" discarded her Greek nationality which, in any case, she was not entitled to under Holland—America Line ownership.

The Minister of Mercantile Marine has re-legaled the matter to the Ministry's legal counsel and an announcement will be forthcoming soon.

The fact remains that the "Aphrodite" was illegally sold and that the other two Sun Line ships, sold to TWA, now belong to foreign interests. They too have discarded their Greek nationality. We shall revert.

Another Tragedy

Sixteen officers and men of the Hellenic Lines ship "Bulgaria" lost their lives in the line of duty when their ship was rammed in fog off Cherbourg. Although the findings of the investigation into this accident have not yet published, it seems apparent that the fault lay with the German ship "Langen" which rammed the "Bulgaria". The German captain compounded his error by immediately ordering his engines full astern as a result of which the sea rushed into the gaping hole in the "Bulgaria's" side, causing the Greek vessel to sink instantly and take with it those of the sixteen who had not been killed by the ramming.

We are indeed sorry that fate chose a Hellenic Lines ship to wreak her fury on. The exemplary quality of Hellenic Lines ships and the high standard of efficiency of their officers and men are well known to all. We extend our heartfelt sympathy to the families of the men lost on the "Bulgaria" and we mourn them as does the entire nation. God rest their souls.

New Coastal Lines

The new coastal lines from Thessaloniki and Cavalla to the islands have proved

highly successful. These are subsidised lines that not only serve the population of Northern Greece but tourists from Central Europe as well.

The Minister of Merchantile Marine, Prof. John Holevas, is to be highly commended for his initiative in this respect. It was indeed outrageous that, before these lines were instituted, a passenger from Thessaloniki who wished to travel to Crete or the Dodecanese, had to go first to Piraeus and catch a ship from there. Now, he can make the voyage directly from Thessaloniki or Cavalla.

Annual Meeting of the Greek Committee of Bureau Veritas

The annual meeting of the Greek Technical Committee of the Bureau Veritas took place on July 3, at the Royal Yacht Club. Mr. V. Rossolimos presided and two French members of the Bureau's central administration in Paris were present.

M. Seriot, of the Veritas office in Paris, spoke to the Committee on the following technical subjects:

- Insurance of vessels of large displacement.
- Comparison between steam and internal combustion engines.
- The Bureau's views on automation.

On the occasion of his visit to Greece, M. Seriot, who was an engineer superintendent for the Onassis Group for a good many years, has the following message for his many Greek seafaring friends:

"I take the opportunity offered to me by my very dear friend, Mr. Cottakis, to salute my many Greek friends serving on board ship.

"Together with them, over the years and in the stuffy atmosphere of a ship's engine room, I was able to ascertain the professional integrity of all of them. I was able to appreciate the sacrifices the average Greek makes for his family — a rare and noble virtue indeed. On the brink of danger, with death only inches away, I was able to admire his courage. These men, considered insignificant by many, personify the ancient and modern virtues of Greece. And in the evening hours of relaxation, the songs on the fantail brought out an artistic note of nostalgia. These men are indeed the best ambassadors of their country".

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΟ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 476.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Α.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ:

Έκδότης - Διευθυντής
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
Όρφίων 18 - Ν. Σμύρνη

Διευθυντής Συντάξεως
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
Αριστοτέλους 180 - Αθήναι

Διευθυντής Τυπογραφείου
ΑΘ. Α. ΚΩΣΤΑΡΑΣ
Θεμίδος 80 - Αμαρούσιον

Τυπογραφική έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεύς