

NAYTIKA XRONIKA



15η Οκτωβρίου 1970

Αρ. Φύλλου 649/608



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΑΙ' (Περιοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 649/608

ΕΚΔΟΤΗΣ :
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
Ε.Ε.Ν. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
115 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1970

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΤΟ ΜΕΤΡΟΝ ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΝ

Συζητείται υπό ήμερων έπι τάνωτάου έπικέδου το σχέδιον του Λασφαλιστικού Κώδικος. "Όπως άνεγράψαμεν ήδη, τήν πληροφορίαν, περιλαμβάνεται και το Ν.Α.Τ. εις τήν περί διαδοχικής άσφαλτεως διάταξιν.

"Ο κ. Χολέδας, ώς άρμόδιος Υπουργός θά ένημερώσῃ άσφαλτος τούς συγχαρέλφους του έπι τών καθαυτού καταστρεπτικών συγεπειών που θά ξηγή τό περί διαδοχικής άσφαλτεως μέτρον προκειμένου περί Ν.Α.Τ. και γκυτικόν. Ή Ναυτιλία θά αισθανθῇ ζημεσον τόν άντικτυπον ήποτε τήν διά τής τοιαύτης άσφαλτεως παρεχομέ-

γην εύχερειαν μεταπηδήσεως ήποτε τήν θάλασσαν εις τήν ξηράν τών ήποτε πλοίων έργαζοιένων. Τό γνωστόν μας «πήγαινε ξέλα», τό τόσον έπιζημιον, θέλει ένταθη έπικινδύνων και τό χάρος — πραγματικόν χάρος — θά προέλθη εις αυτήν τήν υπόστασιν τού άσφαλτον ίδρυματος τών γκυτικών και εις τήν όπωσδήποτε — άνωματον ήδη — λόγω τής έλλειψεως πληρωμάτων — άνεκτην διοίκησιν τού πλοίου.

"Ο κ. Χολέδας τελει εν πλήρει: γγώσει τών άνωτέρω και θά προδάλη, πιστεύομεν, τήν άργησην τού γκυτικού κόσμου εις τήν διαδοχικήν άσφαλτεων.

Η ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

"Εκλήθησαν και οι τού 'Κομιτή' τού Λοιδίνου έκπρόσωποι ήνα παραστούν, ένημερούμενοι, κατά τάς μετά 150 ήμερον άρχομένας διαπραγματεύσεις διά τήν άνανέωσιν τής Συλλογικής Συμβάσεως τής ποντοπόρου φορτηγού Ναυτιλίας.

"Ολη η σχετική προεργασία διά τήν πλήρη έκτιμησιν τών αίτημάτων τής Π.Ν.Ο. διενηργήθη ήδη ήποτε τήν ύπερεσίαν τής 'Ενώσεως τών Εφοπλιστών. 'Επιβεβαιούται έκ τών συναχθέντων άριθμών ήδη η έπερχομένη έπιβάρυνσις, όντας ήδη τά αίτηματα ήθελον Ικανοποιηθή, άνερχεται εις τά 70% τουλάχιστον τού βασικού μισθολογίου. Μισθός ναύτου μετά τών κατά μέσον όρον ύπερωριών και έξτρα άμοιδών £ 162, έναντι τών £ 90.

"Ιδωμεν μέχρι ποίου σημείου θά προχωρήσουν εις παραχωρήσεις οι έφοπλιστοί και θά ύποχωρήσουν ήποτε τό ψφος τών αίτημάτων των οι έκπρόσωποι τών ναυτικών. Θά έχειρεθη, πιστεύομεν, ο μέσος δρόμος που θά μάς δηγήσῃ εις τήν συμφωνίαν.

Διά κοινῆς δηλώσεώς των, πρός τών Υπουργὸν 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, κ. I. Χολέ-

βαν ο πρόεδρος τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών κ. Στρατής 'Ανδρεάδης και ο γεν. γραμματεὺς τής Πανελλήνιου Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας κ. Σ. Κατσαρός άνεφερον, οτις ή έκ τών άρχαμένων διαπραγματεύσεων μέλλουσσαν νά προκυψή νέα συλλογική σύμβασις έργασίας, θά έφαρμοσθῇ άναδρομικῶς ήποτε 1.10.1970 έφ' όλων τών ναυτικών, οίτινες ήποτε τής ήμερομήνιας ταύτης και έτεινθεν θά εύρεθον έργαζόμενοι εις ποντοπόρα φορτηγά πλοῖα.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Κατεπλημύρισσαν τόν Πειραιά οι κάθε φύλης και έθνικότητος έγχρωμοι ναυτικοί. Συνεπήθη και ίδικό των κέντρον παρά τήν παραλίαν. 'Εκει συνχάζουν και τούς άναγκητούν διά τήν ναυτολόγησιν οι άρμόδιοι τών ναυτικών γραφείων.

Τό κακόν άσημέραι παραγίνεται, άφού αι άγοραί δέν έσταμάτησαν, πλοία παραπλησμένα δέν ύπάρχουν, πολλά είναι τά νεότευκτα, πού άσημέραι παραλαμβάνονται και τό πήγαινε - έλα τών πληρωμάτων συνεχίζεται.

'Ο κ. Μιλήσης, προεδρεύων τής άσχολουμένης με τό πρόβλημα έπιτροπής, ύπολο-

γίζει, βάσει δειγματοληψίας, οτι τά 40% τών πληρωμάτων τών ήποτε ξένας σημαίας πλοίων μας και τά 25% τών ήποτε τήν Κυανόλευκον είναι ξένοι. Οι άριθμοί αύτοι είναι υπερβολικοί. Δέν άποκλείσται δύναμη νά τούς φθάσωμεν, όντας έπι τής στρατιωτικής θητείας διά τούς έπιβαίνοντας τών πλοίων — δέν ηθελεν έγκαιρως άποφασισθή.

Καταφανής, βεβαίως, η ζημία τής Οικονομίας μας. Πολύτιμον συνάλλαγμα διαφέρει και η ναυτικότης τής φυλής μας τείνει νά συντασθή ήποτε τήν εισβολήν αύτών των ξένων εις τά πλοία μας. Ή παράδοσις δέν θά έχη τήν συνέχειάν της. Σύν τώ χρόνῳ τό ναυτεργατικόν μας δυναμικόν θά παύση νά άκολουθή τήν Ναυτιλίαν εις τήν προϊόνταν άναπτυξίν της. 'Οφείλομεν νά διμολογήσωμεν οτι δή δεύτης τού προβλήματος ήτο κάτι τό άπροσδόκητον δι' δλους τούς περί τήν Ναυτιλίαν κινουμένους. Μάς κατέλαβεν άπαρασκεύους. Κανείς δέν πρέπει τό σημερινόν «μπούμ» τής ναυλαγράφας και τήν τόσον ταχείαν, σσον και δύκώδη άναπτυξίν τής Ναυτιλίας μας. Ήτο δεύτηντον — όπως και είναι — είκοσι τουλάχιστον χιλιάδες ναυτεργατών νά κατηρτίζονταν έντος μηνών και νά έπέδαινον τών πλοίων έστον τάσιν και ως ναυτόπαιδες, δεδουλεύοντας τού μεταναστευτικού ρεύματος και τής προϊόντης έκδιομηχανίσεως τής χώρας μας.

"Εστω και άργα σύντονα μέτρα πρακτικώς έφαρμόσιμα δυνατάν νά άρχισουν άμεσως άποδίδοντα. Τινά έξι αύτών ύπεδειξαν ήδη. 'Αλλα άποδοτικότερα περιμένομεν νά ληφθούν. 'Ίδωμεν.

ANTINOMIAI

Περιπλέκεται εις τάς συμπληγάδας τής γραφειοκρατίας και η έκδοσις ναυτικών φυλλαδίων. Αύτη η άξιουμένη οίκογενειακή κατάστασις, μεταξύ τών πολλών άλλων πιστοποιητικών πού ζητούνται, προκαλεί τήν καθυστέρησην και συχνά τήν άποθάρρυνσιν τών προοριζομένων νά κατέλθουν εις τήν θάλασσαν νέων. Και έχομεν τόσην άναγκην αύτών.

Γνωρίζομεν καλῶς οτι τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας έχει ήδη ήποτε πολλού έκδωσει τάς καταλλήλους διεσταγάδες διά τήν ταχυτέραν δυνατήν παράδοσιν τού ναυτικού φυλλαδίου εις τούς αιτούντας. Πλήγη θά έχρειάζετο ίσως ή και πρός τά άλλα 'Υπουργεία, τά έχοντα κάποιαν άνάμιξιν εις τήν έκδοσιν τών σχετικών πιστοποιητικών, σύστασις διά τήν ταχυτέραν διενέργεισαν τών αίτησεων.

Καθ' ήμας η διστυνομική ταυτότητη, πέ-

ραν της Ιστρικής έξετάσεως, θά ήτο άρκετή, διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ φυλλαδίου. Περιττά ολα τὰ ἄλλα πιστοποιητικά.

ΚΑΘΟΔΟΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

Εἰς τὴν κατὰ Παρασκευὴν τακτικὴν ἐκπομπὴν ἐνημερώσεως τοῦ λαοῦ τῆς 2ας 'Οκτωβρίου, ὁ παρὰ τῷ Πρωθυπουργῷ ὑφυπουργὸς κ. Γεωργαλᾶς, πραγματεύομενος τὸ ζέον θέμα τῆς μεταναστεύσεως, ἀκροθιγώς ἀνεφέρθη καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν, διατυπώσας τὴν εὐχὴν ὅπως ἐκ τῶν χιλιάδων μεταναστεύοντων κατ' ἔτος ἀπὸ τὴν ἐπαρχίαν, πολλοὶ θὰ ἡδύναντο νὰ στραφοῦν πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. 'Ο κ. 'Υφυπουργὸς ὑπεγράμμισεν, ὅτι ἡ ἐσωτερικὴ μετανάστευσις, ἐκ τῆς ἐπαρχίας εἰς τὰς πόλεις, δημιουργεῖται λόγῳ τῆς ρωγδαίας ἐκβιομηχανίσεως τῆς χώρας.

'Αναμφισθήτητας ἡ ναυτικὴ βιομηχανία θεωρεῖται ἡ προσφέρουσα τὴν πλέον ἀναπτυγμένην ἀνάπτυξιν ἐξ ὅλων τῶν χερσαίων βιομηχανιῶν καὶ ἡ τὸ περισσότερον εἰσφέρουσα συνάλλαγμα. Εἶναι δὲ γνωστὸν τὸ δόξυτον πρόβλημα ἀλλείψεως προσωπικοῦ, τὸ ποιὸν ἀντιμετωπίζει αὐτῇ. 'Επιθεβλημένη, κατὰ συνέπειαν, θὰ ἥτο πέραν τῶν ἡδη ἀναληφθεισῶν προσπαθειῶν, ἡ ἐμέρους τοῦ 'Υπουργείου Προεδρίας Κυβερνήσεως ἀνάληψις μιᾶς συντόνου σταυροφορίας διὰ παντὸς προσφόρου μέσου μαζικῆς ἐνημέρωσεως ἐπὶ τῶν πλεονεκτημάτων τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ὁδுνηρὰς συνεπείας ἀπομαστεύσεως τῆς χώρας ἐκ τοῦ ἐργατικοῦ τῆς δυναμικοῦ.

ΠΡΟΣ ΑΝΕΠΑΝΔΡΩΤΟΝ ΠΛΟΙΟΝ :

«Εἶναι τώρα εὐκολότερον γὰρ κατασκευάση τις ἔνα πλοίον παρὰ νὰ τὸ ἐπανδρώσῃ». Μὲ αὐτὰ τὰ δλίγια ἐπιγραμματικὰ Νορβηγὸς ἐφοπλιστῆς ἀπέδωκε τὰς ἀνυπερβλήτους συγχά δυσκολίας εἰς τὴν ἑξεύ-

ρεσιν καταλλῆλων πληρωμάτων καὶ δὴ στελέχων τῆς μηχανῆς καὶ τοῦ καταστρώματος.

Καὶ διὰ τὴν θεραπείαν τῆς ἀνάγκης ὑποδεικνύεται ἡ προσφυγὴ εἰς τὴν τεχνολογίαν. 'Υποχρεωμένοι εἴναι οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ καταφύγουν πρὸς νέας ὄρθολογικὰς μεθόδους τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργασίας, καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς πλήρους αὐτοματοποίησεως τῶν διαφόρων λειτουργιῶν ἀπὸ τοῦ μηχανοστασίου, μέχρι τοῦ καταστρώματος καὶ τῆς γεφύρας. 'Εν ἐνὶ λόγῳ ἐπιταχύνεται καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν ἡ ὑποκατάστασις τοῦ ἀνθρώπου διὰ τῆς μηχανῆς.

Τὸ πρόβλημα ἔτεθη ἡδη ἀπὸ ἐτῶν τὸ πρῶτον εἰς τὴν Νορβηγικὴν ναυτιλίαν. 'Η ἐλλειψις πληρωμάτων, οἱ μεγαλύτεροι προβλεπόμενη διὰ τὴν αὔριον, ἀντιμετωπίζεται μὲ τὴν ηγεμονίην παρέμβασιν εἰς τὴν διακυβέρνησιν τῶν πλοίων τοῦ τεχνολογικοῦ παράγοντος. 'Ηδη πολλὰ ἡμιαυτοποιημένα πλοία κατέχουν οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ καὶ τὸ πρὸ τίνος κατασκευασθεῖν ἀπὸ τὰ 'Ισπανικὰ ναυπηγεῖς πλήρως αὐτοματοποιημένον μετὰ ἡλεκτρονικοῦ ὑπολογιστοῦ δεξιανεύοντος ὑπερεκατὸν χιλιάδων τόννων, ιδιαιτέρως ἐφελκεῖ τὴν προσοχὴν τῶν ξένων ἐφοπλιστικῶν κύκλων. Προβλέπεται ἡ δυνατότης κινήσεως τοῦ πλοίου μὲ πλήρωμα 15 μόλις ἀνδρῶν.

Καὶ δεδομένης τῆς ταχείας διαδόσεως καὶ ἐφαρμογῆς κάθε τεχνικῆς πρόδου εἰς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, τὸ ἀνοιγμα πρὸς τὴν ἐποχὴν τοῦ πλήρους αὐτοποιημένου πλοίου δὲν φάνεται νὰ ἀπέχῃ καὶ πολὺ. 'Η ἀνάγκη τὸ ἐπιβάλλει. 'Η δεκαετία τοῦ 1970 ἀναμφισβόλως θὰ μᾶς φέρῃ πρὸς ἐπιτεύγματα ἐπαναστατικὰ καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆν.

ΑΥΤΗ Η ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΙΣ !

Οἱ διάλιγοι παρατιθέμενοι κατωτέρω ἀριθμοὶ τῆς 'Εθνικῆς Στατιστικῆς 'Υπηρεσίας ἐπειχγούν πλήρως τὴν παραπομένην Ἐλ-

λειψιν ἐργατικῶν χειρῶν κατὰ συνέπειαν δὲ καὶ πληρωμάτων. Κατὰ μόνον τὸ τρίμηνον 'Ιανουαρίου - Μαρτίου τρέχησεν τὸν 8.609 τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1967, τῶν 8.448 τοῦ 1968 καὶ τῶν 19.071 τοῦ 1969. Καὶ ἡ αὔξησις συνεχίζεται, ἀλλαγὴ δὲ τὸν 8.308, ἔναντι 3.368 τοῦ 1968! Παραλλήλως ἐμφανίζει μείωσιν ὁ ἀριθμὸς τῶν παλινοστούντων. Μόλις 2.432 κατὰ τὸ α' τρίμηνον 1970. 'Εκ τῶν μεταναστών τοῦ 'Ιανουαρίου - Μαρτίου αἱ 13.8 χιλιάδες, ήσαν ἄρρενες καὶ 9.7 χιλ. Θήλεις.

Καὶ κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν, οἵτινες ἔρχονται νὰ μᾶς βεβαιώσουν τὸ γεγονός, ὅτι περὶ τὰς πεντήκοντα χιλιάδας ἄρρενες θὰ μεταναστεύσουν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους, διερωτώμεθα πόθεν θὰ ἐπιτύχῃ η Ναυτιλία, ὅπως καὶ ἡ ἐγχώριος βιομηχανία, νὰ καλύψουν τὰ ὑφιστάμενα κενά εἰς τὸ έργατικόν των δυναμικούν.

Πρῶτον, συνεπῶς, καὶ αὐτονόμοτον μέτρον, τὸ ἐπαναλαμβάνομενον: Νὰ περιορισθῇ τὸ μεταναστευτικὸν ρεύμα, διὸ νὰ πληρωθοῦν μὲνόν αἷμα οἱ παραγωγικοί μας κλάδοι.

ΤΑ ΦΡΟΥΤΑ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ

Σημεῖα τῶν καιρῶν οἱ ταραξίαι παρείστακοι ναυτικοί, οἱ δημιουργούντες σοβαρὰ ἀνωμαλίας ἐπὶ τῶν πλοίων. Κατέστησαν οὔτοι τὸ ἀναγκαῖον κακὸν τῆς εἰλιμοτούσησης διὰ πληρώματα Ναυτιλίας μας. Πολλάκις ἀπὸ τῶν στηλῶν τούτων θίγονται διάφορα περιστατικά, ἀλλὰ τὸ περιελθόν προσφάτως εἰς γνώσιν μας ὑπερβαίνει τὰ καταστάντα πλέον συνήθη. Συνέδη ποτὲ τοῦ δ) «Ἐλλην Ναυτικός», ἐνῷ τούτῳ εἶχε καταπλέυσει διὰ παραλαβῆν καυσίμων εἰς τὸν λιμένα τῆς Λάτας Πάλμας. Δύο «ναυτικοί» ἐνεφανίσθησαν εἰς τὸν πλοίαρχον καὶ ἐδήλωσαν ὅτι μετ' ἄλλων ἀπεστάλησαν ἐκ Πειραιῶς πρὸς ναυτολόγησιν ἐπὶ τοῦ σκάφους. «Ο μως ἔζητον τὴν ἀμεσον τοποθετήσην τῶν καὶ τὴν ληφθεὶσαν ἀποζημιώσεως 45 ἡμέρων, διότι ήσαν ψυχικῶς ἀνώμαλοι, τοξικομανεῖς κ.λπ., στηρίζοντες τὸν ισχυρισμὸν τῶν ἐπὶ ἐπιστήμων πιστοποιητικῶν. Παρουσία καὶ ἄλλων μαρτύρων ἤρχισαν ἐκτοξεύοντες ἀπειλάς, λέγοντες ὅτι εἶναι ἐπικίνδυνοι καὶ ὅτι δύνανται «καὶ βάλουν φωτιά» ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐὰν κατελαμβάνοντο ἀπὸ κρίσιν. Εἰς ἐξ αὐτῶν ἐπέτεθη κατὰ τοῦ πλοιάρχου, τὸν ὄποιον καὶ ἐκακοποίησε. 'Αναταραχή καὶ τρόμος προεκλήθη μεταξὺ τῶν μελών τοῦ πληρώματος, ἐνῷ ἡ σειρήνα τοῦ πλοίου ἀνεστάτωσε τὸν λιμένα. 'Ο πλοιάρχος ἀπεχρέωθη νὰ ἐπιδείξῃ πιστόλαιον ἀθυρμα, εἰς τὴν θέαν τοῦ ὄποιον οἱ δύο ἐκβιασταὶ ἐφοδήθησαν καὶ ὑπεχώρησαν. Εἰς τὴν λεπτομερῆ ἀναφορὰν τοῦ πλοιάρχου ἀναφέρονται καὶ ἄλλαι ἀνατριχιαστικοί λεπτομέρειαι, τῶν ὀποίων η ἔξιστορης παρέλκει, διότι ὁ ἀναγγώστης τοῦ παρόντος σημειώματος θὰ ἔχῃ ἡδη σχηματίσει τὴν ἐντύπωσίν του διὰ τοὺς δύο αὐτοὺς «ναυτικοὺς» τῆς περιστάσεως. Τελικῶς, οὔτοι, διὰ τῆς μεσολαβήσεως τῆς ἑκεὶ ἐλληνικῆς προξενικῆς 'Αρχῆς, ἀπεικρύνθησαν τοῦ πλοίου, ἀλλ' ἐπέτυχον τοῦ σκοποῦ των, λαβόντες τὴν ἀποζημίωσιν. 'Ο πλοιάρχος ὄρθως ἐσκέφθη νὰ τοὺς ἀπομακρύνῃ, ὄρθως δηποδήποτε, τοῦ πλοίου. Αὐτὴ η ἀσφάλεια του προεκινδύνευεν.

«Ἄσ σημειωθῆ, ὅτι οἱ ταραξίαι ήσαν διαστηριούχοι, εἶχον δὲ ἀπολυθῆ ἀπὸ ἔτερον ἀλληνικὸν πλοίον, δύο μόλις ἡμέρας ἀπὸ τῆς προσλήψεως των. 'Ο εἰς εἶχε τρεις ἔξοδους καὶ εἰσόδους εἰς τὴν 'Ελλάδα τὸ 1970, ἐξ ὃν δύο εἶσοδοι καὶ ἔξοδοι ήταν διότι τοῦ παρελθόντος 'Ιουλίου!

Τὰ ἀνωτέρω εἶναι χαρακτηριστικά τῆς 'Αρχῆς των. Διότι ναὶ μὲν εἶναι ψυχασθενεῖς καὶ ἐπικίνδυνοι — περὶ αὐτοῦ οὐδεμία ἀμφιβολία — ἀλλ' ἐσκέφθησαν νὰ

C. PLATH

D 2000 HAMBURG 39, GERTIGSTR. 48, PHONE: (0411) 27 10 31, TELEX: 02 15202, CABLE: SEXTANT

MANUFACTURER OF NAUTICAL INSTRUMENTS
A DIVISION OF LITTON INDUSTRIES



AUTOMATIC RADIO DIRECTION FINDER



ANTIPROSOPOI: "NAUTECH O.E."

NOTARA 71 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦ.: 421.675 - 426.733

ΑΥΞΑΝΟΝΤΑΙ ΚΑΙ ΠΛΥΘΗΝΟΝΤΑΙ ΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΤΗΣ "ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ"

ΕΝΤΟΣ ΟΛΙΓΟΥ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

Χρησιμοποιήσουν έπωφελώς τὴν τρέλλαν τῶν. Ναυτολογούνται, πραγματοποιούν ταξίδιον ἀνάψυχης μὲ δαπάνας τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἐπιδιβάζονται τοῦ πλοίου, δημιουργούν ἐπεισόδιο, ἐπιδεικνύουν τὰ πιστοποιητικά τῆς τρέλλας τῶν καί, κατοχυρώμενοι εἰς τὸ γράμμα τῶν Νόμου, λαμβάνουν τὴν ἀποζημίωσιν τῶν καὶ ἀπέρχονται, διὰ νὰ εὔρουν νέον θύμα.

"Ισως αἱ ἀνωμαλίαι αὐταὶ, κατὰ κάποιον τρόπον, νὰ περιωρίζοντο, ἢντος ἡ περὶ τὸν κάθε ναυτολογούμενον ἔρευνα διενεργήται συστηματική, ἐπίμονος. Ἀλλὰ εἶναι τόση ἡ ἔλλειψης πληρωμάτων, ὥστε καὶ ἡ ἔρευνα αὐτῇ νὰ καθίσταται ἀδύνατος. "Οσοι πιστοὶ προσέλθετε...

"ΟΡΑΤΟΤΗΣ ΜΗΔΕΝ.,

Καθ' ἦν στιγμὴν ἡ Ναυτιλία μας, ἐκφυγούσσα ἀπὸ καιροῦ τῶν μειονεκτημάτων τοῦ παρελθόντος, ἔχει εισέλθει ὄριστικῶς εἰς τὴν χορείαν τῶν μᾶλλον ἔκσυγχρονισμένων ναυτιλιῶν τοῦ κόσμου μὲ διεθνῆ τὴν προδολήν τῶν ἐπιτευγμάτων τῆς καὶ διεθνῆ τὴν ἀναγνωρισιν τοῦ κύρους τῶν διαχειρίζομένων τὰς τύχας τῆς. Καθ' ἦν στιγμὴν ἡ τερακοτία αὐξήσιτο τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, ἔχει ἀπόλυτον ἀνάγκην προσελκύσεως χιλιάδων νέων καὶ αἱ ἀρμόδιαι 'Υπηρεσίαι ἔχουν ἀποδοθῆ ἵνα τὸν ἄγνωτον τούτον, εἰς τὴν πατρίδα τῆς Ναυτιλίας αὐτῆς, μερικοὶ εὐφάνταστοι κινηματογράφισται κατασκεύαζον εὐθηγάνες δυσφημηστικάς ταινίας τοῦ τύπου «'Ο ρατό της μηδέν». Καὶ τότε προδόλουν ἐλευθερίας καὶ ἀνενδοιάστων πρὸς ἄγραν θεατῶν, ἀψήφουντες τὰς δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις, αἵτινες στρέφονται κατὰ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, στρέφονται κατ' αὐτῆς ταύτης τῆς Οἰκονομίας τῆς χώρας. 'Η ταινία αὕτη, διαφημισθείσα καὶ ὑπὸ Σταθμοῦ Τηλεοράσεως (ὅμιλητης κ. 'Ι. Νταϊφάς), ἔχει ὡς θέμα ναυάγιον 'Ἑλληνικοῦ πλοίου, μετὰ διεισαγγής τῶν σχετικῶν ἀνακρίσεων, ἀναπαραστάσεως αὐτῶν κλπ. Ὁ τρόπος σκηνοθεσίας, ἡ δηλ δομὴ τῆς ὑποθέσεως καὶ τὸ σχετικὸν σενάριον συνθέτουν κατὰ τὰς ἀντιλήψεις πολλῶν θεατῶν περίπτωσιν σαφοῦς δυσφημήσεως τῆς Ναυτιλίας.

Καὶ ἡ ἐμφάνισις ἐνὸς δολίου καὶ ἐκμεταλλευτοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς δημιουργίαν δύναται τοῦ πολλοὺς δέλλ' ἐντυπωτικῶν εἰκόνων, θάκερμά πολλοὺς ἔχουν ἀσφαλιστάς νὰ σκεφθοῦν ὅτι ἔχουν πάντα δικαιον διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν καταστίσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ δικόμη θὰ κάμη πολλοὺς νέους τῆς ἐποχίας — εἰς ἥν ἀπεριορίστως προδόλεται... ναυτιλία ταινία — νὰ σκεφθοῦν ὅτι εἶναι ἐσκεμμένως παραπλανητική ἡ κρατικὴ ἐκστρατεία διὰ τὴν προσέλκυσίν των πρὸς τὴν θάλασσαν.

Πολλαπλῆ, λοιπόν, ἡ ἡμίμια καὶ ἀπαράδεκτος ἡ τακτικὴ τῶν ὀδιαφορούντων διὰ

Διευρύνει τὸ δίκτυον τῶν γραμμῶν τῆς ἡ 'Ἐλληνική' τοῦ κ. Περ. Καλλιμανοπούλου. Τείνει γὰρ καταστῆ παγκόσμιον. Νέαν γραμμῆς πρὸς τὴν Ιαπωνίαν καὶ τὴν 'Απω Ανατολὴν πρόκειται νὰ ἔγκαινειστῃ. Σκάφη ταχύτατα, ὑποδειγματικά, λάινερς, νεότευκτα — ἔξι κατασκεύαζονται εἰς τὴν Φινλανδίαν — πρόκειται νὰ διατεθοῦν. Οἱ Μεσογειακοὶ λιμένες — οἱ 'Ἑλληνικοὶ ιδιαιτέρως — θὰ ἔχουν προστεθοῦν διὰ τῆς νέας γραμμῆς. 'Αφετηρία αὐτῆς θὰ εἶναι η Μεσόγειος. 'Ηδη ὁ κ. Καλλιμανοπούλους πρόερχεται εἰς τὰς προκαταρκτικὰς ἐνεργείας διὰ τὴν ὄργανωσιν τῆς γραμμῆς, τῆς ὅποιας η ἔνεργης θὰ ἔχει προτετηθῆ ἀπό τὸν χρόνον παραδόσεως τῶν πρώτων νεοτεύκτων. Σύντομος προβλέπεται.

Καὶ μετὰ τὴν σύστασιν τῆς νέας γραμμῆς, Μεσογείου — 'Απω Ανατολῆς, τὸ δί-

κτυν τῶν γραμμῶν τῆς 'Ἑλληνικῆς', γραμμῶν, αἱ ὁποῖαι κατὰ κύριον λόγον τὰς μεταφορὰς τοῦ ἑξωτερικοῦ ἐμπορίου ἔχουν, θὰ ἔχῃ ὡς κάτεωθι:

- 1) Γραμμὴ Μαύρης Θαλάσσης - 'Ελλάδος - 'Ανατολ., καὶ Δυτ. Μεσογείου πρὸς τὸ Κόντινεντ καὶ τὴν 'Αγγλίαν.
- 2) Γραμμὴ Βορ. 'Αμερικῆς - Μεσογείου - Μαύρης Θαλάσσης.
- 3) Γραμμὴ Βορ. 'Αμερικῆς - 'Ινδίας μέση φέρεται.
- 4) Γραμμὴ Βορ. 'Αμερικῆς - Νοτίου καὶ 'Ανατολ. 'Αφρικῆς.
- 5) Γραμμὴ Μεσογείου - 'Ελλάδος, Νοτίου καὶ 'Ανατ. 'Αφρικῆς.
- 6) Γραμμὴ Μεσογείου - 'Ιαπωνίας - 'Απω Ανατολῆς.

Σκάφη 34 ἐν ύπηρεσίᾳ, 12 ὑπὸ ναυπήγησιν.

τὸ ἔθνικὸν συμφέρον. Δι' ὃ καὶ ὅρθως ἀπὸ τοῦ παρελθόντος 'Ιανουαρίου ἡ 'Ενωσις 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν διεμφρυρήθη πρὸς τὸ Υ.Ε.Ν. διὰ τὴν κατάστασιν. 'Υπεσχέθη τότε ὁ κ. 'Υπουργὸς διτὶ ήδηλεν ἐνεργῆσεις καταλλήλως. Τὸ ἀποτέλεσμα δύων δὲν τὸ εἰδομενεὶς εἰσέτι. 'Η ταινία συνεχίζει προβαλλομένην.

ΑΙ ΕΠΩΝΥΜΟΙ ΣΧΟΛΑΙ

'Ανεκοινώθη ἐπισήμως, διτὶ ὁ Οἶκος τῶν 'Αδελφῶν Χανδρῆ, προστίθεται νὰ διαθέσῃ τὰ ἀνακριτικὰ ποσόδια διὰ τὴν ίδρυσιν μᾶς τρίτης Συνολῆς Ποσποιεύσεως διὰ τὸ 'Εμποικόν Ναυτικόν. 'Η 'Άλεξανδρούπολης ἐπελέγη ὡς ἔδρα τοῦ νέου Κέντρου. 'Ηδη τὸ οἰκόπεδον ἔχειρεθή καὶ οἱ μηχανικοὶ ἐτέθησαν ἐπὶ τὸ έδραν καταρτίσεως τῶν σχεδίων. Πρὸς τοὺς νέους τῆς 'Ανατολικῆς Βορείου 'Ελλάδος στρέφεται ἡ νέα Σχολὴ καὶ ἐκ τῆς περιοχῆς ἔκεινης ἐλπίζεται διτὶ θὰ προσελκύσῃ πρὸς τὴν θάλασσαν νέας ἐφεδρείας διὰ τὰ καταστρώματα καὶ τὰς γενικὰς ὑπηρεσίας (διαμερισμάτων καὶ μαγειρείου) τῶν πλοίων μας.

Παρόγορον ἀπὸ πάστος πλευρᾶς τὸ γεγονός. "Οχι μόνον διτὶ ἐν ἐπὶ πλέον κέντρον ἐκπαιδεύσεως πληρωμάτων θὰ προστεθῇ εἰς τὸ ὄντες ἐνεργῆσιν ἡ μελέτη, ἀλλὰ καὶ διότι ἡ αὔξησις τῶν ἐπωνύμων Σχολῶν, τῶν διφειλομένων ἀποκλειστικῶς εἰς τὰς ἀτομικές ἐφοπλιστικάς προσφοράς, ἀποδεικνύει

τὴν κατανόησιν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου εἰς τὸ θέμα τῆς στρατολογήσεως καὶ καταρτίσεως τοῦ ἑμψύχου ύλικοῦ.

Πρὸς εἰκοσαετίας καὶ πλέον, διτὲ συνελήφθη τὸ μεγαλόπτυνον σχέδιον τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ε.Ν. κατηρτίσθησαν, τῇ ἐπιμόνῳ προσπαθείᾳ τῶν ἐνδιαφερομένων, οἱ πρῶτοι πίνακες ἐφοπλιστικῶν εἰσφορῶν καὶ ἐθεμελιώθη τὸ Κεφάλαιον Ναυτικῆς 'Εκπαίδευσεως. 'Ανηγέρθησαν διτὶ αὐτῶν τὰ κτίρια τοῦ 'Ασπροπύργου καὶ τῆς Κύμης. Περὶ μεγάλων ἀτομικῶν δωρεῶν οὐδεὶς τότε λόγος. Δὲν ήσαν ἀλλωστοὶ τοσούτοις εὔκολοι οἱ καιροὶ οὐδὲ τόσον ἀποδοτικοὶ αἱ περιστάσεις. 'Εκτοτε δύων, διὰ τὴν συνεχοῦν προβολῆς τοῦ θέματος, τῆς ἀδιαλείπου διεγέρσεως τοῦ ζήλου καὶ τῆς ἐπιμόνου ἀξιώσεως τῆς συνεισφορᾶς, τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ἐφοπλισμοῦ ἀφυπνίσθη καὶ ἔχειδηλώθη ποικιλοτρόπως.

Προσέφερε παντοῖον πολύτιμον ἐκπαίδευτικὸν ύλικον ὁ κ. Κ. Λεμός. "Ιδρυσεν δικ. Σ. Νιάρχος τὴν Σχολὴν Μηχανικῶν Σκαραμαγκᾶ, οἱ κ.κ. Καράς - Χανδρῆς τὴν Σχολὴν Μηχανικῶν Χίου, οἱ Οίνούσιοι τὴν Σχολὴν Πλοιάρχων Οίνουσῶν. 'Ακολούθει τώρα δικ. Π. Βεργατῆς μὲ τὴν μεγάλην Σχολὴν 'Αργοστολίου, οἱ ἀδελφοὶ Χανδρῆ μὲ τὴν Σχολὴν 'Αλεξανδρουπόλεως.

Πολύτιμοι λίθοι εἰς τὸ περιδέραιον τῶν ναυτεκτικῶν ἔργων, αἱ Σχολαὶ αὐταὶ, τιμοῦν τοὺς δωρητάς, πλουτίζουν τὸν τόπον καὶ ἔξυπηρτον τὴν Ναυτιλίαν. Καὶ ὑπὲρ πάντα ἀλλοὶ περασθείσις.

COULOUTHROS Ltd.

58/59, Fenchurch Street, LONDON E.C.3

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP, LONDON E.C.3

TELEX: 887-556/7, ANDROSHIP, LONDON

TELEPHONE: 01-481-8781 (TEN LINES)

COULOUTHROS SHIPPING Co. Ltd.

2, D. Gounari Street, PIRAEUS

CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS

TELEX: 212-496 COUL. GR.

TELEPHONE: 422-624 • 420-228

ΑΞΙΑ ΠΡΟΣΟΧΗΣ

'Εκ παραλλήλου μὲ τὴν γενικὴν τεχνολογικὴν ἀνάπτυξιν πλούτιζονται καθημερινῶς οἱ ναυτιλιακοὶ γνῶσεις. Συνεχῶς περισσότερον εἰδικευμένους καὶ κατηρτισμένους ἀξιωματικοὺς ἀπαιτεῖ ἡ πρόδοσ. Διὰ νὰ διατηρηθῇ εἰς τὸ ἐπιβαλλόμενον ύφος μία μεγάλη Ναυτιλία ὡς ἡ ίδικὴ μας, εἶναι ἀποδύτως ἀναγκαῖος ἡ διαρκῆς παρακολούθησις τῶν ἔξελίσσεων καὶ ἡ προσαρμογὴ τῆς παρεχομένης ἑκπαιδεύσεως. Ο ἐκσυγχρονισμὸς τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ προγράμματος τῶν Σχολῶν καὶ ἡ ἀναθεώρησις τῆς ὅλης τῶν ἔξετάσεων, ἀποτελοῦν τοὺς δύο πόλους τῆς τοιούτης προσαρμογῆς. Καὶ πρὸς τοὺς δύο νομίζομεν ὅτι προχωρεῖ ἡ ἑκπαιδευτικὴ προσπάθεια τοῦ Υ.Ε.Ν. καὶ πρέπει συντόμως νὰ ἴδωμεν τὸ ἀποτέλεσμα. Ή ἐπίσπευσις ἐπιβάλλεται. Διότι ἔσαν ἡ κατάστρωσις ἐνὸς νέου προγράμματος εἰς τὰς Σχολὰς καὶ ἡ ὄμεσος ἐφαρμογὴ του είναι σχετικῶς εὐκολωτέρα, ἡ καθηέρωσις νέων μαθημάτων καὶ νέας ὅλης εἰς τὰς διπλωματικὰς ἔξτάσεις χρειάζεται ίκανὸν χρόνον διὰ τὴν ἀφοροίσσιν των καὶ τὴν ἀνάπτροσαρμογὴν τῆς φροντιστηριακῆς διδασκαλίας.

"Ἄς μὴ λησμονῶμεν ὅτι τὸ μέγα ποσοστὸν τῶν νέων στελεχῶν καταστρώματος δὲν προέρχεται ἐκ Σχολῶν. 'Απ' εὐθείας ἀπὸ τῶν Γυμνασιακῶν θρανίων μεταποδοῦν εἰς τὴν θάλασσαν. 'Απαράσκευοι θεωρητικῶς καὶ ἀπροετοίμαστοι. Καὶ ἀπορούμεν μάλιστα διατί εἰς τὴν πολυπλοκὴν ταύτην κατηγορίαν ὑποψήν, δὲν παρέχονται περισσότεραι εύκαιριαι εἰδικῶν σπουδῶν καὶ καταλλήλου προπαρασκευῆς. 'Εφ' δόσον μοιρίων ὁ ἀριθμὸς τῶν εἰς τὰς Δημοσίας Σχολὰς σπουδαζόντων θὰ είναι περιωρισμένος, ἐκ τῆς συμπληρώσεως τοῦ ἔργου των ὑπὸ τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας, μόνον κέρδος ὡς προκύψη διὰ τὴν Ναυτιλίαν. 'Ἐν τούτοις διστάζει, ὡς φαίνεται, τὸ 'Υπουργεῖον Παιδείας νὰ ἀποφασίσῃ ἐπὶ αἰτήσεως Ἰδρύσεως 'Ιδιωτικῆς Σχολῆς Πλοιάρχων. Ξενίζει ἵσως ἡ καινοτομία. 'Αλλ' ἐφ' 'οσον κατ' οὐδὲν θὰ βλάψῃ τὸ ἔργον τῶν Δημοσίων Σχολῶν, δεδομένου ὅτι θὰ ἀπορροφήσῃ τοὺς μαθητάς της ἐκ τοῦ πλήθους τῶν ἀποφοίτων, οἵτινες παραμένουν ἐκτὸς τῶν Δ.Σ.Ε.Ν. καὶ οὐδεμίαις ἐπομένων τυχάνουν εἰδικῆς προπαideύσεως, ἐνίσχυντιν θὰ παράσχῃ εἰς τὴν ναυτικὴν ἐγένει ἑκταίδευσιν. 'Η ἐποπτεία καὶ ὁ ἐλεγχος ἐξυπακούονται φυσικά. 'Εξ ἄλλου είναι φυσικὸν ν' ἀποτελέσῃ μίαν νέαν ἐστίαν προσελκύσεως

πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Εἰς τὴν ἐποχὴν μας, τῆς ἀγχώδους προσπαθείας ἔξερσεως στελεχῶν τοῦ πλοίου, πάσα πηγὴ εἶναι ἀξιοπρόσεκτος καὶ ἡ ιδιωτικὴ πρωτοβουλία ἔχει νὰ ἐπιδειξῃ πολλάς περγαμηνάς εἰς τὸν τομέα τούτου. 'Υπερβολικοί, λοιπόν, δυσεξήγητοι οἱ δισταγμοί.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑ ΑΝΑΜΕΝΕΙ

Δύο μεγάλα ἔργα τῆς ναυτικῆς ἑκπαιδεύσεως, ὑπερβάντα ἀπὸ πολλοῦ τὸ στάδιον τῆς θεμελιώσεως, είναι σχεδὸν ἔτοιμα διὰ νὰ τεθούν ἐν λειτουργίᾳ. Τὸ μέγαρον τῆς Σχολῆς Μετεκπαιδεύσεως εἰς 'Αγιον Ιωάννην Ρέντην καὶ τὸ κτίριον τῆς Σχολῆς Χανίων.

Τὸ πρώτον περαστούτα ἡδη καὶ παραδιδεται. 'Ως ἑκτασίς καὶ οἰκοδόμημα ἐδικαίωσε καὶ τάς πλέον αἰσιοδόξους προβλέψεις τῶν εἰσηγητῶν τῆς ὑπὸ τοῦ Κ.Ν.Ε. προσκήσεως του. 'Αλλ' αἱ μεγάλοι δυνσχέρειαι θ' ἀρχίσουν ἀπὸ τῆς ἐπομένης τῶν ἔγκαινιων. Καινοφόνες τὸ ἔργον τῆς μετεκπαιδεύσεως καὶ ἀνευ προτύπων τὸ πρόγραμμα. 'Έκ τοῦ μηδενὸς σχεδὸν θὰ δημιουργηθούν ὅλα, πράγματα καὶ πρόσωπα. Νέοι κανονισμοὶ καὶ νέα ἑκπαιδευτικὴ ὅλη. Καὶ συγχρόνως νέοι Διευθυνταὶ καὶ καθηγηταί. 'Απὸ ἄλλης πλευρᾶς είναι ἄγνωστος ἀκόμη ἡ διάβεστις τῶν ναυτικῶν. Δέν ἔχει γνωστὸν τὸν σχεδίων ὡς ναυτικὸς κόσμος καὶ δὲν ζει συνειδητοποίησει περὶ τίνος ὀκριῶν δρόκειται. 'Αναμένει, λοιπόν, διὰ νὰ κρίνη. Διὰ τοῦτο ὅλως ιδιαίτερα χρειάζεται προσοχή, ὥστε νὰ τεθούν ἐξ ἀρχῆς ισχυρὰ θεμέλια εἰς τὴν ὄργανωσιν τῆς. 'Αφογός νὰ ζει ἡ λειτουργία της καὶ πραγματοποιήσιμοι οἱ στόχοι.

Τὸ δεύτερον ἔργον είναι τῆς Κρήτης. Εἰς τὴν ἐπιτυχῶς ἐπιλεγείσαν τοποθεσίαν τῆς Σούδας, ἀνύψωνται οἱ τοίχοι τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν. 'Ιδανικὴ ἡ θέσις διὰ τὴν λειτουργίαν τεχνικῆς σχολῆς, χάρις εἰς τὰς πλουσίας ἐγκαταστάσεις καὶ τὰ ἑκπαιδευτικὰ ἐπιτελεία τοῦ Πολ. Ναυτικοῦ. 'Η ἡδη, παρὰ τὴν ἐλλειψιν κτιρίουν ὑπερδιετὴς ἀποδοτικὴ λειτουργία τῆς Σχολῆς ἔξασφαλίζει τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ ἔργου.

Καὶ τὰ ὑπόλοιπα ἔργα τῆς ναυτικῆς ἑκπαιδεύσεως ἀναμένονται. 'Η μελέτη τῆς Σχολῆς Ναυτοπαίδων Πρεβέζης ἐνεκρίθη. Πρέπει ἀμέσως νὰ γίνη τῶν ἔργολαβων ἡ ἐγκατάστασις. Καὶ ἐλπίζομεν συντόμως ν'

ἀκολουθήσῃ τὸ κέντρον προπαιδεύσεως τῆς Μηχανινῶν καὶ ἡ Σχολὴ Θεσσαλονίκης. 'Η Ναυτιλία ἔχει ἀπόλυτον ἀνάγκην τῶν ἔργων αὐτῶν. Τὰ ἀναμένει ἐναγωνίως.

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

'Ο τύπος τοῦ ἐπιβατηγοῦ - ὁχηματαγωγοῦ, ὁ ἀποδειχθεὶς ἐκ τῆς ἔξελίσσεως τῶν ἀκτοπλοίων μεταφορῶν, ὡς ὁ ἔξυπηρητικότερος καὶ ἀποδοτικότερος, τείνει πλέον νὰ καθιερωθῇ. Μετὰ τὴν Κρήτην ἐπεξετάσθη εἰς τὴν γραμμὴν Χίου - Μυτιλήνης, τὴν 'Ανδρον καὶ τὴν Σύρον ἀπὸ τὴν Ραφήναν, τὴν Παροντσίαν ἐκ Πειραιῶς, ἐντὸς όλίγου δὲ διὰ τοῦ ναυτηργουμένου ὑπὸ τῆς ἑταίριας Φραγκούδακή ταχιτάτου σκάφους εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Σάμου. 'Απομένουν τὰ Δωδεκάνησα, διὰ νὰ πληρωθῇ τὸ δίκτυον τῶν κυριωτέρων γραμμῶν. 'Αναφέρομεθα, βεβαίως, εἰς τὰ ὁχηματαγωγά, τὰ ίκανά νὰ παραλαμβάνουν καὶ φορτηγά αὐτοκίνητα.

'Ως ἡδη ἔχουν τὰ πράγματα, ἡ γραμμὴ τῆς Κρήτης ἐπιβάλλεται νὰ ἐνισχυθῇ δι' ἐνὸς ἀκόμη — μετὰ τὸ «Κύδων» — ταχιτάτου παρομοίου σκάφους διὰ τὴν γραμμὴν 'Ηρακλείου. Τὰ διατιθέμενα ἡδη μέσα εἰς τὴν γραμμὴν σύτην, τὴν κυριωτέραν ὅλων, ὅπως κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον τῆς αἰχμῆς ἀπεδειχθή, ἐλλείπεστατα ἔχυτηρέσσαν τὴν κίνησιν. Είναι, ἀλλως τε, μικρᾶς ταχύτητος καὶ ἡλικίας σεβαστῆς εἰς τὰς μεταφορὰς πετρελαίων ἀνολωθείσης. 'Η βαθμιαία ἀντικατάστασίς των διὰ σκαφῶν ταχιτάρων καὶ σχετικῶν νεωτέρων ὅπο τοῦδε δέον νὰ προβλέπεται. Τὰ σκάφη τῆς γραμμῆς 'Ηρακλείου πρέπει νὰ είναι ταχύτατα, νὰ ἐκτελούν τὴν διαδρομὴν Πειραιῶς - 'Ηρακλείου καὶ τάναπαλιν ἐντὸς 24ώρου, ὥντας καὶ τὰ μεταφερόμενα προϊόντα προσφέρωνται εἰς τὴν ὄγραν τὴν ήμέραν τῆς φορτώσεως των καὶ οὐχὶ τὴν ἐπομένην.

Καὶ πληροφορούμεθα σχετικῶς, ὅτι τὸ παραδείγμα τῶν Χανιών πρόκειται καὶ τὸ 'Ηρακλείου νὰ ἀκολουθήσῃ. 'Ιδιον σκάφος θέλουν οἱ συνεταιρισμοὶ καὶ ὁ κόσμος τῆς πόλεως, ὥντας καὶ τὸ κρατούντος εἰπιβαρυτικὸν μονοπάλιον ἀποσείσουν.

'Εχει τὴν υποχρέωσιν τὸ 'Υπουργεῖον τὴν τοιαύτην πρὸς τὰ ἐπιβατηγά - ὁχηματαγωγά στροφὴν ιδιαίτερως νὰ ἐνθαρρύνῃ. Καὶ τοῦτο διότι, ἀνεξαρτήτως τῆς πληρεστέρας ἔχυτηρέσσαν τῶν μεταφορῶν, τὰ σκάφα αὐτὰ εἶναι ἀποδοτικότερα καὶ διὰ τὸ πλοιοκτήτην. 'Εξασφαλίζουν διὰ τῶν μεταφερόμενων αὐτοκίνητων πρόσοδον ίκανήν κατὰ τοὺς χειμερινοὺς μῆνας, μὲ τὴν πενιχρὰν ἐπιβατικὴν κίνησιν, νὰ καλύψῃ κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν τὰς ζημίας τῆς νεκρᾶς περιόδου.

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ

Σημειούνται ὅπό τινος κάποιος ἐπιβατηγόμενος ρυθμὸς εἰς τὰς χρονοναυλῶσεις διὰ μερικῶν περιόδους μεγάλων μπάλων κάρριερων. Θά ἡδηντο νὰ θεωρηθῇ, ὅτι ἡ ναυλαγορὰ διέρχεται περίσσον χαλαρότητος. 'Ομως προσεκτικὴ ἀνάλυσις, εἰς τὰς παραπροταταὶ τῶν ἐξελίξεων εἰς τὴν πορείαν τῶν ναυλῶν, τὸ δινήθετον ἀκριβῶς ἔρχεται νὰ διαπιστώσῃ. 'Η ποσαγματικότης ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός ὅτι μπάλων κάρριερς τῶν τριάκοντα χιλιάδων τόννων καὶ ἄνω ἐλάχιστα εἶναι πλέον διαθέσιμα πρὸς ναυλώσιν, μέγιστα δὲ μέρος τῶν προσφάτων κλειομένων ναυλώσεων ἀναφέρεται εἰς υποναυλώσεις ἀπὸ τὸν ἔνα φορτωτὴν εἰς ἄλλον. Αὔτας καὶ ἐμφανίζονται ἐκάστοτε εἰς τὸ δελτία τῆς ναυλαγορᾶς.

Οὐδέ πρὸς στιγμὴν, τούναντίον, δὲν ἀνεστάλη ἡ ζωηρότητα τῆς ζητήσεως τονιάζει. Οι ναύλοι σταθερώς βελτιούνται. Οι μεγάλοι φορτωταὶ δὲν ἀποδίδουν τὴν ζωηρότηταν αὐτήν εἰς ένα φαινόμενον συμπτωματικόν, ἀλλὰ εἰς μίαν θετικὴν ἀνισοσκέλισιν μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως, προωρισμένης ἐ-

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

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

Cables to all offices : "KYKLADES"

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ - Teleph. 24 28 75 / 76 - 44 39 47
Head office: 2000 Hamburg 1, 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 Brake,	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

πι μακρὸν νὰ διαρκέσῃ.

Καὶ τονίζεται: 'Εάν δὲν ὑπῆρχεν ὁ φόδος τῆς διαφεύσεως τῶν προβλέψεων ἀπὸ ἀπροσδόκητον τι γεγονός, ἐπιτρέπεται νὰ πιστεύσῃ τις, ὅτι ἐφ' ὅσον τὰ ναυπηγεῖα, τὰ ἥδη ἐν πλήρει ἀπασχολήσει τελουντα, δὲν ἥθελον διευρῦνη τὴν παραγωγικότητὰ των, ὃστε περισσότερα καὶ μεγαλύτερο πλοῖο νὰ κατασκευάζωται, τὸ κενὸν μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τονιάζ ὑπὸ τὰς παρούσας καταστάσεις, δὲν θὰ παύσῃ ὑφιστάμενον. Εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ἡ ἀνάγκη αὐτὴ διεπιστώμη ἥδη, ἀλλὰ ἡ πρὸς τὰς περισσότερας ἔσχάρας προσπάθεια δὲν θὰ καταστῇ αἰσθητὴ πρὸ τοῦ 1974.

Πρὸς τὸ παρὸν καὶ ἐφ' ὅσον εἰσερχόμεθα εἰς τὴν χειμερινὴν περίοδον, οἱ ναῦλοι θὰ συνεχίσουν, καθ' ὅλας τὰς προβλέψεις, χωροῦντες τὴν ἀνίουσαν διὰ τὸ 1971 διαγράφονται υψηλότεροι. Τὰ ἔξοδα κινήσεως τῶν πλοίων αὐξάνονται ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν. Αἱ ναυπηγήσεις εἶναι ἀκριβότεραι καὶ οἱ ἐπισκευαὶ ὁμοίως. Τὰ μισθολόγια, τὰ λιμενικὰ δικαιώματα καὶ τὰ ἀσφαλίστρα δὲν ὑστεροῦν. Καὶ ὅσον μεγαλύτερον εἶναι τὸ ἐπενδυμένον κεφάλαιον καὶ πλέον ἀκριβῆς καθίσταται ἡ διασχείρισις τῶν πλοίων, τόσον καὶ οἱ ναῦλοι εἰς υψηλότερα ἐπίπεδα θὰ διατηρῶνται. 'Εκτὸς ἔαν ἀντιμετωπίσωμεν καὶ πάλιν μίαν κρίσιν τῆς παγκοσμίου οικονομίας, ήτις καὶ θὰ συνεπιφέρῃ τὴν κρίσιν τῶν μεταφορῶν. 'Αλλὰ τοιούτον ἀπευθαῖτον ἐνδεχόμενον δὲν διαγράφεται ὅπωσδήποτε.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΦΟΡΤΩΤΩΝ;

'Απὸ τὴν εἰδικὴν συσταθεῖσαν εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην ἐπιτροπήν, πρωτοβουλία τῶν 'Αμερικανῶν ἑξαγωγέων, διὰ τὴν μελέτην τῶν ἐπιπτώσεων τῆς υψηλῆς ναυλαγορᾶς ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν, τὰ κάτωθι συνήθησαν συμπεράσματα:

- 1) Παρὰ τοὺς υψηλοὺς κρατοῦντας ναῦλους διὰ τὰ χύδην φορτία, μία ναυλαγορά ὑπὲρ τῶν φορτωτῶν (buyer's market) θέλει ἐμφανισθῆ ἐντὸς ἔνος ἢ δύο ἑταῖρων.
- 2) Διαπιστώται ὅτι μόλις τὰ 15 % τῶν εἰς χῦμα φορτίων διακινοῦνται βάσει τῶν κρατοῦντων ἐκάστοτε εἰς τὴν ναυλαγοράν ναῦλων. Τὰ λοιπὰ 85% μεταφέρονται ἐπὶ σκαφῶν χρονονιαλώμενών, μὴ ὑποκειμένων κατ' ἀκολουθίαν εἰς τὰς ἀποτόμους υψηλικὰς διακυμάσεις τῶν ναῦλων, αἵτινες σημειοῦνται ἀπὸ τοῦ 'Ιανουαρίου τοῦ τρέχοντος ἔτους.

Κατὰ τὴν συζητήσασαν τὰ ἀνωτέρω συμπεράσματα διενῆθη διάσκεψιν διετυπώθησαν διάφοραι γνῶμαι τῶν περὶ τὴν ναυλαγοράν

ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ

ΤΕΛΟΣ 1971 ΠΛΗΡΗΣ Η ΑΠΟΔΟΣΙΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ

'Εξ ἀσφαλοῦς πηγῆς ἀριθμεθα τὰς πληροφορίας μας:

Τὰ «Ναυπηγεία 'Ελευσίνος» ἔχουν προγραμματίσει νὰ ὀρθίσουν ναυπηγούντα κατά Φεβρουάριον 1971, ὅτε δέ ἔχῃ συμπληρωθῆ ἡ ὑπὸ αὐτῶν τῶν ίδιων κατασκευαζομένη ἥδη μὴ αὐτούσιον δεξαμένη ναυπηγική δεξαμένη (ποντόνι), τὸ πρώτον μιᾶς σειρᾶς φορτηγῶν σκαφῶν 4 - 5.000 τόνων, χρησιμοποιούντας ὡς ναυπηγικὴν κλίνην τὴν νέαν αὐτὴν δεξαμένην.

Περὶ τὸ τέλος τοῦ 1971, ὅτε θὰ ἔχουν συμπληρωθῆ ἀι ἐργασίαι κατασκευῆς τῆς πρώτης μονίμου ναυπηγικῆς κλίνης

— αἱ ἐργασίαι αὐται ἥρχισαν κατὰ Μάϊον τ.ε. καὶ προχωροῦν μὲ ταχύτατον ρυθμὸν — θέλει τεῦθι ἡ τρόπις τοῦ πρώτου ἐκ μιᾶς σειρᾶς τεσσάρων φορτηγῶν 40.500 τόν.

Δύναται, δηλαδή, νὰ λεχῇ ὅτι ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 1971 τὰ δεύτερα κατὰ σειρᾶν εἰς 'Ελλάδα Ναυπηγεία, συμπληροῦντα πλήρως τὸν ἄριστον καὶ συγχρονισμένον ἔξοτλισμόν των, θὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν περίοδον τῆς πλήρους παραγωγῆς ἀποδόσεως αὐτῶν. 'Εν τὸ μεταξὺ θὰ ἔχῃ παραληφθῆ καὶ ἡ πλωτὴ δεξαμενὴ τῶν 71.000 τόνων.

ἐπαγγελματικῶς κινουμένων.

Οὕτω ὁ κ. Ντέρεκ Χώλλ, τῆς Σημπίτζ Σίππιγκ Λτδ., ἐνός κονσόρτσιουμ μεταφορᾶς χύδην φορτίων, ἐτόνισεν ὅτι οἱ ὑψηλοὶ ναῦλοι ἀποτελοῦν ἐμπόδιον εἰς τὴν διεξαγωγὴν τοῦ ἐμπορίου. 'Η ἀπὸ τοῦ 1960 ἀνάπτυξις τῆς Ναυτιλίας ὀφείλεται κυρίως εἰς τὸ ἔξαιρετον χαμηλὸν ναυπηγικὸν κόστος, ὅπερ καὶ συνεπέφερε τὸν χαμηλὸν ναυλούσ. Τώρα ὅμως τὰ ναυπηγεῖα τελοῦν εἰς πλήρη ἀποχόλημαν καὶ τὰ παραγγελόμενα πλοῖα δὲν θὰ παραδοθοῦν πρὸ τοῦ 1973 η 1974, χωρὶς βεβαίως νὰ εἶναι καὶ εὐθηνά.

Καὶ ὅμως — προσέθετεν ὁ 'Αγγλος ἐμπειρογνώμων — η 'άγορὰ τῶν φορτωτῶν' δὲν εἶναι πολὺ μακράν. 'Υπολογίζεται ὅτι περὶ τὰ μέσα τοῦ 1972 η ἡτησίς τονιάς θὰ καλύπτεται, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ὁ σύγκος τῶν μεταφορούμενον φορτίων θὰ συνεχίσῃ αὐξανόμενος μὲ τὸν αὐτὸν ρυθμὸν τῆς σήμερον. 'Εάν ὅμως κατὰ δύο ἔστω τοῖς ἔκαστον ὁ σύγκος τῆς μεταφορικῆς κινήσεως τῶν χύδην φορτίων χαλαρωθῇ ἐν συγκρίσει: πρὸ τὸν προβλεπόμενον, τότε η ὑπὲρ τῶν φορτωτῶν ναυλαγορᾶ θέλει ἀναπτυχθῆ κάποτε ἐντὸς τοῦ 1971.

'Επίσης ὁ κ. 'Ιερεμίας Τζένκες, διευθυντὴς τοῦ τμήματος ναυλώσεων τῆς Μπούγκε, συνεφόνησεν ἐπὶ τὸν ἀνωτέρω προβλέψεων. Παρετήρησεν ὅτι ἡδη ὁ ἐπιβραδύνομον ρυθμὸς εἰς τὴν ἡτησίαν τονιάς ἐπισημαίνεται. Εἰς τὰς φορτωτες λ.χ. χάλιδος ἀπὸ τὴν Ἰαπωνίαν, η ἐφετεινὴ κίνησις θὰ εἶναι καποτας κατωτέρα τῆς περιστινῆς. 'Καὶ δὲν θὰ χρειασθῇ — προσέθηκε — χρόνος πολὺς

διὰ νὰ 'ξεφουσκωσῃ αὐτὸ τὸ ἀεράστατον'. Τὸ 1956, ἐντὸς ἑξαμήνου ἀπροσδοκήτως ἡ ναυλαγορά τῶν πετρελαίων κατέπεσεν ἀπὸ τὸ 15 δολ. εἰς τὰ δύο.

'Ο κ. Τζένκες δὲν ἔχει τὴν γνώμην ὅτι ἀπὸ τοὺς υψηλοτέρους ναῦλους παρεμποδίζεται ἡ ροή τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. 'Η παγκόσμιος κίνησις τῶν χύδην φορτίων ἀπὸ ἐν δισεκατομμύριον τόνων τὸ 1960 ἐφεσσεται τὰ δύο δισεκατομμύρια τὸ 1969. Καὶ ἐν τούτοις ἀπρόβλεπτοι μεταφοραὶ ὡς λ.χ. μεταλλεύματα ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν πρὸ τὸ Μομπίλ καὶ γαιάνθρακες πρὸ τὸ Ρόττερνταμ σταθερώς ἀνεπτύχθησαν.

Αἱ μεταφοραὶ τῆς ιαπωνικῆς βιομηχανίας χάλιδος καὶ ἡ ἐλλειψις τονιάς υπῆρξεν οἱ παράγοντες τῆς υψώσεως τῶν ναῦλων. Διὰ τὸν γαιάνθρακα ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδης ἐπληρώνοντο πρὸ ἔτους ἐπτά δολλάρια καὶ τώρα δέκα τρία.

'Ετερος ἐπίσης ὁ μιλητῆς ἀπέδωσε τὴν αὐξήσην τῶν ναῦλων εἰς τὴν 'ἀκόρεστον ζήτησιν τονιάς ἀπὸ τὴν παγκόσμιον βιομηχανίαν'. 'Ανεφέρθη καὶ αὐτὸς εἰς τὴν Ιαπωνικὴν περίπτωσιν τῆς βιομηχανίας χάλιδος.

Σκανδιναύοι ήγόρασαν καὶ τὸ μότορ τάν

YOUR AGENTS

AT JEDDAH

SAUDI ARABIA

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
TROODOS SHIPPING AND TRADING LTD
RODWELL HOUSE, MIDDLESEX STR., E1
TL. BISHOPSGATE 1306 (5 LINES) TX. 25417
Teleg. TROODOSHIP LON

P.O.BOX 419
TELEPH. 2429 - 3430
TELEGR. LOUCAS DJEDDAH

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

κερ «Καπετάνισσα» 36.080 τόν. d.w., τού 1959 άντι 5.250.000 δολλαρίων. Οι άγορασται θὰ έκτελέσουν ταξίδιον Περσικού Κόλπου - Κόντινευτ μὲ ναύλον 200 W.

Χαρακτηριστικὸν τῶν τάσεων τῆς ἀγορᾶς: Τὸ Νορβηγικὸν 51.030 τόν. d.w. τάνκερ «Συλούνα», τοῦ 1960 ἐπωλήθη τελευταίως εἰς "Ελληνας" ἀντὶ 5 ἑκατομ. δολ. καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐπανεπολήθη εἰς Νορβηγοὺς ἀντὶ 8 ἑκατομ. δολ. μετὰ τοῦ ναυλο-συμφώνου του.

"Άλλο μικτὸν 30.000 τόν. d.w., τοῦ 1956 ἐπωλήθη ἀπὸ "Ελληνας" εἰς Σκανδιναύους ἀντὶ 3.550.000 δολλαρίων.

Δυσεξήγητος ἡ ἀγοραστικὴ αὐτὴ δραστηριότης τῶν Νορβηγῶν. Ἐξεποίσαν ὅλα τὰ μικρά τῶν σκάφη — τὰ πλειστα εἰς "Ελληνας" — καὶ τώρα ἀναζητοῦν τὰ πανάκριβα ἔνα μεταχειρισμένα, ἀκόμη καὶ τὰ πρὸ δλίγον ιδικά των. Οἱ μὲν τὴν ἀπόδιδουν εἰς τὴν κερδοσκοπίαν, τὴν ὄργιαζουσαν πράγματι μὲ μίαν ναυλαγορὰν τείνουσαν νὰ φύσῃ εἰς ὑψη δυσθέρητα, οἱ δὲ εἰς τὴν ἀνάγκην καλύψεως τῶν φορολογητέων κερδῶν διὰ νέων ἐπενδύσεων.

Τῆς ἐποχῆς: Τάνκερ ἀμέσου παραδόσεως 100 χιλ. τόν. ἐλεύθερον, τοῦ 1964, ἡγοράσθη πρό τινος παρ' "Ελληνος" ἐφοπλιστοῦ ἀντὶ 15 ἑκατομ. δολλαρίων τοῖς μετρητοῖς.

Τάνκερ 250 χιλ. τόνων ἐλεύθερον, μὲ ἄμεσον παραδόσιν, προσερέθη πρὸ ἡμερῶν ἀντὶ 42 ἑκατομ. δολλαρίων. Ἀρχικὸν κόστος κατασκευῆς περὶ τὰ 20 ἑκατομ. δολ.

Διὰ σκάφους Ο.Β.Ο. 150 χιλ. τόν. παραδότεον Δεκεμβρίου τρέχ. ἔτους, προσερέθησαν 26 ἑκατομ. δολ. Κόστος κατασκευῆς του 13 ἑκατομ. δολλάρια.

Καὶ ἐπειταὶ συνέχεια...

τῷ χρόνῳ δημιουργίαν τῆς ἑθνικῆς ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς; Εἶχε πρὸ καιροῦ ἀνακοινωθῆ ἡ σύστασις τῆς Κοινοπραξίας αὐτῆς, πλὴν κατόπιν ἀντιρρήσεων, αἵτινες προεβλήθησαν ἀπὸ μέρους ὥρισμένων ἀσφαλιστῶν καὶ ἀσφαλιστικῶν ὄργανων τοῦ σχεδίου. Τὸ θέμα τελεῖ ἦδη ὑπὸ μελέτην, βάσει τῶν δύον προεβλήθησαν ἀντιθέτων ἀπόψεων.

Δὲν πρόκειται νὰ ὑπεισέλθωμεν, πολὺ δὲ περισσότερον νὰ συζητήσωμεν τὰς ἐπὶ μέρους διχογνωμίας ποὺ ἀνέκυψαν. Ἐκείνο ποὺ μᾶς ἐνδιαφέρει εἰναι καὶ ἡ ἔξομαλυντὶς τῶν διαφορῶν καὶ τὰς ταχυτέρα διεκπεραϊστὶς τῶν διατυπωσεων, ὡστε ἡ Νόμω προβλεπομένη Κοινοπραξία νὰ ἀρχίσῃ λειτουργοῦσα ἐπὶ βάσεων δημως στερρῶν καὶ μὲ τὴν συμμετοχὴν ὅλων δημαρέων γῆστρων καὶ ἔργων νὰ εἰσφέρουν εἰς τὴν μεγάλην προσπάθειαν τῆς σὺν τῷ χρόνῳ ἀσφαλιστικῆς χειραφετεύσεως τῆς Ναυτιλίας μας.

Ἀρμόδιος διὰ τὸ ὅλον θέμα εἶναι, νομίζουμε, ὁ κ. "Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας. "Ἄσ καλέσθη τοὺς μὲν καὶ τοὺς δέ. "Ἄς ἀκούσθη τὰς ἀντιτιθέμενας ἀπόψεις των. Θὰ τὰς μελετήσῃ καὶ θὰ προσδόσῃ, πιστεύομεν, τὴν ὑγιεστέραν κατεύθυνσιν εἰς τὰ τῆς συστάσεως τῆς Κοινοπραξίας καὶ τῆς συντόνου διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς προσπάθειας. Μία διετία, ἀφοῦ τὸ ὅλον πρόβλημα ἔτυχε τῆς Κυβερνητικῆς μερίμνης, εἶναι ὑπεραρκή διὰ νὰ εὔρῃ τοῦτο τελικῶς τὴν προσφορωτέραν λύσιν, ἥτις ἄλλως τε καὶ ὑπεδείχθη καὶ ἔτυχε τῆς ἐγκρίσεως ὅλων τῶν ἀσχολουμένων περὶ τὴν ἀσφάλισιν τοῦ θαλασσίου ἐπὶ σκαφῶν κινδύνου.

ΕΥΕΛΙΚΤΑ ΤΑ 125.000 ΤΟΝΝΩΝ

Εἰς τὴν ἐποχὴν τῶν ὑπερμεγέθων δεξαμενοπλοίων καὶ ἐνῷ ἔξαρστον τὰ οἰκονομικά τῶν πλεονεκτήματος, ἔξακολουθοῦν νὰ ὑφίστανται ἔνθερμοι ὑποστηρικταὶ τῶν τάν-

κερς μεσαίου μεγέθους, τῆς τάξεως τῶν 125.000 τόνων d.w.

Εἰς δηλώσεις του πρὸς τὴν ἐφημερίδα «Φιγκαρό», ὁ γενικός διευθυντής τῶν ναυπηγείων Φράνς Ζιρόντ εἶπες τὸ ἔγκλιμον τῶν τάνκερς τοῦ μεγέθους τούτου, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς καθελκύσεως τοῦ τάνκερ «Τζίλνα», τῶν 125.000 τόνων.

«Ισως τὸ σκάφος τούτο, ἐτόνισε μεταξὺ ἀλλων ὁ ὄμιλητης, νὰ φανῇ μικρόν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἔδη καθελκυσθέντα καὶ τελοῦντα ἐν ὑπηρεσίᾳ μαρμούθ. Πρέπει νὰ τονίσω, ὅτι ἂν καὶ ἐφθάσαμεν εἰς τὴν κατασκευὴν πλοίων μέχρις 170.000 τόνων, δὲν θήλησαμεν νὰ ἀναπτύξωμεν τὰς κατασκευαστικὰς δυνατότητας καὶ μέχρι τῶν σκαφῶν τῶν 250.000 τόνων. Δὲν εἶναι δλίγον οἱ σκεπτόμενοι ὅτι τὰ πολὺ μεγάλα αὐτὰ σκάφη δὲν ἀπέδωσαν ὅλα ὅσα οἱ θεωρητικοὶ ὑπολογισμοὶ προέβλεψαν κατὰ τὴν ἐκμετάλλευσην των. Τὸ κατασκευαστικὸν τῶν κόστος ηγήθη κατὰ πολύ, μὲ τάσιν διαφράξης ἀνόδου, κυρίως λόγω τῶν τεχνικῶν δυσχερειῶν, τῶν ὁποίων δὲν ἔγινεν ἀρχικῶς ή όρθι ἐκτίμησις κατὰ τὰς πρώτας μελέτας ἐκμετάλλευσεως τῶν μικροτέρων σκα-

φων. » Α' ἔτερου, τὰ ἀσφάλιστρα ἔφθασαν εἰς ὑψη δυσθέρωτα ἀφ' ὅπου τὰ σκάφη αὐτὰ ἐτέθησαν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν. Τέλος, ἀκόμη καὶ τὸ μεγεθός των στερεῶν εἰς αὐτὰ τὴν εὐελίξιαν εἰς τὴν ἐκμετάλλευσίν των, τῆς ὑποίσας ἀπολαύσυν τὰ μικρότερα πλοία.

» Διὰ τοὺς λόγους αὐτούς, κατέληξεν ὁ ὄμιλητης, ἔχομεν πεισθῆ ὅτι σκάφη τοῦ μεγέθους τῶν 125.000 τόνων θὰ ἔχουν θυμασίαν σταδιοδρομίαν, κυρίως ἐὰν τὰ πολιτικά γεγονότα διδγήσουν εἰς τὴν ἀπόφραξη τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ».

Έκ τῶν ἀνωτέρω πειστικῶν ἐπιχειρημάτων συνάγεται εὐχερῶς, ὅτι τὰ μεσαίου μεγέθους δεξαμενόπλοια σὲ δὲν εἴπον ἀκόμη τὴν τελευταίον λέξιν εἰς τὸν ἐπιχειρηματικὸν τομέα.

Ἐν τῷ μεταξύ, μυστήριον ἔξακολουθεῖ νὰ καλύπτῃ τὰ αἰτία τῆς προκλήσεως τριῶν καταστρεπτικῶν ἐκρήσεων ἐπὶ ίσαριθμών ὑπερμεγέθων σκαφῶν εἰς ἀλλεπάλληλα διαστήματα κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ παρελθόντος Δεκεμβρίου. Κλιμάκια εἰδικευμένων ἐμπειρογνόμων ("Αγγλῶν, 'Αμερικανῶν καὶ Ισπάνων") ἐπειραματίσθησαν 16 ὑπερμεγέθων σκαφῶν, χωρὶς νὰ δυνηθοῦν νὰ καταλήξουν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ὁ στατικὸς ἡλεκτρισμός, ὁ συσσωρευόμενος εἰς τὰς δεξαμενάς, δύναται νὰ προκαλέσῃ ἔκρηξην κατὰ τὸν καθαρισμὸν των.

Εἰς τὸ πόρισμά των πάντως οἱ ἐμπειργνώμονες συνιστοῦν πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς τοιούτων σκαφῶν, «ὅπως εἶναι περισσότερον προσεκτικοὶ κατὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν δεξαμενῶν», ὅλα παραδέχονται ὅτι αἱ γνώσεις τῶν τεχνικῶν ἐπὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς συσσωρεύσεως στατικοῦ ἡλεκτρισμοῦ εἶναι περιωρισμέναις.

ΤΙΜΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ

Πόσον ἀλλάζουν οἱ καιροί. 'Απροσπέλαστος διὰ τὸν Ελληνα ἐφοπλιστὴν ἦτο πρὸ εἰκοσιπεντετεῖσας ἀκόμη ἡ πρὸς τὸ Ιερὸν τέμενος τοῦ Λούδης Ρέτζιστερ εἶσοδος. 'Η Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἐθεωρεῖτο ὡς κατωτέρας κλάσεως καὶ ἐφοπλιστάς της — μὲ ἔλαχιστας διακρίσεις — ἐπιχειρηματίας μὴ συγκρινόμενοι μὲ τοὺς ἄλλους ἔνοντας συναδέλφους των εἰς παράστασιν, εὐρύτητα δραστηριότητος, ἀκόμη καὶ ἐπαγγελματικὴν παράστων καὶ γνῶσην.

Τώρα 'Ελληνικὴ 'Ἐπιτροπή διὰ τὸν Βρετανικὸν Νησιογάμονα, ὅπως καὶ διὰ τοὺς δύο ἄλλους μεγάλους, ἐδῶ ἐδρεύει, "Ελληνες δὲ ἐφοπλισταὶ καλούνται — παρακαλούνται δυνάμεια νὰ επωμεν — νὰ συμμετάσχουν εἰς τὰς κεντρικὰς ἐπιτροπὰς τῆς

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

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

• ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

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

• ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

— ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΕΞΑΦΑΛΙΣΩΜΕΝΗ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ "Η ΠΛΑΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΙ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ."— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 475.227, 412.433.

• ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

— ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΧΑΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ «SUDOIMPORT» ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΕΩΣ 5 Η.Ρ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΩΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΛΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΣ 6 — 150 ΕΠΙΒΑΤΩΝ. ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 412.433, 474.273, 425.371.

• ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

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

• ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

— ΑΝΑΛΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ

• ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 479.439, TELEX : 212.544, 212.545, 212.546
ΤΗΑ. Δ/ΝΣΙΣ «ΜΟΥΓΕ» ΠΙΡΑΙΕΥΣ

AI EPENDYSEIS NIARCHOY

Διακόσια έκατομμύρια δολλάρια

διοικήσεως των δύο Ηγούμενών, του 'Αμερικανικού και του 'Αγγλικού. Διασκεριμένοι έφοπλισταί μας μετέχουν ήδη της 'Επιτροπής του «American Bureau» καὶ ὁ κ. Κώντας Μιχ. Λεμός έξελέγη προσφάτως μέλος της 'Επιτροπής του Λούδ'ς Ρέτζιστερ.

'Η τοιαύτη τιμή πρὸς τὸν ἐλληνικὸν ἔφοπλικὸν παράγοντα ἀντανακλᾶ, βεβαίως, καὶ εἰς τὸ σύνολον τῆς Ναυτιλίας μας. Προσδιζομεν καὶ ἐπεδλήθημεν. Οἱ ξένοι, τὸ προβάδισμα αὐτὸν ὑπερεχώθησαν νὰ ἀναγνωρίσουν.

ΠΡΟΣ ΜΙΜΗΣΙΝ

Εἰς πρωτότυπον καὶ ἀξιομίμητον χειρονομίαν προέδη η ἑταῖρία τοῦ κ. Μιχ. Καραγεώργη διὰ νὰ προσελκύσῃ τὰ ἀποταμευτικὸν διαθέσιμα τῶν εἰς αὐτὴν ὑπηρετούντων ναυτικῶν καὶ ὑπαλλήλων εἰς ἀγορὰν ὀμολογιῶν.

Συγκεκριμένας ή ἑταῖρίας δι' ἔγκυκλίου της πρὸς τοὺς πλοιάρχους τῶν πλοίων της, ἀφοῦ συνυποτικῶς ἀναφέρει τὰ πλεονεκτήματα ἐκ τῆς ἀγορᾶς ὀμολογιῶν, γνωστοποιεῖ ὅτι ἐνεγράφη διὰ 1.500 ὀμολογίας ἀξίας 500 δρχ. ἐκάστη (συνολικὴ ἀξία 750.000) καὶ δωρίζει ἀνὰ μίαν μετοχὴν εἰς ἀπαντας τοὺς ἔργαζομένους παρ' αὐτῇ. «Θεωροῦντες καλὴ τὴν τοποθέτησιν τοῦ κόπου τῶν ναυτιλομένων, τονίζεται περαιτέρω εἰς τὴν ἀνακοίνωσιν, παροτρύνεται τὸ πλήρωμά σας πρὸς ἐγγραφὴν καὶ ἄλλων ὀμολογιῶν, τηλεγραφοῦντες ἀριθμὸν δηλωσάντων καὶ ἀριθμὸν μετοχῶν. Προθεσμία λήξεως δηλώσεων ἡ 20 'Οκτωβρίου».

'Αφ' ης ἡ ἔγκυκλος ἐτήλεγραφήθη πρὸς τὰ πλοῖα τῆς ἑταῖρίας Καραγεώργη, ἥρχισαν ἀθρόως νὰ καταφθάνουν εἰς τὰ ἐν Πειραιεῖ γραφεῖα τῆς τηλεγραφήματος ναυτικῶν περὶ συμμετοχῆς τῶν εἰς τὸ δάνειον. Μέχρι τῆς παρελθόντης Δευτέρας ὁ ἀριθμὸς τῶν δηλώσεων δι' ἀγορὰν ὀμολογιῶν ὑπερβαίνον τὰς 500, ἀλλ' ὁ ἀριθμὸς οὗτος μέχρι πέρατος τῆς προθεσμίας ἐγγραφῶν προεβλέπετο νὰ αὐξηθῇ κατὰ πολὺ.

ΕΚ ΤΩΝ ΑΠΟΘΗΚΩΝ "TPANZITO..

Ικανοποιεῖ πολαιόν, ἀλλὰ καὶ γενικοῦ ἐνδιαφέροντος αἵτημα τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, ὁ ἔφοδιασμὸς τῶν ἐμπορικῶν πλοίων δι' ὑλικῶν τροφοεφοδίων κ.λ.π., ἐξ ἀποθηκῶν «τράνζιτον» τῶν ἐλληνικῶν λιμένων. 'Αξιοσημείωτον είναι, ὅτι καὶ πλοῖα εὐρισκόμενα εἰς λιμένας μας, οἱ ὀποῖοι δὲν διαθέτουν ἐναποθηκευμένα «τράνζιτον» ἔφοδοις, δύνανται νὰ τὰ προμηθεύωνται ἐκ τῶν ἀποθηκῶν π.χ. τοῦ Πειραιῶς.

'Αποτελεῖ, ὅντας, εὐχάριστον διαπίστωσιν, ὅτι διευρύνεται μεταξὺ τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν, αἱ ὀποῖαι εἶναι ἀρμόδιαι, ἔστω

'Ἐπέκτασις καὶ ἔκσυγχρονισμὸς τοῦ διύλιστηρίου 'Ασπροπόρου, οὗτας ὡστε νὰ ἀποκτήσῃ ἱκανότητα διύλισεως 4.500.000 μ.τ. ἀργοῦ πετρελαίου ἐπησίως.

— "Ιδρυσις καὶ λειτουργία διύλιστηρίου Λιπαριτικῶν Ἐλαίων παραγωγικῆς ἱκανότητος 100.000 μ.τ. ἐπησίως.

— 'Ἐπέκτασις ἐγκαταστάσεων ναυπηγείων Σκαραμαγκά, ὡστε αὖται νὰ καταστοῦν ἱκαναὶ διὰ ναυπήγησιν καὶ ἐπισκευὴν σκαφῶν 240.000 τόνων (d.w.) τούλαχιστον καὶ — "Ιδρυσις καὶ λειτουργία μονάδος κατασκευῆς μηχανῶν θολάσσης (οἰασθήποτε ἵπποδυνάμεως) καὶ Ἑηρᾶς (ἵπποδυνάμεως ἀνα τῶν ὀκτακοσίων ἵππων) ντῆζει καὶ ἐνδεχομένως ἀπομονωθεῖσαν παραγωγῆς ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας.

Ἐξ ἄλλου, θὰ ἔχαρτηθῇ ἐκ τῶν ἀποτελεσμάτων τεχνικοϊκονομικῶν μελετῶν ἔαν

καὶ διὰ δευτερεύοντα θέματα τῆς Ναυτιλίας, ή ἀναγκαῖα κατανόησις διὰ τὴν ἀπὸ πάσης πλευρᾶς δλοκλήρωσιν τῆς χαραχθείσης ὑγιοῦς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

ΕΝ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΤΟ Υ.Ε.Ν.

'Αποτελεῖ σημαντικὸν βῆμα πρὸς βελτίωσιν τῆς Ναυτικῆς 'Εκπαίδευσεως ἡ ἀναμόφωσις τοῦ προγράμματος τῶν μαθημάτων καὶ τῆς διδακτικῆς ὑλῆς εἰς Δημοσίας Σχολὰς Μηχανικῶν. 'Εκ τῆς συνεργασίας τοῦ Υ.Ε.Ν. μετὰ τῶν Τεχνικῶν Συμβουλών τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν προήλθεν — ὡς ἀνεμένετο — ἀγαθὸν ἀποτέλεσμα. Διὰ τῆς ἐπελθόντης βελτιώσεως ἐπιτυχάνεται ἡ προσαρμογὴ τῶν γνώσεων τῶν μαθητῶν - μηχανικῶν εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν συγχρόνων πλοίων, ἐνῷ διὰ τῆς προσθήκης ὀρῶν καὶ μαθημάτων ἡλεκτρολογίας - ἡλεκτρονικῆς οἱ ἐκ τῶν Δ.Σ.Ε.Ν. ἔχερχομενοί νέοι ἀξιωματικοί Μηχανικοί θὰ διαθέτουν λίσαν ἰκανοποιητικήν εἰδίκευσιν εἰς τὰ καθηκόντα τοῦ ἡλεκτρολόγου.

'Η μεγάλη σημασία τῆς καινοτομίας τούτης εἶναι πρόδηλος. 'Η ἐπιμέλεια τῶν ἡλεκτρολογικῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ πλοίου ἀνατίθεται εἰς στελέχη διαθέτοντα — ὡς οἱ ἀπόφοιτοι τῶν Δ.Σ.Ε.Ν. — ύψηλὸν ἐπίπεδον γενικῆς καὶ ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως. Περιέρχεται ἡ εὐθύνη τῶν ἐγκαταστάσεων τούτων εἰς τὸ πρωστικὸν μηχανής, ἀποφευγομένης τῆς δημιουργίας μιᾶς τετάρτης ἐπιστασίας — τῆς τῶν ἡλεκτρολόγων — ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ μιᾶς νέας —

πραγματοποιηθοῦν αἱ κάτωθι ἐπενδύσεις:

— Συμμετοχὴ τοῦ ἀναδόχου εἰς ἴδρυσιν χαλυβουργείου μὲ ποσοστὸν 30%.

— "Ιδρυσις καὶ λειτουργία ἐργοστασίου παραγωγῆς διπύρου μαγνησίας καὶ πυριμάχων ὀλικῶν ἡ μεταλλικού μαγνησίου.

— "Ετεραὶ βιομηχανικαὶ ἐπενδύσεις.

Τὸ συνολικὸν ὑψος τῶν ὧς ἄνω ἐπενδύσεων τῶν κατηγοριῶν περιλαμβανομένων καὶ τῶν κεφαλαίων κινήσεως, δέον νὰ ἀνέλθῃ εἰς ποσό 200.000.000 δολαρίων.

Εἰς τὴν περίπτωσιν κατὰ τὴν ὅποιαν αὐταὶ δὲν κρίνονται πραγματοποιήσιμοι μερικῶς ἡ ὀλικῶς, ὁ φορεὺς τῆς ἐπενδύσεως ὑποχρεούται εἰς τὴν χορήγησιν πρὸς τὸ 'Ελληνικὸν Δημόσιον δανείου εἰς συνάλλαγμα ἕσον πρὸς τὸ 30% τοῦ μὴ ἐκτελεσθησμένου τμήματος τῶν ἐπενδύσεων τῆς κατηγορίας αὐτῆς, μὲ ἐπιτόκιον ὑψος 6,5% καὶ δεκαπενταετῆ ἔχοφλησιν εἰς συνάλλαγμα.

Ἐπὶ πλέον τῶν ὑφισταμένων — ναυτικῶν εἰδικοτήτων. 'Ἐπέρχεται οἰκονομία εἰς τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων, διότι ἀντὶ μισθοῦ κλπ. οἱ εἰδικευμένοι ὡς ἡλεκτρολόγοι μηχανικοί θὰ ἀμείβωνται διὰ τῆς καθιερώσεως εἰδικού τίνος ἐπιδόματος. Μετὰ τρία ἀπό σήμερον ἔτη τὰ ἀποδοθοῦν εἰς τὴν Ναυτιλίαν ὑπὲρ τοὺς 120 μηχανικοί - ἡλεκτρολόγοι κλπ.

Υπογραμμίζομεν τὴν καινοτομίαν, διότι πιστεύουμεν ὅτι ἀποτελεῖ μίαν πολύτιμον ἀπόδειξιν περὶ τοῦ τί δύναται νὰ ἀποφέρῃ ἡ συνεργασία τοῦ Υ.Ε.Ν. μετὰ τῶν ζώντων τὰς ἀνάγκας τῶν ἐφοπλιστῶν κατὰ τὴν λήψιν τῶν ναυτιλιακῶν μέτρων.

ΟΡΘΗ ΑΠΟΦΑΣΙΣ

Εἶναι πρὸς ἔπαινον τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ν.Α.Τ. ἡ ἀπόφασίς του ὅπως μετακαλέσῃ ξένον 'Αναλογιστήν διὰ τὴν σύνταξιν μιᾶς δλοκληρωμένης ἀναλογιστικῆς μελέτης. 'Άλλα τὸ ἔργον τοῦ Δ.Σ. δὲν τερματίζεται μὲ τὴν λήψιν τῆς ἀποφάσεως, διότι αὐτὴ δὲν εἶναι παρὸ μόνον ἡ ἀρχή.

Εἶναι γνωστόν ὅτι ὁ 'Αναλογιστής, ὁ συνδήποτε καὶ ἀν εἶναι ἐπιστήμων ὑψηλῆς καταρτίσεως καὶ πείρας θὰ ἐργασθῇ βάσει τῶν δεδομένων, τὰ ὅποια θὰ τεθοῦν ὑπὸψιν του. Τὰ δεδομένα δὲ ταῦτα θὰ ἀποτελέσουν τοὺς συντελεστάς τῶν προβλημάτων, τὰ ὅποια θὰ καταστρώσῃ καὶ θὰ ἐπιλύσῃ, ὕστερα νὰ καταστήσῃ εἰς τὴν ἐξεύρεσιν τῶν μεγεθῶν τοῦ «Ασφαλιστικοῦ 'Ισοζυγίου».

Εὐθέσιαν καὶ ἀμεσον ἐπίδρασιν ἐπὶ τοῦ ὑψοῦ τῶν μεγεθῶν τούτων ἀσκοῦν πλείστα

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

όσα στοιχεία, ώς π.χ. ο ρυθμός έξόδου εις τὴν σύνταξιν τῶν ἡσφαλισμένων, ο χρόνος διαρκείας τῆς συνταξιοδοτήσεως, αἱ τιμαὶ αὐξήσεως τῶν παροχῶν κατὰ τὰς μελλοντικὰς περιόδους, αἱ τιμαὶ ἀνόδου τῶν ἐτησίων ἑσόδων τοῦ φορέως, ο ρυθμὸς εἰσόδου νέων εἰς τὴν ἀσφάλισιν (ναυτικὸν ἐπάγγελμα) αἱ ἥλικιαι τῶν ἡσφαλισμένων κλπ.

Διὰ τὸν λόγον τούτον ἡ συγκέντρωσις τῶν στοιχείων τούτων, ἡ ὅποια κατ' ἀνάγκην θὰ διενεργηθῇ ὑπὸ τῶν ὑπηρεσιακῶν παραγόντων, πρέπει νὰ εἶναι ἐπιμελής, ἡ λεγμένη καὶ ἀντικείμενη. Ταῦτα πάντα θὰ ἔξασφαλίσῃ ὁ συνεχῆς ἔλεγχος ἐκ μέρους τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ν.Α.Τ. ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τοῦ ἔνου ἐπιστήμονος.

"Ο, τι προέρχει εἰναι ἡ ἔξεύρεσις ἐνὸς ἀδιαβλητοῦ μέτρου, βάσει τοῦ ὅποιου θὰ κριθῇ, ἐὰν τὸ Ν.Α.Τ. ὑπὸ τὸ ὑφιστάμενον στήμερον οἰκονομικὸν τοῦ κάλυμματος δυνηθῇ νὰ βελτιώσῃ τὴν θέσιν τῶν παρόντων καὶ μελλόντων συνταξιούχων ἡ θὰ παραστῆ ἀνάγκη νὰ τραπῇ πρὸς νέας οἰκονομικάς επιδιώξεις, τὰς ὅποιας ὁ ἔνος 'Ἀναλογιστής' θὰ διαγράψῃ εἰς τὴν μελέτην του.

Αἱ στήλαι αὗται ὑπέρμαχοι τῆς βελτιώσεως τῶν συνταξιούχων τῶν ἀπαραμίλλων 'Ελλήνων ναυτικῶν μετ' ἰδιαιτέρου ἐνδιαφέροντος θὰ παρακολουθήσουν τῶν ἀναλογιστῶν προσπάθειαν καὶ ἐνθουσιωδῶς θὰ χειροκρήσουν τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ Δ. Συμβουλίου τοῦ Ν.Α.Τ.

XΡΗΖΕΙ ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΕΩΣ

'Η ἰδιαιτέρα σημασία τῆς ὑπὸ ἀριθ. 19/1970 ἀπόφασεως τοῦ συγκροτηθέντος Διαιτητικοῦ Δικαστηρίου πρὸς ἐπίλυσιν τῆς ἀνακυψάσης μεταξὺ Δημοσίου καὶ πλοιοκτητῶν διαφορᾶς ἐπὶ ἐπιχειρηθεῖσης ἐπιβολῆς τελῶν χαρτοῦ ήμου, ὑπεγραμμίσθη εἰς σημέωμα, τὸ ὅποιον συνώδευσε τὴν δημοσίευσιν τῆς ἀνωτέρω ἀποφάσεως εἰς τὸ «Ναυτικά Χρονικό» (τ. 1.5.70, σελ. 46). Εἰς τὸ

σημείωμα ἐκείνῳ ἀνεφέρετο ὅτι ἡ ἐν λόγῳ ἀπόφασις δέχεται ὅτι εἰς τὴν διαιτησίαν ὑπάγονται, βάσει τῆς ἀντιστοίχου ρήτρας τῶν Ἑγκριτικῶν Πράξεων, καὶ αἱ ἀνακύπτουσαι φορολογικαὶ διαφοραί.

Πλὴν, ὅμως, τὸ 'Υπουργεῖον Οἰκονομικῶν κατοικού ἀπεδέχθη τὴν ὑπὸ ἀριθ. 19/1970 διαιτητικήν ἀπόφασιν καὶ συνεπῶς, ἐδέχθη ὅτι οἱ ἑκαταβαρισταὶ καὶ οἱ μέτοχοι τῆς διαλυζείσης Εἰδικῆς Ἀνωνύμου Ναυτικῆς Ἐταιρίας «δὲν ὑπέχουν ὑποχρέων καταβολῆς οἰουδήποτε χρηματικοῦ ποσοῦ διὰ τέλη χαρτοσήμου ἐπὶ τοῦ καταστατικοῦ καὶ τῶν μετοχικῶν τίτλων αὐτῆς» καὶ ἔδωσε σχετικάς ὀδηγίας πρὸς τὸν ἀρμόδιον Οἰκονομικὸν 'Ἐφορον, ἐμμένει εἰς τὴν ἀποφίνιον, ὅτι αἱ ἐν τῶν διαιτάξεων τῶν N. 1880/51 καὶ 465/1968 ἀνακύπτουσαι μεταξὺ τοῦ Δημοσίου καὶ τῶν πλοίων φορολογικαὶ διαφοραὶ ἐμπίπτουν εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τῶν φορολογικῶν δικαστηρίων.

'Υπενθυμίζομεν σχετικῶς, ὅτι ἡ τελευταία ἀποφίνιος τοῦ 'Υπουργείου Οἰκονομικῶν ἀποτελεῖ μερικὴν ἀποδοχὴν γνωμοδότησεως τῆς ὀλομελείας τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους, ἡ ὅποια ἐν ὁμοφωνίᾳ ἐδέχθη, ὅτι ἀνήκει εἰς τὴν ἀποκλειστικὴν ἀρμοδιότητα τῶν διαιτητῶν ἡ ἐπίλυσις φορολογικῶν, μεταξὺ Δημοσίου καὶ πλοίων, διαφορῶν.

'Υπάρχουν, συνεπῶς, τέσσαρα ἐπίσημα κείμενα (ἡ γνωμοδότησις τοῦ N.Σ.Κ., ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις καὶ αἱ δύο ἀποδοχαὶ — ἀντιστοίχως — παρὰ τοῦ 'Υπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν), τὰ ὅποια συνέθετον τὴν αὐτὴν διαιφωνίαν. 'Η διαιφωνία δὲ αὕτη θὰ καταστῇ ἐντονοτέρᾳ ἔαν, μελλοντικῶς, ἀχθῇ ἐνώπιον Διαιτητικοῦ Δικαστηρίου ἐπίλυσις διαφορᾶς, ἀναγομένη εἰς τὸν N. 1880/51 καὶ 465/1968 καὶ αὐτὴ — ὑπαρχούσης πλέον νομολογίας — ἐπιλυθῇ διαιτητικῶς καὶ ἀντιθέτως πρὸς τὰς ἀπόφεις τοῦ 'Υπουργείου Οἰκονομικῶν.

'Ἐπειδή, πιστεύομεν, ὅτι ἡ ὑφισταμένη

διαφορὰ ἀντιτίθεται, καίτοι δὲν ἔχει σημαντικὸν οἰκονομικὸν περιεχόμενον, προκαλεῖ περιστασμούς καὶ ἀπασχολήσεις εἰς ἐποχὴν καθ' ἧν ουδέποτε ἡ ἐμπιστοσύνη τοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς τὸ Κράτος ἦτο τόσον μεγάλη, ὅσον πρὸς τὴν 'Εθνικὴν Κυβέρνησιν, φρονοῦμεν ὅτι διὰ προσθήκη μιᾶς ἀποσαφηνίσεως εἰς τὸν σχετικὸν όρον τῶν Ἑγκριτικῶν Πράξεων νηολογήσεως τῶν πλοίων θὰ ἔτιθετο τέρμα εἰς τὴν ὑφισταμένην ἀμφιβολίαν.

Η ΔΕΟΝΤΟΛΟΓΙΑ ΤΟ ΕΠΙΒΑΛΛΕΙ

Εἰς τακτικὴν ραδιοφωνικὴν ἐκπομπὴν περὶ Ναυτιλίας τῆς Ιης 'Οκτωβρίου, ἢτις ἐκπομπὴ συντάσσεται μὲ τὴν ἐπιμέλειαν τοῦ πλωτάρχου κ. Γ. Παϊσίου, ἐγένετο σύγκρισις ἀφιθάμου, ἀναφερομένων εἰς τὸ μεγέθη τῆς Ναυτιλίας τοῦ 1939 καὶ τῆς Ναυτιλίας τῆς σήμερον. 'Ο σπῆκερ ἡρύσθη στοιχεῖα «ἀπὸ παλαιὸν ναυτιλιακὸν περιοδικὸν τοῦ 1939», διὰ νὰ καταλήξῃ, ὑπὸ τούς ἥκους κάποιας σειρήνων πλοίου, εἰς τὴν σημειώνην ἐκπληκτικὴν δύναμιν τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Καλή, βεβαίως, ἡ σύγκρισις καὶ ἡ προκληθεῖσα εὐμενής ἐντύπωσις μεταξὺ τοῦ ἀκροστικοῦ κοινοῦ. Δὲν θὰ ἔδλαπτεν, ὅμως, νὰ ἐπληροφορείτο τὸ κοινόν, ὅτι κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνη «τὸ παλαιὸν ναυτιλιακὸν περιοδικόν» δὲν ἦτο ἄλλο ἀπὸ τὰ «Ναυτιλία Χρονικά», τὰ ὅποια ἐπὶ μίαν συναπτήν 40ετίαν προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας τῶν εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας.

'Ο κ. Παϊσίος, ὡς ἐπὶ τῶν δημοσίων σχέσεων τοῦ 'Υπουργείου, διέφειλε νὰ γνωρίζῃ καὶ τὰ τῆς δημοσιογραφικῆς δεοντολογίας, ὅταν ἀναφέρεται εἰς πηγάς πληροφοριῶν. Προτιμότερον θὰ ἦτο νὰ μὴ ἔκανε διόλου χρήσιν τῶν στοιχείων «τοῦ παλαιοῦ ναυτιλιακοῦ περιοδικοῦ τοῦ 1939». Τοῦ ὑποδεικνύομεν τὴν παράλειψιν, ἔστω καὶ ἀν αὐτῇ ἦτο, καθ' ἡμᾶς, ηθελημένη.

TSAVLIRIS SALVAGE-TOWAGE LTD.

TOWAGE ANYWHERE IN THE WORLD



SALVAGE STATIONS IN THE MEDITERRANEAN ATLANTIC OCEAN
ISLANDS ALSO ELSEWHERE SEASONALLY

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 - 850 - 0348

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 :

01 - 486 - 5651

Orpington (Kent) 26885, 01-882

(Foxlane) 1022, 01-590 7482

01-552-4763

GREECE

95, Kolokotroni Street, Piraeus

Telephones : 424309, 422225, 470969

Telex : 2338 & 2340

Cables : "Tsvlco" & "Salvetow"

Telephones - after office hours :

670520, 455235, 670530, 468156

Ο κ. ΧΟΛΕΒΑΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΣΚΕΨΙΝ ΤΟΥ ΕΙΣ ΙΑΠΩΝΙΑΝ

ΠΟΛΥΩΡΟΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΙ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΥΣ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ

'Η Ιαπωνία έμφανεις οικονομικήν άνατησιν άξιοσμείωτων, ιδίως εἰς τὸν βιομηχανικὸν καὶ τὸν ναυτιλιακὸν τομέα. Ολόκληρος ἡ χώρα καλύπτεται διὰ βιομηχανιῶν πάσης φύσεως, γεγονὸς τὸ δόποιον κατατάσσει τὴν Ιαπωνίαν μεταξὺ τῶν πλέον προηγμένων βιομηχανικῶν χωρῶν τοῦ κόσμου. Χαρακτηριστικὸν τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς ἀγάθων είναι ἡ ἀνταγωνιστικότης τῶν προϊόντων, ἥτις διφέλεται εἰς τὸ χαμηλὸν κόστος παραγωγῆς, συνεπείᾳ τῆς — σχετικῶς — χαμηλᾶς ἀμειβομένης ἐργασίας.

'Εξ ἑτέρου ἡ πειθαρχία, ἡ ἀκρίβεια καὶ ὁ σεβασμός πρὸς τοὺς τρίτους ἀποτελοῦν τὰς καλυτέρας προϋποθέσεις διὰ τὴν ἐπίδειξιν αὐτηράς συνεπείας εἰς τὰς συναλλαγάς.

Εἰς τὴν Ιαπωνίαν ὁ λαὸς ζῇ κυρίως μὲ τὰς παραδόσεις, χωρὶς πολυτέλειαν καὶ ἀσχολεῖται περισσότερον μὲ τὴν ἔργασίαν του παρὰ μὲ τὰς ἀπολαύσεις τῆς ζωῆς.

Τὸ ἐμπορικὸν ιστούγιον τῆς Ιαπωνίας εἶναι ἐντὸνως ἐνεργητικόν, δι' ὃ καὶ δὲν ἐνδιαφέρεται ιδιαιτέρως διὰ τὴν εἰσροὴν τουριστικοῦ συναλλάγματος. Δέοντα σημειωθῆ, ὅτι τὸ κόστος ζωῆς εἰς τὴν Ιαπωνίαν σημαντικῶς ὑψηλότερον τοῦ τοιούτου τῶν ὡς τουριστικῶν θεωρουμένων χωρῶν τοῦ κόσμου ('Ιταλίας Ιαπωνίας κ.λπ.).

'Ως ναυτιλιακὴ δύναμις ἡ Ιαπωνίας κατέχει σήμερον τὴν δευτέραν θέσιν διεθνῶς (χωρητικότης 24.000.000 κ.ο.χ.), ἀκολουθῶσσα τὴν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας χωρητικότητα, (ἥτις ἀνέρχεται εἰς 30.000.000 κ.ο.χ. περίπου). Ιαπωνικὰ πλοία δὲν ὑφίστανται ὑπὸ σημαίας εὐκαιρίας, ἡ πρόσδοσις ἐκ τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος εἰναι σημαντικὴ καὶ ἐκφράζεται ἡ βεβαίότης ὅτι εἰς τὴν Ναυτιλίαν οἱ Ιάπωνες θὰ είναι εἰς τὸ προσεχές μέλλον οἱ πλέον σοδαροὶ ἀνταγωνιστοὶ τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὀκταημέρου παραμονῆς μου εἰς Ιαπωνίαν εἶχον ιδιαιτέρας ἐπαφάς καὶ συναντήσεις, τόσον μετ' ἐπιστημονικούς καὶ συναντήσεις, τόσον μετ' ἐπιστημονικούς καὶ εἰδικότερον τὰς τοιαύτους εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα. 'Ο κ. Σάτο ἐξέφρασε τὸν βαθὺ σεβασμὸν διὰ τὴν ιστορίαν τῆς πατρίδος μας καὶ ἐκτίμησεν διὰ τὴν πρόσδον τὴν ὅποιαν σημειοῖ αὐτή, ἐπέμεινε δὲ ιδιαιτέρως εἰς τὰ ναυτιλιακὰ ἐπιτεύγματα τῶν Ἑλλήνων. 'Ομοίως ἐποίηστο ιδιαιτέρων μνείαν περὶ τῆς σημαντικῆς θέσεως τῆς Ἐλλάδος εἰς τὸν ἐλεύθερον κόσμον.

β) Τοῦ ὑπουργοῦ κ. Χασιμότο καὶ τῶν δύο ὑφυπουργῶν Μεταφορῶν κ.κ. Γιαμαμούρα καὶ Μασίνταν, οἵτινες εἶχον τὴν καλωσούντην μοῦ θέσουν ὅτι δύνης ὥρισμένα εἰς τὸν θεμάτων ἄπιασθαι διὰ τὸν πρόσδοτον τὴν ὅποιαν σημειοῖ αὐτή, ἐπέμεινε δὲ ιδιαιτέρως εἰς τὰ ναυτιλιακὰ ἐπιτεύγματα τῶν Ἑλλήνων. 'Ομοίως ἐποίηστο ιδιαιτέρων μνείαν περὶ τῆς σημαντικῆς θέσεως τῆς Ἐλλάδος εἰς τὸν ἐλεύθερον κόσμον.

β) Τοῦ ὑπουργοῦ κ. Χασιμότο καὶ τῶν δύο ὑφυπουργῶν Μεταφορῶν κ.κ. Γιαμαμούρα καὶ Μασίνταν, οἵτινες εἶχον τὴν καλωσούντην μοῦ θέσουν ὅτι δύνης ὥρισμένα εἰς τὸν θεμάτων ἄπιασθαι διὰ τὸν πρόσδοτον τὴν ὅποιαν σημειοῖ αὐτή, ἐπέμεινε δὲ ιδιαιτέρως εἰς τὰ ναυτιλιακὰ ἐπιτεύγματα τῶν Ηλήνων. Ειδικότερον, ἐπειδὴ ἡ Ιαπωνικὴ Ναυτιλία καίτοι ἔφθασε τὰ 27.000.000 περίπου κ.ο.χ., δὲν δύναται νὰ καλύψῃ τὰς εἰς χωρητικότητα μεταφορικὰς ἀνάγκας, διατηπούνται σκέψεις χρησιμοποιήσεως καὶ ὅλων μέσων μεταφορᾶς, ιδίως ὑγρῶν καυσίμων, ἐκ διαφόρων περιοχῶν παραγωγῆς των, ὡστε τὰ πλοία νὰ δυνηθοῦν νὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ

μεταφορᾶς ἄλλων ἀγαθῶν.

γ) Τῶν ἐκπροσώπων τῶν δύο Συνδέσμων (Association) Κατασκευαστῶν καὶ Ἐξαγωγῶν Πλοίων.

Κατὰ τὰς ἀλλεπαλλήλους συσκέψεις, καθ' ὃς μοὶ ἀνετίθετο τιμητικῶς ἡ προεδρία, συνεζητήθησαν θέματα προοπτικῶν, ὡς πρὸς τὴν ἐξέλιξιν τῶν πλοίων καὶ ιδίως ἐπόψεως μεγέθους. 'Ανελύθησαν τὰ προβλήματα, τὰ δόποια γεννώνται ἐκ τῆς κατασκευῆς ὑπερμεγέθων πλοίων, ὡς ἐπίσης καὶ αἱ προοπτικαὶ ὡς πρὸς τὴν ἐξέλιξιν τῶν μεγεθῶν. 'Επὶ παραδείγματι ἑτέθη κατ' ἐπανάληψιν τὸ ἐρώτημα, ἐὰν θὰ καταστῇ δυνατὸν νὰ

σεις εἶχον καὶ μὲ τοὺς διοικοῦντας τὰ μεγαλύτερα ναυπηγικά συγκροτήματα τῆς Ιαπωνίας, ὅπιας ἐπεσκέψθην. Οὕτως ἐπεσκέψθη τρίς μεγάλα ναυπηγεῖα (τῆς Ισικαβάθζιας Χαρίμα εἰς Γιοκοχάμαν, τῆς Χιτάτσι εἰς Όζάκαν καὶ τῆς Καθασάκι εἰς Τακαματσοῦ), εἰς ἢ διεπίστωσα ὀργασμὸν ἐργασίας, ἀρτίαν ὄργανωσιν τῶν ἐργοστασίων καὶ λίαν ίκανοτοιητικὸν βαθμὸν ἀποδέως ἐργασίας.

'Ιδιαιτέραν χαρὰν καὶ ἐντύπωσιν μοὶ ἐπρόσενησε τὸ γεγονός, ὅτι εἰς τὰ ἀνωτέρω ναυπηγεῖα ἡδυνήθην νὰ ἴδω καὶ νὰ ξεναγηθῶ εἰς ἑτοιμοπαράδοτα ὑπερτάνκερ (230).



'Ο κ. Ιω. Χολέβας, συνοδευόμενος ἀπὸ τὸν κ. Πέτρον Ι. Γουλανδρήν, ἐπὶ τοῦ τάνκερ «Ἀρδρος Πλάτιρα», τῶν 210.000 τόν., d.w.

ναυπηγηθῆ πλοίον 1.000.000 τόννων. Ιάπωνες τεχνικοὶ ἀσχολοῦνται ἡδη μὲ τὴν ἐκπόνησιν σχεδίων διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων 450 - 500.000 τόννων καὶ μελετοῦν τὰ προβλήματα, τὰ δόποια προκύψουν ἐκ τῆς κατασκευῆς πλοίων 1.000.000 τόννων. Αἱ συζητήσεις καὶ αἱ συσκέψεις αὐταὶ ἡσαν ὅκρως ἐνδιαφέρουσαι καὶ νομίζως ὅτι διὰ τῆς ἀνταλλαγῆς ἀπόψεων διεφωτίσθαν καὶ αἱ δύο πλευραὶ.

δ) Τοῦ προέδρου τοῦ κολοσσιαίου οικονομικοῦ συγκροτήματος Μιτσούν, δόστις μὲ ἐπεσκέψθη εἰς τὸ ξενοδοχεῖον ἔνθα διέμενον. Οὗτος — δόστις θεωρεῖται μία ἐκ τῶν ισχυροτέρων οικονομικῶν προσωπικοτήτων τῆς Ιαπωνίας καὶ σχεδόν ἀπρόστιος — παρέμεινεν συνομιλῶν μετ' ἐριοῦ, ἐπὶ μίαν περίπου ὥραν καὶ ἐξέφρασε τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ συγκροτήματος τού, ὅπως συνεργασθῇ μὲ 'Ελληνας πλοιοκτήτας, πρὸς ἕδρασιν ναυπηγείων εἰς Έλλάδα.

Πλέον τῶν ἀνωτέρω, ἐπαφὰς καὶ συζητή-

000 τόν. d.w.), ὅπιας θὰ ὑψώσουν τὴν κυανόλευκον καὶ νὰ παρακολουθήσω τὸν ρυθμὸν καὶ τὸν τρόπον ναυπηγήσεως τῶν συγχρόνων πλοίων μαρμούθ.

'Εκ τῶν ἀνωτέρω ἐπαφῶν καὶ συζητήσεων, διεπίστωσα ἀπόλυτον σύμπτωσιν ἀπόψεων καὶ λίαν ίκανοτοιητικὸν βαθμὸν συνεργασίας μεταξὺ 'Ελλήνων πλοιοκτητῶν καὶ ιαπωνικῶν ναυπηγείων, εἰς τὰ δόποια σήμερον τελούν ὑπὸ κατασκευὴν ἡ παραγγείλειν 150 περίπου πλοία διὰ λογαριασμὸν τῶν πρώτων, πολλὰ τῶν δόποιων ὑπερμεγέθη (100 - 230.000 τόννων). Οἱ Ιάπωνες ναυπηγοί, μολονότι ἡ τιμὴ τῶν νεοτεύκτων πλοίων ἔχει αὐξῆθη ἀπὸ 30 - 60%, ἐν τούτοις τηρούν τὰς συμφωνίας των πιστῶν.

'Η μεθοδικότης ἐργασίας, ἡ σκληρὰ ἐργατικότης, ἥτις συνοδεύεται ὑπὸ αὐτηροῦ προγραμματισμοῦ, ἡ συλλογικὴ δρᾶσις καὶ ὁ σεβασμός πρὸς τοὺς τρίτους, ἀποτελοῦν τὰ ιδιαιτέρα πλευρά της.

'Ουχὶ ἀδίκως, λοιπόν, γίνεται λόγος εἰς τοὺς διεθνεῖς οικονομικοὺς κύκλους περὶ «ιαπωνικού θάύματος». 'Η Ιαπωνία κατέστη μία ἐκ τῶν μεγαλύτερων βιομηχανικῶν χωρῶν τοῦ κόσμου, λόγῳ δὲ τῆς ἀνταγωνιστικότητος τῶν προϊόντων τῆς, αὐτῆς διαδραματίζει, καὶ κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη, θὰ διαδραματίσῃ σοδαρὸν ρόλον εἰς τὴν παγκόσμιον οικονομίαν.

ΙΩΑΝ. ΧΟΛΕΒΑΣ

'Υπουργός 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας

ΠΩΛΕΙΤΑΙ — ΑΝΤΙΠΑΡΕΧΕΤΑΙ

εἰς 'Αμαρούσιον, ὁδὸς Θέμιδος καὶ Μαραθωνοδρόμου οἰκόπεδον 674,20 τ.μ. Πληροφορίαι: 7 π.μ. - 3 μ.μ.

Τηλέφ. 478.869.

Κερδίζεις,

Τόκος 6,5 % ἀφορολόγητος

Εἰσόδημα 7,5 έως 8,5 %

Κερδίζεις διπλά!

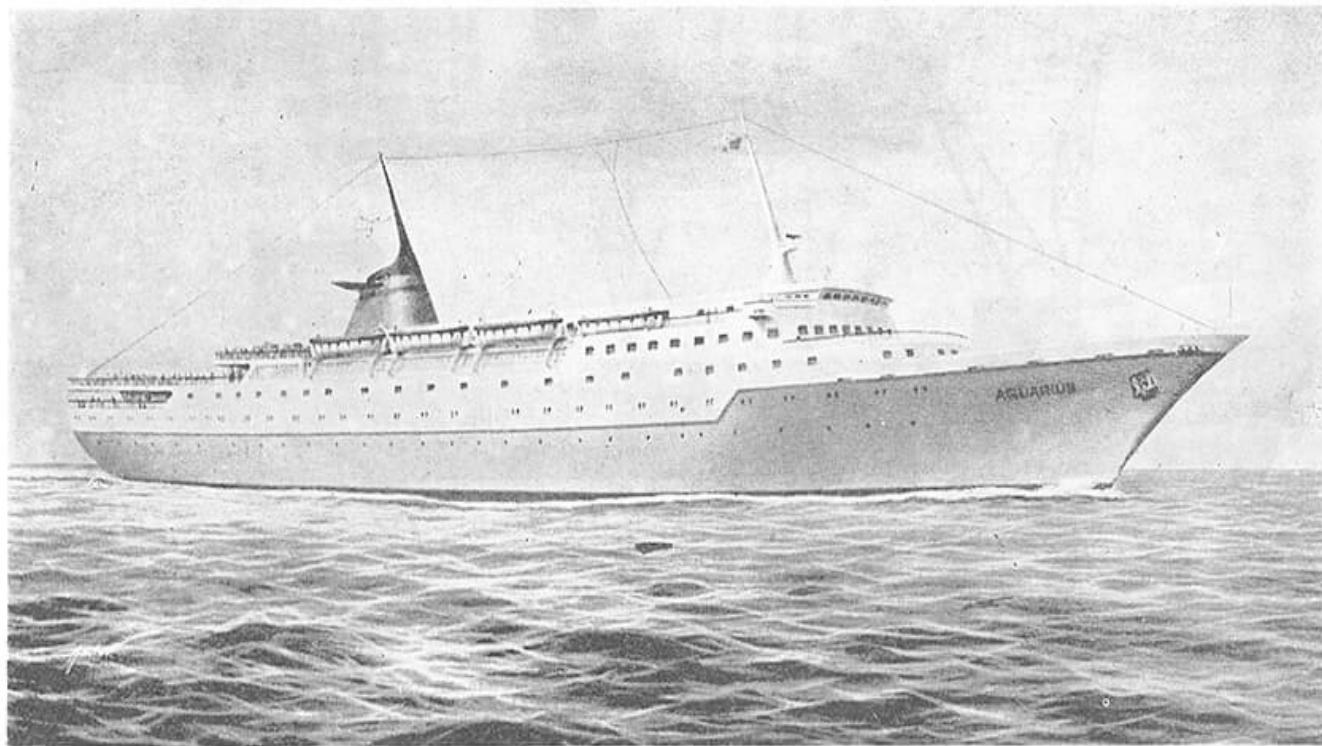
Κέρδη ἐκ λαχνῶν 602,5 ἑκατομμύρια

20 πρῶτοι λαχνοὶ τῶν 5.000.000 δρχ.

**ΛΑΧΕΙΟΦΟΡΟΝ
ΟΜΟΛΟΓΙΑΚΟΝ
ΔΑΝΕΙΟΝ 1970**

"ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ": Τὸ πρῶτον ἐδῶ ναυπηγούμενον κρουαζιερόπλοιον

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ 4.000 ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ. ΤΑΧΥΤΗΣ 19 ΚΟΜΒΟΙ



Σχεδιάγραμμα τοῦ "Ακουάριους". Καταχαίνονται: αἱ ναυπηγικαὶ γραμμαὶ τοῦ σκάφους

Σταθμὸν εἰς τὴν ναυπηγικήν μας δραστηριότητα ἀποτελεῖ ἡ κατασκευὴ τοῦ τουριστικοῦ διακοπέλου «Ακουάριους», ἡ δοπίσια ὥρχισε πρὸ ὅλιγων ἑβδομάδων. Τὸ σκάφος ναυπηγεῖται διὸ λογαριασμὸν τῆς A.E. Ἐλληνικῶν Μεσογειακῶν Γραμμῶν καὶ θά χρησιμοποιηθῇ δι' ἑκτέλεσιν πλῶν ψηλοῦ ἐπιπέδου τουρισμοῦ εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Καραϊβικήν. "Ηδη ἔγένετο ἡ νηολόγησις τοῦ σκάφους καὶ ἡ τοποθέτησις τῆς τροπίδος, προχωρεῖ δὲ μὲ ταχὺν ρυθμὸν ἡ ἀποπεράτωσις τῆς εἰς φυσικὸν μέγεθος χαραξῆσας τῶν γραμμῶν τοῦ σκάφους.

"Εἶχε ὀλοκληρωθῆ ἡ παραγγελία σιδηρούλικον — μέρος τοῦ ὅποιου ἀφίχθη ἡδη ἐξ Ἱαπωνίας — τῶν πρωστηρίων μηχανῶν καὶ βιοθητικῶν μηχανημάτων, προχωρεῖ δὲ ἐντατικῶς ἡ προεργασία εἰς τὰ τῆς ἑστατικῆς διαρρυθμίσεως. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἔχει κατασκευασθῆ εἰς τὸν χῶρον τοῦ ναυπηγείου πρότυπος καμπίνα εἰς φυσικὸν μέγεθος διὰ τὴν καλυτέραν ἐπίλυσιν ὅλων τῶν προβλημάτων ποὺ συνήθως ἀνακύπτουν κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν μιᾶς τόσον λεπτῆς καὶ πολυπλόκου ἐργασίας, ὅση εἶναι ἡ κατασκευὴ τῶν ἐνδιαιτήσεων ἐνὸς πολυτελοῦς ἐπιβατηγοῦ σκάφους.

"ἘΛΑΜΕΣ ἀνέθεσε τὴν μελέτην καὶ ἐπιμέλειαν τῆς ναυπηγῆσεως τοῦ σκάφους εἰς τὸ τεχνικὸν γραφεῖον A. G. 'Ερμογένη καὶ Δ. Π. Νέγκα, τὸ ὅποιον ἔχει, κατὰ τὴν τελευταῖαν 10ετίαν, δώσει πάμπολλα δείγματα τῆς ἐπιτυχοῦς δραστηριότητος του εἰς τὸν τομέα τῶν ναυπηγῆσεων καὶ μετασκευῶν.

Τὸ γεγονός ὅτι ἡ ΕΛΑΜΕΣ μὲ τὴν πολυετῆ πράδοσιν εἰς τὴν ἐπιβατηγὸν Ναυτιλίαν, μὲ τὴν ἐπιμέλειαν καὶ τὴν σοβαρότητα μὲ τὰς δοπίσιας ἀντιμετωπίζει τὴν ὅλην τῆς δραστηριότητας καὶ μὲ τὸ πλήρες καὶ ἀρτίως κατηρτισμένον τεχνικὸν ἐπιτελεῖον τῆς, ἀνέθεσε τὸ ἔργον εἰς "Ελληνας τεχνικούς,

ποιεῖ τιμὴν εἰς τὴν ἱκανότητά των. Αὐτὴ κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἐδρασιοῦται καὶ ἀναγνωρίζεται ἔτι περισσότερον.

Τὸ ἄνω τεχνικὸν γραφεῖον, πλήρως ἐπηνδρωμένον δι' ἀρτίου ἐπιστημονικοῦ καὶ τεχνικοῦ προσωπικοῦ, ἔχοντας διὰ τὴν διακόμησιν τῶν κοινοχρήστων χώρων τοῦ "Ακουάριους" τὰς ὑπηρεσίας τοῦ γνωστοῦ διακοσμητοῦ πλοίων κ. M. Bayley, ὁ ὅποιος θὰ συνεργασθῇ μὲ τὸν διακοσμητὴν κ. Δ. "Ανδρουσόπουλον.

Τὸ σκάφος ἐμελετήθη ἐξ ὑπαρχῆς διὰ τὸν σκοπὸν διὰ τὸν ὅποιον προορίζεται, δῆλον διὰ νὰ παρέχῃ τὴν μεγαλυτέρων δυνατήν ἄνεσιν καὶ πολυτέλειαν εἰς τὴν διεθνῆ πελατείαν τουρισμοῦ ὑψηλῆς στάθμης.

Πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ναυπηγῆσεως ἐγένοντο ὠλοκληρωμένα δοκιμαὶ ἀντιστάσεως ἐπὶ προτύπου εἰς τὴν δεξαμενήν προτύπων τοῦ "Αμβούργου", αἱ δοπίσια ἀπέδειξαν ὅτι τὸ σκάφος θὰ ἀναπτύξῃ μεγίστην ταχύτητα 19,5 κόμβων καὶ ὑπηρεσιακὴν 19 κόμβων.

Ἡ ὅλη κατασκευὴ θὰ γίνη ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν καὶ τὸν Ζεύχηρον δύο διεθνούς δραστηριότητος νηογνωμόνων, τοῦ ἀμερικανικοῦ καὶ τοῦ γαλλικοῦ, οἱ ὅποιοι ἐνέκριναν ἡδη τὰ βασικὰ σχέδια τῆς σιδηρᾶς κατασκευῆς.

Τὸ «Ακουάριους», ἐκτὸς τοῦ διῆτον καὶ τοῦ διαθέτοντος πλοίου, δύο διαδικασίες τοῦ περιορισμοῦ πλόων, θὰ καλύπτῃ πλήρως τὸσον τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως ΠΑΖΕΘ 1960, δύον καὶ τὰς συστάσεις τοῦ IMCO 1966, τὰς σχετικὰς μὲ τὴν πυρασφόλειαν καὶ ἀναφερομένας εἰς τὰ νεότευκτα σκάφη διεθνῶν πλόων.

Τὸ «Ακουάριους», μήκους 102 μ., καὶ πλάτους 14 μ., θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ δύο πρωστηρίους μηχανὰς δῆζελ, κατασκευῆς τοῦ

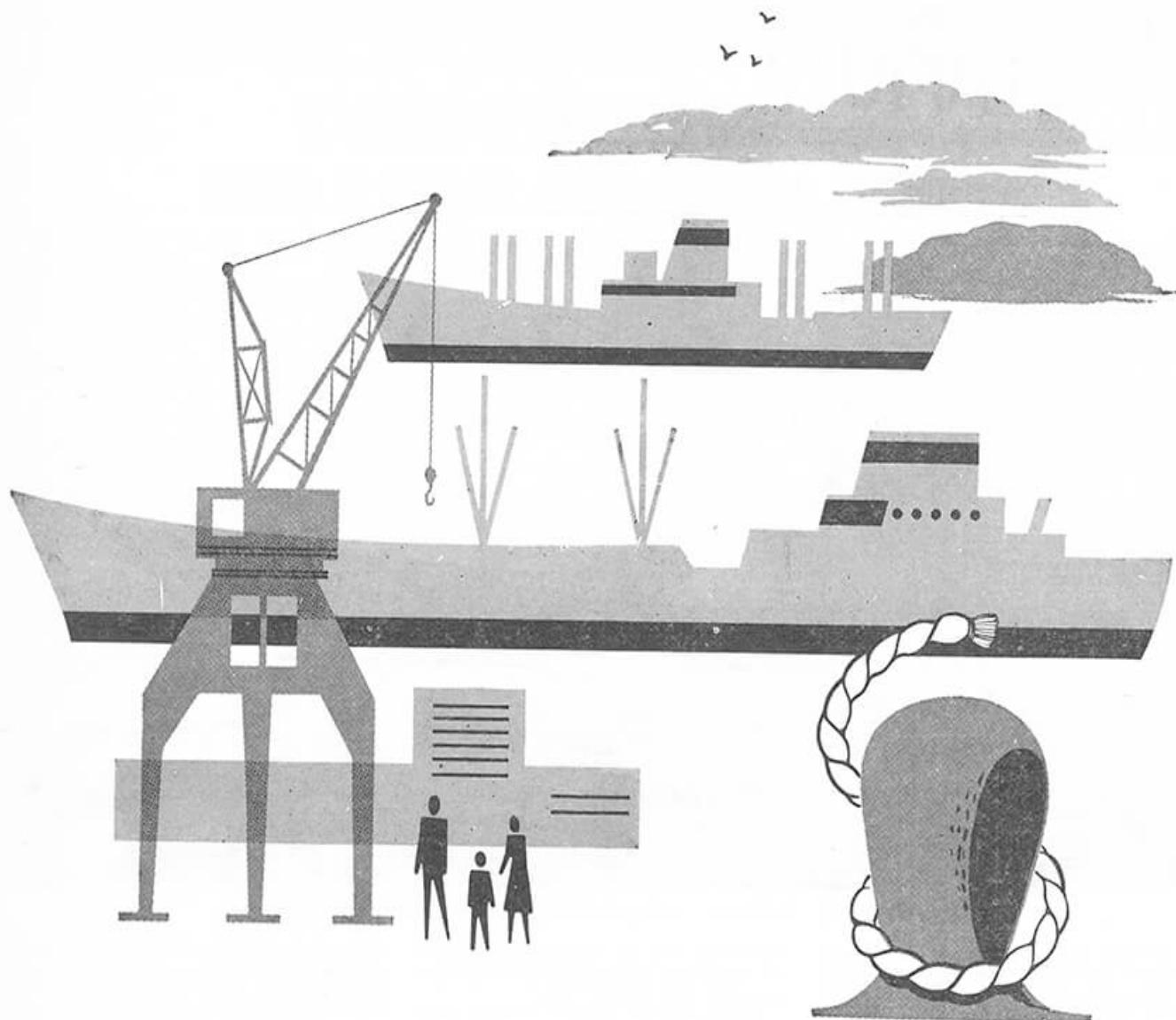
γαλλικοῦ ἐργοστασίου Sampielstick, ισχύος 4.000 Ίππων ἑκάστη, εἰς τὰς 520 στροφαῖς ἀνὰ λεπτόν. Ἐκάστη μηχανή, μέσω μειωτήρος, διὰ στρέφη ιδίαν θίκα. Ή προβλεπομένη ὑπηρεσιακὴ ταχύτης τοῦ σκάφους θὰ είναι 19 κόμβοι. Χωρητικότης 4.000 τόνοι.

Τὸ πρωστήριον συγκρότημα θὰ συμπληρούται διὰ τριῶν ἡλεκτροπαραγωγῶν ζευγῶν γαλλικῆς κατασκευῆς Pouaud - Alsthom, ισχύος 550 KVA ἑκαστον καὶ τῶν ἀπαραίτητων βοηθητικῶν μηχανημάτων μηχανοστάσιου.

Περαιτέρω τὸ σκάφος θὰ ἐφοδιασθῇ δι' ἐνὸς συγκροτήματος δύο ζευγῶν ἀντιδιστοιχιστικῶν πτερυγίων κατασκευῆς τοῦ ἀγγλικοῦ ἐργοστασίου Bōspere, προκειμένου ἡ παραμονὴ τῶν ἐπιβατῶν ἐν πλῷ νὰ καθίσταται κατὰ τὸ δυνατὸν ἄνετος, δισχέτως τῆς καταστάσεως τῆς θαλάσσης.

Ἄπο πλευρᾶς ἐνδιαιτήσεως, τὸ σκάφος θὰ διαθέτῃ 150 δικλίνους καμπίνας, δύο μὲ ίδιαίτερον W.C. καὶ καταιωνιστήρα, ἔξι μόνον 30 καμπίνας θὰ είναι ἐσωτερικαί. "Ολοὶ οἱ χώροι ἐνδιαιτήσεως, τόσον τῶν ἐπιβατῶν, όσον καὶ τοῦ πληρώματος, θὰ είναι πλήρως κλιματισμένοι. Περαιτέρω οἱ ἐπιβάται θὰ διαθέτουν δλόκληρον κλειστόν κατάστρωμα κοινοχρήστων χώρων, ἄνετον τραπέζαριαν, δύναμικότητος 250 ἀτόμων, ἀνεξάρτητον καπνιστήριον, νάττι - κλάμη, καὶ λοιποὺς χώρους ὑποδοχῆς. Πέραν αὐτῶν διατίθενται ἄνετα δνοιοκτάτα καταστρώματα καὶ καλυμματικὴ δεξαμενὴ μὲ ὑπαίθριον μπάρ. Ή διακίνησις τῶν ἐπιβατῶν ἐντὸς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως θὰ γίνεται δι' ἀνέτων κλιμακοστασίων καὶ ἀνεκυστήρους.

Γενικῶς, τὸ ἐπίπεδον πολυτελείας θὰ είναι ἄκρως ψηλόν, ἐκάστη δὲ καμπίνα θὰ ἔχῃ αὐτόματον τηλεφωνικὴν σύνδεσιν, μουσικήν, τηλεόρασιν καὶ λοιπάς ἀνέσεις.



***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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Y.E.N. ΚΑΙ Λ.Σ.

Αι δύο κατωτέρω έπιστολαι άναφέρονται εις τό θέμα τής άνασυγκροτήσεως τών υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας. Τάς δημοσιεύομεν συμφωνούντες με τό περιεχόμενόν των.

Φίλε Κύριε Κωττάκη,

'Ορθότατα ύπεστηρίζατε εις τό τελευτούν τού τέλος των «Ναυτικών Χρονικών» ότι έπιβλλεται νό άκουσθον οι δύο παράγοντες τής Ναυτιλίας — πλοιοκτήται καὶ ναυτικοί — πρό πάσης μεταβολής τού διέποντος τόν διοικητικόν της φορέα, κοθεστότος.

'Εάν οι καθημερινών συναλλασσόμενοι καὶ έδω καὶ εἰς τό έξωτερικόν με τούς κρατικούς λειτουργούς τούς έποπτεύονται τόν ναυτιλιακόν τομέα, φρονούν ότι τόν ωφελεῖ ή ριζοσπαστική μεταβολή ή προετοιμαζομένη διά τού ήπο έκκλαφιν νομοθετήματος, θα άπεινεν υπέρ τών λιμενικών ἀξιωματικών, μόνον ώς ιστορική ἀνάμνησις, τό γεγονός ότι ή ἀπό τής άπελευθερώσεως καὶ ἐντεῦθεν συμβολή των εις τήν προαγωγήν τού κλάδου καὶ τήν σημερινήν ἔκπληκτηκήν του ἄνοδον, ηπήρεξ μεν θετική καὶ ἀναμφισβήτητος.

'Εάν, δώμας, οι πλοιοκτήται καὶ οι ναυτικοί πιστεύουν ότι, τούλαχιστον οι κατά τήν τελευταίαν είκοσιπεντετάσιν διοικήσαντες τήν Ναυτιλίαν ἔχουν γόνιμον έργον, δὲν θὰ ἔπειτε νό θιγούν τά καλῶς ἔχοντα, ἐν ὀνόματι, δὲν γνωρίζω ποίας, σκοπιμότητος.

'Ως γνωστόν, ή ίδεα τής ἀποστροτικοποίησεως τού Y.E.N. δὲν είναι νέα, ἀλλ' ἔκριθη πάντοτε ότι προέρχεται ἀπό τού πονηρού καὶ ἔγκατελείπετο.

Διερωτώμαι, τίς δ λόγος τής πραγματοποίησεως της σήμερον, ότε οι πλείστοι καὶ σπουδαιότεροι τῶν δημοσίων ὄργανων σμόνων κοινῆς ωφελείας, διοικούνται ἀπό ἀποστράτους ἀξιωματικούς;

Δὲν γνωρίζω ἔάν, δημοσίας ότι, τού Y.E.N. ωφελή εἰς τήν παρακολούθησιν καὶ πειθαρίαν τῶν ναυτικών, γνωρίζω δώμας ότι, δὲν βλάπτει εις τό γενικώτερον θέμα τής ναυτιλιακής μας πρόδου, ή όποια δὲν είναι οὔτε τυχαίον, οὔτε χρονικώς πειραιωτέμενον έργον.

'Η μεγάλη Ελληνική Ναυτιλία είναι προϊόν τοινού μόχθου ἐφοπλιστῶν, ναυτικῶν καὶ Κράτους, τού δημοσίου τήν πολιτικήν ἐφράζουν καὶ ἐκτελοῦν τά στελέχη τού Y.E.N. Δὲν είναι έργον μιᾶς ήμέρας. "Έχει τήν ιστορίαν της καὶ τούς ἐργάτας καὶ δημιουργούς της.

Καὶ εἰς τούς τελευταίους συμπεριλαμβά-

νεται δικαιωματικῶς καὶ τό Λιμενικόν Σώμα, τού δημοσίου ή πείρας καὶ ναυτιλιακή κατάρτισις ἐβοήθησεν ἀκόμη καὶ Υπουργούς ἀγεύστους τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων, νά ἐπιτύχουν εις τό έργον των.

Φιλικότατα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΜΠΟΥΡΝΙΑΣ
(Δικηγόρος)

Αθῆναι, 3 Οκτωβρίου 1970

ΠΡΟΣ ΤΙ Η ΑΛΛΑΓΗ:

Κύριε Διευθυντά,

'Αφορμήν νά σᾶς ἀπευθύνω τήν παρούσαν καὶ νά σᾶς παρακαλέσω διά τήν δημοσίευσίν της μού ἔδωκαν αἱ εἰς τά τεύχη τού ἔγκριτού περιοδικού σας της Ιη., 15ης Σεπτεμβρίου καὶ Ιης 'Οκτωβρίου ἐξ δημοσίευσται εἰδήσεις, καθ' αἱ βασικαὶ μεταβολαὶ ἐπέρχονται εις τάς υπηρεσίας τού διοικητικού φορέως τής Ναυτιλίας, ἀναφέρομεναι εις τήν ἐπάνωρας ὡρισμένων Διευθύνσεων τού YEN διά πολιτικού προσωπικού.

'Η εἰδήσης προκαλεῖ κατάπληξιν εις πάντα ἀσχολούμενον με τά θέματα τής Ναυτιλίας, ἐν οἷς καὶ ή δραγάνωσις καὶ ή ἀπόδοσίς τού διοικητικού φορέως τής Ναυτιλίας καὶ θέτει ἀμέσως καὶ εὐθέως τό ἐρώτημα, εις τί ἀποδέπει, διέξαγγελθεὶς πειραματισμός.

'Ος πολὺ ὄρθως ἀνεγράμματε, ή μορφή ώφ' ἦν ἀνέπτυχην καὶ ἐσταδιοδόρησεν ἐπί μίαν πεντηκονταετίαν διοικητικός φορέυς τής Ναυτιλίας, εἶναι ή καλυτέρα. Εἰς τούτο προσθέτω, διτά καὶ ξένοι ναυτιλιακοὶ παράγοντες καὶ υπηρεσιαὶ πρόσωπα εἰς συζητήσεις, τάς δημοσίας εἰχον μετ' αὐτῶν κατά καιρούς, ἔχαρακτήρισαν τήν δραγάνωσιν τού ἐλληνικού διοικητικού φορέως τής Ναυτιλίας ώς λίαν ἐπιτυχή, τήν ἀπόδοσιν δὲ τῶν στελεχών του ζηλευτήν.

Κατά τούς γνωρίζοντας τά πράγματα, ή ποσανυατοποίσις τής ἀναγραφείσης εἰδήσεως θὰ προκαλέσῃ διάσπασιν τής ἐνόπτητος, τής σκέψεως καὶ ἐνεργείας τού διοικητικού φορέως τής Ναυτιλίας καὶ χάρος εις τήν ψιφισμένην συνεργασίαν μεταξύ τῶν παραγνώντων αὐτῆς, διόδι τόσον δ ἐφοπλιστικός, δοσον καὶ δ ναυτεργατικός πασάργων, θὰ ἔχουν νά συνεργασθούν καὶ νά συνεννοθούν κατά τό χεισισμόν τών θεμάτων των — ἐργασίας ἐπί τῶν πλοίων, σύνθεσις πληρωμάτος, σταδιοδρομία ναυτικού, προστασία τής οἰκογενείας του, τεχνική θέματα τού πλοίου, διεθνεῖς ναυτιλιακαὶ σχέσεις ἐπί θεμάτων πλοίου καὶ προσωπικού αὐτῶν, ώς καὶ τῶν εἰδικωτέρων κλάδων τής Ναυτιλίας κ.λπ. —

μὲ πρόσωπα τά δημοσία, ώς ἐκ τής προελεύσεως των, τής ἐκπαιδεύσεως των καὶ τής ἐκ τής σταδιοδρομίας των πείρας, δὲν θὰ ἔχουν ζήσει τό πλοίον — πρόσωπα τά δημοσία, κατά τό κοινώς λεγόμενον, δὲν θὰ γνωρίζουν εποία είναι ή πλώρη». Παράδειγμα απότελει περίπτωσις ἀποστασθέντος εις τό YEN προσώπου ξένου πρός τό Λ. Σ., τό δημοσίον εἰσγήθη διά τάς τεχνικάς ἐπιθεωρήσεις τῶν πλοίων καὶ τόν ἐφοδιασμόν των διά τῶν οικείων πατοποιητικῶν, μέτρα δυνάμενα νά ἐφαρμοσθούν μόνον ἐπί πλοίων κρατικῆς ιδιοκτησίας, ἀτιναὶ ἀπερρίφθησαν ἀνέσησις υπό τῶν ἀρμοδίων υπηρεσιακῶν ἔξ ἀξιωματικῶν Λ. Σ. κλιμακίων, ώς παρασκωλύοντα καὶ ἐπιβαρύνοντα τήν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων τής ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

Περιορίζουμε εις τόν καθηρώς οίκονομικῶν ναυτιλιακῶν τούρας καὶ δὲν ἐπεκτείνομε εις ἄλλους, ἔξ ίσου σπουδαίους τομεῖς τής Ναυτιλίας, ώς τής συμβολῆς αὐτῆς εις τήν ἀμυναν τής χώρας κ.λπ.

Παρόμοιοι σκέψεις, διαστυπωθεῖσαι εις τό παρελθόν, ἀπό πρόσωπα ἀγνοούντο τό πλοίον καὶ τά ποικιλα καὶ πολύμορφα, ἀρρήτως συνδεθείμενα μεταξύ των θέματά του, ἀπερρίφθησαν ἀσύζητητί, διότι ἐγένετο ἀμέσως ἀντιληπτή ή ἀνέπανόρθωτος ζημία, ή δημοσία εἰς ἐπήρχετο εις τήν Ναυτιλίαν διά τής διαφοροποίησεως τού προσωπικού τού διοικητικού φορέως αὐτῆς ἐκ τής πραγματοποίησεως τῶν ἐν λόγῳ σκέψεων.

Τήν ἐπιτυχημένην δραγάνωσιν τού διοικητικού φορέως τής Ναυτιλίας, ώς ἔχει σήμερον, ἀποδεικνύει ή σημειούμενη ἔξελιξις τής Ελληνικής Ναυτιλίας, εις τήν δημοσίαν συνέβαστον, ἀνσφιλητήτως, καὶ δ ἐστελεχών τού Λ. Σ. διοικητικός φορέυς αὐτῆς, τόσον ώς ἐμπνευστής μέτρων, δοσον καὶ ώς ἐκτελεστής αὐτῶν.

Τήν ἀναμφισβήτητον αὐτήν συμβολήν τού Λ. Σ. εἰς τήν ἀνάπτυξιν τής Ναυτιλίας ώπο στηρίζει καὶ δ ἰδιος δ 'Υπουργὸς τής Εμπορικῆς Ναυτιλίας, εις τήν δημοσίαν συνέβαστον, διότι οι δημοσίες εἰδήσεις τής Ελληνικής Καθηγητής, κ. 'Ιω. Χολέδας, διά τής κοιτικής του ἐπί τής στελεχώσεως τού Y.E.N. δι' ἀξιωματικῶν Λ. Σ., τής περιλαμβανομένης εις τήν ἐκδοθεῖσαν, τελευταίας, ἔογασίαν του, υπό τόν τίτλον «Ναυτιλιακή Υποδομή - Σύγχρονος Ελληνική Ναυτιλίας», Καθηγητής κ. 'Ιω. Χολέδας, διά τής κοιτικής του ἐπί τής στελεχώσεως τού Y.E.N. δι' αὐτῆς, ἀναφέρει ἐπί λέξει: «Φρονούμενος αὐτής, διόδι τόσον δ ἐφοπλιστικός, δοσον καὶ δ ναυτεργατικός πασάργων, θὰ ἔχουν νά συνεργασθούν καὶ νά συνεννοθούν κατά τό χεισισμόν τών θεμάτων των — ἐργασίας ἐπί τῶν πλοίων, σύνθεσις πληρωμάτος, σταδιοδρομία ναυτικού, προστασία τής οἰκογενείας του, τεχνική θέματα τού πλοίου, διεθνεῖς ναυτιλιακαὶ σχέσεις ἐπί θεμάτων πλοίου καὶ προσωπικού αὐτῶν, ώς καὶ τῶν εἰδικωτέρων κλάδων τής Ναυτιλίας κ.λπ. —

Βεβαίως, παραδέχεται περαιτέρω δ κ. 'Υπουργός, ότι ή σημερινή στελέχωσις τού Y.E.N. θὰ ηδύνατο νά είναι ἐπιτυχεστέρα, δὲν ἐπληρούντο ώρισμέναι προϋποθέσεις,

COLOCOTRONIS LTD SHIPBROKERS

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

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

αϊτίνες, καθ' ήμας, δύνανται νά αποτελέσουν απάρχην μελέτης διά τὴν ἔφαρμογήν των. "Άλλως τε, κατ' ἐπανάληψιν ἐπεδιώχθη εἰς τὸ παρελθόν καὶ ἡ μετεκπαίδευσις τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Λ. Σ. — ἀπαραίτητος ὡς ἔκ τῆς πολυμορφίας τῶν θεμάτων τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς συνεχούς καὶ ταχυτάτης ἑξελίξεως τοῦ πλοίου — καὶ ἡ εἰδίκευσις αὐτῶν, μετὰ ὀρισμένον βαθμόν, διὰ τὴν ὄρθοτέραν ἀντιμετώπισιν τῆς στελεχώσεως τῶν διοικητικῶν ὑπηρεσιών τῆς Ναυτιλίας, πλὴν ὅμως αἱ προσπάθειαι δὲν κατέστη δυνατὸν νά εύδοθοῦν διά διαφόρους λόγους, οἵτινες δὲν εἶναι τού παρόντος.

Ποιοί, λοιπόν, οἱ λόγοι —οἱ σπουδαῖοι— διὰ τοὺς δότοις ἐπιδιώκεται ἡ ἀλλαγὴ τοῦ ἐπιτυχημένου καὶ ἡ ἀντικατάστασίς του διὰ πειραματισμῶν;

Ο κ. "Υπουργὸς" Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δοφεῖται νά ἐνεργήσῃ διά τὴν ματαίωσιν τοῦ ἔξαγγελθέντος μέτρου καὶ τῆς διασύλλογης τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας ἐξ ἐπιζημίου, ἀσφάλως, ἐνεργείας κατ' αὐτῆς, μὲ τὴν ἀπόλυτον θεοτικότητα διτί θὰ προσφέρει μεγίστην ὑπηρεσίαν εἰς τὸν τομέα τῆς ἀρμοδιότητος του. Ἔν συνεχείᾳ, ἀς ἐνδιαφερθῇ διὰ τοῦ ὁ κ. "Υπουργός", διὰ τὴν μελέτην καὶ τὴν ἔφαρμογήν τῶν μέτρων ἔκεινων, διὰ τῶν δότοίων, ὡς ἀναφέρει διὰ τοῦ, εἰς τὴν μηνονευθεῖσαν ἀνοτέρα ἐργασίαν του, «εἴναι δυνατὸν νά ἀριστοποιηθῇ ἡ στελέχωσις τοῦ Y.E.N. δι' ἀξιωματικῶν Λ. Σ. καὶ ἡ ἀπόδοσις τούτων εἰς' ὠφελείᾳ τῆς Μεγάλης Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας».

Ἡ ματαίωσις τοῦ ἔξαγγελθέντος μέτρου καὶ ἡ ἀριστοποιήσις τῆς στελέχωσεως τοῦ Y.E.N. διά τῆς βελτίωσεως τῆς ἀπόδοσεως τῶν ἀξιωματικῶν Λ. Σ. ἀντὶ τοῦ περιορισμοῦ τῆς ἀποστολῆς των θὰ ἀποτελέσουν ἐποικοδομητικήν προσφοράν ἐπ' ὠφελείᾳ τοῦ Ἑλληνικού πλοίου καὶ τοῦ "Ἑλληνος ναυτικοῦ".

Εὐχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν

B. ΧΑΝΙΔΗΣ

Υπουργός Λ.Σ.

τ. Γ. Δ/ντής Y.E.N.-Αρχηγός Λ.Σ.

Ἀθῆναι, Ὁκτώβριος 1970

ΕΠΙ ΑΙΤΗΜΑΤΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΟΥ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Εἰς ἀπάντησιν σχετικῆς ἐπιστολῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Μιν. Κολοκοτρώνη καταχωρισθείσης εἰς τὸ ὑπ' ἀριθμ. 848/602 τῆς 1 'Οκτωβρίου 1970 τεῦχος τῆς ἐγκρίτου υἱῶν ἐπιθεωρήσεως, ὑπὸ τὸν τίτλον «Διά-

τὸν κ. Χολένδαν», ἀναφερομένης εἰς διατυπωθέν αἴτημα τῆς Ἑλληνικῆς Προξενικῆς Ἀρχῆς Κέπιτ Τάουν πρὸς τὰς ἀρμοδιότητας τοπικᾶς ἀρχᾶς, ὅπως μη̄ χορηγούν ἀδειαν ἀπόπλου εἰς τὰ ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίαν πλοῖα τὰ καταπλέοντα εἰς τὸν ἑκατοντάριον, ἐφ' ὃσον δὲν ἥθελε προσκομισθῆ Clearance Certificate τῆς ὡς εἴρηται ἐλληνικῆς ἀρχῆς, ἔχομεν τὴν τιμὴν νά γνωρίσωμεν ὅτι εύθυνος ὡς περιῆλθεν ἡμῖν ἡ σχετική πληροφορία, διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. Φ 50612/70/2.10.1970 ἑγγράφου μας (YEN/ΔΩΝ) ἀπευθυνθέντος πρὸς τὸ "Υπουργείον τῶν Ἐξωτερικῶν ἑζητήσαμεν δημοσίᾳ εἰς τὰς δεούσας ἐνεργείας διά τὴν ἀνάκλησιν τοῦ ὡς ἄνω

Metà τιμῆς
Ο 'Υπουργός
Ι. ΧΟΛΕΒΑΣ

ΤΑ ΣΟΒΑΡΩΤΕΡΑ

Κύριε Διευθυντά,

Στὸ τεύχος τῆς 1ης Σεπτεμβρίου ἐ.ἔ. τῶν «Ν.Χ.» (σελίς 2), μὲ τίτλον «'Αστεία καὶ Σοβαρώ» ἐδίδαστα τὸ πράγματι σπαραξικάβιον ἀντίγραφον φύλου ἡμερολογίου ποὺ σᾶς ἀπέστειλε φίλος σας ἀρχιπλοίαρχος καὶ παρατηρεῖ —διάρχηπλοίαρχος— ὅτι διηχανικός οὗτος ἀξιοῦ 400 λίρας μηνιαίως... Γιατὶ σᾶς φάνεται παράξενο; Τὸ ἐπίσημο Κράτος ποὺ ἀπὸ πολλὰ χρόνια, αὐτὰ τὰ προσόντα ἔξητούσε καὶ ἥσαν ἀρκετά. Ἀργότερα ἔλγητος ἄλλας καὶ σήμερα, μὲ τὰς ἀξιωσίες ὑψηλῆς ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως, γιὰ νά ἀποφευχθούν ἐξαιρετικῶν καταστροφητικῶν ἐπιπτώσεων ἀπὸ τὴν ἀπύθμενον ἀγραμματοσύνην καὶ ὅχι ἀπὸ τὴν ἀπύθμενον τεχνικὴν ἀγνοίαν, ἔφαρμοζει νεώτερα συστήματα. Ἀλλὰ ποῖοι καὶ πόσοι θὰ τὰ διδαχθοῦν, ὥστε νά τρέξουν καπόπιν καὶ νά γίνουν στελέχη ἀξιαί τῶν σημερινῶν τεχνικῶν ἔξειδεν; Στὰ συστήματα αὐτὰ θὰ πρέπει νά διοθέτη τις καὶ εἰδικὴν ἐκπαίδευσιν. Γιατὶ δὲν παίρνει ἔναν διανοιώμενον μηχανικό δι φίλος ἀρχιπλοίαρχος η, τέλος πάντων, ἔναν ποὺ νά μὴ κάνῃ τέτοια δρθυγραφικά - συντακτικά παραπτώματα; "Ἄν τοῦ ζητήσῃ περιστάτεσσις ἀπὸ 400 λίρες μηνιαίως, νά μὴ τρέχῃ καὶ νά φωνάξῃ: «Εἴναι ἀπάραδεκτον! Μορφωμένοι ἀνθρώποι, δριστοί μηχανικοί, μὲ σύγχρονον κατάρτισιν, νά μοῦ ζητοῦν 500 λίρας μηνιαίως!!

Μήποτε δύμας δὲν ὑπάρχουν μορφωμένοι μηχανικοί, μὲ δρθυγραφικήν - συντακτικήν δεινότητα, ἀλλὰ ποὺ ἔχουν «ἄγρια μεσάνυχτο»

στὴν πράξη; Βεβαίως θὰ ὑπάρχουν καὶ τέποιοι. Καὶ οἱ πρῶτοι εἶναι προτιμότεροι ἀπὸ τοὺς δεύτερους, δταν, φυσικά, ἡ ἄγνοια σταματᾷ μόνον στὰ δρθυγραφικά καὶ συντακτικά μαργαριτάρια.

Παντοῦ καὶ πάντοτε ὑπάρχουν τὰ ἔσφερά καὶ μή. Αύτα τὰ ἔρει πολὺ καλά δ. κ. ἀρχιπλοίαρχος καὶ ἔσαν δὲν ἦταν καλὸς μηχανικός δ ἐν λόγῳ συνάδελφος, θὰ τὸν εἶχαν στείλει ὀπωσδήποτε γιὰ μετεκπαίδευσιν στὴν Πυροσβεστικὴν "Υπηρεσία!

Εἶναι πράγματι πολὺ ἀστεῖα καὶ καθόλου σοδαρά νομίζω, ὅλα αὐτά καὶ δύμας ὑπάρχουν τόσα θέματα σοδαρώτατα, ποὺ θὰ ἐπρέπει νὰ μᾶς ἀπασχολούν σήμερα.

Οι δόκιμοι καὶ οἱ μηχανικοί κοντεύουν νά ἔξαφανισθοῦν ἀπὸ τὰ βαπτόρια καὶ κάθε χρόνο καὶ χειρότερα. Τὰ μηχανονστάσια θέλλουν μηχανικούς νά «ετρώνε τὸ σίδερο», διαφορετικά θὰ μᾶς φάνε τὰ σίδερα καὶ τότε ἀλλοίμονο.

Σπουδαῖοι καὶ χρυσοί οἱ ἔγγραμματοι μηχανικοί, ἀλλὰ αὐτά εἶναι ἄλλη ιστορία.

Μή μού πήτε ὅτι τὸ πῆρα προσωπικά τὸ ζήτημα, διότι ἔρω πολὺ καλά ποὺ παπά καὶ μὲ πόσο βάρος!

Σάς εύχαριστώ διὰ τὴν φιλοξενία.

Μετὰ τιμῆς
ΓΕΩΡΓ. Β. ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ
Α' Μηχανικός S/T "ALBANO"

Μόντρεαλ, 29 Σεπτεμβρίου 1970

ΤΑ ΑΠΛΥΤΑ

Κύριε Διευθυντά,

Κατόπιν ἔκτεταμένης ἐρεύνης καὶ ἀμερολήπτου συζητήσεως μὲ ὑπευθύνους ναυτικῶν γραφείων ἐλληνικῶν συμφερόντων, δχι μόνον εἶμαι εἰς θέσιν νά ἐπιβεβαιώσω τὸ πειρεχμένον τῶν προηγουμένων μου ἐπιστολῶν, ἀλλὰ καὶ νὰ αὐξήσω, κατά τι, τοὺς ἀριθμούς, οἱ ποῖοι ὑπὸ τοὺς πλέον συντηρητικούς ὑπολογισμούς, πρέπει νά ἀντιπροσωπεύουν τὴν πραγματικότητα.

'Απὸ δημοσιεύσεις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», φάνεται δῆτα τὰς ἐλληνικῆς ιδιοκτήσιας σκάφη, τὰ ἀπασχολούμενα εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον, ἀνέρχονται εἰς 2.400 - 2.500 μονάδας.

Πρὸ πενταετίας ηδη εἶχε ἀρχίσει νὰ δημιουργήται ἕνα μέγιστο κενόν καὶ ἡ ἔξαφαλιστική προσοντωτικῶν ἀξιωματικῶν καταστρώματος καὶ μηχανικής καθίσταστο περισσότερον δύσκολος καὶ πολλές φορές προβληματική. 'Ο "Ἐλλην" δύμας ἐπιχειρηματίας δὲν ἐπρόκειτο νὰ σταματήσῃ τὴν δαιμονίαν ἐμπορικήν του δραστηριότητα. Τὰ «μανουσβράραμε» καὶ τὰ σκάφη ἐκινούντο διὰ τῆς προσλήψεως μή διπλωματούχων.

Τοιουτοπότως, τὰ σκάφη ἐκινούντο πάντοτε μὲ μίαν ή δύο θέσεις ἀνθρώκων κατειλημμένας ἀπὸ παλαιούς ναυτάς η δοκίμους καὶ δύο ή τρεῖς τρίτους μηχανικούς, ἀπὸ παλαιούς λιπαντάς, θερμαστάς η δοκίμους.

Οὐδεμία μέριμνα ἐλαμβάνετο ἀπὸ τοὺς ὑπευθύνους διὰ τὴν συμπλήρωσιν αὐτοῦ τοῦ μεγάλου κενού, καὶ τὸ κακό, σὺν τῷ χρόνῳ, ἔξαγοκύτο, διότι τὰ μέτρα τὰ ὅποια ἐλάμβανον οἱ ὑπευθύνοι, ἀποτελούσαν κακοθαλμένα «μπαλλώματα» καὶ ὅτι νὰ βάλουν φρένο στὴν κοτρακύλα, τὴν ἐπιτάχυνον ἔτι περισσότερον.

Οὕτω ἐφθάσαμεν εἰς σημεῖον ποὺ νεότευκτα σκάφη, ἀξίας ἐκποτιμμένων δολαριών, νά ἀρχίζουν τὸ παρθενικόν των ταξίδιον μὲ μόνον τὸν πλοίαρχον καὶ ὑποπλοίαρχον, πρῶτον καὶ δεύτερον μηχανικούς διπλωματούχους.

'Έκ τῆς γενιούμενης ἐσχάτως ἐρεύνης, κάθε ἐλληνικής ιδιοκτήσιας σκάφους ταξιδεύει τὸ διλιγόντερον μὲ ἔνα μή διπλωματούχον ἀνθρώκων δημιουργούμενον τοῦ τούτου πλοίου, εἰς δὲ τὴν μηχανήν, διπλωματούχον πλοίου, καὶ σὲ πολλά σκάφη εύρισκομεν καὶ τοὺς τρεῖς τρίτους μηχανικούς μή διπλωμα-

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & Co.

A. ΞΥΛΑΣ - 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 via 0244151
BREMEN 1 Wegesende 3-4	Priv. 2290860, 462228	NORDENHAM P.O.Box 98	Tel. 811 via 0244151
BREMERHAVEN Kaiserkai	Tel. 310424 Telex 0244151	EMDEN Am Delft 34	Tel. 20268 via 027821
WILHELMSHAVEN Eberstr. 124	Priv. 40091 0238876	Tel. 26235 Telex 0253375	Priv. 20268 via 027821

TELEGRAMS "ERMIS"

Represented also at LÜBECK & KIEL

τούχους. Πολλές φορές και δεύτερος κατέχει δίπλωμα τρίτου.

'Εν συντομίᾳ, αύτην τήν έποχήν, ανά τών 2.500 παλαιών ναυτών και δοκίμων τού καταστρώματος κατέχουν θέσεις άνθρωπων, δε διάριμός των λιπαντών, θερμαστών και δοκίμων μηχανικών, οι δύοι οι κατέχουν θέσεις τρίτων μηχανικών, πρέπει νά ύπερβαίνη τούς 4.500 - 5.000.

'Εν τῷ μεταξύ διερωτώμεθα, τί έγινων δλοι οι παλαιοί ναυτικοί, διότι αύτούς πού βλέπουμε, σήμερον, είναι, ώς έπι τὸ πλεῖστον, νεαροί, με 8 έως 12 μήνας συνολικήν υπηρεσίαν. Εάν, λοιπόν, «ώς ένθαμπτος», οι άνωτέρω άντικατασταθούν διά προσοντούχων, αύτομάτως θά δημιουργήθη ένα πλεόνασμα 2.500 μελών καταστρώματος και περίπου 5.000 μελών πληρώματος μηχανικών.

Συνεπώς, έάν οι υπεύθυνοι κάποιαν ήμεραν, λόγω τών συνθηκών έξαναγκασθούν νά βρούν τόν τριπόν τής συμπληρώσεως αύτου τού κενού, έκ παραλλήλου θά δημιουργήσουν ένα έφεδρικό πλεόνασμα, απότελουμενον άπο 7.000 έως 7.500 έμπειρων παλαιών ναυτικών, οι δύοι οι θά είναι «καλομαθημένοι» με τόν μισθών τού άξιοματικού, έπι πλέον τών ψυλών προνομίων και «Κύριος οίδε» ποιά θά είναι ή άπόδοσις και ή τακτική των, δταν λόγω της καταπάτεσσες έξαναγκασθούν νά έπανθλουν είς τάς θέσεις τών νομίμων προσώπων των. Αρκετοί έξι αύτών θά έχουν δημιουργήσει μίαν υγιή οίκονομικήν βάσιν και κατά πάσαν πιθανότητα θά τά «μουστώσουν» και άλλοι ίσως νά έξαναγκασθούν νά έπιστρέψουν είς τάς παλαιάς των θέσεις, είτε διότι ή οίκονομική των καταστασις δέν είναι και τόσον άνθηρά είτε διότι θά είναι πλησίον τού δρίου συντάξεως, άλλα δσοι έπανθλουν είς τάς παλαιάς των θέσεις, άσιακρίτως λόγου, θά τό άνεχουν με τό «έξρι» και Κύριος οίδε ποιά θά είναι ή άπόδοσις, ή παραγωγικότης και ή διαγωγή των.

Μέ λίγα λόγια, διά τής «άρνητηκής» προσεγγίσεως τού προδόληματος, οι υπεύθυνοι ίθυνοντες, όχι μόνον τα κατάφεραν νά ταξιδεύουν τά νεότευκτα σκάφη μας με μή προσοντούχους είς υπεύθυνους θέσεις, άλλα έπι πλέον θά γίνουν άφορμή νά χάσωμεν άπο τό ναυτικόν έπαγγέλμα περίπου 7.500 παλαιούς, έμπειρους, δοκιμασμένους και εύσυνειδήτους ναυτικούς.

Καὶ έν τῷ μεταξύ, τί έκαμαμε διά τήν διόρθωσιν τού μεγάλου αύτού κακού; 'Ηλαττώσαμεν τάς έξεταστικάς περιόδους και ηγήσαμεν τά προσόντα και έν συνεχείς δ ναυτικός μας Τύπος παροπρύνει τούς' Ελληνας έπιχειρηματίας νά «εξεφορτωθούν τά μικράς χωρητικότητος τάκικες, τριαντάρια και πεντητάρια, τά δύοισι σήμερον δύνανται νά έξασφαλίσουν άνετως ναυλώσιν, τό δλιγγώτερον, τριών έτών, με τεράστια κέρδη, διότι λέει, είναι παθητικόν τονάζ και διότι πολὺ γρήγορα θά γίνουν και παρθηκά.

'Άπο τήν όλη μεριά, έν τή προσπαθείς μας νά αύξησωμεν τόν δριμόν τών νεοεισρχομένων είς τό έπαγγέλμα, παρακινούμεν μαζί με τούς καλοίους και κάθε ξλινόν νέον, «άπο κάθε καρυδιάς καρυδιά, άμφιδλου χαρακτήρας και ύπόπτου διαγωγής, νά εισέλθη είς τό ναυτικόν έπαγγέλμα.

'Ο υποφεινόμενος έτυχεν είς συζήτησιν παλαιού 'Ελληνοαμερικανού διερμηνέως τών δικαστηρίων τής Νέας 'Υόρκης, δό δύοις μετ' έκπλήξεως, λόγω τής μακροχρονίας άπουσίας του έξι 'Ελλάδος, άνφερεν διότι καθημερινώς συναντά είς τά διάφορα δικαστήρια 2 - 3 νέους έξι 'Ελλάδος, κατηγορούμενος άπο μικρό παραπτώματα, μέχρι και τής άποπειρας ληστείας διά τής χρήσεως περιστρόφου. Κατά τάς άνακρισεις άποδεικνύεται, διότι σχεδόν δλοι είναι ήλικιας μόλις 17 - 19 έτών, «σκαστοί» άπο τά διάφορα πλοιού.

'Εσχάτως σοδαρόν ναυτικών γραφείων έφερεν άπο τήν 'Ελλάδα έξι; ναυτικούς πρόδος ναυτολόγησιν. Δύο έξι αύτών τό «έσκασταν» είς τό άεροδρόμιον τής Νέας 'Υόρκης, έτεροι δύο έδραπετευσαν μερικάς ήμέρας άργότερον λίγο πρό τής άναχωρήσεως τού σκάφους και οι δύο τελευταίοι έξεδιώχθησαν σ-

πό τόν πλοιάρχον είς τήν 'Ιαπωνίαν, ένα μήνα άργότερον, ώς κακοποιά στοιχεία και κοινωνικά άποβράσματα.

Είς μιαν άλλην περίπτωσιν, έφοπλιστικὸν γραφείον έστειλεν είς λιμένα τής Μεσογείου δύο 'Ελληνας έξι 'Ελλάδος πρόδος ναυτολόγησιν έπι μοντέρνου σκάφους, με κλιματισμόν και κολυμβητικήν πιστίν. Εύθυς μετά τήν έπιδιβασίν των πριχών νά δείχνουν τούς χαρακτήρας των και τό ποιόν των με φωνάς άρησεως έργασίας και τσακώματα χωρίς κανένα λόγον. Δέκα ήμέρας άργότερον και οι δύο με στιλέτα στά χέρια ήπειλησαν τόν πλοιάρχον έξωθι τούς γραφείου του: «Τά σύντομών τάντερα σου στήν κουβέρτω». 'Αργότερον δταν δό Προξενικός Λιμενάρχης έπελήρθη τής υποθέσεως, τους ήρώωτες: Μήπως έχεται παράπονο διότι τό φαγητό δέν είναι καλό; »Οχι. Μήπως σάς κακομεταχειρίζεται ο πλοιάρχος ή οι άξιοι ματικοί; »Οχι. Μήπως δέν σάς άρεσει τό βαπτόρι; »Οχι. Τότε, λοιπόν, τί συμβαίνει; »Έτσι μάς γουστάρει, βρέ άδελφέ! Φυσικά έξεδιώχθησαν και κατά πάσαν πιθανότητα θά τούς άφηρέθησαν τά φυλλάδια και διόλου παράξενο νά ξαναμπάρκαρων λίγο άργότερον με διαβατήρια, είτε άπό τόν Πειραιᾶ είτε άπό λιμέ-

να τού έξωτερικού.

Σύμφωνα μὲ στατιστικάς, μέχρι πρό δύο ή τρίων έτών, οι Κινέζοι κατείχον τό ρεκόρ τού «εσκαστιμάτος» είς τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας. Τελευταίως, δμως, φαίνεται διό τά καταφέραμε και πήραμε έμεις τόν πολύτιμον αύτόν τίπλον, πράγμα διά τό δύοιον πρέπει νά εύχαριστούμεν τούς Ιθύνοντας ύπευθυνούς είς τάς ένεργειας τών δόποιν πρέπει νά άποδωμαν και τά άνωτέρω «έπιτοπροϊόντα» τών άρνητικών προσπαθειών των.

Είναι, λοιπόν, νά άδικης τούς 'Ελληνας πλοιάρχους, δταν φωνάζουν «έκαπτο φορές ξένους;

Συνήθως τά μέλη μιᾶς οίκογενείας προσπαθούν νά τηρήσουν τήν τακτικήν «τά έν οίκων μή έν δήμω», άλλα είς τήν ίδικήν μας περίπτωσιν τό κακό έκαρκινωσε και δό μόνος τρόπος θετικής και ριζικής θεραπείας του είναι νά «βγάλωμε τά άπλυτά μας στήν φόρω» με τήν έπιδιός διότι κάποιος με ίσχυν έξωθι τής οίκογενείας με δυναμικότητα και άποφασιστικότητα, ίσως νά βρεθῇ νά βάλη τό χέρι του, διά νά μάς βγάλη άπο τήν ουτοπρία και νά μάς δείξῃ τόν δρόμον τής σωτηρίας.

Αναμφιθόλως ή έλληνική ναυτική οίκογέ-

ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Τό φυλλάδιο
τούτο δά
μωρούσε νά σᾶς
βοηδόση.



* Αν έπάρχο πιθανότης νά πιάσετε σέ λιμάνι τής Μεγάλης Βρετανίας γράψτε νά σάς στείλουμε τό ειδικό φυλλάδιο μας Σάς έηγκει πώς ; MIDLAND BANK

Θὰ σᾶς βοηθήσῃ νά κάνετε οίκονομίες
ἐκ τού άσφαλονς.

Πληρώνει τόκο στή λεπτά σας,
στέλνει τά χρήματά σας στή σπίτι σας.

Συμπληρώστε σήμην τήν φόρμα ταχιδρομήστε την σήμερα!

Ιάς παρακαλώ μού στέλνετε τό φυλλάδιο σχετικά με τίς τραπεζικές ύπηρσεις πού θα μού ήσουν χρήσιμες.

ΟΝΟΜΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

ΤΑΧΥΔΡΟΜΗΣΑΤΕ ΤΟ ΣΤΗΝ:



Midland Bank

5 THREADNEEDLE STREET, LONDON, E.C.2.

* Όλη ή άλλη λογογραφία με τήν Τράπεζα μπορεί νά γίνεται στά έλληνικά.

νεια, ή 'Εθνική μας Κυβερνησίας, τό δέλληνον κοινών και δήμερήσιος Τύπος δικαίουνται μιάς θετικής έπειξης ή γή σε ως από τους ίδιους του 'Υπουργείου, τους διευθύνοντας τάς ναυτικάς όργανωσεις, καθώς και τάς ναυτικά δημοσιογραφικά δργανα.

Σάς εύχαριστω
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΚΗΣ

Νέα Υόρκη, 15 Σεπτεμβρίου 1970

Σημ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Υπερβολικοί οι αριθμοί, όχι, όμως, και έκτος τών πραγμάτων αι περι «είσοδοι» τών άναυτων είς τά πλοια.

ΠΟΙΟΣ ΠΤΑΙΕΙ;

Κύριε Διευθυντά,

'Η Εταιρίας Αδελφών Τυπάλδου, τό 1955, διά κανονικής αίτησεως της, ζήτησεν άπό τό N.A.T. τήν ασφάλισιν μου ώς άρχιμηχανικού, δηλώσασα ότι θά κατέβολλε τάς κατά νόμου είσοφοράς. Τούτο δέ και άπειρε ήτο N.A.T.

Τό 1957 ζήτησε από τό N.A.T. τό πιστοποιητικόν της είς αύτό ασφάλισεως μου, τό διπόνον και μού έχοργησε τήν 15.10.1957. 'Οθεν, διά της πιστοποιήσεως ταύτης ή ασφάλισης μου είς τό N.A.T. ήτο πλέον ή βεδαία.

Τό 1967, όλως τυχαίως, έπιληροφορήθην ότι ή άρμοδια ύπηρεσία τού N.A.T. ούδεποτε έφρόντισε νά είσπράξῃ τάς είσοφοράς συμφώνως τώ N. 3170/55 άρθρ. 18, παρ. 19, διστις ρητώς άναφέρει «οι πλοιοκτήται, έφοπτασται, διαχειριστασι και πλοιάρχοι υπωχρεούνται νά παρακρατώσι τάς είσοφοράς πρός τό N.A.T. ούτης άκρου πάστης περί τού έναντιον συμφώνιας». Αι είσοφορά μου πράγματι παρεκρατήθησαν, άλλα δέν είσπράχθησαν από τό N.A.T.

Ζητήσας τήν τακτοποίησιν τού θέματος από τό N.A.T., τούτο απήντησεν ότι έγω έπιταια διά τήν μή καταβολήν τών είσοφορών. Φαντασθήτηκεν εάν αι έκαποντάδες χιλιάδες τών ήσφαλισμένων έπρεπε νά σπεύδουν είς

τά διάφορα 'Ασφαλιστικά Ταμεία διά νά βεβαιώσουν ή νά βεδαιωθούν ότι αι άφειλομεναι είσοφοραι κατεβλήθησαν. 'Ακριβώς πρός διποφυγήν τούτου υπάρχει δ. A.N. 86/67 διά τά διάφορα 'Ασφαλιστικά Ταμεία, δην άπαρχη και δ. N. 3170/55 διά τό N.A.T.

Διά τήν τακτοποίησιν τού θέματος μου από τό N.A.T., δ. Γ. Γραμματεύς τού Y.E.N. δι' έγγραφου του πρός δ. N.A.T. άρ. πρωτ. 3061/3/70, έτοντεν διτι «δό παραπονούμενος ναυτικός δέν τυγχάνει ύπατιός τής μή καταδολής τών άφειλομένων είσοφορών κατά τό άρθρ. 43, παρ. 1 τού N. 3170/55».

Παρά ταύτα, τό Y.E.N. δι' έγγραφου του άρ. πρωτ. Φ.Υ. 30161/25/70 μού έγνωστοποίησεν ότι τό Δ.Σ. τού N.A.T. άπερριψε τήν αίτησίν μου με τήν δικαιολογίαν ότι «δέν ένήργησα διά τήν καταδολήν τών είσοφορών!».

Πρό τριμήνου, δι' αίτησεως μου πρός τό Δ.Σ. τού N.A.T. ζήτησα τήν έπανεξέτασιν τού θέματος, έπισύρων τήν προσοχήν είς τόν ώς άνω N. 3170/55, διότι δέν είναι νοητόν νά μού καταλογισθή εύθυνη έπειδή ή άρμοδια ύπηρεσία τού N.A.T. ήμελησε νά προβῇ είς τήν είσπραξιν τών άφειλομένων είσοφορών.

Δεδομένου δέ ότι άντελήθημην διτι ή αίτησίς μου αύτη δυνατόν νά μήν περάσῃ από τό Συμβούλιον, παρακαλώ τόν κ. Διευθυντήν τού N.A.T. διως φροντίση διά τήν τακτοποίησιν τού ζητήματος τούτου, πράγμα τό διπόνον θά είχε καλύψει άντικτυπον είς τούς ήσφαλισμένους ναυτικούς, τούς διπόνους τόσον χρειάζεται τό 'Εμπορικόν Ναυτικόν — περί τάς 50.000 νέους, ώς έδήλωσεν δ. Υφυπουργός παρά τή Προεδρία Κυβερνήσεως κ. Γ. Γεωργαλάς.

Μετά πάσης τιμῆς
ΔΗΜ. ΠΟΙΛΑΣ
Α' Μηχ. Ε.Ν.

Πειραιεύς 'Οκτώβριος 1970

ΔΙΑΤΙ ΜΟΝΟΝ ΟΙ ΞΕΝΟΙ;

Κύριε Διευθυντά,

Λυπούμαι διότι τό ώς άνω σχολίον σας τού τεύχους τής 15.9.70 έχει κάποιον τόνον

κυνικότητος. Δέχεσθε ελύσινο τού 'Υπουργείου Συντονισμού, διτι «'Ελληνες άρνηθέντες (διότι τί άλλο παρά, «άρνησις» είναι ή διπλή ιθαγένεια;) τήν χώραν είναι φυικόν νά άπολαμβάνουν τών προνομίων τών A.N. 89 και 387 ώς έταν ήσαν άλλοδαποί.

Είμαι και έγό μεταξύ τών 'Ελλήνων έκεινων πού υπέρτεσσα τήν Ναυτιλίαν είς τήν άλλοδαποτάσσα (άφού έξεπλήρωσα τής στρατιωτικές μου υποχρεώσεις) έπι 12 έτη. 'Οταν έπεστρεψα τώ 1968, (χωρίς διπλήν ιθαγένειαν), διά νά άργανωσω/ξεκινήσω έπαναπατριζόμενα την προνομίων τής έπιχειρήσεως είς ήν άνηκο, η 'Ελληνική Πολιτεία ήρηθή νά μού χορηγήση τά προνόμια τής άτελειας πού εύχαριστως χορηγεί είς τούς άρητάς της.

Δυστυχώς, αύτά άποτελούν κακά παραδείγματα διά τούς νέους, και έπιβράβευσιν «έξυπνων» πού ίσχυρίζονται διτι στήν 'Ελλάδα (τής χθές ή τής σήμερον) οι «έξυπνακηδες» βραβεύονται και οι καλοί «ξεχιούνται».

Δέν είστηγομαι έπεκτασιν τών προνομίων και είς τήν κατηγορίαν είς ήν άνηκο, άλλα άποκατάστασιν εύπρεπείας, διά καταργήσεως προνομίου ένεργοντος ύπερ τών «ήμιεληγάνων».

Είναι καλὸν νά άντιληφθῶμεν δλοι διτι δέν άποτελεί άντικίνητρον είς τήν έπαναπατρισμόν τών πραγματικών έφοπλιστών ή καταβολή διασυντού τού αύτοκινήτου των. Αύτη ή κατάστασις μόνον καταχρήσεις και πικρά σχόλια έκ μέρους τών έχθρων τής ουτιλίας προκαλεῖ.

Μετά τιμῆς
Μ. ΚΟΚΚΑΛΗΣ

Πειραιεύς 5 'Οκτώβριου 1970

Σημ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Πολλοί, οι πλείστοι οι έργασθεντες είς ναυτικά γραφεία είς τήν ξένην ύ πεχρεώθησαν ή έκ τών πραγμάτων νά δεχθῶν και τήν ξένην ύπηροδηττα. Δέν είναι, πάντως, «ήμιελληνες». Γνωρίζομεν πολλά δπό τά πρόσωπα αύτά. Διατηρούν τήν έλληνικότητά των είς τό άκεραιον.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ Π.Ν.Ο.

Πρός τήν Πανελλήνιον Ναυτικήν 'Ομοσπονδίαν άπεστάλη, από μέρους τής 'Ατλαντική Ναυτικής 'Εταιρίας, ή κάτωθι εύχαριστηρίους έπιστολή:

Κύριοι,

Ός έκπρόσωποι, έν 'Ελλάδι, τών πλοιοκτητών τού φορτηγού π/ν «Γέρεα», αίσθανόμεθα τήν ύποχρέωσιν δπως έκφράσωμεν πρός υμάς και διά τής παρούσης, τάς θερμάς εύχαριστίας μας, διότι χάρις είς τάς παρασχεθείσας άκοντων ύπηρεσίας σας, προσπαθείας και συμβούλας, κατέστη έφικτη ή άποτροπή τής παρακαλώσεως έκ μέρους άντεντρικών δρώντων, είς τό έξωτερον, στοιχείων τής έφορτώσεως τού έν λόγω πλοίου είς λιμένα τής Γένοβας.

Δέν παραλείπομεν νά τονίσωμεν, διτι αι καταβλήθείσαι, έκ μέρους ύμων, προσπάθεια προσέφερον άξιολόγους ύπηρεσίας πρός τήν Εμπορικήν Ναυτιλίαν, διότι διά τών ένεργειών σας τούτων έμαστανώσατε τήν έπιδικομένην, έκ μέρους τών ώς άνω παραγόντων, άναστολήν τής προόδου, τής έπιδικομένης ύπό τής στοργικής, πρός τήν 'Ελληνικήν Εμπορικήν Ναυτιλίαν, πολιτικής τής 'Εθνικής Κυβερνήσεως και τήν δημιουργίαν κακού προηγουμένου.

Διατελούμεν

Μετά πλείστης τιμῆς
Ν. Μ. ΤΣΙΜΠΛΗΣ

Διευθυντής

τής 'Ατλαντική Ναυτικής 'Εταιρίας Π.Ε.
Πειραιεύς, 24 Αύγουστου 1970

ΣΧΟΛΗ

ΡΑΝΤΑΡ - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ Κ.Α.Π.

ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ

ΙΣΟΤΙΜΟΣ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ

— = —

• ΠΑΝΗΡΗΣ ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ ΕΠΙ ΣΥΣΚΕΥΩΝ
ΡΑΝΤΑΡ — ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ — ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΩΝ Κ.Α.Π.
• ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΕΞΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ

ΤΜΗΜΑ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ

—

ΑΠΟ ΤΟ 1956 ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΚΑΡΑΓΚΙΣΚΟΥ 98 · ΤΗΛ. 471.041 · 422.306

ΤΟ ΝΕΟΝ ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑ ΤΩΝ "ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ"

Μὲ ἀκρίβειαν ἑκατοστοῦ εἰσῆλθεν εἰς τὴν δεξαμενὴν

ΠΩΣ ΕΠΕΤΕΥΧΟΗ Ο ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΤΑΝΚΕΡ ΜΑΜΜΟΥΘ "ΕΛΕΝΑ" 202.816 ΤΟΝ. D.W. ■ ΕΝΤΟΣ
2,5 ΩΡΩΝ ΤΟ ΟΛΟΝ ΕΓΧΕΙΡΗΜΑ, ΜΕ ΟΛΙΓΑΡΙΘΜΟΝ, ΣΧΕΤΙΚΩΣ, ΑΠΑΣΧΟΛΗΘΕΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ■

ΤΕΡΑΣΤΙΑ Η ΑΠΟΚΤΗΣΙΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ ΔΙΑ ΤΟΝ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΝ ΥΠΕΡΜΕΓΕΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Συντόμως καὶ ἐδῶ θὰ κατασκευάζωνται σοῦπερ τάνκερς

Άναμφισθητής τὸ σημαντικότερον ναυτιλιακὸν περιστατικὸν τοῦ διαφρένσαντος 150θέμερου ὑπῆρχεν ὁ κατάπλους καὶ ὁ ἐν συνεχείᾳ δεξαμενισμὸς τοῦ ὑπερμεγέθους τάνκερ «Ελενα» εἰς τὴν μόνιμον δεξαμενὴν τῶν «Ελληνικῶν Ναυπηγείων» Σκαραμαγκά. Τὸ χωρητικότητος 202.816 τόνων δ.ω. σκάφος, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖραν «Ἀριες Σίππιγκ» (σύμιλος κ. Στ. Νιάρχου) διὰ τού ἐδῶ κατάπλου του ἐδμοιούργησε μερικά ρεκόρ διὰ τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεία» καὶ κατέδειξε τὰς ἀρτίας τεχνικὰς δυνατοτήτας ἔξυπηρτεσιώς παρομοίου μεγέθους πλοίων ὑπὸ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 1 Βαρείας ναυπηγικῆς βιομηχανίας τῆς χώρας. Τὰ ἐπιτευχθέντα ρεκόρ δύνανται νὰ συνοισθοῦν εἰς τὰ ἔξις:

- 1) Τὸ «Ελενα» ἡτο τὸ μεγαλύτερον σκάφος, τὸ ὅποιον διέπλευσεν εἰδικῶς τὰ στενά τοῦ Γιβραλτάρ εἰσελθόν εἰς μεσογειακὰ ὄυτα καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς τοῦ Σκαραμαγκά πρὸς δεξαμενισμόν.
- 2) Ἡτο τὸ μεγαλύτερον σκάφος ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν καταπλεύσαν εἰς ἐλληνικὰ ὄυτα.
- 3) Ἡ δεξαμενὴ τῶν «Ελληνικῶν Ναυπηγείων» ἐδέχθη τὸ μεγαλύτερον σκάφος πρὸς δεξαμενισμὸν ἀφ' ἡς πρὸ τινῶν μηνῶν ἐτέθη εἰς λειτουργίαν.
- 4) Αὐτὸς τοῦτος ὁ δεξαμενισμὸς τοῦ κολοσσαίου σκάφους ἀπετέλεσε μοναδικὸν τεχνικὸν ἐπίτευγμα διὰ τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεία», τὰ ὅποια ἔλαθον πολύτιμον ἐμπειρίαν ἐπὶ τοῦ κεφαλαιῶδους τούτου ζητήματος, σπέρ ἐφεξῆς συχνάκις θά λαμβάνῃ χώραν.

ΤΟ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑ

Μολονότι δὲν ὑπάρχουν προηγούμενα δεδομένα πρὸς σύγκρισιν, τὸ ὅλον δυσχερές ἔγχειρημα εἰσόδου ἐντὸς τῆς δεξαμενῆς τοῦ ὑπερμεγέθους σκάφους, ἥκθη ἐις αἴσιον πέρας εἰς χρόνον λίαν ἱκανοποιητικὸν καὶ μὲ ἀπασχόλησιν ὀλιγαρθριμού προσποτικόν, τὸ δὲ σκάφος εἰσῆλθεν εἰς τὴν δεξαμενὴν «μὲ ἀ κρίβειαν ἐκ τοστῷ».

Τὸ ὅλον ἔγχειρημα ἥρχιστ τὴν 7.30 π.μ. καὶ ἐπερτάθη μετὰ πάροδον μόλις δύο καὶ ἡμίσεων ὡρῶν, ἥτοι τὴν 10ην π.μ. Ἐπὶ τοῦ σκάφους ἐλειτούργουν μόνον τὰ βοηθητικὰ μηχανῆματα κινήσεως τῶν βαρούλκων διὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς καλῆς προσδέσεως. Ἐχρησιμοποιήθησαν συνοιλικῶς 6 ρυμουλκά, ἐξ ὄντων 4 τῶν «Ελληνικῶν Ναυπηγείων». Πρὸ τῆς εἰσόδου τοῦ σκάφους εἶχον τοποθετῆσθαι εἰς τὸν πυθμένα τῆς δεξαμενῆς τὰ βάθρα. 'Αφ' ἡς τὸ «Ελενα» διῆλθεν ἐκ τοῦ θυρωτολοίου τῆς δεξαμενῆς, παρελήφθη ὑπὸ τῶν ἐπὶ σιδηροτροχιῶν κινουμένων ὀχημάτων (trolley), τὰ ὅποια καὶ τὰ ἔσυρον μέχρι τῆς προκαθορισθείσης θέσεων.

Τὸ σκάφος, τοῦ ὅποιου ἐπέβαντον 'Ιάπτων τεχνικοί, ἔξετέλεσε τὸ καθιερωμένον εγκάραυντι σερβένυ διὰ τὴν δριστικὴν παράδοσιν του. Ἐξετελέσθησαν δηλαδὴ ἔλαιος-χρωματισμοὶ καὶ διενηργήθη μία τελευταία ἐπιθέρησις τῶν μηχανῶν.

ΘΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΩΝΤΑΙ ΕΔΩ

Ἐὰν δημος ἀποτελεῖ σημαντικὸν τεχνικὸν ἐπίτευγμα ὁ δεξαμενισμὸς τοῦ ὑπερμεγέθους τούτου τάνκερ, τί δύναται ἀραγε νὰ λεχθῇ ὅταν τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεία» θὰ ἀσχ-



Ο κ. Νικ. Μακαρέζος
ὑψώνων τὴν Κυνηγόλευκον

ληθούν μὲ τὴν κατασκευὴν πλέον, παρομοίου μεγέθους πλοίων;

Εἰς τὸ παρελθόν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἐπισκοποῦντα τὴν δραστηριότητα τῶν Ναυπηγείων, εἶχον ἀναγράψει συγκεκριμένας πληροφορίας ἐπὶ τῆς δυνατότητος ναυπηγῆσεως τάνκερς μαμούθ εἰς τὸ Σκαραμαγκά. Αἱ πληροφορίαι αὗται ἀπετεθειακά θερμάνουν μὲ τὴν διαβεβαίωσιν διὰ τὴν σκαραμαγκάς οὐσίας τοῦ σκάφους μαμούθ εἰς τὸ Σκαραμαγκά. Αἱ πληροφορίαι αὗται ἀπετεθειακά θερμάνουν μὲ τὴν διαβεβαίωσιν διὰ τὴν σκαραμαγκάς οὐσίας τοῦ σκάφους μαμούθ εἰς τὸ Σκαραμαγκά.

Τὰ διάτερα ἀνέφερθησαν μεταξὺ ἄλλων κατὰ τὴν διάρκειαν τελετῆς, καθ' ἡνὶ ἀνύψωθή ἐπὶ τοῦ σκάφους η Κυνηγόλευκος. Παρέστη-

σαν οἱ ὑπουργοὶ Συντονισμοῦ κ. Ν. Μακαρέζος καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ιω. Χολέδας, ἀλλοὶ ἐπίσημοι καὶ πολλοὶ ἐφοπλιστές. Προσφανῶν τοὺς παρισταμένους ὁ κ. Κ. Δρακόπουλος εἶπε τὰ ἔξις:

«Σᾶς εὐχαριστοῦμεν ποὺ μᾶς τιμᾶτε μὲ τὴν παρουσίαν σας. Ο Όμιλος Ναύρχου αἰσθάνεται ιδιαίτεραν ὑπερφένειαν καὶ μεγάλην χαράν.

Τὸ μεγαλύτερον σκάφος, τὸ ὅποιον κατέπλευσεν εἰς τὰ ἐλληνικὰ ὄυτα, μὲ δέσμων πλήρωμα καὶ ἐλληνικὴ σημαίαν, ὅφεστον διὰ νόο δεξαμενοῦθεν τῶν «Ελληνικῶν Ναυπηγείων» — μίαν ἐκ τῶν μεγαλυτέρων τοῦ κόσμου — τὴν δύοις πρὸ διάγονοι μόδις μηνῶν ὁ κ. ὑπουργός Συντονισμοῦ μας ἔκαψε τὴν τιμὴν γά τὸ εύκαιναστην. Ή «Ελληνικὴ Ναυτιλία, η ζωντανὴ αὐτὴ προέκτωτος τῆς ἑβονικῆς οἰκονομίας, δίδει οὐτών μίαν ἐπιβλητικὴν ὀπόδειξην τῆς ἐπιτυχίας της εἰς τὸ διεθνὲ χώρων καὶ ταυτοχρόνως ἡ ἐλληνικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία δίδει καὶ αὐτὴ τὸ μέτρον τῶν δυνατοτήτων της, ἀναλειμένουσα πλέον τὴν ἀνυπέρτερην μεγάλων σκαφῶν.

Ἐντὸς δύοις μόδιαν μεγάλη σκάφη, ὡς αὐτὸν ὑποδεχόμεθα σήμερον, δέν κατασκευάζωνται εἰς τὰ «Ελληνικά Ναυπηγείων». Οπως βλέπετε, ἔργον τερρόστοιν συνετέσθη εἰς δύοις τοὺς τομεῖς. Ή συμπαράστοιν ὅλων μας είναι ἀπαρίστοτες διὰ τὰ ἐπόμενα στόδια. Είμεθα βέβαιοι ὅτι θὰ τὴν ἔχωμεν πάντοτε.

Η σκέψης ὅλων μας στρέφεται πρὸς τὸν ἐμπινεστήρα καὶ δημιουργὸν τοῦ τερροτίου καὶ πολυμόρφου ἔργου. Καὶ ἡ σημερινὴ ἡμέρα θέλομεν νὰ φέρῃ εἰς αὐτὸν μήνυμα αἰσιοδοξίας καὶ πιστεως διὰ μίαν προσπάθειαν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ τόπου. Τέλος, ἐπιτέρφατο μου, η 'Υπουργεί, νὰ ἀνακοινώσω διὰ τὰ «Ελληνικά Ναυπηγείων», ὀντοτοκρινόμενα πάντοτε εἰς κάθε προσπάθειαν τονώσεως τῆς ἑβονικῆς οἰκονομίας, διὰ συμμετάσχουν εἰς τὸ Δάνειον Αναπτυξίου διὰ ποσοῦ τῶν 15.000.000 δραχμῶν.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Τὸ «Ελενα» καθειλκύσθη τὴν 13ην Δεκεμβρίου 1969 καὶ παρεδόθη τὴν 20ην παρελθόντος Μαρτίου ἀπὸ τὰ ιαπωνικά ναυπηγεῖας ἐπὶ τὸν Πειραιά, εἶναι πλοιοκτησίας «Ἀριες Σίππιγκ» τῆς Λιβερίας καὶ τελεῖ ὑπὸ τὴν διαχείρισην τοῦ Οίκου τοῦ κ. Νιάρχου. Φέρει τὴν ίδιαν τοῦ Αμερικανικοῦ Νηογνώμονος + AIE Oil Carrier. Τὸ διλικόν μῆκος τοῦ σκάφους διέρχεται εἰς 315 μ., μῆκος μεταξὺ τῶν διθίων 300 μ., μέγιστον πλάτος 47,207 μ., μέγιστον ψυχούς 25,05 μ., ψυχούς γεφύρας ἀπὸ τρόπιδος 38 μ. Τὸ βύθι-

LAMBERT BROTHERS (HELLAS) Ltd

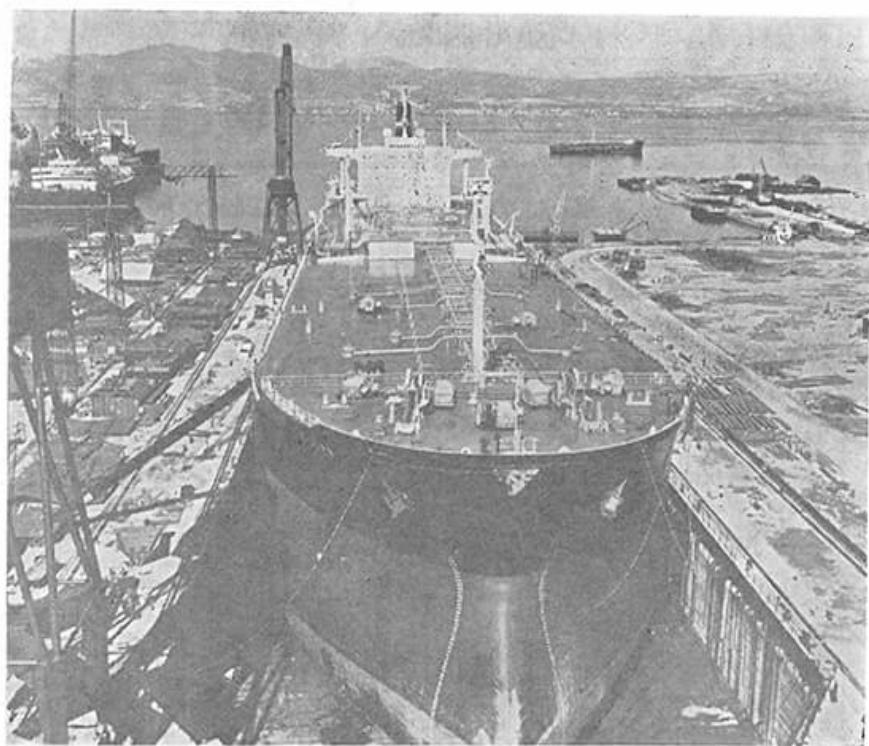
Ship brokers, Ships' Agents
Sale & Purchase Brokers

Oceanic Building
57 Akti Miaouli Piraeus
GREECE

LAMBERT MILLER Ltd

Lloyd's Agents

Tel. 472.098 - 474.271 - 477.950
Telex 5012
Callsign LAMILL



Το «Ελενα» έντο: της δεξιμενής

σμα (γραμμή θέρους) άνέρχεται εις 19.20 μ., τὸ νεκρὸν βάρος εἰς 202.816 τόν. d.w. καὶ τὸ ἑκτόπισμα εἰς 230.774 τ. Οἱ ἀντίστοιχοι ἀφίμοι γραμμῆς τροπικῆς ζώνης άνέρχονται εἰς 19.73 μ., 207.991 καὶ 235.949. Ἡ δικὴ χωρητικότης άνέρχεται εἰς 88.866,27 κόροις, καὶ ἡ καθαρὰ εἰς 73.629 κόροις. Φέρει συνολικῶν 13 δεξιμενάς φορτίου καὶ 2 μονίμου ἔρματος.

• Χωρητικότης δεξιμενῶν φορτίου: 3.133.522 κυβ. πόδες ἢ 1.500.000 βαρέλια. Δύναται νὰ φορτώσῃ μέχρι 202.500 τόνους φορτίου ἀργοῦ πετρελαίου ήτοι περίπου τὴν χωρητικότητα 14 δ/π τύπου T2, τὸ δόπιον ἔθεωρέιον ὡς τὸ μεγαλύτερον δ/π κατὰ τὴν διάρκειαν καὶ ἀμέσως μετά τὸν Β' Παγκόσμιον Πόλεμον. Τὸ νεκρὸν βάρος (d.w.t.)

τοῦ τύπου αὐτοῦ ἡτο περίπου 15.000 τόνοι.

• Χωρητικότης δεξιμενῶν καυσίμων: Συνολικὴ χωρητικότης εἰς καύσιμα 9.374 τόνοι. Ἀκτὶς ἐνεργείας μὲν ὑπερεσιακὴν ταχύτητα 16,5 κόμβων 28.000 μῖλια ἡτο 1 1/4 φορές τὸ μῆκος τοῦ 'Ιστημερινοῦ.

• Μεγίστη ταχύτης: 17,5 κόμβοι.

• Ἀντίλια φορτίου: 'Υπάρχουν 4 ἀντλίαι φορτίου αἵτιες δύνανται νὰ ἐκφορτώνουν 3.700 κυβ. μέτρα ὀνὰ ὥραν ἐκάστη. Τοῦτο σημαίνει δτὶ περίπου 200.000 τόνοι φορτίου δύνανται νὰ ἐκφορτωθοῦν ἐντὸς 16 ὥρων.

• Δίκτυον ἀγωγῶν φορτίου: 'Υπάρχουν 4 ἀγωγοί (σωλήνες) φορτίου ἐπὶ τοῦ κατα-

στρώματος διαμέτρου 550 χ/τῶν ἢ 22''. Ἡ αὐτὴ ποσότης φορτίου δηλαδὴ 200.000 τόνοι δύνανται νὰ φορτωθοῦν ἐντὸς 12 ὥρων.

● 'Ηλεκτρονικὰ Ναυτιλιακὰ ὅργανα: Τὸ πλοῖον εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ τὰ τελειότερα αὐτόματα ἡλεκτρονικά ναυτιλιακά μηχανῆματα ἦτοι:

α) 2 ραντάρ τύπου Decca, ἐκ τῶν ὅποιων τὸ ἓνα ἀλλοθούς κινήσεως, εἰδικὸν διὰ χρῆστος πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων.

β) Αὐτόματον ραδιογωνιόμετρον τύπου Marconi Lodestar.

γ) 'Ηλεκτρονικὸν ἰχθοδολιστικὸν καὶ ὑποταπτὴν βάρους, τὰ ὅποια δίδουν ἀκριβῆ βολίσματα ὑπὸ τὴν τρόπιδα, τύπου Simrad.

δ) Σύστημα αὐτομάτου πιλότου τύπου Arkas.

ε) Τὸ πλέον σύγχρονον σύστημα ἀσυρμάτου περιλαμβάνον κυρίους καὶ βοηθητικοὺς πομπούς, δέκτας (Autoalarm) αὐτόματος δέκτης κινδύνου, (VHF) P/T λίων υψηλῆς συχνότητος, (RT) ραδιοηλέφωνον μεσαίων συχνοτήτων.

● Μηχαναῖ: 'Ατμοστρόβιλοι μεγίστης ιπποδινάμεως 29.000 ἵππων, στροφαὶ 86,5 ποὺ δίδουν μεγίστην ταχύτητα 17,5 μιλίων μὲ ημερησίαν κατανάλωσιν 149,9 τόνων περίπου.

● Πλήρωμα: "Ανδρες 41.

● Τὸ ὄψος τοῦ κυρίου καταστρώματος ἀπὸ τῆς τρόπιδος εἶναι περίπου ὅσον τὸ ὄψος μιᾶς ὀκταωρόφου πολυκατοικίας.

● Τὸ ὄψος τῆς γεφύρας ἀπὸ τῆς τρόπιδος, ὅσον περίπου τὸ ὄψος μιᾶς δωδεκαωρόφου.

● Τὸ διλίκον μῆκος τοῦ πλοίου εἶναι μία καὶ ἡμισυ φορές περίπου τὸ μῆκος τοῦ στίβου τοῦ Σταδίου.

● 'Η συνολικὴ ἐπιφάνεια τοῦ κυρίου καταστρώματος μετὰ τοῦ προστέγου εἶναι περίπου 147.000 τετρ. πόδες.

Μετὰ τὸν τελεσθέντα ἀγιασμὸν καὶ τὴν ὕψωροι τῆς Κυανολεύκου, οἱ παριστάμενοι υπουργοὶ καὶ οἱ λοιποὶ ἐπίσημοι περιήλθον τὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ πλοίου. 'Επτηκολούθησε δεξιώσις.

K. Δ.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ

ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΓΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ

'Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ δραν 10.00 διὰ ΑΜΟΡΓΟΝ (Κατάπολα), ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑΝ ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.
'Εκάστην ΤΕΤΑΡΤΗΝ δραν 14.00 διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΝΙΣΥΡΟΝ, ΤΗΛΟΝ, ΣΥΜΗΝ, ΡΟΔΟΝ.
'Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ δραν 13.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΒΑΘΥ.

Δ/Π ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ

'Εκάστην Τρίτην δραν 13.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΣΑΜΟΝ.
'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ δραν 11.00 διὰ ΚΥΘΟΝ (Λουτρά), ΣΕΡΙΦΟΝ, ΣΙΦΩΝΟΝ, ΚΙΜΩΛΟΝ, ΜΗΛΟΝ.

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

'Έκαστην ΚΥΡΙΑΚΗΝ δραν 13.00 διὰ ΣΙΦΩΝΟΝ, ΜΗΛΟΝ, ΧΙΟΝ, ΟΙΑΝ, ΘΗΡΑΝ.

Δ/Π ΜΙΑΟΥΛΗΣ

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

Δ/Π ΛΗΤΩ

Καθημερινῶς δραν 09.00 π.μ. διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ. 'Επιστρ. αὐθημερόν.

Δ/Π ΑΠΟΛΛΩΝ

Τὰ δρομολόγιά του προσωρινῶς ἀνεκτέλεστα.

Η έλληνική έπινόησις καρποφορεῖ

ΑΝΟΙΚΤΟΣ Ο ΔΡΟΜΟΣ ΔΙΑ ΤΑ MINI ΜΠΑΛΚΕΡΣ

ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ Η ΠΛΗΡΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΙΣ ΚΑΙ Η ΕΠΙΚΕΡΔΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΕΧΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑΝ ■ ΔΙΑΝΟΙΓΕΤΑΙ Η ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΔΙΑ ΚΟΝΤΕΊΝΕΡΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΧΩΡΟΝ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΑ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΜΙΑ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΙΣ ΤΟΥ κ. Γ. Π. ΛΙΒΑΝΟΥ

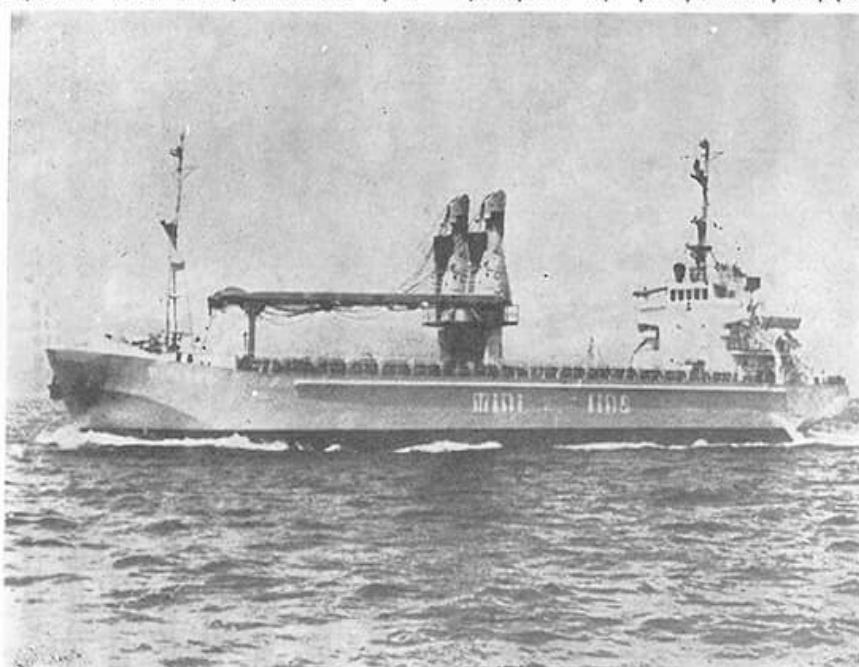
Κατά τὴν διάρκειαν πρές κόνφερενς τὴν παρελθούσαν Πέμπτην εἰς τὸ ξενοδοχεῖον τῆς «Μεγ. Βρετανίας», παρουσία καὶ τῶν ἐκπροσώπων τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων «Χακοντάτε», ὁ κ. Γεώργ. Π. Λιβανός διετύπωσε τὰ πρώτα συμπεράσματα εἰκ τῆς μέχρι τούδε ἐπιτυχοῦς ἐκμετάλλευσεως τῶν 24 παραληφθέντων καὶ τελούντων ἐν ὑπερσίᾳ μίνι μπάλκ κάρριερς, ἐνῷ συνάμαξ ἔξ-φρασε τὴν αἰσιοδοξίαν του διὰ τὸ μέλλον τῶν σκαφῶν τούτων.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἐπανειλημμένως κατὰ τὸ παρελθόν ἡσχολήθησαν ἐν ἔκτασί μὲ τὸν τύπον τῶν πλοίων τούτων, καὶ συνεπῶς παρέλκει ἡ ἀπαρίθμησις τῶν τεχνικῶν στοιχείων, ἀπίνα παρεχεθῆσαν κατὰ τὴν συνέντευξιν τύπου, θὰ περιορισθούν δὲ κατωτέρω εἰς τὰ πλέον ἐνδιαφέροντα σημεῖα.

Ο κ. Λιβανός, ὃς ἐμπνευστής τῆς ιδέας τῶν μίνι μπάλκ κάρριερς, ἥτο καὶ ἔξακολουθεὶ νὰ παραμένῃ ἐνθερμος ὑποστηρικτῆς τῶν, πιστεύων ἀκραδάντως εἰς τὴν ἐπιτυχὴ ἐκμετάλλευσίν των. Ἀπαντῶν εἰς σχετικὴν ἐρώτησιν ἐάν τὰ σκάφη ταῦτα, λόγῳ τοῦ ἐκδηλωθέντος διεθνοῦς ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν, θὰ εὔρουν εἰς τὸ μέλλον ἐπαρκή ἀπασχόλησιν, ὁ κ. Λιβανός ὑπεγράμμισεν δῆτι, κατὰ τὴν γνώμην του. τὴν προσεχὴ δεκαετίαν θὰ ὑπάρχῃ τόσον μεγάλη ἀνάπτυξις τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ὥστε δὲν θὰ ὑφίσταται χωρητικότης διὰ τὴν ἐξυπρέτησίν των, δι' ὅ καὶ τὰ σκάφη ταῦτα θὰ είναι πλήρως ἀπησχολημένα. Ἡ αἰσιοδοξία αὐτὴ ὀλοποιεῖται καὶ ἐκ τῆς προθέσεως τοῦ κ. Λιβανού ὅπως, εἰς πρώτην φάσιν, ἀποκτήσῃ 100 τοισάντα σκάφη, πέραν τῶν 52 παραγγελθέντων (ἐξ ὧν παρελθόμενων 24).

Ο κ. Λιβανός ὑπεγράμμισε περαιτέρω τὴν μέχρι τούδε ἐπιτυχὴ ἐκμετάλλευσιν τῶν μίνι μπάλκ κάρριερς, διότι ταῦτα δύνανται νὰ παραλαμβάνουν οἰονδήποτε φορτίον, κινοῦνται δι' ἐξ μόνον ναυτικῶν ἔκαστον (ἄν-

καὶ ἐπὶ τὸν παραληφθέντων ὑπηρετούν τῶν περισσότεροι διὰ νὰ ἐκπαιδευθοῦν εἰς τὰ εἰδικὰ αὐτὰ πλοία) ἐνῷ καὶ τοὺς διαφόρους λιμένας δῆλοι οἱ χειρισμοὶ φορτίου, ἢ πρόσδεσις τοῦ πλοίου, τὸ ἀνοιγμα καὶ κλείσιμον τῶν κυτῶν κλπ. γίνονται ὑπὸ τὴν ἐ-



Ἐννα ἀπὸ τὰ μίνι μπάλκ κάρριερς, πλήρως ἐξιπλισμένον

ποπτείαν συνεργείων κατὰ λιμένας. Λόγῳ τῶν ἐν τῷ μεταξὺ βελτιώσεων, αἵτινες καὶ ἀνεβίδασσαν — ἐν συνδυασμῷ πάντοτε καὶ μὲ τὴν ἄνοδον τοῦ ἐργαστικοῦ κόστους — τὴν ἀρχικὴν ἀξίαν τοῦ πλοίου ἀπὸ 500.000 δολ., εἰς ἐκαποτυμύριον, τὰ μίνι μπάλκ κάρριερς δύνανται νὰ παραλαμβάνουν καὶ αὐτοψυχόμενα κοντένερς. Ὑπάρχουν σχετικαὶ ἐγκαταστάσεις δι' 66 τοισάντα δοχεῖα εἰς τὰ κύτη καὶ διὰ 58 εἰς τὸ κατάστρωμα.

Ο κ. Λιβανός ἐλπίζει, καὶ βασίμως, δῆτι τὰ πλοῖα αὐτὰ δύνανται μελλοντικῶς νὰ ἀ-

πασχοληθοῦν εἰς τὰς διὰ κοντένερς μεταφορὰς καὶ εἰς τὸν χώρον τῆς Μεσογείου.

Οι Ἰταλοί, δρθῶς διαγώσαντες τὴν ἔξελιξιν τῶν μεταφορῶν τούτων, δημιουργοῦν εἰς Κάλιαρι σταθμὸν διακινήσεως κοντένερς πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον. Είναι γνωστὸν δῆτι τὰ εἰδικῶς κατασκευαζόμενα μεγάλα πλοία κοντένερς, διὰ νὰ ἔξυπερτησούν τὸ ὑψηλὸν ἐπενδύμενον εἰς αὐτὰ κεφάλαιον, δὲν θὰ δύνανται, κατ' ἀνάγκην νὰ προσεγγίζουν εἰς δευτερούσης κινήσεως λιμένας, δῆλοι οἱ ἐγκαταστάσεις θὰ ὑφίστανται, ἀλλ' οὔτε καὶ ἐπαρκῆς ἐμπορευματικῆς κίνησις. Ἀντιθέτως τὰ μίνι μπάλκ κάρριερς, ὡς ἐκ τοῦ χαμηλοῦ τῶν κόστους ἐκμεταλλεύσεως, τοῦ δυνατοῦ τῆς προσπελάσεως των εἰς ἀδαμή μδατα καὶ τῆς δυνατότητος χρησιμοποίησεως των διὰ πολλαπλάς χρήσεις, εὐχερῶς θὰ δύνανται νὰ μεταφέρουν ἐμπορευματοκιβώτια ἀκόμη καὶ εἰς τοὺς πλέον δυσπροσίτους λιμένας, φθάνοντα μέχρι καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης προκειμένου περὶ μεσογειακῶν μεταφορῶν.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

Παρακαταδίκη καὶ τεχνικὴ πληροφορία:
Γκόστα "Ενυμπορ" Ε.Π.Ε.
Ακτὴ Γ. Κονδύλη 10 - Πειραιεὺς
Τηλ. 476.573, 471.889

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

PANDORA MARITIME AGENCIES (Pty) Ltd.

SHIP AGENTS & BROKERS
524)526 ALBANY HOUSE WEST — 65 VICTORIA EMBANKMENT,

Cables: "PANDORA"

Phone: 62921

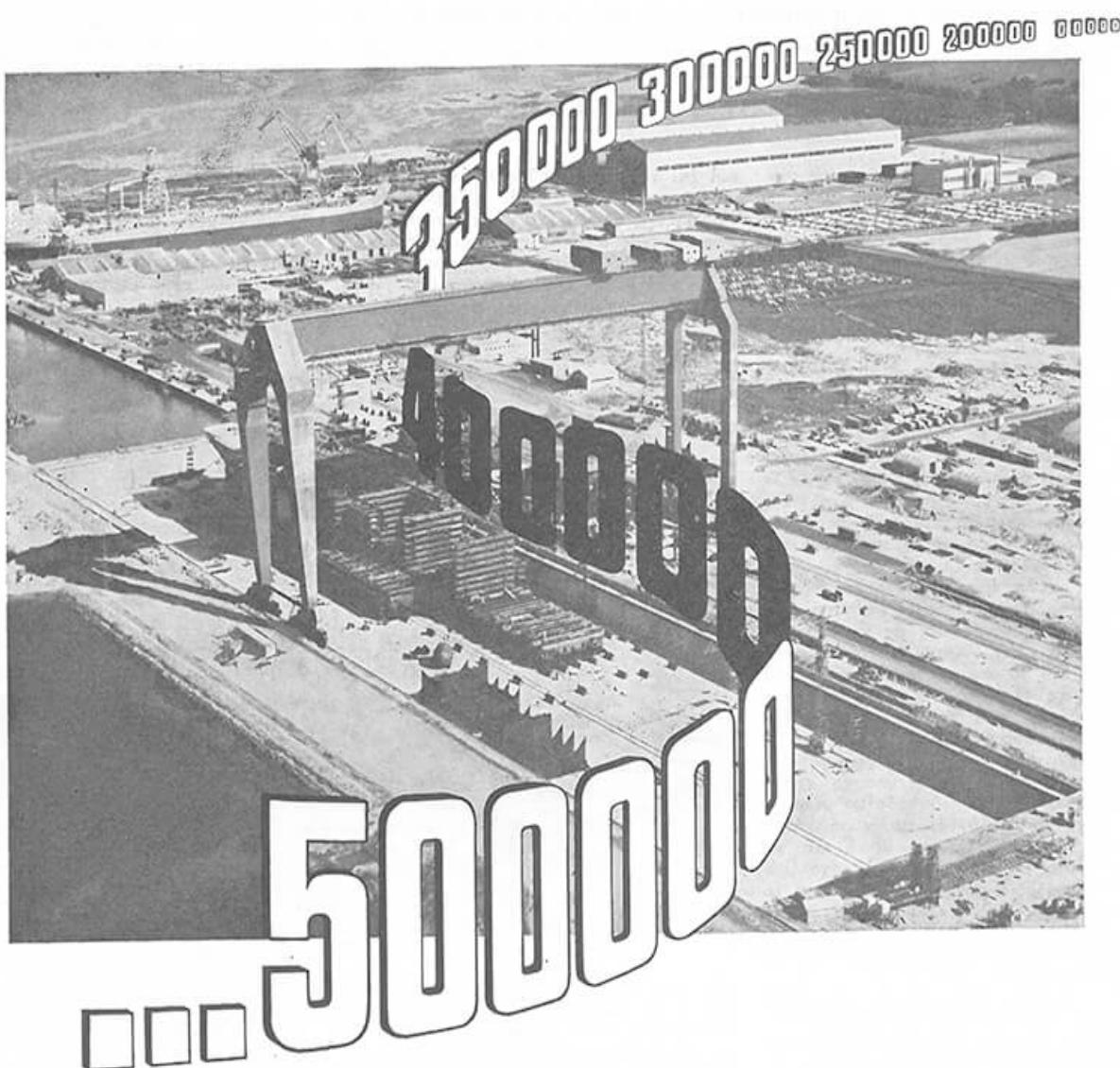
DURBAN

SOUTH - AFRICA

D. P. SYRRIS — G. B. GOULACOS

Telex : 7500 DN

P.O.Box 2119



-high
building capacity
for tankers
of tomorrow...

ODENSE STEEL SHIPYARD LTD.

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S ODENSE-LINDO
PO. Box 176, DK-5100 ODENSE, DENMARK TELEPHONE (09)11 3131 - TELEX 9849

Εἰς σειρὰν εἰδικῶν ἄρθρων

Ο ΝΕΟΣ ΠΟΙΝΙΚΟΣ ΚΑΙ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟΣ ΚΩΔΙΕ Ε.Ν.

ΤΟΥ κ. ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗ

ΕΙΔΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ

Ός έγραψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τὸ Β' Κεφάλαιον τοῦ πρώτου τμῆματος τοῦ νέου Π.Π. Κ.Ε.Ν. ἀναφέρεται εἰς τὰ «Εἰδικά ναυτικά ἔγκληματα». Ο δρος περιλαμβάνει σειρὰν ἀδικημάτων δυναμένων νά τελεσθοῦν μόνον ἐπὶ τοῦ πλοίου ή ἐπὶ τοῦ πλοίου ή μόνον ὑπὸ ναυτικῶν, καθὼς καὶ ἄλλα τινὰ κοινὰ μὲν ἀδικημάτα, τὰ ὅποια ὅμως διαπραττόμενα ἐπὶ τοῦ πλοίου δημητουργούν μεγαλύτερον κίνδυνον καὶ δέον ως ἐκ τούτου νά κολασθοῦν αὐτοτρόπερον. Η φύσις καὶ αἱ εἰδίκαιαι συνήκαι τὰν ἔγκλημάτων αὐτῶν, ἀποτελοῦν αὐτὴν τὰν τάυτην τὴν δικαιολογητικὴν βάσιν τοῦ Πονικοῦ Κώδικος Ε.Ν.

Μόλις εἶναι ἀνάγκη νά ἐπαναληφθῇ ἐνταῦθα διὰ τὰ ὑπὸ τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. προβλεπόμενα ἀδικημάτα τελοῦνται κατ' ἀρχὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ προϋπόθετου τὴν ὑπερδινον συγκεκριτούμενου πληρώματος. Τοῦτο εἶναι αὐτονόητον διὰ τὰ πλεῖστα τῶν καθαρῶν εναυτικῶν ἔγκλημάτων ως ἡ πειρατεία ή ἡ ἐγκατάλεψις πλοίου, σύκη ὅμως καὶ διὰ τὰ κοινὰ ἀδικημάτα ως ἡ ἐξήνδρισις ή ἡ βιαιοπραγία. Μολονότι τὸ θέμα ἔξετάζεται εἰδικώτερον εἰς τὰς καθ' ἔκστατα διατάξεις, δύνανται γενικῶς νά λεχθῇ διὰ ἑψ' ὅσον διαπράτονται ὑπὸ ναυτικοῦ καθ' ὃν χρόνον διατελεῖ ως μέλος πληρώματος πλοίου καὶ σχετίζεται πρός τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου, ἐμπίπτουν εἰς τὰς διατάξεις τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. ἀσχέτως ἂν ἐτελέσθησαν ἐντός ή ἐκτός τοῦ σκάφους.

Τὰ ἐν τῷ νέῳ Κώδικι ἀδικημάτα συμποσύνοιται εἰς 62 καὶ περιλαμβάνονται εἰς 33 ἐν δλῷ ἀρθρα. Μολονότι οἱ Κώδικις ἀποφέγγει τὴν κατάταξιν αὐτῶν εἰς κατηγορίας, δυνάμεθα ἐν τούτοις νά τὰ διαχωρίσωμεν εἰς γενικωτέραις διάδαστας ἀναλόγως τοῦ διὰ τὴν πράξεως ή παραλειψεως πληρωμάτου. Έχομεν οὕτω: α) ἔγκληματα ἐγκαταλειψεως τοῦ πλοίου (ἀρθροι 4 - 8, β) ἔγκληματα κατὰ τὴν πλοίου τάξεως καὶ πειθαρχίας (ἀρθρα 9, 11 - 15, 17, γ) ἔγκληματα περὶ τὴν διοίκησιν τοῦ πλοίου (ἀρθρα 18 - 19), δ) ἔγκληματα ἀνυπακοῆς εἰς τὰς Ἀρχάς (ἀρθρα 20 - 21), ε) ἔγκληματα ἐν ὕρᾳ κινδύνου (ἀρθρα 22 - 26) καὶ στ) ἔγκληματα ἀναγόμενα εἰς τὰ καθήκοντα τοῦ πλοιάρχου (ἀρθρα 27 - 33, 34). Εἰς τὰς κατηγορίας αὐτὰς δὲν περιλαμβάνονται τὰ ἔγκληματα πειρατείας (ἀρθροι 14) φθορᾶς φορτίου (ἀρθροι 10) καὶ προσφυγῆς εἰς ἀλλοδαπάς Ἀρχάς (ἀρθροι 37).

Ἄπο πλευρᾶς ὑποκειμένου τοῦ ἔγκληματος τὰ ἀδικημάτα τῶν δύο πρώτων κατηγοριῶν διαπράτονται ἀποκλειστικῶς ὑπὸ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, οὐχὶ δὲ τοῦ πλοιάρχου. Ἀντιθέτως τὰ ἀδικημάτα τῶν λοιπῶν κατηγοριῶν διαπράτονται κατὰ κανόνια ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου. Κατ' ἔξαίρεσιν η παράβασις τῶν κανονισμῶν πρὸς ἀποφυγὴν συγκρύσεων ἀφορᾶ καὶ εἰς τὸν Ἀξιωματικὸν φυλακῆς, η φυγάδευσις ἀφορᾶ εἰς πάντας ἐπιβαίνοντας, η δρησις ἐκτελέσεως διασταγῆς ἐν ἀλλοδαπῇ καὶ η εἰσκόμισις ναρκωτικῶν ἀφορῶν καὶ εἰς τὸν πλοιάρχον καὶ εἰς τὸ πληρώμα. Ομοίως τὰ ἔγκληματα πειρατείας καὶ φθορᾶς φορτίου. Τέλος τὸ μὲν περὶ ἀπειθείας ἀρθροι 35 ἀναφέρεται μόνον εἰς τοὺς ἐπιβάτας, τὰ δὲ ἀρθρα 36 (ἀποστολὴ πληρωμάτων εἰς τὸ ἔξωτερικόν) καὶ 33, 2 (παράνομος ἀπόπλους) ἀναφέρονται εἰς μὴ ἐπιβαίνοντα τοῦ πλοίου πρόσωπα ως εἶναι οἱ πλοιοκτῆται, πράκτορες κλπ. Χαρακτηρι-

στικὸν πάντως τῆς θέσεως τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἐπιμημένων εἰθύνων του ἔνστι τῶν Ἀρχῶν, τοῦ πλοιοκτήτου, τῶν μελῶν τοῦ πληρωμάτος καὶ παντὸς ἐνδιαφερομένου διὰ τὴν εὐδόσιαν τοῦ πλού, εἶναι τὸ γεγονός ὅτι ἐκ τοῦ συνόλου τῶν ὑπὸ τοῦ Κώδικος προβλεπούμενων ἀδικημάτων τὰ 40 περίπου εἶναι ἀδικήματα δυνάμενα νά διαπραχθοῦν μόνον ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, εἰς τρόπον ὥστε ν' ἀγετά τὶς εἰς τὴν σκέψιν ὅτι εἰς διαχωρισμὸς τοῦ ἀφορῶντος εἰς τὸν πλοιάρχον μέρους τοῦ Κώδικος, δὲν θά ἡτο ἀνεύ σκοπιμότητος.

ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΕΩΣ ΠΛΟΙΟΥ

Πρώτη, κατὰ τ' ἀνωτέρω, κατηγορία ναυτικῶν ἔγκλημάτων εἶναι η ἀναφερομένη εἰς τὴν ἐγκατάλεψιν τῆς ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου. Προβλεπούμενα τὰ ἀδικημάτα τῆς παρανόμου ἀπουσίας (ἀρθροι 4), ἐγκαταλειψεως θέσεως (ἀρθροι 5), λιποταξίας (ἀρθροι 6), μὴ προσελεύσεως πρὸς ἀνάληψιν ὑπηρεσίας (ἀρθροι 7) καὶ ἐγκαταλειψεως κινδυνεύοντος πλοίου (ἀρθροι 8). Τὰ τρία πρώτα ἐκ τούτων ὑπὸ τῶν αὐτοὺς τίτλους προεβλέποντο καὶ εἰς τὸν πλαστὸν Κώδικα (ἀρθρα 12 - 14), τὸ τῆς μὴ ἀναλήψεως ὑπηρεσίας συνεδέοτο πρὸς τὴν λήψιν προκατασβολῆς (ἀρθροι 18 Ιγ) ἐνῷ η ἐγκατάλεψις κινδυνεύοντος πλοίου ὑπὸ μελῶν τοῦ πληρώματος, μὴ προβλεπομένη, νομοθετεῖται ἡδη τὸ πρώτον πρὸς πλήρωσιν ὑφισταμένου κενοῦ.

Η παρανόμος ἀπουσία καὶ η ἐγκατάλεψις θέσεως ἀφορούν εἰς τὴν ἀνεύ ἀδείας αὐθαίρετον ἀποχώρησιν ἐκ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου. Η διαφορά των ἔγκειται εἰς τὸ διὰ ἐπὶ παρανόμου ἀπουσίας ἀπατεῖται διὰ πως δράστης ἀπέρχεται τοῦ πλοίου ἀσεΐας ἀδείας καθ' ὃν χρόνον οὗτος δὲν ἐκτελεῖ μὲν εἰδίκην τινὰ ὑπηρεσίαν, ἀλλ' η ὑπηρεσία διε-

ξάγεται κατὰ φυλακάς, ἐνῷ ἐπὶ ἐγκαταλειψεως θέσεως, οὗτος ἀπερχόμενος ἐγκατατείπει την συγκεκριμένη διατεταγμένη ὑπηρεσίαν. Διὰ τούτο καὶ η ἐγκατάλεψις εἶναι σοβαρώτερον ἀδίκημα, βαρύτερον τιμωρούμενον ἐν τῷ Νόμῳ. Οσάκις οὔτε κατὰ φυλακάς διεξάγεται η ὑπηρεσία οὔτε διατεταγμένη ὑπηρεσία ἐγκαταλειπτέπει, διὰ τὸν ἀδείας ἀπερχόμενος τοῦ πλοίου διαπράττει πειθαρχικὸν παραπόματα (ἀρθροι 46 ζ'). Μία βασικὴ διαφορὰ ἔναντι τῶν προηγουμένων ισχυόντων εἶναι οὗτος ἀμφότερα τ' ἀδικήματα ταῦτα εἶναι δυνατῶν νά διαπραχθοῦν καὶ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, ἐνῷ προηγουμένων ἐτελοῦντο μόνον ἐντός «έλληνικῶν λιμένων ή ὁρμῶν».

Η λιποταξία ἔχασκαλοισθεῖ καὶ ἐν τῷ νέῳ Κώδικι, τελουμένη μόνον ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ. Εἴδος πληρωθοῦν αἱ προύποθεσεῖς τοῦ ἀδικήματος (ἀπουσία ἐπὶ δύο ἡμέρας ή μέχρι τοῦ ἀπόπλου) η λιποταξία θεωρεῖται τετελεσμένη, ἀσχέτως τοῦ εἰδους τῆς ἐγκαταλειψέντης θέσεως. Εάν δημοσία συντηρήσει τοῦ πλοίου της πλοιάρχου, η ἐγκατάλεψις διατεταγμένης θέσεως, τότε ὑφίσταται συρροή τοῦ ενὸς τῶν ἀδικημάτων παρανόμου ἀπουσίας η ἐγκαταλειψεως θέσεως μετά τοῦ ἀδικήματος τῆς λιποταξίας. Προκειται δηλαδὴ περὶ κατὰ φυλακάς η ἐγκατάλεψις διατεταγμένης θέσεως, τότε ὑφίσταται συρροή τοῦ ενὸς τῆς αὐτῆς πράξεως, έφ' ης κατὰ τὰς γενικάς διατάξεις, χωρεῖ ἐπαύγησις τῆς βαρυτέρας τῶν ποινῶν μέχρι τοῦ ἀνωτάτου δρίου της (ἀρθρ. 94,2 Ποι. Κώδικος). Εάν δημοσίου δὲν συμπληρωύνται αἱ χρονικοὶ προϋποθέσεις τῆς λιποταξίας, ἔξεταστον τυγχάνει έαν ὑφίσταται παράνομος ἀπουσία (ὑπηρεσία κατὰ φυλακάς) η ἐγκατάλεψις θέσεως (διατεταγμένη ὑπηρεσία). Αν δχι τότε πρόκειται περὶ ἀπλοῦ πειθαρχικοῦ παραπόματος (ἀρθροι 46 ζ'). Τόσον η λιποταξία, δημοσία δὲν πρόκειται περὶ ἀπλοῦ πειθαρχικοῦ παραπόματος (ἀρθροι 46 ζ').

Τόσον η λιποταξία, δημοσία δὲν προγύμνενα ἀδικήματα, προϋποθέτουν ἀ δι-

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ

Σ. Μ. ΡΑΝΗ Πλωτάρχου Λ.Σ. ἐ.ἀ.

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

• Λειτουργούντα 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 καὶ οἰκονομίαν σας, χρόνου καὶ χρήματος, ΣΥΝΔΥΑΣΑΤΕ:

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

Πληροφορίαι - Έγγραφαι:

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

καὶ οἱ λόγοι τὸν ἀποουσίαν. Τοῦτο σημαίνει κυρίως τὴν Ἐλλειψιν ἀδείας ἔξodoυ ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ προϊσταμένου. Δὲν ἀπαιτεῖται φυσικὰ ἔγγραφος ἀδεια, ἀλλ' ὅρκει καὶ προφορικὴ τοιαύτη, ἀτομικὴ ἢ καὶ γενικὴ ἀφορῶσα εἰς πάντας τοὺς μὴ ἔχοντας διπλεγμένην ὑπηρεσίαν κατὰ τὸν οἰκεῖον πίνακα διαιρέσεως. Ἡ ἀποστολὴ ναυτικοῦ εἰς τὴν Ἑράν πρὸς ἐκτέλεσιν ὑπηρεσίας προϋποθέτει κατ' ἀνάγκην καὶ τὴν χορήγησιν ἀδείας ἔξodoυ. Εἰς τὸν προγενέστερον Κώδικα προβεβλέπεται ὡρῆς εἰς τὸ ἄρθρον περὶ λιποταξίας ἡ χορήγησις ἀδείας ἐκ μέρους τῆς Προξενικῆς Ἀρχῆς ἐν περιπτώσει ἀδικαιολογήστου ἀρήσεως τοῦ πλοιάρχου. Μολονότι ὁ νέος Κώδικς δὲν ἐπανέλαβε τὴν διάταξιν, ἡ διά της νομίμου διαδικασίας ἐπίτευξις τῆς ἀδείας τῆς Ἀρχῆς καλύπτει ἀσφαλῆς τὴν περίπτωσιν.

Ἡ λιποταξία συντελεῖται ἔστω καὶ μὴ παρελθόντος τοῦ 48ώρου, ἐφ' ὃσον ὁ ναυτικὸς δὲν ἐπέστρεψε μέχρι τοῦ, ἡνωρίτερον πραγματοποιηθέντος, ἀπότολου τοῦ πλοίου. Ἐν τῷ πράξει συχνά γίνεται ἐπίκλησις τῆς ἀγνοίας τῆς ἀκριδούς ἡμερομηνίας ἀπόπλου ἢ τοῦ ἡνωρίτερον τῆς ἀνακοινωθείσης ἡμερομηνίας, συντελεσθέντος τοιούτου. Ἡ ἀγνοικία εἶναι δύσκολον κατ' ἀρχὴν νά εύσταθμισῃ, ἐφ' ὃσον ὁ ἔξερχομενος εἰς ἀδειαν δρεῖται νά πληροφορηθῇ ἐπακριδῶς τὰ τοῦ ἐπικειμένου ἀπότολου. Ἐξ ἀλλού ἐν περιπτώσει ἐπιπτεύσεως τοῦ ἀπόπλου λόγῳ ἐκτάκτου ἢ ἀπροόπτου συμβάντος, ὁ κανονικῶς τελῶν ἐν ἀδείᾳ δὲν πρέπει νά νεωρήτη «ἀδικαιολογήτως» ἀποουσίαν. Σημειώτεον μάλιστα ὅτι τὴν περίπτωσιν καθ' ἥν ὁ Πλοιάρχος διατάσσει τὴν, πρὸ τῆς καθορισθείσης ὥρας ἀπόπλου, ἀναχώρησιν τοῦ πλοίου καὶ ἐγκαταλείπει οὕτως εἰς τὴν Ἑράν, μέλη τοῦ πληρώματος, θεωρεῖ δέ νέος Κώδικις ὡς παράδειν τῶν ὑπηρεσιακῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου καὶ τὴν τιμαρεῖ ὡς ποιωνικὸν ἀδίκημα (ἄρθρον 34 i). Ἐννοεῖται δὲτοι θὰ πρέπει νά μὴ πρόκειται περὶ ἐσπευσμένης ἀναχώρησεως ἐκ λόγως ἀνωτέρας βίας.

Τὰ μέχρι τούδε περιγραφέντα τρία ἀδίκηματα, διαπράπονται μόνον ὑπὸ μελῶν τοῦ πληρώματος, ἡτοι ἀξιωματικῶν καὶ κατωτέρων πληρωμάτων, οὐχὶ δὲ καὶ ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου. Κατὰ τὴν εἰσιγητικὴν ἐκθεσιν τοῦ νέου Κώδικος, ἡ τοιαύτη ρύθμισις ἐγένετο πρὸς περιφορούρησιν τοῦ κύρους τοῦ πλοιάρχου καὶ διὰ τὴν Ἐλλειψιν τοιούτων περιστατικῶν ἐν τῇ πρακτικῇ τῆς ἐλληνικῆς

ναυτιλίας. Τοῦτο, διότι, ὡς μᾶς πληροφορεῖ ἡ ἐκθεσις, ὑπάρχουν νομοθεσίαι (Δανίας, Χιλῆς) αἵτινες περιλαμβάνουν εἰς τὴν λιποταξίαν καὶ τὸν πλοίαρχον. Πάντως, ἐφ' ὃσον ὁ πλοιάρχος ἐγκαταλείψῃ ἀδικαιολογήτως τὴν θέσιν του ἢ ἀποουσίαση ἀδικαιολογήτως πέραν τῶν 2 ἡμερῶν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ καὶ καυστερηθῇ ὡς ἐκ τούτου ὁ ἀπόπλους ἡ πραγματοποιηθῇ δι'. Ἐπέρου πλοιάρχου, δῆναται κατὰ τὰς εἰδίκας περιστάσεις νά ἐμπέσῃ εἰς τὰς περὶ διοικήσεως τοῦ πλοίου παραλίεις τῶν ἄρθρων 18 β' καὶ 19 τοῦ Π.Π. Κ.Ε.Ν. ἡ εἰς τὰς περὶ ἀποστίας διατάξεις τοῦ Κοινοῦ Ποιητικοῦ Κώδικος. «Ἀλλοι ὑπόκειται ἀναμφιβόλως εἰς πειθαρχικὰς κυρώσεις διὰ παραπομπῆς εἰς Πειθαρχικὸν Συμβούλιον δι'. Ἐνεργείας ἡ παραλείψις περὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ὑπηρεσίας ἡ τὴν ἀσκήσιν τῶν καθηκόντων του ἀντιβανιούσας τρός τὰς νομικάς καὶ θητικάς ὑποχρεώσεις τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος» (ἄρθρον 48 1β').

Τὰ περὶ δὲν ὁ λόγος ἀδίκηματα είναι τυπικά. Δὲν ἀπαιτεῖν δὲ κατ' ἀνάγκην πρόθεσην ἐγκαταλείψεως τοῦ πλοίου. Οὕτως ἐπὶ λιποταξίας, ὁ ἀποουσίας πέραν τῶν 2 ἡμερῶν οὐχ π.χ. μὲν σκοτὸν λαθρομεταναστεύσεως, ἀλλὰ διότι μεθυσθεὶς ἡ ἐμπλακεῖς εἰς ἄλλας περιπτετείας, δὲν ἡδυνήθη νά ἐπιστρέψῃ ἐγκάριως, λογίζεται λιποτακτής, ἡ δὲ τῶν ὑστέρων ἐμφάνισις του ἡ ἡ παρουσίας του εἰς τὴν Ἀρχήν, μόνον ὡς ἐλαφρυτικὴ περίπτωσις δύναται νά ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ὡς ρητῶς ἄλλωστε διαγράφεται ἐν τῷ Κώδικι προκειμένου περὶ τὸν πειθαρχικὸν συνεπείῶν τῆς πράξεως (ἄρθρον 51,1).

Ἡ παράνομος ἀποουσία καὶ ἡ ἐγκατάλειψις θέσεως τιμωροῦνται, ὡς καὶ πρότερον, διὰ φυλακίσεως μέχρι τριών μηνῶν ἡ πρώτη καὶ ἔξ μηνῶν ἡ δευτέρα. Ἡ λιποταξία ἐπιτησίς τιμωρεῖται διὰ φυλακίσεως μέχρις ἐνὸς ἔτους. Προβλέπονται ἐν τούτῳ πολὺ αὐτηρότεραι πειθαρχικαὶ ποιναὶ κατὰ τὸν λιποτακτῶν, ὃν ἡ στέρησις τοῦ ναυτικοῦ φυλασσίου, δρίζεται τριών ἔως πεντέ ἡμέρων, ἐνῷ κατὰ τὸν προγενέστερον Κώδικα δὲν ἡδύνεται ὁ ὑπερβῆ τὰ δύο ἔτη. Τέλος ἡ ἀρχῆς βίας ἡ απειλὴν κατὰ τὴν τέλεσιν τῆς λιποταξίας ὡς καὶ ἡ χρήσις ὅπλων ἐπιφέρουν σιδαράν ἐπαύξησιν τῆς ποινῆς μέχρι τοῦ ἀνωτάτου αὐτῆς δρίου. Ἐξ ἀλλού ἡ ιδιότης τοῦ ἀξιωματικοῦ, κατὰ τὸ ἄρθρον 10 τοῦ νέου Κώδικος, συνιστᾷ, ἐν σχέσει καὶ πρὸς τὰ τρία ταῦτα ἀδίκηματα, ἐπιθαρυτικὴ περίπτωσιν.

Τὰ ἀδικήματα τῆς παρανόμου ἀποουσίας, ἐγκαταλείψεως θέσεως καὶ λιποταξίας, προϋποθέτουν δὲτοι ὁ ὑπὸ ναυτολογίφ τοῦ πλοίου ἐγγεγραμμένος ναυτικὸς ἔχει παρουσιασθῇ ἐφ' ὃτου καὶ ἔχει ἀναλάβει ὑπηρεσίαν. Ἐάν δωμά, καίτοι ναυτολογηθεῖς, δὲν προσέρχεται ὅπως ἀναλάβῃ ὑπηρεσίαν, τὸ τῆς «μὴ προσελεύσεως πρὸς ἀνάληψιν ὑπηρεσίας» ὅπερ προβλέπει τὸ ἄρθρον 7,1 καὶ ὅπερ τιμωρεῖται, ὡς καὶ ἡ ἐγκατάλειψις θέσεως, μὲν φυλάκισ.ν μέρχις ἔξ μηνῶν ἡ χρηματικὴ ποινή. Πρόκειται κατ' ούσιαν περὶ νέου ἀδικήματος, δεδομένου δὲτοι πλαυίδος Κώδικις τὴν ἐποχὴν ἀναλήψεως ὑπηρεσίας τοῦ ἄρθρου 18 Ιγ συνέδεεν ἀναποστάστως μὲ τὴν ληψιν προκαταβολῆς ἐκ τοῦ μισθοῦ. Ἡ εἰσηγητικὴ ἐκθεσις τοῦ Κώδικος μάς πληροφορεῖ δὲτοι δ' Ἃστανικὸς καὶ ὁ Πορτογαλικὸς Κώδικις θεωροῦν τὴν τοιαύτην πρᾶξιν ὡς λιποταξίαν.

Νέον ἐντελῶς ἀδίκημα, τὸ πρότον καθιερούμενον ὑπὸ τοῦ Κώδικος, είναι τὸ διὰ τῆς δευτέρας παραγράφου τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου 7, καὶ δὲ ὑπογράφας ἀτομικὴν σύμβασιν ναυτολόγησεως καὶ ἀποστελλόμενος εἰς τὸ ἐξωτερικὸν πρὸς συνάντησιν τοῦ πλοίου καὶ ναυτολόγησην ἐφ' ὃτου, μὴ προσερχόμενος πρὸς ναυτολόγησιν καὶ ἀνάληψιν ἐργασίας, τιμωρεῖται διὰ φυλακίσεως ἐπίσης μέχρις ἔξ μηνῶν. Σκοπεῖται διὰ τῆς διατάξεως ἡ πάταξις τῆς ἐν τῇ συγχρόνῳ τακτικῇ παρατηρηθείσης τακτικῆς χρηματιμοποίησεως τῆς διαδικασίας ἀποστολῆς εἰς τὸ ἐξωτερικὸν πρὸς ἐπιδίοιξιν ἐτέρων σκοπῶν, πρόγυμα δημιουργεῖ σοσβάράς ἀνωμαλίας εἰς τὴν κανονικὴν ἐπανδρωσιν τῶν ἐλληνικῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἀλλοδαπῆς. Ἐνοεῖται δὲτοι ἡ ἀρνητικὴ ἀναλήψεως ἐργασίας πρέπει νά είναι ἀδικαιολογήτος. Δι' ὁ καὶ χρήσουν ιδιαιτέρας προσοχῆς αἱ δράστισμαὶ ἀρνητικῆς σεως ἡ δεδικαιολογημένης αἰτίας ὡς είναι ἡ ἀπόκρυψις τῶν πραγματικῶν ἐκ τῶν οὐσιῶν στοιχείων τοῦ πλοίου. Εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτάς ἐνδέχεται νά ύφισταται λόγος ἀκυρώσεως τῆς ἀτομικῆς συμβάσεως (βλ. καὶ γνωμοδότης Υ.Ε.Ν. A/6/1970) καὶ δὲν ἀποκλείεται νά κριθῇ ἡ ἀρνητικὴ ὡς δεδικαιολογημένην.

Τὸ τελευταῖον ἀδίκημα τῆς κατηγορίας ταῦτης είναι ἡ ἐγκατάλειψις κινδυνεύοντος πλοίου (ἄρθρον 8). Πρόκειται περὶ νέας διατάξεως μὴ ύφισταμένης εἰς τὸν προγενέστερον Κώδικα καὶ ἀφορᾷ μόνον τὰ μέλη τοῦ πληρώματος, δεδομένου δὲτοι διὰ τὸν πλοίαρχον περιέχεται εἰδικὴ πρόβλεψις εἰς τὸ ἄρθρον 22. Τὸ ἀδίκημα προϋποθέτει πλοίον εὐρισκόμενον ἐν κινδύνῳ καὶ σκοπεῖ τὴν διατήρησιν τῆς τάξεως καὶ τῆς πειθαρχίας, ἥτις ἀποδείνει σωτηρίας ἐνῷ κινδύνῳ. Τὴν ἐγκατάλειψιν τοῦ πλοίου διατάσσει μόνον τὸ πλοίον, προστίθεται διὰ φυλακίσεως τουλάχιστον 3 μηνῶν, ἀφιεμένων, ὡς φαίνεται, μεγάλων πειθαρώιων ἐν τῇ ἐπιμετρήσει τῆς ποινῆς ὑπὸ τοῦ δικαστοῦ, ἀκριβῶς λόγῳ τῆς ποικιλίας τῶν συμβικῶν ύφ' δετοι ἐνδέχεται νά ἐμφανισθῇ ἡ περίπτωσις. Ἡ ιδιότης τοῦ ἀξιωματικοῦ ἀσύρματου θεωρεῖται ἐπιθαρυτικὴ περίπτωσις. Ἡ διάταξις δικαιολογεῖται ἐκ τῆς ιδιαιτέρας χρηματιμοποίησης τοῦ ἀσύρματος δικαιολογητοῦ ποιητικοῦ διατήρησης τῆς ένταξης τοῦ πλοίου. Περὶ τῶν λοιπῶν ἀξιωματικῶν δὲν ποιεῖται διάκρισιν τὸ ἄρθρον. «Ἀλλὰ καὶ τὸ ἄρθρον 10, ὅπερ, ὡς ἐλέχθη ἡδυ, καθορίζει τὴν ιδιότητα τοῦ 'Ἄξιον' διατήρησης τῆς ποινῆς πρὸς τοὺς διατήρησης τῆς έπιθετικοῦ διατήρησης τοῦ πλοίου».

INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY (BERMUDA) LIMITED

ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΚΑΙ ΛΟΚ-ΑΟΥΤ

Ἐπυροσύρμοστος καὶ πλήρης κάλυψις Ἀπεργιῶν καὶ Λοκ-ἄουτ, προκαλούντων καθυστερήσεις εἰς τὰ πλοία. Οἱ όροι καὶ ἡ διάρκεια τῆς καλύψεως δύνανται νά προσαρμόσωνται κατὰ τρόπον ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς ιδιαιτέρας ἀπαιτήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων.

Διὰ λεπτομερείας ἀποταθῇ:

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.

ΕΠΙΚΑΙΡΟΝ ΘΕΜΑ

Αἱ πυρκαϊαὶ ἐκ τῶν ἀερίων βενζίνης

ΤΟΥ κ. Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ, ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Λ.Σ.

(Β' ΚΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟΝ)

Τὰ περισσότερα εἰδή βενζίνης, ιδίως δὲ ή πρὸς χρήσιν ἀεροπλάνων τοιάτυ, περιέχουν τετρααιθυλομόλυβδον (Tetraethyl Lead) πρὸς αὐξῆσιν τῆς εἰς ὀκτάνια ικανότητός των. Ὡς ἐκ τούτου δεξαμεναὶ αἱ ὑποῖαι περιέχουν ἡ περιέχοντα βενζίνην αὐτοῦ τοῦ τύπου, πρέπει: νὰ ἀντιμετωπίζωνται μὲν ίδιαιτέρων προσοχήν.

Ο λόγος τῆς ἐπιβαλλομένης ταύτης προσοχῆς εἶναι ὅτι ὁ τετρααιθυλομόλυβδος, λόγω τῆς τοξικότητός του, ἀπορροφούμενος ὑπὸ τοῦ ὄγρανισμοῦ προκαλεῖ δηλητηρίαν, ἥτις δύναται νὰ ἔξειχθῇ εἰς χρονίαν τοιάτην, ἐὰν ἡ ἀπορρόφησις αὐτῆς παραταθῇ, μὴ ἀποκλειούμενου ἀκόμη καὶ τοῦ θανάτου.

Η δηλητηρίασις δύναται νὰ προκληθῇ εἴτε ἔξι εἰσπνοής ἀερίων τοιάτης βενζίνης ἢ καὶ σκόνης μολυσμένης μὲν ἀερίᾳ αὐτῆς, ἢ ἔξι ἑπάφης μετὰ τοῦ δέρματος ἢ διὰ σχεσών τῶν χειρῶν, ἥδη μολυσμένων εἰς τὸ στόμα κατητό.

Δεξαμεναὶ, αἱ ὑποῖαι περιέχοντα ἐπὶ μακρῷ βενζίνην τετρααιθυλομόλυβδον, καθίστανται ἑπτικύνον διὰ τοὺς εἰσερχομένους ἐντὸς αὐτῶν, λόγω τῆς τάσεως αὐτοῦ, νὰ ἐπικαθίηται εἰς τὸ πυθμένα τῆς δεξαμενῆς.

Ως ἐκ τούτου αἱ δεξαμεναὶ αὐταὶ πρέπει νὰ θεωρῶνται ὡς πηγὴ μολύσωντας καθ' ὅλον τὸ διάστημα τοῦ καθαρισμοῦ τῶν ἀνεξαρτήτων ἐὰν κατέστησαν ἢ μὴ ἔλευθεραι ἀερίων.

Τὸν κίνδυνον τῆς δηλητηρίασεως ἐκ τῆς παρουσίας τετρααιθυλομόλυβδου, ἐπανέξανεὶ ἡ τυχὸν μειωμένη ἀντίστασις τοῦ ὄγρανισμοῦ ἀπὸ οἰστρήπτος αἰτίαν ὡς λόγω ἀσθενείας, κρυολογήματος, κοπάδωσεως, ἔξαντλήσεως λόγω μεγάλης θερμοκρασίας. κ.ἄ.

Ἡ εἰσόδος προσωπικοῦ εἰς τοιάτα δεξαμενάς πρὸς καθαρισμὸν κατ., δὲν θὰ πρέπει νὰ ἐπιτρέπεται εἰμὶ μόνον ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν ἀτόμων γνωρίζοντων τοὺς σχετικοὺς κινδύνους καὶ τὰ ἐπιβαλλόμενα μέτρα ἀσφαλείας. διὰ τὴν εἰσόδον καὶ ἐργασίαν εἰς τοὺς χώρους τούτους.

Μεταξὺ τῶν μέτρων τούτων πρέπει νὰ περιλαμβάνονται καὶ αἱ ἀκόλουθοι προφράξεις, αἵτινες, παρὰ τὸ ἐκ πρώτης ὅψεως σχολαστικὸν αὐτῶν, πρέπει ἐν τούτοις, λαμβανομένου ὑπὸ διῆστας τοῦ προσωπικοῦ, νὰ μὴ παραβλέπονται:

● Οἰσδῆποτε εἰσερχόμενος ἐντὸς δεξαμενᾶς, ἡ ὑποία περιέχει βενζίνην τετρααιθυλομόλυβδον, πρέπει νὰ φέρῃ καθ' ὅλον τὸ διάστημα τῆς ἐργασίας καὶ μέχρις ὅτου διὸν τὸ ὑλικόν, τὸ ὑπὸ τοῦ περιέχει τετρααιθυλομόλυβδον ἀπομακρυνθῆ, προσωπιδὰ καπνοῦ ἐφωδιασμένης διὰ σαλήνος ἀέρος καὶ ἀναλόγου ἀεραπλίας ἡ αὐτόνομον ἀναπτυντικὴ συσκευήν ἀέρος ὑπὸ πείσεων (ἀποφευγόμενης τῆς χρήσεως ἀναπτυντικῆς συσκευῆς μὲν κυλινδροῦ ὀξυγόνου ἡ κανίστρου παραγωγῆς ὀξυγόνου), ἡ κατάστασις τῶν ὑποίων ἀπὸ ἀπόφεως συντήρησες καὶ καθαρίστηκος πρέπει προγρουμένων νὰ ἔλεγχοι.

● Εἰς οἰσδῆποτε στιγμὴν ὁ φέρων τὴν προσωπιδὰ ἀντιληφθῆ ίδιαιτέρων ὅσμην ὡς βενζίνης, θὰ πρέπει νὰ ἔγκαταλείψῃ ὁμέσως τὴν δεξαμενὴν καὶ νὰ μὴν εἰσέλθῃ ἦ νέου εἰμὶ μόνον ὅταν διευκρινισθῇ ἡ αἵτια καὶ ληφθῶν τὰ ἀνάλογα μέτρα.

● Τὸ εἰσερχόμενον εἰς τὴν δεξαμενὴν προσωπικὸν πρέπει νὰ φέρῃ καθαρὰ εἰ-

θην ἀνδυμασίας, ὡς καὶ ἑσώρουχα, ἐπὶ πλέον δὲ ἀδιάβροχα γάντια καὶ μπότες ἡλεγμένης καταστάσεως. Τὰ φερόμενα εἰδή ἰματισμοῦ πρέπει νὰ είναι καθαρὰ καὶ νὰ μὴν χρησιμοποιοῦνται διὰ δευτέρων φορῶν προτοῦ πλυσθούν. Ὁσαύτως μετὰ τὸ πέρας τῆς ἐργασίας ἐκάστης ἡμέρας, τὰ χρησιμοποιηθέντα, γάντια, μπότες καὶ προσωπίς ὡς καὶ ἐργαλεῖα, πρέπει νὰ καθαρίζονται προσεκτικά.

● Μετὰ τὴν ἐργασίαν ἐκάστης ἡμέρας οἱ ἀπασχολούμενες ἐντὸς τῆς δεξαμενῆς πρέπει νὰ πλένονται σωματικῶς.

● Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν τὰ φερόμενα εἰδή ἰματισμοῦ διαβραχοῦν ὑπὸ βενζίνης ἡ ὑπολειμμάτων φορτίου, πρέπει οἱ φέροντες αὐτὰ νὰ τὰ ἀποβάλλουν καὶ νὰ μὴν συνεχίζουν τὴν ἐργασίαν εἰμὶ μόνον ἀφοῦ προηγουμένως πλυσθοῦν σωματικῶς καὶ φορέσουν καθαρά εἰδή ἀνδυμασίας.

● Τὰ ὑπολείμματα τοῦ φορτίου (γνωστά εἰς τὴν Ἀγγιλικὴν ως Sludge), τὰ ὑποῖα εἶναι ἐπικινδύνα καὶ ἐπόπτης τῆς δεξαμενῆς, πρέπει νὰ ἀπομακρύνονται ἐγκαίρως ἐντὸς καταλλήλων δοχείων, ώστε νὰ μὴν υφίσταται ὁ κίνδυνος τῆς δεξαμενῆς.

● Τὰ ὑπολείμματα τοῦ φορτίου (γνω-

σιμοῦ τῆς ἀτμοσφαίρας τῆς περιοχῆς, διὰ χρησιμοποίησεως τῶν λεγομένων στατικῶν οὐδέτερονίων, χρησιμεύοντων ὡς ἀγωγῶν διοχετεύσεως τοῦ στατικοῦ ἡλεκτρισμοῦ εἰς τὸν ἀέρα καὶ ἐπομένως ὡς μέσον παρεμποδίσεως συγκεντρώσεως αὐτοῦ, εἰς ἐπιφανείας χρησιμοποιουμένων συσκευῶν, ἔγκαταστάσεων κατητό.

Ἐξ ὅλου, λόγῳ τῆς διαπιστωθείσης: διόπτητος ὀρισμένων ἀτόμων νὰ συγκεντρώνουν ἐπὶ τοῦ σώματός των μεγάλας σχετικῶν ποσότητας στατικοῦ ἡλεκτρισμοῦ (ώς συήθως συμβαίνει εἰς πρόσωπα ἔχοντα λίαν ἔργων δέρμα), δέοντο τὰ πρόσωπα ταῦτα νὰ μὴν χρησιμοποιοῦνται εἰς ἐργασίας εἰς τὰς ὄποιας υφίσταται ὁ ἀνωτέρω κίνδυνος, ὡς εἰς χώρας παρωσίσις ἐκρηκτικῶν ἀερίων, ἐντὸς τῶν ὅποιων χρησιμοποιοῦνται μηχανήσισιν σπινθήρας.

Καίτοι ὁ ὀριθμὸς τῶν σημειώθεισῶν πυρκαϊῶν ἐπὶ πλοίων ἔχει αἵτιας στατικοῦ ἡλεκτρισμοῦ, δὲν είναι μεγάλος συγκριτικῶν πρός ἄλλας αἵτιας, ἐν τούτοις ὁ κίνδυνος προκλητέων πυρκαϊῶν συνεπείᾳ τῆς αἵτιας τούτης είναι σημαντικός καὶ ίδιαιτέρως ἐπὶ δεξαμενοπλοίων, ὡς τοῦτο διεπιστώθη εἰς περίστασις σόστις περιπτώσεις ἐκρήξεων καὶ πυρκαϊῶν εἰς ΔΞ, ἡ αἵτια τῶν ὅποιων υπῆρχεν σπινθήρας διαρρέων πυρκαϊῶν στατικοῦ ἡλεκτρισμοῦ.

Ὦς χαρακτηριστικὸν παράδειγμα θὰ θίνοτα νὰ ἀναφέρθῃ ἡ περίπτωσις τοῦ ὑπὸ βρετανικὴν σημαῖαν δ)ξ «Alvin Carpenter». Τὸ δ)ξ τοῦτο ὑπόστην ἐκτεταμένας ζημίας λόγω συγκρούσεως του τὴν 16.6.66, πλησίον τοῦ λιμένος Ν. Υόρκης, μετὰ τοῦ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαῖαν δ)ξ «Texaco Massachusetts», ἐρρυματικήν εἰς τὸν Gravesend Bay, ὅπου ἤρχισεν ἡ ἐκφράτωσις τοῦ ἐκ νάφης φορτίου του, διὰ τῆς χρησιμοποίησεως ἀρχικῶν ἀντλίων φορτηγίδων, μετέπειτα δὲ, διὰ τῆς ἐνεργοποίησεως τῶν ἀντλιῶν τοῦ πλοίου διὰ παροχῆς ἀτμοῦ ὑπὸ ρυμουλού. Πρὸς καλυτέρων προστασίαν τοῦ σκάφους ἀπό τοῦ κινδύνου ἐκρήξεως ἀπεφασίσθη πτώσις οἱ χώροι τοῦ φορτίου τοῦ σκάφους καταστοῦν ἀδρανεῖς, διὰ τῆς διοχετεύσεως ἐντὸς αὐτῶν ἀδρανούς ἀερίου. Πράγματι τὴν 28.6.66 ἤρχισεν ἡ πλήρωσις τῶν δεξαμενῶν διὰ προσκομισθείσης εἰς φιάλας ποσότητος CO2, τοῦ ἀερίου διοχετεύομένου εἰς τὰς δεξαμενὰς κατὰ ὀρισμένα χρονικά διαστήματα (κατὰ περιόδους 30'), διὰ τῶν σχετικῶν σωληνώσεων τοποθετημένων εἰς τὰ στόμια τῶν μετρητῶν (Ullage Holes). Ἡ ἐργασία αὕτη τῆς ἀδρανοποίησεως τῶν δεξαμενῶν ἐστενεχίζετο αἴφνις, ἐσημειώθη ἴσχυρά ἐκρήξεις εἰς τὴν κεντρικὴν δεξαμενήν ὑπὸ ἀριθ. 2, εἰς τὴν ὑποίαν εἶχεν μολις ἀρχίσει ἡ διοχετεύση CO2, καὶ ἥτις ἐκρήξις ἡ κολουθήθη ἐντὸς δύλιον χρονικοῦ διαστήματος ὑπὸ δύο ἔτερων σφόδροτέρων μὲν ἀπότελεσμα τὸν θάνατον δύο ἀτόμων καὶ τὴν καταστροφὴν τοῦ σκάφους καὶ τοῦ ὑπολοίπου φορτίου τοῦ περιόδου τούτου καὶ τὴν παραβλέποντας τὴν ἀνάρρευσην τῶν δεξαμενῶν.

Ἐκ τῆς διεσχεθείσης ἐμπεριστατωμένης ἐρεύνης ἐπὶ τῶν αἵτιων καὶ συνθηκῶν τοῦ αἰωνίου διαστήματος, διεπιστώθη ὅτι αἵτια τούτου ἡ ἀναφέρεται ἐνὸς ἐκρηκτικοῦ μῆγματος ἀερίων κηφήσεις εἰς τὴν Νο. 2 κεντρική δεξαμενήν, ἡ δύναμις τῶν ὅποιων διερρήξεων ἐν συνεχείᾳ τὰς διασωριστικάς φρακτικὰς γειτονικῶν δεξαμενῶν, σημειωθείσων δύο εἰσότεις ἐκρήξεων καὶ συγχρόνως πυρκαϊᾶς.

Περιστέρω, ὡς πρός τὴν αἵτια τῆς αἰωνοφέρεως κατὰ τὴν πρώτην ἐκρήξην, αὕτη ἀπεδόθη εἰς στατικὸν ἡλεκτρισμόν, παρασχέθητα κατὰ τὴν διοχετεύσιν τοῦ διοχειδίου τοῦ ἄνθρακος ἐντὸς τῆς Νο. 2 δεξαμενῆς μὴ τηρηθέντων, κατὰ τὴν διοχετεύσιν τοῦ ἄνθρακος της αἵτιας οὐδετέρων πυρκαϊών τοῦ στατικοῦ ἡλεκτρισμοῦ, εἰς στατικὸν ἡλεκτρισμόν, παρασχέθητα κατὰ τὴν διοχετεύσιν τοῦ στατικοῦ ἡλεκτρισμοῦ μέτρων, ὡς γειώσις τοῦ στομίου τῆς αἵτιας διοχετεύσεως CO2, μὴ παρουσία κατὰ τὴν ἀδρανοποίησιν τῶν δεξαμενῶν εἰδικοῦ χημικοῦ κ.ἄ.

ΙΑΠΩΝΙΑ



ΠΕΡΙ Ιαπωνίκων διάλογος, σὲ φιλικό απίστη. Και δέθηκε άφορμή ἀπὸ τὸ ἔκει ταξίδι τοῦ κ. Γεωργίου μαζί.

— Εξεντάλισθηκαν πάντα σὲ ἀποστάσεις, εἰπε συμπερασματικά δὲ εἰσηγητής τοῦ θέατρου. Εἰδεῖς ἔκει τί γίνεται; «Ωσπου νά ξεκινήσῃ δὲ τὸ Γηποργός, θέφθασ. Ταξίδι ἀπροσπέλαστο θὰ θέξει μόλις, γίνεται σάμερα σὲ δέκα - δέκα πέντε ώρας. Βολίδης ζηγίνει δὲ ἐκθρωπος καὶ πλησίεσται νά συναγωνισθῇ τὸν ὄλιο στὴν ταχύτητα...»

Έκεινη τὴν ώρα, δὲ προχωρημένης ἡλιοπάτης σύκοδεσποτικής, γύρισε πρὸς τὸν ναυτικὸν τῆς συντροφίας καὶ τοῦ πρόδρομος, στὰ ίσια, τὸ ἀπίστον έργοντα:

— Θά θέλατα, φυτάζομει, νά ξαναπάτε στὴν Ιαπωνία. Τώρα, καθόδης βλέπετε, τὸ ταξίδι σας δέκα ἔκει θά είναι διαφορετικό. Πολὺ σύγχριστο καὶ διλογιστικά ἀπλλαγμένο ἀπὸ τὰ σκληρά ἔκεινα συναπναντίκατα, ποτὲ τόσος καὶ τόσος φορές μᾶς διηγεῖθαστα. Και δέν οὐδὲ είναι μόνο τὸ ταξίδι: εὐχάριστο, ἀλλὰ καὶ σὲ ἑντυπώσεις σας ἔκει πλουσιώτερας, ρουκαντικώτερας, ἔμποτικώτερας. Και μιαὶ δημιούργιαι, οὐτὶ ἡ Χρώ, δημιούργησε τὴν γενικήν θεόν τοῦ πολιτισμοῦ, ἀλλὰ προπορεύεται πολὺ. Λοιπόν, γίνεται μαζί, θά τὴν θέλατα τώρα μιὰ νέα ἐπίσκεψη ἔκει;

— Οχι, κυρία μου, ήταν δὲ κοφτή ἀπάντησι τοῦ.

— Μά, γιατί; ξαναρώτας μὲ ἔκδηλη ἔκπληξη δὲ σύκοδεσποτικά. Σεῖς, ἀλλοτε, δὲν κουράζεστα νά μᾶς μιλάτε γι' αὐτὸν τὸν τόπο. Μᾶς παρασύρετε νοερά στὴν χώρα τοῦ «Ανατέλλοντος Ήλιού» καὶ στὴν «Γῆ τῶν χρυσανθέμων». Ζητεῖς σᾶς δέρσες νά τὴν δυνομέστε. Και θέλω τὸσας ώρατος καὶ τόσας παραποτακής σὲ ἀπηγγήσεις σας γιὰ τὴν ζωὴν καὶ τὰ δύορια τοῦ τόπου, δέστε μᾶς εἰχατε κάμει: νά πιστεύουμε πώς συνταξίθενται μικροὶ δέκα εἴκοσι. Ήπές θέλασμα μικροὶ σας σὲ πολιτείσας καὶ σὲ λαμάνια τῆς Ιαπωνίας. Ήπες φιλοδανθήκαμε στὰ μαργαριτικά τῆς κάντρα, ἀλλοτε στὶς λακείας αίθουσας τῆς προκυμαίας, μὲ τὴν ἀνθισμένη ἀμυγδαλιά καταμεσίδες καὶ ἀλλοτε στὶς ώρατος σᾶλες τῶν γκεισούν, μὲ τὴν πολυσκουριένη περιπόλη τους, τὴν εὐγένεια τους, τὰ γλέντα τους, τὰ τραγούδια τους καὶ τοὺς περιφύμους ἔξωτικούς χορούς τους καὶ τὰ τόσα πολλὰ ἀλλα.

— Ακριβῶς, κυρία μου, αὐτὸς είναι δὲ λόγος ποι δικαιείμαι μιὰ νέα ἐπίσκεψη ἔκει. Σᾶς κάνω δὲ μιὰ δήλωση, δὲι αὐτὴν δὲ παραμυθείνα χώρα ποι είδη κάποτε καὶ ἀπὸ τὴν ὥρα ποιεῖσθαι.

ματέραρχος διέ έντυπούσις, ποι λέτα, δὲι διαγράψετε στὸν μινήμη σας, δὲ κώρως ἔκεινη τοῦ «Ανατέλλοντος Ήλιού» καὶ «Γῆ τῶν χρυσανθέμων», ἔπειτα νά ὑπάρχῃ πά.

— τὰ τὸν ίδιογε τὴν ταχύτητος, ποι ζωής πόρω, μᾶς μιλήσε πρὸς ἡ κύριος, δέστε τὸ ταξίδι τὸν σχράντα πησερῶν νά γίνεται μέσα σὲ σέκα πέντε ώρας, πιντητῆς διαδρομῆς. Σᾶς βεβιώ, λοιπόν, δὲι ἔνας τέτοιος παράλληλος θίγγος κατεβάσθαι ἔκει τὰ πάντα. Η ἀποτραχημένη στὴν μαρκυρί «Ανατολή», Ιαπωνία, μὲ τὴν ιδιόρρυθμη ζωὴ τῆς, τοὺς τρόπους τῆς, τὰ δύοτα τὴν καὶ τὴν ιδιαιτερη διαφοριά τῆς, ἐπελύθηκε ἀπὸ τὸ δριμυτικὸ μεταπολεμικὸ κοινοπολιτικὸ κύριο, γιὰ νά μὴ πεινή τίποτα στὴν θέσι του. «Αφροδίτης τῶν πάντων. Τώρα, δὲ κυριότερος, ἐπικαπτόμενος τὴν Ιαπωνία, θά συναντήσῃ τὸν θεόν τους τῆς Αγγλίας, τοῦ Κόντινεντ καὶ τῆς Ρουμανίας. Θά συναντήσῃ τὸ Κάτσεντρου καὶ τὸ Σκεντάρι - Σκεντάρι τοῦ Ρότερναρι, τὸ Σκηνπερ - Σκηντής τῆς Αμερικῆς καὶ τὸ Μιτσόποτε - Σκηντής τῆς Βρετανίας, ἔκει δημοτικοὶ θάλαττοι θάσοις μὲ τὶς ἀνθεμένες ἀκμήσαλιές στὸ κέντρο τους.

— Επικαί τὸν δὲ σημερινὸς ἐπισκέπτης φύγεις ἔκει μέσος σὲ δέκα πέντε ώρας. Πιστέψετε με, δὲι ἀπὸ ἔκει ξεκινᾶ ἡ πρώτη μου ἀπογήγενση. Αὐτὴν δὲ μεγάλη εύδοκία καὶ δὲ ἀπλοποίησης τοῦ ταξίδιου ἔκειμε πολὺ κοινὴ τὴν χώρα τοῦ Μικάδου. Τὴν προσέρει προστῆται στὸν καθένα. «Ομως ἔγινο πολὺ θά τὸ θεόλα νά θέλω δύο τόπους, δύο...»

— Τότε, δέποτε τὸ ταξίδι μας δὲν ἔγινε στὸ χρονικὸ διάστημα τῶν δέκα πέντε ώρων, ἀλλὰ σὲ πενήντα ημέρας. Πενήντα εἰκοσιτετράωρα. Και τί είκοσιτετράωρα! Μὲ τὶς φλόγες τῆς «Ερυθρᾶς Ήλιάσσου» καὶ τοῦ «Ινδικοῦ Όκεανοῦ», μὲ τοὺς τυφώνες τοῦ Ειρηνικοῦ. Δίκαιος δικαιόμενος αἰλιματαιώμενος στὰ τροπικὰ καὶ τὰ βόρεια αἰλιματικά, διήχως τροφές τῆς προκοπῆς, διήχως εκρηκτικῆς ἀνθρώπινης φυγαγωγίας. «Ολα, δημοσί, τὰ βάσκανα μικροὶ αὐτὸς ἀποτελοῦσαν τὸ πλεύσιο στὴν φυτασία μικροὶ καὶ τὴν ἀνυπομονήσια γιὰ τὴν γνωριμία αὐτῆς τῆς μαργαρίτας χώρας τοῦ προσριζούμενος μαζί. Καρδίδια ἔλληνικα, τοῦ ίκανην ἔκεινη τὴν ἐποχὴ αὐτὸς τὸ ταξίδι, μετριόντουσαν στὰ δάκτυλα τοῦ ἔνδος κεριοῦ. Σὲ δὲ μαρτύριο αὐτὸς τοῦ ταξίδιος, ικανοποίησε προσέφερε δὲ δρακτισμός αὐτοῦ τοῦ τόπου, ποι γιὰ τὸν Εδρωπάσιον ήταν ἀγνωστος, ἀσύρματος καὶ γεωγραφικός. «Ενας θρύλος, πέρα γιὰ τέρα, Ιαπωνία... Μικάδος... Γκέισες... Σκηνουράδι αὐτά.»

— Κάποτε γυνεπληρωθώμενος αὐτὰ τὰ προλεγόμενα εἰκοσιτετράωρα, κάποτε κατεβροχθήσκε καὶ αὐτὰ τὰ δέκα, περίπου, χιλιάδες μίλια, δέστοι φάσασμα στὴν Βακκαματού, φωτωμένοι ἀλλάτις ἀπὸ τὴν Ιαπωνία, τότε, Σομαλία.

— Χρονοναυλωμένοι: γιὰ τρία χρόνια ἀπὸ τὸν

μικρούσιτο. Άλλοντας τὸν Ειρηνικὸ μὲ ρυθμὸ «τροχάδην». Επομένως, τότε, γιὰ τὸν μεγάλο πόλεμο, οἱ ιάπτωνες, κοινόλογοι δὲν θέλουν τοὺς ἀλλεπάντην. Ηλικίοσιδεροι, μεταλλεύματα, καρδονιαὶ καὶ ἀνθρακίτη, ἀκόμη καὶ ἀλάτη. Κάθε φορά ποι γραφεῖται στὴν βάση μας — βάσης οὐτὶ τὸν πάντα την Ιαπωνία — γκράμπεται τὸς διωρφιστὸς τῆς τὶς ἀνεῳδηγῆτες. Έμεις δὲ γιὰ τὸν Γιαπωνέζους εἰκόνας περιέρχονται, λέπει πάσχεια ἀκετελέστηκε, ἀλλοντάρητη. «Ελλήνες οὐλοὶ έκανε, ἀνύπαρκτοι. Αὐτόν μεταξύ τους ήταν Τόκιο ή στὴν Γιαποκάρα πάχανα νά συναντήσῃς. Η δικινή πρεσβεία στὸ Τόκιο, ἐκπρωτωπούσας καὶ τὴν δική μιας πατρίδας, ἐνῷ τὸ θέλληντο προσένειο στὴν Γιαποκάρα ήταν σὲ γέρας Ιαπωνία.

— Τὰ φορτία ποι κοινόλογοις, είγχαν προσομοιώδη γιὰ ἐπιχειρησιακὸ βιομηχανίας τῆς Ιαπωνίας. «Ετοι, τὸν περισσότερο καιρὸν τὸν περιόδους εἰδικόφερο πόλεις καὶ βιομηχανικὴ κατέρριψε παραχρικά. Οὔπω, Κόρηπα, Ναγκόρια, Μορούρι, Χοκάντε, Μόζι, Ναγκασάκι.

— Αληγομέντες ἐποχῆς καὶ ἀληγομέντης συναπαντήματα. Καθαρότιμη, τότε, Ιαπωνία μὲ τὸν φυλαρχὸν αιωνιοῦ της, μὲ τὶς υπεροφές της, μὲ τὴν ίσχυ της καὶ μὲ τὴν πίστη της. Φορέμεται, ἀλλαγὴ σὲ παραστράτημα, ἀνύπαρκτο στὴν περιθολή, ἀνύπαρκτη ἀμφιδολία τὴν παντοδυναμία τους. «Ισως ἀπὸ αὐτὴν τὴν τραγική τους πλάνη, ήταν τὰ ἀπαλόδουτα.

— Μιλούμε, δημοσί, γιὰ τὴν Ιαπωνία τῆς παλιῆς ἐποχῆς, τὴν ἔξωτική καὶ τὴν πρωτόποτην, τὴν δρακοτάτην. Μὲ τοὺς δρόμους τοῦς χιλιοστούσιμους πάντοτε μὲ ἀληγονία καὶ τοὺς καλούσιδες, μὲ τὰ πάρκα της, μὲ τὶς κερασίες, μὲ τοὺς παχιπόνηρους Γιαπωνέζους, ἀλλὰ καὶ τὶς γλυκύτατες Γιαπωνέζες μὲ τὰ τραχιδιά τους καὶ τὸν χορούς τους.

— Τοτέρα ἀπὸ αὐτά, μοι μιλάτε τώρα γιὰ μιὰ νέα ἐπίσκεψη ἔκει. Δὲν χρειάζεται, κυρία μου. Μοι φάντασμα οι παλιὲς ἀναμνήσεις. Καιρικὰ διάλει: δὲν ξέρω νά ζήσω ἔκει καὶ τὴν μεταπολεμικὴν ἀλλαγὴ, μὲ τὴν διλογιστικὴν κατεδάφισην τῶν πάντων καὶ τὴν ἀνοικοδόμησην μὲ ἀλληγ., πολὺ διαφορετικῆς ἀλλῆς, Ιαπωνίας. Εστο καὶ ἀν μὲ τὸν δυναμισμὸν τῆς μεταμορφώνεται στὴν μεγαλύτερη βιομηχανικὴ χώρα τοῦ κόσμου. Τέτοια γνωριμία δὲν μοι χρειάζεται. Αρκετά μὲ πυκναίουν οι πληροφορίες τῶν ἀποκεπτῶν τῆς νέας ἐποχῆς της.

— Τώρα — διηγούμενα: — δεκάδες ἔλληνικές σίκογένειες συναντήσῃς ὁ ἐπισκέπτης σὲ δέλτα τὶς γιαπωνέζικες πολιτείες καὶ στὰ λιμάνια τυχαίνει νά σοι μιλήσουν Γιαπωνέζες... ἔλληνικι, δηποτὲ ἀλλοτε σοι μιλούσαν ἔλληνικα κοπέλλες στὰ βελγικά, τὰ ὀλλανδικά, τὰ ἔγγλεια καὶ τὰ ρουμανικά μουράγια. Πολλοί διέκοπτο μαυτικοὶ προτιμούσιν νά μαθαίνουν τώρα τὰ γιαπωνέζικα, γιὰ νά δημιουργηθῇ σύντομη μιὰ νέα, ἀλληγονική περιφέρεια στὸν πόλεμο τους. Τέλος μεταβολής της γενετικῆς της.

— Τώρα — διηγούμενα: — δεκάδες ἔλληνικές σίκογένειες συναντήσῃς ὁ ἐπισκέπτης σὲ δέλτα τὶς γιαπωνέζικες πολιτείες καὶ στὰ λιμάνια τυχαίνει νά σοι μιλήσουν Γιαπωνέζες... ἔλληνικι, δηποτὲ ἀλλοτε σοι μιλούσαν ἔλληνικα κοπέλλες στὰ βελγικά, τὰ ὀλλανδικά, τὰ ἔγγλεια καὶ τὰ ρουμανικά μουράγια. Πολλοί διέκοπτο μαυτικοὶ προτιμούσιν νά μαθαίνουν τώρα τὰ γιαπωνέζικα, γιὰ νά δημιουργηθῇ σύντομη μιὰ νέα, ἀλληγονική περιφέρεια στὸν πόλεμο τους. Τέλος μεταβολής της γενετικῆς της στὰ πάντα.

— «Ωστε, θεό δὲ ἀρνητική μου ἀπάντησις. Ιδού δὲ ἀπάρχονται μου στὸ δεύτερο, ἀλλὰ σημειώνοντα ταξίδιο: μου, ὡς ἔκει».

— Τοτέρα ἀπὸ αὐτά, ἀλλάζεις κοινέντα.

ΟΑΝΑΣΗΣ Π.

J. LEETE & SON (Cargo Superintendents) Ltd.

L O N D O N

LONDON E.C. 3

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

STEVEDORING & TALLYING K.Α.Π.

Πλήρες δίκτυος διατητών εἰς τοὺς κυριωτέρους Λιμένας
Διευθύνεται προσωπικῶς ὑπὸ τοῦ «Ελλήνος»
Κου ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ
Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάρτισίν του εἰς τὰ
Ναυτιλιακά ζητήματα.

Η ΧΘΕΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΕΡΟΝ

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

ΠΡΟΣ ΜΙΑΝ άλλην κατάκτησης τού διεθνούς ναυτικού κόδου μένει μόνος. Ήπιτε τών ήμερων μας, ίσως θύμεμεν τό πλοίον - πόλιν γά καινήται με μίαν μικράν καινονίαν έπειτα αύτού, άποτελουμένην όπο τάξ οικογενείας τών ναυτικών, εἰς μίαν πρόσκαιρον, δύως, άλλα και συμπτωματικήν κοινήν ζωήν.

Κατ' αὐτάς, εἰς τήν σύνοδον τής Διεθνούς Οργάνωσεως Έργασίας συγχέτεται ή αδημίσιες τού διεθνούς χώρου άνθιστήσεως έκαστου μέλους τού πληρώματος τών πλοίων με απότελον σκοπόν τήν μετά τών συζητήσεων διαδίωναν τών ναυτικών. Βεβαίως, η άποινη τού τελικού σκοπού δεν θά είναι μάσος, θά μεσαληθήσῃ διποδήποτε, ένα μεγάλο χρονικό διάστημα, άλλα τό μέτρον άξιολογείται: ώς λίγη προσδετικόν.

Κάθε, κατάκτησης τού ναυτικού κόδου, σχετική με τήν βελτίωσιν τών συνθηκών ζωῆς και έργασίας κατά τών παρόντα αιώνα, έφειλεται εἰς τήν Διεθνή Οργάνωσης Έργασίας, αὐτό τό δημιουργήμα τής δημοκρατικής συνειδήσεως τών άλευθέρων λαών.

Μετά τόν Α' Παγκόσμιον Πόλεμον και από τήν Συνθήκην Ειρήνης τών Βερσαλλιών, έγεννηθη τό έτος 1919 η Διεθνής Οργάνωσης Έργασίας. Ή δημιουργία τής δργανώσεως ταύτης, και μάλιστα διά διεθνούς συνθήκης ειρήνης, έγένεται δύστονη κοινωνικήν σημασίαν και άποτελεί τήν μεγάλην παραχώρησην τού διεθνούς πολιτικού κόδου πρός τήν διεθνή δργατικήν τάξιν, διά τάς θυσίες αλητικούς αὐτής εἰς τών παγκόσμιων πόλεμων.

Μίαν ἀπό τάς είδεικάς ἐπιδιώξεις τής Διεθνούς Οργάνωσης Έργασίας, πέραν ἀπό τήν βελτίωσιν τών δρων έργασίας τών ναυτικών και τήν όπερ αὐτῶν κοινωνικήν πρόνοιαν, είναι ή διεθνούς ιδέας η πρώτη δημόσιος συνδικαλιστικής άποκλίσεως τού παρελθόντος αιώνος και περί τα τέλη του αιώνος υπό την κοινωνήθηκην έπινημος ύπό τής κυρεργήσεως τής 'Ελεστίας η δημοτική ήγηθη τής κυνήσεως ταύτης.

Ούτω η 'Ελεστία προπαρασκεύασε τό διαδικτού μεταξύ τών κυρεργήσεων τών διαφόρων κρατών και συνεκλήθη η πρώτη δημόσιος συνδικαλιστικής έργασίας εἰς τό Βερολίνον τών Μάρτιον τού έτους 1890. Εἰς τήν ένα λόγον συνδιάσκεψη: έλαχον μέρος 14 κράτη, τά δημοτικά με τήν συμμετοχήν των και μόνην άπειράθησαν τήν άναγκην τής διεθνούς συνδικαλιστικής των κανόνων τού έργατον δικαιού, μέγαν έπιτευγμα διά τήν τότε πολύχρονην καινοτομίαν. Έναεκτήτης διά η συνδικαλιστικής έδη κατέληγεν εἰς πρωτικά άποτελέσματα, άλλα πειραιώτισθην εἰς τήν διατύπωσιν διαφόρων εγγυών.

Αργότερον, κατά τό έτος 1897, συνεκλήθησαν εἰς Βρυξέλλας και Ζυρίχην δύο διεθνή συνδικαλιστικές εκπομπές τό Παρίσιο, τό έτος 1900. Κατά τό συνέδριον τούτο ιδρύθη η Διεθνής 'Ενωσις πρός νομοθετικήν προστασίαν τών έργατον. Ή 'Ενωσις αὐτή συνέτοιχε τό Διεθνές Γραφείον Έργασίας, έδρευσον εἰς τήν Βιεννέζειν, θετικόν βρήκον πρός διάλογον τής προσπάθειας, με διαριθμότητα τήν δρεσούν τών προδημητών τής διεθνούς συνδικαλιστικής τού έργατον δικαιού. Ήπιολόθησαν άλλα: δύο συνδικαλιστικές: εἰς διεθνής έπιπεδον κατά τό 1905 και 1913 εἰς τήν Βέργην, δια μεσοελλήνων ή Α' Παγκόσμιον Πόλεμο.

Μετά τόν Α' Παγκόσμιον Πόλεμον και ἀπό τήν Συνθήκην Ειρήνης Νέας τών κρατών, η δημοτική άποτελέσματα τού διεθνούς έργατον διατηρούν η ιεράλλοντος καθεστωτηριαγμένην όπερ τών ναυτικών κοινωνικήν κομιστείαν.

Οι ακοποί τής Διεθνούς Οργάνωσεως Έργασίας πραγματοποιοῦνται διά τών διεθνούς συμβάσεων έργασίας, αι δημοτικά διαδίκτου κατηγορίαν διεθνών συνθηκών και άποδέλεπουν εἰς τήν καθηρωτικήν καθελικήν κοινωνικής δικαιοσύνης, τήν σταθεράν ταύτην βάσιν τής παγκόσμιων ειρήνης.

Αι ένα λόγον συμβάσεις φημίζονται και τίθενται: ένα ισχύ μέσος: διαδικασίας. Κατά ταύτη, φημίζονται διό τού συνδικαλιστέων αι δημοτικά διαδίκτουν: διά διεθνής συμβάσεων, διάλλα και τών έργατον και έργοδοτηκών δργανώσεων. Ή ένα συνεχείς ακολουθεί η δημοδοκή τής συμβάσεως διά τη κράτη, μέλη, τη δημοτικά άναλαμδάνουν τήν έπικυρωσιν ταύτης διά τήν άρμοδιανές διωτερικήν όρχήν. Ή ένα πρός τό περιεχόμενον τών διεθνών συμβάσεων, τούτο άποτελεί τό κατάτατον δριών έργατον νομοθεσίας, διότι εἰς περίπτωσην κατά τήν δημοτικά η ισχύουσα νομοθεσία περιέχει διατάξεις εύνοικωτέρας διά τήν έργα-

τής ηδη παραχωρημένης προστασίας.

"Έτοις, χάρις ο' ένα πατητικής λειτουργούντα διεθνής μηχανισμού, δυον και αν μάς φυνέται άκατανόντον τό γεγονός, διά τήν έλληνην πραγματικότητα, είναι δυνατόν νά ναυτολογούνται συνοδείξ συζητών.

"Άνερχετήτως θυμως τόδι άνωτάρω, δι θερμός τού διεθνούς συμβάσεων έργασίας διποτελεί ηθικήν δηξίαν μεγάλου μεγέθους, η δημοτικά συνετέλεσον εἰς τήν άναπτυξήν τής προστασίας τήν δημοτικά χρήσιμης διεφύγων.

"Άνερχετήτως θυμως τόδι άνωτάρω, δι θερμός τού διεθνούς συμβάσεων έργασίας διποτελεί ηθικήν δηξίαν μεγάλου μεγέθους, η δημοτικά συνετέλεσον εἰς τήν άναπτυξήν τής προστασίας τήν δημοτικά χρήσιμης διεφύγων.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑΝ, θυμως, η ίδια τής προστασίας τής έργασίας ένα γένει, ναυτικής και χερσαίας και ή κατ' έναντιον τρόπον διεθνής ρυθμούς αὐτής έγεννηθη κατά τάς δημοτικάς τού 1900 κιώνων.

"Η συγκεκριμένη κίνησης τής διεθνοποιήσεως τών κανόνων τού Έργατον δικαιου θύμην διποτελεί ιδεολόγους πολιτικούς σισιαλιστικής άποκλίσεως τού παρελθόντος αιώνος και περί τα τέλη του αιώνος υπό την κοινωνήθηκην έπινημος ύπό τής κυρεργήσεως τής 'Ελεστίας η δημοτική ήγηθη τής κυνήσεως ταύτης.

Ούτω η 'Ελεστία προπαρασκεύασε τό διαδικτού μεταξύ τών κυρεργήσεων τών διαφόρων κρατών και συνεκλήθη η πρώτη δημόσιος συνδικαλιστικής έργασίας εἰς τό Βερολίνον τών Μάρτιον τού έτους 1890. Εἰς τήν ένα λόγον συνδιάσκεψη: έλαχον μέρος 14 κράτη, τά δημοτικά με τήν συμμετοχήν των και μόνην άπειράθησαν τήν άναγκην τής διεθνούς συνδικαλιστικής των κανόνων τού έργατον δικαιού. Μέγαν έπιτευγμα διά τήν τότε πολύχρονην καινοτομίαν. Έναεκτήτης διά η συνδικαλιστικής έδη κατέληγεν εἰς πρωτικά άποτελέσματα, άλλα πειραιώτισθην εἰς τήν διατύπωσιν διαφόρων εγγυών.

Αργότερον, κατά τό έτος 1897, συνεκλήθησαν εἰς Βρυξέλλας και Ζυρίχην δύο διεθνή συνδικαλιστικές εκπομπές τό Παρίσιο, τό έτος 1900. Κατά τό συνέδριον τούτο ιδρύθη η Διεθνής 'Ενωσις πρός νομοθετικήν προστασίαν τών έργατον. Ή 'Ενωσις αὐτή συνέτοιχε τό Διεθνές Γραφείον Έργασίας, έδρευσον εἰς τήν Βιεννέζειν, θετικόν βρήκον πρός διάλογον τής προσπάθειας, με διαριθμότητα τήν δρεσούν τών προδημητών τής διεθνούς συνδικαλιστικής τού έργατον δικαιού. Ήπιολόθησαν άλλα: δύο συνδικαλιστικές: εἰς διεθνής έπιπεδον κατά τό 1905 και 1913 εἰς τήν Βέργην, δια μεσοελλήνων ή Α' Παγκόσμιον Πόλεμο.

Συνεπικότητος πού έπικυρωθείσες έξι διατηροφήνες και περιβάλλοντος τόδι παιδικούν φυγικούν των κόρων, έπειτα από την πατρίδαντος μικρού πού είναι τήν πατρίδαντος μισθροφήν, διότι άνθεματα πιστεύεται ή δρυσόσεος έλληνογρατιανική σκέψης διετήρησε διέλληνικος έφοροιστικός κόδιμος τής διαποράς και αὐτή είναι πρός την πατρίδαντος μισθροφήν θρησκευτικήτητα.

"Η πιστοίς εύρισκεται μεταξύ φύσεων και Θεού και είναι αὐτή πού τά χωρίζει και τά ένωνται. Και έπειτα ή πιστοίς είναι η δύναμη πού διευσύνεται τήν φύσην, άνθηγησεν διάθρωπος τό πλοίον εἰς τήν προστασίαν τού θεού και κατά τήν πάτον διεφύλαξεν δι 'Ελληνας άναλοιστον τού θεού.

"Όποιοιστοι πού νά είναι διά τόπος ζωῆς του, στήν καθέλλονται τόδι πλοίον του, διουδήμητοι πού δημοτικά είναι η δύναμη πού διευσύνεται τήν φύσην, άνθηγησεν διάθρωπος τό πλοίον είναι τήν προστασίαν τού θεού θεοί την ΑΓΝΩΣΤΑ και τήν κανήλη του.

"Έτοις, οι 'Ελληνες έφοροιστικοί, σύνεχησον πού παράδοσος:

• Στήν πρόμη βάζουν τό διακυρό,
στή πλώρη τό βαγγέλιο,
τήν Ηπαναχή τή Δέσποινα
στή μεσανθή κατάρτια.

(Δημοτικόν)

ΕΓΡΑΦΗ παρά τό Duruy εἰς τήν Ιστορίαν τής Αρχαίας Έλλαδος, ξεδούσι Παρίσιον 1862, δι: ή θάλασσα θύμηρε πάντοτε τό μεγάλον τών Έλλήνων ως η γῆ θύμηρε τό Ρωμαίων. Εις τό σημείον αὐτό δηγείται και ή διαφορά τήν δύσινον. Οι μὲν Ρωμαίοι: κατέλαβον τήν γῆ διά τήν γεωργίας, τήν μεγάλων δύδων, τάς δημοτικά κατεσκεύασαν και τήν συγγραμάτων και άπειρανσαν ούτο τό διατραγίας έχοτάς των, τόν παχυλόν βίον των και τήν κατηστοτηκήν αὐτῶν κυριαρχίαν. Ένωψι οι 'Ελληνες κατέστησαν κύριοι τής θαλάσσας και είχον τό διμόριον ως έλατηριον. Διότι η 'Ελλάς δεν τόδι τόδο μεγάλην, δύστε νά διαθρέψη τόδι κατοίκους αὐτής έν τή μελθαρέμη πού δημοτικά καινοτομίας και δικαιονίας, διάλλα είχε περί αὐτήν μεγάλη θάλασσα, δύστε νά γίνουν οι 'Ελληνες έπιπτηδοι: ήμποροι και ικανοί γαδάρι.

Non plus ultra: "Οχι: περιπτέρω.

Ο ΕΝΑΣ

PORTUGAL
Address your enquiries to:
SHIPBROKERS
STEVEDORES

CARLOS GOMES & CO LTD

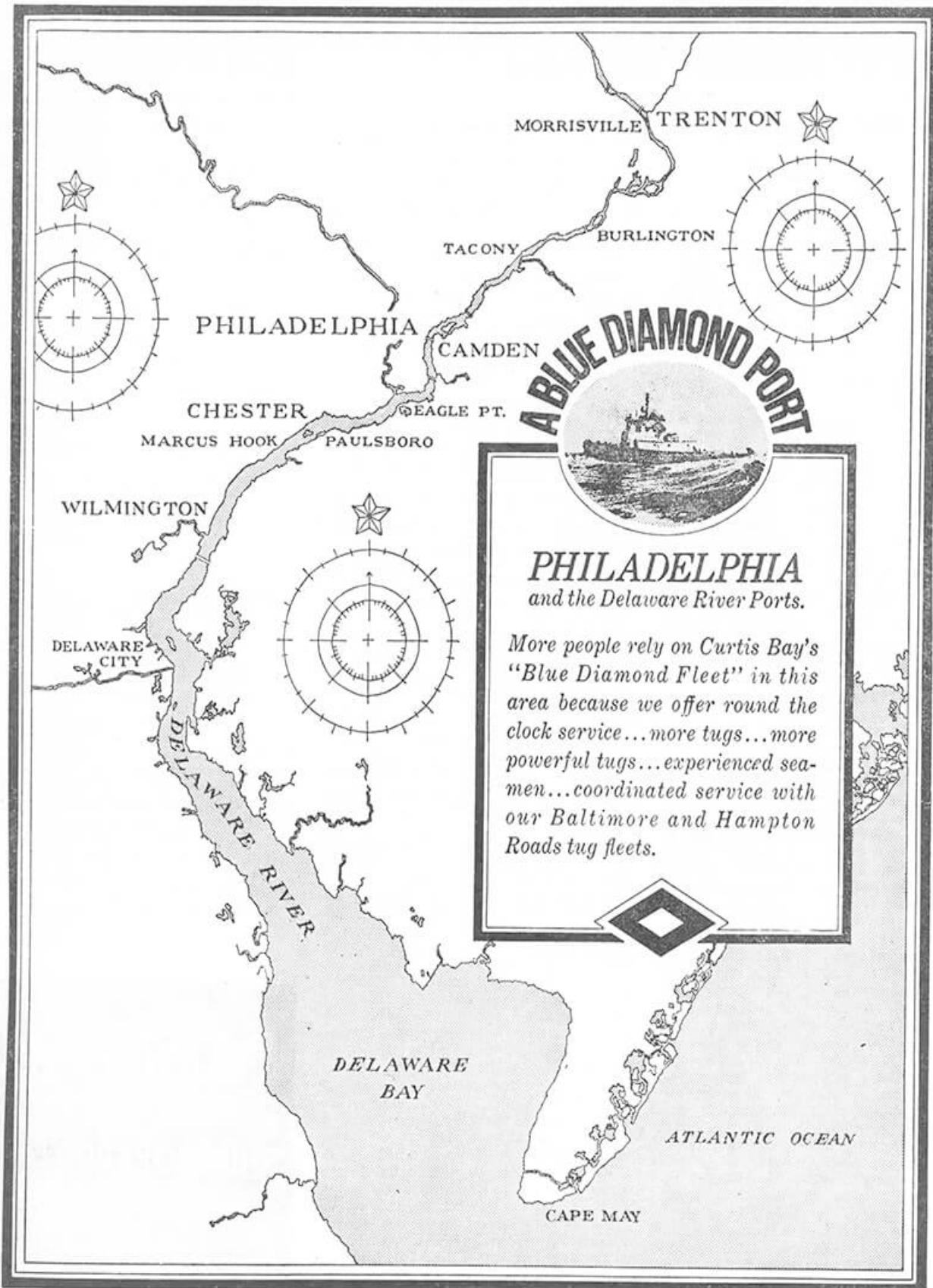
CENTENARY ORGANIZATION

POB: 658 TLG: GOMESCO TLX: 1545

LISBON (2)

AND AT ALL OTHER PORTUGUESE PORTS

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



CURTIS BAY TOWING COMPANY
PHILADELPHIA • BALTIMORE • HAMPTON ROADS
General Agents in England: Harwin Shipping Agency Ltd., 80 Fenchurch Street, London, E.C. 3, England

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΓΙΑΝΝΗ ΦΥΤΡΑ

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΤΟ ΕΡΓΑΤΙΚΟΝ

Τὸ ἑργατικὸν πρόβλημα — ή ὡχιλλεος αὐτῇ πέτραις τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς — βαίνει πρὸς τὴν λύσιν του, κατόπιν πρωτοθυρίδας τὸν προσθέτον π. κ. 'Αν. Οἰκονόμου, δὸν καὶ τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ κ. Θεού. Σάβδα, 'Ιδιαπέρι θέματα διὰ τὸ προσφάτως ἀνακύψαν θέμα, μελετήσας ἐπιστομένας τὸ νομοθετικὸν διάταγμα 4544/66, τὸ ὅποιον τελεῖ εἰσέτι εἰς τὸ στάδιον τῆς καταρτίσεως τοῦ καὶ συνεπῶς δὲν εἰναι ὅρδον νὰ χαρακτηρίζεται δὲς ἀπέλες, ὑπὸ ὀρισμένων κατηγοριῶν ἔργαζομένων εἰς τὸν λιμένα. Διότι ἀκριβῶς τὴν ὀλοκλήρωσιν τοῦ Σχεδίου ἐπιδιώκει η διοίκησις, δῶστε τοῦτο δὲς νόμος νὰ είναι ἀπολύτως ἄρτιος καὶ νὰ καλύπτῃ τάντο τὰ θέματα. Οὕτω, ὁ στρατηγὸς κ. Οἰκονόμου ἔνεστερνότητα πλέον τὸ δῶλον ἑργατικὸν ζῆτημα καὶ χωρεῖ μεθοδικῶς εἰς τὴν τακτοποίησην του.

Πρὸ τῶν ἐνεργειῶν αὐτῶν τοῦ στρατηγοῦ ἀνεκόπτη καὶ η διάθεσις ὥρισμένων πρὸς αναδίνωσιν «ώραίων» ήμερων τοῦ λιμένος. Οὕτω, ἀντίδρασις τοῦ μέρους τῶν χειριστῶν διὰ τῆς ἀρνήσεως αὐτῶν νὰ ἐκτελέσουν ὑπερωριακὴν ἔργασίαν δὲν ἔξεδηλῶθη τελικῶς, οὐδὲ ἐπημειώθη ἀνάσχεσις εἰς τὸν ρυθμὸν λειτουργίας τοῦ λιμένος. Τούνατον, ὡς ἔξηκριδοσάμεν, ή ἐμπορευματικὴ καὶ ἐν γένει κίνησις τοῦ λιμένος, ήτις κατὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον (συνήθη περίοδον κάμψιες) ἐστημέσινεν ἀποσδόκητον αὔξησιν, ἔξυπερετήθη κατὰ τρόπον ίκανον ποικίλον, παρὰ τὸ γεγονός δῆτι σημαντικῆς ἀριθμοῦ ἔργαζομένων διτέλει, κατὰ τὰ εἰωθότα, ἐν κανονικῆς ἀδείᾳ.

'Εξ ὅλου, ἔξ ἑρεύνης, τὴν δόποιαν διενηγήσαμεν, διεπιστώθησαν τὰ ἀκόλουθα:

• Δὲν ὑφίσταται θέμα πληρωσεως 250 ὥρανικῶν θέσεων μονίμων χειριστῶν, οὐδὲ ὑπεβλήθη τοιμούν αἴτημα ἐκ μέρους τῶν συνδικαλιστικῶν ὀργανώσεων, τῶν ἔλευθέρων χειριστῶν ή τῶν δοκίμων τεχνιτῶν καὶ χειριστῶν.

'Η διάταξις τοῦ Ν.Δ. 4544/66 περὶ συστάσεως 250 θέσεων μονίμων χειριστῶν κατέστη ἀνενογός ἐκ τοῦ λόγου δῆτι η πλήρωσις αὐτῶν διὰ δοκίμων κατά πρῶτον λόγον καὶ ἔλευθέρων ἐν συνεχείᾳ χειριστῶν προϋπέθετε τὴν ἐντὸς δημήνου προθεσμίας ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ ὡς εἴρηται Ν.Δ. Ἑκδόσιν Βασιλ. Διατάγματος ὀργανώσεως καὶ συλλέσσεως 'Υπηρεσιῶν Ο.Λ.Π., διόπειτα δὲν ἔξεδηλη.

TEL. 327422 GRAM:
OFF. 332449 LEONEGRIS
RES. 332202 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

• Μεταξὺ τῶν δύο κατηγοριῶν, τῶν ὑπηρετούντων εἰς τὸν Ο.Λ.Π. χειριστῶν, ήτοι τῶν δοκίμων ἀφ' ἐνός, καὶ τῶν ἔλευθέρων ἀφ' ἐτέρου, ὑφίσταται βασικὴ διαφορά, ὡς πρὸς τὴν διεύθυνσαν αὐτοὺν μετὰ τοῦ Ο.Λ.Π. σχέσιν. Ἐκ τούτων οἱ μὲν δοκίμοι ὑπάγονται εἰς τὰς διατάξεις τοῦ 3398/55 Νόμου, οἱ δὲ ἔκτακτοι συνδέονται μετὰ τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ συλλογικῶν συμβάσεων ἔργασίας, ή ἔφαρμογη τῶν δόπιων ἀπετέλεσε τὸ κύριον αὐτῶν αἵτημα.

• 'Ο πρόδερμος τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ο.Λ.Π. στρατηγὸς κ. 'Αν. Οἰκονόμου, δεχθεὶς κατ' ἐπανάληψην τούς ἐκπροσώπους τῶν συνδικαλιστικῶν ὀργανώσεων τῶν χειριστῶν, ἐξεδήλωσε τὴν πρόσθιον τῆς διοίκησεως νὰ ἀποδῷσῃ δικαιούσην εἰς τοὺς ἐν τῷ λιμένι ἔργαζομένους, ἐν οὐδεμιᾷ δὲ περιπτώσει νὰ καταφρήσῃ κεκτημένα δικαιώματα, ή δὲ συνεργασία τοῦ μετὰ τῶν ἀρμόδιων ὑπηρεσιών παραγόντων ἀπέδειψεν εἰς τὴν ἐν τῷ πινεύματι τούτῳ τελικήν διατύπωσιν τοῦ ἐν ἔξεδηλει νέου Σχεδίου Ν.Δ.

ΨΥΤΑΛΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΓΩΓΟΣ

Σπουδὴν ἐπιδεικνύει δ. Ο.Λ.Π. εἰς τὸ θέμα τῆς προσκτήσεως τῆς νήσου Ψυτταλείας, ἐνῷ παραλήπτως, ἀλληλογραφίας ἀνταλλάσσεται μεταξὺ τῶν ἀρμόδιων ὑπηρεσιῶν τους καὶ τοῦ ὑπουργείου Δημοσίων "Ἐργων, διὰ τὸ ζῆτημα τοῦ μεγάλου, ἀποχετευτικοῦ ἀγωγοῦ τοῦ Κερατσινίου".

Εἶναι ἀλληλένθετα τὰ δύο θέματα. Οἱ δύο βραχίονες, δὲ εἰς ἐκτενόμενος ἐκ Δραπετσώνας καὶ δὲ τέτερος ἐκ Ψυτταλείας, συναντώμενοι εἰς τὸ μέσον — παρὰ τὸ μεταξὺ των κενῶν, μήκους 200 μέτρων — ὑπάρχει κίνδυνος νὰ μεταβάλλουν τὴν θαλασσίσταν περιοχὴν τοῦ Κερατσινίου εἰς κλειστήν, ἀποτελματώμενην λίμνην. 'Αναζητεῖται, συνεπῶς, μία λύσις, πρὸς ἡ συνέθεων τὰ δύο δάκρως καὶ ἔχοδους 120.000.000 δρχ. 'Εν δψει, μάλιστα, προσκτήσεως τῆς Ψυτταλείας, ἐρρίφθη ἡ I-

δέα τῆς ἀπολότου συνδέσεως τῆς νήσου μετὰ τῆς Δραπετσώνας, δῶστε νὰ μὴ ὑφίσταται κενόν, μεταξὺ τῶν δύο μώλων. Βεβαίως, τὰ πρὸς τὴν Σαλαμίναν κατευθυνόμενα καὶ τὰ ἔκειθεν πρὸς Πειραιά πλέοντα σκάφη, δύνανται νὰ παρακάμπτουν τὴν Ψυτταλείαν, διὰ νὰ φθάνουν εἰς τὸν προορισμὸν των. 'Αλλὰ τὰ ῦδατα πῶς θὰ ἀναπεινωνται; Καὶ εἰς περιπτώσεις πυρκαϊδῶν εἰς ἐπικινδύνους ἔγκαταστάσεις τοῦ Ο.Λ.Π. ἐπὶ τῆς νήσου, τίνι τρόπῳ θὰ ἀντιμετωπίζωνται ἔγκατρες; 'Απαιτεῖται, ἀλλώς τε, τροποποίησις τοῦ προγραμματικοῦ σχεδίου τοῦ Ο.Λ.Π., περὶ μείζονος λιμένους, διὰ τὴν δημιουργίαν τῆς θαλασσίστας λίμνης. Πρὸ τούτων, πάντως, προτάσσεται τὸ πρόδερμο τοῦ ἀγωγοῦ, διὰ τοῦ δόπιου δόλα τὰ ἀκάθαρτα καὶ διμερα ῦδατα τῆς 'Αττικῆς ἐκχύνονται εἰς τὸ Κερατσινόν. Νομίζομεν δὲτο τὸ δίλημμα πρέπει νὰ ἀπασχολήσῃ ἐκ νέου καὶ τὸ ὑπουργείον Δημοσίων "Ἐργων. 'Υπάρχει φόδος νὰ πεταχθῶν τεράστια χρηματικά ποσά, διὰ τὸν μείζονα λιμένα ἐπὶ τῆς ῆδας.

• Οὓς ἀνέφερεν δ στρατηγὸς κ. Οἰκονόμου, τὸ θέματα ἀπασχολεῖ σοβαρῶς τὸν 'Οργανισμόν, δὲ ὅποιος ἐνδισφέρεται νὰ ῦλοποιήσῃ τὰ σχέδιά του περὶ μείζονος λιμένους, ἐπὶ δισφαλούν δέδαφους καὶ νὰ μὴ δημιουργήσῃ προδόληματα, τὰ δόπια δὲν θὰ ἐπιλύωνται εἰς τὸ μέλλον.

Η ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ

'Ορθῶς ή διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. ἀπέρριψε τὰς αίτησεις 14 ιδιοκτητῶν ἑκτάσεων ἐπὶ τῆς Κυνοσούρας, κειμένων ἐντὸς τῆς ἀπαλλοτριώθεσης πρειοχῆς, δι' ἀγορᾶν τῶν οἰκοτεμάνων των πρὸς 200 δρχ. ἀνά τετραγωνικὸν μέτρον. 'Υφίσταται ἀπόφασις τοῦ Μονομελοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς, διὰ τῆς δόπιας δρίζεται τιμη μονάδος 60 δρχ., δι' ἀγορᾶν ικτηματεμάχιων, 100 δρχ. δι' ἀμπέλους καὶ 200 δρχ. δι' ἀγορᾶν ὥρισμένων ἀγροτεμάχιων, ἀγορασθέντων ὡς οἰκοπέδων. Τὰ προσφερόμενα δύμως τεμάχια ἀνήκουν εἰς τὴν πρώτην κατηγορίαν καὶ συνεπῶς η τιμὴ των εἶναι καθωρισμένη εἰς τὰς 60 δρχ. Κατόπιν τούτου τὸ διοικητικὸν συμβούλι-

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 ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ • ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ •

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦ. {
312210
321225
328543

ΤΕΛΕΣ: 71080

CABLES: CHIOS - NAPOLI

ον τού Ο.Λ.Π. άπέρριψε τάς αίτήσεις τῶν 14 Ιβιοκτητῶν καὶ ἐνετάλη ὅπως ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ Ὀργανισμοῦ χωρῆσῃ εἰς τὴν διὰ τῆς δικαστικῆς δόδυν ρύθμισιν τοῦ ζητήματος.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω, συνάγεται πάντως, ὅτι ὁ Ὀργανισμὸς χωρεῖ εἰς τὴν πρόσκτησιν τῆς Κυνοσούρας, εἰς ὃσον τὸ δυνατὸν μεγαλύτερων ἔκτασιν.

Καὶ πράττει ὁρθῶς. Διότι τὸ ἀκρωτήριον αὐτὸν θὰ καταστῇ, ἀσφαλῶς, σπουδαῖον ναυπηγικὸν κέντρον εἰς τὸ μέλλον, ὡς προοιωνίζουν αἱ ἔξελιξεις.

ΤΑ ΚΟΝΤΕ·Ι·ΝΕΡΣ

Διευρύνονται αἱ προθέσεις τῆς διοικήσεως τοῦ Ο.Λ.Π., ὃσον ἀφορᾶ εἰς τὸ θέμα τῆς δημιουργίας εἰδικῶν χώρων διὰ τὴν ὑπόδοχήν καὶ τὴν ἔξυπηρέτησιν ἐμπορευματοκιβώτων, διότι, ὡς διεπιστόθη, ἡ ἔκτασις τῶν 80 στρεμμάτων τῆς Δραπετούνας εἶναι λίγα περιωρισμένη, διὰ τὴν ὄργανων καὶ λειτουργίαν ἐνὸς «ἀνταγωνιστικοῦ» σταθμοῦ κοντέντερος.

Εἰδικάτερον, ὁ πρόεδρος τοῦ Ο.Λ.Π. στρατηγὸς κ. Οἰκονόμου, ἀντιμετωπίζει εἰς βάθος χρόνου τὸ ὅλον ζήτημα καὶ ἀναζητεῖ τοὺς

τρόπους καὶ τὰ μέσα, ὥστε δὲ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς νὰ μὴ ἀπολέσῃ τὴν εὐκαιρίαν νὰ καταστῇ πρῶτον διαιμετακομιστικὸν κέντρον, διὰ τὴν νοτιοανατολικὴν Μεσόγειον.

Οἱ κίνδυνος ὅμως ἐνεφανίσθη ἐξ Ἰταλίας, διότου ὁ λιμὴν τῆς Κάλλιαρι πρόκειται νὰ ἔξοπλισθῇ εἰς μεγάλην ἔκτασιν, ὥστε νὰ δέχεται κορτένερος οἰουδήποτε ἀριθμοῦ καὶ μεγέθους. Κατὰ τὰς Ἰταλικὰς προθέσεις, τὰ μεγάλα ἔκει καταπλέοντα σκάφα θὰ ἐκφορτώνουν τὰ ἐμπορευματοκιβώτια τῶν εἰς μικρότερας μονάδας πρὸς «διαινομήν» τῶν εἰς τοὺς λιμένας. Οὕτω, δὲ Πειραιεὺς θὰ δέχεται περιωρισμένου ἀριθμοῦ καὶ σγκού ἐμπορευματοκιβώτια, καθιστάμενος δευτερευούστης σημασίας λιμῆν.

Ἐν ὅψει τοῦ κινδύνου τούτου, δὲ στρατηγὸς κ. Οἰκονόμου ἐπεσήμανε μεγάλον, ἐλεύθερον χώρον, εἰς τὸ δυτικὸν ἄκρον τοῦ συγκροτήματος Περάματος - Κερατανίου, διότου προτίθεται νὰ δημιουργήσῃ μέγα σταθμὸν διὰ κοντένερος. Παραλλήλως, ἔδωκεν ἐντολὴν δημιορπήσεως ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς Ἱανουαρίου, τῆς ἡλεκτροκινήτου γερανογεφύρας, προϋπολογισμοῦ 20.000.000 δρ., ἡ ὁποία εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὸν χειρισμὸν τῶν ἐμπορευματοκιβώτων. Ἡ σχετικὴ μελέτη προμηθείας τῆς γερανογεφύρας ἔχει ὥστη ἔγκρισιν.

Βεβαίως, ἀπὸ τοῦδε ἐπιβάλλεται νὰ κα-

ταρπιθούν καὶ αἱ μελέται διὰ τὴν προμήθειαν τοῦ μηχανολογικοῦ ἔξοπλισμοῦ, τῆς ὑπὸ δημιουργίαν νέας βάσεως κοντένερος.

Ἄπαιτεται δὲ σπουδῆ. Διότι πρὸ τῶν πυλῶν ἥδη εύρισκεται ὁ ἐξ Ἰταλίας ἀνταγωνιστής, ὁ διποίος ἐὰν ἀδρανῆσῃ ὁ Ὀργανισμός, θὰ καταφέρῃ καίριον πλήγμα κατὰ τοῦ λιμένος.

Η ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

Ὦ οἱ πληροφορούμεθα, διὰ διατάξεως τοῦ νέου περὶ Ο.Λ.Π. Σχεδίου Νόμου, παρέχεται ἡ εὐχέρεια εἰς τὴν διοίκησιν, ὅπως διορίζῃ προϊστάμενον τῆς Νομικῆς Ὑπηρεσίας καὶ ἔξωθεν προσλαμβανόμενον δικτύον. Προβλέπεται δὲ ἡ πρόσκλησις πέντε δικηγόρων, ἐκ τῶν ὅποιων δύο παρ' Ἀρείῳ Πάγῳ καὶ δύο παρ' Ἐφέταις. Δύο ὑπηρετοῦντες ὕν εἰς τὴν Νομικὴν Ὑπηρεσίαν τοῦ Ο.Λ.Π. εἰναι ἀπὸ 5ετίας παρ' Ἀρείῳ Πάγῳ, τυγχάνουν, ὅμως, καὶ οἱ μοναδικοὶ εἰς τὸν Ο.Λ.Π., δεδομένου διτὸς ὁ προϊστάμενος τῆς ὑπηρεσίας κ. Φουτρῆς ἀποχωρεῖ μέχρι τέλους τοῦ ἔτους.

Ἡ πρόσληψης τῶν πέντε νέων νομικῶν κατέτελλεν ἀναγκαῖο, ἐκ τῆς πληθύνος τῶν νομικῶν θεμάτων, ἀπίνα δημιουργοῦνται εἰς τὸν Ὀργανισμόν, ἐξ ἀποφάσεων ἀπαλλοτριώσεων, ἀποζημιώσεων προσωπικοῦ κ.λπ.

Τὸ πρόβλημα εἰναι, ἐὰν δὲ νέος προϊστάμενος τῆς Νομικῆς Ὑπηρεσίας προέρχεται ἐκ τῶν προσληφθμούμενῶν ἡ ἐκ τοῦ ἔχοντος σειρῶν κατὰ τὴν ιεραρχίαν. Ἡ δευτέρᾳ περίπτωσις, βεβαίως, θεωρεῖται ἡ πλέον φυσική. Διότι πολύτιμος εἰναι ἡ πειρα περὶ τῶν θεμάτων τοῦ Ο.Λ.Π., τὴν ὅποιαν κέκτηται ὁ ὑπηρετής αἱς συντάξεις εἰς τὸν ἀκατέτητος. Ἐνῷ ὁ προσληφθμούμενος στερεῖται τῆς τοιαύτης πειρας, ἡ ὁποία κρίνεται ὡς ἀπαραίτητος, διὰ τὸν ὀφθόν χειρισμόν, τῶν ιδιομόρφων θεμάτων τοῦ Ὀργανισμοῦ.

ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΤΙΚΑ

Ὕπομνημα ἔκ δύο σημείων, τὸ δόποιον ὑπέβαλεν ἡ «Εἰνωσις Μονιμῶν καὶ Δοκίμων Λιμενεργατῶν», εἰς τὸν γενικὸν διευθυντήν τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Θεο. Σάββαν, χρήζει προσεκτικῆς μελέτης, ίδιως εἰς τὸ δευτέρον σκέλος του. Διότι δι' αὐτοῦ ζητεῖται:

• Νὰ πειρηθῇ διάταξις εἰς Νόμον, ἡ ὁποία νὰ δοῖῃ διτὸς τέκνα μονίμων λιμενεργατῶν, ἀπίνα ἐπιθυμοῦν νὰ ἀσκήσουν τὸ ἐπάγγελμα τοῦ λιμεναργάτου, κατ' ἔξαρσειν νὰ προσλαμβάνωνται ἀπὸ ἡλικίας 18 ἔτων, ἀειδιμένων δι' ἔθεδομασιάσιων ἀποδοχῶν. Οὗτοι, μετά τὴν ἀποστράτευσιν τῶν θὰ προσλαμβάνωνται ὡς δόκιμοι, μὲ περαιτέρω ἔξελιξιν.

Οὐσιαστικῶς, δηλαδή, νὲ μονιμοποιοῦνται εἰς βάρος, ἵσως, ἑτέρων, ἐλευθέρων λιμενεργατῶν, μὲ τὸ μοναδικὸν προσδόν διτὸν τυγχάνουν τέκνα ἐργατῶν λιμένος! Ἀρχιεγάται δὲ ἡ πολιτιστήρειοι συνάδελφοι τῶν, θὰ είναι οἱ γονεῖς των, μὲ φυσικὸν ἐπακόλουθον δ ἔλεγχός των νὰ μὴ είναι ἀντικειμενικός.

Ἀντιθέτως, τὸ ἑτερον σημεῖον τοῦ ὑπομνήματος ποέπει νὰ τύχῃ εὐνοϊκῆς ἔξετάσεως, διότι τίθεται δι' αὐτοῦ ἐν θέμασι, τὸ δόποιον ἀπασχολεῖ τὴν διοίκησιν τοῦ λιμένος. Συγκεκομένων ζητεῖται:

• Οἱ ἐμπλουτισμὸς τῶν ἐμπειοικῶν γνώσεων τῶν λιμενεργατῶν μὲ τοιούτας τεχνικῆς φύσεως, ὥστε νὰ δινηθοῦν οἱ ἰδιοὶ οἱ λιμενεργάται εἰς τὸν τεχνολογικῶν ἔξελιξιν.

Καὶ ὡς ὑποστηρίζουν οἱ ίδιοι οἱ λιμενεργάται εἰς τὸν τεχνομηνά τῶν, αἱ μορφαὶ τῆς ἐργασίας τῶν συνεχῶς μεταβάλλονται, λόγω τῆς αὐξανομένης χρήσεως μηχανικῶν μέσων, εἰς τὸν χειρισμὸν τῶν φορτίων.

Κατὰ συνέπειαν, πρέπει καὶ τὸ ἀνθρώπινον ὄντος τοῦ λιμένος νὰ προσαρμοσθῇ ἀναλόγως, διότι ἄλλως τὰ μηχανήματα δὲν θὰ ἀποδίδουν ἀφ' ἐνός, καὶ ἀφ' ἑτέρου θὰ ὑφίστανται φθοράς καὶ βλάβας ἐπιζημίους.

**17 ΧΡΥΣΑ ΜΕΤΑΛΛΙΑ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΛΕΚΤΗ ΤΟΥΣ
ΠΟΙΟΤΗΤΑ
ΣΤΙΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ
ΟΛΥΜΠΙΑΔΕΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ
1964 1965 1966 1967 1968**

ΠΑΡΙΣΙΟΝ ΜΠΟΛΩΝΙΑΣ ΒΡΥΞΕΛΛΟΝ ΒΑΛΕΝΤΖΙΑΣ ΝΥΡΕΜΒΕΡΓΗΣ

Trade Enquiries: Langeberg Kooperasie Beperk, Sanlam Centre, Cape Town, South Africa

* Αντίστοιχος διότη της Ελλάδας: Κ. Ε. ΚΟΥΤΟΥΠΙΔΗΣ — Εύριπος 9 — Αθήνα — Τηλέφωνον 228-801
Διορκής Παρακαταθήη Τράνιτο διότη τῶν ἐφοδιασμῶν πλοιών: Εἰς τοὺς κυριωτέρους τουσούδοτος Πειραιώς

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΔΙΚΗ ΕΙΣ BANKOYBEP

ΤΟΥ ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ κ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑ
ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ Ν.Α.Τ.

Την 21η Σεπτεμβρίου 1970 μεχρι και της 24ης διεξήχθη, ένωπον τού δάμοδίου κανονικού δικαστηρίου τού Βαυκούνερ, ή δίκη διά την διανομή τού έκπλειστηριάσματος τού πλοίου «Ιωάννης Δασκαλέλης», τό διποίον είχε, πρό έτων, έκπτωτη έκει.

Διάδικοι ήσαν οι προτιμώμενοι ένυπόθηκοι διαιτησταί, οι προμηθευταί τού πλοίου, τό Ν.Α.Τ. και τό Έλληνικόν Δημόσιον.

Ός γνωστόν, τό πλοίον διείπετο από έγκριτην πράξιν, έκδοθείσαν βάσει τού άρθρου 13 τού Ν.Δ. 2653, ένν ή περιελαμβάνετο δρος, καθ' δια, οι προτιμώμενοι ένυπόθηκοι διαιτησταί θά προηγούνται δλων τών ναυτικών προνομίων, έξαιρέσει τών άναφερομένων εις την σύμβασιν τών Βρυξελλών.

Οι προτιμώμενοι ένυπόθηκοι διαιτησταί έπεκαλέθησαν τήν έλληνική νομολογίαν και δή τάς άποφάσεις τάς έκδοθείσας ύπό τού Πρωτοδικείου Πειραιώς και τέ Έφετείου Αθηνών, δι' δών τό θέμα έκριθη δριτικών και τελεσδικών έξ αφορμής τής διανομής τού έκπλειστηριάσματος τού πλοίου «Χριστογάννης».

Ός έμπειρογνώμονες διά την άπόδειξην τού Έλληνικού Δικαίου, είχομεν παραστή έκ μέρους μὲν τού Έλληνικού Δημόσιου και τού Ν.Α.Τ., δι πομπάδην, εδικώς πρό τούτο ξουσιοδοτηθείς, έκ μέρους δέ τών ένυποθήκων δέ έγκριτος συνάδελφος κ. Δανιόλος Παρίσταντο έπίσης Παναμέζος και τέ Αμερικανός συνάδελφος.

Ο Ισχυρισμός τών προτιμώμενών ένυποθήκων διαιτηστών άντεκρούσθη. Ισχυρίζοντο, δή τό Ν.Α.Τ. δέν άπολαμβάνει προνομίου, διότι εις τών δρον τής συμβάσεως τών Βρυξελλών δέν περιλαμβάνεται τό προνομίουν του.

Έπεστήθη ή προσοχή τού δικαστηρίου ύπό τού Ν.Α.Τ., έπι τού γεγονότος διτι, ένδη ή έγκριτην πράξιν τού πλοίου «Χριστογάννης» άναφέρει δή οι προτιμώμενοι ένυπόθηκοι διαιτησταί θά προηγούνται δλων τών προνομίων, έξαιρέσει τών άναφερομένων εις TON OPON ΔΥΟ (2) τής συμβάσεως τών Βρυξελλών ή έγκριτην πράξιν τού «Δασκαλέλης» δέ η μηνονεύει τών δρον 2, δλλ' δόλκηρον τήν σύμβασιν, εις δή ή πάρει και τό πωτόκολλον, δηπε άναφέρει δή θά άναγνωρίζονται και τά προνόμια δτινα έθνικοι νόμοι ήθελον καθιερώσει διά κοινωνικάς δσφαλίσεις, οία είναι και ή άσφαλσις τών ναυτικών εις Ν.Α.Τ.

Άναφέρθη εις τό δικαστήριον, δή εις τά έλληνικά δικαστήρια δέν έδοθη άφορμή ν' άποφασθούν έπι παρομοίας έγκριτης πράξεως ως δή τού «Δασκαλέλης», ύπερ τής άποφεως, δμως, δή τό Ν.Α.Τ. θά ίκανοποιείτο συνηγορεί και ή σκέψις, ή άναφερομένη εις τήν ύπ' αοιθ. 2655/1968 άπόφασιν τού Έφετείου Αθηνών, καθ' δης: «Τά προβαλλήμενα δή η παραπομπή εις τό άρθρον τής Συμβάσεως τών Βρυξελλών, είναι ένδεικτη και ως έκ τούτου ή σύμβασις αύτη είναι, έν τό συνόλω της έφαρμοστέσ, ως έπισης δή είναι έφαρμοστέον και τό πωτόκολλον ύπογραφής αύτης, δέν είναι βάσιμα δην τι κείμενο εις τό σαφές γράμμα τής έγκριτης άποφασεως παραπομπής εις τό ιστού ή η ΟΥΧΙ ΕΙΣ τό σύνολον τής Συμβάσεως τών Βρυξελλών, δλλ' ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΩΣ εις τό

άρθρον 2 αύτης...».

Εύνόητον δή τάς άνωτέρα θά έχουν βαρύτητα εις τήν σκέψιν τού Καναδού δικαστού, έλλην και έπ' δσον έφαρμόση τό Δίκαιον τής σημαίας τού πλοίου, ήτοι τό έλληνικόν, παρά τό γεγονός δης ή Έλλας δέν έχει άποδεχθή τήν Σύμβασιν τών Βρυξελλών.

Διά τήν περιπτωσιν, δμως, καθ' δης δικαστής ήθελεν άκολουθήσα τήν άγγλικήν νομολογίαν, ύπεμπνήσθησαν εις τό δικαστήριον αι άποφάσεις Αγγλών δικαστών, αι έκδοθείσαι διά τά πλοίο «Fairport» και «Agoasa».

Εις τάς άποφάσεις εκείνας, αι πρός τό Ν.Α.Τ. δφειλόμεναι είσοφοι χαρακτηρίζονται ως μέρος τού μισθού τών ναυτικών, πρερχόμεναι εκ τής συμβάσεως ναυτολογήσεως και άπολαμβάνουν προνομίου.

Οι προμηθευταί τού πλοίου, κυρίως, έβαλλον κατά τής προτιμώμενης ήποθηκής, ή τήν υπαρχειν είχον άμφισθητήσει με διάφορα πραγματικά έπιχειρήματα. Τούτο σημαίνει, δης έλλην εύδοθη ή προστάθειά των και πεισθή τό δικαστήριον περί τούτου, θά ίκανοπιθησούν παντες οι διάδικοι.

Η διαδικασία ήπηρης μακρά και έξουχιστική.

Διά πρώτην φοράν δικαστήριον τού Βανκούβερ ήσχολήθη με παρόμιον θέμα.

Και τίθεται τό έρώημα: Θά έφαρμόση ή δικαστής τό δικαιον τής σημαίας τού πλοίου ή τό δικαιον τού τόπου τής κατασχέσεως;

Θά λάβη ήπ' ζψιν τό δικαιον τού τόπου τής έδρας τής πλοιοκτηρίας έταιρίας, ήτοι τό παναμασικόν;

Η άποφασις προβλέπεται νά έκδοθη έντος μηνός και θά είναι ένδιαφέρουσα, έλλην ληφθή ήπ' ζψιν, δης καθ' έκάστηη ήμέραν, πολλά έλληνικά πλοία εύρισκονται εις τόν λιμένα τού Βανκούβερ.

Έπιφυλασσόμεθα νά τήν δημοσιεύσωμεν εύθυν ήληφθη.

ΝΙΚΟΣ ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑΣ
Δικηγόρος

Άγγλική Νομολογία

● Ναύλωσις.— Εύρέως διατυπωμένη διαιτητική ρήτρα.— Παράνομος κατάσχεσις τού πλοίου ύπό τών ναυλωτών.— Επιδίκιασις άπογημιώσεως ύπερ τών πλοιοκτητών ύπό τού έπιδιαιτητού.— Ούχ ήπερβασίς δικαιοδοσίας έπιδιαιτητού.— Εις τήν διαιτήσιαν ήπαγόνται πάσκαι αι διενέξεις αίτινες τελούν έν στενή συναφεία πρός τήν σύμβασιν ναυλώσεως.

Η κατωτέρω δημοσιεύμενη άποφασις έξεδθη έπι διαφοράς άχθεισης ένωπον διαιτητού, μετοδύ η παραμάτης έταιοίσας πλοιοκτητούς τού ά/π ΔΑΙΜΙΑΝΟΣ» και γερμανικής έταιοίσας ναυλωτής πλοίου. Κατά τόν δρον 18 τού ναυλωσυμφωνητικού δρίζετο, δη πάστα δισφερά άνακτησεως διαιτητού, μετοδύ η παραμάτης έταιοίσας πλοιοκτητούς τού ά/π ΔΑΙΜΙΑΝΟΣ» και γερμανικής έταιοίσας ναυλωτής πλοίου. Κατά τόν δρον 18 τού ναυλωσυμφωνητικού δρίζετο, δη πάστα δισφερά άνακτησεως διαιτητού, μετοδύ η παραμάτης έταιοίσας πλοιοκτητούς τού ναυλωσυμφωνητικού, θά λύεται έν Λαδίνων δια διαιτησίας, τών πλοιοκτητών και τών ναυλωτών διορίζοντας άνα ένα διαιτητήν, έμπορον ή ναυλωμεστήν. Έδην οι διαιτηταί δέν συμφωνήσουσι, θά έκλεξουν αύτοί ένα έπιδιαιτητήν, έμπορον ή ναυλωμεστήν. Έδην οι διαιτηταί δέν συμφωνήσουσι, θά έκλεξουν αύτοί ένα έπιδιαιτητήν, έμπορον ή ναυλωμεστήν.

Τήν, ούτινος ή άποφασις θά είναι τελεσδικος. Συμφώνως πρός τόν δρον τούτου έξελέγη έπιδιαιτητής λόγω δισφωνών μεταξύ τών διαιτητών. Ό επιδιαιτητής έπεδικασεν άποζημίωσιν ύπερ τών πλοιοκτητών. Οι ναυλωταί προσέφυγον εις τό δικαστήριον, αίτιοίσεν θής έπιδιαιτητής ήπερβασίαν διαιτησίας.

Ο δικαστής Μοκάττα άπογγέλλων τήν άποφασιν αύτού είπεν δης, δέν τών άφεων τά έκατερων έπιχειρήματα δσον άφορά τήν μεταξύ τών δισφώνων μερών, διένεξιν και δης δηπεράσθητης έπεδικασεν άποζημίωσιν ύπερ τών πλοιοκτητών. Οι ναυλωταί προσέφυγον εις τό δικαστήριον, αίτιοίσεν θής έπιδιαιτητής ήπερβασίαν διαιτησίας τού πλοίου, πεισθήσαν δης ήπο λίαν εύδύς, περιορίζουνος έμως ύπό τής έκφοσεως «δι ορκούσης τής έκτελέσεως τού ναυλωσυμφωνητικού, δη παρόντος ναυλωσυμφωνητικού». Ούτω, προεβλήθη δης δέν υπέρβασε τής δικαιοδοσίας τού έπιδιαιτητού. Οι ναυλωταί έδειχθησαν δης, δη πεισθήσαν δσος ήπο λίαν εύδύς, περιορίζουνος έμως ύπό τής έκφοσεως «δι ορκούσης τής έκτελέσεως τού ναυλωσυμφωνητικού». Ούτω, προεβλήθη δης δέν υπέρβασε τής δικαιοδοσίας τού έπιδιαιτητού. Οι ναυλωταί έδειχθησαν δης, δη πεισθήσαν δσος ήπο λίαν εύδύς, περιορίζουνος έμως ύπό τής έκφοσεως «δι ορκούσης τής έκτελέσεως τού ναυλωσυμφωνητικού».

PHONES: 31339 - 28829 - 26057
A/H 68040 - 492230 - 976480
447718 - 444994
P. O. Box: 4797

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

ETOΣ 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
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ:
ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ ΕΙΣ ΝΟΤΙΟΝ ΑΦΡΙΚΗΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

τὴν ἀξίωσιν ταύτην δέον νὰ είληνεν εύδοκιμή· σε εἰς δίκην ἐπὶ τῆς ἀξιουμένης παρανόμου κατασχέσεως τοῦ πλοίου, διὰ τὸ ἔκινος μὲν σύντοικος δίκην, ἀνεψιῶν σοβαροῦ λόγου καὶ διεξήγαγε ταύτην μετ' ἀσυγγνώστου ἀμελείας καὶ διὰ τὸ 'Ολλανδικὸν δικαιον παρεῖχεν ἀγωγὴν εἰς τοὺς ναυλωτάς, οἵτινες κατέσχον τὸ πλοῖον εἰς Ρόπτερνταμ καὶ 'Αμστερνταμ. Οἱ ναυλωταὶ ὑπετρήξαν τὴν περὶ ὑπερβάσεως δικαιοδοσίας ἑκ μέρους τοῦ ἀποδιπτητοῦ ἀξίωσιν τῶν διὰ σειρᾶς ἀποφάσεων ἐν τῇ Νομολογίᾳ. Ἐκ τῶν ἀποφάσεων τούτων, προέκυπτε κατὰ τοὺς ναυλωτάς, διὰ ἀσχοληθείς ὁ ἀποδιπτητὴς μὲν ἀξιώσις ἀποζημιώσεως λόγῳ παρανόμου κατασχέσεως, ὑπερβέθη τὴν δικαιοδοσίαν αὐτοῦ. Ἡ πολαιοτέρα τῶν ἀποφάσεων τούτων εἶναι ἡ ἐν Ἑτεί 1879 ἔκδοθείσαν ἐν τῇ δίκῃ PIERCEY κατὰ YOUNG ἐν τῇ ὅποιᾳ ἔκριθη, διὰ διαιτητικὴ ρήτρα προβλέποντα διὰ πάσα διαφορὰ ἡ διένεξις, ἤτις δύναται ἐν ἀνακόψῃ μεταξὺ τῶν μερῶν ἐκ τῆς ἑταιρικῆς συμβάσεως, θὰ ὑποβάλλεται εἰς διαιτησίαν, καίτοι εὑρυτάτη ἐν τῇ διαιτήσαιει αὐτῆς, δὲν περιλαμβάνει καὶ τὴν διένεξιν ἄν ύφισταται ἡ οὐ ἡ ἑταιρία.

Μεθ' ὅι διάδικοι ἀμφότεροι, ἀνήνεκτησαν εἰς τὴν γνωστὴν ἀπόφασιν τῆς ὑπόθεσεως HEYMANN κατὰ DARWINS ἔκδοθείσαν ἐν Ἑτεί 1942. Εἰς τὴν ἀπόφασιν ἑκείνην γίνεται διάκρισις —ἐλέχθη ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν— μεταξὺ τῆς διαιτητικῆς ρήτρας καὶ τῶν διαιτάξεων τῆς συμβάσεως εἰς τὰς ὅποιας ἐμπεράχονται αἱ ὑποχρεώσεις τῶν συμβαλλομένων. Ἡ ἀποχή ἀπὸ παρανόμου κατασχέσεως, ὑπεστήξαν οἱ ναυλωταὶ, δὲν ἐμπίπτει ἐντὸς τῶν συμβατικῶν ὑποχρεώσεων.

'Αντιθέτως ἡ πλοιοκτήτρια, τὴν αὐτὴν ἀπόφασιν ἐπίκαλουμένη, προέβαλεν διὰ κεῖται ὑπὲρ αὐτῆς ἡ κρίσις ἐν τῇ ἀποφάσει καθ' ἥν ύφισταται διαφορὰ μεταξὺ τῆς ἑκφράσεως «διένεξις πηγάζουσα ἔκ...» καὶ τῆς ἔκφρασεως «διένεξης δημιουργεύμενη ἔκ...» τῆς πρώτης οὕτης εὐρυτέρας τῆς δευτέρας.

Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστοῦ Μοκάττα, τὸ θέμα τοῦ ὑπολογισμοῦ τῆς ὀφειλομένης ἀποζημιώσεως κοιτόπιν παραβάσεως τῆς συμβάσεως παρὰ τινῶν τῶν συμβαλλομένων, ἐμπίπτει ἐντὸς τοῦ σκοπού τῆς διαιτητικῆς ρήτρας. 'Η Βουλὴ τῶν Λόρδων ἐν τῇ ἐπικαλουμένῃ ἀπόφασει ἔφθιμοσεν εὐρύτερον τὴν διαιτητικὴν ρήτραν.

Ἡ ἀνωτέρω ἀπόφασις ἐπέδρασεν εἰς τὴν μεταγενεστέρως ἔκδοθείσαν ἀπόφασιν ἐκ τῆς δίκης μεταξὺ τοῦ Κυθερνήτου τοῦ Γιβραλτάρ κατὰ KENNEY ἐν Ἑτεί 1956. Εἰς τὴν δίκην ταύτην ἡ διαιτητικὴ ρήτρα ὠρίζειν «έλαν ἀνακόψῃ διαφορὰ ἡ διένεξις μεταξὺ τῶν μερῶν ἐν σχέσει πρὸς οἰουδίποτε ζήτημα πηγάζουν ἐκ τῆς συμβάσεως ἡ διένεξης αὐτῆς, θὰ ὑποβάλλεται εἰς διαιτησίαν». 'Εκριθη ἐν τῇ δίκῃ ἑκείνῃ, διὰ τὸ διαιτητής εἶχεν ἀρμοδιότητα νὰ κρίνῃ (1) περὶ τοῦ ὑψους τῆς ἀποζημιώσεως διότι τοῦτο ἐπέλει ἐν στενῇ συναρτήσει πρὸς τὴν συμβάσιν καὶ ἀκεκπτενές ὡς συνέπεια τῆς συμβάσεως (2) περὶ ἀπαγόρευσις στηρίζομένης εἰς τὸν νόμον τοῦ 1943 περὶ ματωιώσεων συμβάσεων.

Ἡ μόνη ἀπόφασις —συνέχισεν ὁ Δικαστής — ἐν τῇ ὅποιᾳ ἔκριθη κατὰ πόσον ἀπαίτησις ἐξ ἀστικοῦ ἀδικήματος ἐνέπιππεν εἰς τὴν διαιτησίαν, εἶναι ἡ ἀπόφασις ἐν τῇ δίκῃ μεταξὺ Woolf κατὰ Collis Removal Service, ἔκδοθείσαν ἐν Ἑτεί 1948. 'Ἐπρόκειτο ἐκεῖ περὶ συμβάσεως ἀποθηκεύσεως ἐμπορευμάτων καὶ περιείχεν γενικῆς διαιτήσεως διαιτητικὴν ρήτραν.

Ὁ πελάτης τῆς ἀποθηκευτικῆς ἑταιρίας ἦγειρεν ἀγωγὴν κατ' αὐτῆς ζητῶν ἀποζημιώσιν λόγῳ παραβάσεως τῆς συμβάσεως καὶ ἐξ ἀστικοῦ ἀδικήματος ἐπὶ τῷ Ισχυρισμῷ διὰ τὰ ἐμπορεύματα ἐναποτελθησαν ἐντὸς δικαιοστάλληλων χώρων καὶ ἐν μέρει ὑπεστήσησαν ζημίας, ἐν μέρει δὲ δλοσχερῶς κατεστράφησαν. 'Η ἐνοιγμένη ἑταιρία προέβαλεν διὰ δικαιοδοσίας τῶν τοικτικῶν δικαστηρίων καὶ ἵσχυρισμός οὗτος ἔγινε δεκτός, παρὰ τὸ

γεγονός διὰ τὴν ἀξίωσις ἡδράζετο ἐπιβοηθητικῶς ἐπὶ τοῦ ἀστικοῦ ἀδικήματος.

Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστοῦ Μοκάττα, εἰς τὴν δίκην ἑκείνην ἡ ὑποχρέωσις καταβολῆς ἐπιμελείας ἡ πηγάζουσα ἐκ τῆς συμβάσεως, ἡδύνατο νὰ συντρέχῃ μετὰ τῆς ἔξωσιμητικῆς ὑποχρεώσεως καταβολῆς ἐπιμελείας. 'Ἐν τούτοις, συνέχισεν ὁ δικαστής Μοκάττα, δὲν ἐρμηνεύω τὴν ἀπόφασιν ταύτην ὡς ἔχουσαν τὴν ἔνωσιν ὅτι θέτει ὡς ἀρχήν, διὰ τοῦτο πρέπει ἡ ὑπάρχη κατὰ κανόνα τοιαύτη συιθρομή συμβατικῆς ἡ ὑποχρέωσεως καταβολῆς ἐπιμελείας ἡ πηγάζουσα ἐπιμελείας ἵνα ἀξίωσις τις ἔξι ἀστικοῦ ἀδικήματος περιείθῃ ἐντὸς τοῦ χώρου τῆς δικαιοδοσίας τῆς περὶ διαιτησίας ρήτρας συμβάσεως τίνος. Πιστεύω συνεπώς, εἴπεν ἐν συνεχείᾳ ὁ δικαστής Μοκάττα, ὅτι τὸ ὄρθιον συμπέρασμα ὅπερ δύνανται νὰ συναρχῇ ἐκ τῆς ἑταιρίας καὶ διαιτητικῆς ὑποχρεώσεως καταβολῆς ἐπιμελείας ἱνα ἀξίωσις τις ἔξι ἀστικοῦ ἀδικήματος περιείθῃ ἐντὸς τοῦ χώρου τῆς δικαιοδοσίας τῆς περὶ διαιτησίας ρήτρας, μεταβάλουν τὴν κατάστασιν, ἡ δικαιοδοσία ἡ ἀπένειμεν εἰς τὸν ἀποδιπτητὴν ἡ διαιτητικὴ ρήτρα, ὑπῆρχεν ίκανώς εὔρεται, ἵνα καλύψῃ ἀπαιτήσιν ἀπόζημον τῆς πλοιοκτητίας λόγῳ παρανόμου κατασχέσεως τοῦ πλοίου.

Τὴν ἐκφόρτωσιν εἰς "Αμστερνταμ καὶ συνομολογεῖται ἀμοιβαῖος ὅτι, ἡ κατάσχεσις τοῦ πλοίου εἰς "Αμστερνταμ, ὧδείλετο εἰς τὴν ἀξιουμένην ταύτην παραβάσιν τῆς συμβάσεως.

Ἡ κατάσχεσις καὶ ἡ ἀξίωσις ὀποζημώσεως ἑτέλους, συνεπώς, ἐν στενῇ συναφείᾳ πρὸς τὴν διένεξιν. Κατά τὴν κρίσιν μου, συνέχισεν ὁ δικαστής Μοκάττα, ἐὰν μὴ αἱ λέξεις ἀπροκύπτουσαι τοῦ συμβάσεως τῆς περὶ διαιτησίας ρήτρας περιορίζουσαι τὸ πεδίον ἐφαρμογῆς τῆς δικαιοδοσίας ρήτρας, μεταβάλουν τὴν κατάστασιν, ἡ δικαιοδοσία ἡ ἀπένειμεν εἰς τὸν ἀποδιπτητὴν ἡ διαιτητικὴ ρήτρα, ὑπῆρχεν ίκανώς εὔρεται, ἵνα καλύψῃ ἀπαιτήσιν ἀπόζημον τῆς πλοιοκτητίας λόγῳ παρανόμου κατασχέσεως τοῦ πλοίου.

"Η κατάσχεσις τοῦ πλοίου εἰς "Αμστερνταμ βέβαιον εἶναι ὅτι ἐπεβλήθη, διακρούσης τῆς «έκκελέσεως» τοῦ ναυλούσυμφώνου. 'Ο δικαστής ἔξεφρασεν ἀμφιβολίαν ὡς πρὸς τὴν κατάσχεσιν εἰς Ρόπτερνταμ, ὅτε εἰχεν δριστικῶς ἐκπνεύσει τὸ ναυλούσυμφωνον, ἐν τούτοις καὶ ἡ δευτέρα κατάσχεσις αὖτη, ὡς καὶ ἡ πρώτη, ἀπέρρεεν ἐκ τῆς ἀρχικῆς διένεξεως, στρεφούμενης περὶ τὸ ἄν τη πλοιοκτητρια ἑταιρία εἰχε παραβή τὴν σύμβασιν.

Διὰ τὸν λόγουν τούτους ἔκρινεν, διὰ τὸν πανηγυρισμόν τοῦ ἀπέδειξαν ὑπέρβολην δικαιοδοσίαν ἑκ μέρους τοῦ ἀποδιπτητοῦ καὶ ἔδει ν' ἀπορρίφθῃ τὸ αἴγιμα τῶν. 'Ἐπειτάπει ἐν τούτοις ἡ ἀσκητικής ἔφεσεως κατὰ τῆς ἀποφάσεως, παραποθείσης καὶ τῆς πρὸς τὰς σκηνῆς τῆς ἀπόζημης προθεσμίας.

'Αμερικανικὴ Νομολογία

● Πλοῖον ἐκτελοῦν ἐπισκευάζει μεγάλης ἐκτάσεως.— Παύει τεωρούμενον ναυσίπλουν.— 'Ἐντεῦθεν ἀναστέλλεται ἡ ὑποχρέωσις τοῦ πλοιοκτήτου νὰ παράσχῃ πλοῖον εἰς ἀστικόπλουν, πρὸς τὸν ἐπ' αὐτοῦ παραέχοντας ἐργασίαν.— 'Αδιάφορος ἡ ἐπὶ τοῦ πλοίου παρουσία πληρωματος.

Τὸ ἔρωτημα, ὅπερ ἐτέθη ἐνώπιον 'Αμερικανικοῦ 'Εφετείου προσφάτως, ἐστρέφετο περὶ τὸ γνωστὸν νομικὸν ἀξίωμα τῆς ἐκ μέρους τῆς πλοιοκτησίας ὑποχρεώσεως παροχῆς ἀξιοπλόου πλοίου εἰς τὸν ἀργασμόν. Προεβλήθη, δῆμος, ἐάν τὸ ἐν παροπλισμῷ τελοῦν πλοῖον, π.χ. λόγῳ ἐπισκευῶν, δημιουργῆς τὴν αὐτὴν ὑποχρέωσιν διὰ τὴν πλοιοκτησίαν του. Κατὰ γενικὴν ἀρχήν, τὸ σύτα τὸν ινεκρὸν τελοῦν πλοῖον, δὲν τίκτει τοιαύτην ὑποχρέωσιν διὰ τὴν πλοιοκτησίαν. 'Εγεννθη δῆμος τὸ ἔρωτημα, πόσον ινεκρὸν πρέπει; νὰ εἶναι ἕν πλοῖον, διὰ ν' ἀναστολῇ ἡ ὑποχρέωσις τοῦ πλοιοκτήτου, ἡ πηγάζουσα ἐκ τῆς ἀξιοπλοΐας;

"Η περίπτωσις ἡτοις ἡσθητὸν τοῦ 'Εφετείου, ἡτοις ἡ τοῦ εἰς τὸ ἀμερικανικὸν δημόσιον ἀνήκοντος πλειμού πλοίου εἰς τὸν ΤΟΛΟΥΓΚΑ, δὲν ήτο ναυσίπλουν, ἀλλὰ «ινεκρὸν» πλοῖον ὑπὸ τὴν προετεῖσαν ἔννοιαν καὶ, συνεπώς, δὲν ἐφημέριζετο ἐπ' αὐτοῦ τὸ δόγμα τῆς ἀξιοπλοΐας τοῦ πλοιοκτήτου, μηδὲν ὑποχρεουμένου νὰ παράσχῃ ἀξιοπλόου πλοίου εἰς τοὺς ἐπ' αὐτοῦ ἐργασίας;

Τὸ ἔπει τῆς ἀξιοπλοΐας στηριζούμενη βάσιν τῆς ἀγωγῆς ἀπέρριψαν καὶ τὸ Πρωτοδικεῖον καὶ τὸ 'Εφετεῖν, ὡς ἀναπόδεικτον. 'Οσον ἀφορᾷ τὴν βάσιν τῆς ἀναξιοπλοΐας τοῦ πλοίου, τὸ Πρωτοδικεῖον ἔκοινε μεταξὺ ἀλλών, διὰ τὸ πλοίον πλοίον, π.χ. λόγῳ ἐπισκευῶν, δημιουργῆς τὴν αὐτὴν ὑποχρέωσιν διὰ τὴν πλοιοκτησίαν του. Κατὰ γενικὴν ἀρχήν, τὸ σύτα τὸν ινεκρὸν πλοῖον, δὲν τίκτει τοιαύτην ὑποχρέωσιν διὰ τὴν πλοιοκτησίαν. 'Εγεννθη δῆμος τὸ ἔρωτημα, πόσον ινεκρὸν πρέπει; νὰ εἶναι ἕν πλοῖον, διὰ ν' ἀναστολῇ ἡ ὑποχρέωσις τοῦ πλοιοκτήτου, μηδὲν ὑποχρεουμένου νὰ παράσχῃ ἀξιοπλοΐας πλοίου εἰς τοὺς ἐπ' αὐτοῦ ἐργασίας;

Τὸ 'Εφετεῖον συνεφώνησε πρὸς τὴν ἀποφιν ταύτην καὶ ὑπεγράμμισε τὸ μέγεθος τῆς ἐργασίας, τὴν διαπόνησιν αὐτῆς, ὡς καὶ τὴν φύσιν τῆς ἀρχασίας, προκειμένου ν' ἀφαιρεθῇ ἡ πρωστηριοῦσ μηχανή, τὸ σύστημα πηδαλίουσκας, αἱ κύριαι ἀντλίαι, αἱ ἀντλίαι ἔσματος καὶ δλόκληρον τὸ ηλεκτρονικὸν σύστημα, ὡς καὶ τὸ σύστημα συνενοήσεως. Διασκούσων τῶν ἐπισκευῶν, τὸ πλοίον ήτο ἀπλοῦν στάχας ἐπιπλέον.

Παρὰ ταῦτα, καθ' ὅλην τὴν διάσκειαν τῶν ἐγγοσῶν εἰς τὸ ναυτηγεῖον, τὸ πλοῖον πασέμεν ὡς πολεμικὸν πλοῖον ἐν ἐνέργειᾳ, τὸ δὲ πληρῶμα, οἱ ἀξιοπλοΐοι καὶ ὁ κυβερνήτης διέμενον εἰς τὸ πλοίον, διεδάγοντες τὰ συνηθή ὑπηρεσιακὰ οὐτῶν καθήκοντα, ὡς καὶ ἀλλὰς ἐχαγασίας ἐπισκευῶν καὶ συντηρήσεων, διασφόρους τῶν ὑπὲρ τοῦ ναυτηγεῖον ἐπεκλευμάτων, ὡς π.χ. τὰ ἐνδιαιτημάτων, τὸ μαγειρεύον

VISCONTI BROS
SHIPPING AGENTS,
SHIP CHANDLERS
**ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ
ΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΤ**
ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
Address : Punto Franco
Cables : VISCONTI - VENICE
Phones : 28.779 & 35.036
Private : 29.065
VENICE ITALY

και τὸ ἑστιατόριον. Εἰς τὰ λοιπά δῆμως διαμερίσματα, οὐδέμιαν ἥσκει τοῦτο ὁμοστίαν, διότι ἔτελουν ταῦτα ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ ναυπηγείου. Μεταξὺ τῶν χώρων οἵτινες ἔτελουν ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ ναυπηγείου, ἥσαν καὶ οἱ χώροι οἵτινας ἀλλεπαλλήλως ἐτραυματίσθη ἐνόψιοι.

Παρὰ τὸ γεγονός, ἐν τούτοις, τῆς εἰς τίνας χώρους ἐπὶ τοῦ πλοίου παραμονῆς τοῦ πληρώματος ἐν ὅμει δὲ τῆς ἐν γένει καταστάσεως τοῦ πλοίου, τὸ Ἐφετεῖον ἔκρινεν διτι, οὐδεὶς ἔχεφρων ἀνθρωπος ἥδυνατο νὰ θεωρήσῃ τὸ «ΤΟΛΟΥΓΚΑ» ὡς ναυπίλουν πλοίου, εἰς τρόπουν ὥστε τὸ Δημόσιον, διότε εἶναι ὁ πλοιοκτήτης, γάρ ὑποχρεούνται εἰς παροχὴν πλοίου ἀξιοπλόου, πρὸς τοὺς ἐπ' αὐτοῦ ἔργαζομένους, εἴτε ὡς πλήρωμα εἴτε ὡς τεχνίτας ἢ ἐργάτας, ἔκτελοντας ἔργασίαν ἐκ πραδότων ὅλοτε ἐκτελουμένην ὑπὸ τοῦ πληρώματος.

Διὰ τοὺς λόγους τούτους ἀπερρίφθη ἡ ἔφεσις καὶ ἐπεκυρώθη ἡ πρωτόδικος ἀπόφασις.

● **Προφορικῶς καταρτιζομένη ναύλωσις.**
«Ἐγκυρος. — Ἔρευνα περὶ τοῦ ὃν ἡ οὔτω καταρτισθεῖσα σύμβασις συνιστᾶ ναύλωσιν τοῦ πλοίου γυμνοῦ. — Τοιάύτη μορφὴ ναύλωσεως ἀπαιτεῖ ὀλοκληρωτικὴν ἀσκησιν τοῦ ἔλεγχου ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐκ μέρους τοῦ ναυλωτοῦ.

Μία ἀπὸ ἑκ παραδόσεως ἴδιομορφίας τοῦ ναυτικοῦ δικαίου, εἶναι τὸ «προφορικὸν» ναυλοσύμφωνον. Οἱ ὀδαῖς, πιθανώτατα θὰ ἀποροῦν διὰ ποιὸν λόγον πλοίον μεγίστης ἐμπορικῆς ἀξίας θὰ ναυλώνεται χωρὶς τὸ ἔλαχιστον ἔγγραφον. Ἐπισής, ἡ ἀπορία των προβαθίνων περαιτέρω, πῶς ρυθμίζονται τὰ δικαιώματα καὶ αἱ ὑποχρεώσεις τῶν μερῶν ἐν περιπτώσει διενέξεων, ἀφοῦ δὲν ὑπάρχει ἔγγραφον περὶ τῶν ἐκαπέρωθαν δικαιωμάτων καὶ ὑποχρεώσεων.

Εἰς τὰ ἔρωτήματα ταῦτα παρέχει ἀπάντησιν — εἰσιτοὶ καὶ ἐν μέρει — πρόσφατος ἀπόφασις τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου τῆς Νέας Υόρκης. Ἡ ἀπόφασις ἔξεδόθη ἐξ ἀφορμῆς ποῦ πορθμείου «MONA», οὐτινὸς ὁ πλοιοκτήτης ἐπειράθη νὰ ἀποζημιωθῇ παρὰ τοῦ ναυλωτοῦ διὰ ζημίας προξενηθείσας συνεπείᾳ τοῦ πρότου φορτώσεως.

Τὸ «MONA» ἦτο σκάφος μῆκος 114 ποδῶν, στερούμενον αὐτοδινάμῳ κινήσεως, ἔχον εἰς τὸ ἄντερον δωμάτιον ἔνθα διέμενεν ὁ κυβερνήτης. Τὸ πορθμείον ἔχρησιμοποιεῖτο συνήθεις πρὸς μεταφοράν παλαιοσιδήρων καὶ χάλβος. Τὸ πορθμεῖον, δημονικόν ἐστι, δηλα τοῦ αὐτοῦ πλοιοκτήτου, ἔχρησιμοποιούντον ὑπὸ ἑταῖρίας ἐμπορίας παλαιοσιδήρων πρὸς μεταφοράν τοιούτων φορτίων ἐντὸς τοῦ λιμένος τῆς Νέας Υόρκης.

Συνεπείᾳ τῶν ἔργασιν τούτων, τὰ μέρη εἰχον καθιερώσει κανονικὴν διαδικασίαν μονίμως ἐπαναλαμβανομένην καὶ προσιδιάζουσαν εἰς τὰς ἀνάγκας των, ὥστε νὰ μὴ εἶναι αἰσθητή ἡ ἀπουσία ἔγγραφου συμβάσεως. Ούχ ήππον, ή σχέσις μεταξὺ τῶν μερῶν ἦτο σχέσις μεταξὺ ἐκναυλωτοῦ καὶ ναυλωτοῦ.

Ἡ ἑταῖρια ἐμπορείας παλαιοσιδήρων εἰδοποίει τηλεφωνικός τὸν πλοιοκτήτη τοῦ πορθμείου ὅτι ὑπῆρχεν ποσότης φορτίου πρὸς μεταφοράν, τὸν προορισμὸν του καὶ τὸν χρόνον τῆς φορτώσεως.

Οἱ πλοιοκτήτης τότε εἰδοποίει ἑταῖρίαν ρυμουλκῶν ἵνα προβῇ εἰς τὴν ρυμουλκήσιν τοῦ πορθμείου, τελοῦντος ὑπὸ τὴν κυβέρνησιν προσώπου προσληφθέντος ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου.

Ἡ φόρτωσις διενειργεῖτο ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ καὶ ἀκριβῶς ἐξ ἀφορμῆς τοιαύτης φορτώσεως προέκυψεν ἡ διένεξις ζητουμένου ὃν συνέτρεξεν ἀμέλεια κατά τὴν φόρτωσιν, μὲ συνέπειαν νὰ ὑποστῇ ζημίας τὸ πορθμεῖον, διὰ τοῦτο εἶχεν ειδύνην ὁ ναυλωτής. Πρὸς παραδοχὴν ὑπάρχεντος προφορικοῦ ναυλοσύμφωνου, τὸ Δικαστήριον ἔδειχτη ὡρισμένας ἐνδείξεις. Οὕτω, ὁ πλοιοκτήτης ισχυρίσθη ὅτι, η σχέσις μεταξὺ τῶν μερῶν ἀπετέλει ναύλω-

σιν τοῦ σκάφους γυμνοῦ ὑπὸ μορφὴν «προφορικοῦ ναυλοσύμφωνου τοῦ λιμένος τῆς Νέας Υόρκης». Ἐκ τοῦ τοιούτου χαρακτηρισμοῦ ἀπέρεον ὡρισμέναι συνέπειαι διὰ τὸν ναυλωτήν, τὸ Δικαστήριον ὅμως, δὲν ἔδειχθη τὸν χαρακτηρισμὸν τούτον. Ἐκρινεν διτι, καίτοι αἱ περιστάσεις ὑπὸ τὰς ὁποίας καταρτίζετο ἡ συμφωνία ἥδυναντο νὰ θεωρηθοῦν ὡς σύμβασις ναύλωσεως τοῦ σκάφους γυμνοῦ, ἐν τούτοις δὲν συνέτρεχεν ἐνταῦθη τοιαύτη σύμβασις, ητίς ἀπῆτε διληγωτικὴν μεταβίβασιν τοῦ ἐπὶ τοῦ σκάφους ἔλεγχου εἰς τὸν ναυλωτην. Ἐν προκειμένων δημονικού, δηλα τοῦ πλοιοκτήτης διετήρει τὸν ὑπὸ αὐτοῦ ἐπιλεγόντα κυβερνήτην τοῦ πορθμείου, διτις ἀνεφέρετο εἰς τὸν πλοιοκτήτην, ἐμερίμνα περὶ τοῦ σκάφους καὶ τὴν ρυμουλκήσιν τοῦ σκάφους ἐπεμελεῖτο ὁ πλοιοκτήτης.

Ἐφ' ὅσον ἡ μεταξὺ τῶν μερῶν σχέσις δὲν ἦτο ναύλωσις τοῦ σκάφους γυμνοῦ, ὁ πλοιοκτήτης δὲν ἥδυνατο νὰ στηριχθῇ ἐπὶ τοῦ τεκμηρίου, διτις τὴν ζημίαν προυξένησεν ἡ ἀμέλειας τοῦ ναυλωτοῦ. Ὁ πλοιοκτήτης ὀφείλει ν' ἀποδειξῇ διτι ἡ ἀμέλεια ἥτο ἡ πρόσφορος αἵτια τῆς ζημίας τὸ δὲ Δικαστήριον ἔκρινεν διτι, ὁ πλοιοκτήτης δὲν προσεκόμισεν τοιαύτην καταπειθουσαν ἀπόδειξιν.

Τὸ Δικαστήριον παρετήρησεν διτι καὶ ἀνάκομη ἔγινετο δεκτὸν διτι, ἡ σχέσις μεταξὺ τῶν μερῶν ἥτο ναύλωσις τοῦ σκάφους γυμνοῦ, ἡ πανιλαργία ἑταῖρος ἀντεπεξερχομένη κατά τοῦ τεκμηρίου, προσεκόμισεν ἀποδείξεις ἀποδεικνυόσας, διτι δὲν εἶχεν ειδύνην διὰ τὴν ζημίαν εἰς τὸ σκάφος μῆτρα ἀναγομένην εἰς υπαιτιότητα τῆς ναύλωτρίας, ἔκτος τοῦ διτι ὁ πλοιοκτήτης δὲν ἀπέδειξε ποία ἥτο ἡ κατάστασις τοῦ πορθμείου «MONA» πρὸ τῆς φορτώσεως. Περαιτέρω, αἱ ἀπόδειξεις τοῦ πλοιοκτήτης ἐξησθέντον ἔτι μᾶλλον ἐκ τοῦ γεγονότος, διτι ὁ κυβερνήτης τοῦ πορθμείου εἶχεν ὑποχρέωσιν νὰ διοικήσῃ τὴν φόρτωσιν, ἐν τοιαύτη δέν ἔξετελεῖτο καπά τὸν προσήκοντα τρόπον.

Διὰ τοὺς λόγους τούτους ἀπερρίφθη ἡ ἀγωγὴ τοῦ ιδιοκτήτου τοῦ πορθμείου.

ΒΕΡΝΙΚΟΣ - ΜΑΤΣΑΣ - ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ & ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- **ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΑΙ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ.**
- **ΣΤΑΘΜΟΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΝ, ΣΥΡΟΝ, ΠΑΤΡΑΣ, ΚΡΗΤΗΝ.**
- **ΠΑΡΟΧΗ ΟΙΑΣΔΗΠΟΤΕ ΦΥΣΕΩΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ ΕΝ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΗ.**

ΔΙΑΡΚΗΣ 24ΩΡΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ	CONSORTOW	ΠΕΙΡΑΙΑ	Τ E L E X
ΝΙΒΕΡΝΙΚΟΝ		ΠΕΙΡΑΙΑ	2482
ΛΟΥΚΑΝ ΜΑΤΣΑΝ		ΠΕΙΡΑΙΑ	450
ΤΣΑΒΛΙΡΗΝ		ΠΕΙΡΑΙΑ	5562
		ΠΕΙΡΑΙΑ	5831

GWCT 1) ΒΕΡΝΙΚΟΥ SZSZ 2) ΜΑΤΣΑ SWHV 3) ΤΣΑΒΛΙΡΗ SZNE

ΤΗ ΛΕΦΩΝΑ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ	ΒΕΡΝΙΚΟΥ	ΜΑΤΣΑ	ΤΣΑΒΛΙΡΗ
'Ημέρας	Νυκτὸς	'Ημέρας	Νυκτὸς
472 - 713	454 - 290	476 - 127	713 - 391
472 - 718	462 - 435	476 - 205	712 - 919
472 - 715	453 - 787	476 - 206	710 - 724
472 - 744	468 - 156	425 - 075	479 - 837
472 - 776		425 - 076	8046107
		425 - 077	422 - 555
			876 - 338

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ■ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ■ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΥΠΟΒΙΒΑΣΜΟΣ ΜΗ ΠΡΟΣΟΝΤΟΥΧΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Τὸ 'Υπουργεῖον, ἐπὶ παρουσιασθείσης δι-
αφορᾶς, κατὰ πόσον ὁ πλοίαρχος δύναται
νὰ υποβιδάσῃ, εἰς τὴν ἀρχικήν του θέσιν,
μὴ προσοντούχων ναυτικόν, προαχθέντα παρ'
αὐτῷ εἰς εἰδικότητα ἀνωτέραν τῆς ἐν τῷ
ναυτολογίῳ τοιαύτης, ἔγνωμοδότησεν ὡς ἀ-
κολούθως:

'Ἐαν ὁ προβιβασμός, ἀρχικῶς, κατεχω-
ρήθη κανονικῶς εἰς τὸ ναυτολόγιον, θεωρεῖ-
ται ὡς καταρτισθείσα νέα σύμβασις καὶ ὡς
ἐκ τούτου υποβιδάσμος ἄνευ ἔξερέσεως καὶ
ναυτολογήσεως προσοντούχου, ἐφ' ὅσον ὁ
ναυτικός δὲν ἀποδέχεται τούτον, ἀποτελεῖ
λόγον καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτο-
λογήσεως εἰς βάρος τοῦ πλοίου, μὲ τάς ἐν-
τεῦθεν συνεπείας.

'Ἐαν ὁ προβιβασμός δὲν ἀποδέχεται τούτον, ὁ πλοίαρχος δύναται νὰ υ-
ποβιδάσῃ τὸν ναυτικόν εἰς τὴν πρότεραν θέ-
σιν, τοῦ προβιβασμοῦ θεωρουμένου ὡς ἀνα-
θέσεως ὑπὸ αὐτοῦ προσωρινῆς ὑπηρεσίας,
μὴ ἀσυμβιδάστον πρὸς τὸν βαθμὸν τοῦ ναυ-
τικοῦ, συμφώνως εἰς τὸ ἄρθρον 57 παρ. 2
τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., κατὰ τὸ ὅποιον ὁ πλοίαρχος
διαφρούστος τοῦ πλοίου, δύναται εἰς ἔξαρε-
τικάς περιπτώσεις νὰ ἀναθέσῃ προσωρινῶς
εἰς τὸν ναυτικὸν ὑπηρεσίαν διάφορον ἢ ἐπὶ
πλέον ἕκεινης ἢ ἀνέλασθε διὰ τῆς συμβά-
σεως, ἐφ' ὅσον δὲν εἶναι ἀσυμβιδάστος μὲ
τὸν βαθμὸν του.

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει καὶ κατὰ παλαιο-
τέραν λύσιν, περιληφθεῖσαν εἰς τὴν Κωδι-
κοποίησιν Λύσεων τοῦ Υ.Ε.Ν., τῶν ἐτῶν
1964 - 1968, δὲν δύναται ὁ πλοίαρχος νὰ
υποβιδάσῃ ἐπὶ τῆς ἐν τῷ ναυτολογίῳ εἰδι-
κότητος, μὴ προσοντούχον, ἐφ' ὅσον ὅποιος
δὲν συγκατατίθεται.
Ἐν ἀρχῇσται τὸν ναυτικὸν νὰ δεχῇ
τὸν τοιούτον υποβιδάσμον, ἔξερεθέντος
προσοντούχου, ἀνακύπτει θέμα
ἀπολύσεως του ἐκ τοῦ πλοίου, οὐχὶ δὲ καὶ
κατασθολής ἀποζημίωσεως, καθ' ὅσον ἡ ἀπό-
λυσις λαμβάνει χώραν καὶ τ' ἐπὶ τα-
γήν τοῦ Νόμου (Ν.Δ. 2651/1953
περὶ συνθέσεως τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοί-
ων).

Παραδόλλοντες τὰς δύο ὡς ἄνω λύσεις
τοῦ 'Υπουργείου, παρατηρούμεν οἵτι εἰς τὴν
πρώτην ἀναφέρεται, οἵτι ἐφ' ὅσον ὁ ναυτι-
κός δὲν ἀποδέχεται τὸν υποβιδάσμον ἐκ τῆς
ἐν τῷ ναυτολογίῳ εἰδικότητος, ἀποτελεῖ λό-
γον καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολο-
γήσεως εἰς βάρος τοῦ πλοίου, μὲ τάς ἐν-
τεῦθεν συνεπείας, ἐνῷ εἰς τὴν δευτέραν λύ-
σιν, καὶ παλαιοτέραν κρονικῶς, ἀναφέρεται
ὅτι (ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει) ἀνακύπτει θέ-
μα ἀπολύσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐν τοῦ πλοίου
καὶ παλινοντίσθεως αὐτοῦ δαπαναῖς τοῦ
πλοίου, οὐχὶ δὲ καὶ κατασθολής ἀποζημί-
ωσεως, καθ' ὅσον ἡ ἀπόλυσις λαμβάνει χώραν
κατ' ἐπιταγήν τοῦ Νόμου.

Δέον νὰ διακρίνεται, ἐν προκειμένῳ ἡ πε-
ρίπτωσις, διότι εἰς τὴν πρώτην αὐτὴν λύσιν
ὑπάρχει ὁ υποβιδάσμος ἄνευ ἔξερέσεως
καὶ ναυτολογήσεως προσοντούχου, ὅποτε ἔ-
χουμενὸς ὅλας τὰς εἰς βάρος τοῦ πλοίου συν-
επείας, ὡς καὶ ἀποζημίωσιν, ἐνῷ εἰς τὴν δευ-
τέραν λύσιν δὲν ἔχουμεν κατασθολήν ἀποζημί-
ωσεως, διότι ἡ ναυτολογήσης τοῦ προσον-
τούχου γίνεται πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς
νομίμου συνθέσεως. 'Ανεξαρτήτως, ὅμως,
τῶν ἀνωτέρω, αἱ ἔγκριτικαι πράξεις τῶν
νηολογουμένων πλοίων, κατὰ τὸ ἄρθρον 13
τοῦ Ν.Δ. 2687/1953 'περὶ ἐπενδύσεως καὶ

προστασίας κεφαλαίων ἔξωτερικοῦ», περιέ-
χουν διάταξιν, κατὰ τὴν ὅποιαν ἡ ἀντικα-
τάστασις τῶν μὴ προσοντούχων ὑπὸ προ-
σοντούχων ναυτικῶν, δὲν εἶναι καταγγελία
τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ πλοίαρχου καὶ διὰ
τὸν λόγον τούτον οἱ τοιουτότροποι ἀπολύ-
μενοι δικαιούνται μόνον τῶν ἔξόδων παλιν-
νοστήσεως καὶ οὐχὶ ἀποζημιώσεως.

Παρὰ ταῦτα, ὑπάρχουν παλαιότεραι δι-
καστικαὶ ἀποφάσεις, αἱ ὅποιαι ἦσαν ἔξεχθσαν,
ὅτι ἐν προκειμένῳ ὑπάρχει καταγγελία τῆς
συμβάσεως ὑπὸ τοῦ πλοίαρχου καὶ κατὰ συ-
νέπειαν ὁ ἀπολύμενος λόγω ἀντικαταστά-
σεως ὑπὸ προσοντούχου καὶ μὴ ἔχων τὰ νό-
μιμα προσόντα ναυτικὸς δικαιούσται ἀποζη-
μιώσεως, ἐφ' ὅσον ἡ συμβάσις ἐλλήνη πρώ-
ρως, ὡς εἰς τὴν περίπτωσιν λύσεως τῆς
συμβάσεως διὰ καταγγελίας ὑπὸ τοῦ πλοί-
άρχου. Σχετικὴ ἀπόφασις Πρωτοδικείου
Πειραιῶν ὑπὸ ἀριθ. 3421/2961 καὶ ἀπόφα-
σις 'Εργατοδικοῦ Πειραιῶν ὑπὸ ἀριθ. 333
τῆς 20.3.62.

ΟΡΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΙΣ ΥΠΟΛΟΙΠΟΥ ΥΔΑΤΟΣ

Συνεπεία τεθέντος ἐρωτήματος, περὶ τοῦ
πολίος εἰναι ὑπεύθυνος καὶ ἀρμόδιος διὰ τὴν
γνωστοποίησιν εἰς τὸν πλοίαρχον τοῦ ὑπολοίπου
ὑδατος τῶν δεξαμενῶν λεβήτων καὶ
ποσίου, ἔγνωσθσαν, παρὰ τῆς ἀρμόδιας
ὑπηρεσίας τοῦ Υ.Ε.Ν., τὰ ἀκόλουθα:

'Ὑπεύθυνοι καὶ ἀρμόδιοι διὰ τὴν γνωστο-
ποίησιν εἰς τὸν πλοίαρχον τοῦ ὑπολοίπου
ὑδατος τῶν δεξαμενῶν λεβήτων καὶ ποσίου,
τυχάνουν οἱ αἱ μηχανικοὶ καὶ ὑποπλοίαρ-
χος.

Οὗτοι, εν συνεργασίᾳ, δέον νὰ καταρτί-
ζουν δελτίον, ἐμφαίνον τὰς ἔνδειξεις μετρή-
σεως καὶ ὑπολοίπων τῶν ἐν λόγῳ δεξαμε-
νῶν, ὡς καὶ τῶν τοιούτων καυσίμων καὶ ἔρ-
ματος, ἐνυπόγραφον ἀντίτυπον τοῦ ὅποιου
παραδίδουν ἀμέλλτη εἰς τὸν πλοίαρχον ἐ-
κάστην μεσημβρίαν.

ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΥΔΑΤΟΣ

'Ἐξ ὅλου, ζήτημα ἐτέθη, ποῖος εἶναι ἀρ-
μόδιος διὰ τὴν τοποθέτησιν τῶν σωλήνων
(μανικῶν), πρὸς παραλαβὴν ὕδατος καὶ πο-
σίου παρακολουθεῖ τὴν ἐργασίαν ταύτην, μὴ
ὑπάρχοντος οἱ ξυλουργοῦ εἰς τὰ δεξαμενό-
πλοια.

Οὕτω, κατὰ τὴν γνωμοδότησιν τοῦ 'Υ-
πουργείου, τῆς ὑδρεύσεως τοῦ πλοίου, γενι-
κῶς, ἐπιμελεῖται ὁ ξυλουργός. 'Ἐφ' ὅσον ὑ-
πὸ τῆς ὁργανικῆς συνθέσεως τοῦ πλοίου δὲν
προβλέπεται η θέσις ξυλουργοῦ η ὁσάκις

προβλέπεται τοιαύτη, πλὴν ὅμως, σύτος ἀ-
πουσίαζει ἡ κωλύεται, τὰ καθήκοντα αὐτοῦ
ἐκτελούνται ὑπὸ τοῦ ναυκλήρου.

Οὕτως τελεῖ ὑπὸ τάς ἀμέσους διαταγάς
τοῦ ὑποπλοιάρχου, σστοις καὶ εύθυνεται διά
την ἀκριβῆ ἐκτέλεσιν τῶν καθηκόντων του.

'Ποσαύτως, η τοποθέτησις τῶν σωλήνωσ-
ων (μανικῶν - στροφίγκων κ.λπ.), ἐνεργεί-
ται εἰς τὰ δεξαμενόπλοια ὑπὸ τοῦ ἀντλιω-
ροῦ, βοηθούμενου ὑπὸ τῶν ναυτῶν.

'Η παρακολούθησις, ὅμως, τῆς παραλα-
βῆς τοῦ διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ μηχανοστασί-
ου προριζόμενου ὕδατος, ἐκτελεῖται ὑπὸ^{τῶν}
τῶν λιπαντῶν καὶ θερμαστῶν.

ΘΕΡΜΑΝΣΙΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΘΕΡΜΑΝΣΕΩΣ

Διὰ τεθέντος ἐρωτήματος ἐζητήθη νὰ κα-
θορισθῇ ἀπὸ τὸ 'Υπουργείον, ποῖος εἶναι
ἀρμόδιος καὶ ὑπεύθυνος διὰ τὴν θέρμανσιν
τοῦ φορτίου (Fuel Oil), ὡς καὶ διὰ τὴν ἐπι-
σκευὴν τῶν στοιχείων θερμάνσεως (Heating
Coils). 'Ἐπίσης, ποῖος εἶναι ἀρμόδιος διά
την συντήρησιν καὶ ἐπισκευὴν τῶν ἀντλιῶν
φορτεκφορτώσεως καὶ τῶν βοηθητικῶν αὐ-
τῶν μηχανημάτων (Stripping Pums).

'Ἐπὶ τοῦ διὰ τὰς ἀνάτερα ἐρωτήματος ἐγνώσθη
παρὰ τὴν ἀρμόδιας ὑπηρεσίας τοῦ Υ.Ε.Ν.,
ὅτι ἀρμόδιος καὶ ὑπεύθυνος διὰ τὴν θέρμανσιν
τοῦ φορτίου Fuel Oil εἶναι ὁ ἀντλιώρος,
τελῶν ὑπὸ τάς διαταγάς τοῦ ὑποπλοιάρχου
καὶ β' μηχανικοῦ. Οὕτως εἶναι ἐπιφορτισμέ-
νος μὲ τὴν παρακολούθησιν τοῦ συστήματος
θερμάνσεως καὶ πιέσεως τῶν δεξαμενῶν.
'Αρμόδιος δὲ διὰ τὴν ἐπισκευὴν τῶν στοι-
χείων θερμάνσεως τυγχάνει ὁ β' μηχανικοῦ.
Δι' οἵ τις ἀφορᾶ εἰς τὴν συντήρησιν καὶ
ἐπισκευὴν τῶν ἀντλιῶν φορτεκφορτώσεως,
ὡς καὶ τῶν βοηθητικῶν αὐτῶν μηχανημάτων,
(δικτύων καὶ συστημάτων ἀντλήσεως ἐν γέ-
νει), ἀρμόδιος καὶ ὑπεύθυνος τυγχάνει ὁ β'
μηχανικοῦ, ὁ ὅποιος καὶ βοηθεῖται ὑπὸ τοῦ
ἀντλιώρου, λιπαντοῦ καὶ γ' μηχανικοῦ.

ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΚΥΡΙΑΚΗΝ

Διὰ τεθέντος ἐρωτήματος ἐζητήθη νὰ
γνωμοδοτήσῃ τὸ Υ.Ε.Ν., ἐὰν τὸ κατώτερον
πλήρωμα ὑποχρεούται κατὰ τὰς Κυριακάς,
ἐν λιμένι, νὰ ἐκτελῇ καθαρισμὸν τῶν διαμερι-
σμάτων καὶ κοινοχρήστων χώρων γενικῶς,
τῶν διαμερισμάτων καὶ κοινοχρήστων χώ-
ρων.

Οὕτω, κατὰ τὴν ἀποφινήν τῆς ὑπηρεσίας,
τὸ κατώτερον πλήρωμα τοῦ πλοίου, ὑπο-
χρεούται κατὰ τὰς Κυριακάς, ἐν πλῷ ἢ ἐν
λιμένι, νὰ ἐκτελῇ καθαρισμὸν τῶν διαμερι-
σμάτων καὶ κοινοχρήστων χώρων γενικῶς,
καθ' ὅσον αἱ ἐργασίαι καθαρισμοῦ τῶν χώ-
ρων ἐνδιατήσεως κρίνονται ὡς τοιαύται, μὴ
ἐπιδεχόμεναι ἀνασθολής.

ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΥΠΕΡ ΤΟΥ Ν.Α.Τ. ΜΗ ΑΠΟ- ΓΕΡΡΑΜΜΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Εἰς γνωμοδότησιν τῆς ἀρμόδιας ὑπηρε-
σίας τοῦ Υ.Ε.Ν., ἐπὶ παρουσιασθείσης δια-
φορᾶς, ἔχοντος σχέσιν μὲ τὴν κατασθολήν εἰσ-
φορῶν ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ., παρὰ τῶν μὴ ἀπο-

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

γεγραμμένων ναυτικών, άναφέρονται τὰ ἀκόλουθα:

Οἱ μὴ ἀπογεγραμμένοι ναυτικοὶ δὲν ὑπόκεινται εἰς καταβολὴν κρατήσεων ὑπέρ τοῦ N.A.T., ἐφ' ὅσον δὲν καταλαμβάνονται ὄργανην θέσιν εἰς τὸ πλοίον η δὲν ἀνήκουν εἰς ναυτικὴν εἰδικότητα. Σχετικὴ πρόβλεψις ὑφίσταται εἰς N.D. 87/1969.

ΥΠΕΡΙΩΡΙΑΚΗ ΑΜΟΙΒΗ

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΛΟΥΡΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΚΥΤΩΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΑΠΟΘΗΚΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

Ζήτημα ἔγεννηθη, ἐὰν ἡ μεταφορὰ λούρων ἐκ τῶν κυτῶν εἰς τὰς ἀποθήκας τοῦ πλοίου, δικαιολογῆται εἰς τὰς ἀπασχολοθέντας ναυτικούς καταβολὴν ιδιαιτέρας ἀμοιβῆς (ἔξτρα).

Εἰς γνωμοδότησιν τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου, ὑπεστηρίχθη ὅτι κατὰ τὴν ἀπόφινταν, ἡ μεταφορὰ λούρων ἐκ τῶν κυτῶν εἰς τὰς ἀποθήκας τοῦ πλοίου, δικαιολογεῖ τὴν καταβολὴν ιδιαιτέρας ἀμοιβῆς εἰς τὰς ἀπασχοληθέντας ναυτικούς. Δι' ὅτι ἀφορᾷ τὸ ὑψος τῆς ἐν λόγῳ ἀμοιβῆς, δέον τοῦτο ὅπως καθορίζεται διὰ συμφωνίας μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν, πλοιάρχου - ναυτικῶν, ὑπὸ ὅρους λογικούς καὶ δικαίους, ἀναλόγως τῆς ποσότητος καὶ τοῦ χρόνου ἀπασχολήσεως τῶν ναυτικῶν.

ΑΜΟΙΒΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΛΥΨΕΩΣ ΥΔΡΟΣΥΛΛΕΚΤΩΝ

Ἐξ ἄλλου, τὸ 'Υπουργείον ἡρωτήθη ἐάν ἡ ἐργασία τῆς μερικῆς ἐπισκευῆς τοῦ ἐπιστρωμένου διὰ τοιμέντου σανιδώματος ἀνωθεν τῶν ὑδροσυλλεκτῶν καὶ ἡ κάλυψις τούτου δι' ὅθόνες ἐκ κανάβεως δὲν περιλαμβάνεται μεταξὺ τῶν ὑπὸ τοῦ κεφαλαίου Ζ' τῆς ἐν ισχυῖ Συλλογικῆς Συμβάσεως ἀπαριθμουμένων ἐργασιῶν, ἡ ἀκτέλεσις τῶν ὅποιων παρέχει δικαίωμα καταβολῆς ιδιαιτέρας ἀμοιβῆς (ἔξτρα).

Ἐπί τοῦ ἡρωτήματος τούτου τὸ Y.E.N. ἀπεφάνθη ὅτι ἡ ἐργασία τῆς μερικῆς ἐπισκευῆς τοῦ ἐπιστρωμένου διὰ τοιμέντου σανιδώματος ἀνωθεν τῶν ὑδροσυλλεκτῶν καὶ καλύψεως τούτου διὰ ὅθόνης ἐκ κανάβεως δὲν περιλαμβάνεται μεταξὺ τῶν ὑπὸ τοῦ κεφαλαίου Ζ' τῆς ἐν ισχυῖ Συλλογικῆς Συμβάσεως ἀπαριθμουμένων ἐργασιῶν, ἡ ἀκτέλεσις τῶν ὅποιων παρέχει δικαίωμα καταβολῆς ιδιαιτέρας ἀμοιβῆς (ἔξτρα).

Συνεπῶς ἡ ἐν λόγῳ ἐργασία μόνον ὁσά-

κις ἀκτέλεται πέραν τοῦ κανονικοῦ ὥραρίου συνεπάγεται καταβολὴν ὑπερωρίας.

ΑΜΟΙΒΗ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΕΞΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Ἡ ἐναλλακτικὴ μεταφορὰ ξηροῦ καὶ ὑγροῦ φορτίου παρὰ τῶν δεξαμενοπλίων καὶ πάλιν ἀντικείμενον διοικητικῆς λύσεως ἀλλὰ εἰς αὐτὴν τὴν περίπτωσιν, δι' ὅτι ἀφορᾷ τὸ ὑψος τῆς καταβαλλομένης ἀμοιβῆς διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν δεξαμενῶν ἐξ ὑγροῦ φορτίου πρὸς φόρτωσιν ξηροῦ τοιούτου, δὲν περιλαμβάνεται μεταξὺ τῶν ὑπὸ τοῦ κεφαλαίου Β' παραγρ. II τῆς ἐν ισχυῖ Συλλογικῆς Συμβάσεως φορτηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 4.500 τόνων d.w., προβλεπομένων καθαρισμῶν δεξαμενοπλίου.

Ἐξ ἑτέρου, εἰς τὸ ἀδάφιον γ' τῆς ὡς ἄνω παραγράφου II τοῦ αὐτοῦ Κεφαλαίου καθορίζεται ἡ καταβαλλομένη ἀμοιβὴ μόνον δι' ἐργασίαν πλήρους καθαρισμού τῶν δεξαμενῶν δεξαμενοπλίου (Gas freeing) η καθαρισμοῦ ὑπολειμμάτων ἀκαθάρτου πετρελαίου (Dirty) διὰ τὴν μεταφορὰν καθαροῦ (Clean).

Ἐν τούτοις, ἡ ἐργασία καθαρισμοῦ τῶν δεξαμενῶν ἐξ ὑγροῦ φορτίου πρὸς φόρτωσιν ξηροῦ τοιούτου, ὡς γνωστόν, τυγχάνει πλέον ἐπιμελημένη καὶ περισσότερον ἐπίπονος τῆς ἀνωτέρω.

Ἐν ὅψει τῶν ἀνωτέρω, καταλήγει ἡ ἀρμοδία ὑπερεσίας εἰς τὴν σχετικὴ λύσην της, φρονούμενος ὅτι ἡ καταβολὴ ιδιαιτέρας ἀμοιβῆς διὰ τὴν περὶ ἡσ ὁ λόγος ἐργασίαν, δέον νὰ καθορίζεται διὰ συμφωνίας μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν, πλοιάρχου - πληρωμάτος, ὑπὸ ὅρους λογικούς καὶ δικαίους καὶ εἰς ἐπίπεδα κατὰ τὶς ἀνώτερα τῆς προβλεπομένης ἀμοιβῆς, διὰ τὴν ἐν ἀδάφιον γ' τῆς παραγράφου II τοῦ Κεφαλαίου Β' τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως, ἀναφερομένην ἐργασίαν.

ΣΥΝΤΗΡΗΣΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΑΝΤΑΙΩΝ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

Ἐν συνεχείᾳ τῆς δοθείσης παρὰ τοῦ 'Υπουργείου λύσεως δι' ὅτι ἀφορᾷ τὴν λίπαν-

σιν καὶ τὴν παρακολούθησιν τῶν ἀντιλιῶν φορτοεκφορτώσεως, καθορίζεται δι' ἑτέρας τοιαύτης καὶ ὁ τρόπος ἀμοιβῆς τῶν ἐργασιῶν συντηρήσεως, ἐπισκευῆς καὶ χρωματισμοῦ τῶν ἀντιλιῶν φορτοεκφορτώσεως, διὰ τὸν βαλδίδων τοῦ ἀντιλιοστασίου.

Οὕτω, κατὰ γνωμοδότησιν τοῦ Y.E.N. αἱ ἀκτελούμεναι ὑπὸ τοῦ ἀντιλιωροῦ ἐργασίαι συντηρήσεως τῶν ἀντιλιῶν φορτοεκφορτώσεως, τῶν βαλδίδων τοῦ ἀντιλιοστασίου καὶ χρωματισμοῦ αὐτῶν, ὡς καὶ αἱ ὑπὸ τῶν μηχανικῶν ἀκτελούμεναι ἐργασίαι ἐπισκευῆς τούτων θεωροῦνται ὡς ὑπαγόμεναι εἰς τὰ συνήθη καθήκοντα τοῦ ἀντιλιωροῦ καὶ τοῦ προσωπικού μηχανῆς καὶ ὡς ἐκ τούτου ἀκτελούμεναι εἰς τὸν κανονικοῦ ὥραρίου ἐργασίας δὲν ἀμείβονται ιδιαιτέρως.

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΣΤΗΛΗΣ

Πλοίαρχον Κον Δ.Χ.: 'Ἐπὶ τοῦ ἡρωτήματός σας ἐάν αἱ διάφοροι ἀποζημιώσεις αἱ καταβαλλομέναι εἰς τοὺς ναυτικοὺς ὡς καὶ ἡ εἰς κρῆμα καταβαλλομένη ἀδεια ὑπολογίζονται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ μισθοῦ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως ή ἐπὶ τοῦ εἰδικῶς συμφωνηθέντος τοιούτου, σᾶς γνωρίζομεν τὰ ἀκόλουθα:

Κατὰ ἀντίστοιχον λύσιν τοῦ Y.E.N. περιληφθείσαν εἰς τὴν ὑπὸ ἀριθ. 50321/4248 ἀπὸ 14.6.67 'Εγκύκλιον ὡς βάσις κατ' ἀρχὴν λαμβάνεται ὡς ὑπὸ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως μισθός.

Διὰ νὰ ληφθῇ ὑπὸ ὅψιν ὡς εἰδικὸς συμπληνημένος μισθός ἀπαιτεῖται οὐ μόνον ἡ ὑπαρξίας ἰδιαιτέρας, ἐγγράφου συμφωνίας περὶ τοῦ μισθοῦ τούτου, ἀλλὰ καὶ νὰ ἀναγράφεται ῥητῶς εἰς ταύτην ὅτι, ἐν περιπτώσει ἀπολύσεως τοῦ ναυτικοῦ τόσον ἡ προθεπομένη ὑπὸ τοῦ νόμου ἀποζημίωσις, δέον καὶ ἡ ἀναλογούσα ἀδεια ὡς ὑπολογισθοῦν ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συμπεφωνημένου μισθοῦ.

Πέραν ὅμως τῆς ὡς ἄνω προϋποθέσεως ἀπαιτεῖται ἐπίσης ὅπως ἡ ἔγγραφος αὕτη συμφωνία προσαρτάται εἰς τὸ ναυτολόγιον τοῦ πλοίου (ἄρθρον 54 τοῦ K.I.N.D.) ἔστω καὶ διὰ τῆς ἀκολουθουμένης ἐν τῇ πράξει τακτικῆς, τῆς ἀναγραφῆς δηλαδὴ εἰς τὴν οἰκείαν στήλην τοῦ ναυτολογίου, τῆς ἐνδείξεως «Εἰδικὴ Συμφωνία» ή «Ιδιαιτέρων μισθολογίου» κλπ.

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

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

HELLENIC SHIPYARDS Co



SKARAMANGA YARD



Graving dock for mammoth tankers

LARGEST IN THE MEDITERRANEAN

Photo shows a mammoth tanker in Skaramanga Yard's new graving dock which can take vessels up to 250,000 tons. The dock is 1100 ft. long, 176 ft. wide and 30 ft. deep at the entrance. It holds 170,000 tons

* of water which can be pumped out in 3 hrs. 20 min. It is outfitted with the most up-to-date facilities for speedy repair work and is served by two 100-ton and one 50-ton cranes.

MACHINERY & HULL REPAIRS - SURVEYS - DRYDOCKING - CONSTRUCTION OF SD 14-TYPE CARGO VESSELS, 35,000-TON BULK CARRIERS, ETC. - INDUSTRIAL WORKS - 3 FLOATING DOCKS FOR SHIPS UP TO 37,000, 60,000 AND 72,000 DWT. - 250,000-TON GRAVING DOCK

*

OFFICES AT HOME & ABROAD

ATHENS, GREECE: Hellenic Shipyards Co. 4, Acadimias St. - Tel. 611.142 - Telex: 215.123 - 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: 28561 /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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

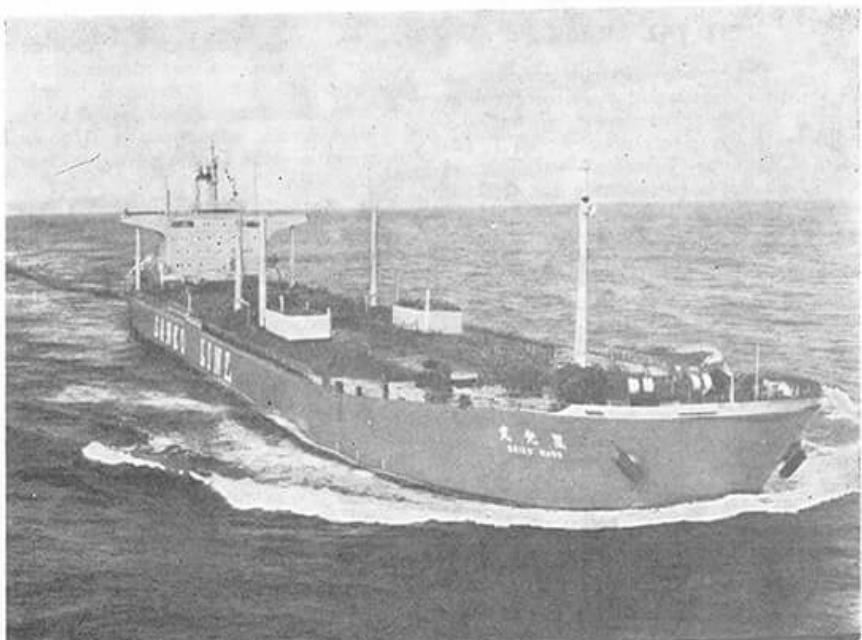
ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΥΠΕΡΑΥΤΟΜΑΤΟΝ ΠΛΟΙΟΝ ΜΕ ΠΛΗΡΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΟΥ

Πρόδρομος καὶ πράγγελος τῆς ἐποχῆς τῶν ἄνευ πληρώματος πλοίων, τὸ πρώτον ὑπεραυτόματον πλοῖον, ἔφωδισμένον διὰ πλήρους καὶ ὀλοκληρωμένου συστήματος ἡ-λεκτρονικοῦ ὑπολογιστοῦ παρεδόθη τὴν 19·γεν Σεπτεμβρίου, ὑπὸ τῶν ναυπηγείων τῆς Ἰσικαβατζίμα Χαρίμα πρὸς τοὺς Ἰάπωνας πλοιοκτήτας του. Είναι τὸ δεξιαμενόπλοιον

δύναται νὰ ἐνεργῇ καὶ διαγνώσεις ἀσθενείῶν.

Τὸ σπουδαιότερον ἐξ ὅλων εἶναι, ὅτι ὁ χειρισμὸς τοῦ ὑπολογιστοῦ δὲν ἀπαιτεῖ εἰμὴ ἐλάχιστον προσωπικὸν, ἔξειδικευμένον εἰς τὴν ἡλεκτρονικὴν τεχνολογίαν, δεδομένου ὅτι ἀρκεῖ ἡ διὰ τῶν οἰκείων στοιχείων τροφοδότησις τῆς δι' ἔκσατον τομέα κονσόλας, τῆς ὁποίας ἡ περαιτέρω λειτουργία γίνεται διὰ τῆς μεθόδου τῶν κορβίνων.

Τὸ πλοῖον ἔναυπηγήθη, ἵνα μελετηθῇ ἡ πλήρης δι' ὑπολογιστοῦ λειτουργία ἐνὸς συγχρόνου μεγάλου σκάφους, πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς πλέον ὄρθολογικῆς ὄργανωσεως τοῦ



Τὸ δεξιαμενόπλοιον «Σέικο Μαρού», κατὰ τὰς διοκιμάς του

«Σέικο Μαροῦ», 136.370 τόν. d.w., ὁλικοῦ μῆκους 274 μ., ὁλικῆς χωρητικότητος 73.300 τόν. γκρός, φέρον δεκακύλινδρον δηζελομηχανήν IHL - Σούλτζερ, δυνάμεως 28.000 Ήππων, προσδίδουσαν ταχύτητα 15.4 κόμβων ὥρισίων. Ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου ἔχει ἐγκατασταθῆ ἡλεκτρονικὸς ὑπολογιστής, κατασκευασθεῖς ἐπίσης ἐν Ἰαπωνίᾳ, ὅστις θὰ ἔχητερη τοὺς τομεῖς ναυσιπλοΐας, φορτοεκφορτώσεως, λειτουργίας τῆς μηχανῆς, ἀκόμη δὲ καὶ ιατρικῆς διαγνώσεως.

Κύρια σημεῖα τῆς ναυτιλιακῆς ἔχυπηρετήσεως είναι ὁ προσδιορισμὸς τοῦ στίγματος, μέσω δορυφόρων καὶ ἡ ἀποφυγὴ συγκρούσεων μέσω αὐτομάτου ἐπιστημάνσεως καὶ παρακολουθήσεως τῶν κινήσεων τῶν ἄλλων σκαφῶν. Ἀμφότεραι αἱ μέθοδοι αὗται διὰ πρώτην φορὰν δοκιμάζονται εἰς τὸ Ἑμπορικὸν Ναυτικόν.

Ο χειρισμὸς τοῦ κομπιούτερ γίνεται ἀπὸ τῆς γεφύρας, δόσον ἀφορᾶ εἰς τοὺς ναυτικοὺς ὑπολογισμούς, ἐνῷ οἱ ἀφορῶντες εἰς τὰς μηχανᾶς καὶ τὸ σκάφος, καθὼς καὶ εἰς τὸ σύστημα φορτοεκφορτώσεως γίνονται ἀπὸ τὸν Κεντρικὸν Σταθμὸν Ἐλέγχου, ἐγκατεστημένον εἰς τὸ πρωρίον τριμίσα τὸν ἀντερόν καταστρόματος. Οὕτω, ὁ εἰς τὰ μηχανοστάσια τῶν συμβατικῶν πλοίων Σταθμὸς Ἐλέγχου δὲν ἔχει πλέον λόγον ὑπάρξεως. Είναι χαρακτηριστικὸν ὅτι ἐν τῇ προσπαθείᾳ προσαρμογῆς πρὸς τὸ γεγονός τῆς ἔλλειψεως ιατρῶν ἐπὶ τῶν πλοίων, δὲ ὑπολογιστῆς προεβλέφθη, οὕτως ὥστε νὰ

ΠΕΡΙ ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΤΩΝ ΕΚΡΗΞΕΩΝ

Μετὰ τὴν πρώτην συστηματικὴν καὶ πειραματικὴν ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν ἐπὶ τῶν σούπερ τάνκερς «Μάρπησσα», «Μάκτρα» καὶ «Κόρχι Χασακόν VI», αἵτινας τῶν ἐκρήξεων, τὴν διεξαγχθεῖσαν ὑπὸ τῆς Σέλλα —μετὰ τῆς συμπαραστάσεως καὶ ἄλλων ἐνδιαφερομένων κύκλων— τὸ εἰς Λονδίνον ἐδρεύον Διεθνὲς Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον ἀνεκοίνωσε μετὰ δυημνῶν εἰδικὴν ἐπὶ τοῦ θέματος ἔρευναν, τὰ πορίσματα καὶ προέθη καὶ εἰς σχετικὰς συστάσεις εἰς (προσωρινήν) («interim»), ὡς χαρακτηρίζεται, ἔκθεσίν του, ὑποβληθεῖσαν ἐν συνεχείᾳ καὶ εἰς τὸν Διακυβερνητικὸν Ναυτιλιακὸν Συμβούλευτικὸν Ὀργανισμὸν (IMCO), πρὸς περαιτέρω μελέτην ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτικῆς Ἀσφαλείας τοῦ ὄργανου τούτου, κατὰ πρόσφατον σύνοδον τῆς.

Τὰ βασικὰ συμπεράσματα τῆς ἀνωτέρω ἐρεύνης τοῦ Διεθνοῦς Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου είναι τὰ ἀκόλουθα:

Πρῶτον, τυγχάνει ἀναμφισβήτητον, ὅτι κατὰ τὸν μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ πετρελαίου καθαρισμὸν τῶν δεξιαμενῶν τῶν τάνκερς, δημιουργεῖται —εἰς σημαντικήν καὶ κλίμακα— στατικὸς ἡλεκτρισμός.

Δεύτερον, δὲν ἀποκλείεται ὅπως ἄλλοι ἡ καὶ ἡ ἀλλοί ἐντελῶς διαφορετικοὶ παράγοντες ἀποτελοῦν τὰ αἴτια τῶν εἰς τὰ σούπερ τάνκερς ἐκρήξεων.

Τρίτον, είναι δυνατὸν νὰ ἔχουν συντελέσει εἰς τὴν δημιουργίαν τῶν αἵτινων τῶν ἐκρήξεων αἱ εἰς τὰ κατασκευαστικά ἡλεκτρικά σχέδια τῶν γιγαντιαίων σούπερ τάνκερς (V.L.C.C.) ἐπέβαλεν ὀρισμένας ἀλλαγάς εἰς τὰ ἐπαραδόσεως σχετικά σχέδια καὶ αἱ ἀλλαγαὶ αὗται —μᾶλλον παρὰ αὐτῷ καθ’ ἑαυτὸν τὸ γιγαντιαίον τοῦ μεγέθους τῶν σκαφῶν τούτων— είναι δυνατὸν νὰ συντελέσεν εἰς τὴν δημιουργίαν τῶν ἀτυχημάτων.

Εἰδικώτερον, ὡς πρὸς τὸ τρίτον τῶν ἀνωτέρω πορισμάτων, ἡ ἔκθεσις τοῦ Διεθνοῦς Επιμελητηρίου λέγει ὅτι:

«Δὲν δύναται νὰ λεχθῇ μετὰ βεβαιότητος, ὅτι τὸ μέγεθος τῶν δεξιαμενῶν (τῶν γιγαντιαίων σούπερ τάνκερς) ἀπέτελεσαν συντελεστικὸν παράγοντα τῶν ἐκρήξεων.. Αἱ ἔσεναι συνεγίζονται... Τὸ μέγεθος τῶν δεξιαμενῶν τῶν πολὺ μεγάλων σούπερ τάνκερς (V.L.C.C.) ἐπέβαλεν ὀρισμένας ἀλλαγάς εἰς τὰ ἐπαραδόσεως σχετικά σχέδια καὶ αἱ ἀλλαγαὶ αὗται —μᾶλλον παρὰ αὐτῷ καθ’ ἑαυτὸν τὸ γιγαντιαίον τοῦ μεγέθους τῶν σκαφῶν τούτων— είναι δυνατὸν νὰ συντελέσεν εἰς τὴν δημιουργίαν τῶν ἀτυχημάτων»

«Οι πρὸς τὰς εἰς τὴν ἀνωτέρω ἔκθεσιν περιλαμβανομένας συστάσεις — αἱ ὅποιαι διεπιπλωθεῖσαν ὑπὸ εἰδικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Διε-



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

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

ΤΗΛ. 422.671 - ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΙΣ ΚΑΤΑΛΙΝΑ

θυνός 'Επιμελητηρίου — αυτοί άναφέρονται εἰς τὸ σύστημα καὶ τὴν διαδικασίαν τοῦ καθαρισμοῦ τῶν δεξαμενῶν τῶν γιγαντιάων σοῦπερ τάνκερς. Τὴν σημασίαν καὶ σκοπιμότητα τῶν συστάσεων τούτων ίδιαιτέρως ὑπεγράμμισεν δὲ πρόεδρος τοῦ Διεθνοῦς 'Επιμελητηρίου γνωστὸς λόρδος Γκέντες.

ΝΕΑ ΜΕΘΟΔΟΣ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ ΠΡΟΣ ΠΡΟΛΗΨΙΝ ΕΚΡΗΞΕΩΝ

'Ανεκοινώθη, τελευταίως, διτή ή δύμας τῶν τεχνικῶν τῆς Γκόλφ "Οἴλ Κορπορέισιον, ητοῖς ἐπί τέσσαρας καὶ πλέον μῆνας ἐπειραματίζετο ἐπὶ μεγάλων πετρελαιοφόρων, διὰ τὴν ἐπίτευξιν βελτιωμένου συστήματος καθαρισμοῦ τῶν τάνκερς, ἐπέτυχε μίαν νέαν μέθοδον, χάρις εἰς τὴν ὅποιαν πιστεύεται διτή θά μειωθῇ οὐσιωδῶς ὁ κίνδυνος τῶν ἔκρηξεων.

Καθ' ἡ ἀνεκοινώθη, ή νέα μέθοδος περιλαμβάνει τρία στάδια: Τὸ πρῶτον συνίσταται εἰς τὴν διὰ θαλασσέρματος πλήρωσιν τῶν δεξαμενῶν, ὥστε τὰ κατάλοιπα τοῦ πετρελαίου νὰ ἐπιπλέουν. 'Ἐν συνεχείᾳ, τὸ στρῶμα τοῦτο τὸ ἐπιπλέοντος πετρελαίου ἀπαντλεῖται καὶ διοχετεύεται εἰς ἄλλου χώρου τοῦ σκάφους. Τέλος, αἱ οὕτω κεναὶ δεξαμεναὶ ἀερίζονται «καὶ εἰναι ἔτοιμοι δι' ἀσφαλῆ καθαρισμού, κατὰ τὸν συνήθη δι' ἐκτοξεύσεως ὑδατος τρόπον, δεδμένους διτή ἔχουν ὄφιστερη τόσον τὰ ἐπικίνδυνα ἀέρια, δόσον καὶ τὰ κατάλοιπα τοῦ πετρελαίου, ἔξι ὥν θὰ ἥδυντο νὰ ἀναπαραχθοῦν.

Τοῦτο ἀποτελεῖ σημαντικὴν βελτίωσιν, ἃν ληφθῇ ὑπὸ δύψιν, διτή μέχρι σήμερον, μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ φορτίου, παραμένουν εἰς τὰς δεξαμενὰς ἀποτοῦ ιδρυγονασθράκων, τὰ δέ κατάλοιπα τοῦ πετρελαίου ἐπικάθηνται εἰς τὰς ἑσωτερικὰς ἐπιφανειας τῶν δεξαμενῶν καὶ τῶν διαφόρων ἔξαρτημάτων των. 'Η ἀπομάκρυνσις τῶν καταλοίπων γίνεται διτή τῆς γνωστῆς ἐκτοξεύσεως ὑδατος ὑπὸ ὑψηλῆν

πίεσιν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ, πλὴν τοιαύτα ἔξακλουσθούν νὰ παραμένουν καὶ ἐπομένως ὁ καθαρισμὸς εἶναι ἀσφαλῆς μόνον ἐφ' δόσον τὸ μῆγμα τῶν ὡς ἕνω ἀτμῶν καὶ τοῦ ἀέρος ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν τηρηθῆ κάτω τοῦ σημείου ἔκρηξεως. Πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ σημείου τούτου, ἐπιχειρεῖται ἡ πλύσις τῶν δεξαμενῶν πρὸ τῆς ἀφαιρέσεως τῶν ἀτμῶν ἢ ὡς ἔξαρισμὸς τῶν δεξαμενῶν, ἀλλ' οὐδεμία τῶν μεθόδων τούτων ἀπεδείχθη ἀσφαλῆς.

'Αντιθέτως, διὰ τῆς νέας μέθοδου, ητοῖς ἀπεκλήθη «κίνη clean» καὶ ἡ δούσια, ὡς ἐλέχη, ἐφηρμόσθη δικαιμαστικῶς ἐπὶ τριῶν σοῦπερ τάνκερς τῶν 326.000 τόν. d.w., τῆς Νάσιοναλ Μπάλε Κάρριερς, ἀπεδείχθη διτή ἀφαιρούνται αἱ αἵτιαι τῶν ἀναφλέξεων, αἵτινες καὶ δόησον ἐνθερμένους εἰς ἔκρηξεις. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν καὶ θεωρεῖται ὡς ἡ πλέον ἀποτελεσματικὴ ἐκ τῶν μέχρι σήμερον δικαιμασθεισῶν.

ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΖΟΥΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΑΚΤΑΣ

Χάρις εἰς ἔνα νέον σύστημα ραδιοφωνικῆς ἐπικοινωνίας ὑπερψήλης συγχρόντης καὶ μεγίστης ἀκριβείας λειτουργίας, τὸ δόσιον ἐπενόσησεν ὁ ἀγγλικός κλάδος τῆς I.T.T. (Διεθνοῦς 'Εταιρίας Τηλεφώνων καὶ Τηλεγράφων), τάνκερς χωρητικότητος ἔως 200.000 τόνων, θὰ δύνανται νὰ ἐκφορτώνουν μὲ πλήρη ἀσφάλειαν τὸ πετρέλαιον ἀπὸ ἀποστάσεως ἔως 8 χιλιομέτρων ἀπὸ τὰς ἀκτάς. Τὸ πρῶτον τοιούτον σύστημα, τὸ δόσιον ἐγκατεστάθη ἡδη εἰς τὰ νέα διυλιστήρια τῆς Κοντινέντολ "Οἴλ παρά τὰς ἐκβολὰς τοῦ ποταμοῦ Χάμπερ εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ἀποτελεῖται ἀπὸ τέσσαρας πομποδέκτας, ἐγκατεστημένους εἰς καρία σημεία τῆς διαδρομῆς τῶν συνδεομένων μὲ τὸ σύστημα σωληνώσεων. Τὸ δόλον σύστημα περιλαμβάνει διπτικο - ἀκουστικὰ κανάλια, μέσω τῶν ὅποιων παρασκλουθεῖται ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν ἡ ροή τοῦ πετρελαίου ἀπὸ τὸ πλοῖον πρὸς τὰς ἀκτάς,

ἐνῷ δύναται νὰ διακοπῇ ἡ ροή τοῦ αὐτομάτως εἰς περίπτωσιν οἰασθήποτε βλάβης.

Διὰ τοῦ συστήματος τούτου, ἀφ' ἐνὸς διευκολύνεται καὶ ἐπιταχύνεται ἡ ἐκφόρτωσις τάνκερς, ἀφ' ἐτέρου δὲ ἔξασφαλίζεται ἡ μηρύπανσις τῶν ἀκτῶν.

ΕΠΕΚΤΕΙΝΟΝΤΑΙ ΤΑ ΜΑΚ ΓΚΡΕΓΚΟΡ

'Η ἐφαρμογὴ αὐτοματοποιημένων συστημάτων Μάκ Γκρέγκορ κατακτᾷ δόλον ἔδαφος, ὅχι πλέον μόνον διὰ τὴν κάλυψην τῶν κυτῶν, ἀλλὰ καὶ ἐν γένει διὰ τὸν χειρισμὸν γενικῶν φορτίων, παλλετών καὶ ἐμπορευμάτων: θωτίων, ὡς καὶ αὐτῶν τῶν πρυμναίων ἡ πλευρικῶν υθρίδων τῶν πλοίων. 'Η τοιαύτη κατάκτησις φθειρεῖται εἰς τὴν ἀποδοτικότητα ἀπὸ ἀπόμενως ἀσφαλείας, ἣν τὰ συστήματα Μάκ Γκρέγκορ ἔχουν ἐπιτύχει καὶ εἰς τὰ ὑπὸ αὐτῶν παρεχόμενα πλεονεκτήματα, τόσον ἀπὸ ἀπόφεως προσφορμογῆς εἰς τὰς διαφόρους ειδικάς ἀνάγκας τῶν πλοίων, δόσον καὶ ἀπὸ ἀπόμενως εὐκολίας χειρισμοῦ καὶ περιορισμοῦ εἰς τὸ ἐλάχιστον τοῦ διὰ τὰ καλύμματα καὶ τὰ φορτοθυρίδων ἀπαιτούμενου νεκροῦ χώρου.

Αἱ τελευταίαι χαρακτηριστικαὶ ἐφαρμογαὶ συστήματων Μάκ Γκρέγκορ ἐπραγματοποιήθησαν:

α) Ἐπὶ τῶν πλοίων «Black Watch» καὶ «Black Prince», ὡς καὶ ἐπὶ τοῦ ἐπιβατηγοῦ/ ὄχημασταγωγοῦ «Blenheim», πλοιοκτησίας τῆς γνωστῆς ἐταιρίας Φρέντ "Ολσεν. Τὸ τελευταίον τοῦτο σκάφος θὰ διαθέτῃ:

1) Ἀνηρτημένον ἐπίτεδα φορτώσεως, ἀνθεκτικότητος 1.5 τόν. κατὰ τετραγωνικὸν μέτρον.

2) Πρυμναίων υθραν/ἀναβαθμόν, ητοῖς δύναται νὰ καταδιασθῇ μέχρι γωνίας 13° κάτω τοῦ δριζοντίου καὶ εἶναι ίκανη νὰ ὑποβαστάσῃ δύχηματα 13 τόνων βάρους ἐπὶ τοῦ ἄξονος αὐτῶν ἀποστάσεως μεταξὺ τῶν τροχῶν 2 μέτρων. 'Η αὐτὴ θύρα δύναται νὰ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 424.222 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,

ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

Χρησιμοποιηθή κατά τό δριζόντιον και ώς έπιπεδον φορτώσεως.

3) Καλύμματα κυτών/άναβαθμούς, ατίνα εύρισκονται έπιν τού πρυμναίου τμήματος τού κυρίου καταστρώματος. Τινά τών καλυμμάτων αύτών είναι τού τύπου τών πτυσσομένων και άλλα διφύλλα περιστρεφόμενον περί ξένα τύπου.

4) Πλευρικάς θυρίδος, έξι δών δύο διφύλλοι φορτοθυρίδες, διαστάσεων άνοιγμάτος πλάτους 5 μέτρων και ύψους 4,85 μ., ατίνες διαθέσουν και έπιπεδα φορτώσεως διά παλέττας, δυνάμενα νότι άνθεξον είς δύο περονόφόρο δικάστα τών 5,5 τόνων, δύχημα 7,5 τόνων, μίας μονόφυλλος θυρίς διαστάσεων 5,05X2,63, διαθέτουσα άνυψητηρα πολετών, δύο θύρας έπιβατών και πληρώματος και μίαν θύραν έφοδίων και καυσίμων.

Τά συστήματα άρτήσεως, περιστροφής, στρεμμώσεως και στεγανότητος έχουν ειδικών μελετήθη, ό δε χειρισμός τών τη θυρίδων και τών καλυμμάτων έξασφαλίζεται δι' ειδικῶν υδραυλικών συστημάτων.

β) Επι τού πρώτου έκ 4 δμοίου τύπου λάινερς τριών καταστρωμάτων τής Μπρίντις "Ιντια, τού Μανόρα, έγκατεστάθησαν πέντε τύποι έφοδίων (καλυμμάτων και θυρίδων) Μάκ Γκρέγκορ. Οι τύποι τών καλυμμάτων είναι τελείως λείας άνωτέρας έπιφανείας, ώστε νά μή παρουσιάζουν οινοδήποτες έμποδον κατά τήν έναπτησίν έπι' αύτων φορτίων.

Τό αύτό πλοίον έχει έφοδοιασθή διά συρτών ή στρεφομένων έπι γιγκλιμάνων θυρίδων τών διαφόρων στεγανών φραστών.

"Η έλξηρή της Μπρίντις "Ιντια περί χρησιμοποιήσεως καλυμμάτων και θυρίδων Μάκ Γκρέγκορ διφέλεται είς τά έπιτευχθέντα άποτελέσματα έκ τής χρησιμοποιήσεως δμών έπι έτέρων πλοίων της.

Τήν 26ην τρέχοντος θά πραγματοποιηθή είς τό ξενοδοχείον «Αστήρ» τής Βουλιαγμένης τό έτήσιον συνέδριον τών άντα τόν κόσμου διευθυντών τού Διεθνούς Όργανισμού Μάκ Γκρέγκορ, κατά τό δρόπον θά παραστή διά πρόσδρος τού δργανισμού τούτου κ. Κούμημεμαν.

Τό συνέδριον, αι έργασίατον τού δρόπον θά παραταθούν μέχρι τέλους τού μηνός, θά άφιερωθή, κατά μέγα μέρος, είς τόν έξιπλισμόν διευθήσεως κυτών έπι τών πραδοθέντων ή ύπότι κατασκευήν πλοίων. Θά έπακολουθήσῃ δεξιώσις.

ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΕΙΣ ΙΑΠΩΝΙΑΝ

Τά ιαπωνικά ναυπηγεία φαίνονται άπρόθυμα διπώς ύπογράφουν νέα ναυπηγικά συμβόλαια, μέ πασάδοσιν 1973 και 1974, είς τιμάς χαμηλοτέρας τών 100 δολλ., κατά τόνων δ.ν. Τόύτο διφέλεται είς τό γεγονός, διτί άφ' ένός δέν θύσταται έλλειψης τονών και συνεπώς άντιστοχος ζήτησις έπι παγκοσμίου έπιπεδου, άφ' έπερου δέ σημειώται άκαταπάυστος άνοδος τού κόστους κατασκευής και τών ήμερομισθίων. Έκ τού συνδυσμού τών παρασύντων τούτων τά ιαπωνικά ναυπηγεία — και λόγω τής ήπεραπασχολήσεώς των — έπιβάλλουν νέους δρους/τιμάς.

"Υπενθυμίζεται και γενικώτερον, διτί τιμάς έξιαγγίμων τής Ιαπωνίας άνήρχοντο άπο έτων κατά 5% έτησίσως και τό γε γινό έχον, τό ποσοστόν τούτο διπλασιάζεται. Ή θέσις τών Ιαπωνών είς τήν διεθνή άγοράν έχει άναμφιβόλως ίσχυροποιηθή.

Καθ' δύον άφορδη, ειδικών τό κόστος παραγγελιών είς ιαπωνικά ναυπηγεία, τούτο ήρχισεν αισθητώς αύξανόμενον άπο τών άρχων τού τρέχοντος έτους. Ό μέσος δρος αινήσεως τού κόστους κατά τόνων έχει ήδη άνελθει είς 8%, έναντι 5% κατά τό τέλος τού 1969. Χαρακτηριστικόν έν προκειμένω παράδειγμα είναι, τό μετά τής «Μπράζιλιαν Όιλ Κορπορέιστον» προσφάτως ήπογραφέν συμβόλαιον διά τήν κατασκευήν Ο.Β.Ο., χωρητικότητος 260.000 τόνων δ.ν., άντι 105

δολλ. κατά τόνων.

"Έν συγκρίσει πρός τό άνωτέρω συμβόλαιον, ύπενθυμίζεται διτί διτί τό 1966 ή «Νάστοναλ Μπάλκ Κορπορέιστον» (τού συγκροτήματος Λαύντιχ) ύπεγραψε τά συμβόλαια μετά τών ναυπηγείων Μιτσουμπίσι και Ίσικαβατζίμα Χαρίμα δι' έξι συνολικών (άντα τρία) ύπερδεξαμενόπλοια, χωρητικότητος έκαστον 325.000 τόν. δ.ν., ή κατά πλοϊού τού ναυπηγήσεως ήδη το περίπον \$ 20.000. Ήδη τού κάτω τών \$ 62 κατά τόνων δ.ν.

Τό έπόμενον έτος 1967 παραγγελίαι τής «Γκάλφ Όιλ» διά τρία παραμοίας χωρητικότητος συστήματος Λαύντιχ ή είς τόπον τών \$ 22 - \$ 23.000.000 κατά πλοϊού, ήδη τού μόλις κάτω τών \$ 72 κατά τόνων δ.ν.

Οι κύλοι τού Τόκιο ύπογραφμίζουν τό γεγονός διτί — και τούτο είς άπαντησιν τής παραπτήρησεως διτί αι τιμάς Ιαπωνικών ναυπηγήσεων άνερχονται ταχύτερον ή είς άλλας χώρας — τά αύξανόμενο ήμερομίσθια και λοιπά τιμάς έχουν δημιουργηθεί δέν πρόλημα είς τήν ναυπηγήσην σύμπερη τάνκερς τών 200.000 τόνων δ.ν., διτί ή ναυπηγήσις τούτων νά μή καθίσταται δυνατή είς τό πλήρωμα κάθε άνεστι και άφ' έπερου νά περιλαμβάνη σύγχρονον και άποδοτικόν έργαστηρίουν. Έν τώ θαλάμων έχουν έγκατασταθή διάφορα δργανά έρευνών ώς μετρηταί θερμοκρασιών και πίεσεων, δργανά διά τήν έρευναν τών ύπογειών στρωμάτων τού βυθού διά χρήσεως ύπερηχητικών κυμάτων, ύποδρούχια τηλέφωνα και ίσχυρότατοι άνακλαστήρες.

τού βυθού και έν σφει άσφαλούς έκμεταλλεύσεως τής θαλάσσης.

"Η συσκευή, ητίς έχει κατασκευασθή έκ χάλυβας συνίσταται έκ κυλινδρικού θαλάμου παραπτήρησεων, ίκανον νά περιλάβη 15 στομά, διτίς δύναται νά καταδυθή μέχρι βάθους 10 μέτρων και ένος πλωτήρος καλουμένου «σφαίρα». Η συσκευή, μή ούσα έφωδοισμένη διά πρωστηρίου μηχανής, ρυμουλκείται μέχρι τού σημείου είς διεξαγχθούν αι παραπτήρησης.

"Έναντι έκαστου παραπτήρητηρίου είναι τοποθετημένη δύο παραφωτίδες έξι ειδικής ύλας διαστάσεων 40 - 50 έκαστοτάν.

"Η συσκευή αυτή είναι ή παγκοσμίων μεγαλύτερα κατασκευασθήσα τού είδους τής και ή θάλαμος αυτής έσχεδιάσθη κατά τρόπον διστάντε νά παρέχη άφ' ένδης είς τό πλήρωμα κάθε άνεστι και άφ' έπερου νά περιλαμβάνη σύγχρονον και άποδοτικόν έργαστηρίουν. Έν τώ θαλάμων έχουν έγκατασταθή διάφορα δργανα έρευνών ώς μετρηταί θερμοκρασιών και πίεσεων, δργανα διά τήν έρευναν τών ύπογειών στρωμάτων τού βυθού διά χρήσεως ύπερηχητικών κυμάτων, ύποδρούχια τηλέφωνα και ίσχυρότατοι άνακλαστήρες.

2) Οι συνεργάται τού Σοβιετικού Ινστιτούτου διά τά άρκτικά και άνταρκτικά προβλήματα έδημοισύγχρησαν θαλαρούγκων σταθμών, λειτουργούντα ύπό τούς πάγους, διτίς θά πραγματοποιήσαν, διαφρούντος δόλοκλήρου τούς έτους, άκεσανογραφικάς παραπτήρησης είς τήν άρκτικήν λεκάνην.

"Έπι τού καλαδίου τού σημαντήρος έγκατεστάθησαν αυτόματοι καταγραφείς, οίτινες καταγράφουν τάς μεταβολάς τής καταστάσεως τών πλεσών και θερμοκρασιών διεύθυνσιν και ταχύτητα διεύθυνσιν ουεμάτων.

"Ο σταθμός λειτουργεί είς τήν Αρκτικήν μεταξύ δύο περιόδων ναυσιπλοΐας, παρέχων είς τούς άκεσανογραφίους πλήρη στοιχεία — σενευ τής θερμείας πλοίων ή δάτομων έργαζομένων έπι έπιπτόντων παγετώνων — σχετικά με τήν κατανομήν τών πλεσών και θερμοκρασιών τού βυθού μέχρι βάθους 20 μέτρων.

"Μετά τήν συμπλήρωσην έτους έργασίας, άποστελλεται πλοίον, διπερ πλησιάζει τήν ζώνην ένεργειας τού ύποδρυχού σταθμού και διπερ δι' ένδοσκουστικών κυμάτων έπαναφερει αυτόν είς τήν έπιφανειαν.

"Ο σταθμός έπιπλεει διμέσως και άρχιζει μετοδίων σήματα, διτία πλησιάζει τήν άκριδη αυτόν θέσια.

"Όταν διαθέσια άνελκυσθή ή δάτομαν έργαζομένων πλησιάζει τήν άκριδη αυτόν θέσια, ούτε με τήν κατανομήν τών συνθησίων ρευμάτων και άλλων άκεσανίων έρευνών.

"Τά πρώτα πειράματα άπεδειχθησαν ίκανοποιητικά, κατόπιν δέ τούτου δύο άκρομη ή-

ΥΠΟΒΡΥΧΙΟΙ ΕΡΕΥΝΑΙ

Τάσις γενικέυσεως τών ύποδρυχών έρευνών διαπιστώνται είς διάς τάς μεγάλας ναυτικάς χώρας. Τελευταίως, οί Ιάπωνες και οί Ρώσοι παρουσιάσαν είς διαφόρους τομείς έκαστος νέα συστήματα ύποδρυχών έρευνών. Τά κατατέρω:

1) Τό Κεντρικού Ινστιτούτον Τεχνικών Έρευνών και Κατασκευών Ταϊσόει, είς τάς κυριωτέρων ιαπωνικών δργανισμών κατασκευών, έτελειοποίησεν ειδικήν συσκευήν δι' ύποδρυχών έρευνας, ίκανην νά παραπτήσηση και κατασκευή τάς συνθηκάς τής θαλάσσης και τού βυθού μέχρι βάθους 20 μέτρων.

"Η σημασία τής νέας συσκευής είναι βασική, λόγω τής άπαραιτήτου συλλογής έπακριδών πλησιάζοντων παγετώνων και διπερ δι' έντοπίση τήν άκριδη αυτόν θέσια.

"Οταν διαθέσια άνελκυσθή ή δάτομαν έργαζομένων πλησιάζει τήν άκριδη αυτόν θέσια,

"Τά πρώτα πειράματα άπεδειχθησαν ίκανοποιητικά, κατόπιν δέ τούτου δύο άκρομη ή-

TELEPHONE: (44-5649
(44-3622

TELEGRAM: NAFTIKA

PAVLEDIS SONS & Co.

SHIP-CHANDLERS, AGENTS, FRESH STORES - TIN PROVISIONS,

DECK & ENGINE STORES & GAS CYLINDER,

SUPPLIERS TO ALL GREEK OWNED

& FOREIGN VESSELS.

4, WOOD STREET, CALCUTTA - 16. INDIA.

ποδρύχιοι σταθμοί «P.G.S.» συμπληρώνουν εις τὴν Ἀρκτικὴν τὸν κύκλον συλλογῆς στοιχίων.

ΟΙ ΑΕΡΙΟΣΤΡΟΒΙΛΟΙ ΕΙΣ ΤΑ ΠΛΟΙΑ:

Ἡ δυνατότης τῆς χρησιμοποίησεως τῶν ἀεριοστροβίλων διὰ τὴν πρόσωσιν τῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν, χρησιμοποίησεως βασιζομένης ἐπὶ οἰκονομικῆς βάσεως, ὑπῆρξε τὸ ἀντικείμενον ζωτῶν κατὰ καιρούς συνήτησεων καὶ σχολίων μεταξὺ τοῦ κόσμου τοῦ ἀσχολουμένου μὲ τὰς μηχανάς τῶν πλοίων. Μελέται τῆς τοιαύτης δυνατότητος ἀνέληφθησαν τόσον παρά τὰν ἐφοπλιστῶν, δύον καὶ τῶν ναυπτηρῶν, καὶ παρ' ὅλον τὸ γεγονός ὅτι οἱ ἀεριοστροβίλοι ἀπαιτοῦν τελειοποίησεις, ἵνα καταστούν πράγματι συναγωνιστικοί, ἐπραγματοποιήθησαν πρόσδοι, μέγιστον δὲ ἐνδιαφέροντον ἐπεδειχθῆ ἐπὶ τοῦ ὑπὸ σημείων τῶν ΗΠΑ σκαφῶν αὐτοκαλιμένων φορτίων «Ναύαρχος Κάλλαγκαν».

Τὸ σκάφος τοῦτο ἀρχικάς ἐφωδιάσθη διὰ δύο προστηρομοσμένων διὰ πλοία κινητήρων ἀεριοστροβίλων ἀεροσκάφους Prat καὶ Witney. Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος τὸ σκάφος τοῦτο ἀντικατέστησε τὰς μηχανάς του διὰ δύο ναυτικοποιημένου τύπου ἀεριοστροβίλων I.M.-2.500 τῆς «Τζένεραλ Ἐλέκτρικ».

Περισσοτέρους ἐμπιστούντινος προφανῶς ἀποτίθεται εἰς τὸ μέλλον τοῦ ἀεριοστροβίλοκινήτου πλοίου εἰς τὰς Η.Π.Α., ὅπου ὡς ἀνεκοινώθη τελευταῖς, ἡ Διεύθυνσις Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἡ «Τζένεραλ Ἐλέκτρικ» πρόσκειται νὰ ἐπενδύσουν 8.000.000 δολαρίων δι' ἀνάληψιν προσπαθείας ἔρευνῶν πρὸς τελειοποίησιν τῆς βιομηχανικῆς ἀναπτύξεως βαρύων ἀεριοστροβίλων πρὸς χρήσιν ἐπὶ πλοίων. Τὸ κόστος τῆς τοιαύτης προσπαθείας; θέλει ἀναληφθῆ καθ' ἵσα μέρη ὑπὸ τῆς Διεύθυνσεως Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς «Τζένεραλ Ἐλέκτρικ», εἰναι δὲ ἄξιον σημειώσεως ὅτι ἡ ἀναλαμβανομένη τοιάστη ἐπένδυσης ὑπὸ τῆς Διεύθυνσεως Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἰναι ἡ μεγίστη τοιάστη τῶν ποτὲ ἀναληφθεισῶν καὶ μὴ ἀναγομένων εἰς πυρηνικάς ἐρεύνας. Ὁ σκοπός τῆς μετοχῆς τῆς Διεύθυνσεως Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ σχέδιον αὐτὸν τῶν ἔρευνῶν, εἰναι διπλῶς καταστῆ δυνατὸν καὶ δημιουργ-

θῆ μία ποικιλία διαφόρων συστημάτων προώσεως, ἐξ ὧν θὰ δύνανται οἱ πλοιοκτῆται νὰ ἐπιλέγουν τὸ καταλλήλοτερον εἰς τὸ μέλλον.

Τούτῳ σημαίνει ὅτι ἡ Διεύθυνσις Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εύνοει περισσότερον τὸν βαρέος τύπου ἀεριοστροβίλουν ἔναντι τοῦ προερχομένου ἐκ τῶν κινητήρων ἀεριοπροδολῆς τῶν ἀεροσκαφῶν (Jet).

Ἡ ναυτικοποίησις τῶν ἀεροπορικῶν κινητήρων ἀεριοπροδολῆς Pratt καὶ Witney JT4 εἶχεν ὡς ἀναδόχους ἀπὸ κοινοῦ τοὺς κατασκευαστάς τῶν κινητήρων αὐτῶν καὶ τὸ Πολεμικό Ναυτικό τῶν ΗΠΑ, δὲ κινητήρα JT4 δοτικής ὑπῆρξε τὸ προτὶ τῶν κοινῶν αὐτῶν σχέδιον, ἀπέδωσεν ἱκανοποιητικῶς. Ἐκτὸς τῆς εἰδικεύσεως τῶν κινητήρων αὐτῶν διὰ σκάφη τοῦ Πολεμικού Ναυτικού τῶν Η.Π.Α. καὶ διὰ τὸ πλοίον «Ναύαρχος Κάλλαγκαν», διδύμας ζεύγη τοιούτων κινητήρων πρόκειται νὰ ἐγκατασταθοῦν ἐπὶ τεσσάρων πλοίων ακοντένερος, ναυπηγουμένων εἰς Γερμανίαν καὶ ἀπίσταν θὰ διαστεθοῦν πρὸς ἔξυπερτέστην τῶν γραμμῶν τῆς «Σητέρειν Λάινς».

Ἡ ἀναλαμβανομένη ἥδη κοινὴ προσπάθεια ὑπὸ τῆς «Τζένεραλ Ἐλέκτρικ» καὶ τῆς Διεύθυνσεως Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τῶν Η.Π.Α., ἔχει στόχον νὰ ὑπερινηθῇ τὰ παρουσιάζομενα προβλήματα σχεδιάσεως ὡς εἶναι τὸ μέγεθος τῶν γενετερῶν καυσαερίων ἢ τῶν ἀεριοθερμαντήρων, ἡ, τῆς μονῆς κατεύθυνσεως, φύσις τῶν στροβίλων καὶ αἱ ἀπαιτήσεις περὶ ἔξαιρετης καθαριότητος τῶν καυσίμων πρὸ τῆς ἀναφίξεως. Ἡ «Τζένεραλ Ἐλέκτρικ» θέλει σχεδιάσεις πρότυπον κινητήρος προσώσεως πλοίου, ιπποδυνάμεως 11.000 HP ἐπὶ ἀξόνος μετ' ἀναστρεφομένου στροβίλου, μικροτέρας γενετείρας ἀερίων καὶ συστήματος αὐτομάτων ἐλεγχομένης ἐπεξεργασίας τῶν καυσίμων.

Τὸ σύστημα τούτο θέλει χρησιμοποιηθῆ ὡς πρότυπον διὰ τὴν κατασκευὴν μονάδων μεγαλυτέρας ιπποδυνάμεως τῆς τάξεως ἀπὸ 12.000 - 60.000 ἵππων, εἰδικῶς καταλλήλων διὰ μελετώμενα πλοία ἐμπορευματοκινωτίων ὑπηρεσιακῆς ταχύτητος 30 κόμβων καὶ πλέον.

Τὸ γεγονός ὅτι οἱ ναυτικοὶ ἀεριοστροβίλοι, παρ' ὅλον ὅτι εἰναι ἐλκυστικοὶ ἀπὸ ἀπόκειταις ἀρχικού κόστους, προσφέρονται εἰς τὸν αὐτόματον ἔλεγχον καὶ δὲν ρυπαίνουν τὴν θόλασσαν, παρουσιάζουν τὸ μέγιστον

μετόδιον διὰ τὴν γενικωτέραν ἀποδοχήν των λόγω τῆς υψηλῆς καταναλώσεως καυσίμων.

Οἱ ἀμερικανικῆς σχεδιάσεως ἀεριοστροβίλοι, προφανῶς κατακτοῦν τὴν ἀγοράν τοῦ Ἐμπορικού Ναυτικού — κατοικούσου εἰς νηπιάδην κατάστασιν — καὶ ἡ προοπτική διαγράφεται καλὴ διὰ τοὺς Ἀμερικανούς κατασκευαστάς.

Γενιάται τὸ ἔρωτημα ποία εἰναι ἡ δυνατή συμμετοχὴ εἰς τὸ δυναμικόν τῆς ἀγορᾶς τῶν ἀεριοστροβίλων χρήσεως ἐμπορικού ναυτικού καὶ διὰ ὅλας χώρας. Ἐνῷ τὸ «Ηνωμένων Βασίλειον διήνοιξε τὴν δόδον πρὸς τὸν ναυτικούς ἀεριοστροβίλους διὰ τῆς ἐγκαταστάσεως ἀεριοστροβίλων καλειστού κυρώματος ἐπὶ τοῦ δεξαμενοπλοίου τῆς Σέλλας «Αυτίς» κατὰ τὸ 1951 — ἀντικατασταθέντων μεταγενεστέρως διὰ δευτέρας μεγαλύτερας μονάδος — καὶ ἔκτοτε κατηύθυνε τὸν κόσμον πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἀεριοστροβίλων ἐπὶ πολεμικῶν μονάδων ἡ ἀντίστοιχος ἀνάπτυξης ἐμπορικῶν πλοίων ἀνηκότων εἰς Βρετανούς καὶ κινουμένων δι' ἀεριοστροβίλων δὲν ὑστέρησεν. Ἡ «Ρόλλς Ρόύς» είναι ὁ προπομπός, ἐπιπυχούσα τὴν πώλησιν ἀεριοστροβίλων ἀξίας ὑπερβανιόντης τὰ 30.000.000 λιρῶν πρὸς ἐφαρμογὴν ἐπὶ πολεμικῶν σκαφῶν καὶ ἀεροστρώματων ἀνηκότων εἰς πλείστα τῶν 15 ἑβδῶν.

Ἐν τούτοις, παρὰ τὴν μεγάλην πεῖραν, τὴν κτηθείσαν ἐπὶ τῶν κινητήρων αὐτῶν, ἡ «Ρόλλς Ρόύς» δὲν κατώρθωσε μέχρι σήμερα πραγματικῆς ἀξίας τὸν ἀεριοστροβίλου ώρο, ροή να πειστήσῃ εἴσην ἐφοπλιστὴν ἐπὶ τῆς πρωστηρίου μηχανῆς. Ἀναφέρεται ὅτι ὑφίσταται δυνατότης χρησιμοποιησεως κινητήρων «Ρόλλς Ρόύς» τύπου «Ολυμπος» διὰ τὴν πρόσωσιν στόλου σκαφῶν διανομῆς ἐμπορευματοκινωτίων. Βεβαίως ἐὰν τούτο πραγματοποιηθῇ θὰ ἀποτελέσῃ τὸ ἀπαραίτητον ρήγμα, διὰ τοῦ ὅποιου ἡ «Ρόλλς Ρόύς» θὰ κατορθώσῃ νὰ διεισδύῃ εἰς τὸ ἐμπορικὸν ναυτικόν.

Ἡδη Ἀμερικανοὶ σχεδιασταὶ δοκιμάζουν ἀεριοστροβίλους προκεχωρημένης τεχνολογίας, οἵτινες μὲ ὑψηλοτέρας ἀναλογίας λειτουργιῶν θερμοκρασιῶν καὶ συμπιέσεως θὰ παράσχουν τὴν ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος τῆς καταναλώσεως καυσίμων.

('Απὸ τὸ «MOTOR ΣΠΙ»)

RIVER PLATE SHIPPING AND TRADING AGENCY LTD



WINDSOR HOUSE 83, KINGSWAY LONDON, W.C.2 ENGLAND

CABLE ADDRESS : PLATASHIP LONDON W.C.2
TELEPHONE : 01-405-0111 01-405-8015
TELEX : 261619

CHARTERING INSURANCE & BUNKERING BROKERS

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ : ΜΑΡΙΟΣ & ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ

Η ΑΛΙΕΙΑ

ΕΛΛΗΝΟΜΑΥΡΙΤΑΝΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ

'Από τριμήνου και πλέον ἔληξεν ή 'Ελληνομαυριτανική συμφωνία ἀλλειάς. 'Η Μαυριτανική κυβερνησίς παρά τὸ γεγονός τούτο, καὶ ἐν ὀνακονῷ μεταβάσεως εἰς Μαυριτανίαν τῆς ἀρμοδίας 'Ελληνικῆς Ἐπιτροπῆς πρὸς διεξαγωγὴν νέων διαπραγματεύσεων, παρέχει πρὸς τὰ ἔλληνικά σκόφη προσωρινάς ἀδείας διμήνου ἢ τριμήνου διαφρείας.

Ἐνιαὶ, νομίζομεν, ἐπιτακτικὸν ὅπως τὸ ταχύτερον ἀποστολοῦν εἰς Μαυριτανίαν ἔξουσιοδοτήμενον "Ἐλληνες ἀντιπρόσωποι, οἵτινες θὰ δυνηθοῦν νὰ διαπραγματεύσουν νέαν σύμβασιν μεγάλυτέρας Ἐλπίζομεν διαφρείας τῆς προηγουμένης.

"Ορθῶς ὑπεδειχθῇ καὶ παρ' ἄλλων ὅπως ἡ αὐτὴ ἐπιτροπή μεταβῇ καὶ εἰς Σενεγάλην καὶ ἐπιτύχῃ τὴν σύναψιν συμφωνίας περὶ τὴν ἀλλειάν καὶ μετὰ τῆς Κυβερνήσεως τῆς χώρας αὐτῆς.

Οἱ Ἱταλοὶ ἐσπευσαν καὶ ὑπέγραψαν συμβάσεις καὶ μετὰ τῶν δύο κυβερνήσεων. "Ἄς ἀκολουθήσωμεν τὸ παράδειγμα.

**ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΙΑ ΚΑΙ ΛΙΒΥΗ**

Τὸ στρατιωτικὸν καθεστώς τῆς Λιβύης ἐδημιούργησε τοιαῦτην κατάστασιν, ὥστε νὰ δύναται τὶς νὰ προβλέψῃ μὲν λόπην, ὅτι τὰ πεδία σπογγαλιείας τῆς χώρας αὐτῆς θὰ παύσουν νὰ εἴναι προστὰ πλέον διὰ τὰ ἔλληνικὰ σπογγαλιευτικά.

Τὸ γεγονός τούτο ὑψίστης σημασίας διὰ τὴν ἔλληνικὴν σπογγαλιείσιν, δυνάμενον νὰ ἔχῃ καταστρεπτικάς δι' αὐτὴν ἐπιπτώσεις, ἐπιβάλλει εἰς τὸν ἀρμοδίους νὰ ἀντιμετωπίσουν, κατὰ τὸν μᾶλλον ἐπείγοντα καὶ σοφαρὸν τρόπον, τὸ θέμα, διαπραγματεύμενο τὴν σύναψιν συμφωνιῶν μετ' ἄλλων κρατῶν, ἴδια τῆς Τυνησίας, βάσει τῶν ὅποιων θὰ δύνανται τὰ ἔλληνικὰ σπογγαλιευτικά νὰ ἀλληλεγγονούν.

Μή λησμονῶμεν διὰ διὰ περιορισμὸς τῆς ἀπασχολήσεως τῶν ἔλληνικῶν σπογγαλιευτικῶν ἐντὸς τῶν ἔλληνικῶν χωρικῶν ὑδάτων σημαίνει τὴν καταστροφὴν τῆς τάξεως τῶν σπογγαλιέων, δοθέντος διὰ αἱ ἐδῶ πηγαὶ ἀλλείας εἶναι ἀνεπαρκέστατοι.

**ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΣ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ**

Βεβαίως ἡ μεγάλη πηγὴ ἀλλειάς διὰ τὰ ἔλληνικὰ ἀλιευτικὰ σκόφη παραμένουν πάντοτε οἱ Ἀτλαντικὸς καὶ Ἰνδικός, ἐξ ὧν τὰ ἔλληνικὰ ἀλιευτικὰ σκόφη ἡλιευσαν κατὰ τὴν περίοδον 1966 - 1968 τὰς κάτωθι ποστήστας:

1966:	10.062	μετρικοὺς τόνους
1967:	31.589	> >
1968:	36.777	> >

"Οσον ἀφορᾶ τὴν ἀλλειάν ἐντὸς τῶν ἔλληνικῶν ὑδάτων αὐτὴ παρουσιάζεται ἀπὸ ἀπόψεως ἀποδόσεως, συμφώνως πρὸς τὰ δημοσιεύμενα στοιχεῖα εἰς τὸ τεύχος "Ἀποτελέσματα ἔρευνας θαλασσίας ἀλλειάς 1968" τὸ ἑκδόθεν ὑπὸ τῆς 'Εθνικῆς Στατιστικῆς 'Υπηρεσίας, ὡς κατωτέρω:

Θερμαϊκὸς - Χαλκιδική:

1966:	10.387	μετρικοὶ τόνοι
1967:	8.478	> >
1968:	9.138	> >

'Αργολικὸς - Σαρωνικός:

1966:	8.334	μετρικοὶ τόνοι
1967:	7.572	> >
1968:	8.136	> >

Στρυμωνικὸς - Καβαλλαία - Θάσος - Θρακικὸν Πέλαγος:

1966:	6.113	μετρικοὶ τόνοι
1967:	9.800	> >
1968:	9.772	> >

Νότιος καὶ Βόρειος Εύβοικὸς Μαλλιακός:

1966:	4.581	μετρικοὶ τόνοι
1967:	3.977	> >
1968:	5.608	> >

"Ἐπίσης σημαντικάς πηγάς ἀλιευμάτων ἀποτελοῦν αἱ περιοχαὶ τῶν νήσων Λέσβου, Χίου, Σάμου, Ιταρίας, Κυκλαδῶν, αἱ δακταὶ τῆς Εύβοιας, τῶν Σποράδων, τῆς Κεφαλληνίας, τῆς Ζακύνθου καὶ ὁ Πατραϊκὸς κόλπος. Πιωχότεροι εἰς παραγωγὴν ἀλιευμάτων παρουσιάζονται οἱ κόλποι Κυπαρισσίας καὶ Μεσσηνίας, ὡν τὸ σύνολον τῶν ἀλιευμάτων ἀνήλθεν κατὰ τὸ 1968 εἰς 450 τόνους.

"Ἀπὸ ἀπόψεως ἀλιευθέντων εἰδῶν πρώτην θέσιν κατέχει ὁ Βακαλάριος, προσφυγάκια καὶ φίγγια, (ἀλιευθείσα ποσότητας κατὰ τὸ 1968 8.904 τόνοι), ἡ σαρδέλλα, (ἀλιευθείσα ποσότητας κατὸ τὸ 1968 9.119 τόνοι) καὶ οἱ μαριδίες, τσέρουλες καὶ μέμουλες (ἀλιευθείσα ποσότης κατὰ τὸ 1968 8.568 τόνοι).

"Ἐπακολουθοῦν εἰς τὴν σειρὰν τὰ λιθρίνια, μπαλάδες, μπαρμπούνια καὶ κουτσομούρες (ἀλιευθείσα ποσότητας κατὰ τὸ 1968 7.404 τόνοι), καὶ μπαρμπούνια καὶ κουτσομούρων 4.797 τόνοι.

Αἱ μεγάλεραι ποσότητες λιθρινῶν αἰτίων διετεῖσαν εἰς τὴν ἄγοράν προέρχονται ἐκ τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας ἡτοις ἐκάλυψε εἰς κατεψυγμένα 6.438 τόνους. Τὰ μπαρμπούνια ἀντιθέως προήλθον κατὰ τὸ μέγιστον ἐκ τῶν ἔλληνικῶν θαλασσῶν (3.036 τόνοι κωτᾶ καὶ 1.760 κατεψυγμένα).

"Οἱ μηνεῖς τῆς μεγαλυτέρας ἀλιευτικῆς δραστηριότητος παρουσιάζονται οἱ Ἀπρίλιος, Μάρτιος, Σεπτέμβριος καὶ ὁ Οκτώβριος ὡς τοῦτο προκύπτει ἐκ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπασχοληθέντων περὶ τὴν ἀλλειάν.

Τὰ περὶ ἀπασχολήσεως στοιχεῖα δίδονται ὡς κατωτέρω:

"Ιανουάριος 16.435 ἄτομα, Φεδρουάριος 13.452, Μάρτιος 14.531, Ἀπρίλιος 18.232, Μάιος 18.876, Ιούνιος 17.091, Ιούλιος 16.713, Αὔγουστος 16.460, Σεπτέμβριος 17.301, Οκτώβριος 17.741, Νοέμβριος 16.092, Δεκέμβριος 14.197.

Εἰς τοὺς ἄκανθα ἀριθμούς ἀπασχοληθέντων

ἀπόμιναν δέοντα νὰ προστεθοῦν καὶ 25.000 περίπου ἐρασιτεχνῶν ἀλιεύων ἐγγεγραμμένων εἰς τοὺς σχετικοὺς συλλόγους. Βεβαίως ὑπάρχει καὶ μέγας ἀριθμός ἐρασιτεχνῶν ἀλιεύων δστις μηδὲ ἔγγεγραμμένος εἰς τοὺς συλλόγους παραμένει ἀκαθόριστος.

**ΔΙΑΚΙΝΗΣΙΣ ΑΛΙΕΥΜΑΤΩΝ ΔΙΑ ΤΩΝ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΩΝ**

Συμφώνως πρὸς τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα, τὰ παρεχόμενα ὑπὸ τῆς ΕΤΑΝΑΛ κατὰ τοὺς μῆνας Ιούλιον καὶ Αὔγουστον, διεκινήθησαν διά τῶν ιχθυοσκαλῶν τῆς χώρας τὰ κάτωθι ἀλιεύματα:

"Ιούλιος: Κατὰ μῆνα Ιούλιον διεκινήθησαν συνολικαὶ ποσότητες 2.904.185 χιλιογράμμων ιχθύων, ἀξίας 38.086.378 δραχμῶν ἔναντι 2.738.176 χιλιογράμμων, ἀξίας 26.089.495 δραχμῶν, διακινηθέντων κατὰ τὸν μῆνα Ιούλιον τοῦ παρελθόντος ἔτους 1969.

"Η μέση τιμὴ τῶν διακινηθέντων ἀλιευμάτων ἀνήλθε κατὰ τὸ Ιούλιον 1970 εἰς δρχ. 13, 35 ἔναντι δρχ. 9,52 κατὰ χιλιογράμμον μεταξύ τῶν μῆνων Ιούλιον τοῦ παρελθόντος ἔτους.

"Αναλυτικῶς καὶ κατὰ ιχθυοσκαλῶν ἡ κίνησις ἐνεφανίσθη ὡς κατωτέρω:

Παραγωγὴ

Ιχθυοσκαλα	1969	1970	τιμὴ
Πειραιεὺς	868.170	1.328.024	15,21
Θεσσαλονίκη	628.694	820.604	11,83
Καβάλα	944.435	356.147	10,34
Πάτραι	211.423	228.626	14,—
Χαλκίς	54.326	137.950	10,76
Χίος	31.128	32.834	15,18

"Ἐκ τῶν ἀνωτέρω στοιχείων προκύπτει, ὅτι τὸ 45,7% τῆς διακινηθέσης διὰ τῶν ιχθυοσκαλῶν παραγωγῆς διεκομίσθη, μέσω τῆς ιχθυοσκαλας Πειραιώς, διακινηθέντων πρὸς τὴν περιοχὴν τῆς πρωτευούσης.

"Αὔγουστος: Κατὰ τὸν μῆνα Αὔγουστον διεκινήθησαν διὰ τῶν ιχθυοσκαλῶν τῆς χώρας 2.746.394 χιλιγρ. Ιχθύων, συνολικῆς ἀξίας 37.740.639 δρχ., ἔναντι 2.661.417 χιλιγρ. διακινηθέντων κατὰ τὸν ἀντίστοιχον μῆνα 1969, ἀξίας 28.018.254 δρχ. "Η μέση τιμὴ τῶν διακινηθέντων ἀλιευμάτων ἦτοι 13,74 δρχ. κατὰ χιλιογράμμον, ἔναντι μέσης τιμῆς τοῦ αντίστοιχου περιοχού μηνὸς 10,52 δρχ.

"Αναλυτικῶς καὶ κατὰ ιχθυοσκαλῶν ἡ διακίνησις ἐνεφανίσθη ὡς κατωτέρω:

Παραγωγὴ	1969	1970	'Αξία	Μέση τιμὴ
Πειραιεὺς	1.106.804	909.512	16.695.451	15.—
Θεσσαλονίκη	876.595	813.206	8.910.620	10,16
Καβάλα	328.692	619.941	4.334.617	13,18
Πάτραι	234.785	233.578	5.480.579	23,33
Χαλκίς	167.062	54.569	1.651.884	9,88
Χίος	32.456	30.611	6.777.488	20,57

Συγκριτικῶς, ἔναντι τοῦ μηνὸς Αὔγουστου 1969 παρουσιάσθη συνολική αὔξησης τῆς μὲν διακινήσεως κατὰ 3,20%, τοῦ δὲ ἀλιευτικοῦ εἰσοδήματος κατὰ 34,70%.

"Η μειωμένη διακινήσις τῆς ιχθυοσκαλας Καβάλας ὀφείλεται εἰς τὴν μὴ διέλευσιν ἐκ τῆς παραεκτίου θαλασσίας περιοχῆς μετανα-

στευτικῶν ιχθύων, μὴ διέλευσις ἀναγκάσσει ἀφεκτὰ σκάφη τῆς περιοχῆς Καβάλας νὰ ἀλιεύσουν εἰς τὴν περιοχὴν Θεσσαλονίκης.

"Η αὔξησης διακινήσεως διὰ τῆς ιχθυοσκαλας Θεσσαλονίκης ὀφείλεται κυρίως εἰς τὴν

καλήν άποδοσιν τών γρί - γρί νυκτός, απίνα ένεπότισαν περάσματα μεγάλων σμηνών γαύρου, τού δόποιοι αι τιμαὶ διετηρήθησαν εἰς υψηλά ἐπίπεδα, λόγῳ τοῦ ἐνδιαφέροντος, διπερ επιδεικνύουν αἱ βιοτεχνίαι ὀλιπάστων διὰ τὸ εἶδος αὐτό, διπερ κατεργαζόμενον ἐξάγεται πρὸς τὰς χώρας διοικούσις ἑπτάνησος, ὡς ἡ Γερμανία, αἱ Ἡνωμ. Πολιτεῖαι Ἀμερικῆς, ὁ Καναδᾶς, ἡ Αὐστραλία κ.λπ. Οὕτως ἡ Θεσσαλονίκη παρουσίασεν αὐτὴν διοικήσεων κατὰ 7,80% καὶ αὔξησιν τοῦ ὀλιευτικοῦ εἰσιδήματος κατὰ 29,30%.

Εἰς τὴν διακίνησην μέσω τῆς Ιχθυοσκάλας Χίου συμπεριλαμβάνονται καὶ 2.000 χλγρ. ιχθύων, ἀξίας 72.500 δρχ., εἰσαχθέντων ἐκ Τουρκίας.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ ΝΩΡΩΝ ΙΧΘΥΩΝ

Κατὰ τὰ παρασχεθέντα ὑπὸ τῆς ΕΤΑΝΑΛ στοιχεῖα κατὰ τοὺς μῆνας Ἰούλιον καὶ Αὔγουστον 1970 ἐπραγματοποιήθησαν αἱ κάτωθι ἔξαγωγαὶ καπῶν ἰχθύων:

Ιούλιος: Κατὰ τὸν μῆνα Ἰούλιον ἐξῆθησαν διὰ τῶν ιχθυοσκαλῶν Θεσσαλονίκης καὶ Πατρῶν 9.842 χλγρ. ιχθύων ἀξίας 72.394 δρχ., καὶ μέσης τιμῆς κατὰ χιλιόγραμμον 7.35 δρχ.

Αὔγουστος: 'Ἐξῆθησαν ἐκ τῶν ιχθυοσκαλῶν Θεσσαλονίκης καὶ Πατρῶν 31.591 χλγρ. καπῶν ιχθύων ἀξίας 176.698 δρχ.

ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΗΣ ΙΧΘΥΟΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη παρατηρεῖται μία ἀνάπτυξις τῆς ιχθυοπαραγωγῆς τῶν ἐλληνικῶν ὀλιευτικῶν, φθάσασα εἰς ποσοστόν 7.5% ἐτησίως. Τὸ γεγονός τοῦτο ἀποδίδεται ἀφ' ἐνὸς εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ὑπέρποντίου ὀλιευτικῶν καὶ ἀφ' ἐτέρου εἰς τὴν σχετικὴν βελτίωσιν τόσον τοῦ ὀλιευτικοῦ στόλου, δόσον καὶ τοῦ ὀλιευτικοῦ ἔξοπλισμοῦ τῶν σκαφῶν αὐτοῦ.

Κατωτέρω παραθέτομεν πίνακας ἐμφαίνοντα τόσον τὴν κατὰ τὴν περίοδον 1966 - 1968 ὀλιευτικὴν παραγωγὴν, δόσον καὶ τὰς πραγματοποιηθείσας εἰσαγωγάς καὶ ἔξαγωγάς.

	1966	1967	1968
Ἀλιευτικὴ παραγωγὴ	123.853	125.800	132.000
Εἰσαγωγαὶ (περιλαμβάνονται καὶ τὰ Ιχθύα.)	51.600	47.000	42.300
Ἐξαγωγαὶ	3.020	2.180	2.751

Κατὰ τὴν ἐποχὴν καταρτίσεως τοῦ ἀνωτέρω πίνακος ἡ ὑπερπόντιος ὀλιεία ἥριθμει 42 σκάφη, ἡ δὲ μέση τοιωτή 700 περίπου μηχανότραπαι, γρί - γρί.

Παρήγορον ὀσαύτως ἔξελιξιν παρουσιάζει καὶ ἡ ἀνάπτυξις τῆς ιχθυοκαλλιεργείας εἰς τὰ ἑστερικά ὄνδατα τῆς χώρας ιδίως δὲ τῆς καλλιεργείας τῆς πεστροφας, ἦν εύνοον αἱ κιλιματολογικαὶ συνθῆκαι. 'Ο ἀριθμὸς τῶν ἴδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων καλλιεργείας τῆς πεστροφας ὑπερβαίνει τὰς 100.

'Η δημιουργία καὶ λειτουργία τῶν ιχθυοσκαλῶν, ἥτοι τῶν κτιριακῶν ἔκεινων ἔγκαταστάσεων ἐντὸς τῶν ὀπίων πραγματοποιεῖται ἡ ἐνστόθεσις συντήρησις καὶ δημοπράτησις τῶν ἀλιευμάτων, συνέτεινεν ἀναμφισθῆτή τως; εἰς τὴν ἀναπτυξιν τῆς ιχθυοπαραγωγῆς διότι ἐνθαρρύνει καὶ ὑποβοηθεῖ τοὺς ἀλιεῖς.

Παραδήλως κατὰ τὸ 1970 καὶ κατὰ τὸ πρῶτον ἔξαμηνον αὐτοῦ ἡ διάθεσις κατεψυγμένων ἀλιευμάτων εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἀγοραν ἀνήλθεν εἰς 15.090 μετρικοὺς τόνους, ἔναντι 12.737 τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ παρελθόντος Σεπτεμβρίου.

Ἄναλογος αὐξήσις παρετηρήθη καὶ περὶ τὴν ἀλιείαν τῶν νωπῶν ιχθύων, ἥτις διεμορφώθη ὡς ἔξης:

Κατὰ τὸ 1967 ἡλιεύθησαν 92.721,7 μετρικοὶ τόνοι ἀλιευμάτων, ἐκ τῶν ὀπίων 55.949,3 διετέθησαν καποιοί, οἱ δὲ 36.777,3 κατεψυγμένοι. Κατὰ τὸ 1969 ἡλιεύθησαν 104.870 μετρικοὶ τόνοι ἀλιευμάτων, ἐκ τῶν ὀπίων 68.132 διετέθησαν καποιοί καὶ 36.739 κατεψυγμένοι.

'Ἐκ τῶν ἀνώτερων στοιχείων προκύπτει αὐξήσις τῶν ἀλιευμάτων ἀπὸ 5,8% μέχρις 9,5 παρὰ ταύτην δὲ ἐπιτείνεται συνεχῶς καὶ παραδήλως ἡ αὐξήσις τῆς καταναλώσεως ὀφειλομένη ἀφ' ἐνὸς εἰς τὴν συρροὴν τουριστῶν καὶ ἀφ' ἐτέρου εἰς τὴν αὔξησιν καταναλώσεως ιχθυόπληρων ἐκ μέρους τοῦ ἀγροτικοῦ πληθυσμοῦ τῆς χώρας.

ΕΙΣ ΙΧΘΥΟΤΡΟΦΕΙΑ ΑΙ ΤΕΧΝΗΤΑ ΛΙΜΝΑΙ

'Ἐθίγη καὶ πάλιν εἰς τὸ τελευταῖον φύλλον τὸ δέσμημα τῆς ἀνάγκης τοῦ ἐμπλούτισμοῦ τῶν λιμῶν τῆς Δ.Ε.Η. δι' ιχθύδιων ταχείας ἀνάπτυξεως, ὡστε νὰ μεταβληθοῦν αὐτοὶ εἰς ιχθυοτροφεῖα πρὸς μεγίστην ἐνίσχυσιν τοῦ παροχθίου πληθυσμοῦ καὶ τῆς λαϊκῆς τροφῆς.

Παρόμοιον μέτρον δὲν ἔχει μόνον ἐφαρμοσθῆναι γενικῶς εἰς ἀπάσας τὰς Εὐρωπαϊκὰς χώρας, εἰς ἃς ἐδημιουργήθησαν τεχνηταὶ λίμναι πρὸς ἔξασφάλισιν παροχῆς ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας δι' ὑδατοπότωσεων, ἀλλὰ καὶ εἰς αὐτὴν τὴν Ἀφρικὴν ἀκόμη.

Συγκεκριμένως ὅτε οἱ Ἰταλοὶ κατέλαβον τὴν Αἰθιοπίαν κατὰ τὸ 1935, ἥρχισαν ἀμέσως νὸ οὐρανού τοῦς τάχις τοῦς τάχις φυσικάς, ὅσον καὶ τεχνητὰς λίμνας τῆς Χώρας αὐτῆς δι' ιχθύδιων, μεταβαλλόντες ἀμέσως τὰς φυσικὰς λίμνας Τάνα, εἰς τὰ βόρεια, καὶ Μιτσόφτον, παρὰ τὴν Ἀντίτης Ἀμπέμπα, εἰς πηγάδας παραγωγῆς ιχθύων.

Σὺν τῷ χρόνῳ ὁ ἐμπλούτισμός ἐπεξετάθη καὶ εἰς ἄλλας λίμνας ὡς καὶ εἰς τὰ τμῆματα τῶν προσφερομένων πρὸς τοῦτο ποταμῶν τῆς Χώρας μὲν ἀρισταὶ ἀποτελέσματα.

Μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν τῆς Αἰθιοπίας, ἐνετάθη ἡ προσπάθεια τῆς ιχθυοπαραγωγῆς. Σήμερον ἡ Αἰθιοπία, παρ' ὅλον ὅτι μέρος τοῦ πληθυσμοῦ ἀπέφευγε ἐπ' προκαταλήψεως τὴν ιχθυοφαγίαν, ἔχει ἀποκτήσει ἐξαιρετικῶς καλῆς ποιότητος εἰδῆ ιχθύων εἰς τὰ ἑστερικά.

Συγχρόνως ἡ FAO ἐν τῇ προσπάθειᾳ τῆς ἑνίσχυσεως τῶν ὑπαναπτύκτων περιοχῶν τῆς

Αφρικῆς, ἐφαρμόζει εὐρύτατον πρόγραμμα ἐμπλούτισμοῦ τῶν ἐσωτερικῶν ὄντων τῆς 'Ηπειρου αὐτῆς δι' ιχθύδιων πρὸς δημιουργίαν πηγῶν πιάτρας.

Είναι ἀπαραδεκτόν, νομίζομεν, ὅτας, ἡμεῖς οἱ 'Ελληνες, λαός ιχθυοφαγος, μη ἐκμεταλλεύθωμεν τὰ διδαγμάτα τῶν αλιων καὶ νὰ ἀφήνωμεν τὰς τόσας δημιουργηθείσας τεχνητὰς λίμνας εν τῇ Χώρᾳ μας νὰ παραμενούν στείραις ἀπό ἀπόφεως ιχθυοπαραγωγῆς.

Νομίζομεν ὅτι ἡ Διεύσυνης Αλιείας πρεπει, ως υπεύθυνως διαχειριζόμενη τὸ θέμα, νὰ ἀναλαβῃ τὴν ἀντίστοιχην διαποτίσησην τοῦ πληθυσμοῦ.

•

ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΙΣ ΣΤΕΙΡΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Από τετρας τοῦ ναυτικὸν ἔργαστηριον Σάντου Χούκ του Ινιού ιζερου προσανείται εἰς μελεταὶς καὶ πειραματα δημιουργίας καταφυγῶν δι' ιχθείς οια της χρησιμοποίησεως παλαιῶν επισωτῶν (ελατικῶν αυτοκινήτων), ποντίζομενων εἰς στείρας, αμμωνεὶς περιοχας τοῦ βυσσού ανατολικῶν τῶν ακτῶν τῆς θορείου 'Αμερικῆς.

Τὰ τρόπου λιαν ἀπλὸν. Πεντε η εξι επισωτρά πυθίζονται μεχρι τοῦ βυσσού διὰ συμπαγών βαρων. Ιά κοιλώματα τῶν επισωτῶν ἀποτελουν ίδεωδή καταφυγαία δι' ιχθείς. Η περιτηρηση, ὅτι ἐπὶ τῶν ουτών ποντίζομενων επισωτρῶν ποντίζονται μικρορογανισμοὶ τοῦ βυσσού, οιτινες παρέχουν αριστην τροφην διὰ τοὺς ίχθεις.

Κατὰ τὸν ἐκπρόσωπον τοῦ ὑπουργείου 'Εσωτερικῶν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειών τοῦ Τμήματος 'Αλιείας, ἀπεδείχθη πλέον ὅτι τὰ παλαιά επισωτρά δυναταὶς νὰ μεταβάλλουν ἀγονούς ἀμμώδεις βυθούς εἰς τόπους δημιουργίας μεγαλών συγκεντρώσεων ιχθύων. Τούτο δυναται νὰ ἐπιτευχθῇ ἐν διαστηματι διλγών μονον μηνον.

Τὸ σχέδιον ἐφαρμογῆς εἰς εύρειαν κλίμακα τοῦ ἀνα συστήματος, εύνοον τὰ μέγιστα αὶ ἐπαρισταὶς κατασκευῆς ἐπισωτρῶν, διότι οὐτα θά λυθῇ καὶ τὸ δέσμημα τῆς διαστοσεως τῶν πασαλιτηρίων διὰ τὸν ἀρχικὸν τῶν προσρισμόν πλέον τοιούτων. 'Εφαρμογὴ τοῦ σχεδίου θά σημάνῃ τὴν χρησιμοποίησιν 1.5 δισεκατομ. ἐφαρμόνων επισωτρῶν.

Η σημασία τὴν ὀποίαν ἔχει ἡ διάθεσις τῶν παλαιῶν ἑλαστικῶν καταφαίνεται ἐκ τοῦ γεγονότος, ὅτι κατὰ τὸ 1969 παρήχθησαν μόνον εἰς τὰς 'Ηνωμένων Πολιτείας 180 ἑκατομ. επισωτρῶν καὶ ὅτι σήμερον, τὸ εἰς κατεστραμμένα τοιαῦτα ἀπόθεμα εἰς 'Ηνωμένων Πολιτείας ἀνέρχεται εἰς 1.4 δισεκατομ. μονάδας.

Κατὰ τὸν ἀντιπρόσωπον πάντοτε τοῦ ὑπουργείου 'Εσωτερικῶν εἰς Η.Π.Α., ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ συστήματος θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν διάθεσιν τοῦ συνόλου τοῦ ἀπόθεματος, ἀξιοποίουταις αὐτῆς.

Φαίνεται ὅτι αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι θὰ προχωρήσουν εἰς τὴν εὐρείαν ἐφαρμογὴν καὶ οὕτω, ἐντὸς διλγίου θὰ διανοιούν νέα ὀλίπτεια διὰ τὸν ὄλιειν αὐτῆς.

Μήπως θὰ ἐπρεπε νὰ μελετήθῃ ἡ δυνατότης ἐφαρμογῆς ἀναλόγου συστήματος καὶ εἰς τὰ ἑλληνικὰ ὄντα, διπο τὰς τόπων μειούμενα;

•

ΕΙΣ ΠΟΙΟΝ ΑΝΗΚΕΙ Ο ΒΥΘΟΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ;

Η Νομικὴ 'Επιπροτὴ Ειρηνικῆς Χρησιμοποίησεως τοῦ βυσού τῶν Θαλασσῶν, συνελεύσασα ἐν Γενεύη, δὲν κατώρθωσεν ἀκόμη νὰ δώσῃ μίαν ἀπάντησιν ἐπὶ τοῦ ἐρωτήματος διπερ ἀπέτελεστος τὸ ἀντικείμενον τῶν συζητήσεων αὐτῆς. Εἰς ποιὸν ἀνήκει δι βυθὸς τῶν θαλασσῶν;

ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΙΚΟΛΑΟΥ Γ. ΣΚΟΡΙΝΗ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ, 7-9

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 8

ΤΗΛΕΦΩΝΑ

426.656 - 426.655
427.763 - 663.754

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘ.

SCORINISLAW

ΤΕΛΕΣ

(21) 2204
SICR GR

Τό πρόβλημα άπεικησε σπουδαιότητας αφ' ής ανεπτύχθη ή ώκεανογραφίας και άφηκε νά δισφανούν μεγάλα προσποτικά ειδικώς έπει τού πεδίου εξαγωγών μάγαθων έκ τών βυθών (μεταλλεύματα και υδρογονάνθρακες).

Μέχρι τούδε ή «μεγάλη λίμνη» συνίστα χώρων μή υποκείμενον είς κανένα κανόνα τού διεθνούς δικαίου. Τούτο άσχολεται άποκλειστικώς και δή κατά τρόπον λίαν έλαστικον με την χωρικά ύδατα (άπο 3-12 μιλών) και την πρός αύτά προσκεμένη ήπειρωτικήν υφαλοκρηπίδα, ητοι την έπεκτασιν τών όκτων μέχρι βαθών 200 μέτρων.

Αι συζήτησεις έβασισθησαν έπι διαφόρων σχεδίων. «Υφίσταται έν σχέδιον τών Η.Π.Α. καθ' δή εδει νά τεθούν είς την διάθεσιν τής άνθρωπότητος άπαντα τά άγαθά τά εξαγόμενα έκ βαθών υπερβανώντων τά 200 μέτρα. 'Ο χώρος ούτος θά διεκρίνετο είς δύο ζώνας. Μίαν άπο τού βάθους τών 200 μέτρων μέχρι της τοιαύτης τών μεγάλων βαθών, έφ' ής αι παράκτιοι χώραι θά ένηργουν ως έντολοδροχοί των 'Ηνωμένων 'Εθνών και έτεραν, την τών μεγάλων βαθών, ητοι θά υπήγετο είς ειδικόν διεθνή 'Οργανισμόν.

Έπειρον σχέδιον είναι τό γαλλικόν σπέρ περιλαμβάνει πλήρη καταρτισθέντα κανονισμόν ανευ προβλέψεως υπάρχεως διεθνούς 'Οργανισμού, πρός όν ηθελον παραχωρήσει εύρυταται δικαιοδοσίαι.

Τό Βρετανικόν σχέδιον σπέρ βασίζεται διάλογορον έπι τής δημιουργίας διεθνούς 'Οργανισμού, πρός όν ηθελον παραχωρήσει εύρυταται δικαιοδοσίαι.

Τέλος τά Σοδίετ δέν θέλουν νά δάκουσουν νά γίνεται λόγος περί διεθνούς δικαιοδοσίας και έπιμένουν έπι τής άρχης τής έθνικής έπικυριαρχίας τών Κρατών.

Η ΑΛΙΕΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΟΙΝΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

Έαν έχρειαζετο έπιβεβαίωσις έπι τού σημαντικού ρόλου δή θά παίξῃ ή άλιευτική πολιτική έπι τών διαπραγματεύσεων μεταξύ τών έπιζητούντων τήν είσοδον των είς τήν Κοινήν 'Αγοράν Κρατών και τών έταιρών αύτης, αύτη παρεσχέθη τήν 22ον παρελθόντος μηνός, διαρκούσης τής πρώτης συνεδριάσεως τών συνομιλιών μεταξύ τής Νορβηγίας και τής Κοινής 'Αγοράς. 'Αμέσως άπ' άρχης κατέστη φανερόν οτι ύπειρχονται μεγαλύτεραι άντιθέσεις συμφερόντων και ά-

πό τής άρχης αύτῶν αι συνομιλίαι είσηλθον εις άδιέξοδον λόγω τού θέματος τής άλιευσης.

Διά τούς Νορβηγούς, οίτινες παρουσιάσαν μημόνιον έξι 120 σελίδων έπι τής άλιευτικής βιομηχανίας τό θέμα είναι μεγίστου έθνικού ένδιαφέροντος, εις αύτό δὲ ύπειρχονται δχι μόνον δο οίκονομικός παράγων, άλλα και παράγοντες κοινωνικοί και στρατηγικοί.

'Αμφότερα δμως έπισης δύο έτερα κράτη, τό 'Ηνωμένων Βασίλειον και ή 'Ιρλανδία, παρουσιάσαν ειδικώς τό θέμα τής άλιευσης κατά τάς συνομιλίας τών Βρυξελλών, ως άποτελούν σπουδάσιον παράγοντα τών διαπραγματεύσεων.

Τό βασικὸν πρόβλημα δημιουργεῖται έκ τού οτι οι έξη τώρα μόνον άρχιζουν νά άναλαμβάνουν σοδαράν προσπάθειαν πρός χάραξιν κοινής άλιευτικής πολιτικής, ένω τό θέμα εύρισκετο έν έκκρεμοτήτη άπό άρκετών έτῶν έπι τής τραπέζης τού Συμβουλίου τών Βρυξελλών.

Οι Βρετανοί, κατόπιν τής παρουσιασθείσης τελευταίως σπουδῆς τών έξη κατηγορούν αύτούν έπι τού θέματος λέγονται οτι δψίμως έντείνουν τάς προσπαθείας των πρός κατάρτισιν κοινής πολιτικής ίνια έπιλύνοντες τά πρός αύτήν συνδέμενα προβλήματα έπιτυχουν ώστε τά ύποψηφια νέα μέλη εύρεθούν πρό τετελεομένου γεγονότος και μή έχουν περαιτέρω λόγον έπι τής ήδη κεχαραγμένης πολιτικής.

Καίτοι οι έξη άποκρούντων τήν κατηγορίαν ύπαρχει κάτι περισσότερον άπό δόσιν άληθείας εις αύτήν. Οι έξη έπιθυμούν νά έχουν μίαν κοινήν πολιτικήν, ώστε νά δύνανται νά παρουσιάσουν αύτην ως τμήμα τής κοινής αύτών διαπραγματευτικής θέσεως. Διά τόν λόγον αύτών άκριδώς άπειράσιαν δημοσιεύεται η πολιτική αύτη χαραχθή μέχρι τής Ιης Νοεμβρίου έ.ε.

Υφίστανται άμφιβολίαι τινές περί τού κατό πόσον οι έξη θά κατορθώσουν πράγματι νά συμφωνήσουν μεταξύ των μέχρι τής ήμερηνίας αύτής, άλλα πάντως άπομένει ως κύριον σημείον ή έπιθυμίας των δημοσιεύεται εις τάς άλιευσης και τά συμφέροντα τής Κοινότητος ήπο τήν σημεριήν της μορφήν και δχι έπι τών τοιούτων τής τυχόν διευρυθμούμενης τοιαύτης.

Κατά τό παρελθόν έτος τό σύνολον τής άλιευτικής παραγωγής τών έξη άνηλθεν περίπου εις 1,7 έκατομ. τόνους, ένω ή τών

τεσσάρων ύποψηφίων νέων μελών (Βρετανία, Νορβηγία, 'Ιρλανδία και Δανία) έφθασε τά 4,8 έκατομ. τόνους.

Η ύπαρχουσα Κοινότης παρουσιάζει έν σλειμμα έν σχέσει πρός τάς άλιευσης τής καταναλώσεως αύτής 500.000 τόνων άλιεύματος. Μία διευρυνομένη κοινότης έκ τών δέκα κρατών θά παρουσιάση περίσσευμα 250.000 τόνων. Μόνον ή Νορβηγική παραγωγή ύπερέχει τού συνόλου τής τοιαύτης τών έξη.

Οι Νορβηγοί ήποστηρίζουν οτι είναι έκτος κάθε ρεαλισμού τό νά καθορισθή άλιευτική πολιτική βασιζόμενή έπι έλλειμματικού ισοζυγίου άλιευσης και είτα νά έφαρμοσθή ή αύτή πολιτική έπι μιάς Κοινότητος, ητοι θά παρουσιάζη πλεονάσματα. Κατά τήν διάσκεψιν τής 22ας παρελθόντος μηνός οι Νορβηγοί έζητησαν άπό τούς έξη έξαφαλίσιν περί τού οτι θέλει συζητηθή ή χάραξις τελίων νέας πολιτικής έπι τής άλιευσης, οταν ή Κοινότης ήθελεν διευρυνθή.

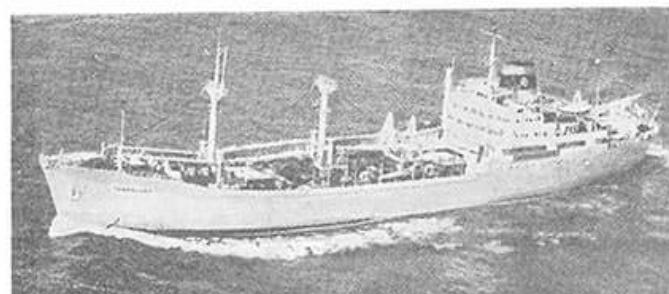
Τόπο άπεκρούσθη ύπο ποι διαπραγματεύοντο Γερμανού 'Υπουργού τών 'Εξωτερικών κ. Βάλτερ Σήλ, δοτις δέν ήθέλησε νά προχωρήση πέραν τού νά είπη οτι «οι έξη θά λάβουν ύπ» όψιν των τά συμφέροντα τής Νορβηγίας» κατά τήν χάραξιν τής ίδιας αύτών άλιευτικής πολιτικής, προβαλών τό έπιχείρημα οτι οι έξη δέν δύνανται νά είπουν εις τούς ίδιους αύτών άλιευσης οτι έχουν σκοπόν νά άναθεωρήσουν μίαν πολιτικήν έφ' ήδη δέν έχουν συμφωνήσει άκρωμη.

Τό πλέον δμως βασικό πρόβλημα είναι τό τών χωρικών άδαπτων. Κατά τά παρόντα σχέδιοι τών έξη προβλέπεται ή έγκαταλεψίς τού έθνικού έλέγχου έπι τών παρακτικών άδαπτων μετά μιάν μεταβατική περίοδον ίων πέντε έτῶν. Οι Γάλλοι έπιμένουν έπι τής μεταβατικής περίοδου πρός προστασίαν τών τρώων άλιευσην τών τής Βρετανής.

Άλλα και ή τοιαύτη περίοδος τών πέντε έτών είναι λίαν βραχεία διά τούς Νορβηγούς, οίτινες ύποστηρίζουν οτι τά βόρεια Νορβηγία παράκτια άδαπτα δέν νά έξακολουθήσουν προστατεύομένα διά τής διαπτηρίσεως τού έθνικού έλέγχου έπι αύτών διά μακράν μεταβατικήν περίοδον καθόσον οι μικροί Νορβηγοί άλιευς άφειλουν εις τά άδαπτα αύτά τήν αντηλησιν τών πόρων διαβιώσεως τών.

Άναλογα έπιχειρήματα προβάλλονται και ύπο τής 'Ιρλανδίας, μόνον δέ ή Δανία φαίνεται διαπεθειμένη νά δεχθή παρομοίαν λύσιν διά τάς άκτας τής Βορείου θαλάσσης.

SOI
Always at your service



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL,"

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

GOTHENBURG

ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

Η Φινλανδία, η Ελλάς, η Ιρλανδία, η Ισπανία και η Τουρκία.

ΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟ 1969

Συμφώνως πρός παρασχεθέντα στοιχεῖα υπό τού νηπουργείου Μεταφορών, τὰ γερμανικά έμπορικά πλοία μετέφερον κατά το 1969 τούλαχιστον 118 έκατομ. τόν. έμπορευμάτων. Έξ αύτῶν 3.1 έκατομ. τόν. μετεφέρθησαν μεταξύ τῶν διμοσπονδιακῶν λιμένων, 36 έκατομ. τόν. μεταξύ γερμανικῶν καὶ ξένων καὶ 44.1 έκατ. τόν. μεταξύ ξένων λιμένων, ήτοι συνολικών 83.2 έκατ. τόνων. Επίσης τὰ γερμανικά πλοία, τὰ όποια έναντιώθησαν εἰς τὸ έξωτερικόν, μετέφερον κατά προσέγγισιν 35 έκατομ. τόνων έμπορευμάτων.

Αἱ άνωτέρω μεταφοραὶ κατανέμονται ως ἔχει:

40% εἰς τὰ τράμπης, 28% εἰς τὰ πετρελαιοφόρα καὶ 23% εἰς τὰ πλοῖα γραμμών. Έκ τῶν άνωτέρω 83.2 έκατ. τόν. τὰ 25% ήσαν μεταλλεύματα, 18% προϊόντα πετρελαίου, 6% λιπαρά, 5% γανάθρακες, 4% ξυλεία καὶ δημητριακά καὶ 2% φρούτα καὶ κηπευτικά. Τὰ λοιπά έμπορευμάτα άντιπροσωπεύουν ποσοστὸν 37%.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΠΟΝΤΑΙ ΑΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ:

Οἱ άμερικανικοὶ ναυτιλιακοὶ κύκλοι ἔξεπλάγησαν δλίγον ἀπὸ δύο σημαντικὰς νέας ἔξελιξεις: Τὴν ἐπανάληψιν τῶν συζητήσεων εἰς τὸ Κογκρέσον δι' ὅ.τι ἀφορᾶ τὴν ύποθεσιν τῆς ναυλώσεως τῶν πλοίων τῆς «Γιουνάιτεντ Σταίντς Λάινς» εἰς τὴν «Σῇ Λάντ» καὶ τὴν ἀπόφασιν τῆς πρώτης νὰ παραπτῷ ἐφεξῆς οἰσαδήποτε κρατικῆς ἐπιδοτήσεως, προκειμένου νὰ διεισδύῃ εἰς τὰς παγκοσμίους διὰ κοντένερς μεταφοράς, ἐφ' ὅλων τῶν προσφερομένων γραμμών, ἐπὶ βάσεως περισσότερον συναγωνιστικῆς.

Εἰς τὸ σημεῖον τούτο συγκεκριμένως ἐδημογράφηθη ἡ ἐκπλήξις. Η «Γιουνάιτεντ Σταίντς Λάινς», διερωτώνται οἱ αὐτοὶ κύκλοι, δὲν εἶχεν, ἀρά γε, ἐπιτύχει τὴν πρώτην θέσιν εἰς δ.τι ἀφορᾶ τὴν κατανομὴν τῶν συμβολαίων στρατιωτικῶν μεταφορῶν; 'Επὶ πλέον, ή 'ε' συμπράντεν Λάινς', ἀπὸ τῆς ἀνακοινώσεως τῶν σχεδίων τῆς «Σῇ Λάντ», ἀντετάχθησαν ἀμέσως πρὸς τὴν πλοΐαν τῆς Ομοσπονδιακήν Ναυτιλιακήν 'Επιτροπήν, μὲν ἀποτέλεσμα τὴν πρὸς στιγμὴν διακοπήν προωθήσεως τοῦ θέματος τῆς ἐκχωρήσεως τῶν πλοίων.

Τὶ συνέβη ἐν τῷ μεταξύ; 'Η ἀμέσως ἀντίθεσις εἰς τὰς φιλοδοξίας τῆς «Σῇ Λάντ» ύπε-



ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΠΥΚΝΟΝ ΔΙΚΤΥΟΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Ἡ κρατικὴ ναυτιλιακὴ ἑταῖρία τοῦ Ροστόκ κατέστη ἡ μεγαλυτέρα εὐρωπαϊκὴ ἑταῖρία θαλασσίων μεταφορῶν τακτικῶν γραμμῶν. Ἐξυπηρετεῖ 16 γραμμάτων, ἔξι ὧν 7 ἀπὸ κοινοῦ μὲ ξένας ἑταῖριας. Τὰ 90% τῆς D.S.R. ταξιδεύουν ἐπὶ τακτικῶν γραμμῶν. 'Επ' εὐκαιρίᾳ τῆς 4ης Διασκέψεως Βαλτικῆς - 'Αφρικῆς καὶ τῆς 10ης Διασκέψεως διὰ τὴν 'Αφρικήν μόνον, αἵτινες προσφέτως συνήλθον εἰς Γύντιναν, οἱ γενικοὶ διευθυνταὶ καὶ οἱ ἐμπειρογνόμονες τῆς D.S.R., καὶ τῆς «Πόλιτς 'Οσεων Λάινς» συνεζήτησαν ἐπὶ τῆς ἐποικοδομητικῆς συνεργασίας μετ' ὅλων χωρῶν καὶ συνεργόντας ἐπὶ ἄλλων σχεδίων γραμμῶν πρὸς σύστασιν μέχρι τοῦ τέλους τοῦ πρώτου έξαμηνος τοῦ προσεχούς έτους.

Πρὸ τινος αἱ δύο ἑταῖριαι εἴπετο υποχρεωτικοὶ τὴν σύναψιν τριετοῦ διαρκείας συμβολαίου διὰ τὴν κοινὴν ὑπηρεσίαν τῶν γραμμῶν των, ἀσχολουμένων ἐν τῷ συνόλῳ των μὲ τὴν μεταφοράν καφὲ τῶν τριών σημαντικωτῶν βρετανικῶν οἰκων ἔξαγωγῆς, στίντες ἀνέθεσαν τὸ ἔργον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μπάλτ - 'Αφρικάνιο, λόγω τῶν καλῶν τῆς ὑπηρεσίων.

Ἡ D.S.R. ύπογραμμίζει σχετικῶς, διὰ διθετικός οὗτος ἀπόλογισμὸς ἐπιβεβαιοῖ τὴν ὄρθδητητα τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ἥτις ἀντικατοπτρίζεται ἐπίσης εἰς τὴν εὐρέων καὶ φιλικήν συνεργασίαν μετά τῶν σοσιαλιστικῶν ναυτικῶν χωρῶν.

ΓΑΛΛΙΑ

ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑΝ

Τὸ σχέδιον προϋπολογισμοῦ τοῦ ύπουργείου Ναυτιλίας περιλαμβάνει δλάς τὰς αἰτηθείσας ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς πιστωσίες διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας. Οὕτω υἱοθετήθη ἡ πολιτική, ἥτις θέλει ἐπιπρέψει, εἰς τὸ πλαίσιον τοῦ δου προγράμματος, τὴν σταθεροποίησιν τοῦ ἐλλείμματος ισοζυγίου τῶν ναυλών εἰς τὰ 400 περίπου έκατομ. δολλαρίων κατὰ τὸ 1975.

Προβλέπεται διὰ τὸ έντος πενταετίας ἡ χωρητικότης τοῦ στόλου ξηρῶν φορτίων θὰ αὔξηθη κατὰ 50%, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν δύναμιν τοῦ 1968. Ἐν τούτοις, δὲν ἀποειλείσθη διὰ τὴν καταβολὴν προσπαθειῶν διὰ τὴν κατασκευὴν γιγαντιαίων δεξαμενοπλοίων.

Σημειωτέον, ἐπίσης, διὰ διθετικής πολιτικῆς προϋπολογισμὸς διὰ τὴν ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν προβλέ-

Dr. DIMITRIOS SALIVARAS

ΙΑΤΡΟΣ

Appointed and Approved by : P. & I. Clubs
in Buenos Aires, Argentina

C. Pellegrini 641
Buenos Aires Tel. : 85 - 3943
Cables : Salivaras - B. Aires : 30 - 0590

Argonaut Suppliers (pty) L^{td}

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

χώρησε, διδόντος διτί η «Εισιμπράντσεν Λάϊνς» όλα την αδειαν διά την άναληψιν των 4 πλοίων κοντέινερς της «Εισιμπράντσεν Λάϊνς». «Ετέρον σημαντικών γεγονός ήτο τὸ νέον κλίμα στην επεκράτησην εἰς τούς ναυτιλιακούς κύκλους, λόγω των τεχνολογικῶν μεταβολῶν εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς.

Πράγματι, οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ εἰσῆλθον εἰς ἀποφασιστικὴν φάσιν, συνισταμένην εἰς τὴν ἀνανέωσιν τοῦ στόλου των καὶ συνεπτῶν πρέπει νὰ γίνῃ διαχωρισμὸς μεταξὺ ἐπιδοτουμένων μεταφορῶν καὶ μὴ ἐπιδοτουμένων γραμμῶν. Εἰς τὰς Η.Π.Α. υφίστανται δύο εἰδῶν ἐπιχορηγήσεις: Μία χορηγούμενη διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς πλοίου καὶ ἀνερχομένη εἰς τὰ 55% τῆς ἀξίας του, διδούμενη ὅμως ἀπ' εὐθείας εἰς τὸ ναυπηγεῖον καὶ οὐδεμίᾳ συνεπτῶς σχέσιν ἔχουσα μὲ τὸν ἐφοπλιστήν. «Η δευτέρα εἶναι ἐπιδότησις ὑπολογιζομένη ἐπὶ τῶν διαφορῶν κόστους ἐκμετάλλευσεως, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἔξωτικόν, χορηγεῖται δὲ κατόπιν αἰτήσεως διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν τακτικῶν γραμμῶν.

Εἰς τὴν τελευταῖαν αὐτὴν περίπτωσιν, ἡ ἀποδοχὴ τῶν ἐπιδότησεων τούτων ἐπιτρέπει εἰς τὴν ὄργάνωσιν, ἥτις εἶναι ἐπιφορτισμένη μὲ τὴν κατανομὴν, νὰ ὑπαγορεύῃ ὁρισμένους δρους, οἵτινες ἔχουν ὡς συνέπειαν τὴν κατάργησιν πάσης εὐελίξιας τῶν ἐν λόγῳ τακτικῶν γραμμῶν. Ἀμερικανικὸς ἐφοπλιστικὸς οἶκος, δοτὶς, ἐπὶ παραδείγματι, ἐκμετάλλευται πολλὰς ἐπιδοτουμένας ὑπηρεσίας πρὸς τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Ιαπωνίαν, δὲν μέναται νὰ τροποποιηθῇ μίαν ἐν τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων, ὥστε νὰ καθορίσῃ ὡς προορισμὸν τὴν Αὐστραλίαν, οὔτε καὶ δύναται νὰ μεταφέρῃ ἐν πλοίον ἀπὸ τὴν μίαν γραμμὴν εἰς τὴν ἄλλην. «Ἐτέρος περιορισμὸς συνισταται καὶ εἰς τὸ διτὶ οἱ λιμένες προσεγγίσεων ἀποτελούν ἐπίσης ἀντικείμενον προκαθορισμού, κατόπιν περιοχῶν.

«Ἀνιθέτως, ὅμως, ἡ χορήγησις τῶν διαφοροποιημένων τούτων ἐπιχορηγήσεων δὲν ἐπιβάλλει κατ' ἀνάγκην καὶ ιδιαιτέρως ὑποχρεώσεις ἔναντι τῶν στρατιωτικῶν μεταφορῶν. Διὰ μίαν ἐπιδοτουμένην ἑταῖριν, ἥτις εἶναι η πρώτη συμβαλλούμενη μὲ τὴν «Ἐπιτροπὴν Στρατιωτικῶν Μεταφορῶν, ὡς ἡ «Γιούνάιτεντ Σταίτες Λάϊνς», τὴν στιγμὴν αὐτὴν παρουσιάζει ἐνδιαφέρον, ἀλλ' ἡ καταστασίας αὕτη εἶναι μόνον πρόσκαιρος, καθ' ὅσον οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ ἀλλάσσουν θέσιν κατ' ἔτος, προφανῶς κατόπιν σιωπηρᾶς συμφωνίας.

«Ἡ ἀπόφασις τῆς «Γιούνάιτεντ Σταίτες Λάϊνς» ἥτις, ἀφοῦ ἀπῆλαυσεν ἐπιχορηγήσεις ἀνὰ τὸν 535 ἑκατομμύριον δολαρίων ἐπὶ 30 ἔτη, πρέπει νὰ ἔχηγμῃ ὡς σημείον ἀφετηρίας μιᾶς νέας τάσεως παραποριμῆνης εἰς τὰς Η.Π.Α. Τὰ συμβατικὰ πλοῖα, τὰ διπούα ἔξασφαλίζουν ὡρισμένας τακτικὰς γραμμάς θὰ ἐπιδοτούνται, ἀλλ' εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν νέων μονάδων, ὡς τὰ πλοῖα κοντέινερς ἡ τὸ φορτηγοδόφορα, εἶναι στοχειώδες διτὶ ἡ τεχνικὴ τῶν εὐελίξια πρέπει νὰ συμβαδίζῃ μὲ τὴν διαχειριστικὴν τοιαύτην. Τὰ σκάφη ταῦτα πρέπει νὰ κινοῦνται ἀνεύ οὐδενὸς περιορισμού, δυναμένουν νὰ ἀναστάτωσῃ τὰ ταξίδια των ἡ νὰ στερήσῃ τὴν δυνατότητα στροφῆς των καὶ εἰς ἄλλας γραμμάς, καθ' ὅσον τὰ ἐπενδύμενα κεφάλαια εἶναι λίστα σημαντικά.

Οὔτε ἡ «Γιούνάιτεντ Σταίτες Λάϊνς» σχεδίαζε νὰ ἐκμεταλλεύεται κατά τρόπον περισσότερον ἀπότελεσματικῶν μίαν πλήρη ὑπηρεσίαν κοντέινερς πρὸς Εὐρώπην - ΗΠΑ - «Ἀπω Ανατολήν», μὲ τὰ νέα πλοῖα κοντέινερς «Ελάνσερ» καὶ «Λήντερ» (ταχύπτηος 23 κόμβων). «Ἀφ' ἔτερου, ἡ ἑταῖρια ἐπλίξει νὰ ἀναπτύξῃ τὰς ἀκτοπλοΐκὰς μεταφορὰς μεταξὺ δύν ἀμερικανικῶν λιμένων τῆς Δυτικῆς Ἀκτῆς καὶ τριῶν λιμένων τῆς Ανατολικῆς καὶ οὕτω, ἡ γραμμὴ «Ἀπω Ανατολής, Δυτικῆς Ἀκτῆς τῶν Η.Π.Α. καὶ Εὐρώπης, θὰ ἐκτελήσῃ: εἰς τὸν συντομώτερον δυνατὸν χρόνον.

«Ἐξ δυσαν ἀνωτέρω ἔξετέθησαν, συνάγεται διτὶ ὁ ἀμερικανικὸς ἐφοπλισμὸς εὐρίσκεται εἰς

τὴν ὄρχην μιᾶς νέας τάσεως, ἥτις, ἐὰν δὲν σημαίνῃ διτὶ αἱ ἐπιδότησεις πνέουν τὰ λοισθια εἰς τὰς «Ηνωμένας Πολιτείας, δι' ὧδη σημένους ἐφοπλιστὰς δημιουργεῖ σοδαρά προβλήματα. Οὗτοι συγκεκριμένων τιθενται πρὸ τοῦ διλήμματος τῶν περιορισμῶν τῶν ἐπιδότησεων ἡ τῆς πλήρους ἐλευθερίας ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων των. «Η ἐκλογὴ καθισταται περισσότερον δυνατήρις, διότι ἐπιλεγεται νὰ γίνῃ εἰς στιγμὴν κατὰ τὴν δημοσίαν αἱ μέδοδοι μεταφορῶν δημιουργῶν ἀναποφεύκτως καὶ νέαν διαμόρφωσιν τῶν διά θαλάσσης μεταφορῶν.

ΙΤΑΛΙΑ

ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

«Ἀντιμετωπίζουν καὶ οἱ Ιταλοὶ τὸν «ἀπόχην» τῶν ναυτικῶν καὶ τὴν ἀπροθυμίαν τῶν νέων νὰ ἀκολουθήσουν τὸ θαλασσινὸν ἐπάγγελμα. Εἰς τὰ αὐτὰ μὲ τὰ καθ' ἡμᾶς πράγματα ἀποδίδουν καὶ οἱ γείτονες μας τὴν σημειουμένην ἐλλειψιν πληρωμάτων καὶ δη μηχανικῶν, θολαμητόπολων καὶ μασείρων διὰ τὴν φορτηγὸν τρόπων Ναυτιλίαν. Εἰς τὴν ραγδαίαν ἀνάπτυξιν τῆς βιομηχανίας, εἰς τὴν ἔφεσιν τῶν κωπατέρων εἰς τὴν ἵξηραν ἐπιδιώσεως καὶ τέλος, τὴν μετανάστευσιν. Καὶ ὑποδεικνύουνται νέα μέτρα τὴν αὐξησιν τῆς μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων, ἀποκρουμένην ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς, λόγῳ τῶν πολλῶν ἐπιβαρύνσεων κοινωνικῆς προνοίας ὑπὲρ τῶν πληρωμάτων καὶ εἰς τὴν ἐλαστικότητα ἔναντι τῶν περι συνθέσεως νόμων, δην δὲν προσφέρεται ναυτικός, ἵνα πιληρωσῃ τὸ κενόν.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΝΙΟΥΣΑΝ

«Ἡ Ἀγγλία ἀνασυγκροτεῖ τὸν ἐμπορικὸν τὸ στόλον ἐπὶ τῶν νεωτέρων δεδομένων τῶν μεταφορῶν καὶ τῶν τεχνολογικῶν ἔξελίξεων. Καὶ τὸν ἀνασυγκροτεῖ μὲ μίαν σφριγήλην πρωτόδουλον προσπάθειαν τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς, ἐνισχυμένην ἀπὸ τὰς μεγάλας φορολογικάς διευκολύνσεις, τὰς παρασχεδίας ἀπὸ τὸ Κράτος, κατὰ τὰ τελευταῖα αὐτὰ ἐπὶ.

«Ἐταῖρικὰ συγκροτήματα μεγάλα — P. & O., Κιούναρπτ κ.λπ. — ἐγκαταστάπουν πατροπαραδότους μεταφορικούς τομεῖς ἡ περιορίζουν τὴν εἰς αὐτοὺς δραστηρίστητά των καὶ ἀποδύνονται εἰς νέα ἔχειριμάτα διὰ τῆς ναυτικήσεως μεγάλων δεξαμενοπλοίων, μπάλων κάρριερς, πλοίων κοντέινερ, τὰς παρασχεδίας ἀπὸ τὸν Κράτος, κατὰ τὰ τελευταῖα αὐτά ἐπι.

«Ἐταῖρικὰ συγκροτήματα μεγάλα — P. & O., Κιούναρπτ κ.λπ. — ἐγκαταστάπουν πατροπαραδότους μεταφορικούς τομεῖς ἡ περιορίζουν τὴν εἰς αὐτοὺς δραστηρίστητά των καὶ ἀποδύνονται εἰς νέα ἔχειριμάτα διὰ τῆς ναυτικήσεως μεγάλων δεξαμενοπλοίων, μπάλων κάρριερς, πλοίων κοντέινερ, τὰς παρασχεδίας ἀπὸ τὸν Κράτος, κατὰ τὰ τελευταῖα αὐτά ἐπι.

«Ὀλίγον ἀργότερον, μετὰ τὴν ἔναρξιν χρηματοποίησεως τοῦ ἐκφορτωτικοῦ τούτου μηχανήστος, ἀποποθετήθη ἐδύνετον, ιοθετήθησαν δὲ τὰ σχέδια διὰ τὴν ἐν διόπτρα ποτοθέτησιν τῶν πετρελαίων, δύγκος τῶν δημοσίων — εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν — διὰ τοῦ λιμένος τούτου θὰ διπλασιασθῇ εἰς τὸ μέλλον.

«Ολίγον ἀργότερον, μετὰ τὴν ἔναρξιν χρηματοποίησεως τοῦ ἐκφορτωτικοῦ τούτου μηχανήστος, ἀποποθετήθη ἐδύνετον, ιοθετήθησαν δὲ τὰ σχέδια διὰ τὴν ἐν διόπτρα ποτοθέτησιν τῶν πετρελαίων, δύγκος τῶν δημοσίων — εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν — διὰ τοῦ λιμένος τούτου θὰ διπλασιασθῇ εἰς τὸ μέλλον.

«Ολίγον ἀργότερον, μετὰ τὴν ἔναρξιν χρηματοποίησεως τοῦ ἐκφορτωτικοῦ τούτου μηχανήστος, ἀποποθετήθη ἐδύνετον, ιοθετήθησαν δὲ τὰ σχέδια διὰ τὴν ἐν διόπτρα ποτοθέτησιν τῶν πετρελαίων, δύγκος τῶν δημοσίων — εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν — διὰ τοῦ λιμένος τούτου θὰ διπλασιασθῇ εἰς τὸ μέλλον.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

ΤΙ ΕΙΣΦΕΡΕΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τὰ καθαρὰ εἰς ξένον συνάλλαγμα ἔσσοδα τῆς νορβηγικῆς ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐσημείωσαν ἀνοδὸν κατὰ 680 διλαίκα περιορισμάτων τὸ πρώτον ἑπτάμενον τοῦ 1970, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ίδιαν περίοδον τοῦ προηγούμενου ἑταῖρου.

Εἰς τὴν κυβερνητικὴν ἀνακοίνωσιν διευκρινίζεται, διτὶ τὸ συνολικῶν εἰσπραχθέν ἀπὸ τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας συνάλλαγμα ἀνήλθε εἰς 3.965 ἑκατομμύρια κορωνῶν μὲ δῆλειμα πατούσιον πληρωμῶν 365 ἑκατομμύριων κορωνῶν κατὰ τὴν ίδιαν περίοδον.

Σημειωτέον, διτὶ κατὰ τοὺς πρώτους ἑπτά μηνας τοῦ 1969 ὑπῆρχε πλεόνασμα ἀκριβῶς 1.040 ἑκατομμύρια κορωνῶν. Τὸ ἀντίθετον ἀποτέλεσμα προήλθε κυρίως λόγῳ τῆς ἀποτόμου μειώσεως τῶν πωλήσεων μεταχειρίσμενων πλοίων καὶ τῆς παραστρατηγούς καταναλωτικῶν καὶ κεφαλουχικῶν ὁγκῶν.

ΡΟΥΜΑΝΙΑ

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑΣ

Εἰς τὸ πλαίσιον ἐκσυγχρονισμού καὶ ἐπεκτάσεως τοῦ λιμένος τῆς Κωνστάντζας, παρεδόθη πρὸς χρήσιν ἡ νέα προδίλης πλευρίσεως τῶν μῆκους 300 μέτρων πετρελαιοφόρων. «Ο ἔξοπλισμὸς τῆς προβλῆτος — σύγχρονοι ἐγκαταστάσεις φορτοεκφόρτωσεως — δύεξασφαλίστης ταχύτητας ἔξυπηρτήσεως κατὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν τῶν πετρελαίων, δύγκος τῶν δημοσίων — εἰσαγωγῶν — διὰ τοῦ λιμένος τούτου θὰ διπλασιασθῇ εἰς τὸ μέλλον.

«Ἐξ ἀλλού, εἰς τὴν νοτίαν ζώνην τῆς λιμενικῆς λεκάνης αἱ πρώται προδίλητες, αἱ γειτονέουσαι μὲ τὸν κυματοθραύστην, ἐξωπλισθήσαν μὲ τὸ σημαντικότερον μηχανήματα χειρισμού τῶν φορτίων, ἥποι μὲ γερανογέφυραν διὰ τὰ μεταλλεύματα. «Η γιγαντιαία κατασκευής, ἐκφορτώνει ἑντός μιᾶς δράς 1.000 τόνους μεταλλεύματος ἀπ' εὐθείας εἰς τὰ βαγόνια, τὴν ἀποθήτην ἡ τὴν πλατφόρμαν, διότι διαθέτει εἰδικῶν μεταφορικῶν σύστημα διὰ τανιών. «Η ὥριαία παραγωγικότης ἀντιστοιχεῖ πρὸς τὸ ἔργον δύτων συνήθεων γερανῶν, χρησιμοποιούμενων εἰς τὸν λιμένο τούτον.

«Ολίγον ἀργότερον, μετὰ τὴν ἔναρξιν χρηματοποίησεως τοῦ ἐκφορτωτικοῦ τούτου μηχανήστος, ἀποποθετήθη ἐδύνετον, ιοθετήθησαν δὲ τὰ σχέδια διὰ τὴν ἐν διόπτρα ποτοθέτησιν τῶν πετρελαίων εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνστάντζας.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΤΑΧΥΡΡΥΘΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΣΤΟΛΟΥ

Εἰς πρόσφατον συνέντευξιν του δύ οπουργού τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς Σοβιετικῆς Ενώσεως κ. τ. β. Γκουζένκο, ἀπέκαλυψεν διτὶ — κατὰ τὰ τελευταῖα 10 ἔτη — δέκασιος δρός χωρητικότητος τῶν σκαφῶν ξηρού φορτίου τοῦ σοβιετικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ηγέηθη κατὰ 50% καὶ διὰ τὰ τάκερες ἐδιπλασιάσθη.

Τὰ 80% τῶν ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν ρωσικῶν σκαφῶν ἐναυτηργήθησαν κατὰ τὴν τελευταῖαν 10ετίαν καὶ ἡ συνολικὴ δύναμις τοῦ σοβιετικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου θὰ ἀνέλθῃ εἰς 13.000.000 τόνους.

«Ο ρώσος ὑπουργός ἀνεφέρθη καὶ εἰς τὰς συγχρόνους γενικωτέρας ἔξελίξεις, εἰς τὰ μεγάθη καὶ τὴν ταχύτητα τῶν φορτηγῶν σκαφῶν, τῶν μπάλων κάρριερς καὶ τάνκερς, ἀπότελεσμα τῶν δημοσίων εἰναι διτὶ κατὰ τὴν περίοδον, φέρετεπίν, 1940 - 1960 ἡ μεταφορικὴ ικανότης ηγέηθη εἰς τὸ ἔξτραπλάσιον μόνον κατὰ τὰ προηγμέντα 40 ἔτη — ἐνῷ κατὰ τὴν ληξασθενή 10ετίαν ἡ μεταφορικὴ ικανότης ηγέηθη κατὰ 300%.

ASTILLEROS ESPANOLE 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 - REGRIGERATED 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



ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ • REPRESENTATIVES:

ΕΙΣ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

GOURDOMICHALIS & Co. (CHARTERING) LTD.

MANAGEMENT HOUSE,

PARKER STREET, LONDON W.C.2 ENGLANG

TELEPHONE: 01-242-0981 • TELEX: 267704

TELEGR.: KAVOSHIP, LONDON W.C.2

ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.

AKTH MIAOUAH 51

ΤΗΛ. 429.333 - ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: KAVOS

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις το 'Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αίτησεις, διά τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Νηολόγιον, βάσει τοῦ ἀρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Τ ο λ ο φ ν»: Φορτηγόν, (πρώην ιαπωνικὸν «Okishima Maru»), νεοσαγορασθέν, 7.683 τόν. γκρός, τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐρατεινή» (κ. I. Σταυρόπουλος).

2. «Ρ ο δ ο ν»: Φορτηγόν, (πρώην «Αγιος Νικόλαος»), 8.828 τόν. γκρός, τοῦ 1955 ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μιλανέζα» (Φράνκο Ν.Π.Ε.).

3. «Γ κ α ζ ι κ ἄ ρ ω»: Φορτηγόν, (πρώην γαλλικόν, ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύομα), νεοσαγορασθέν, 6.057 τόν. γκρός, τοῦ 1950, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Πλαδόμα» (κ. Π. Χατζηπαναγιώτης).

4. «Ι ο ν ι κ Κ ί γ»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην δλλανδικὸν «Keizerswaard»), νεοσαγορασθέν, 12.576 τόν. γκρός, τοῦ 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Τάου» (κ. Η. Παπαγεωργίου).

5. «Μ ο ν σ ο υ ν»: Φορτηγόν, (πρώην γερμανικόν, ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύομα), νεοσαγορασθέν, 2.959 τόν. γκρός, τοῦ 1953, ἀνήκον εἰς τὸν Γ. Καθρέπτην.

6. «Κ σ ρ ί μ π ι α ν Κ λ ί φ»: Φορτηγόν, (πρώην λιθεριανὸν «Sunny Princess») νεοσαγορασθέν, 3.717 τόν. γκρός, τοῦ 1964, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Λέπσα» (κ. Κων. Δημ. Βλάμος).

7. «Ο σ ε ἀ ν ι κ Κ λ ί φ»: Φορτηγόν, (πρώην ιαπωνικὸν «Kazukawa Maru»), νεοσαγορασθέν, 3.870 τόν. γκρός, τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μιπορέϊτζ» (κ. Κων. Δημ. Βλάμος).

ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΝΕΟΤΕΥΧΩΝ

Παρεδόθησαν τὰ νεότευκτα: «Κάουντι Κλαίρ», μπάλκ κάρφιερ 25.000 τόν. δ.ω., ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σάντερλοντ. Πλοιοκτήται: «Ομίλος Κουλουκουντῆ.

— Τὸ τάνκερ μαρμούθ «Ανδρος Πάτριο», 216.555 τόν. δ.ω., τοῦ Οίκου Υἱών Π. Γουλανδρῆ, παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Γιοκοχάμας τὴν 2αν 'Οκτωβρίου.

— Καὶ τὸ «Τζών Μίχαλος», φορτηγὸν SD 14 παρεδόθη τὴν 25ην Σεπτεμβρίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά.

— Παρεδόθη καὶ ἐκτελεῖ τὸ πρώτον του ταξιδίον τὸ φορτηγὸν «Εβρος 1.», 3.654 τ. γκρός, ναυπηγήθη εἰς Ρουμανίαν. Σημαία ἐλληνική. Πλοιοκτήτης κ. Παπαδόπουλος.

— Παρεδόθη εἰς τοὺς ιδιοκτήτας του, «Ομίλος Ξυλά N. Υόρκης, τὸ μπάλκ κάρφιερ «Γεώργιος Ξυλάς» 31.310 τόν. δ.ω. ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Φουζινιγκάτα. Είναι τὸ τέταρτον κατὰ σειρὰν πέντε παραγγελθέντων. Μηχανὴ Σούλτζερ ἐπτακύλινδρος 11.200 ίππων. Τοιχύτης 16.5 μιλ.

τητος 37.000 τόν. δ.ω. Τὸ κόστος τῆς ναυπηγήσεως θὰ ἀνέλθῃ εἰς 7.100.000 δολλ.

ΑΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Εἰς ἀγοραστὰς "Απω 'Ανατολῆς ἐπωλήθη τὸ T2 «Φριξός» (σημαία Λιθερίας), 15.020 τόν. γκρός, 24.247 τόν. δ.ω., τοῦ 1944.

— Τὸ δλλανδικὸν δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Koningswaard», 12.569 τ. γκρός, 19.295 τόν. δ.ω., τοῦ 1956, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων, ἀντὶ 1.750.000 δολλαρίων.

— "Ελλήνες ἡγόρασαν τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «North Sands», 39.450 τόν. γκρός, 69.683 τόν. δ.ω., τοῦ 1965.

— 'Αντι ἐνός ἑκατομμυρίου δολλαρίων ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Sunday», 8.111 τόν. γκρός, 12.000 τόν. δ.ω., τοῦ 1952.

— Μεταξὺ 'Ελλήνων ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Πρόδος», 2.063 τόν. γκρός, 4.200 τ. δ.ω., τοῦ 1951, ἀντὶ ποσοῦ 245.000 δολλ. καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Σάν Γκάς». "Ψύσωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

— Γιαρ' 'Ελλήνων ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον δλλανδικὸν φορτηγόν «Angolakust», 3.356 τόν. γκρός, 4.833 τόν. δ.ω., τοῦ 1955, ἀντὶ 590.000 δολλαρίων καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Άκρα Ταΐναρον» καὶ ὑψώσε τὴν κυανόλευκον.

— Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Ingleton», 7.809 τ. γκρός, 11.785 τ. δ.ω. τοῦ 1960, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων, ἀντὶ 700.000 λιρών. Παραληφθὲν μετωνομάσθη «Πλασιταλικόν». "Ψύσωσε τὴν λιθεριανὴν σημαίαν.

— Τὸ ύπό σημαίαν Κορέας δηζελοκίνητον μπάλκ κάρφιερ «Keum Moon», 9.999 τόνων γκρός, 14.365 τόν. δ.ω., τοῦ 1959, ἡγοράσθη παρὰ παναμαϊκής ἑταῖρίας ἐλληνικῶν συμφεδόνων καὶ παραληφθὲν μετωνομάσθη «Ασπλός». Θά ὑψώσῃ τὴν κυανόλευκον.

— Παρ' 'Ελλήνων ἡγοράσθη ἐπίστης τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικόν φορτηγόν «New Westminster City», 7.974 τόν. γκρός, 10.518 τ. δ.ω., τοῦ 1956, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 580.000 λιρών.

— "Ηγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Γ. Καθρέπτη τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Montsun», 2.959 τόν. γκρός, 5.128 τόν. δ.ω., τοῦ 1953 καὶ παρελήφθη. "Ενσυλώθη διὰ 18 μῆνας εἰς τοὺς πωλητὰς.

— Τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Hermann Schulte», 1.963 τόν. γκρός, 3.263 τόν. δ.ω., τοῦ 1953, ἡγοράσθη παρὰ παναμαϊκής ἑταῖρίας ἐλληνικῶν συμφεδόνων καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Άλεξης Γ.». "Ψύσωσε τὴν κυανόλευκον.

— Τὸ ύπό λιθεριανὴν σημαίαν μπάλκ κάρφιερ «Νικήτας Ρούσσος», 14.203 τόν. γκρός, 20.110 τόν. δ.ω., τοῦ 1960, ἐπωλήθη εἰς Περιογάλους ἀγοραστάς.

— Πακιστανὸι ἡγόρασαν τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Γάννης», 11.194 τόν. γκρός, τοῦ 1963 καὶ τὸ παρέλαθον. Μετωνομάσθη «Al Saif».

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΔΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθη, ὑψώσε τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Αλιάκμων Αιγίς», τὸ δλλανδικὸν φορτηγόν «Aegis», 3.003 τόν. γκρός, τοῦ 1955.

— Παρελήφθη, ἐπίστης, τὸ ἀγγλικὸν φορτηγόν «Albitrator», 8.032 τόν. γκρός, τοῦ 1951 καὶ ὑψώσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Με-

ΕΜΠΙΣΤΕΥΘΕΤΑΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΗΝ

BALKANFRACHT CO.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 33 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 477.293 - 472.427

TELEX : 21.2378

τωνιομάσθη «Βασιλική Μεθενίτη».

— Μετωνομάσθη «Σίσσυ» και ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ παραπληθέν λιβεριανὸν φορτηγὸν «Milo», 1.832 τὸν. γκρός, τοῦ 1954.

— Παρελήφθη τὸ ὑπὸ σημαίαν Βενεζουέλας δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Perija», 2.371 τὸν. γκρός, τοῦ 1956 καὶ μετωνομάσθη «Níκη». «Ψύσωσε τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν.

— Τὸ ἀγορασθὲν δηζελοκίνητον δλανδικὸν φορτηγὸν «Eunora», 1.320 τὸν. γκρός, τοῦ 1953, παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «'Αλικη».

— Παρελήφθη ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του καὶ ὑψωσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν τὸ ἀγορασθὲν δηζελοκίνητον νορθηγικὸν φορτηγὸν «Santos», 2.672 τὸν. γκρός, τοῦ 1952. Μετωνομάσθη «Βολεόν».

— Τὴν λιβεριανὴν ὑψώσε καὶ μετωνομάσθη «Zitopónas», τὸ ἀγορασθὲν δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Jubari Maru», 4.226 τὸν. γκρός, τοῦ 1959.

— Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «New Westminster City», 7.977 τὸν. γκρός, τοῦ 1956 καὶ μετωνομάσθη «Πρωτοπόστολος».

— Παρελήφθη ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν γερμανικὸν μότοροπ «Minol 10», 791 τὸν. γκρός, 1.013 τὸν. d.w., τοῦ 1953 καὶ μετωνομάσθη «Άλεκος». Σημαία ελληνικῆς.

ΤΟ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟΝ "XANIA,"

Ἐνώπιον τοῦ συμβολαιογράφου κ. Θεμ. Σαρίκα έγένετο τὴν παρελθόντων Κυριακὴν ἡ δημοπρασία διὰ τὴν ἐκποίησιν τοῦ ἐπιβατηγοῦ - ὄχηματαγωγοῦ «Χανιάς» τῆς Ἀτμοπλοΐας Αιγαίου. Κατ' αὐτὴν τελευταῖς μειοδότης ἀνεδείχθη ἡ Ἀτμοπλοΐα Καθουνίδου μὲ τὸ ποσὸν τῶν 10.201.000 δραχμῶν.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

«Ἄγγελοι διαλυταὶ ἡγόρασαν τὸ φορτηγὸν «Φωτείλιτο», 2.277 τὸν. γκρός, τοῦ 1951. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος, εὐρισκόμενον ἀπὸ τοῦ Φεδρουσιρίου εἰς Ἀμπερνήν, μὲ ζημίας, ἔχαραστηρίσθη ὡς ὀλικὴ ἀπώλεια.

— Διελύθη ἐπίσης τὸ μικρὸν δεξαιμενόπλοιον «Κάλυμνος», 890 τὸν. γκρός, τοῦ 1945.

— Τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Παρασκευή», 3.827 τὸν. γκρός, τοῦ 1944, ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς Ιστανούς.

ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Τὸ φορτηγὸν «Κέιπ 'Ακρίτας», 1.518 τὸν. γκρός, τοῦ 1955, ὑψωσε τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν.

— Τὴν λιβεριανὴν σημαίαν ὑψωσε τὸ μπάλκον κάρριερ «Κορώνια», 12.370 τὸν. γκρός, τοῦ 1970.

— Τὸ φορτηγὸν «Τορένια», 8.077 τὸν. γκρός, τοῦ 1957, ὑψωσε τὴν κυπριακὴν ση-

μαίαν.

— Τὸ φορτηγὸν «Πρόδοσ», 2.063 τὸν. γκρός, τοῦ 1951, ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Σάν Γκάρ».

— Τὸ φορτηγὸν «Ἀνεμώνη», 7.168 τὸν. γκρός, τοῦ 1952, διεγράφη ἐκ τῶν νηολογίων, προκειμένου νὰ ὑψώσῃ τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

— Ἐξ ἄλλου, τὴν κυπριακὴν σημαίαν θὰ ὑψώσῃ τὸ φορτηγὸν «Βεγόνια», 6.576 τὸν. γκρός, τοῦ 1952.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ φορτηγὸν «Ἀδάμαστος», 3.724 τὸν. γκρός, τοῦ 1935, μετωνομάσθη «Δέσποινα Α.».

— Τὸ παναμαϊκὸν δεξαιμενόπλοιον «Μαραθών», 16.522 τὸν. γκρός, τοῦ 1958, μετωνομάσθη «Cibero Caribbean».

— Εἰς «Πόντος» μετωνομάσθη τὸ λιβεριανὸν δεξαιμενόπλοιον «Ἀρθουρ Π.», 16.258 τὸν. γκρός, τοῦ 1958.

— Ἐπίσης, τὸ λιβεριανὸν δεξαιμενόπλοιον «Σούλας», 10.164 τὸν. γκρός, τοῦ 1953, μετωνομάσθη «Ορούσσα».

— Τὸ δεξαιμενόπλοιον «Ἐλένη Π.», 1.033 τὸν. γκρός, τοῦ 1966, μετωνομάσθη «Αμφιτρύων».

Ο "ΜΑΥΡΟΣ ΠΙΝΑΞ,"

Ἡ κυβένησης τοῦ Λιβάνου ἀπεράσισε τὴν διαγράφην διαφόρων ἐλληνικῶν πλοίων ἀπὸ τὸν «Μαύρον Πίνακα» τοῦ μπούκοτάς κατὰ τοῦ Ἰσραήλ, ὡς καὶ τὴν ἐγγραφὴν ἀλλών εἰς τούτου. Τὰ διαγραφέντα ἐλληνικά εἶναι τὰ ἔχεις: «Ἐντάρω», «Ἀμαλία», «Ναΐς», «Ἀμπελος», «Σιμούν», «Νήσος Σκύρου» καὶ «Μεντιτερράνεα».

Τὰ εἰς τὸν «Πίνακα» ἐγγραφέντα ἐλληνικά πλοῖα εἶναι τὰ κάτωθι: «Φιλόπτη», «Αρόζα» (κυπριακόν), «Μάρκος», «Κίθνος», «Αμρόλια» καὶ «Τούλω».

ΔΩΡΕΑΙ

Πρὸς τὸν κ. Κώσταν Μιχ. Λεμόν ἀπεστάλη ἀπὸ μέρους τοῦ κ. «Ὑπουργού τῆς Ναυτιλίας» ἡ κάτωθι εὐχαριστήριος ἐπιστολή, ἀναφορέμένη εἰς δστα τελευταῖς ἐδώρησεν οὕτως διὰ τὴν Σχολήν Μετεκπαίδευσεως.

Φίλε Κύριε,

1. Ἄναφερόμενοι εἰς τὴν ὑπ' ἄριθ. N. 1302 ἀπὸ 15.9.70 ἐπιστολὴν τῆς «Νηρένς» Shipping Piraeus, διὰ τῆς ὅποιας ἀνεκοινώθη ἡ μὲν ἡ ἀπόφασις σας ὅπως δωρίσητε 2 πρότυπα καλύμματα στομίων κυτῶν Mae Gregor τελευταῖς τύπου, διὰ τὴν Σχολήν Μετεκπαίδευσεως Στελεχών E. N., ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ ἐκφράσωμεν τὰς θερμὰς εὐχαριστίας καὶ τὰ συγχαρητήριά μας διὰ τὸ θερμὸν ἐνδιαφέρον σας ὑπὲρ τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευ-

σεως, τὸ ὅποιον ἐκδηλώνετε τακτικῶς τόσον ἐμπράκτως καὶ πλουσιοπαρόχως.

2. Τὸ δωρούμενον ἐκπαίδευτικὸν ὄλικόν, ἀποτελούμενον ἐκ δύο καλυμμάτων στομίων κυτῶν Mae Gregor τελευταῖς τύπου, τυγχάνει ἴδιαιτέρως χρήσιμον, δεδομένου ὅτι θὰ συντελεσθῇ εἰς τὴν ἔξ αρχῆς ὀλοκληρωμένην ἐφαρμογὴν τοῦ ἐκπαίδευτικοῦ προγράμματος τῆς Σχολῆς Μετεκπαίδευσεως, εἰς τὴν ὅποιαν ἔχουν μεταφερθῆ τὰ πρᾶματα της διαδημιουργικοῦ ἔργου τῆς 'Εθνικῆς 'Επαναστατικῆς Κυβερνήσεως, εἰς τὸν τομέα τῆς Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

3. Ἐπιθυμούμεν πρὸς τούτοις νὰ σᾶς διαβεβαίωσωμεν ὅτι ἡ νέα αὐτὴ δωρεά σας, ἐκτιμάται ἴδιαιτέρως, ὡς ἀποτελούσα ἐμπρακτικὸν ἐκδήλωσιν ἀναγνωρίσεως τοῦ ἀναδημιουργικοῦ ἔργου τῆς 'Εθνικῆς 'Επαναστατικῆς Κυβερνήσεως, εἰς τὸν τομέα τῆς Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

Ο 'Υπουργός
Ι. Κ. ΧΟΛΕΒΑΣ

Πειραιεύς, 21 Σεπτεμβρίου 1970

ΑΙ ΔΙΑΛΕΞΕΙΣ

Ἡ 'Ελληνικὴ Ραδιο - Ναυτικὴ 'Εταιρία, ἐν τῷ πλαίσιῳ τοῦ ἐπιμορφωτικοῦ τῆς προγράμματος διὰ τὸ προσωπικόν σύντης, ἀρχίζει νέον κύκλον διαλέξεων εἰς τὰς ὅποιας ἐκλήθησαν νὰ ἀναπτύξουν σύγχρονα θέματα εἰδικοῖ διμιτταῖ.

Πρώτος διμιττὴς εἰς τὴν νέαν σειράν διαλέξεων θὰ είναι ὁ κ. Δ. Τσιροποιᾶς, Σύμβουλος — 'Επικρατείας, σύστις τὴν προσεχῆ Τετάρτη, 14.10.70 καὶ δραν δην μ.μ., θὰ ἀναπτύξῃ τὸ θέμα «Ο 'Ανθρωπισμὸς εἰς τὴν ἔργαστακήν σχέσιν καὶ τὰ συμφέροντα τῶν ἔργαστομένων».

Ἡ διάλεξις θὰ λάβῃ χώραν εἰς τὴν αίθουσαν διαλέξεων τῆς 'Ελληνικῆς Ραδιο - Ναυτικῆς 'Εταιρίας, δόδος Μπουμπούλινας 26, Πειραιεύς, δύνανται δὲ νὰ παρακολουθήσουν ταῦτην πάντες οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐκ τοῦ κύκλου της.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατά τὸ α' δεκαπεντήμερον τοῦ 'Οκτωβρίου ὑπεγράφησαν εἰς τὸ N.A.T. συμβάσεις ἀφοδιάσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας ἐλληνικῶν συμφερόντων:

«Θρεστία Βενιζέλου» λιβεριανόν, 22.630 τὸν. γκρός, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς A. N.E. «Βενιζέλος», «Κλεοπάτρα» κυπριακόν, 8.193 τὸν. γκρός, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. 'Αρακά Αδαμαντίου, «Βολέδον» λιβεριανόν, 2.672 τὸν. γκρός, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Δημ. Παπαδημητρίου, «Ζιπούνα» λιβεριανόν, 5.226 τὸν. γκρός, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς O.E. «Πυθένη», «Κάπτ 'Ακρίτας» παναμαϊκόν, 1.518 τὸν. γκρός, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Παν. Χρ. Κουλουδά-

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) 27046 (OPERATIONS & PASSENGERS) Cables: "MEDOV"
62217

Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping

του, «Μεντίτσα» λιβεριανόν, 10.360 τόν. γκρός, έκπροσωπούμενον υπό την κ. Γεωργ. Φλιτιπότη, «Χαρικόλεια Βενιζέλου» λιβεριανόν, 22.630 τόν. γκρός, έκπροσωπούμενον υπό την Α.Ν.Ε. Βενιζέλος, «Πυλαρά» λιβεριανόν, 13.256 τόν. γκρός, έκπροσωπούμενον υπό την Πανμάρ Τρέιντικ Λτδ (κ. Δ. Γιαννακάκης), «Μάνιας λιβεριανόν, 1.962 τόν. γκρός, έκπροσωπούμενον υπό την «Νέλσων» Ναυτ. Εμπορ. Έργασίαι, «Έπιθαυρος» κυπριακόν, 6.895 τόν. γκρός, έκπροσωπούμενον υπό την Έταιριας «Τρόδος» (κ. Χριστιανός), «Άρετή», κυπριακόν, 8.406 τόν. γκρός, έκπροσωπούμενον υπό την «Φράκος» ΝΕΠΕ, «Τορένια», κυπριακόν, 8.077 τόν. γκρός, έκπροσωπούμενον υπό την «Φράκος» ΝΕΠΕ, «Κορώνιας λιβεριανόν, 12.370 τόν. γκρός, έκπροσωπούμενον υπό την Άνδρισακής Ναυτ. Έταιρ. Π.Ε. και «Άλικη» παναμαϊκόν, 1.320 τόν. γκρός, έκπροσωπούμενον υπό την Κ. Κανων. Σκουζέ.

Κατά τό αυτό χρονικόν διάστημα ούδεμία διαγραφή έσημειώθη.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω προσθηκῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα εἰναι ἡσθαλισμένα εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀνέρχεται εἰς 1.213, τόνων γκρός 16.702.095.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Συμφώνως πρὸς τὰ στοιχεῖα τῆς Τραπέζης 'Ελλάδος, τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα, τὸ ὅποιον εἰσέβρευσεν εἰς τὴν χώραν κατὰ τὸ πρῶτον ἐπτάμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἀνῆλθεν εἰς 144.916.000 δολλάρια, ἔναντι 135.755.000 δολλαρίων τοῦ ἀντίτοιχου ἐπτάμηνον τοῦ 1969. 'Εσημεῖσεν οὕτων αὐξήσιν εἰς 9.161.000 δολλαρίων καὶ κατὰ ποσοτὸν 6,7%.

Κατὰ κοινῷ, τὸ εἰσαχθὲν εἰς τὴν 'Ελλάδα ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα, ἀναλύεται ὡς ἀκολούθως:

Ναῦλοι ἐμπορευμάτων 14.161.000 δολ., ἐμβάσματα ναυτίλομένων 32.192.000, ἐμβάσματα ἐφοπλιστῶν 88.384.000, ἀνεφοδιασμοὺς - ἐπισκευαὶ 4.329.000, εἰσφοραὶ εἰς ἀσφαλιστικὰ ταυμεῖα 3.684.000, φορολογία ἐφοπλισμοῦ 649.000 καὶ εἰσιτήρια ἐπιβατῶν 1.607.000 δολλ.

ΟΙ ΜΑΘΗΤΑΙ ΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ

Τετρακόσιοι πεντήκοντα εἰσέρχονται ἐφέτος εἰς τὰς Ναυτικάς Σχολάς. 'Ολην 8θα πληρώσουν τὴν δυναμικότητά των. Εἰς τὸν κλάδον τῶν μηχανικῶν τεσσαράκοντα.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ:

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΛΑΖΑΡΑΤΟΥ

Ο ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΙΣ ΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟΝ

'Υπὸ τὸν ἀνωτέρω τίτλον ὁ δικηγόρος κ. Γεώργιος Λαζαράτος ἔξεδώκεν ἀνατύπωσιν ἐργασίας του, δημοσιεύσης εἰς τὴν 'Ελληνικὴν 'Επιθεώρηστον τοῦ Διεθνοῦς Δικαίου. Πρόκειται περὶ Ιστορικῆς καὶ δογματικῆς ἐρεύνης, προσανύστης ἐν πληρότητι καὶ κριτικῆ ἀναλύσει τῶν διαφόρων ἐπὶ τοῦ θέματος ἀπόφεων. Είναι εὐτύχημα, διτὶ ἡ ἀποσταλεῖσα ἡμῖν ἀνατύπωσις ἐγράφη ἀγγλιστὶ, ὥστε νὰ καταστῇ προστὶ εἰς εὐρύτερον κύκλον ἐπιστημόνων καὶ νὰ ἐδραιώσῃ τὴν γνώμην, διτὶ ἡ 'Ελλάς, οὐ μόνον μεγίστην 'Εμπορικὴν Ναυτιλίαν ἀπέκτησεν, ὀλλὰ καὶ ἐπιστήμονας ὄλκης διαθέτει, δυναμένους νὰ ἐρευνῶν, μετ' ἐπιτυχίας, τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας ταύτης. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» συγχαίρουν τὸν κ. Λαζαράτον καὶ ἐκφράζουν τὴν προσδοκίαν διτὶ θὰ συνεχίσῃ τὴν ἐπιστημονικὴν συμβολὴν του ἐν τῇ ἐρεύνῃ τῶν θεμάτων τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.



ΑΙ ΟΛΙΚΑΙ ΑΠΩΛΕΙΑΙ ΤΟΥ 1969

'Αφοῦ ἐσημείωσαν πτῶσιν τὸ 1968 — διὰ πρώτην φοράν μετὰ ἐννέα ἔτη — αἱ ὄλικαι ἀπωλεῖαι τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας ἐπανῆλθον τὸ 1969 εἰς τὰ συνήθη ἐπίπεδα καὶ ὑπολείποντα μόνον κατὰ 7.825 τόν. γκρός τοῦ 1967, διτὶ ἐσημείωθη ὁ μεγαλύτερος ὄγκος ὄλικῶν ἀπωλειῶν.

'Εξ ἄλλου, κατὰ τὰς στατιστικὰς τοῦ Λόγιος Ρέτζιστερ, διελύθησαν τὸ 1969 πλοῖα 919, τόν. γκρός 4.545.060. 'Ο ἀριθμὸς αὐτὸς ἀποτελεῖ ρεκόρ καὶ παρουσιάζει αὐξῆσιν κατὰ 53 σκάφη καὶ 549.667 κ.ο.χ., ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους.

Συνολικῶς, τὸ ἀποσυρθὲν κατὰ τὸ 1969 τονᾶς (διαλυθὲν καὶ ἀπολεσθὲν) ἀνῆλθεν εἰς 1.246 πλοῖα, 5.370.038 τόν. γκρός.

Αἱ ὄλικαι ἀπωλεῖαι, κατὰ κατηγορίας, ἔχουν ὡς ἀκολούθως:

	Πλοῖα	Κ.ο.χ.
Βυθισθέντα	108	152.102
Άγνοούμενα	3	10.637
Πυρκαϊά	54	266.498
Σύγκρουσις	45	139.846
Ναυαγήσαντα	107	231.175
Ἀπολεσθέντα κ.λπ.	10	24.720
Σύνολον	327	824.978

Τὴν πρώτην θέσιν εἰς ὄλικὰς ἀπωλεῖας καταλαμβάνει ἡ Λιβερία, μὲ 16 πλοῖα, 135.849 τόν. γκρός, — πλεῖστα ἐξ αὐτῶν Ἐλληνικῆς ιδιοτητάς — τὴν δευτέραν ἡ Όλλαδη (λόγω τῆς ἀπωλείας τοῦ συνῆπερ τάνκερ «Μάρπησσα», 104.373 κ.ο.χ.), μὲ 13 πλοῖα, 109.089 τόν. γκρός καὶ τὴν τρίτην ἡ Ελλάς, μὲ 30 πλοῖα, 101.799 τόν. γκρός. 'Ακολουθῶν η Νορβηγία (17 πλοῖα, 70.295 κ.ο.χ.) καὶ η Ισπανία (70 πλοῖα, 67.394 κ.ο.χ.) καὶ η Σουηδία (7 πλοῖα, 54.852 κ.ο.χ.).

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Λ.: 'Απὸ Μιτσακούρερο μὲ 18.500 τόνων ἀργοῦ πετρελαίου. 'Υποστὰν διασροὴν εἰς τὸ μηχανοστάσιον συνεπεῖς σφροδάς κακοκαταιοίς, τὴν δην 'Οκτωβρίου, ἐβυθίσθη εἰς πλάτος 41° 19' βάρειον καὶ μῆκος 21° 58' δυτικόν. Τὸ πλήρωμα παρελήφθη σῶν υπὸ τοῦ γαλλικοῦ ἀποκτοπλοίου «Αντίλλες», σπέρτο κατημάνθη εἰς Γουανδελούπη.

ΑΡΙΕΛ: 'Απὸ Πόρτ Πιρί δι 'Αλεξάνδρειον, μὲ φορτίον σίτου. Τὴν 28ην Σεπτεμβρίου ἀνεκοινώθη διτὶ παρέκλινε τῆς πορείας του καὶ κατημάνθη εἰς φρυμάτη δι 'Απειγούσας ἐπισκευάς λόγω διαρροής εἰς τὸν συντηφίπτην τοῦ ἐλικοφόρου σύνονος. 'Επελέσθησαν ἐπισκευαὶ καὶ τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ τὸν προσρισμόν του.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ: 'Απὸ Πουέρτο λὰ Κρούζ δια Μιναϊπλάν, μὲ φορτίον ἀρείου προπανίου καὶ βουτανίου. Προσήσθησεν εἰς τὸν Κοσταρικάδος την 27ην Σεπτεμβρίου. Προσπάθεισαν ἀνελκύσεως του τὴν ἐπομένην ἀπέτυχον, ἀλλ' ἀνειλκύσθη τὴν μεσημβρίου τῆς 29ης τῆ βοηθείας ρυμουλκῶν 'Επειθωρήθη εἰς δεξιούμενον καὶ τὴν 2αν 'Οκτωβρίου ἀπέπλευσε διὰ Πουέρτο Μιράντα.

ΑΙΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ: 'Ανειλκύσθη τὴν ἐσπέσσων τῆς 2ας 'Οκτωβρίου μετὰ ἐκφρόσων 3.000 τόνων φορτίου καὶ ἐρουμυσιλκήθη εἰς Τσευρκού διόπου ἀφίχθη τὴν 4ην 'Οκτωβρίου

(ἴδε τεύχος 1.10.70).

ΕΙΡΗΝΗ: Προσήρθησεν ἔξωθι τῆς Στοκχόλμης τὴν δην 'Οκτωβρίου καθ' ὅν χρόνον ὀδηγήστη ὑπὸ δύο πιλότων. Αἱ δεξαμεναὶ 5, 6, 7 καὶ 8 τοῦ κέντρου δια τοῦ πλάτους καὶ η Νο. 6 ἀφιστέθη ὑπὲπιστησαν ζημίας, καὶ ἐκφορτώνεται τὸ ἐν αὐταῖς φορτίον. 'Επίσης, παρετηρήθη διαφορή εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ ζημίας εἰς τὸ πηδάλιον καὶ τὴν ζλίκα. Τὰ σκάφος, ἀπὸ Σλάγκεν, κατημάνθη εἰς Σποκχόλμην μετὰ ἐκφόρτωσιν μέρους τοῦ φορτίου του εἰς 'Οξελοσούντ.

ΗΡΑ: Εἰς Λάς Πάλμας τὴν 7ην 'Οκτωβρίου ἀνέφερεν ἀναμολίας εἰς ἀμφοτέρους τοὺς λέβητας.

ΗΤΟΝ: Μὲ διαφορὴν εἰς τὸν στυπιθελίπητην τοῦ ἐλικοφόρου σύνονος, προσήγγιγεσεν εἰς Λορέντζο Μάρκες τὴν 3ην 'Οκτωβρίου καὶ ἀπέπλευσε τὴν μεθεπομένην.

ΘΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ: 'Αφίχθη εἰς Λουάντα τὴν 28ην Σεπτεμβρίου λόγω ἀνωμαλιῶν εἰς τὴν μηχανήν καὶ διαφορῶν εἰς τὸ κύτος.

ΘΙΣΒΗ: Προσήγγιγεσεν εἰς 'Ανιάμπα τὴν 26ην Σεπτεμβρίου λόγω ἀνωμαλιῶν εἰς τὴν μηχανήν καὶ διαφορῶν εἰς τὸ κύτος.

ΚΑΡΙΝ: 'Απὸ Μιτσόπολιν Λίνκς, διὰ Σεπτεμβρίου μὲ φορτίον λιπασμάτων. Τὴν 3ην 'Οκτωβρίου ἀφίχθη εἰς Πλύμουθ δι 'Επισκευάς εἰς τὴν μηχανήν. 'Εκείθεν ἀπέπλευσε τὴν ἐ-

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΣΚΑΦΟΣ σημαία Χονδούρας μήκους 9,30 πλάτους 2,20 μ., χωρητ. 7,28 κόρων, 10 ἐπιβατῶν 4 κοιτῶνες, W.C. νιπτήρ, μαγειρείον, μηχανὴ PERKINS 48 HP καύσιμα διὰ 18ωρον πλοῦν βοηθητικὴ ἔξωλέμβιος PENTA 16 HP δύο ἀντλίαι, ἄγκυραι, τέντες, καλύμματα κλπ. Τιμὴ δραχμ. 120.000.— Εύκολίαι. Τηλ. 477.800, 472.623, 8048.478.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

σπέραν της 8ης 'Οκτωβρίου διά τὸν προριμόν του.

ΚΑΡΠΟ: Εἰς Γλασκώβην πρὸς ἐκφόρτωσιν βυλεῖας ἔκ Ρωσίας. Μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν, 9 ἑταῖς 17 μελῶν τοῦ πληρώματος ἐγκατέλειψαν τὸ σκάφος, τὴν 26ην Σεπτεμβρίου, ισχυρίζομενοι διτὶ τὸ σκάφος ἥτο ἀναξιόπλουν λόγῳ διαφρούριον μέσω κατεστραμμένων ὑλασμάτων, καὶ διτὶ ἡ διαφροὴ ἥτο ἀδύνατην νὰ ἀλέγχεται διὰ τῶν ἀντιλών τοῦ σκάφους. 'Ο Κύπρος πρόξενος τῆς Γλασκώβης ἐπελήθη τῆς ὑποθέσεως καὶ ἀπήγραψε τὸν ἀπόπλουν μέχρις διτοῦ ἀποδειχθῆ ἡ ἀξιοπλαΐα τοῦ σκάφους.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ: 'Αποπλεύσαν ἐκ Τάιν τὴν 1ην 'Οκτωβρίου διὰ Γιβραλτάρ, ἐπέστρεψε τὴν ἐπομένην λόγῳ ἀνωμαλίῶν εἰς τὴν μηχανὴν καὶ ἀπέπλευσεν ἐκ νέου τὴν 6ην 'Οκτωβρίου.

ΜΙΝΙ ΛΑΣΣ: 'Απὸ Πόρτ Χέντλων διὰ Δυτικὴν Εὐρώπην, μὲ φορτίον μεταλλεύματος μαγγανίου. Τὴν 8ην 'Οκτωβρίου συμήτησε σφοδρὰν κακοκαρίαν, ἔξωθι τοῦ Ντώρμπαν, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν μεταπότισιν τοῦ φορτίου του. Τὸ ρυμουλκὸν 'Μπρέμεν' ἐσπεισεύσατο πλησίον τοῦ σκάφους ἵνα παράσχῃ βοήθειαν ἔαν αὐτῇ ἀπατηθῇ. Τελικάς τὸ «Μινί Λάσσ» ἀφίχθη εἰς Ντώρμπαν τὴν ἐσπέραν τῆς 9ης 'Οκτωβρίου συνοδευόμενον ὑπὸ τοῦ ρυμουλκού.

ΜΠΟΝΑΜΑΡΙΑ: Κατὰ πληροφορίας τῆς 5ης 'Οκτωβρίου ἐκ Λοιδίνου, τὸ σκάφος ἀπέπλευσεν ἐξ Σοιλέρνο, ὀλλὰ συνεπείᾳ σφοδρᾶς κακοκαρίας ἐπέστρεψεν εἰς τὸν θίον λιμένα, διποὺ ἀνέφερε ἀπώλειαν 3 ἐμπορευματοκιβωτίων, ἀπίνατην ἀνημάτησην ὑπὸ τοῦ ἀνέμου, ὡς καὶ ζημίας εἰς τὰ καλύμματα τῶν κυτῶν καὶ διαρροήν εἰς τὸ κύτος No. 2. 'Εθηλώθη γενικὴ ἀβαρία.

ΟΛΓΑ: Συνεκρύσθη εἰς Λορέντζο Μάρκες μετὰ τοῦ δημολιούσιον «Γιούμπαν» τὴν 28ην Σεπτεμβρίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ: 'Απὸ Ροζάριο διὰ Ρόπερντοι. Τὴν 1ην 'Οκτωβρίου ἀνέφερεν εἰς Μπουένς 'Αὔρες ζημίας εἰς τὴν μηχανὴν. 'Ετελέσθησαν ἐπισκευαὶ εἰς τὸν κύλινδρον No. 6 καὶ τὴν 5ην 'Οκτωβρίου ἐγένοντο ικανοποιητικοὶ δοκιμαί. Τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ Μιτάχια Μπλάνκα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛ: "Οπερ εἰς τὸ παρελθόν εἶχε χαρακτηρισθῆ ὀλλὴ ἀπώλεια, ἐπεσκευάσθη εἰς Σαντάντερ καὶ ἐτέθη ἐκ νέου ἐν ὑπεροια.

ΠΑΡΝΗΣ: 'Απέπλευσεν ἐκ Σιγκαπούρης τὴν 29ην Σεπτεμβρίου μετ' ἐπίθεωροῖς καὶ ἐπισκευάς ζημιῶν ἐκ προστράξεως.

ΠΕΤΡΟΣ: Ζημίαι ἐκ πυρκαϊᾶς (ἰδε τεῦχος 1.10.70) ἐπεσκευάσθησαν πρωσωριῶν εἰς Τάιν καὶ λαβὸν πατοποιητικὸν ἀξιοπλοῖας ἀπέπλευσε τὴν 9ην 'Οκτωβρίου δι' 'Αρχαγγελον.

ΠΗΓΑΣΟΣ (ἐπιβ.): Μὲ 292 τουρίστας, ἀφίχθη εἰς Χίον, ἐκ Κωνσταντινούπολεως, τὴν ἐσπέραν τῆς 26ης Σεπτεμβρίου. Κατὰ τὴν προσρύσισιν πρὸ τοῦ σκάφους ἐκάθισεν ἐπὶ τοῦ λειστώδεως; βυθοῦ, ὀλλὰ συντόμως ἀνελκύσθη ἄνευ βοηθείας. Δέν παρεπηρήθησαν ζημίαι.

ΣΑΠΚΡΕ ΣΤΑΡ: Τὴν 26ην Σεπτεμβρίου, ἀφίχθη εἰς Μολάγα μὲ ζημίαν εἰς ἔδρανον τοῦ στροφοθόρου ἀξιονος. 'Η ἐπισκευὴ διμῶς ἡτο ἀδύνατος εἰς τὸν ἐν λόγῳ λιμένα καὶ ἐρυμανθίκηθη εἰς Σεβίλλην τὴν 6ην 'Οκτωβρίου.

ΣΗΝΙΚ: 'Απὸ Χάμπιτον ρόδος ἔμφορτον. Προσήραξεν ἔξωθι τοῦ Σακάντη τὴν 29ην Σεπτεμβρίου, ὀλλὰ συντόμως ἀνελκύσθη ἀνευ βοηθείας. Τοῦ σκάφους ἐπέβασε πιλότος.

ΣΥΜΗ: 'Απὸ Σάν Νίκολας ('Αγορευτή), προσήραξε τὴν 6ην 'Οκτωβρίου ἔξωθι τοῦ Πόρτο 'Αλέγκρε μὲ 2.220 τόνους σύργιας χύμα. Τὸ σκάφος ἀνελκύσθη τὴν 16ην ἡμέραν τῆι βοηθείᾳ ρυμουλκού.

ΤΖΩΝ Π.Γ.: Κατὰ τὴν ἄφιξιν τοῦ εἰς Ταπογκόν ρόδος, ἀπὸ Περσικὸν Κόλπου, τὴν 21ην Σεπτεμβρίου, ἀπώλεσε τὴν ἀριστερὰν ἄγκυραν.

Κάποιαν σπασμωδικότητα ἐπέδειξεν ἡ ναυλαγορά τοῦ παρελθόντος 15θημέρου, χωρίς, βεβαίως, ἡ σταθερότης αὐτῆς νὰ τεθῇ ἐν ἀμφιβόλῳ. Εἴς τινας τομεῖς — τῆς Β. 'Αμερικῆς κυρίως — ἐστημένη περιορισμὸς τῆς ζητήσεως τονάζ, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἐλαφράν χαλάρωσιν τῶν ναύλων, ἐνώ ἔξι ἀντιθέτων εἰς τὸν νοτιοαφρικανὸν τομέα καὶ ἐκείνον τοῦ Β. Ελρικοῦ ἡ σταθερότης καὶ ἡ ἀντιτίμησις τῶν ναύλων ὑπῆρξε σημαντική. 'Ολιγώτερα ἐπίσης ἥσαν τὰ τάιμ τοστέρες, οὓς διότι σκάφη μπάλων κάρριερς μεγάλα δὲν ὑπῆρχον πλέον διαθέσιμα. Κάποια πάντως, ἐφεκτικότηταν τῶν 'Ιαπώνων διὰ περιστέρω χρονοναυλώσεις ἐπισημαίνεται.

'Η κίνησις κατὰ τομεῖς εἶχεν ἐν συντομίᾳ ὡς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ: 'Αρκεταὶ ναυλώσεις. Περὶ τὰ 8.75 δολ. (φίο), ὀλλὰ καὶ τὰ 8.60 ἐπληρώνοντο εἰς μπάλων κάρριερς ἀπὸ τὸν Κόλπου διότι τὴν 'Ολλανδίαν καὶ τὰ 14.50 δολ. ἐλευθ. ἐκφόρτ. ἐν συνεχείᾳ δὲ τὰ 13 δολ. διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν (Νοέμβριον). Διὰ τὴν 'Αγγλίαν δολ. 9 (φίο), τὴν Διάνα 11.25 δολ. εἰς τουητέρες σκάφη, διὰ Καρθαγένην καὶ Σεβίλλην δολ. 10.35 καὶ Βραζιλίαν 12.40 δολ. καὶ 12 δολ. εἰς συνήθη σκάφη. Δι' 'Ελλάδα δολ. 12 ἐλ. ἐκφ. ('Οκτ.) καὶ δολ. 11. 'Ορυζά διὰ Βιετνάμ δολ. 27.50 (μικρὰ σκάφη).

'Ολίγαι αἱ ναυλώσεις ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας, λόγῳ καὶ ἐποχῆς. Σιτηρά: 'Απὸ Σικάγον δι' 'Ολλανδίαν δολ. 13.25 καὶ 14.75 δολ. εἰς μικρὰ σκάφη. 'Απὸ Λίμνας μὲ συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον διὰ τὸ Κόνιντεν δολ. 201.000 κατ' ἀποκοτῆν (σκάφος 18.000 τόν.). 'Απὸ Κεμπέκ δι' 'Αμμόχωστον δολ. 13 (φίο) Νοεμ. κριθῆ. 'Απὸ Μπαΐ Κομῷ δι' 'Αμστερτομ δολ. 6.85 φίο, διὰ Πορτογαλίαν δολ. 8.80 (φίο) καὶ Τυνησίαν δολ. 14.80 (σκάφος 20.000 τόν. μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ.). 'Απὸ 'Αγιον Λαυρέντιον διὰ Νορβηγίαν κριθῆ δολ. 8.30 γκρός φόρτωσις, ἐλευθ. ἐκφόρτωσις ('Οκτ. - Νοέμ.). 'Απὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ Φορμόζαν δολ. 18 (μέτριον σκάφων). 'Απὸ Βαλτιμόρην ἀραβόσιτον δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 19.75 εἰς τουητέρες 14.000 τόν. καὶ Β. 'Ιαπωνίαν δολ. 12 (σκάφος μικρόν). Διὰ Χούλ σιτηρὰ 75/- (φίο) τέσαρας ἡμέρας φόρτωσις, 3.000 τ. ἐκφόρτωσις.

Γαιά θρακες: 'Ολίγαι αἱ ναυλώσεις. Δι', 'Ιαπωνίαν δολ. 12.40 (ἐλ. ἐκφ. 5 ἡμέραι) ἀπὸ τὸ Χάμπιτον Ρόδος, διὰ Βαλέντιαν δολ. 8.30 (3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ.) καὶ Δυτ. 'Ιατλίαν 7.85 ἐλ. ἐκφόρτ. 'Απὸ Μομπίλ διὰ Μοντεβίδεο δολ. 14.15 (700 τόν. ἐκφόρτωσιν μὲ 60 σόντες).

Λιπάσματα ἀπὸ τὸ Τάμπαν δι' 'Ινδίαν δολ. 17.90 εἰς τουητέρες, καὶ δι' 'Ιμπιγχαμ δολ. 9.75.

Μεταλλεύματα ἀπὸ Σέβεν 'Αϊλαντς διὰ Μιδεσόπτρους 46/6 (φίο) εἰς μικρὸν μπάλων κάρριερ.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ: Λίαν περιωρισμένη ἡ ἐργασία ἀπὸ τὸ Πλέιτ. 'Αραβόσιτος ἀπὸ τὴν Βραζιλίαν δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 19.75 (φίο) εἰς σύνθετος σκάφους καὶ Β. 'Ιαπωνίαν εἰς μικρὸν σκάφους δολ. 12 (φίο). Ζάχαρις Βραζιλίας δολ. 13.25 (φίο) διὰ Μασσαλίαν ('Οκτ. - Νοέμ.) εἰς σύνθετος τουητέρες. Μεταλλεύματα ἀπὸ Τουμπαράν διὰ Κάρδιφ 72/- (σκάφος 20.000 τόν.).

Β. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: 'Αγορά λίαν ὑποστηριγμένη. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν σύνθητη σκάφη (σιτηρά) ἐπληρώθησαν δολ. 13.50 ἀπὸ τὴν Βρετανικὴν Κολομβίαν. Διὰ τὴν Φορμόζαν δολ. 13.50 (1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν) καὶ δολ. 12 εἰς τάνκερ 17.400 τόνων. Ποτάσσα ἀπὸ τὸ Βανκούμερο δολ. 17.15 (φίο) δι' 'Ινδίαν μοκρὰ σκάφη. 'Απὸ τὴν Καλιφόρνιαν σιτηρὰ δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 10.75 φίο. 'Οκτ. - Νοέμ. 'Απὸ τὸ Λόγκ Μπήτης ἐπίσης δι' 'Ιαπωνίαν κώκ πετρελαίου δολ.

8.55 εἰς σκάφη 30.000 τόνων. Συμβόλαιον πεντατεῖς διὰ φορτία γαιανθράκων ἀπὸ Βρ. Κολομβίαν 35 - 45.000 τόν. δολ. 5.50, ἐνεργεῖς 1971.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ — ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ: Σταθεροὶ οἱ ναύλοι ἔξι ὅλων τῶν τομέων. Ζάχαρις: 'Απὸ τὸ Κουηνσλάντ δι' 'Ιαπωνίαν 113/9 (1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ.) ἀ. φ. 'Απὸ τὸν Μαυρίκιον διὸ Β. 'Αμερικῆ δολ. 18 (φίο). Χυτοσίδηρος ἀπὸ 'Ινδίαν δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 11.50 (μικρά σκάφη). Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ 'Ινδίαν διὰ Πολωνίαν δολ. 13.50 φίο (συνήθη σκάφη).

Τὰ αὐτοράλιαν σιτηρά εἰς τὰ 115/- (9.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ.) ἀπὸ Γκριλόγκ η Νιουκάστολ (Δεκέμβριον) δι' 'Ολλανδίαν καὶ 13.90 δολ. (1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ.) ἀπὸ Δυτ. Αυστραλίας διὰ Φορμόζαν (Νοέμβριον). 'Απὸ Νιουκάστολ η Σιδηρού διὰ Λορέντζο Μαρκές ρεῖντζ σιτηρὰ 120/- μὲ 1.500 τόν. φορτ. γκρός καὶ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ.

Ναυλώσεις ἀπλαί γαιανθράκων δὲν ἔγνωσθησαν.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ: Βελτιωμένοι ναύλοι. Διὰ τὴν 'Αγγλίαν (Γλασκώδην η Λήθη) ἀραβόσιτος (Νοέμβριον) 105/- εἰς μέτρια σκάφη καὶ 115/- ἐν συνεχείᾳ. Τάσις περιτέρω ἀνατιμήσεως. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν (τρεῖς λιμένας) ἀπὸ 115/- εἰς 140/- ('Οκτ. - Νοέμ.). 'Ανθρακίτης δι' 'Ιαπωνίαν (2 λιμένας) ἀπὸ Ντώρμπαν δολ. 14.50 (μικρὸν σκάφος) (φ.ο.ι.τ.) μὲ 1.500 τόν. φόρτ. 2.000 τόν. ἐκφόρτ. καὶ 3.000 δολ. ἔξτρα ἀσφάλιστρα.

'Η Μεσόγειος δὲν ἐνεφάνισε κίνησην τινὰ αξιοσημείωτον. 'Επίσης καὶ οἱ λιμένες τοῦ Κόντινεντ.

ΤΑΞΙΔΙ ΤΣΑΡΤΕΡΣ: 'Επιβραδύνομένος πως ὁ ρυθμὸς τῶν χρονοναυλώσεων. 'Η ζητησις μεγάλων σκαφῶν συνεχίζεται. 'Ελάχιστα προσφέρονται. Σκάφος Ο.Β.Ο. 100 χιλ. τόν. ἐκδεισθή διὰ πέντε ἐπὶ πρὸς 3.15 τόν. τόνων. Σκάφος 78.000 τόν. διὰ 5 ἐπη γερξίδη τέλος 1971 δολ. 3.65. Σκάφος 51.750 τόν. διὰ 3 ἐπη δολ. 4.40 καὶ 65.000 τόν. δολ. 3.02. Διὰ διετή χρονοναυλώσεων σκάφος 35.775 τόν. δολ. 4.80. Σκάφος 8.740 τόν. διὰ 4 - 6 μῆνας δολ. 2.150 ἡμεροφίσιών.

ΝΑΥΛΑΡΙΩΜΟΣ ΚΑΙ ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ

Τὸ χαμηλότερον ἀπὸ 12ετίας ἀργούν τονάζ διαπιστώνται κατὰ τὴν 1ην 'Οκτωβρίου ἀπὸ τὰς στατιστικὰς τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου.

Τριάκοντα καὶ ἐν σκάφη, 250.895 τόν. γκρός ἥσαν παρωτλισμένα, μείον 19.000 τόν., ἐναντὶ παρελθόντος μηνός. Πέντε μόλις ἥσαν τὰ τάνκερ, 26.346 τόν. γκρός, καὶ 26 τὰ ξηροῦ φορτίου 224.549 τόν. γκρός ἔναντι 29 σκαφῶν 243.295 τόν. γκρός τοῦ παρελθόντος μηνός.

* * *

'Εξ ὅλου διαμηνιαῖος ναυλάριθμος τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τοῦ Λοιδίνου ὑπελογίζετο εἰς τὸ 206 (1968 = 100) ἔναντι τῶν 193 τοῦ προηγουμένου τριμήνου καὶ 148 τοῦ α' τοιούτου. 'Η μεγαλυτέρα αὐξησίς ἐστημένη εἰς τὰ σκάφη τῶν 40.000 τόν. καὶ ἀνά (254 ἔναντι 164 τοῦ α' τριμήνου).

●

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

'Ανοδικὴ ἡ πορεία τῶν ναύλων ἀπὸ ὅλους τομεῖς, μὲ τὴν Καραϊβικὴν προέχουσαν. Διὰ τὰ ἀπλὰ ταξίδια, δσον καὶ διὰ τὰς χρονοναυλώσεις ναύλοι ὑψηλότεροι ἐπιληρθησαν κατὰ τὸ α' 15θημέρον τοῦ 'Οκτωβρίου. Εἰς τὴν διάκρισιν τῶν ὀλίγων ἐλεύθερων σκαφῶν ἐτέλειει ἡ ἀγορά. "Ο, τι ἔζητει-

το, αύτό και έδιδετο. Και ἔπειτα συνέχεια...

'Από τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὴν 'Αγγλίαν - Κόντινεντ τὰ 275 W. ἐπιληρώνοντο δι' ἀπλὸς ταξίδιος, ἀλλὰ καὶ 300 W. ἀπὸ τὰς μικροτέρας ἑταῖριας. 'Από τὴν Βόρ. 'Αφρικὴν διὰ τὴν 'Αγγλίαν - Κόντινεντ τὰ 270 W. 'Ο αὐτὸς ναῦλος καὶ ἀπὸ τὴν Νιγηρίαν.

'Εκεῖ ὅπου οἱ ναῦλοι ὑπερέβησαν κάθε πρόβλεψιν εἰναι δὲ τομεὺς τῆς Καραϊβικῆς. 'Άμεσοι αἱ ἀνάγκαι πετρελαῖοι διὰ τὴν ἀναστολικὴν ἀκτὴν τῶν 'Ηνωμ. Πολιτειῶν. Οἱ ναῦλοι εἰς τὰ 310 W. διὰ τὰ μέτρια σκάφη καὶ 300 W. διὰ τὰ μεγαλύτερα. Τὰ ὑπερατλαντικὰ εἰς τὰ 300 W.

Αἱ χρονοναυλώσεις λίαν ἀναστιμημέναι, λόγῳ ἐλλείφεως τονάζ. "Ολα τὰ μεγάλα τάνκερς τοῦ 1971 ἐκλείσθησαν, μὲν μισθώματα δὲν μεγαλύτερα.

Τὰ 115 W. — ἵσον 4.35 δολ. — ἐπιληρώθησαν διὰ τριετῆ ναύλωσιν τάνκερς 216. 300 τόνων μὲν παράδοσιν 'Απρίλιον - 'Ιούνιον 1971 τὸ ἐν καὶ 'Ιούλιον τὸ δεύτερον. Σκάφος 60.000 τόν. ἐπιληρώθη διὰ τριετὲς τάιμ ποσάρτερ 125 W. Δύο 33.000 τόνων διὰ τριετὲς τάιμ ποσάρτερ ἀπὸ Σεπτεμβρίου 1971 δολ. 3.45 τὸν τόν. καὶ μῆνα. Γερμανικὸν 286.000 τόν. διὰ τριετῆ ἐπιληρώθη τὸ γεκόρ μίσθωμα τῶν 5.75 δολ. — ἵσον 177 W. — ἀπὸ 'Ιαν. - Φεβρ. 1971.

καὶ πιστεύεται ὅτι 8' ἀποδοῦν ἐπ' ἀγαθῷ τοῦ κλάδου τῶν δεξαμενοπλοίων.

'Η «Γκόλφ 'Οιλ Κορπορέισιον» ἐπεξειργάσθη νέον σύστημα καθαρισμοῦ τῶν δεξαμενοπλοίων ἀπὸ τῶν ἀερίων. Εἶναι γεγονός ὅτι αἱ ἐκρήξεις κατὰ τὸ πλεῖστον συμβαίνουν εἰς τὸ στάδιον τῆς ἀπομακρύσεως τῶν ἀερίων καὶ ἐδῶ τὸ σύστημα τοῦτο εἰσάγει νέον παράγοντα ἀσφαλείας.

Μετὰ τὴν σειρὰν τῶν ἀτυχημάτων τοῦ παρελθόντος ἔτους τὰ ἀσφαλιστρα τῶν δεξαμενοπλοίων ἐνεφάνισαν δραματικὴν αὔξησιν. 'Ἐν τούτοις ἀνεφέρθη ὅτι ἐσχάτως ἡμειώθησαν τὰ ἀσφαλιστρα ἐπὶ 6 δεξαμενοπλοίων τύπου «Γιούνιβερς». Βεβαίως τ' ἀσφαλιστρα εἶναι ὑψηλότερα τῶν τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἡ ἀνωτέρω μείωσις ὄφειται εἰς τὴν εὐχέρειαν τῶν χειρισμῶν τῶν δεξαμενοπλοίων τούτων ἥτις ἀπεδείχθη μεγαλύτερα τῆς ἀναμενομένης, προφανῶς λόγω τῶν διδύμων μηχανῶν προώσεως, τῶν διπλῶν ἐλίκων καὶ τῶν διπλῶν πηδαλίων. "Επερος παράγων φαίνεται ὅτι ὑπῆρξεν ἡ κατὰ τὴν ναυπήγησιν χρησιμοποίησις 2.000 - 3.000 τόνων χάλυβος, ὡς στοιχείου ἐνίσχυσεως τῆς κατασκευῆς.

'Αναμένεται ἐν τούτοις ἔτι μεγαλυτέρα αὐξησις τὰς ἀσφαλιστραν κατὰ τὰς προσεχεῖς ἀνακάνωσεις ἀσφαλιστικῶν συμβολαίων. Δυσπιστία ἐπικρατεῖ ὡς πρὸς τὴν μετ' ἀσφαλείας σχεδίασιν τῶν μεγάλων πλοιῶν. Δὲν εἰναι ἐν τούτοις ἀπλλαγμένη κινδύνων διὰ τοὺς ἀσφαλιστάς ἡ αὔξησις τῶν ἀσφαλιστρων ἀπόριστον. 'Εξ ἄλλου, ἡ συνειδησίς τοῦ κόστους τῶν ἐπισκευῶν καὶ ὁ νομισματικὸς πληθωρισμὸς καθιστοῦν ἀναγκαῖαν τὴν προσυνομολόγησιν ὄριου ἀσφαλιστρων διὰ τοὺς πλοιοκτήτας.

ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

• 'Η Αίγυπτος καὶ ἡ Ρωσία ἔχουν κάθε λόγον νὰ ἐπαναλειτουργήσῃ ἡ διώρυξ. 'Η πρώτη θέλει τὰ διόδια, ἡ δευτέρα, ὅπως καὶ οἱ δορυφόροι της, τὰ πετρέλαια τῆς Μέσης 'Ανατολῆς, τῶν ὅποιων ἔχουν ἀπόλυτον ἀνάγκην. 'Ἐπὶ πλέον, ὁ δρόμος πρὸς τὸ Βιεννᾶμ συντομεύεται κατὰ πολὺ.

— Μεταξὺ ἔξ έβδομαδῶν καὶ τεσσάρων μηνῶν ὑπολογίζεται τὸ ὀπατούμενον χρονικὸν διάστημα διὰ τὴν ἐπαναλειτουργίαν. Τὰ πέντε βυθισμένα σκάφη δὲν ἀποτελοῦν σοδαρόν ἐμπόδιον διὰ ρωσικὰ ναυαγοσωστικά, τὰ ὅποια ἡδη διέπλευσαν τὸν Βόσπορον καὶ εἶναι ἀλλιμενισμένα, ἀναμένοντα εἰς τὴν 'Αλεξανδρείαν.

— 'Η ἀποκατάστασις τοῦ ὅλου τηλεπικοινωνιακοῦ συστήματος καὶ τοῦ σηματοδοτικοῦ θὰ χρεισθῇ τὸν περισσότερον χρόνον διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ.

— Τὰ τάνκερς, τὰ ὅποια διὰ τῆς διώρυγος ἔετέλουν δύσκολα ταξίδια ἐπτσίως, εἶναι τώρα ὑποχρεωμένα, μέσω τοῦ 'Ακρωτηρίου, νὰ ἐκτελοῦν ἔξ μόνον. Εὐνόητος ἡ Ἑιζοκονόμησις τονάζ καὶ ὁ ἀντίκτυπος εἰς τὴν ναυλαγοράν.

• Περισσότεραι αἱ διατυπούμεναι προβλέψεις, ὅτι τὸ νέον καθεστώς τῆς Αιγύπτου θέλει χωρήση εἰς τὴν σύναψιν εἰρήνης μὲ τὸ 'Ισραὴλ, ὡστε τὸ ταχύτερον δυνατὸν

ἡ διώρυξ νὰ ἀνοίξῃ. Εἰς 180 ἑκατ. δολ. ὑπολογίζονται τὰ διόδια ποὺ χάνει ἡ Αἴγυπτος.

• Κρίσις γαιάνθρακος εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας. 'Αντιμετωπίζεται ἡ ἀνάγκη περιορισμῶν, ἀκόμη συζητεῖται καὶ τῶν ἔσχαγων. 'Ανέρχονται εἰς 60 ἑκατ. τόν., μὲ κύριον ἀγοραστὸν τὴν 'Ισπανίαν.

— Εἴκοσιν ἔκατομ. τόν. εἰσήγαγεν ἡ 'Ισπανία τὸ 1969 καὶ περισσότερα τὸ τρέχον ἔτος. 'Απὸ τὴν Αὐστραλίαν μέγα μέρος τοῦ ὑπολοίπου. Αἱ ἔσχαγων τῆς αὐξάνουν, διὰ νὰ φάσουν τὸ 1975 τὰ 45 ἑκατομ. τόν. Τὸ πλείστον διὸ τὴν 'Ισπανίαν.

— Εὔκολος ὁ ὑπολογισμὸς πόσον θὰ χρειασθῇ τονάζ διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν τεραστίων αὐτῶν μεταφορῶν.

• Είκοσι χιλιάδας τόν. φορτεκφορτωθέντων γενικῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὸν ἀγγλικὸν λιμένα τοῦ Sherriffness, ἐντὸς 24 ώρῶν, μὲ τὴν ἀπασχόλησιν ἐννέα μόνον ἐργατῶν. Αὐτὰ εἶναι τὰ πλεονεκτήματα τοῦ πλοιού τοῦ τύπου «Λάξ», ἐπιβεβαιωθέντα ἀπὸ τὸν κατάπλουν τοῦ 'Ατλαντικ Φόρεστ», τοῦ δευτέρου ἐν πηρεσίᾳ «Λάξ», εἰς τὴν γραμμὴν Βορ. 'Αμερικῆς - Δυτ. Εὐρώπης. Δέκα φορτεκφορτωσεις ἐξεφόρτωσε, πλήρεις ἐμπορευμάτων καὶ εἴκοσιν ὀκτὼ ἐμφόρτους παρέλασε.

ΕΦΟΔΙΑ & ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

σας έξυπηρετεί στην Ελλάδα ή

ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΑΤΛΑΣ

η μεγαλύτερη πιό οργανωμένη έπιχειρησία

Τηλεφωνίσατε

410.435
410.628

TELEX 21-465 ATMA GR.

Τὸ Ἰαπωνικὸν Ναυτιλιακὸν Πρόγραμμα 1970 - 1975

ΔΙΛΗΜΜΑ: ΟΓΚΩΔΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ "Η ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΞΕΝΟΥ ΤΟΝΝΑΖ

ΚΑΙΡΙΑ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΙΑΠΩΝΙΚΩΝ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΔΙΑ ΠΡΩΤΑΣ ΥΛΑΣ

Τὰ Ἑναυτικά Χρονικά ἔχουν ἡδη ἀναφερθῆ ἐις πρόσφατον τεύχος των (15.9.70, σελ. 7) εἰς ἀνταπόκρισιν ἐκ Τόκιο, ἀφερωμένην εἰς τὸ νέον ναυτιλιακὸν πρόγραμμα τῆς δεκτοῦ περιόδου 1970—1975, τὸ ὅποιον ἀποτελεῖ ἀναθεώρησιν τοῦ προηγουμένου τῆς περιόδου 1967—1971, κατόπιν τῆς σημειωθήσεως ὑπερταχυρύθμου ἀναπτύξεως τῆς δῆλης Ἱαπωνικῆς ἑθνικῆς οἰκονομίας καὶ τῶν πρωτοπτικῶν ἔτι περαιτέρω ἀναπτύξεως ταύτης κατὰ ποσοστὸν 10% καὶ πλέον ἐπησίως. Χαρακτηριστικόν, ἐν προκειμένῳ, εἶναι τὸ γεγονός ὃτι τὸ νομιτιλιακὸν πρόγραμμα ἀποτελεῖ μέρος τοῦ εὐρύτεροῦ γενικοῦ οἰκονομικοῦ τοπούτου —ἀναφερόμενον ὡς ἕνεσιν Πρόγραμμα Οἰκονομικῆς καὶ Κοινωνικῆς 'Αναπτύξεως' — καὶ ὃτι πηγάζει ἐκ τοῦ Οἰκονομικοῦ Συμβουλίου, τὸ ὅποιον ἀποτελεῖ συμβουλευτικὸν δργανον τὸν 'Ἴαπωνος Πρωθυπουργεύον ἄμμα δὲ καὶ τῶν ἐπὶ μέρους 'Υπουργείων. Περὶ τῶν ἀνωτέρω ἔγνωσθαν ἡδη ἐκ Τόκιο πληρέστερα στοιχεία.

Τὸ νέον πρόγραμμα ἀπαιτεῖ γενικῶς, τὴν ιαπωνιγγήσιν Ἱαπωνικοῦ τοινάζ εἰς κλίμακα κατὰ πολὺ ἀνωτέραν ἑκείνης τῆς ἀπὸ τοῦ 1965 περιόδου. Οἱ ναυτιλιακοὶ στόχοι τοῦ προγράμματος καθορίζονται βάσει τῶν διὰ τὸ ἔτος 1975 προγνώσεων περὶ τῶν ἀπαιτηθησμένων διακινήσεων εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν.

Ο δὲ τὸ 1975 προβλεπόμενος δγκος ἔξαγωγῶν θὰ είναι 88.000.000 τόνων ἔναντι 38.671.000 τόνων κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 1969 καὶ δ τῶν εἰσαγωγῶν 940.000.000 τόνων ἔναντι 405.580.000 κατὰ τὸ 1969. Οὕτω, ὁ μέσος δρός ευθυμὸν ἀναπτύξεως θὰ είναι 14,7% διὰ τὰς ἔξαγωγάς καὶ 14,9% διὰ τὰς εἰσαγωγάς.

Τὸ Νέον Πρόγραμμα Οἰκονομικῆς καὶ Κοινωνικῆς 'Αναπτύξεως δὲν ἐμφαίνει τὶ τὸ ἀπότοκοθ' ὃσον δροῦθεὶς εἰς τὸ συγκεκριμένον ἐπίπεδον τῆς Ἱαπωνικῆς Ναυτιλίας μετὰ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ Προγράμματος, ἀλλ' ἀναφέρει ἀπλῶς καὶ κατ' ἀριστὸν τρόπον, διὰ τὰς ἀπωτήρας συστήρα ἀνάπτυξης τοῦ ποντούπορου τοινάζ ὡς μέσου ἐπὶ τῆς πολιτικῆς ἔπιπεζεως τῶν στόχων τοῦ Προγράμματος καὶ, εἰδικά, εἰδικάτερον, διὰ ... χάριν τῆς ὑπὸ τῆς Ἱαπωνικῆς ἔξασθολίσεως τῶν ὑπερποντίων πηγῶν σταθεροποιημένων εἰσαγωγῶν καὶ ἐπίσης πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως διστολισθῇ ἡ ὥμαλη διακίνησις τῶν ἔξαγωγῶν καὶ εἰσαγωγῶν, ἀπατούντα: προσπάθεια ὑπὲρ τῆς ἔνσχύσεως τοῦ ποντούπορου ἐμπορικοῦ στόλου...».

Τὸ ὑφιστάμενον ναυτιλιακὸν πρόγραμμα τῆς Ἱαπωνικῆς προβλέπει τὴν κατασκευὴν ποντούπορων ἐμπορικῶν σκαφῶν συνολικῆς χωρητικότητος 20.500.000 τόνων γκρός. Πρόκειται περὶ τοῦ στόχου ναυπηγήσεων τὸν ὅποιον καθώρισε τὸ 'Υπουργεῖον Μεταφορῶν ἀπὸ τοῦ 1968, διὰ τὴν δετὴ περιόδου 1969

—1974. "Ηδη ἔτέθη θέμα ἀναθεωρήσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ τούτου προγράμματος. Τόσου τὸ εἰδικὸν ναυτιλιακὸν πρόγραμμα δύσιν καὶ τὸ εὐρύτερον 'ἕνεον Πρόγραμμα Οἰκονομικῆς καὶ Κοινωνικῆς 'Αναπτύξεως' ἀποβλέποντα εἰς τὴν ἔξαρση τοῦ στόχου 1975, δηλαδὴ εἰς τὸν μηδενισμὸν τῶν διὰ ναύλων εἰς ἔνεσιν πλοιοκτήτας καταβαλλομένων ποσῶν.

'Ανολυτικῶς τὸ ἀνωτέρω ἀρχικὸν κατασκευαστικὸν πρόγραμμα προβλέπει τὰς κάτωθι, κατὰ κατηγορίας, ναυπηγήσεις ἐμπορικῶν σκαφῶν :

Τακτικῶν γραμμῶν	4.400.000 τόν. γκρός
Τράμπτς	6.400.000 > >
'Εξειδικευμένων πλοίων	3.500.000 > >
Τάνκερς	6.200.000 > >

Σύνολον 20.500.000 τόν. γκρός

εἰς \$ 1.549.000.000 ὡς πρὸς τὰς πληρωματικές εἰς ἔνεσιν (ἔναντι \$ 1.314.000.000 διὰ τὸ 1969) καὶ εἰς \$ 879.000.000 διὰ σοδᾶς ἐκ ναύλων (ἔναντι \$ 795.000.000 διὰ τὸ 1969). "Ητοι τὸ διὰ τὸ 1970 εἰδικὸν Ιαπωνικὸν Ἐλλείμμα ἐκ ναύλων ὑπολογίζεται εἰς \$ 1.500.000.

'Εξ ἀλλου, δῶμα, τὸ γενικὸν οἰκονομικὸν ισοζύγιον πληρωμῶν τῆς Ἱαπωνίας είναι ἐνεργητικὸν ἀπὸ σειρᾶς ἑταῖν, χάρις εἰς τὴν καταπληκτικὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῆς χώρας ταῦτης. Καὶ ἔχουν δημιουργηθῆ ὡς οὐτώς μεγάλων συναλλαγματικῶν ἀποθέματα. Τὸ γεγονός τούτου ἐμισχεῖ τὴν Ἱαπωνικὴν Κυβερνησίαν δύσιν καὶ ἀνωτέρους οἰκονομικούς κύκλους εἰς τὴν ἀποφύην, διὰ ἡ ὑπαρξίας ἐνεργητικού γενικοῦ οἰκονομικού ισοζύγιου είναι προτιμήτας ἐστω καὶ ἐὰν συνυπάρχῃ μὲ παθητικὸν ναυτιλιακὸν συναλλαγήν αγαπητικὸν ἵστορος καὶ συνεπῶς καὶ τῆς Ἱαπωνίας ἐπιτηδίου τοινάζ εἴτε πρεσβεῖας τῶν τοιούτων ἔξειλεων εἰς τὸ 'ένεον' Ιαπωνικὸν ναυτιλιακὸν πρόγραμμα καὶ ναυτιλιακὸν πρόγραμμα. 'Ως ἡδη ἐλέχθη, τὸ κυβερνητικὸν τούτο πρόγραμμα ἐκφράζει ἀπλῶς τὴν ἐπιθυμίαν περὶ ὑπάρξεως ἐπαρκούς ιαπωνικοῦ τονάζ, ἀναλόγου με τὴν γένειον οἰκονομικὴν δραστηριότητα τῆς χώρας, χωρὶς νὰ καθορίζῃ τὰ ποσοστά συμμετοχῆς τοῦ ιαπωνικοῦ τονάζ εἰς τὰς μεταφοράς τῶν Ιαπωνικῶν φορτίων εἰσαγωγῆς καὶ ἔξαγωγῆς. Γνωστὸν μόνον τυχάνει, στὶς εἰδικᾶς τὸν Ιαπωνικὸν ὑπουργείον Μεταφορῶν καὶ, ὡς εἰκός, οἱ 'Ἴαπωνες ἐφοπλίσται' ἐπιθυμούν ποσοστὸν μεταφορῶν ὑπὲρ τὴν ἔθνικὴν σημαίαν τούλαχιστον 50%, τόσον διὰ τὰς ἔξαγωγάς, δύον καὶ τὰς εἰσαγωγάς. Χαρακτηριστικά ἐπὶ προκειμένῳ είναι καὶ αἱ ἀπόφειται τῶν Ιαπωνικῶν φορτωτῶν - εἰσαγωγέων, ἢτοι τῆς σινηροδιομηχανίας καὶ τῶν ἑταῖρων πετρελαϊών ὑπὲρ ποσοστῶν μεταφορῶν δι' Ιαπωνικῶν πλοίων κατὰ 50% καὶ πλέον τῶν πρώτων ὑλῶν καὶ 75% τῶν πετρελαϊών. Τὸ Ιαπωνικὸν ὑπουργείον Μεταφορῶν ἔχει παραπέμψει τὸ δόλον τούτου θέμα εἰς τὸ Ναυτιλιακὸν καὶ Ναυπηγικὸν 'Ορθολογιστικὸν Συμβούλιον πρὸς γνωμάτευσιν, ἢτις ἀναμένεται.

ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΟΥ ΤΟΝΝΑΖ

Τελικῶς πιστεύεται, διὰ ἑκατὸν ἀνωτέρω ἔμμωσεων διὰ προκύψη ἀναθεώρησης τοῦ προτέρου ναυτιλιακοῦ προγράμματος τῶν 20.500.000 τόνων γκρός πρὸς τὴν κατεύθυνσιν 30.000.000 τόνων γκρός, 'Η' Ενωτικής Ιαπωνίας 'Ἐφοπλίστων' ἔχει ὑποστηρίξει τὴν σκοπιμότητα ναυτιλιακοῦ προγράμματος διὰ τὴν δετίαν 1969 - 1974 τῆς τάξεως τῶν 34.440.000 τόνων γκρός, εἰς ἀνταπόκρισιν τῆς ἀνωτέρως ἀπόμεως καὶ τῶν Ιθυνόντων τῆς σινηροδιομηχανίας καὶ τῶν ἑταῖρων πετρελαϊών. 'Ἐν τούτῳ δῆμας τίθεται καὶ ζήτημα κεφαλαίων. Τὸ κόστος τοῦ ναυτιλιακοῦ προγράμματος τῶν 20.500.000 τόνων γκρός προϋπολογίσθη εἰς 1.600.000 ἑκατ. γιγεν καὶ τὸ τοῦ προγράμματος τῶν 34.440.000 γκρός εἰς 2.600.000 ἑκατ. γιγεν.

Τὸ πρόγραμμα τῶν 34.440.000 γκρός ύπ

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc. BALTIMORE

Fitting for grain cattle and high explosives

Suppliers of lumber & dunnage

London Agents: JAMES A. McLAREN & Co. Ltd.

65 BISHOPSGATE E.C. 2

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (π.): Μπαί Κορώ 28.000 τόν. γεννημάτων 'Αμστερταμ δολ. 6.85 φιοτ, 'Οκτωβρίου 10 - 20.

ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ: Λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. σύγιας 'Αμβούργον δολ. 9.75 φιοτ, 'Οκτωβρίου 1 - 10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΙ-ΝΤ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. γεννημάτων Βέσερ δολ. 9 φιοτ, 'Οκτωβρίου 10 - 19.

ΦΑΙΔΑΞ: Λιμένας Κόλπου 15.100 - 16.000 τόν. γεννημάτων 'Αλεγριαν δολ. 13.10 ένα λιμένας έκφρωσης, 25 σάντες έξτρα δόνο, με 1.000 τόν. έλ. έκφρωσην, 'Οκτωβρίου 1 - 10.

ΚΑΘΡΙΝ (λιβ.): Σικάγον 5.000 τόν. χελώνες μετάλλου (μέρος φορτίου) Ρότερνταμ δολ. 15 φιοτ, Νοεμβρίου 2 - 20.

ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ (είς τάξιμο τοσάρτερ): 'Αμερικανικός λιμένας 'Ατλαντικού (Βορειών Χάρτης) 15.000 τόν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρείντς δολ. 7.25 φιοτ, άμεσος φόρτωσης.

ΦΑΙΔΡΑ (είς τάξιμο τοσάρτερ): Λιμένας Κόλπου 24.000 τόν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν, Ρότερνταμ, 'Αμστερταμ δολ. 8.75 φιοτ, 'Οκτωβρίου 16 - 26.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.): Λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. γεννημάτων Πειραιώς ή Θεσσαλονίκην δολ. 12.10 ένα λιμένας έκφρωσης, δολ. 12.50 δόνο, με 2.500 τόν. έλ. έκφρωσην, 'Οκτωβρίου 9 - 12.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΙ-ΝΤ (λιβ.): Σέδεν 'Αιλάντς 25.000 τόν. σιδηροπεταλλεύματος λιμένας Κόλπου δολ. 2.85 φιοτ, Νοεμβρίου 10 - 25.

ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ: Τόρφ Πόιντ 28.000 τόν. γύψου Σάντας δολ. 2.80 φιοτ, 'Οκτωβρίου 15 - 31.

ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΥ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 40.000 τόν. γεννημάτων 'Ολλανδίαν δολ. 8.75 φιοτ, 'Οκτωβρίου 25 - Νοεμβρίου 10.

ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: Λιμένας Κόλπου 15.000 τόν. σίτου Σάντας Μάρτες δολ. 8.50 με 1.000 τόν. έλ. έκφρωσην, 'Οκτωβρίου 5 - 20.

ΤΡΕΙ-ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (λιβ.): Μπαί Κορώ 20.000 τόν. γεννημάτων Τυνησίας δολ. 14.80 με 1.000 τόν. έλ. έκφρωσην, 'Οκτωβρίου 5 - 20.

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 21.000 τόν. γεννημάτων Τυνησίας δολ. 14.80 με 1.000 τόν. έλ. έκφρωσην, 'Οκτωβρίου 5 - 20.

ΜΑΡΥΩΔΙΩΝ: Λιμένας Κόλπου 27.000 τόν. γεννημάτων Τίλιμπουρι δολ. 9 φιοτ, 'Οκτωβρίου 22 - Νοεμβρίου 5.

ΙΑΣΩΝ: Λιμένας Κόλπου 16.000 τόν. γεννημάτων Χούδι 80/- φιοτ, 'Οκτωβρίου 5 - 20.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙ-ΤΣΑΡ (λιβ. είς τάξιμο τοσάρτερ): 'Αμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού 37.000 τόν. γεννημάτων 'Ολλανδίαν δολ. 8.75 φιοτ, Νοεμβρίου 4 - 24.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ (λιβ.): Βαλτιμόρην 9.000 τόν. χονδραλεύρων βρετανίας Γαλλίαν δολ. 9.35 φιοτ, άμεσος φόρτωσης.

ΜΑΡΥΑΝ Λ. (λιβ.): Χάμπτον ρέδς 25.000 τόν. γαστανθράκων Βαλέντιον και Σαγκούντο δολ. 8.30 έλ. έκφρωσην τοπικών με 3.000 τόν. έκφρωσην, 'Οκτωβρίου 25 - Νοεμβρίου 5.

ΒΙΚΤΩΡ (λιβ.): Μοντπιλ 10.900 τόν. γαστανθράκων Μοντεζίδες δολ. 14.15 με 60 σάντες έκφρωση, 'Οκτωβρίου 15 - 27.

ΙΚΤΙΝΟΣ: Τάμπον 16.500 τόν. φωσφάτων 'Ιμπριγχαρ δολ. 9.75 φιοτ, 'Οκτωβρίου 16 - 31.

ΔΩΡΙΕΥΣ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 12.500 τόν. σίτου Ριον 'Ιανέριον ή Σάντος δολ. 12.75 με 2.000 τόν. φόρτωσην, 1.000 τόν. έκφρωσην είς τά 60 σάντες, 'Οκτωβρίου 28 - Νοεμβρίου 14.

ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ: Λιμένας Κόλπου 28.000 τόν. γεννημάτων Βρετζίλιαν δολ. 12.50/- με 2.000 τόν. φόρτωσην γκρός, 1.000 τόν. έκφρωσην είς τά 60 σάντες, 'Οκτωβρίου - Νοεμβρίου.

ΑΝΤΖΕΛΑ ΠΑΟΥΕΡ: Λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων 'Ειδοναράουθ 85/- φιοτ, τέλος 'Οκτωβρίου.

ΠΕΡΛ ΑΙ-ΙΑΛΑΝΤ (λιβ.): Βαλτιμόρη ή Φλαμαλέ-φειον 15.500 τόν. γεννημάτων Χούδι 75/- φιοτ με 3.000 τόν. έκφρωσην, 'Οκτωβρίου 26 - Νοεμβρίου 10.

ΜΑΠΙΑΝΝΙΝΑ (λιβ.): Νέαν 'Ορλεάνην - Ντεστρέχον 10.300 τόν. χονδραλεύρων 'Αμβούργον δολ. 9.75 φιοτ, 'Οκτωβρίου 28 - Νοεμβρίου 13.

ΜΕΛΙΤΩΝ: Μεγάλας Λίμνας 9.500 τόν. δ. w. (53.000 κ.π.) φορτίου γεννημάτων 'Αμβούργον δολ. 15.80 φιοτ, Νοέμβριον.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.: Αμερικαν. λιμένας θορείου Ειρηνικού 20.000 τόν. σίτου Ταϊβάν δολ. 13.50, γύρας φόρτωσης, 1.000 τόν. έλ. έκφρωσης, Νοεμβρίου 1 - 15.

ΜΙΧΑΗΛ Κ.: Βανκούμερ 10.500 τόν. υδροχλωρίκης ποτάσσας χύμας άνατολ, δοκήν 'Ινδιας δολ. 17.15 έφιπον δυτικής δοκήν δολ. 17.50 δύο λιμένας έκφρωσης Ιδιαίς δοκής 25 σάντες έξτρα φιοτ, 'Οκτωβρίου 15 - 30.

ΔΡΟΜΩΝ (λιβ.): Βρετ. Κολομβίαν 24.000 τόν. σίτου Καλλάριο δολ. 10 με 1.000 τόν. έλ. έκφρωσην, 'Οκτωβρίου 20 - Νοεμβρίου 7.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ: Παρανάγκων με συμπλήρωση Σάντος 10.000 τόν. άραβοσίτου Ταρραγκών ή Βαρκελώνα δολ. 13.20 έφιπον πλήρες φορτίου Σάντος 25 σάντες άλιγνωτων φίο με 1.200/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, έξτρα σταφάλιστρα, 'Οκτωβρίου 5 - 20.

ΑΔΩΝΙΣ: Ούχι βορειότερον τού Σάντος Λορέντζο με συμπλήρωσην Μπουένος 'Άγρες 15.000 τόν. φορτίου (53 π.). Άμβρεσαν, Ρότερνταμ, 'Αμστερταμ δολ. 13.30 με 2.000 τόν. φόρτωσην, 3.000 τόν. έλ. έκφρωση, 'Οκτωβρίου 24 - Νοεμβρίου 10.

ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ: Ούχι βορειότερον τού Σάντος Λορέντζο με συμπλήρωσην Μπουένος 'Άγρες 11.000 τόν. άραβοσίτου Ιστανίαν δολ. 14.25 με 2.000 τόν. φόρτωσην, 2.500 τόν. έλ. έκφρωση, 'Οκτωβρίου 19 - 30.

ΚΩΣΤΗΣ: Ούχι βορειότερον τού Σάντος Λορέντζο με συμπλήρωσην Μπουένος 'Άγρες 12.000 τόν. γεννημάτων 'Αμβρεσαν - 'Αμβούργον ρείντς δολ. 13. μόφιν 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρείντς και Ρουέν δολ. 14 με 2.000 τόν. φόρτωσην, 3.000 τόν. έλ. έκφρωση, 'Οκτωβρίου 26 - Νοεμβρίου 14.

ΖΑΝΜΥΝΤ: Μπουένος 'Άγρες 4.000 τόν. γεννημάτων και προϊόντων έξαιρουμενών ήλιοσπόρων Καν και Γκρανβίλ δολ. 17 φιοτ, 'Οκτωβρίου 5 - 25.

ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ (λιβ.): Τουμπαρά - Βιτώριον 12.500 τόν. μεταλλεύματων δολ. 8.75 φιοτ 'Ιμμιγχαρ, 'Οκτωβρίου 15 - 30.

ΑΓΓΕΛΑ (λιβ.): Γκουαγιακίλ 4.800 τόν. ζαχάρων άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού δολ. 9 φιοτ με 700 τόν. φόρτωσην, 1.500 τόν. έκφρωση, Νοεμβρίου 10 - 25.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ - KONTINENT

ΤΟΥΛΑ ΣΥΛΑ: 'Αμβέρσαν - 'Αμστερταμ ρέιντς συμπεριλαμβανομένων Σλούσικι, Τερνικουέν, έξαιρουμενών 'Αμβρεσαν Ρότερνταμ 11.000 τόν. νιτρικής άρμωνίας 'Ινδιας δολ. 20.500 φιοτ με 1.200/650 τόν. φορτοεκφόρτωσην, 'Οκτωβρίου 16 - 28.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ

ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΜΠΟΡ (λιβ.): Ντάμπιπερ ή Πόρτ Χέντλον 41.000 τόν. μεταλλεύματων νότιον Ιαπωνίαν δολ. 5.75 φιο με 30.000/15.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 20 - Νοεμβρίου 5.

ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ (λιβ.): Δυτ. Αστραρίων 17.000 τόν. σίτου Τσιταγκόγκη ή Ταϊλάνδην δολ. 17 με 1.500 τόν. γκρές φόρτωσην, έλ. έκφρωτην, 'Οκτωβρίου.

ΧΙΑΝ ΣΕΥ-ΛΟΡ: Δυτ. Αντραρίων 14.000 τόν. σίτου Τσάλιν - Τσιταγκόγκη δολ. 17 με 1.000 τόν. έλ. έκφρωσην, 'Οκτωβρίου.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΜΙΝΙ ΑΝΤ: 'Ακαζούντα 2.375 τόν. ζαχάρεως λιμένας Κόλπου δολ. 7.50 φιο, με 700/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 10 - 25.

ΣΤΕΛΛΑ (κ.): 'Ακαζούντα 4.500 τόν. ζαχάρεως άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού δολ. 8 φιοί διάν Κόλπου δολ. 7.50 φιο με 700/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 15 - 30.

ΓΚΡΟΥΣΟΥΝΤΑ: Πουέρτο Μπάριος 3.270 τόν. ζαχάρεως 'Αμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού δολ. 7.65 φιοτ με 700/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου.

ARTHUR RAPP LIMITED

OIL and TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE,
30/33 MINORIES,

LONDON E.C.3.

TELEPHONE: 01-481 1424 CABLES: "KORATANK" TELEX: 28587

κυατούριον 2 - 14.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΣΥΛΛΑΣ: Νησιώλα 524.000 κ.π. βαριδικοστόρου Χόγκ - Κόργκ και 'Οζάκαν δολ. 205.000 φίος, Οκτωβρίου 20 - Νοεμβρίου 10.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ: 14.070 τ. d.w. (655.000 κ.π., 14 μιλ., 19 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) λίρας 1.175 ήμερητίων έν κυκλικών ταξιδίων 'Αφρικής, παράδοσης Αμερικής, Οκτωβρίου 9 - 12, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, 'Ειρ. Χάροβρι - Αμερικής ρέιντς.

ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ (λιβ.): 13.570 τόν. d.w. (615.000 κ.π., 13½ - 14 μιλ., 18 - 19 φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) παράδοσης Κάντλαν, Οκτωβρίου 10 - 30, έπαναπαράδοσης Μόζι - Τόκιος ρέιντς δολ. 6.50, ζάν Μόζι - Κασίμα ρέιντς δολ. 6.55.

ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ: 12.200 τόν. d.w. (587.000 κ.π., 12 μιλ., 13 - 14 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 2.000 ήμερησίων, συμπεριλαμβανομένων τών υπερωριών, παράδοσης 84 ώρας έξωθι Μπαγκόκ ή 108 ώρας έξωθι Τζακάρτας - Σουραμπαγίας ρέιντς, Οκτωβρίου 5 - 25, έπαναπαράδοσης 'Αμερικής - Αμερικής ρέιντς.

ΑΙΟΛΙΑ (ex Αιόλια): 13.860 τ. d.w. (601.000 κ.π., 13½ - 14 μιλ., 37 - 39 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. γκάζι διλ) δολ. 4.15, παράδοσης Πειραιώς, Οκτωβρίου 5 - Νοεμβρίου 10, ταξίδια δύο έτην, μέ δύο μηνών ταξίδια διλγύρωτερα ή περισσότερα όφιδον ναυλωτών, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Βελτικών, Μεσόγειον.

ΠΛΩΤΩ (λιβ.): 62.261 τ. d.w. (41 π., 7 5/8 ίντσα) (15 μιλ., 53 τόν. φιούελ διλ και 3 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 5, έν κυκλικόν ταξιδίου Λορέντζο Μαρκές, παράδοσης και έπαναπαράδοσης 'Ισπανίαν, Οκτωβρίου 4 - 15.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ: 15.493 τ. d.w. (700.000 κ.π., 14½ μιλ., 43 τόν. φιούελ διλ και 1½ - 3 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 2.400 ήμερησίων, παράδοσης διαπλέοντος Τσιτταχόγκη ή Τσελάνης όφιδον πλαισιοτήτων Οκτωβρίου 5 - 15, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ μέσω Μεδεσίσιας.

ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ: 12.692 τ. d.w. (588.000 κ.π., 14 μιλ., 19 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 3.000 ήμερησίων, παράδοσης Λάγγος μέσα 'Οκτωβρίου, έπαναπαράδοσης 'Ισπανίαν, όφιδον κυκλικόν ταξιδίων με έπαναπαράδοσην δυτικήν ή νότιον Αφρικής δολ. 2.750.

ΝΑΥΣΙΚΑ (λιβ.): 17.861 τόν. d.w. (633.440 κ.π., 14 μιλ., 25 - 26 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 3.850 ήμερησίων, πλέον δύον δολ. 31.000, παράδοσης άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείων Χάπτερας), Οκτωβρίου 8 - 20, έπαναπαράδοσης βόρ. 'Ισπανίαν.

KAPINA (λιβ.): 15042 τόν. d.w. (694.000 κ.π., 14 μιλ., 20 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 2.800 ήμερησίων, παράδοσης και έπαναπαράδοσης 'Ισπανίαν, Δεκέμβριον, έν κυκλικόν ταξιδίου Ρίβερ Πλέιτ.

ΔΙΩΝΗ: 12.599 τ. d.w. (619.000 κ.π., 14 μιλ., 21½ τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 2.000 ήμερησίων, έπαναπαράδοσης Αφρικής, παράδοσης Βέστερ, Οκτωβρίου 15 - 18, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον.

KΟΡΘΙΑΝ: 13.014 τ. d.w. (641.712 κ.π., 14 μιλ., 23 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 2.500 ήμερησίων πλέον δύον δολ. 5.000, παράδοσης Μπαγκόκ, Οκτωβρίου 3 - 10, έπαναπαράδοσης 'Αμερικής - Αμερικής ρέιντς.

ΣΙΘΩΝΙΑ: 14.912 τ. d.w. (676.000 κ.π., 13½ μιλ., 18 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 6.55, παράδοσης δύον και δύον είναι έποιμνον Καλαύνταν, Οκτωβρίου 15 - 31, έπαναπαράδοσης Τόκιο Μπαϊ - Τορπάτα ρέιντς μέσω άνατολ. άκτης 'Ινδιας.

ΤΕΛΑΜΩΝ: 13.615 τ. d.w. (620.000 κ.π., 14 μιλ., 20 τόν. φιούελ διλ) δολ. 6.40, παράδοσης

Καλκούτταν, 'Οκτωβρίου, έπαναπαράδοσης 'Ισπανίαν.

ΑΠΟΛΛΩΝ (λιβ.): 57.000 τόν. d.w. ταξίδια τριών έτων, δολ. 4.35 παράδοσης τέως τού έτους.

XIAN ZEFYR: 14.924 τ. d.w. (676.000 κ.π., 13½ μιλ., 18 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 3.150 ήμερησίως, παράδοσης 'Ισπανίαν, 'Οκτωβρίου 13 - 19, έπαναπαράδοσης Μασόγκειον, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ μέσω δυτ. άκτης Βρετανικής Καλομβίας.

SANTA ΦΩΤΕΙΝΗ (εις τάιμ τσάρτερ): 15.436 τ. d.w. (16 π., 15 μιλ., 15 μιλ., 26 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 2.800 ήμερησίως παράδοσης 'Ισπανίαν, Νοεμβρίου 1 - 20, έπαναπαράδοσης Τουρκίαν ή Ελλάδες διφόδινον ναυλωτών.

ΔΗΜΗΤΡΑ (λιβ.): 16.396 τ. d.w. (30 π., 11½ ίντσα) (15 μιλ., 26 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 6 πλέον δολ. 600 μηνιανός δι υπερωρίας, δύο κυκλικά ταξιδία 'Ινδονησίας - Νέας Ζηλανδίας, παράδοσης και έπαναπαράδοσης 'Ισπανίαν, 'Οκτωβρίου 12 - 25.

ΑΣΠΙΔΟΣ (ex «Keum Moon»): 14.365 τ. d.w. (625.000 κ.π., 14 μιλ., 27 - 28 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 6, έν δύο κυκλικά ταξιδία Ελρυγκού, παράδοσης και έπαναπαράδοσης 'Ισπανίαν, 'Οκτωβρίου 15 - 22.

ΜΑΡΟΥΔΙΑ: 30.768 τόν. d.w. (1.270.000 κ.π., 13 μιλ., 27 τόν. φιούελ διλ) δολ. 3.90, ταξίδια τριών έτων έναρξης άρχας 1971.

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΕΞΟΤΙΚ (μικτόν λιβ.): Περισκόν Κόλπον 150.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδινανίαν, Μεσόγειον, Γουορλόντσεκέλ 205, έξ - έπτα συνεχή ταξίδια, όργανο Διεπαρθρίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιβ.): Καραϊβικήν 21.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλόντσεκέλ 250, 'Οκτωβρίου 1.

ΜΙΧΑΗΑ Λ. (λιβ.): Καραϊβικήν 18.000 τόν. όμερικαν. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, άνατολικήν δάκτην Καναδά, Γουορλόντσεκέλ 300, άρχας 'Οκτωβρίου.

ΓΑΥΡΙΟΝ: Καραϊβικήν 21.000 τόν. όμερικαν. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλόντσεκέλ 300, 'Οκτωβρίου 1.

ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λιβ.): Μεσόγειον 40.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλόντσεκέλ 255, 'Οκτωβρίου 3.

ΔΑΜΩΝ: Καραϊβικήν 18.000 τόν. 'Ιταλίαν, Γουορλόντσεκέλ 290, άμεσως φόρτωσης.

ΝΑΠΙΕΡ (λιβ.): Καραϊβικήν 40.000 τόν. όμερικαν. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλόντσεκέλ 275, 'Οκτωβρίου 4.

ΛΑΡΓΚΟ (λιβ.): Καραϊβικήν 40.000 τόν. όμερικαν. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλόντσεκέλ 275, 'Οκτωβρίου 6.

ΟΡΟΣΟΛ (λιβ.): Καραϊβικήν 15.000 τόν. όμερικαν. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλόντσεκέλ 300, έτοιμος φόρτωσης.

ΠΡΟΕΑΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ: Περισκόν Κόλπον 24.000 τόν. λισσαδώνα, Γουορλόντσεκέλ 270, 'Οκτωβρίου 2.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΟΥΠ: Περισκόν Κόλπον 34.000 τόν. Βουδάνη, Γουορλόντσεκέλ 310, άρχας 'Οκτωβρίου.

ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (λιβ.): Καραϊβικήν 16.500 τόν. όμερικαν. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, άνατολικήν δάκτην νοτιού 'Αμερικής, άνατολικήν δάκτην Καναδά, Γουορλόντσεκέλ 300, 'Οκτωβρίου 9.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιβ.): Καραϊβικήν 30.000 τόν. όμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείων Χάπτερας) Γουορλόντσεκέλ 250, 'Οκτωβρίου 4.

ΙΩΑΚΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιβ.): Καραϊβικήν 18.000 τόν. όμερικαν. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλόντσεκέλ 300, άμεσως φόρτωσης.

ΜΙΑΟΥΛΗΣ: 'Αλγεστίρας 29.000 τόν. όμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείων Χάπτερας) Γουορλόντσεκέλ 177½, ζάν φόρτωσης 'Ιταλίαν 167½, 'Οκτω-

βρίου 10.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.): Περισκόν Κόλπον 40.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλόντσεκέλ 270, 'Οκτωβρίου 6.

ΠΛΕΙΟΝΗ (λιβ.): Μεσόγειον 19.000 τόν. όμερικαν. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλόντσεκέλ 177½, 'Οκτωβρίου 10.

ΑΙΑΣ (λιβ.): Ιμπριγχαν 18.000 τόν. Σουηδίαν, Γουορλόντσεκέλ 345, 'Οκτωβρίου 13.

ΑΜΦΙΩΝ (π.): Ιμπριγχαν 18.500 τόν. Σουηδίαν, Γουορλόντσεκέλ 345, 'Οκτωβρίου 5.

ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΝ (έτ. Διαφαντή Πατέρα μικτόν): Τάιμ τσάρτερ 80.000 τ. d.w. (14½ μιλ., 58 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 3.65, ταξίδια πέντε έτων, παράδοσης 'Ιανουάριον - 'Ιουνίου 1972.

ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτόν λιβ.): 63.615 τ. d.w. (16 μιλ., 66.8 τόν. φιούελ διλ) δολ. 7.66, ταξίδια 18 μηνών, παράδοσης Νοέμβριον - Δεκέμβριον.

ΤΕΝΑΣΙΤΥ: Τάιμ τσάρτερ 17.170 τόν. d.w. (13 μιλ., 24 τόν. φιούελ διλ και 0.3 τόν. γκάζι διλ) δολ. 5.20, ταξίδια 12 μηνών, παράδοσης Δεκέμβριον.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΙ-ΙΜ (λιβ.): Καραϊβικήν 30.000 τόν. όμερικαν. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού Βορείων Χάπτερας, Γουορλόντσεκέλ 300, 'Οκτωβρίου 4.

ΠΑΝΩΗΡ (λιβ.): Καραϊβικήν 25.000 τόν. όμερικανος λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλόντσεκέλ 300, 'Οκτωβρίου 6.

ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (λιβ.): Δυτική 'Αφρική 40.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Γουορλόντσεκέλ 270, 'Οκτωβρίου 12.

ΠΛΕΙΟΝΗ (λιβ.): Τάιμ τσάρτερ 20.492 τόν. d.w. (14½ μιλ., 42 τόν. φιούελ διλ) δολ. 5.85, ταξίδια δύο έτων, παράδοσης Νοέμβριον.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΜΠΙΣΙΟΝ (λιβ.): Περισκόν Κόλπον 215.000 τόν. όμερικαν. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλόντσεκέλ 250, 'Οκτωβρίου 7.

ΓΚΟΑΝΤΗΣ ΝΤΡΕΙ-ΙΚ (λιβ.): Καραϊβικήν 29.000 τόν. όμερικαν. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού (Βορείων Χάπτερας), Γουορλόντσεκέλ 310, 'Οκτωβρίου 12.

ΕΡΟΙ-ΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Καραϊβικήν 25.000 τόν. όμερικαν. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλόντσεκέλ 310, 'Οκτωβρίου 7.

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ (μικτόν λιβ.): Καραϊβικήν 29.000 τόν. όμερικαν. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλόντσεκέλ 300, 'Οκτωβρίου 6.

ΓΚΑΛΟΡΙΚ (μικτόν λιβ.): 82.547 τ. d.w. (16 μιλ., 70 τόν. φιούελ διλ και 2,5 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 7.80 ταξίδια από Φεδρουάριον μέχρι 'Οκτωβρίου 1971.

KATINA (λιβ.): Καραϊβικήν 25.000 τόν. Σουηδίαν, Γουορλόντσεκέλ 210, 'Οκτωβρίου 10.

ΑΣΤΡΕΑ (λιβ.): Καραϊβικήν 19.000 τόν. Μαχαράντια, Γουορλόντσεκέλ 275, 'Οκτωβρίου 12.

ΤΡΕΙ-ΙΝ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ (μικτόν λιβ.): Καραϊβικήν 20.000 τόν. όμερικαν. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού, Κόλπον, Γουορλόντσεκέλ 305, τρία συνεχή ταξίδια όφιδοι άνατολικής δάκτην Καναδά δύο μόνον το τρίτον, 'Οκτωβρίου 20.

KONTESSA (λιβ.): Καραϊβικήν 19.000 τόν. 'Αντίγουα, Γουορλόντσεκέλ 315, δύο συνεχή ταξίδια, Οκτωβρίου 12.

ΕΛΕΝΗ Β.: Μεσόγειον 19.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλόντσεκέλ 270, 'Οκτωβρίου 9.

NIMAP (λιβ.): Άλ Σαλίνα 20.000 τόν. 'Ιταλίαν, Γουορλόντσεκέλ 260, 'Οκτωβρίου 16.

ΕΛΕΝΗ Μ.: Κωνστάντζαν 18.000 τόν. καθαρά 'Ιταλίαν, Γουορλόντσεκέλ 275, μέσα 'Οκτωβρίου.

ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (λιβ.): Περισκόν Κόλπον 34.000 τόν. Λισσαδώναν, Γουορλόντσεκέλ 300, 'Οκτωβρίου 9.

ΜΑΡΙΟΓΚΑ (λιβ.): 'Αμερίσαν 18.000 τόν. Δουνικέρκην, Γουορλόντσεκέλ 322½, τέλος 'Οκτωβρίου.

ΙΩΑΚΑ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ (λιβ.): Ταμπίκο 18.500 τόν. όμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείων Χάπτερας), Γουορλόντσεκέλ 325, 'Οκτωβρίου 15.



Ημέρης των Ελληνικών Πλοίων

ΑΒΑΝΣ	Ετ. «Ατρόμπιος»	60	6646	έφθ. Σετουμπάλ 3 'Οκτ.
ΑΓΑΘΩΝ	έτ. «Κίσσαδος»	70	10008	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Οκτ. διά Πόρτλαντ ('Ορ.)
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	έτ. «Πρωτεύς»	68	35477	άνεχ. Νταμπέρ 7 'Οκτ. διά Πόρτ Τάλμποτ
ΑΓΑΠΗ	έτ. «Άγαπη»	69	10009	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 15 Σεπτ. διά Πενάγκ
ΑΓΓΕΛΙΚΑ	έτ. «Άντζυ»	52	6336	έφθ. Σάντος 4 'Οκτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σηνουαΐνς»	29	1943	άνεχ. Κων) πολίν 19 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ.	έτ. «Εδέρμια»	58	8952	έφθ. Βερακρού, 1 Σεπτ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	έτ. «Τζέμινια»	59	5728	έφθ. Σάντερλαντ 21 Σεπτ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κόργκα Όσεάνικα»	57	11630	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 2 'Οκτ. διά Κοβένας
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Χριστόπολιν»	57	8473	άνεχ. Λιβερπούλ 23 Σεπτ. διά Σαγκάν
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	1920	έφθ. Βομβάν 6 'Οκτ.
ΑΓΓΛΙΑ ΑΝΝΑ	Κουτλάκης Θανόπουλος	39	1000	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ. διά Τάρφ Πόιντ
ΑΓΓΛΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	«Τράμπ Σιππιγκ»	70	19370	άνεχ. Κολόπο 7 'Οκτ. διά Μαυρικιον
ΑΓΓΛΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Τζόλφο 'Άζούλ»	54	8796	έφθ. Πειραιά 7 'Οκτ.
ΑΓΓΛΙΑ ΤΡΙΑΔΑ	έτ. «Καρδαμύλιαν»	55	3057	έφθ. Ντογκούν 17 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Άρμενιστής»	68	20500	άνεχ. Ντοκάρ 5 Σεπτ. δι' 'Ινδιαν
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΑΡΕΑΣ	έτ. «Αντρεβίρζιν»	51	7066	έφθ. Φιλαδελφειον 25 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Σεδρόντα»	61	10770	άνεχ. Άλεξανδρειαν 1 'Οκτ. διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Νικοπόν»	45	2464	άνεχ. Αμβέρσαν 4 'Οκτ. διά Κοντρεκέρ
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Εύπερμερία»	62	16565	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	έτ. «Κύρλε»	44	1902	άνεχ. Μη. Αύρες 23 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πλοι Πάρτο»	59	8067	άνεχ. Λην 29 Σεπτ. διά Μαντράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μπιλού Πράϊζον»	56	8267	ίδε: «ΡΟΔΟΝ», ώς μετωνυμάθη
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	8828	έφθ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 5 'Οκτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. Βλάχος - M. Μακρυνός	46	2414	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Γιακουμόπουλος & Σιά	49	1932	άνεχ. Λορεντζό Μάρκες 17 Σεπτ. διά Λισσαβώνα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	«Ντάμακα»	51	1988	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 1 'Οκτ. διά Γδύνια
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	έτ. «Τίταν»	70	15345	άνεχ. Φριάνταν 6 'Οκτ. δι' 'Αδελαΐδα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	έτ. «Ντελαγκράτοια»	53	11558	έφθ. Ριγιέκαν 2 'Οκτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μαρεάντε»	55	8254	άνεχ. Κεμέκ 4 'Οκτ. διά Πορτογαλίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Άζούλ»	57	9921	άνεχ. Λατάκια 19 Αύγ. διά Κίναν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Τοξόπιτς»	50	5421	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδα 7 'Οκτ. διά Β. Κορέαν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΤΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Αγ. Στυλιανός»	46	7289	άνεχ. Ντόρμπατα 26 Σεπτ. διά Κίναν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΤΥΓΑΙΑΝΟΣ	έτ. «Άχ. Χαλκούς»	56	7989	άνεχ. Άλεξανδρειαν 3 'Οκτ. διά Κων) πολιν
ΑΓΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	46	1892	διπλάθε Γιβραλτάρ 5 'Οκτ. δι' 'Αμπιτζάν
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Καρένα»	47	4479	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 30 Θύγ. δι' 'Αμδούργον
ΑΓΝΗ	«Διαμοντής Ειδική ΑΝΕ»	55	7967	άνεχ. Αγ. Φραγκισκον 24 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	έτ. «Ελικών»	69	10121	ίδε: «ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.», ώς μετωνυμάθη
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Άδης»	35	3724	άνεχ. Σιγκαπούρων 22 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Άνς Νικολας»	56	8846	άνεχ. Γκάλθεστον 2 'Οκτ.
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	έτ. «Άδωνης»	59	12180	διπλάθε Παναμάρ 5 'Οκτ. διά Κων) πολιν
ΑΔΩΝΙΣ	Ζαχαρός - Βασιλάς	44	1545	διπλάθε Κων) πολιν 30 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Σιγάλας - Πλατανί	31	2992	έφθ. Λονδίνον 25 Σεπτ.
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Μαρφουντάντα»	52	6333	έφθ. Άλεξανδρειαν 1 'Οκτ.
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	έτ. «Γκρικόπον»	46	4984	είς μεταφοράς Κίνας
ΑΘΕΝ	έτ. «Διαπούλη»	51	2699	άνεχ. Καέν 1 'Οκτ. διά Γκράνθιλ
ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ	έτ. «Πόσιος»	54	5129	άνεχ. Σαιντ 'Αννα Μπάιν 20 Σεπτ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλομαρ»	59	8132	έφθ. Σορέλ 6 'Οκτ.
ΑΘΗΝΑΙ	«Τρανσόπασίφικ»	56	2863	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 1 'Οκτ.
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή Ν. 'Αμερικής	53	3575	έφθ. Μη. Αύρες 30 Σεπτ.
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	έτ. «Πάκομαρ»	55	10027	άνεχ. Πούλο Σαμοΐδες 28 Σεπτ. διά Ραγκούν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΛΑΙΔΗ (δ.)	έτ. «Αθηνιάν»	51	8675	άνεχ. Αύγουστον 8 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑ'	έτ. «Ξενόφων»	59	9010	έφθ. Τσιταγκόκ 2 'Οκτ.
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Άγκο»	63	10862	άνεχ. Γιοκασί 3 'Οκτ. διά Τσίμπα
ΑΘΟΛΟΝ	έτ. «Άθλος»	45	13570	άνεχ. Χάπτον Ρόδας 24 Σεπτ. διά Βραζιλίαν
ΑΘΩΣ	έτ. «Άθως»	69	10008	έφθ. Χιουέζι 4 'Οκτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Βενοεντόρε»	68	9079	διπλάθε Παναμάρ 5 'Οκτ. διά Κούβα
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΙΟΥΤΥ	έτ. «Μπουμπουλίνα»	69	9241	διπλάθε Παναμάρ 14 Σεπτ. διά Πουέρτο Πάντρε
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	έτ. «Σπηντούγελ»	69	9355	άνεχ. Ναουλούθ 2 'Οκτ. δι' Εύρωπην
ΑΙΓΓΙΣ ΠΙΤ'ΙΣ (δ.)	έτ. «Μαραθωνούδρομος»	55	11148	διπλάθε Κων) πολιν 6 'Οκτ. διά Πειραιᾶ
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	έτ. «Άγιος Σιππιγκ»	70	9350	είς Μπρέμερχαρφεν ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΓΓΙΣ ΣΑΞΕΣ	έτ. «Βιαγκουάρτια»	51	5678	διπλάθε Παναμάρ 7 Σεπτ. διά Σιενφουέγκος
ΑΙΓΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	έλλην. ουμφέροντα	70	9355	έφθ. Γκλόγης 6 'Οκτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Κάμεδε»	53	12377	άνεχ. Σαβάνναν 6 'Οκτ. διά Βενεζουέλαν
ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ	έτ. «Κόρονετ»	70	9070	άνεχ. Κέιπ Τάουν 5 'Οκτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΦΑΙΗΘ	έτ. «Σπηντούγελ»	69	9345	άνεχ. Σιμίζου 1 'Οκτ. διά Μπατόν Ρούζ
ΑΙΓΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	έτ. «Μαρλέμα»	61	13058	άνεχ. Οζάκαν 24 Σεπτ. διά Τόκιο
ΑΙΓΓΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ	έτ. «Μαρουτίλη»	68	9070	άνεχ. Πενάγκ 31 'Ιουλ. διά Γουαμπά
ΑΙΓΓΙΤΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	άνεχ. Αμδούργον 6 'Οκτ. διά Πειραιᾶ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	έτ.	65	40043	άνεχ. Φορκάντος 4 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Κρέων»	51	7860	έφθ. Γουούτερπρούφ 3 'Οκτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	άνεχ. Πόρτ Σουετεγκούν 16 'Οκτ. διά Λονδίνον
ΑΙΤΩΛΙΑ	έτ. «Σαρδίνικ»	61	14431	άνεχ. Χούκ - Κόρηκ 25 Σεπτ. διά Μανιλαν
ΑΙΤΩΛΙΣ	έτ. «Μαράνια»	57	9175	άνεχ. Ναουλόρυ 5 'Οκτ. διά Τόκιο
ΑΙΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	έτ. «Άντρια»	57	2332	έφθ. Μακέιο 6 'Οκτ.
ΑΙΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	έτ. «Άκρα»	55	3356	έφθ. Ρουέν 28 Σεπτ.
ΑΙΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Άλεματ»	59	9735	έφθ. Μπρέμερχαρφεν 26 Σεπτ.
ΑΙΛΕΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗ	Στρατής 'Ανδεάδης	44	7207	άνεχ. Πειραιά 6 'Οκτ. διά Σφάζ
ΑΙΛΕΑΝΔΡΟΣ Σ	έτ. «Ηλίος»	55	8280	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδα 10 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΙΛΕΑΝΔΡΟΣ Τ. II	έδ. Τσουρινάκη	39	3375	έφθ. Άλεξανδρειαν 24 Σεπτ.

"THE HELLENIC SUPPLY AGENCY LTD.,"

Agencia Hellenica Fornecimentos de Navios Ltda.

GENERAL SHIP SUPPLIES & COMMISSION AGENTS

ΗΩΠΑ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΥΑΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ DREW - AMEROID - ΚΡΕΑΤΑ ΗΩΠΑ & ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΑ

Principal NICOLAS GEORGES EFREMIDIS

AV. RIO BRANCO 37 SUITES 1905-6-12
RIO DE JANEIRO
TELEPHONES 47-8751 AFTER OFFICE HOURS
WAREHOUSES 23-1331 - 43-2384 - 43-7142 RIO DE JANEIRO BRASIL

RUA NEWTON PRADO 67 67 A
RIO DE JANEIRO

ΑΛΕΞΗΣ Γ.	έτ. «Ναυτίλος II»	53	1963	άνεκ. "Εμδεν 3 'Οκτ. διά Νεάπολιν
ΑΛΕΞΙΑ II	έτ. «Μορτέρο»	47	1597	άνεκ. Λατοι 3 'Οκτ. διά Αύγουστον
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	έτ. «Εμπρός»	54	7234	έφθ. Πειραιά 6 'Οκτ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΓΙΣ	έτ. «Λικρίσπαια»	55	3003	λονδίνον 6 'Οκτ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	έτ. «Αλιάκμων»	58	9818	άνεκ. Σάντος 6 'Οκτ. διά Παρανάγκουα
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	έτ. «Αλιάκμων Μαρίνη»	57	8192	άνεκ. Λουάντα 22 Σεπτ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΛΟΥΤΕΡ	έτ. «Αλιάκμων»	58	7949	διπλήθ. Φλώσιγκ 20 Σεπτ. διά Κίναν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ. «Αλιάκμων»	56	8192	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 20 Σεπτ. διά Γερμανιαν
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	έτ. «Ταρστάρ»	70	10011	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 27 Σεπτ. διά 'Αμαγκασακι
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Αρμενιστής»	62	9062	άνεκ. Λίθερπουλ 2 'Οκτ. διά Ρίβερ Σαιν Λώρενς
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Ραιμόπουλο»	60	9959	άνεκ. Βανκούμπερ 24 Σεπτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Σπουρουσίπη»	53	1886	άνεκ. Γένοβαν 5 'Οκτ. διά Ντακάρ
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Αλκυωνία»	49	5049	έφθ. Καζαμπλάνκα 6 'Οκτ.
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Μαρθέρας»	47	5441	έφθ. Καλκούτταν 24 Σεπτ.
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Αστροντεσέο»	42	6967	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Οκτ.
ΑΛΟΥΕΤ	έτ. «Κορινθία»	53	4509	άνεκ. Τάμπα 1 'Οκτ. διά Σαιν Τζάνις (Ν.Φ.)
ΑΛΤΙΣ	έτ. «Ρόστον»	70	10007	έφθ. Λιθέρπουλ 18 Σεπτ.
ΑΛΦΑ	έτ. «Στελλάλη»	39	1830	άνεκ. Ντουάλα 3 'Οκτ. διά Κπέμε
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «Ακαρνανία»	48	5021	άνεκ. 'Αμπιτζάν 1 'Οκτ. διά Βενετίαν
ΑΜΑΛΙΑ	έτ. «Ιόνιαν Ρομάνο»	49	3261	άνεκ. Λύμπεκ 4 'Οκτ. διά Στόρουγκνς
ΑΜΒΕΡΣΑ	έτ. «Αργύ - Ελλάς»	58	4230	άνεκ. Πειραιά 7 'Οκτ. διά Χαλκίδα
ΑΜΕΘΥΣΤ	έτ. «Πλευτικόν»	70	10006	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορ.) 6 'Οκτ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΑΡΚ	έτ. «Ε. Λέο»	70	1591	άνεκ. Κόμπε 4 'Οκτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΙΝΙ	έτ. «Ε. Λότζικ»	70	1570	έφθ. Κόμπε 4 'Οκτ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΙΝΕ	έτ. «Ε. Λέκι»	70	1591	άνεκ. Κόμπε 2 'Οκτ. διά Κεελάγκ
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΙΟΥΖ	έτ. «Εθν. Έλλ. Γραμ. Αιμερ.»	52	16485	άνεκ. Κόμπε 26 Σεπτ. διά Κεελάγκ
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάινερ)	έτ. «Πόλε»	47	2193	έφθ. Βερούδας 4 'Οκτ. (κρουαζίέρα)
ΑΜΠΕΛΟΣ	έτ. «Αμυνα»	49	3831	άνεκ. Ντακάρ 5 'Οκτ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΑΜΥΝΑ	έτ. «Λυκαππότος»	70	10008	άνεκ. Γιοκοχάμαν 1 'Οκτ. διά Νιού Γουεστμίντερ
ΑΜΥΝΤΑΣ	έτ. «Μίνι Ζίπ»	45	5838	άνεκ. Κόμπε 11 Σεπτ. διά Πουσάν
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	έτ. «Κελδίκι»	58	12727	άνεκ. Ιμπιγκάμ 8 'Οκτ. διά Μάλμο
ΑΜΦΙΩΝ (δ.)	έτ. «Μίντγουεστ»	59	7965	έφθ. Τερνόύζεν 23 Σεπτ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έλλην. συμφέροντα	57	1367	άνεκ. Μασσαλίαν 25 Σεπτ. διά Βόλον
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Θ. Εύσταθιου	52	2039	άνεκ. Αύγουστον 28 Σεπτ. διά Ράς Σελάτα
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Ενοενάντη»	58	8818	άνεκ. Χουέλδα 18 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Κανόνους»	57	11978	άνεκ. "Άντεν 2 'Οκτ. διά 'Αγγλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ	έτ. Μαρλίνεος Αρμαντόρα	67	3974	ύπο παραλαβήν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Ποσιφίκ Οίλη»	69	99460	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	έτ. «Νόρθ Γουέστερν»	69	21399	άνεκ. "Αμοτέρνταμ 4 'Οκτ. διά Σέδεν "Αϊλαντς
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ιντερδρεσαν»	69	21399	άνεκ. Ρόττερνταμ 2 'Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ Όιλη»	70	98983	άνεκ. Γιουροπόρτ 24 Σεπτ. διά Μπαντάρ Μαχοάκρ
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΓΙΟΝ (δ.)	έτ. «Τζένεραλ Οσεάνικ»	70	108500	εις Ναγκασάκι ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	έτ. «Σπή Τράποντορ»	70	100200	άνεκ. Γιοκοχάμαν 2 'Οκτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Πλανοσεάνικ Τ.Κ.»	69	99849	άνεκ. Γιοροπόρτ 27 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΣΑΣ (δ.)	έτ. «Τραπονασίρικ Μαρίνη»	69	98983	εις Κούρη ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	έτ. «Γουέστερν Γουάτερυ»	70	100000	άνεκ. Λιθέρπουλ 25 Σεπτ. διά 'Αμδέρσαν
ΑΝΕΜΟΝΗ	έτ. «Ανέττο»	45	7072	άνεκ. Μάλταν 24 Σεπτ. διά Βάρναν
ΑΝΕΤΤΑ	έτ. «Ανέττο»	54	2489	έφθ. Σιγκαπούρην 4 'Οκτ.
ΑΝΖΙ (δ.)	έτ. «Αναθίς»	61	21824	άνεκ. Αστόρια 25 Σεπτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	έτ. «Υμιττός»	70	10006	άνεκ. Κέιτ Τάουν 18 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΝΝΑ	έτ. «Σόντνοκ»	58	1139	(διπλήθ. Κων) πολιν 28 Σεπτ.
ΑΝΝΑ Κ.	έτ. «Κάστωρ»	49	4933	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Στάρκο»	47	2111	έφθ. Μελβούρων 30 Σεπτ. διά 'Ινδιαν
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	έτ. «Σιμόπα»	57	5668	έφθ. Βαρκελώνην 1 'Οκτ.
ΑΝΝΑ Π. Κ.	έτ. «Μαράστρο»	47	5932	άνεκ. Λομπίτο 2 'Οκτ. διά Κείν Τάουν
ΑΝΝΑ Φ.	έτ. «Εφ. Ναθάλη»	48	4804	άνεκ. Κέιτ Τάουν 18 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΝΝΙΤΑ	έτ. «Διομάντων»	53	2236	διπλήθ. Κων) πολιν 28 Σεπτ.
ΑΝΝΟΥΑ	έτ. «Κεάναδ»	47	2553	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	12113	άνεκ. Μπαντάρ Μαχοάκρ 25 Σεπτ. διά Λομπίτο
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Αγγελική Δόξα»	67	24807	άνεκ. Χουάλσα 31 Αύγ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΤΙΝΙΚΗΣ	έτ. «Αγγελικά Πίτερα»	58	9585	άνεκ. Βιτόρια 19 Σεπτ. διά Γύνια
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΛΟΥΤΕΡ	έτ. «Αγγελικαί Δυνάμεις»	59	9584	έφθ. Είδονμασούθ 2 'Οκτ.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	έτ. «Αγγελική Προστασία»	63	20625	άνεκ. Βιτόρια 25 Σεπτ. διά 'Αμδούργον
ΑΝΤΖΗ (δ.)	έτ. «ΕΦ Κρουσάντερς»	58	21986	άνεκ. Μένα Σσούδ 25 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	άνεκ. Φορταλέστα 1 'Οκτ. διά Καραϊδικήν
ΑΝΤΙΠΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρσελόζο»	59	24716	άνεκ. Κόμπε 3 'Οκτ. διά Ράς Τανόύρα
ΑΝΤΥΤΡΙΚ	έτ. «Φίλια»	49	7832	διπλήθ. Γιβραλτάρ 4 'Οκτ. διά Πολωνίαν
ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Μαργκερένοια»	46	2957	άνεκ. Βαρκελώνην 5 'Οκτ. διά Νεάπολιν
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Είρηνον»	61	14985	άνεκ. Σιδηνέυ 17 Σεπτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΝΤΩΝΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Εύθαλαδία»	59	7893	άνεκ. Μορμούνκαν 1 'Οκτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ	έτ. Γ. Βεντούρης	50	2167	έφθ. Είλατ 30 Σεπτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλεντούιάνα»	61	10932	άνεκ. Πόρτα Σουέτεγχουμ 4 Σεπτ. διά Λιθέρπουλ
ΑΝΤΩΝΥ	έτ. «Αντώνυ»	59	6841	άνεκ. Χοραμάχρ 3 Σεπτ. διά Κουθάϊτ
ΑΟΥΡΟΡΑ II	έτ. «Σωτήρας»	68	15353	άνεκ. Νόρντεγκαμ ύπο συμπλήρωσιν
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Βικτώρια»	70	18662	έτ. Ριγιέκαν ύπο συμπλήρωσιν
ΑΠΟΛΛΩΝ XI (δ.)	έτ. «Εριέττα»	57	22479	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μοργκράντε»	61	11127	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΣ	έτ. «Λουνάρ»	49	1502	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	έτ. «Πιρόνες»	67	16210	έφθ. Νίου Πλάνουμ 1 'Οκτ.
ΑΡΑΜΙΣ	έτ. «Αραμίς»	70	10006	άνεκ. Γιοκοχάμαν 3 'Οκτ. διά Σπάττα
ΑΡΑΝ	έτ. «Αραν»	58	9870	άνεκ. Νιούκαστλ (Αύστρ.) 29 Σεπτ.
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Ετόλικα»	56	8823	διπλήθ. Παναμά 23 Σεπτ. διά Λίρκεν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Οσεανφάριγκ»	61	13553	άνεκ. Παναμά 10 Σεπτ. διά Τόκιο
ΑΡΓΟΣ	έτ. «Αργος»	69	10966	άνεκ. Λός "Αντέλες 4 'Οκτ. διά 'Αστόρια
ΑΡΓΩ	έτ. «Αργώ»	68	2763	άνεκ. Αμδέρσαν 20 Σεπτ. διά Γκέφλε
ΑΡΔΑΣ	έτ. «Αρδας»	69	3669	άνεκ. Μαΐδαι 22 Σεπτ. διά Σάντο Τόμας
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	έτ. «Λέο Ναβιγκείδον»	58	1018	διπλήθ. Κων) πολιν 1 'Οκτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΡΗΣ (δ.)	έτ. «Αστρο Ασεντέντε»	47	7173	έφθ. Νέαν 'Υροκρν 28 Σεπτ.
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	έτ. «Λιμπραμάρ»	69	9038	έφθ. Απαπα) Λάγκος 13 Σεπτ.
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	έτ. «Αριάδην»	49	6550	άνεκ. Μπαγιόν 24 Σεπτ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΑΡΙΕΛ	έτ. «Μαρνασίντο»	62	12553	άνεκ. Φρημάντλ 29 Σεπτ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11897	άνεκ. Μπαντάρ Μαχοάκρ 20 Σεπτ. διά Η.Π.Α.
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Σομπεράνο»	56	8792	άνεκ. Πατάμα 23 Σεπτ. διά Σείσιν
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Καστελτάσουν»	46	7783	διπλήθ. Παναμά 23 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	έτ. «Μεντόμιο»	58	10226	άνεκ. Πόρτλαντ ("Ορ.) 29 Αύγ. διά Φιλιππίνες
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	έτ. «Πίνδος»	68	10016	άνεκ. Παναμά 7 'Οκτ. διά Βικτώρια (Καμερούν)
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μίνως»	45	8422	άνεκ. Πειραιά 4 Σεπτ. διά Χοινκάγκ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Εδέρμποις»	57	6452	έφθ. Οταρού 4 'Οκτ.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	έτ. «Πίνδαρος»	69	10009	έφθ. Καστακόκαλος 7 'Οκτ.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	έτ. «Φοινέτο»	58	8805	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 'Οκτ. διά Τάμπα
ΑΡΙΣΤΕΙΑΛΟΣ	έτ. «Μαριντόλο»	56	8985	άνεκ. Πούλο Μπούκον 20 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ	έτ. «Πανασέρενα»	58	9000	άνεκ. Λίθερπουλ 23 Σεπτ. διά Νορθηγίαν
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	έτ. «Μαρνουέστρο»	60	8865	άνεκ. Βακαγίαμα 4 Σεπτ. διά Χοινκάγκ
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	έτ. «Μαρνουέστρο»	47	6780	έφθ. Βακαγίαμα 10 Σεπτ. διά Βικτώρια (Καμερούν)
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΣ	έλλην. συμφέροντα	70	10200	εις 'Οζάκαν ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ	έτ. «Λώρενς»	45	7351	άνεκ. Λίθερπουλ 23 Σεπτ. διά Νορθηγίαν
ΑΡΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Αστρο Μαρίνο»	60	10710	διπλήθ. Παναμά 2 'Οκτ. διά Ναγκόργια
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Νόβες Τρανσόσεαν»	59	9000	άνεκ. Μπ. Αύρες 25 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Ομπρος»	56	10182	άνεκ. Αγ. Βικέντιουν 12 Σεπτ. διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ	έτ. «Σύμμολο»	58	7864	έφθ. Ντώρμπαν 6 'Οκτ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Προσπάθεια»	69	24599	άνεκ. Βακαγίαμα 30 Σεπτ. διά Πόρτ Χέντλαντ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	διπλήθ. Παναμά 25 Σεπτ. διά Κίναν

ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ	έτ. «Οσεάνο Γαλάτε»	57	10652	έφθ. Βενετίαν 1 'Οκτ.
ΑΡΙΣΤΟΦΙΔΟΣ	έτ. «Οσεάνικα Σέντραλ»	57	10645	άνεχ. Σορέλ 26 Σεπτ.
ΑΡΜΑ	έτ. «Άρμα»	58	9364	άνεχ. Βενετίαν 7 'Οκτ. διά Ριγιέκαν
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Έμπρος»	43	2905	άνεχ. Λαύριον 22 Σεπτ. διά Βάρναν
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Άρμονία»	61	9443	άνεχ. Τζέντα 6 'Οκτ.
ΑΡΟΣ	έτ. «Άλεξια»	48	3783	άνεχ. Μπάρα 16 Σεπτ.
ΑΡΠΑ (δ.)	έτ. «Λύρα»	52	10099	έφθ. Τσιταγκόνη 6 Σεπτ.
ΑΡΤΑ	έτ. «Σπυγουαΐς»	55	1875	άνεχ. Ντουάλα 3 'Οκτ. διά Μασσαλίων
ΑΡΤΕΜΙΔΙ 2	έτ. «Ντόρικα»	58	9603	άνεχ. Κομά Μπαιν 5 'Οκτ. διά Βόρ. Αφρικήν
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	έτ. «Άρτεμις»	50	8785	έφθ. Νεάπολιν 2 'Οκτ. (επισκευαί)
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Εσπερία»	62	15781	άνεχ. Μόζι 2 'Οκτ. διά Ναχότκα
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Σπάνιμελ»	49	1594	διπλής (Κων) πολιν 24 Σεπτ. διά Νοθεωρωϊκον
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Άρχαγγελ»	63	15929	άνεχ. Βιζακαπανάνη 1 'Οκτ. διά Μουροράν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	έτ. «Άσωματοι»	60	10142	έφθ. Ντώρμπαν 1 'Οκτ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Άτλαντις»	59	9013	έφθ. Τομπάτα 3 'Οκτ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Ολυμπους»	66	16142	έφθ. Σακά 3 'Οκτ.
ΑΡΧΟΝΤΑΣ	έτ. «Ζέπονγκους»	68	25755	έφθ. Ντουγκούν 23 Σεπτ.
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Αστροβαλέτωρ»	51	1991	έφθ. Μαυρικιον 6 'Οκτ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Αντελίχανθλη»	51	7594	άνεχ. Αρβέρσαν 1 'Οκτ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πανορμίτης»	50	7657	έφθ. Σάντος 1 'Οκτ.
ΑΡΧΩΝ ΧΕΡΟΥΒΕΙΜ	έτ. «Σανχερουσθείμ»	54	5605	άνεχ. Ήτσχαμ 1 'Οκτ.
ΑΣΜΠΟΥΡΝ	έτ. «Άσμπουρν»	56	10414	έφθ. Πόρτλαντ (Ορ.) 1 'Οκτ.
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Άλαντζε»	48	2577	άνεχ. Κολόμπο 16 Σεπτ. διά Σαγκάνην
ΑΣΠΑΣΙΑ	Ραφ. Δ. Μελάχρονίδης & Yioi	47	2463	άνεχ. Τριπολίν (Λιθάνου) 3 'Οκτ. διά Ριγιέκαν
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Ασπιδοφόρος»	60	11128	έφθ. Τουρκού 4 'Οκτ.
ΑΣΠΙΔΟΣ	έλληπν. ουηφέροντα	59	9999	έφθ. Κόμπε 2 'Οκτ.
ΑΣΣΙΟΣ	έτ. «Ντόρικ»	63	13461	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 Σεπτ. διά Σίδνευ
ΑΣΤΕΡΙΣ	έτ. «Γκόλντι Στάρ»	51	4177	εἰς Πειραιά ἀπό 1 Αύγ.
ΑΣΤΡΩΝ	έτ. «Άστρον»	62	1952	ὑπό παραλαθήν
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Άτρομπτος»	60	2535	διπλής Ούσάντ 8 'Οκτ.
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Άσθλαν»	56	6156	έφθ. Αιμέρσαν 1 'Οκτ.
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	έτ. «Σπυγουαΐς»	55	1916	έφθ. Μασσαλίαν 2 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΦ	έτ. «Βλαμανί»	55	1941	έφθ. Ντεμαράρα 6 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Στάρ»	63	15921	έφθ. Βαλτιμόρην 6 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	έτ. «Ελληνικός Πλούτος»	70	9400	εἰς Βεγκεσάκ ύπο συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΣ	έτ. «Άναξ»	58	9724	έφθ. Μπαγκούκ 24 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΣ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)	έτ. «Άτλας»	52	11516	έφθ. Μπράκε 6 'Οκτ.
ΑΤΡΑΞ (δ.)	έτ. «Άκαμψ»	51	8867	έφθ. Κεμπέκ 6 'Οκτ.
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Άντρωτος»	53	13675	έφθ. Νέαν Υόρκην 7 'Οκτ.
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Λάιμ Τρανσατλ.»	60	29741	άνεχ. Ντουμά 6 Σεπτ. διά Μπατάντζας
ΑΤΤΙΚΟΝ	έτ. «Εύροσιπίγκη»	53	6160	άνεχ. Σουραπάγια 7 'Οκτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΤΥΣ (δ.)	έτ. «Μαργούαρντια»	53	12305	άνεχ. Τσιταγκόνη 1 'Οκτ. διά Περικόν Κόλπον
ΑΥΛΙΣ	έτ. «Εουρέκα»	48	1501	διπλής Κων) πολιν 3 'Οκτ. διά Βάρναν
ΑΥΛΙΣ	έτ. Σανθόπουλος & Σία	49	1157	εἰς Πειραιά ἀπό 29 Μαΐου (επισκευαί)
ΑΥΛΟΣ (δ.)	έτ. «Άνδρας»	52	11237	έφθ. Γλασκώνη 7 Αύγ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Σπυγουαΐς»	54	1756	διπλής Γιβραλτάρ 2 'Οκτ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Μεντιτερράν. Φρούτ»	53	1028	άργει Πειραιά ἀπό 20 Μαΐου 1969
ΑΦΟΒΟΣ	έτ. «Αφοδος»	68	35477	άνεχ. Μπιλμπάο 30 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΑΦΡΟ	έτ. «Σάνταντ»	53	3361	άνεχ. Ρουέν 28 Σεπτ. διά Τόμινς 'Αρμ
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Νέστωρ»	49	2036	άνεχ. Σμπενικ 30 Σεπτ. διά Δυρράχιον
ΑΧΑΪΚΑ ΣΤΑΡ	έτ. «Μόλσαμ»	49	2755	διπλής Γιβραλτάρ 6 'Οκτ. διά Καλλάο
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ. «Πλεύζη»	65	21505	εθο. Χάμπτον ρόδης 7 'Οκτ.
ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Μαντάντε»	60	30347	έφθ. Βενετίαν 1 'Οκτ.
ΒΑΛΜΑΣ	έτ. «Λανάντο»	41	5295	άνεχ. Καλκούταν 3 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΒΑΡΑΝΣ Β. (δ.)	Ν. Βαρδινογιάννης	56	20022	διπλής Παναμά 6 'Οκτ.
ΒΑΡΤΕΜΠΕΡΓΚ	έτ. «Κασσίνι»	53	6127	έφθ. Σαβάννων 4 'Οκτ.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Γκόλφο Άζούλη»	62	10741	άνεχ. Όλμπαν (Δ.Α.) 28 Σεπτ. διά Κείπ Τάουν
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Μάγια»	43	5331	έφθ. Μάντσεστερ 5 'Οκτ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Γκραίτοια»	65	40043	έφθ. Λα Σαλίνα 24 Σεπτ.
ΒΑΣΙΛΙΑΝΝΑ, ΆΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Τρανσασέανικ»	56	21716	έφθ. Βερμούδας 4 'Οκτ.
ΒΑΣΙΛΙΟΠΑΙΑΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	έτ. «Θεμιστοκλῆς»	27	16435	άνεχ. Νιεάπολιν 3 'Οκτ. (κρουαζιέρα)
ΒΕΓΑΣ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Μπριλίανς»	59	43373	άνεχ. Γιουρτσόπορ 27 Σεπτ. διά Ράς Λανούφ
ΒΕΛΜΑ	έτ. «Κάνοντους»	58	20958	άνεχ. Χάργκ "Αίλαντ 4 'Οκτ. διά "Άντεν
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	έτ. «Βέλμπα»	47	1998	έφθ. Βιρτζίνια 3 'Οκτ.
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	45	1892	έφθ. Πειραιά 7 'Οκτ.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	έτ. «Άστρο Μαέστρο»	58	13186	άνεχ. Πενάγκ 5 'Οκτ. διά Βομβάνη
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.	έτ. «Ρέα»	58	8510	ὑπό παραλαθήν
ΒΙΡΤΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	έτ. «Ναυαρίνον»	49	2334	έφθ. Βαρκελώνην 2 'Οκτ.
ΒΙΡΜΑ	έτ. «Βιρτζίνια ΚΜΕΘ»	54	8251	άνεχ. Αιμέρσαν 7 'Οκτ. διά Χάδρην
ΒΙΡΜΑ	έτ. «Άστο Άσσούντες»	54	6229	άνεχ. Αρούπα 25 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Πειραιά 6 'Οκτ.
ΒΡΟΥΛΙΔΙΑ	έτ. «Δημητρά»	56	8414	έφθ. Αιμέρσαν 17 Σεπτ.
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	έτ. «Πιυζή»	59	9374	έφθ. Αιμέργυον 1 'Οκτ.
ΓΑΛΛΙΑΣ (δ.)	έτ. «Μποτόπα»	61	18588	έφθ. Γένοβαν 4 'Οκτ.
ΓΑΛΛΗΝ	έτ. «Γαλήνη»	60	10186	άνεχ. Μόζι 19 Σεπτ. διά Οζάκαν
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Άστρομπελό»	37	5613	διπλής Κων) πολιν 11 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.)	έτ. «Γαύριον»	53	13406	άνεχ. Πόρη "Εβεργκλέιντο 30 Αύγ.
ΓΕΡΑΝΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 14 Σεπτ. διά Τσαμκόγκ
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	6424	έφθ. Αιθούσυρον 5 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΑ	έτ. «Άντεμινάν Σέθεν»	52	2824	άνεχ. Κοατζακοάκος 1 'Οκτ. διά Λέικ Τσάρλες
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κ.Α.Μ.Α.»	60	23451	διπλής Ούσαντ 19 Σεπτ. διά Μένα "Αχμαντί
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Φλόρδικ»	53	6241	άνεχ. Θέσσαλη 23 Σεπτ. διά Σάντος
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	έτ. «Άθη Μαρία»	62	16765	διπλής Παναμά 23 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	N. I. Βαρδινογιάννης	61	18564	έφθ. Πειραιά 2 'Οκτ.

NORDANA LINE (D.F.D.S.) COPENHAGEN

ΤΑΞΕΙΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΤΑΞΥ ΛΙΜΕΝΩΝ :

ΚΟΛΠΟΥ Η.Π.Α. (TAMPA — NEW ORLEANS — HOUSTON) — ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

ΔΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΔΗΣΕΛΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 21 ΜΙΛΛΙΩΝ

ΜΕ ΨΥΚΤΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ (διά κρέατα, φαρικά, τυριά, φρούτα)

ΚΑΙ ΜΠΙΓΕΣ 85* ΚΑΙ 50** ΤΟΝΝΩΝ

M.V. «MISSOURI»** M.V. «MANITOBA»* M.V. «MISSOURI»** M.V. «MICHIGAN»*

13—23/10	30/10—10/11	1—10/12	10—20/12
14—15/11	2—3/12	31/12—2/1/71	9—10/1/71

ΔΕΚΤΑΙ ΕΠΙΣΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ :

LA GUAIRA — VERA CRUZ — SAN JUAN

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ: BALTIC LEVANT Co.

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

Τηλέφωνα: 479-265, 476-902 — Τέλεξ: 2597 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — Τηλεγρ.: BALEVSHIP, BEJASHIP

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (δ.)	έτ. «Κ.Α.Μ.Α.»	58	16605	άνεχ. Χαμπτον ρόδι 25 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ	έτ. «Κρέτα»	39	2958	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Οκτ. δι' 'Αμστερνταμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	έτ. «Αλμαζόρη»	70	10006	άνεχ. Αστόρια 30 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Μαρορτζόλο»	68	9070	έφθ. Κόμπε 19 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Αιτζαν»	70	18700	εις 'Οζαναν υπό συμπλήρωσιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	έτ. «Σεπτάντη»	69	10006	έφθ. Μοριουγκάρο 28 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Άλμπα»	70	19162	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 1 'Οκτ. διά Τόκιο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. «Ανδρεάδης»	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 22 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	έτ. «Γκόλφος»	57	12729	άνεχ. Τάμπα 2 'Οκτ. δι' 'Αρούμπαν
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Κονκούιστα»	60	41982	άνεχ. Γούμπα 2 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Χουμανίτας»	63	11194	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Οκτ. (έπωλθη εις άλλοδαπούς)
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Τέξ - κόκλη»	52	6033	άνεχ. Λορεντζό Μάρκες 10 'Οκτ. διά Γεύνια
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	έτ. «Πεντάς»	65	21374	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Οκτ.
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (δ.)	Άχ. Χαλκούπος	63	25768	άνεχ. Άγυούσταν 6 'Οκτ. διά Ζουεΐτινα (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΙΝΑ	έτ. «Λαναράς»	53	3899	άνεχ. Πόρτ 'Αλφρεντ 6 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Αστούριας»	52	8129	έφθ. 'Αμβέρσαν 30 Σεπτ.
ΓΙΟΥΡΟΝΤΩΝΥΝ	έτ. «Γιουρούδη»	56	4048	άνεχ. Ντακάρ 7 'Οκτ. δι' 'Ινδιαν
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ	έτ. «Πλαδόμα»	50	6057	υπό παραλαβήν
ΓΚΑΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Ρεινάτε»	61	29333	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 1 'Οκτ.
ΓΚΙΚΑΣ	Δούρος - Βογανάτος	48	2358	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 10 'Οκτ.
ΓΚΙΜΠΛΕ (δ.)	έτ. «Γκίμπλε»	54	12968	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 1 'Οκτ. διά Ταρτούς
ΓΚΛΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρβαλόρια»	58	19231	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 7 Σεπτ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Αντζελίκη»	52	2048	άνεχ. Αντεν 5 'Οκτ. διά Ντώρμπαν
ΓΚΟΦΙΚ : ΠΡΙΝΣ	έτ. «Πλόρων»	55	1965	άνεχ. Θερρόλη 10 'Οκτ. διά Χάιφα
ΓΚΟΑΝΤ ΚΟΙΝ'	έτ. «Γκόλντ Κοίνη»	52	1961	έφθ. Καντίς 6 'Οκτ.
ΓΚΟΑΝΤ ΛΑΝΤ	έτ. «Αστροκαρίσα»	30	3011	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 28 Αύγ.
ΓΚΟΑΝΤ ΗΓΚΛ (δ.)	έτ. «Πλετρόμάρη»	56	21049	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 13 Σεπτ. διά Σπέτζια
ΓΚΟΑΝΤ ΚΡΟΣ	έτ. «Γκόλντεν Κρός»	68	11148	έφθ. Καζαμπλάνκαν 5 'Οκτ.
ΓΚΟΑΝΤ ΛΑΝΣ	έτ. «Γκόλντεν Λάνση»	69	11148	άνεχ. Πόρτ φ Σπαιν 22 Σεπτ. διά Βομβάν
ΓΚΟΑΝΤ ΦΛΙΣ	έτ. «Γκόλντεν Φλίση»	69	11148	διπλήθ. Παναμά 5 'Οκτ. διά Βανκούμπερ
ΓΚΟΡΝΤΙΑΝ	έτ. «Μαρβιτράντη»	59	10526	άνεχ. Μόντρεαλ 7 'Οκτ. διά Τολέδο
ΓΚΟΥΤ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Φρανγκομουτζή»	49	2641	έφθ. Κέιν Τάουν 6 'Οκτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Ολινάρες»	57	9132	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 23 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ	έτ. «Λίττη Μπήρ»	63	15373	άνεχ. Πόρτ Τζάις 24 Σεπτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΜ	έτ. «Ρόμπολο ντε 'Ορο»	62	15389	άνεχ. Μπάνιαν 30 Σεπτ. διά Μέγαρα
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	Ίω. Λάντσης	52	11580	έφθ. Καρδαγκένα (Κολ.) 1 'Οκτ.
ΓΚΡΟΥΣΟΥΝΤΑ	έτ. «Αρμαντόρα Σουντάμη»	50	2934	διπλήθ. Πίριθαλτάρ 10 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ	έτ. «Γ. Γκλείντη»	52	15762	έφθ. Γανδήν 8 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	έτ. «Όπαλη»	68	22531	άνεχ. Πειραιά 4 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	έτ. «Ουντζ»	68	23366	άνεχ. Πειραιά 4 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΙ'ΛΑ	έτ. «Γουόρλην Ντείλη»	52	15729	άνεχ. Σουάμπα 6 'Οκτ. διά Βομβάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηρωνι»	61	15979	έφθ. Ντελφέχλ 4 'Οκτ.
ΓΡΑΒΙΑ	έτ. «Γραβίδη»	51	2170	έφθ. Πειραιά 18 Σεπτ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7227	έφθ. Πειραιά 18 Σεπτ.
ΔΑΜΩΝ (δ.)	έτ. «Αρπα»	55	11307	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 'Οκτ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΔΑΝΑΟΣ	Πηγή 'Αλεξάνδου	43	1845	έφθ. Σέτε 3 'Οκτ.
ΔΑΝΑΟΣ	έτ. «Δαναός»	39	4569	άνεχ. Λάσ 26 Σεπτ. διά Λιμάνι
ΔΕΛΦΟΙ	Μαρκαντανάκης	48	1553	διπλήθ. 'Αμβέρσαν 23 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιόλια»	59	9312	διπλήθ. Παναμά 9 'Οκτ. δι' 'Αγγλίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.	έλλην. ουμφέροντα	35	3724	άνεχ. Πειραιά 3 'Οκτ. διά Καζαμπλάνκαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.	έτ. «Αντριος»	37	2002	άνεχ. Θεόστα 7 'Οκτ. διά Ριγιέκαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Π.	έτ. «Αγ. Παρασκευή»	43	7359	άνεχ. Κέιν Τάουν 19 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΕΣΠΟ	έτ. «Ιόνικη»	44	7265	άνεχ. Τζάκοσνιδη 8 'Οκτ. διά Τουρκίαν
ΔΕΥΤΕΡΟΝ	έτ. «Μανοπούλου»	37	4989	διπλήθ. Ελαινόντρε 4 'Οκτ.
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	«Σιπιπικ Ντεβέλοπουμεντη»	63	16417	έφθ. Μίλφορντ Χάρεν 8 'Οκτ.
ΔΗΛΙΑΝ ΔΗΤΩ (δ.)	«Σιπιπικ Ντεβέλοπουμεντη»	64	16417	άνεχ. Χόρ άλ 'Αμανια 2 'Οκτ. δι' 'Αγγλίαν
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	«Σιπιπικ Ντεβέλοπουμεντη»	61	16417	άνεχ. Βρέστον 3 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΔΗΜΗΤΡΑ	έτ. «Σάντοντος»	58	9325	άνεχ. Βανκούμπερ 15 Σεπτ. διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΑ	έτ. «Πάν Μάλη»	53	2379	άνεχ. Αθήλες 6 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	έτ. «Ντιμάκο»	49	3676	άνεχ. Αμπιτζάν 29 Σεπτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	έτ. «Φοργουνίνες»	55	3534	έφθ. Κολόμπη 2 'Οκτ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Θεσπατόρων»	56	8782	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 7 'Οκτ. διά Κόντινεντ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φιλιόφηρι»	63	10524	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 2 'Οκτ. διά Γιαδάτα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Μίνερβα»	44	13488	άνεχ. Πρίν Ρούπερτ 19 Σεπτ. διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Ανταρές»	51	6895	άνεχ. Βομβάν 27 Σεπτ. διά Τοιταγκόκ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Κολόν»	49	3984	έφθ. Αντεν 2 'Οκτ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	Μ. Γκιγκιλίνης	52	1812	έφθ. Νόρκοπικ 2 'Οκτ.
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Μαρμοπίενες»	52	8790	άνεχ. Μασσαλίαν 12 Αύγ. διά Κίναν
ΔΗΜΟΣ	έτ. «Δημιος»	54	4486	έφθ. Αλεξάνδρειαν 25 Σεπτ.
ΔΗΜΟΣΕΩΝΗΣ Β. (δ.)	Ν. Βαρδινογιάννης	58	16277	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 'Οκτ.
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	έτ. «Διάκαν»	59	4263	άνεχ. Πόρτερνταμ 4 'Οκτ. δι' 'Οτερχαμ Κή
ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ. «Διάκαν Προγκρές»	58	4255	ύπο παραλαβήν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φουρκέρο»	58	9087	άνεχ. Θεόστα 6 'Οκτ. διά Μάλτα
ΔΙΟΝΥΣΗΣ	έτ. «Πάινοντρ»	50	1515	έφθ. Λονδίνον 9 'Οκτ.
ΔΙΡΟΥΣ II	έτ. «Αστρο Ντικόσον»	59	7801	έφθ. Μπορτών 1 'Οκτ.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Παϊντα»	57	9722	άνεχ. Μπορέιν 2 'Οκτ. δι' 'Αγγλίαν
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	έτ. «Διόνυσος»	54	11485	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 6 Αύγ. διά Σεμαράγκ
ΔΩΡΟΣ	έτ. «Μαρούμα»	49	4727	άνεχ. Νούμέα 23 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΒΗ	έτ. «Ηγκλ»	70	10006	άνεχ. Λαύριον 3 'Οκτ. διά Σουνδίαν
ΕΒΡΟΣ I.	έλλην. ουμφέροντα	70	3654	προσοράζεν εις θέσιν 58.56 Β - 18.07 Α 6 'Οκτ.
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Άστρο Καστελλάνο»	56	9041	άνεχ. Καζαμπλάνκαν 7 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΜΑ	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	58	8005	διπλήθ. Κων) πολιν 7 'Οκτ.
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	έτ. «Ρηνούλα»	43	8292	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	έτ. Αφοι Καρμιών	44	2074	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκον (Λιβύης) 19 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Λακωνική»	48	3269	άνεχ. Μαυρίκιον 27 Σεπτ. διά Κίναν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Καρνεσίον»	63	14203	άνεχ. Μαρίζιον 25 Σεπτ. διά Βανκούμπερ
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Θάρρος»	54	7835	άνεχ. Χάρον 30 Σεπτ. διά Νούμέα
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Άλμπιον»	52	4423	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Μαμάντον»	70	17500	έφθ. Σουάνον 9 'Οκτ.
ΕΛΕΙΑΝ Κ. Λ.Π.	έτ. Ε. Σαρλάς κ.λ.π.	50	2643	έφθ. Σουάνον 9 'Οκτ.
ΕΛΕΙΑΝ	έλλην. ουμφέροντα	48	1759	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΙΑΝ Β. (δ.)	έτ. «Άριες»	70	88866	έφθ. Πειραιά 2 'Οκτ.
ΕΛΕΙΑΝ Μ. (δ.)	έτ. «Στανινά»	44	5202	άνεχ. Οζάκαν 1 'Οκτ. διά Γιοκοχάμον
ΕΛΕΙΑΝ Μ.	έτ. «Γιουνάιτεν Σ.Ε.»	63	1197	διπλήθ. Κων) πολιν 7 'Οκτ.
ΕΛΕΙΑΝ Τ.	έτ. «Χροσέλενα»	58	5729	άνεχ. Λάριμας 7 'Οκτ. δι' 'Αμβούργον
ΕΛΕΙΑΝ Τ.	έτ. «Εύδινος»	58	2739	άνεχ. Μόζι 25 Σεπτ. διά Βανκούμπερ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	έτ. «Ανδρία»	48	8420	άνεχ. Χόουντερ Ζενεπούλη 22 Σεπτ. διά Τοιταγκόκ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	έτ. «Άλαντζε»	52	12239	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 2 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΕΛΙΖΑ	έτ. «Θαρεσία»	47	2577	άνεχ. Φουκουγιάμα πολιν 29 Σεπτ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	έτ. «Ελέτο»	50	3225	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Τσονέλη»	46	1680	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 1 'Οκτ.
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Βίστα Ριος»	46	12239	έφθ. Ντατάκια 1 'Οκτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Βαδινογιάννης	58	2266	διπλήθ. Λατάκια 1 'Οκτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΡ	έτ. «Μίνως»	49	1389	έφθ. Μ. Θάλασσαν 14 Σεπτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΛ	έτ. «Ελενημαρί»	58	8523	έφθ. Μπ. Αύρες 7 'Οκτ.
ΕΛΛΕΝΙΚΟΣ Τρανσασίφικ & Γιουνιθ.	έτ. «Εύπολοια I»	49	4500	άνεχ. Θεόστα 7 'Οκτ. διά Μασσαλίαν
ΕΛΛΕΝΙΚΟΣ Τρανσασίφικ & Γιουνιθ.	έτ. «Αλλάνζε»	48	2548	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 4 'Οκτ. διά Κολόμπο

ΕΛΛΗΝΙΚ ΜΕΝΤ		έτ. «Αστρο Φίρμε»	54	8121	άνεκ. Άμβερσαν 2 'Οκτ. διά Πειραιᾶ
ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΤΕΧΟΦΙΝ		Τρανσόπασφικ & Γιουνιθ.	60	7297	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΤΟΛΦΙΝ		έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	44	7989	έφθ. Ριγέκαν 3 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΑ'ΙΩΝΗΡ		έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	62	6659	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 7 'Οκτ. διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ		έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	44	7989	έφθ. Τζέντα 10 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ		«Ελληνική» Α.Ε.	59	9550	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΤΣΑΡΜ		έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	44	7989	άνεκ. Ντώρμπαν 27 Σεπτ. διά Χιούστον
ΕΛΛΕΡΟΣ		έτ. «Μαδιμ»	52	2778	έφθ. Στεττίνον 8 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ		έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	57	7068	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 25 Σεπτ. δι' "Αντεν
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΙΣΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεκ. Ντώρμπαν 3 'Οκτ. διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		«Κορρεντόρες Ντέλαρ»	58	15674	διπλάθεις Ακρωτήριον 27 Σεπτ. δι' Εύρωπην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	άνεκ. Ντώρμπαν 18 Σεπτ. σια Τεργεστίν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ		«Τρανσόπασφικ»	56	7510	έφθ. Καλκούταν 24 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΛΕΥΝΑ		έτ. «Τρανσόπασφικ»	56	7510	έφθ. Ντώρμπαν 8 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	57	7063	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 9 'Οκτ. διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΙΣΣ (λαίνερ)		έτ. «Μαρφουσέρτζα»	43	7200	έφθ. Ριγέκαν 7 'Οκτ.
ΕΛΣΙΣ		έτ. «Μαρφουσέρτζα»	32	18564	άνεκ. Γουέλιγκτων 4 'Οκτ. διά Σαουθάμπτον
ΕΛΟΝΑ		έτ. «Ελξις I»	52	1924	έφθ. Βεγγάζην 10 Αύγ.
ΕΛΠΙΔΑ		Κ. Εύσταθίου	25	4011	έφθ. Άμερσαν 4 'Οκτ.
ΕΛΠΙΣ		Π. Παππῆς & Ν. Κουκουνᾶς	46	3472	διπλάθεις Κων(ι)πολίν 17 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΜΕΡΑΛΤ		έτ. «Σπάμπολ»	54	1599	άνεκ. Αγύρουσταν 5 'Οκτ.
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ		έτ. «Γιουνιθέρσαλ Μαρίτ.»	46	4119	διπλάθεις Κων(ι)πολίν 1 'Οκτ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Εμμα»	48	3932	έφθ. Αλεξάνδρειαν 6 'Οκτ.
ΕΝΟΤΗΣ		έτ. «Αστρο Βαλιέντε»	57	21185	έφθ. Νεάπολιν 25 Σεπτ.
ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτόν)		έτ. «Αστρομερίτο»	54	8146	εις Βάλδης Μπαιν ἀπό 12 'Ιουλ.
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ		έτ. «Εστρέλλα Βεντούρούζα»	65	37469	άνεκ. Βιτόρια 31 Αύγ. διά Τομπάτα
ΕΡΑΤΙΝΗ		έτ. «Επιμελεία»	70	10000	έφθ. Πιούπινο 4 'Οκτ.
ΕΡΑΤΩ		έτ. «Κρυστάλ Μπλού»	53	5690	έφθ. Μπορντώ 4 'Οκτ.
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ		έτ. «Ικάνμελ»	69	11296	άνεκ. Ντώρμπαν 3 'Οκτ. διά Σιγκεπούρην
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (δ.)		Βεντούρης	43	1589	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΡΟΪΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		Ίω. Λάτος	66	47115	έφθ. Ρόττερνταμ 12 Σεπτ.
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)		έτ. «Τρανσόμιουντο»	52	15848	άνεκ. Μπαρμπάντος 26 Σεπτ. δι' 'Αμουαίν Μπαιν
ΕΣΤΙΑ		έτ. «Άργκοδια»	58	12168	έφθ. Πούντα Καρτόν 5 'Οκτ.
ΕΤΕΟΚΛΗΣ		έτ. «Εστιά»	52	7743	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 26 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)		έτ. «Ετεοκλής»	37	5574	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 29 Σεπτ. διά Γδύνια
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Θ. (δ.)		Σ. Ελευθεριάδης	54	10251	διπλάθεις Γιβραλτάρ 8 'Οκτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.		N. I. Βαρδινογιάννης	51	16203	εις Ράς Σαντάντ ἀπό 4 Αύγ. 1969
ΕΥΓΕΝΙΑ		έτ. «Ναταλία»	49	4723	έφθ. Σάντον 24 Σεπτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.		έτ. «Φράνκο»	67	9854	άνεκ. Πόσι όφ Σπαίν 2 'Οκτ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.		έτ. «Καλάτης»	55	3002	άνεκ. Χάρπην 6 'Οκτ. διά Μπορντώ
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		έτ. «Αστρο Άκροντε»	61	8999	έφθ. Κόμπη 29 Σεπτ.
ΕΥΗ Τ. (δ.)		έτ. «Πόλη Σάντος»	57	9061	άνεκ. Μακέιδ 6 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΕΥΘΑΛΙΑ		έτ. «Τρονελμάρ»	52	9894	άνεκ. Πόρτ Αρθουρ 14 Σεπτ. διά Καλκούταν
ΕΥΥΚΟΣΤΑ Ι. (δ.)		έτ. «Κόνκροντ»	57	10488	άνεκ. Αθελαΐδα 24 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΕΥΞΕΙΝΟΣ		Κ. Εύθυμιδης	54	12423	άνεκ. Γκρότον 6 'Οκτ. διά Κιουρασάο
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ		έτ. «Έλτο»	50	4734	έφθ. Φουκουγιάδα 9 Σεπτ.
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	άνεκ. Αμέρειαν 3 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	9659	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 30 Σεπτ.
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ		έτ. «Σάν Νικόλαος»	56	8985	άνεκ. Μομπάδα 26 Σεπτ. διά Ντακάρ
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	άνεκ. Γιοκοχάμαν 3 'Οκτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΥΡΥΤΑΝ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	διπλάθεις Παναμά 22 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΤΕΡΗΝ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	9095	άνεκ. Βερακρούζ 10 'Οκτ. διά Κοατζακοάλκος
ΕΥΤΥΧΙΑ		έτ. «Μορεμάρ»	56	1679	έφθ. Ριγέκαν 9 'Οκτ.
ΕΥΧΑΡΙΣ		έτ. «Φελιτσία»	65	9854	άνεκ. Τείμπλ Μπαιν 6 'Οκτ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΦΘΗ		έτ. «Μαργαρώνη»	43	7249	άνεκ. Λουάντα 5 'Οκτ. διά Κωνοτάντζαν
ZANET		έτ. «Εφφο»	55	5008	διπλάθεις Παναμά 5 'Οκτ. διά Βανκούμερ
ZAPΑΤΟΥΟΥΣΤΡΑΣ		έτ. «Φρέντοπι»	58	4529	άνεκ. Πειραιά 5 'Οκτ. διά Μεσσίνα
ZΑΧΑΡΙΑΣ Ζ.		έτ. «Ωκλαντ»	61	10965	άνεκ. Μορμούνκαο 21 Σεπτ. διά Γιαβάτα
ZITA		Ζαχάρης - Βασιληπᾶς	49	2806	διπλάθεις Κων(ι)πολίν 17 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ZΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)		έτ. «Παρθενών»	70	15800	διπλάθεις Παναμά 25 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ZΩΡΖΕΤΤΑ		έτ. «Μαρμονάτα»	53	15899	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 9 'Οκτ. δι' 'Αρούμπαν
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ		έλληνον συμφέροντα	55	8021	άνεκ. Νέαπολη 9 'Οκτ. διά Θόύνες
ΗΛΙΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	άνεκ. Σιγκαπούρην 17 Σεπτ. διά Κίναν
ΗΛΙΑΣ ΣΥΛΑΣ		έτ. «Άντοβε»	52	11206	άνεκ. Μόντελα 2 'Οκτ. διά Λίθερπουλ
ΗΡΑ		έτ. «Ελίρε»	57	9060	άνεκ. Ρόττερνταμ 8 'Οκτ. διά Κόλπον Η.Π.Α.
ΗΡΑΙΟΝ		έτ. «Μίρα»	55	7757	έφθ. Λάς Πάλμας 5 'Οκτ.
ΗΟΔΑΙΣΤΟΣ		έτ. «Πόνι»	48	1889	άνεκ. Πειραιά 2 'Οκτ. διά Μύκονον
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Βουλκάν»	66	21347	άνεκ. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 1 'Οκτ. δι' "Αμοτερνταμ
ΘΕΑΝΤΩ Α. Σ.		έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	διπλάθεις Παναμά 6 'Οκτ. διά Πόρτ Χάρβεϋ
ΘΕΙΟΙΣ ΘΑΝΑΣΗ (δ.)		έτ. «Άντοθέα»	58	9603	άνεκ. Γιοκοχάμαν 25 Αύγ. δι' "Απαπα" Λάγκος
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Εύθοια»	57	12629	άνεκ. Βοστώνη 3 'Οκτ. δι' 'Αρούμπαν
ΘΕΟΔΟΤΗΣ (δ.)		έτ. «Θαναταντόρ»	44	7258	έφθ. Καμαρι 3 'Οκτ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)		έτ. «Θεμιστοκλῆς»	57	1325	άνεκ. Σαϊν Μαλ 3 'Οκτ. διά Βάρνων
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.)		έτ. «Εμπρέσας»	61	21710	άνεκ. Χάρηκ "Αίλαντ 5 'Οκτ. δι' "Αντεν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Λ.		Nik. Βαρδινογιάννης	54	13043	έφθ. Ντώρμπαν 8 'Οκτ.
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ		έτ. «Κλήρο»	51	9810	έφθ. Νέαπολη 20 Αύγ.
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)		έτ. «Θεοφανώ»	50	15929	άνεκ. Γουέπια 16 Σεπτ. διά Πόρτ Χάρβεϋ
ΟΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)		έτ. «Ποσειδώνια»	58	15895	διπλάθεις Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. δι' 'Αμέρειαν
		έτ. «Ελλην. Δεξαμενοπλοία»	50	8173	άνεκ. Πειραιά 6 'Οκτ. διά Σφάλ

Telegrams : NIKAS

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

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

C. R. KNIGHT & Co.

101 Leadenhall St.

LONDON E.C.3.

*N. Kassimatis, Ltd.*SHIPPING AGENTS - SHIPCHANDLERS - COLD STORAGE CHAMBERS
EXPORTERS - IMPORTERS

Bankers :

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

LOURENCO MARQUES

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΜΑΡΚΕΣ

OFFICES WAREHOUSES AND COLD STORAGE CHAMBERS

19 Rue do Electricidade — 62 Av. Alvaro Cabral

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

ΘΕΤΙΣ Κ.	X. Καλαφάτης	50	2276	άνεκ. Τύνιδα 4 'Οκτ. διά Κόρκ
ΘΕΤΡΙΟΣ	'Αγγελάκης	38	3581	έφθ. Λόριεντ 6 'Οκτ.
ΘΗΡΑΙΟΣ	έτ. «Λοτάρα»	35	2680	έφθ. Θεσσαλονίκη 16 Σεπτ.
ΘΗΣΣΑΥΣ	έτ. «Ναυαρίνος»	46	1988	άνεκ. Αμβούργον 5 'Οκτ. διά Μπρέμερχάφεν
ΘΙΣΜΗΝΗ	έτ. «Λάκαλη»	51	3435	άνεκ. Θεσσαλία 5 'Οκτ. διά Φρήτασουν
ΘΩΜΑΣ Α.	έτ. «Βέλος»	58	8078	έφθ. "Απαπα" Λάγκος 16 Σεπτ.
IAMATΙΚΟΣ	έτ. «Μαρνουέστρο»	53	2969	έφθ. Κότκα 7 'Οκτ.
ΙΑΣΩΝ	έτ. «Καργκοκαϊδόνες»	70	11489	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 'Οκτ.
ΙΑΣΩΝ	έτ. «Ιάσωνη	51	2071	άνεκ. Γένοβαν 30 Σεπτ. διά Μάλταν
ΙΖΟΜΠΕΛ	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	57	9746	άνεκ. Νόζακαν 5 'Οκτ. διά Γιοκαίσι
ΙΩΑΚΗ	έτ. «Ούλουσεξ»	68	9066	έφθ. Ντωρμπαν 8 'Οκτ.
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Σπυγουαίνης»	70	10600	εἰς 'Οζάκαν ύπο συμπλήρωσιν
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Πλειόνη»	68	11670	άνεκ. Βανκούμπερ 25 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΚΤΙΝΟΣ	έτ. Λινέας 'Ιντερόσεανίκας	69	11489	άνεκ. Ήστ Λόντον 24 Αυγ.
ΙΛΙΟΝ	έτ. «Ιλίον»	55	4486	ύπο παραλαθήν
ΙΛΙΟΝ	Σαρλάς - Παπαδέλης	48	3514	εἰς Πειραιά ἀπό 10 'Απρ. (ἐπισκευαί)
ΙΝΑΝΟΗΣΙΑ (δ.)	'Ελλην. Δεξαμενοπλοία	52	8633	έφθ. Τζεκάρτα 20 Σεπτ.
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ Ι. (δ.)	'Ελλην. Δεξαμενοπλοία	53	8995	έφθ. Επαπα 6 'Οκτ.
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΗ	έτ. «Πάνος»	48	2088	άνεκ. Ντεμαράρα 6 'Οκτ. διά Δανίαν
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτ.)	έτ. «Λιεύεντα»	56	17940	άνεκ. Ντώρμπαν 3 'Οκτ. δι' 'Ισπανίαν
ΙΟΝΙΚ ΚΙΚ Β.	έτ. «Τάουνη»	55	12576	ύπο παραλαθήν
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Βιαγκράντες»	49	1991	έφθ. "Απαπα" Λάγκος 6 'Οκτ.
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Τρανοπόρτες Άρμ.»	65	42824	άνεκ. Τζεμέλη Ντανά 19 Σεπτ. διά Βιλελμοχάφεν
ΙΤΑΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	6727	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 10 'Οκτ. διά Κωνοτάντζαν
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ροζαντόρ»	50	5317	άνεκ. Τζέντα 6 'Οκτ. διά Σαφάκα
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Χανδασόδην»	48	3246	προσηρπάρεν έχωθι Σέτε 10 'Ιαν.
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	45	9918	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	έτ. «Βαρνίκος»	56	12230	διπλής Ντόρερ 6 Σεπτ. δι' 'Αλγερίου
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Αγγελάκης κ.λ.π.	38	4740	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 8 'Οκτ. δι' 'Ιακεντερούν
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Σιγόνης»	48	1846	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδα 12 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Σαλαμίς»	67	20568	έφθ. Κουάλα Ρούμπην 26 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ερόκια»	55	8799	διπλής Παναμά 6 'Οκτ.
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	έτ. «Έλενη»	59	2746	άργει Πειραιά ἀπό 14 Σεπτ. 1969
ΙΩΝ	έτ. «Μαροσιντέντε»	70	11300	εἰς Σάντερλαντ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	Νικ. Βαρδινογιάννης	58	12632	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 14 Σεπτ. δι' 'Ιταλίαν
ΚΑΒΟ ΑΛΥΚΟΝ	έτ. «Μαρέποκα»	61	10934	έφθ. Ρίον 'Ιανείρων 25 Σεπτ.
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	έτ. «Άστρο Τριντέντε»	49	7612	έφθ. Σάντος 2 'Οκτ.
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΗ	έτ. «Μαρντεβότο»	60	10934	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 8 'Οκτ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έλλην. συμφέροντα	57	10122	άνεκ. Λάς Πόλμας 10 'Οκτ. διά Σαγκάνη
ΚΑΔΔΟΣ (δ.)	έτ. «Χάρη Τάνκερς»	60	14077	άνεκ. Λάς Πόλμας 18 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	έτ. «Ελσολάς»	70	14900	έφθ. Κόμπη 2 Αύγ.
ΚΑΛΙΡΡΟΗ	έτ. «Αριστεῖδης»	59	8860	άνεκ. Ήστ Λόντον 22 Σεπτ. διά Μεζικόν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	έτ. «Ιντάστριας»	55	11792	άνεκ. Προδιντένες 8 'Οκτ. διά Κιουρασό
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	έτ. «Αστρο Ναθέρα»	55	6133	άνεκ. Ντακάρ 5 'Οκτ. διά Κίναν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	N. Μιχαλος & Yioi	44	7249	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 31 Αύγ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αίλα Γκράντε»	65	15932	άνεκ. Αμδέροαν 8 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	51	7154	άνεκ. Λάς Πόλμας 30 Σεπτ. διά Σάντος
ΚΑΛΥΨΟ	έτ. «Σέδεν Αίλας»	53	10577	άνεκ. Βανκούμπερ 30 Σεπτ. διά Κίναν
ΚΑΜΙΝΑ ΜΠΑΙΝΗ	έτ. «Σπάτο»	45	5130	άνεκ. Πουάλο Μπούκομ 15 Σεπτ. δι' Εύρωπην
ΚΑΜΠΑΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαρίδικα»	53	6553	ύπο παραλαθήν
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	έτ. «Λούδα»	49	11771	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 21 Σεπτ. δι' 'Ιταλίαν
ΚΑΠ ΚΡΙΟΣ	έτ. «Ηστ Μεντπεράνεν»	53	1548	άνεκ. Κενίτρα 2 'Οκτ. διά Καλαί
ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. «Κάπι Σούνιον»	64	1763	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	έτ. «Ηστ Μεντπεράν»	57	1549	έφθ. Πειραιά 8 'Οκτ.
ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Κάπι Φαιστός»	62	1551	άνεκ. Κέιπι 30 Σεπτ. δι' 'Ελλάδα
ΚΑΠΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	«Αθανασίαδης Γεωργόγουλος	48	2017	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδα 3 'Απρ. διά Γουαμπόα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Τ.	«Αφοί Τουρινάνκη	36	4031	έφθ. Σάντος 4 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Γιουνάιτεντ Μπαλκ.»	67	16098	έφθ. Γιοκαίσι 23 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Αλφούρζας»	68	9031	άνεκ. Χάμπτον ρόδα 12 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	«Γλαύκομη Μπάλκι Κάρ.»	68	24801	άνεκ. Γιοκοκάμαν 22 Σεπτ. διά Β. Κίναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Άστροκλάρο»	50	5120	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 1 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Πράμος»	53	5185	έφθ. Χουλί 3 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	έλλην. συμφέροντα	46	6076	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ ΠΑΝΟΥ	έτ. «Κερκέτις»	50	4876	έφθ. Βρυττόν 9 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Οσεάνικ Μπάλκι»	68	24668	έφθ. Γιοκοκάμαν 1 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.	έτ. «Ολυμπος»	68	15355	διπλής Παναμά 30 Σεπτ. διά Λίβερπουλ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Κόδλεμεναρ»	67	24734	έφθ. Γιοκοκάμαν 30 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Πελνανιόν»	62	18410	άνεκ. Πουέρτο Λά Κρούζ 30 Σεπτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	έτ. «Σερ. Ηγκλα»	69	9044	έφθ. Ντράμπιεν 1 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ (δ.)	έτ. «Αστροπροτέκτωρα»	58	16357	άνεκ. Αμουαίν Μπαίν 28 Σεπτ. διά Νύναοχαμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	έτ. «Γιουνάιτ. Τσάρτεριγκ»	66	16164	άνεκ. Τάιν 1 'Οκτ. διά Βιτόρια
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	Παλαιοκρασσός	46	4576	άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 4 'Οκτ. διά Λομπίτο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Σάντα Σεούλια»	60	8717	άνεκ. Βικέντιον 10 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΙΚΤΩΡ	έτ. «Μαρίνα Σίπηγκκ»	55	12494	άνεκ. Χάμπτον (Οντ.) 20 Σεπτ. διά Τολέδο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Εύγενεία»	59	8493	άνεκ. Ντακάρ 22 Σεπτ. διά Χαινκάγκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Μαρέρο»	60	8493	έφθ. Κόπαρ 25 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΑΓΙΚΑΛ	έτ. «Ιντερ. Σερ. Τρέιντερς»	62	9229	άνεκ. Ρότερνταμ 9 'Οκτ. διά Κίναν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Σάλις»	53	11164	έφθ. Πειραιά 28 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΠΗΣΗ	έτ. «Πριούτη»	44	5184	άνεκ. Κολόμπι 3 'Οκτ. διά Σαφάκα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δ.)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	9596	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Οκτ. διά Τρινιντάντ
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΛΙΦ	έτ. «Λέπαιο»	64	3717	ύπο παραλαθήν
ΚΑΡΟΛΟΣ	έτ. «Κάρολος»	54	2408	έφθ. Φερρόλ 10 'Οκτ.
ΚΑΡΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	47	8288	άνεκ. Λάς Πόλμας 8 'Οκτ. διά Μπ. "Αύρες
ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Ακτίς»	68	25084	άνεκ. Λάς Αντζελες 7 Σεπτ. διά Σάν Νίκολας
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	έλλην. συμφέροντα	70	10600	έφθ. Καλκούταν 28 Σεπτ.
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	έλλην. συμφέροντα	51	2959	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΣΕΛΑ	έτ. «Μαρεμπρέσσας»	53	5627	διπλής Παναμά 5 'Οκτ. διά Βαλπαραΐζο
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Αγιαμόντε»	51	9936	άνεκ. Μπουενάβεντούρα 27 Σεπτ. διά Σαλάθερυ
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	έτ. «Βασιλικά»	53	1901	έφθ. Γάνδην 5 'Οκτ.
ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ	έτ. «Καστρέντζα»	49	2317	διπλής Κων/πολίν 29 Σεπτ.
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙ	έτ. «Κατιανάρη»	48	1501	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνοντους»	60	10494	έφθ. Πουσάν 20 Σεπτ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ.	έτ. «Άρδα»	65	18723	έφθ. Αιμερόαν 10 Σεπτ.
ΚΑΤΙΓΚΟ (δ.)	έτ. Κολοκοτρών	50	11136	άνεκ. Μομπάσα 8 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΚΑΤΙΓΚΟ Χ. (δ.)	έτ. «Εναδίν»	54	11647	άνεκ. Ντόντες 5 'Οκτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΚΑΤΙΝΑ	Μ. Παγούλατος & Σια	56	1082	άνεκ. Γάνδην 2 'Οκτ. δι' 'Αμδούργον
ΚΕΑ	έτ. «Άργυκομάρο»	55	2683	έφθ. Πειραιά 2 'Οκτ.
ΚΕΙ'ΠΠ ΝΕΡΙΤΑ	έτ. «Σαρόντια»	57	9092	άνεκ. Σουραμπάγια 21 Σεπτ. διά Κόντινεντ
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κε. - Βεντούρα»	62	10493	άνεκ. Ναγκόγια 3 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειον
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Πουκέρο»	44	5057	έφθ. Καλκούταν 29 Σεπτ.
ΚΕΡΚΗΣ	έτ. «Πόλκο»	47	2131	άνεκ. Μομπάσα 23 Σεπτ.
ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζαδέ»	48	4030	έφθ. Γένοβα 6 'Οκτ.
ΚΕΧΑΡΙΤΩΜΕΝΗ	έτ. «Ρεντόντο»	62	10860	άνεκ. Σιμίζου 4 'Οκτ. δι' 'Αστέρια
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	M. Νομίδος	56	8362	άνεκ. Μπ. "Αύρες 3 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕ'ΙΤ (δ.)	έτ. «Μακέδονιαν»	70	103012	διπλής Γιορτάλ 4 'Οκτ. διά Χάρκυν "Αίλαντ
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Θησεύς»	57	9153	άνεκ. Κέιπ Τάουν 21 Σεπτ. διά Βεραρκούζ
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Κίγκ Θηράς»	63	15740	εἰς θέσιν 23.08 Β - 171.31 Δ 9 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΙΓΚ ΜΙΝΟΣ	έτ. «Μίνοαν»	58	11156	άνεκ. Κινούρα 22 Σεπτ. διά Κλήδελαντ
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Πύλος»	63	15378	διπλής Παναμά 13 Σεπτ. δι' 'Οναχόμα
ΚΙΜΩΛΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	39	4866	άνεκ. Ρίο Γκράντε 30 Σεπτ. διά Πειραιά
ΚΙΜΩΝ (δ.)	έτ. «Πρώτη»	61	16068	έφθ. Φάλμουθ 16 Σεπτ.
KINI (δ.)	έτ. «Κίνι»	67	25409	άνεκ. Τζιμπούτι 6 'Οκτ. διά Ράς Σουκείρ
KIPIN	έτ. «Καλμάρ»	56	9403	διπλής Παναμά 27 Σεπτ.

ΚΛΕΑΚΗ	έτ.	«Άντιγόνη»	55	8562	άνεχ. Φρήτασον 26 Σεπτ. διά Κίναν
ΚΝΩΣΣΟΣ	κ.	Κ. Εύθυμιαδης	49	2146	άνεχ. Θέουτα 20 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΚΟΛΑΝ	έτ.	«Νάθες Νεπτούνιο»	53	5619	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Οκτ.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	έτ.	«Καλιόπα»	58	10034	άνεχ. Γιοκοχάμαν 30 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ.	«Μαρδενούστο»	56	20855	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 6 'Οκτ.
ΚΟΝΚΟΡΤ	έτ.	«Σεζέτ Ι»	48	2159	έφθ. Κολόμπο 10 'Οκτ.
ΚΟΡΑΤΖΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ.	«Μαρκαμίνως»	58	12430	ύπό παραλαβήν
ΚΟΡΒΙΑΝ	έτ.	«Κόρθιαν»	58	9292	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 24 Σεπτ. διά Σαγκάν
ΚΟΡΟΦΟΥ Α' ΛΑΝΤ	έτ.	«Σουύνιον Σπέσιαλ	59	4267	άνεχ. Τακοράντι 28 Σεπτ. διά Τέμα
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ.	«Πλότραντ	59	10914	άνεχ. Ντώρμπαν 24 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΚΟΡΩΝΙΣ	έτ.	«Διαμάντι»	46	2361	άνεχ. Τζιμπούτι 3 'Οκτ. διά Ντάρ ες Σαλάμ
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	έτ.	«Ν.Ε.Κ.»	50	10315	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 'Οκτ. διά Ράς Τανούρα
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	έτ.	«Λούνα III»	64	28349	άνεχ. Αμέρεραν 9 'Οκτ. διά Σαγκάν
ΚΟΥΡΚ Β.	έτ.	«Κούρος»	53	7021	άνεχ. Αμέρεραν 16 Αύγ. διά Γένοβαν
ΚΡΟΝΙΟΣ	έτ.	«Κρόνιος»	51	2372	άνεχ. Τακοράντι 25 Σεπτ. διά Σαγκάν
ΚΡΟΝΟΣ	έτ.	«Έλ Σάκο»	48	8610	έφθ. Αμέρεραν 11 'Οκτ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ.	«Μίραμπρ»	59	9360	άνεχ. Σάντος 7 'Οκτ. διά Πειραιᾶ
ΚΥΝΟΣ	έτ.	«Ζαδέλ»	46	3648	άνεχ. Λάς Πάλμας 6 'Οκτ. οια Σάντος
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ.	«Ζαφίρ»	39	3287	έφθ. Αλεξανδρειαν 5 'Οκτ.
ΚΥΜΑ	Ρούσσος & Σιά	38	2838	έφθ. Μπουργκές 2 'Οκτ.	
ΚΥΠΡΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	3799	έφθ. Πειραια 25 Σεπτ.	
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ.	«Κυρά»	49	2032	άνεχ. Λάς Πάλμας 8 'Οκτ. διά Σαγκάν
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚ	έτ.	«Άύρα»	56	9086	έφθ. Οζάκαν 25 Σεπτ.
ΚΥΡΙΑΚΗ	έτ.	«Άλκαίμο»	45	3312	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Οκτ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	έτ.	«Καπετανία Διαμαντίτης»	66	20516	άνεχ. Θέουτα 15 Σεπτ. διά Βαλπαραΐζο
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ.	«Καρδαμώλιαν»	51	2644	έφθ. Φιλαδέλφειον 7 'Οκτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ.	«Κόρντιας»	68	9084	έφθ. Παπτη 1 'Οκτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ Μ.	έτ.	«Σοο. Άρμαντόρα»	56	8775	διπλήθε Μπρούνομποτελ 7 'Οκτ. διά Κενίτρα
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ.	«Μαρκοβίστα»	52	1384	άνεχ. Πειραια 2 'Οκτ. διά Τρίπολιν (Λιδύνης)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Σ. Β.	έτ.	«Νόβα»	37	1272	έφθ. Λέγκορ 20 Σεπτ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	λ. Κ. Μιχαλος	54	8063	άνεχ. Κάμπο Ρόχο 29 Σεπτ. διά Ποίντ Κόμφορτ	
ΚΩΣΤΑΣ ΘΡΑΓΚΟΣ	έτ.	«Μάρφο»	67	15365	έφθ. Πόρτ Αθεουρ 4 'Οκτ.
ΚΩΣΤΑΦΟΛΩΡΑ	έτ.	«Λεντούμη»	53	5921	άνεχ. Σαιντ Αννα Μπαΐν 28 Σεπτ. διά Σάντος
ΚΩΣΤΗΣ	έτ.	«Λόδς Χέριανος»	56	8474	άνεχ. Νάντην 26 Σεπτ. διά Τάμπα
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝ	έτ.	«Αιτζιάν»	65	14088	έφθ. Λονδίνον 8 'Οκτ.
ΚΩΣΤΙΑΝΑ	έτ.	«Κωστιάνα»	52	7288	
ΛΑΙΔΗΝ ΗΡΑ	έτ.	«Οσεάνικ»	56	8108	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 14 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΛΑΙΔΑΥ	έτ.	«Λόδμπος»	43	3874	άνεχ. Λάς Πάλμας 30 Σεπτ. διά Βάρναν
ΛΑΙΓ'ΟΝ ΦΦ ΔΗΔΟΣ	έτ.	«Κούμπεκαλ»	49	2273	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 4 'Οκτ. διά Σαφάγκα
ΛΑΙΓ'ΟΝ ΦΦ ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ.	«Χριοικούμη»	50	2494	άνεχ. Ρουέν 27 Σεπτ. διά Σαλέρνο
ΛΑΙΓ'ΟΝ ΦΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	έτ.	«Κουμπακούμη»	54	3315	έφθ. Λιοσαδῶνα 5 'Οκτ.
ΛΑΚΟΝΙΑ	έτ.	«Άττικα»	60	14431	έφθ. Εμδεν 4 'Οκτ.
ΛΑΜΠΡΟΣ	έτ.	«Ντουένς Άρμαντόρα»	57	6132	έφθ. Θουκουγιάμα 24 Σεπτ.
ΛΑΜΠΡΟΣ Μ. ΘΑΤΣΗΣ	έτ.	«Άλφαι»	60	9486	έφθ. Οζάκαν 4 'Οκτ.
ΛΑΡΡΥ Λ.	έτ.	«Ελφορτούνα»	70	14900	άνεχ. Κασούνγκ 3 Σεπτ. διά Σικάργο
ΛΕΑΝΑΡΟΣ	έτ.	«Ντιούμπαντε»	62	10514	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 23 Σεπτ. διά Σαγκάν
ΛΕΓ'ΙΝΤΕ ΟΥΤΕ	έτ.	«Νταριτέναλ»	53	5690	ύπο παραλαβήν
ΛΕΝΑ	έτ.	«Κωνσταντίνη»	54	2488	άνεχ. Λά Γκουελέ 1 'Οκτ. δι' Αμδούργον
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ	έτ.	«Σκάραστελ»	36	4997	άνεχ. Λά Γκουελέ 7 'Οκτ. διά Γιουνκοκολαυίαν
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	έτ.	«Ρασπαμέλη»	47	2784	άνεχ. Λά Γκουελέ 8 'Οκτ. δι' Αμδεράον
ΛΕΩΝΗΣ	έτ.	«Άχ Χαλκούπης»	50	6724	έφθ. Ντουάλα 4 'Οκτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ.	«Φαιρόπος»	65	15738	άνεχ. Μορμούγκαο 2 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ.	«Άστρο Μαντάτο»	59	12821	έφθ. Πούλο Μπούκοι 4 'Οκτ.
ΛΙΒΟΡΝΟ	έτ.	«Τρανσόπασιφκ»	52	4995	διπλήθε Κων) πολιν 8 'Οκτ. διά Κωνστάντζαν
ΛΙΔΗΝ Μ.	έτ.	«Άγια Νεστινί»	57	7109	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 8 Σεπτ. διά Γουαμόρα
ΛΙΔΛΥ	έτ.	«Κεφαλληνιακή»	46	1670	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΙΜΠΕΡΕ ΓΤΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	έτ.	«Μαρκούνα»	51	4137	έφθ. Αμδεράον 11 'Οκτ.
ΛΙΜΠΡΑ	έτ.	«Ζετμάρ»	56	10210	ύπο παραλαβήν
ΛΙΝΑΟΣ	έτ.	«Τόρρες»	62	10833	άνεχ. Ντώρμπαν 30 Σεπτ. διά Βουλώνην
ΛΙΝΤΑ	έτ.	«Μαρβίλεντο»	60	14302	άνεχ. Ντακάρ 1 'Οκτ. διά Δάντσικ
ΛΙΣΣΑΒΟ	έτ.	«Κάλα»	51	2428	έφθ. Πειραι 1 'Οκτ.
ΛΟΝΑΙΝΟΝ	έτ.	«Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	διπλήθε Γιβραλτάρ 30 Σεπτ. δι' Αλεξανδρειαν
ΛΟΡΕΝΤΖΟ (δ.)	έτ.	«Άχ Χαλκούπης»	54	10024	έφθ. Αλεξανδρειαν 17 Σεπτ.
ΛΟΥΚΙΑ Ν.	έτ.	«Μουζάκης»	46	4249	άνεχ. Κολόμπο 4 'Οκτ. διά Σιγκαπούρην
ΛΥΡΑ (δ.)	έτ.	«Χάρπη»	51	10203	άνεχ. Τζιμπούτι 30 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	έτ.	«Άκτις»	69	25168	έφθ. Γιοκοχάμαν 18 Σεπτ.
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ.	έλλην. ουμφέροντα	70	2867	έζωθι: "Εθονμάουθ 10 'Οκτ.
ΜΑΓΚΝΟΙΑ	έτ.	«Πρώτα»	51	7127	ύπο παραλαβήν
ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ.	«Σολόδηλ»	58	18297	άνεχ. Φιλαδέλφειον 9 'Οκτ. δι' Αρούμπαν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	έτ.	«Μαίανδρος»	63	15929	άνεχ. Πόρτο Σαλαζάρ 25 Σεπτ. διά Δουνκέρκην
ΜΑΙΡΗ	έτ.	«Μίνιμαρη»	68	22391	έφθ. Φόδ 6 'Οκτ.
ΜΑΙΡΗ ΣΥΛΑ	έτ.	«Εξάνθλωσις»	60	12091	άνεχ. Μόζ 20 Σεπτ. διά Φιλιππίνες
ΜΑΚΑΛΛΑ	έτ.	«Εκάλη»	55	1517	άνεχ. Βεγγάλην 4 'Οκτ. δι' Ιτέαν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	έτ.	«Ελλειν Μπάλι Τράνση»	67	38286	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 1 'Οκτ. διά Περοίκον Κόλπον
ΜΑΚΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	έτ.	«Μακόβεντσιούρ»	38	5147	έφθ. Μακέιο 30 Σεπτ.
ΜΑΚΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ.	«Μάκο Προγκρές»	43	4419	έφθ. Πλότες 10 Σεπτ.
ΜΑΚΟ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	έτ.	«Μάκο Τρέιντερ»	47	2271	έφθ. Νόρκοπικ 1 'Οκτ.
ΜΑΚΟ ΦΙΝΕΛΙΤΥ	έτ.	«Μακοφίνελιτου»	44	5306	έφθ. Μπιζέρτα 2 'Οκτ.
ΜΑΚΟ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	έτ.	«Μάκο Φόρτσιουν»	47	1831	έφθ. Λατάκια 26 Σεπτ.
ΜΑΝΑ (δ.)	έτ.	«Άχ Λακόπουστ»	55	11430	άνεχ. Ντακάρ 2 'Οκτ. δι' Αγγλίαν
ΜΑΝΕΣ	έτ.	«Μοτορράδες»	55	8526	διπλήθε Κων) πολιν 20 Σεπτ. διά Σαμφοῦντα
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)	έτ.	«Βαρνήμα»	51	11022	άνεχ. Αλεξανδρειαν 8 'Οκτ. διά Μένα άλ Χάμρα
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	έτ.	«Έλλην. Δεξαμενονόλια	45	3766	εις Πειραιά άπο 10 Ιαν. (έπισκευαι)
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	έτ.	«Ιω. Λάτσης	51	16440	άνεχ. Αλεξανδρειαν 7 'Οκτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ.	«Πιθανόρα»	66	18569	άνεχ. Βακαγιάμα 29 Σεπτ. διά Σιδνεϋ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.)	έτ.	«Μαρκοριέντε»	53	11376	διπλήθε Ούσαντ 9 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΜΑΡΓΚΕΤΙΝΑ	έτ.	«Μαργκετίνα»	49	4311	έφθ. Γδύνια 6 'Οκτ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ	έτ.	«Τζενέρερ Κάρριερς»	66	18569	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 6 'Οκτ. διά Καζαμπλάνκαν
ΜΑΡΘΑ (δ.)	έτ.	«ΕΛ - ΠΑ»	49	10123	άνεχ. Αμδεράον 7 'Οκτ. διά Βρέμην
ΜΑΡΙ	έτ.	«Μαρι»	58	4219	έφθ. Πειραι 9 'Οκτ.
ΜΑΡΙΑ	έτ.	«Ιονίαν»	62	9455	διπλήθε θέρονται "Αϊ ντ 20 'Οκτ. διά Ράς Τανούρα
ΜΑΡΙΑ	έτ.	«Λαερτπς»	70	9000	εις Σάντερλοντ αύ ποληπλήρωσιν
ΜΑΡΙΑ III	έτ.	Γιολδόσης Μ. Μαρούλης	53	824	άνεχ. Γένοβαν 2 'Οκτ. δι' Αλγερίου
ΜΑΡΙΑ Α. Λ.	έτ.	«Τρ. Τζενεράλεσφ	56	10016	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΛΗ	έτ.	«Μάρεμπαρ»	56	8799	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 10 Σεπτ. διά Νιγηρίαν
ΜΑΡΙΑ Ε. (δ.)	έτ.	«ΕΛ - ΠΑ»	52	10607	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 5 'Οκτ. διά Καναδᾶ
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ.	«Φόρσω»	70	9070	διπλήθε Παναμά 25 Αύγ. διά Μεξικόν
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ.	«Κοντάνιαν»	57	10311	έφθ. Γιοκοχάμαν 19 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ ΛΙΖΑ	έτ.	«Μελιγαλάδη	52	4219	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ.	«Μοταρόνι»	41	5291	άνεχ. Λισαδῶνα 23 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ (δ.)	έτ.	«Σαλαζι»	58	12493	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 9 'Οκτ. διά Σουγκέι Πάκιγκ
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	έτ.	«Πισσιφίκα Θιναναίαριά»	62	12228	άνεχ. Αμδούργον 29 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑ Τ.	έτ.	«Ελετσον»	36	1597	διπλήθε Κων) πολ 6 'Οκτ. διά Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ.	«Πιανδίστα»	57	10314	άνεχ. Πόρτο ο Σπαίνη 3 'Οκτ. διά Σάντος
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ.	«Ριμάραν»	62	14782	άνεχ. Χιροκάστα 15 Σεπτ. διά Χαινικάκη
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ.	«ΕΛΞΙς II»	54	8025	άνεχ. Τέμα 4 'Οκτ. διά Τακοράντι
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	έτ.	«Βάφρο»	50	16394	διπλήθε Ελσινόρε 20 Σεπτ. δι' Αρχάγγελον
ΜΑΡΙΒΑ	έτ.	A. & M. Μπουσούες	54	3146	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΓΟ ΓΕΜΕΛΟΥ	έτ.	«Γέμελος Μαρ. Έντερπ.»	47	1595	άνεχ. Νιού Τουρέμπτινοτερ 16 Σεπτ.
ΜΑΡΙΓΟ Ρ.	έτ.	«Γκόλφο Άζούλ»	68	10016	άνεχ. Κέιπ Τάουν 7 'Οκτ.
ΜΑΡΙΓΟ Φ.	έτ.	«Ροδόσιο»	69	10816	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 5 'Οκτ. διά Κεϋλάνην
ΜΑΡΙΕΛ	έτ.	«Αϊλάντερς»	55	5118	άνεχ. Χαμπούλ Μπαΐν 4 'Οκτ. δι' Ωκλαντ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ.	«Ελλην. ουμφέροντα	24	2359	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΚΑ	έτ.	M. Μαρκαντωνάκης & Υιοι	62	1511	άνεχ. Πειραι 30 Σεπτ. δι' Αντίκυρα

ΜΑΡΙΛΕΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «ΝΕΚ»	53	15789	διπλήθε Κων) πολιν 24 Σεπτ. διά Νοβορωαίοκην
ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	56	6907	έφθ. Ιαπωνίαν 11 Σεπτ.
ΜΑΡΚΟΣ Μ. ο.	έτ. «Βρουλίδια»	62	10485	άνεχ. Τάμπα 3 Σεπτ. διά Λά Πολίς
ΜΑΡΑΕΝ	έτ. «Τίτραμάρ Ινκ.»	51	1851	άνεχ. Πειραιά 28 Σεπτ. διά Θεσ) νίκην
ΜΑΡΑΙ (δ.)	έτ. «Μόρλι»	59	20827	άνεχ. Μαντράς 7 Οκτ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΜΑΡΜΙΝΑ	Ν. Γκούμας	44	2817	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	έτ. «Μαρκρεσίνετε»	60	19663	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Οκτ. διά Κόλπον Η.Π.Α.
ΜΑΡΟΥΑΙΩ Β	έτ. «Βουλκάνι»	50	1694	έφθ. Λάς Πάλμας 9 'Οκτ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	9125	άνεχ. Αμερικαν 4 'Οκτ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	'Ιω. Λάτος	52	11198	άνεχ. Αμερικαν 1 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	έτ. «Πλαρασσόδη	70	15806	άνεχ. Σάντος 9 'Οκτ. διά Μη. "Άυρες
ΜΑΡΩΝΙΑ	έτ. «Πλέιτ Σίπιπικη»	49	5038	έφθ. Μαζατλάν 19 Σεπτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9162	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 6 'Οκτ. διά Πόρτ. Ελίζαμπεθ
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Μαϊστρος»	69	22391	άνεχ. Πούλοκομ 30 Σεπτ. διά Κόντινεντ
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνδια»	57	8906	άνεχ. Πούλοκομ 8 'Οκτ. διά Ριγιέκαν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	έτ. «Μιράλγκο»	55	7471	άνεχ. Κέιμ Τάουν 1 'Οκτ. διά Σιγκαπούρην
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Αύτόλυκος»	57	8823	άνεχ. Γένοβαν 6 'Οκτ. διά Ράς ές Σιδέρη
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα»	65	32168	έφθ. Πούλοκομ 9 'Οκτ.
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοναν»	57	9168	άνεχ. Βαλτιμόρην 27 Σεπτ. διά Ματάντζας
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ΙΙ	«Ελλήνικ Μαριτ. Τρασο.	65	14264	έφθ. Πειραιά 4 Σεπτ.
ΜΕΘΩΝΗ	έτ. «Μεθώνη»	48	2227	άνεχ. Σαν Κρουά 30 Σεπτ. διά Καρμδού
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. «Μελίτρα»	61	14661	άνεχ. Ταΐμπα 3 'Οκτ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΜΕΛΙΤΩΝ	έτ. «Φράντομ Ιντερκοντ.»	68	10017	έφθ. Μητρ. 30 Σεπτ.
ΜΕΝΤΑΤΑΛΤΙΚ	φ. Γεωργόπουλος	47	1700	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 7 'Οκτ. δι' Άρούμπαν
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	έτ. «Δυτούριας»	58	21479	εις Ταϊταγκόκγ (έκτελει χρέι φορτηγίδος)
ΜΕΡΛΙΝ	έτ. «Σαν Πέντρο»	45	7235	
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αίτζιαν Φράιτ»	60	14431	
ΜΕΣΣΗΝΙΑΙΚΗ ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	έτ. «Αιγίνος»	69	18263	
ΜΕΣΣΗΝΙΑΙΚΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	έτ. «Βάρκιζα»	70	18263	
ΜΕΣΣΗΝΙΑΙΚΗ ΑΡΕΤΗ	έτ. «Οσιοντένταλ»	70	18260	
ΜΕΣΣΗΝΙΑΙΚΗ ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	έτ. «Φορεντο»	54	11744	
ΜΕΣΣΗΝΙΑΙΚΗ ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	έτ. «Ικερίγε»	70	18250	
ΜΕΣΣΗΝΙΑΙΚΗ ΤΟΛΜΗ (δ.)	έτ. «Αστρο Εξίτο»	65	54863	
ΜΕΣΣΗΝΙΑΙΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)	έτ. «Μάρες Μπενίγκος»	55	20364	
ΜΗΑΕΑ	έτ. «Τραμουντάνα»	46	7713	
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Ακμίς»	49	9004	
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Κότα ντε Μάρφιλ»	63	10514	
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μανφίμπα»	49	8409	
ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.)	έτ. «Λουνα ΙΙ»	52	18306	
ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΙΚΗ (δ.)	έτ. «Ερέτρια»	54	11344	
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Μαρβαλίεντς»	68	9070	
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάδες»	57	9200	
ΜΙΝΑ	έτ. «Επτανησιακή ΝΕΠΕ»	53	1963	
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΙΑΝΗ	έτ. «Βερίναι»	56	1937	
ΜΙΝΕΡΒΑ	έτ. «Μαρεμπλάμα»	69	16413	
ΜΙΝΕΡΒΑ ΙΙ	έτ. «Βαλικόν»	44	2463	
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠΙ	Μ. Βέττας	56	1194	
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	έτ. «Ε. Λάμπη»	70	1570	
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	έτ. «Ε. Λάντη»	70	1590	
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	έτ. «Ε. Λάπη»	70	1590	
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	έτ. «Ε. Λάς»	70	1570	
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	έτ. «Ε. Λάντη»	70	1570	
ΜΙΝΙ ΛΙΔΑΚ	έτ. «Ε. Λίδακ»	70	1570	
ΜΙΝΙ ΛΙΔΥ	έτ. «Ε. Λίλυ»	70	1570	
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	έτ. «Ε. Λίμπρα»	70	1590	
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	έτ. «Ε. Λότους»	70	1570	
ΜΙΝΙ ΛΟΝΤ	έτ. «Ε. Λώντη»	70	1570	
ΜΙΝΟΥΤΣΙ	έτ. «Μινούτοι»	48	6122	
ΜΙΧΑΗΛ Ε.	έτ. «Πηνελόπη»	56	8905	
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	έτ. «Ταλαβέρα»	56	8046	
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκρέαντα»	57	12317	
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	έτ. «Μινινίχ»	68	23067	
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	έτ. «Τρίνιτυ»	61	2490	
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΕΥΛΑΣ	έτ. «Εύλογια»	61	12662	
ΜΟΜΠΙΛΙΑΤΑ (δ.)	έτ. «Πανοσεάνικ Ναβ.»	69	47958	
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	έτ. «Δίδυμοι»	52	1950	
ΜΟΝΣΟΥΝ	έλλην. ουμφέροντα	53	2959	
ΜΠΑΛΛΙΚΙ ΚΑΙΦ	έτ. «Κάρλο Σουνίνερ»	58	3529	
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΤΟΣ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	
ΜΠΕΛΛΑ	έτ. «Μπέλλα»	53	2990	
ΜΠΕΡΓΚΟΥΜ	έτ. «Κιλάνι»	57	2208	
ΜΠΙΑΝΚΑ	έτ. «Ζαδές»	52	5153	
ΜΠΙΛΛΙ	έτ. «Παν. - Όσεανη»	36	5275	
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαρπλίνεας Σουρένας»	62	5430	
ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	έτ. «Μπράιτ Σάν»	45	3450	
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ	Γ. Εύσταθίου - Π. Παππάς	51	6022	
ΜΠΡΟΔΕΡΣ	έτ. «Στύλικο»	50	2424	
ΜΥΚΗΝΑΙ	έτ. «Ελλην. Γραμμή Ν. Αμερ.	34	2709	
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Παραδημητρίου	47	9957	
ΜΥΡΤΙΔΙΟΤΙΣΣΑ	έτ. «Σαλαμινία»	57	9345	
ΜΥΡΤΩ	έτ. «Σόντνοκ»	58	1142	
ΜΥΣΩΝ	έτ. «Πρέσοςος»	51	4029	
ΜΩΤΡΙΚ	έτ. «Βίκτωριάνα»	56	7841	
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	έφθ. Αίλ οφ Γκραίν 10 'Οκτ.
Ν. ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. «Νόρδρις Φρέγκτερ»	59	11299	διπλήθε Ακρωτήριον 24 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΝΑΙΤΙΑΣ Κ.	έτ. «Πούτοκατ»	50	5326	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 11 Σεπτ. διά Δυρράχιον
ΝΑΝΟ	έτ. «Μαίανδρος»	50	1391	διπλήθε Γιβραλτάρ 17 Σεπτ. δι' Απαπα/Λάγυκος
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	Κατρίτος - Δραγώνας	57	2000	έφθ. Αοντόπ 8 'Οκτ.
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΜΠΑΙΥ'	έτ. «Τριφύλια»	50	1501	άνεχ. Ριγιέκα 28 Σεπτ. διά Μηλον
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	έτ. «Μαρκρεσίντα»	46	2270	έφθ. Μπάρρο 9 'Οκτ.
ΝΕΑ ΜΟΝΗ	έτ. «Ινομάνε»	47	4981	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 8 'Οκτ. διά Μπουατάν
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	έτ. «Λουνίνο»	54	3534	έφθ. Σεπτέπον 7 'Οκτ.
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Επονέρια»	54	7968	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 8 'Οκτ. διά Μπουατάν
ΝΕΡΙΝΑ	έτ. «Πιονιάτεντ Σ.Ε.»	63	1197	έφθ. Ωδ 6 'Οκτ. δι' Ούλοδη
ΝΕΣΤΩΡ	έτ. Ούλτραμαρ Αρμαντόρα	51	17225	διπλήθε Κων) πολιν 6 'Οκτ. διά Κωνοτάντζαν
ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Νέστωρη»	48	3286	έφθ. Απαπα/Λάγυκος 28 Αύγ.
ΝΕΩΣ	έτ. «Πολύχρι»	56	7911	έφθ. Μανίλα 16 Σεπτ.
ΝΗΑ ΑΡΜΕΤΡΟΓΚ (δ.)	Ν. Ι. Βαρδινογιάννης	60	25920	άνεχ. Καϊσιμα 18 Σεπτ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΝΗΣΟΣ ΘΑΞΟΣ	έτ. «Σκανδιναϊν»	38	1770	έφθ. Λουλέα 30 Σεπτ. (μετων. «ΣΑΛΒΙΚΟ»)
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	48	2000	έφθ. Πενάγκ 8 'Οκτ.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	έτ. «Γιονιάτεντ Σ.Ε.»	49	1953	άνεχ. Δημήτρη 5 'Οκτ. διά Καντώνα
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ	φ. Γεωργόδηψουλος	49	1849	έφθ. Αμμόκωστον 9 'Οκτ.
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	Α. Αθανασιάδης	54	2006	έφθ. Κάρδιφ 8 'Οκτ.
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	φ. Γεωργόδηψουλος	47	2017	έφθ. Στεττίνον 25 Σεπτ.
ΝΙΑ	έτ. «Νέιο»	51	2061	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΗ	έτ. «Φάρσα»	56	1571	ύπο παραλαβήν
ΝΙΚΗ	έτ. «Ατλαντικός»	58	9999	άνεχ. Φλαντ 2 Σεπτ. διά Μπριουμπάιν
ΝΙΚΗΤΑΣ	έτ. «Μορέας»	47	1526	διπλήθε Μπριουνόμπουτελ 5 'Οκτ. διά Λόριεντ
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Μαρασίεντα»	53	1503	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. Νταϊφάς κ.λ.π.	44	3911	διπλήθε Κων) πολιν 6 'Οκτ. διά Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Λ.	έτ. «Ιονγκαρ»	69	9038	έφθ. Βρέμπην 8 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΝΤΑΡΑΣ	έλλην. ουμφέροντα	70	2867	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Οκτ. διά Ρουέν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ.	έτ. «Εκάλπη»	55	1520	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Μαρκομάρε»	51	6987	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 24 Σεπτ.
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Βάρνιμπρος»	49	15980	εις Ράς Γκαριμ 16 Σεπτ. 1969

ΝΙΚΟΣ Σ.		44	7232	έφθ. Μομπάσα 5 'Οκτ.
ΝΙΝΗ		62	28681	άνεχ. Νταμπιέρ 5 'Οκτ. διά Χιροχάτα
ΝΟΡΔΛΟΡ		48	2351	διπλής Μπρουνόμπουτελ 4 'Οκτ. διά Λένινγκραντ
ΝΟΡΔΧΑΙ'ΝΤ		48	2342	άνεχ. Στεπτίνοβ 5 'Οκτ. διά Μάντοεστερ
ΝΟΡΘ ΒΑϊ'ΚΑΟΥΝΤΕΣ		60	10236	έφθ. Μασσαλίαν 8 'Οκτ.
ΝΟΡΘ ΕΜΠΙΡΕΣ		57	10904	έφθ. Τεργεστίν 3 'Οκτ.
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ		58	10662	έφθ. Κουδάϊτ 5 'Οκτ.
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ		66	25820	διπλής Γιβραλτάρ 7 'Οκτ.
ΝΟΡΘ ΛΟΡΠ. (δ.)		59	12390	άνεχ. 'Αμβέρσαν 9 'Οκτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ		59	8646	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 'Οκτ. δι' 'Αμβούργον
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΕΣΣ		58	8639	έφθ. Μπράκες 2 'Οκτ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ		61	15092	έφθ. Μέραν 'Ορλεάνην 8 'Οκτ.
ΝΟΡΘ ΧΑϊ'ΝΕΣ		62	15110	άνεχ. Μπ. 'Άγρες 6 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΝΟΡΘΕΡΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ		58	9998	άνεχ. Δουνκέρκην 2 'Οκτ. διά Νπιπρόϊτ
ΝΟΡΜΑ		39	1742	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΟΡΤΡΑΝΣ ΓΙΟΥΝΤΙ		59	12256	διπλής Κων) πολίν 26 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΝΟΤΗΣ		48	2266	άνεχ. Λόρεντ 26 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΝΤΑΛΕΜΟΣ		50	12240	άνεχ. 'Οσεαν 'Αϊλαντ 25 Σεπτ. διά Λύτελτον
ΝΤΑΡΑΙΝΓΚ		47	2095	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΑΡΑ		53	4234	άνεχ. Μόρεκεν σίτου 25 Σεπτ. διά Μπορντώ
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		65	35774	άνεχ. Σέτε 25 Σεπτ. διά Ταρτούς
ΝΤΗΦΑϊ'ΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		64	35412	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Οκτ. διά Νύνασκαμν
ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		55	8768	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 6 Σεπτ.
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ		62	14150	άνεχ. Κουάλα Ρούμπιν 30 Σεπτ. διά Κούρε
ΝΤΙΝΟΣ Μ.		56	7962	άνεχ. Ντακάρ 2 Σεπτ. διά Κίναν
ΝΤΟΛΛΗ ΜΑΡΙΑ		57	9094	άνεχ. Ντώρμπαν 26 Σεπτ. δι' 'Ιταλίαν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ		57	7285	άνεχ. Σαιν Τζών (Ν.Β.) 4 'Οκτ. διά Ντακάρ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ		56	8716	έφθ. Μελδούρνην 9 'Οκτ.
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΙΟΥ		69	9072	άνεχ. Ντακάρ 3 'Οκτ. διά Κωνοτάντζαν
ΝΤΟΡΙΚ ΑΡΡΟΥ		70	18776	έφθ. Κιασάρου 2 'Οκτ.
ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ		59	13381	έφθ. 'Αμβέρσαν 9 'Οκτ.
ΟΔΥΣΣΕΥΣ		50	2059	διπλής Γιβραλτάρ 8 'Οκτ. διά Μάλμο
ΟΕΩΝ		57	9448	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 18 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΟΓΑ		54	5661	εἰς λορεντζό Μαρκες 28 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΟΛΛΑΝΔΙΑ		56	4380	έφθ. Πειραιά 9 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερ.)		53	17434	έφθ. Πειραιά 6 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΑΣ		55	2552	έφθ. Αλεξάνδρειαν 10 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ		37	2354	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 1 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)		69	10579	άνεχ. Μίλφορντ Χάφεν 29 Σεπτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΜΑΛΑ		50	5593	έφθ. Μπέλφραστ 28 Σεπτ.
ΟΝΕΣΤΙ		47	1663	άνεχ. Πειραιά 4 'Οκτ. διά Θεονίκην
ΟΝΗΣΙΔΟΣ		39	5235	άνεχ. Ντιέγκο Σουαρέζ 4 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΑΙΩΡΕΡ		56	10929	άνεχ. Σιγκαπούρην 23 Σεπτ. διά Κελλάγκ
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ		57	9367	έφθ. Μαυρικίουν 6 'Οκτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑϊ'ΝΕΡ		45	7787	έφθ. Κολδύρο 30 Σεπτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ		49	5684	εἰς Μπωμόντ από 7 Αύγ.
ΟΡΦΕΥΣ		56	9942	άνεχ. Ντώρμπαν 22 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΙΟΣ		61	16622	έφθ. Γκέραλτον 9 'Οκτ.
ΟΣΕΑΝΙΚ		61	10966	άνεχ. Ντώρμπαν 19 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΟ		66	3870	ύπο παραλίθινη
ΟΥΑΥΣΣΕΣ ΑΓΓΑΛΑΝΤ		50	2500	έφθ. Μόντρεαλ 8 'Οκτ.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ		54	2731	άνεχ. 'Αμδούργον 8 'Οκτ. διά Μιλγουώκη
ΟΥΑΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ		50	3206	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 'Οκτ.
ΟΥΑΥΣΣΕΣ ΟΥΓΓΙΑ		55	1799	έφθ. Ρόττερνταμ 11 'Οκτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.		63	15377	άνεχ. Γλάντοντούν 3 'Οκτ. διά Τομπάτα
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ		49	1597	έφθ. Σπαλάτον 8 'Οκτ.
ΟΥΤΕ		49	1999	άνεχ. Χαουκεδουντ 12 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΠΑΙΑΝ		60	9317	άνεχ. Αδελαιδα 5 'Οκτ. δι' Αιθιοπίαν
ΠΑϊ'ΚΟΝ (δ.)		58	23607	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 28 Σεπτ. διά Μπαχρέν
ΠΑΚΑΛΑ		47	6702	έφθ. (Απανα) Λάγκος 5 'Οκτ.
ΠΑΝ		61	16561	άνεχ. Σίδνευ 2 'Οκτ. διά Τρίπολιν (Λιθάνου)
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)		56	16250	άνεχ. Καρθαγένην 18 Αύγ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΠΑΝΑΓΙΑ		51	5170	έφθ. Μπορντώ 2 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ		52	1295	άνεχ. Παπενημπουργκ 9 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ.		44	7251	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ		44	2872	άνεχ. Ριγκέαν 29 Σεπτ. διά Βαλένθια
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.		57	10508	έφθ. Μοριούγκαο 6 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.		47	2576	άνεχ. Βανκούμπερ 7 'Οκτ. δι' 'Απανίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ		39	2456	έφθ. Χάρτελπούλ 1 'Οκτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		50	1312	εἰς Μπαχαρέν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΛΑΣ		55	10135	άνεχ. Βανκούμπερ 28 Σεπτ. διά Σετουμπάλ
ΠΑΝΔΩΡΑ		50	7468	έφθ. Μοριούγκαο 6 'Οκτ.
ΠΑΝΟΣ		47	2811	άνεχ. Βανκούμπερ 30 Σεπτ. διά Απανίαν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ		45	4229	έφθ. Πόρτ 'Ελιζαμπεθ 3 'Οκτ.
ΠΑΝΟΡΑΙΑ		54	7853	άνεχ. Ντόρντρεχτ 9 'Οκτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΠΑΡΙΣ		39	4550	διπλής Κων) πολίν 6 'Οκτ. διά Βάρναν
ΠΑΣΙΩΙΚ ΚΑΪΦ		54	2427	έφθ. Χιούστον 8 'Οκτ.
ΠΑΣΙΩΙΚ ΠΩΛ		56	6156	άνεχ. Χονολούλου 13 Σεπτ. διά Μαζούρο 'Άτολ
ΠΑΤΙΟΝΙΚ		57	5176	έφθ. Σαούθαμπτον 16 Σεπτ.
ΠΑΤΡΑΙ		56	8984	άνεχ. 'Αμδέρσαν 3 'Οκτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		47	2752	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 'Οκτ. διά Πουερτο Μιράντα
ΠΑΤΡΙΟΣ (λάινερ)		65	34501	έφθ. Φραμάντλ 6 'Οκτ.
ΠΑΥΑΔ Β. (δ.)		50	16259	εἰς Ράς Σαντάντ από 5 Αύγ. 1969
ΠΕΙΡΑΙΑΣ		51	15861	έφθ. Μασσαλίαν 2 'Οκτ.
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ		62	1510	έφθ. Νεάπολην 2 'Οκτ.
ΠΕΙΡΑΙΑΣ		56	2399	έφθ. Νεάπολιν 30 Σεπτ.
ΠΕΝΝΥ		46	8590	άνεχ. Λάς Πάλμας 9 'Οκτ. δι' 'Αμδούργον
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)		41	3496	άνεχ. Πουάντ Νούάρ 26 Σεπτ. δι' 'Αμπιτζάν
ΠΕΡΓΑΜΟΣ		59	23607	έφθ. Πριγκέπαν 29 Σεπτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μικτόν)		48	1594	έφθ. Μπρουνόμπουτελ 29 Σεπτ. δι' 'Ελλίνικην
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)		55	17999	άνεχ. Ντάς 'Αϊλαντ 2 'Οκτ. διά Φιννάρτη
ΠΕΡΣΑ ΔΥΔΙΑ		56	20776	άνεχ. Χάρηκ Αϊλαντ 30 Σεπτ. διά Κανοκάδα
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)		58	2667	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ. διά Δάντοιχ
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)		63	33462	διπλής Γιβραλτάρ 8 'Οκτ. διά Ντάντζες
ΠΕΤΟΥΝΙΑ		56	15852	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 4 'Οκτ. δι' 'Οκινάουα
ΠΕΤΡΟΛΑ II (δ.)		57	7843	άνεχ. Ντακάρ 7 'Οκτ. δι' 'Ισραήλ
ΠΕΤΡΟΛΑ III (δ.)		52	15880	έφθ. Καζαμπλάνκα 8 'Οκτ.
ΠΕΤΡΟΛΑ IV (δ.)		51	15897	άνεχ. Σάρος 26 Σεπτ. διά Ταρτούς
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (δ.)		45	10375	διπλής Κων) πολίν 8 'Οκτ. διά Πειραιά
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ		58	20592	διπλής Παναμά 16 Σεπτ.
ΠΗΓΑΙΟΣ		57	11089	έφθ. Τσαικόνκυ 26 Σεπτ.
ΠΗΛΕΑΣ		69	10010	άνεχ. Σακάι 10 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		61	10072	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 3 'Οκτ. δι' 'Ιμμιγκαμ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		41	3307	άνεχ. Σεπτε 26 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΠΙΝΤΑΡ		54	8603	άνεχ. Λάς Πάλμας 8 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΛΕΙΑΣ		63	10736	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ.
ΠΟΘΗΤΗ		56	10190	άνεχ. Φρίτσουν 30 Σεπτ. διά Μοντεθίδεο
ΠΟΛΕΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		57	9486	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Σεπτ.
ΠΟΛΙ		54	12859	άνεχ. Κοπεγχάγην 8 'Οκτ. δι' 'Ααρχους
ΠΟΛΛΟΥΣ (δ.)		54	8825	διπλής Γιβραλτάρ 20 Σεπτ. (μετων. 'ΑΙΟΛΙΑ')
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)		61	9956	άνεχ. Ιντσάν 27 Σεπτ. διά Κολούμπια ρίθερ
ΠΟΛΥΔΟΡΟΣ		55	10374	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 9 'Οκτ.
ΠΟΛΥΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)		62	11260	έφθ. Γένοβαν 9 'Οκτ.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ.		65	28945	εἰς Πειραιά από 27 Σεπτ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ		57	9797	άνεχ. Ντώρμπαν 4 'Οκτ. διά Κίναν
Στρ. 'Ανδρεάδη		43	14425	άνεχ. Μονρόδια 6 'Οκτ. δι' 'Υμουίντεν

ΠΟΠΗ	έτ. «Οσεανγουαίης»	38	2562	διπλής Κώνων πολιν 27 Σεπτ. διά Βάρναν
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Μ. Βέτας	53	1365	έφθ. Χάιφα 7 'Οκτ.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Μ. Μαρκογιαννάκης	53	4085	εἰς Πειραιᾶ (έπιοκευοι)
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Μαριντίπαλ»	65	20529	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 4 'Οκτ. διά Λατάκια
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Πρίομος»	51	4788	ύπο παραβάθην
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Κωστογιάννης»	30	4184	άνεκ. Βομβάνη 26 Σεπτ. διά Νταμμάρη
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Νοέβα Σεβίλλα»	64	40098	διπλής Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. διά Φρήταουν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (δ.)	Ίω. Λάτος	64	37304	άνεκ. Τέιμπλ Μπαίν 8 'Οκτ. διά Σαδόνα
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «ΕΛ Ντοράντο»	55	13095	άνεκ. Φλώσιγκ 6 Σεπτ. διά Ντάς "Αϊλαντ"
ΠΡΟΕΔΡΟΣ	έτ. «Σαμψα»	69	9073	άνεκ. Αδελάδα 27 Αύγ. διά Κίναν
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	άνεκ. Χώρ ἀλ 'Αμάγιο 5 'Οκτ. διά Λισσαδῶνα
ΠΡΟΕΣΤΟΣ	έτ. «Προεστών»	59	8494	άνεκ. Λας Πάλμας 6 'Οκτ. διά Σαγκάνη
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Κάνοντους»	58	10995	άνεκ. Πουέλο Μπουκον 20 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13606	έφθ. Γκρεντάνγκασούθ 8 'Οκτ.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	έτ. «Προμπέθεύς»	68	35491	άνεκ. Κούρε 26 Σεπτ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΠΡΟΟΔΟΣ	έτ. «Μαρπίμα»	61	2063	μετών. «ΣΑΝ ΓΚΑΣ», ομμαία Κύπρου
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	έτ. «Γκιώνα»	70	10006	άνεκ. Λος 'Αντέλες 8 'Οκτ. δι' 'Αγ. Θραγκίσκουν
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	έτ. «Μαρμινίκη»	47	2280	διπλής Γιβραλτάρ 10 'Οκτ. δι' 'Αλγέριον
ΠΡΟΣΩ	έτ. «Πρόσω»	68	34640	άνεκ. Νταμπέρ 4 'Οκτ. διά Χιροχάτα
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Άρμπαντόρα Σουνταρι..	50	2392	έφθ. Πειραιᾶ I 'Οκτ.
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Μπλάκοπι»	56	9218	άνεκ. Σαγκάνη 16 Σεπτ. δι' 'Ανκόνα
ΠΡΩΤΟΝ	Γ. Μανόπουλος	48	6771	άνεκ. Νταρμπαν 6 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	Nik. Βαρδινογιάννης	65	37927	άνεκ. Τερέστον 7 'Οκτ. διά Ράς ἐς Σιδέρη
ΠΟΛ (δ.)	Ίω. Λάτος	52	10224	άνεκ. Πειραιᾶ ἀπό 19 Αύγ.
ΠΟΛΑΚΡΑΟΥΝ	έτ. «Πώλκραουν»	51	6724	άνεκ. Τζιμπουτί 19 Σεπτ. διά Τακοράντι
PANTIAN MENT	έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	έφθ. 'Αμβερόσαν 7 'Οκτ.
PEGGINA	Κοοπερέιτινγκ Εντζινερς	54	1203	διπλής Ούαρντ 9 'Οκτ.
PEGGINA Δ. (δ.)	έτ. «Νοπέρ»	54	12858	άνεκ. Σουάμπα 18 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΡΕΖΟΛΟΥΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Ναϊνγκαντόρε»	58	13222	άνεκ. Πούλο Μπούκον 8 'Οκτ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΡΕΥΜΝΟΝ	έτ. «Ρέθυμνον»	66	1127	άνεκ. Σουντούβαλ 5 'Οκτ. διά Κλαπέντα
ΡΕΝΑ	έτ. «Εύνιονς»	55	8902	άνεκ. Χιροσίμα 22 Σεπτ. διά Μελδούρην
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Σύρρα»	70	9240	άνεκ. Πούλο Μπούκον 3 'Οκτ. διά Κίναν
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Άνεοις»	55	7790	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 1 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΡΙΟ ΠΛΑΤΑ	έτ. «Μάρδαν»	55	8117	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 28 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΡΟΔΟΝ	έτ. «Μιλάντζα»	55	8828	έφθ. Κόρμε 7 'Οκτ.
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ελληνική» A.E.	44	1923	έφθ. 'Αμβούργον 9 'Οκτ.
ΡΟΖΕΛΕΝ	έτ. «Στάλτοες»	54	2676	άνεκ. Γκουαγιάκιλ 8 'Οκτ. διά Βαλπαραΐζο
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	έτ. «Τρανσόπασίφικ»	45	3863	διπλής Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. δι' 'Αμβούργον
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Μπικονοφιλδύ»	48	5487	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 24 Σεπτ. διά Λιέν Γιούν Ταιάγκ
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	έτ. «Ελληνική» A.E.	54	4562	άνεκ. Βηρυττόν 7 'Οκτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
E. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	διπλής Ούσαντ 6 'Οκτ. διά Μπαχρέιν
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμίες»	56	21081	έφθ. Ούαρντηκέιτ 10 'Οκτ.
ΣΑΓΚΑ	έτ. «Σάγκα»	51	2464	έφθ. Λονδίνον 9 'Οκτ.
ΣΑΓΚΡΕ ΣΤΑΡ	έλλην. ουμφέροντα	53	1048	έφθ. Σεβίλην 6 'Οκτ.
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Άσσιμη»	55	11356	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 28 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΣΑΙΝΤ ΣΟΦΙΑ	Σ. Ροσόλυμος, έτ. «Ειρήνη»	56	1749	άνεκ. Τάιν 8 'Οκτ. διά Νάρδικ
ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Σαιντ Ειρήνη»	60	12160	έφθ. Βίλμιγκτων (B.K.) 9 'Οκτ.
ΣΑΛΑΜΑΤ	Νίκ. & Στυλ. Χαλκιάς	62	9648	ύπο πασαλάθην
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	Κοπετάνιος - Παγουλάτος	47	1575	διπλής Κων) πολιν 5 'Οκτ. διά Κωνοτάντζαν
ΣΑΛΑΒΙΑ	έτ. «Ολγα»	56	8613	άνεκ. Πειραιᾶ 1 Σεπτ. διό Κωνοτάντζαν
ΣΑΛΛΥ	έτ. «Σόδια»	56	10488	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 17 Σεπτ. διά Παναμᾶ
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Σάμος»	66	17208	άνεκ. Θεο(νίκην 19 Σεπτ. διά Κότκα
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ	έτ. «Σπωλάνι»	52	2929	διπλής Μπρούνομποτελ 17 Σεπτ. διά Σκίκντα
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Μαρισανέλλα»	37	2409	άνεκ. Πειραιᾶ 7 'Οκτ. διά Πάτρας
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	έτ. «Κατερίνα»	52	1746	έφθ. Νέαν 'Ορλέαντον 5 'Οκτ.
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Βαλερόςα»	58	9104	άνεκ. Ντακάρ 3 Σεπτ. διό Σαγκάνη
ΣΑΝΚΤ ΤΖΑΚΟΜΙΤ	έτ. «Γλύκα»	43	1595	άνεκ. Κέιν Τάουν 7 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαρπρέοιο»	62	5430	έφθ. Μπ. 'Αύρες 8 'Οκτ.
ΣΑΝΣΑΙ'Ν	έτ. «Σανοδίνη»	54	2485	άνεκ. Ρουέν 5 'Οκτ. διά Καζαμπλάνκαν
ΣΑΝΤΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Σπίπ. Ντεβελόπεμπντ»	57	10376	διπλής Γιβραλτάρ 8 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Σάντα Αλίσια»	63	13841	διπλής Παναμᾶ 6 'Οκτ. διά Σικάνγο
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σπίπ. Ντεβελόπεμπντ»	58	10397	έφθ. Νέαν 'Ορλέαντον 5 'Οκτ.
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Κατάνι»	48	5957	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 5 'Οκτ. διά Μπ. 'Αύρες
ΣΑΝΤΑ ΕΥΔΟΚΙΑ	έτ. «Ανδρούσα»	52	4687	έφθ. Μπιλαράδο 8 'Οκτ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	έτ. «Ανθόδια»	54	2945	άνεκ. Λίμνηκαν 2 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΚΟΝΣΤΑΝΣ	έτ. «Σάντα Καικίλια»	60	8772	άνεκ. Ντουμάδη 29 Σεπτ. διά Μορμουγκάν
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	A. N. Αθανασιάδης	44	228s	άνεκ. Μποτεύδης 3 'Οκτ. διό Πειραιᾶ
ΣΑΝΤΑ ΤΡΙΝΙΑΝΤΑΝ	έτ. «Καροσάμιλιαν»	59	3027	άνεκ. Κέιν Τάουν 8 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Σπίπ. Ντεβελόπεμπντ»	58	10391	άνεκ. Λουάντα 8 'Οκτ. δι' 'Αμπιτζάν
ΣΑΡΜΠΟ	έτ. «Σάρμπο»	57	2447	έφθ. Χάιφα 9 'Οκτ.
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Κρόπτη»	65	1129	έφθ. Αλεξάνδρειαν 18 Αύγ.
ΣΑΣ	έτ. «Άφοι Σιγδάλα»	40	5360	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Οκτ.
ΣΕΙΡΗΝΗ ΜΕΝΤ	έτ. «Γιουν. Μαρίτ. Έντερπράζ»	46	3921	άνεκ. Καντζί 6 'Οκτ.
ΣΕΜΙΡΑ	έτ. «Ζάνο»	53	6838	έφθ. Αντερτόν 4 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΕΝΕΓΚΑΛ	έτ. «Άλφα II»	47	1835	έφθ. Μπιλαράδο 5 'Οκτ.
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	63	3098	άνεκ. Ντακάρ 5 'Οκτ. δι' 'Αντεν
ΣΗ ΜΠΡΑΙΤ	έτ. «Μαρέστε»	50	2774	έφθ. Καντζί 6 'Οκτ.
ΣΗ ΜΠΡΗΖ	έτ. «Εσονίλιτα»	52	3256	έφθ. Αντερτόν 7 'Οκτ. διά Σαφάγκα 'Αϊλαντ
ΣΙΘΩΝΙΑ	έτ. «Φρήντονι»	68	10016	έφθ. Ραβέναν 29 Σεπτ.
ΣΙΑΛΒΕΡ ΚΡΕΣΤ	έτ. «Σιλβέρ Κρέστο»	51	2652	έφθ. Αμρόχωστον 2 'Οκτ.
ΣΙΑΛΒΕΡ ΣΗ	έτ. «Γκρίκοπ»	50	7210	διπλής Παναμᾶ 14 Σεπτ.
ΣΙΑΛΒΕΡ ΣΤΑΡ	έτ. «Σιλβέρ Στάρ»	52	4998	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 29 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΣΙΑΛΒΕΡ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Μπράιτ Γκρίκ Σκάύ»	45	5313	έφθ. Αντερτόν 4 'Οκτ. διά Παναμᾶ 4 'Οκτ. (ομμαία Κύπρου)
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Άμαντα»	43	7275	έφθ. Αντερτόν 4 'Οκτ.
ΣΙΜΙΣΜΕΤΑΛ	έτ. «Ζάντε»	69	12748	έφθ. Χιμέζι 4 'Οκτ.
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	έτ. «Τρανσόδι & Νάθιγκη»	58	18287	άνεκ. Αγύονταν 5 'Οκτ. διά Πόρτο Τόρες
ΣΙΣΣΥ	έτ. «Ιλιόπαν»	54	1832	ύπο παραβάθην
ΣΙΟΝΟΣ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	62	3097	άνεκ. Γκότερμπουργκ 25 Σεπτ. διά Τρίπολιν
ΣΚΑΠΠΟΥΓΝΤ	έλλην. ουμφέροντα	70	9070	εἰς Σκαρμαζάκ ύπο συμπλήρωσιν
ΣΚΙΝΟΣ	έτ. «Μαρμάνα»	53	2340	άνεκ. Γκάλφορτ 24 Σεπτ. διά Λά Σέιμπα
ΣΚΑΛΕΡΙΟΝ	έτ. «Καρδάμουλιαν»	69	9057	άνεκ. Λας Πάλμας 28 Αύγ. διά Κίναν
ΣΚΟΠΟΛΗΣ	έτ. «Μπλωμάρ»	56	10205	άνεκ. Αλμέρια 8 'Οκτ. διά Ρίο Ιανέριο
ΣΚΟΡΠΙΟ	έτ. «Μπλουράρ»	56	10205	ύπο παραβάθην
ΣΚΥΡΙΑΚΗ	έτ. «Σκυριακή»	38	4836	έφθ. Λεϊκ Τσάρδες 7 'Οκτ.
ΣΛΑΥΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Νορτένα»	55	2283	έφθ. Λονδίνον 8 'Οκτ.
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	έτ. «Ναυαρίνο Σ.»	37	2163	άνεκ. Μαρσάλα 12 Σεπτ. διά Νταμμάρη
ΣΟΛΩΝ	Δ. Βασιλάτος - Σ. Κοντός	54	1423	άνεκ. Βανκούμπερ 2 'Οκτ. δι' 'Απω Ανατολήν
ΣΟΟΙΑ	έτ. «Νικλέντια»	43	2729	έφθ. Γενόβαν 3 'Οκτ.
ΣΟΟΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έτ. «Άμακλιο»	62	14622	έφθ. Τζακάρτα 17 Σεπτ.
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤΕ	έτ. «Ελλ. Δεζαμενοπολία»	47	5010	άνεκ. Ντακάρ 12 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΕΜΤΖΙΝΙΕΡ	έτ. «Απιγάνος»	50	6354	έφθ. Σερέτην 30 Σεπτ. διά Δυρράχιον
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΚΑΝΤΑΙΝ	έτ. «Σπαλαματόρι»	56	5720	άνεκ. Αιγαλεώνδερ 2 'Οκτ. δι' 'Απω Ανατολήν
ΣΠΑΡΤΗ (δ.)	έτ. «Μαρδίνια»	50	9189	έφθ. Γενόβαν 4 'Οκτ.
ΣΠΑΡΤΗΣ	έτ. «Ελλ. Δεζαμενοπολία»	50	9959	έφθ. Τζακάρτα 17 Σεπτ.
ΣΠΑΡΤΗΣ	έτ. «Ζάφυρο»	43	3328	άνεκ. Σάντος 29 Σεπτ. διά Χάιφα
ΣΠΑΡΤΗΣ	έτ. «Μαρφάνα»	54	12808	έφθ. Αιλ Θ Γκράιν 10 'Οκτ.
ΣΠΥΡΟΣ	έτ. «Πλάντερ»	52	5734	άνεκ. Κολόμπο 8 Σεπτ. δι' 'Απαπα) Λάγκος
ΣΠΥΡΟΣ	έτ. «Απολλωνία»	26	5648	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Γαρουφαλία»	68	26481	έφθ. Βακαγιάμα 5 'Οκτ.
ΣΠΥΡΟΣ Λ.	Σπύρος Λάδης	40	2209	άνεκ. Αλεξάνδρεια 22 Σεπτ. διά Πειραιᾶ (ομ. Κύπρου)
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	έτ. «Μαρφάντζα»	70	18263	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 21 Σεπτ. διά Μπαχρέιν
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	έτ. «Μαρτίτα»	70	18263	άνεκ. Πόρτο Εθεργκλέιντς 6 'Οκτ.
ΣΤΑΛΑΩ	έτ. «Βάσσα»	53	7487	διπλής Παναμᾶ 16 'Οκτ.
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Μ.	έτ. «Νίλοκομ»	38	3304	άνεκ. Χιούστον 8 'Οκτ. διά Κίγκοτων (Ζαμ.)
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ	έτ. «Φερκάντε»	64	4058	άνεκ. Σερέτην 8 'Οκτ. διά Κίγκοτων

ΣΤΑΜΕΝΗΣ		έτ. «Μαρβούρο»	70	18263	άνεχ. Ναγκόγια 30 Σεπτ. διὰ Περαιώκον Κόλπον
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Ποσειδώνια»	56	8789	άνεχ. Ντακάρ 22 Σεπτ. διὰ Σιγκαπούρων
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)		έτ. «Σάντα Δ.»	70	18260	εἰς Ναγκόγια ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ		έλλην. συμφέροντα	55	1112	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Αστροδίδη»	44	7223	διπλήθε Παναμά 7 'Οκτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)		έτ. «Σταύρος Σιππιγκ»	64	44726	άνεχ. Τῆς 15 Σεπτ. διὰ Ράς Τανούρα
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)		Σ. 'Ελευθερίαδης	49	8830	άνεχ. 'Ειδονγκαουθ 30 Σεπτ. διὰ Γιβραλτάρ
ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (δ.)		έτ. «Αργινούσαι»	52	10407	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 28 Σεπτ.
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.		Στ. Μάτσας	45	4014	έφθ. Πλάτος 25 Αύγ.
ΣΤΕΛΛΑ ΠΟΛΛΑΡΙΣ		έτ. «Πανοσεάνικο»	59	10801	άνεχ. Σαιν Τζών (N.B.) 6 'Οκτ. διὰ Τζακάρτα
ΣΤΟΛΑ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)		έτ. «Μέκο»	55	10553	άνεχ. Ντόρμπρων 24 Σεπτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ		έτ. «Γκαράντε»	39	7401	άνεχ. Κοκούρα 3 'Οκτ. διὰ Τσουντζίν
ΣΥΜΦΩΝΙΑ		έτ. «Συμφωνία»	44	1732	έφθ. Πειραιά 9 'Οκτ.
ΣΥΡΕΝ (δ.)		έτ. «Σύρεν»	56	16392	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 14 Σεπτ. διὰ Κίναν
ΣΥΚΡΑΤΗΣ (δ.)		έτ. «Οσεαν Γκάζ»	53	1092	άνεχ. Φώλεϋ 8 'Οκτ. διὰ Χάρτλεπουλ
ΣΥΚΡΑΤΗΣ		έτ. «Βέστα»	56	10096	έφθ. Τσάλνα 28 Σεπτ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ		έτ. «Βαλίντα»	45	7767	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 30 Σεπτ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΒΕΡ		έτ. «Τάργουαϊβ»	65	10865	άνεχ. Βανκούμπερ 12 Σεπτ. διὰ Κίναν
ΤΑΣΟΥΛΑ		έτ. «Μπέλλα Κορίνα»	46	3496	άνεχ. Σφάδ 3 'Οκτ. διὰ Πόρτν τνέ Μπούκ
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Τρανκοντίνενταλ»	56	20332	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 'Οκτ.
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Τούρος»	55	19574	άνεχ. Γένοβαν 2 'Οκτ. διὰ Λά Σκίρα
ΤΕΑ		έτ. «Σαντιλάνα»	49	5632	άνεχ. Τζέντα 10 'Οκτ. διὰ Πόρτ Σουδάν
ΤΕΛΑΜΩΝ		έτ. «Ποντοπόρος»	56	9236	έφθ. Καλκούτα 2 'Οκτ.
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)		έτ. «Τενόβιτου»	51	11124	έφθ. Πόρτο 'Αλέγκρε 6 'Οκτ.
ΤΕΡΡΥ		έτ. «Άστρο 'Επίκο»	55	7798	άνεχ. Σάντο Ντομίκο 3 'Οκτ. διὰ Μόντρεαλ
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)		έτ. «Τέτα III»	60	20058	άνεχ. Χαλούλ 5 'Οκτ. διὰ Μπ. Αύρες
ΤΕΤΗ Ν.		έτ. «Σημερντάνη	69	10009	άνεχ. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 9 'Οκτ. δι' Οζάκαν
ΤΖΑΚΑΡΑΝΤΑ		Στ. Χαράκογλου κλπ.	53	1591	έφθ. Φλώινγκ 2 'Οκτ.
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ		έτ. «Σύνεσις»	61	7558	άνεχ. Ντακάρ 5 'Οκτ. δι' Αιμούργον
ΤΖΕΛΕΠΗΣ		'Αχ. Χαλκούσης	56	7989	έφθ. Αιμέρσον 24 Σεπτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΤΖΕΜΙΝΗ ΕΞΠΟΡΤΕΡ		έτ. «Άλιέτο 'Οσεανικό»	52	7403	έφθ. Πειραιά 26 Σεπτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Μούντιαλ»	65	47544	άνεχ. Σάντο Ντομίκο 9 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΤΖΕΝΗ		έτ. «ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ»	59	9855	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 'Οκτ. διὰ Σαγκάν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ		έτ. «Ρούμπισταρ»	62	16563	άνεχ. Χαλούλ 8 'Οκτ. διὰ Κίναν
ΙΖΙΝΑ Μ. (δ.)		έτ. «Τέτα IV»	63	28099	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Οκτ. διὰ Νεάπολιν
ΙΖΩΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Μαρκερίντο»	56	21185	έφθ. Σάφι 1 'Οκτ.
ΙΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ		έλλην. συμφέροντα	70	9070	διπλήθε Κων) πολιν 8 'Οκτ.
ΤΗΑΕΜΑΧΟΣ (δ.)		έτ. «Βλασσόσεαν»	53	12962	άνεχ. Αιμέρσον 4 'Οκτ. διὰ Καμοάρ
ΤΙΝΑ Δ.		έτ. «Κάδανο»	57	2534	άνεχ. Κόμπε 5 'Οκτ. διὰ Σαγκάν
ΤΙΝΤΑΧΟΛ		έτ. «Θαλάτης»	43	4314	έφθ. Βεγκεσάκ 18 Σεπτ.
ΤΙΝΤΕΦΤΖΕΑ		έτ. «Σπλάτιονη	53	6504	έφθ. Σπέτζα 7 'Οκτ.
TITAN		Πλαπαρόποτου	47	1832	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
TITAN II		έλλην. συμφέροντα	51	1089	έφθ. Τέμα 11 Σεπτ.
ΤΟΛΑΜΗ		έτ. «Τόλιπη»	49	6971	διπλήθε Σιγκαπούρων 21 Σεπτ. διὰ Τσαμκδύκ
ΤΟΛΑΜΗ		Μαρία Μελά κ.ἄ.	54	1336	ύπὸ παραλαβήν
ΤΟΛΟΦΩΝ		έτ. «Ερατεινή»	57	7683	άνεχ. Πόιντ Σέντραλ 8 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (ΜΙΚΤΟΝ)		έτ. «Γουέστερν Ναθ.»	69	41687	έφθ. Σάντο Ντομίκο 9 'Οκτ.
ΤΟΥΛΑ Ν.		έτ. «Σήσουσιτη»	53	3411	έφθ. Ρόττερνταμ 30 Σεπτ.
ΤΟΥΛΑ ΣΥΛΑ		έτ. «Ετερνίτα»	56	8297	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 'Οκτ. διὰ Χιούστον
ΤΟΥΡΚΙΑ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	άνεχ. Μπωμόντ 21 Σεπτ. διὰ Βραζιλίαν
ΤΡΕΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ		έτ. «Τρείν Λάινς»	45	7643	διπλήθε Κων) πολιν 8 'Οκτ. διὰ Κωνοτάντζαν
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)		έτ. «Ντόνο»	57	21999	έφθ. Νεάπολιν 26 Σεπτ.
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)		έτ. «Πρόδυντενς»	48	11172	άνεχ. Πουάντ α Πίερ 5 Σεπτ. διὰ Ράς Τανούρα
ΤΣΗΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ		έτ. «Οξιντένταλ»	64	52619	έφθ. Λάς Πάλμας 10 'Οκτ.
ΤΥΧΗ		έτ. «Αστροδίντ»	52	7744	
ΥΔΡΑΙΟΣ III		Ραφαήλ-Μελαχροινός & Υιοι	38	5239	άνεχ. Φόδινες 27 Σεπτ. διὰ Λεϊκ Τσάρλς
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)		έτ. «Βίκιν Τρέιντερ»	59	23678	άνεχ. Αρούμπαν 1 'Οκτ. δι' Αιμουάιν Μπάιν
ΦΑΙΑΣ		έτ. «Μεσσηνία»	70	11490	άνεχ. Χιούστον 3 'Οκτ. δι' Αλγέριον
ΦΑΙΔΡΑ		έτ. «Μασσάδιο»	66	15565	διπλήθε Παναμά 4 'Οκτ. διὰ Χιούστον
ΦΑΙΗ		έτ. «Κεάναβ»	46	1576	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ		Γ. Γιακουμόπουλος & Σιάδ.	44	1906	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 6 'Οκτ. διὰ Πειραιᾶ
ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΟΙΝ		Γιακουμόπουλος-'Αθαν'	45	2742	άνεχ. Λα Παλίς 22 Αύγ. δι' Αρχάγγελον
ΦΑΥΤΤΕΡ		έτ. «Ελληνοράνια»	57	8631	άνεχ. Γκάλεστον 4 'Οκτ. διὰ Κείπ Τάουν
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙΤ'ΚΣ		έτ. «Πότρας»	69	12748	άνεχ. Ντρόπιταν 6 'Οκτ. διὰ Χοραμάχρ
ΦΗΑΡΑΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Εστρέλλα»	62	31050	άνεχ. Βενετίαν 7 'Οκτ. διὰ Μπεζδία
ΦΙΑΙΑ		έτ. «Επτανησιακή»	44	1596	άνεχ. Βαρκελώνην 28 Σεπτ. διὰ Γένοβαν
ΦΙΑΟΘΕΗΝ		έτ. «Φάιρι»	47	8207	έφθ. Κουνταματού 30 Σεπτ.
ΦΙΑΛΟΤΗΣ		έτ. «Φιλόποιτης»	55	7578	έφθ. Πλάτεο 11 Σεπτ.
ΦΙΛΟΡΙΤΑ		έτ. «Φιλωριντάραμ»	49	3632	έφθ. Βαλτιμόρων 5 'Οκτ.
ΦΟΙΒΟΣ		έτ. «Φιλφιώνη»	57	9949	έφθ. Μάλταν 6 'Οκτ.
ΦΟΙΝΙΕΣ		έτ. «Κατερίνα»	69	11489	έφθ. Κομώ Μπαίν 7 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρων
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ		έτ. «Ντίκια»	47	2475	άνεχ. Τόκιο 2 'Οκτ. διὰ Σακάίντε
ΦΡΗΝΤΟΝ		έτ. «Ινδίκα»	70	10006	έφθ. Πειραιά 6 Σεπτ.
ΦΡΙΞΟΣ Α.		Μ. Α. Χαμπούρης & Σιά	47	1391	έφθ. Μοομούκαν 3 'Οκτ.
ΦΡΟΣΩ		έτ. «Ολυμπος»	70	18700	άνεχ. Ιλόιλο 29 Σεπτ. διὰ δυτ. άκτην Η.Π.Α.
ΦΡΟΣΩ Κ.		έτ. «Σαιντ Ιωάννης»	69	9070	
ΧΑΔΙΕΣ		Μ. Καπότας κ.λ.π.	27	2448	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΙ'ΝΤΑ		«Κοοπερέιτικ Εντζινερζ»	52	1175	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΜΕΙΝ (δ.)		έτ. «Χαοίνι»	57	18815	άνεχ. Πόρτο Τόρες 29 Σεπτ. διὰ Ράς Λανούφ
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Ακμε»	60	9319	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 6 'Οκτ. διὰ Ρόνοκαρ
ΧΑΡΙΕΤ (δ.)		έτ. «Ζανπάνης»	54	21006	άνεχ. Σιγκαπούόνων ρόδες 5 'Οκτ. διὰ Καοσιούνγκ (έπωλ.)
ΧΑΡΙΕΤ		έτ. «Χάριετ»	46	6939	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδες 26 Αύγ.
ΧΑΡΙΣ II		έτ. «Χάρισειλ»	55	4721	άνεχ. Βενετίαν 2 'Οκτ. διὰ Σάντος
ΧΑΡΟΥΛΑ		έτ. «Τζρινγκαλ»	55	1791	άνεχ. Νεάπολιν 8 'Οκτ. διὰ Κάλιαρι
ΧΑΡΠΕΤΖΕΛ		έτ. «Σηκόρδες»	53	6518	έφθ. Ντριπτή 6 'Οκτ.
ΧΙΑΝ Α'ΙΛΑΝ		έτ. «Τρόμη Τάνκερς»	69	10000	άνεχ. Αγ. Φραγκίακον 5 'Οκτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ		έτ. «Φρόντιμο»	68	10016	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 11 Σεπτ. δι' Ινδίαν
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ		έτ. «Φρόντιμο»	68	10121	έφθ. Ντσιλούθ 4 'Οκτ.
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ		έτ. «Φρόντιμο»	69	10000	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 Σεπτ.
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ		έτ. «Φρόντιμο»	67	10086	έφθ. Κούρες 6 'Οκτ.
ΧΙΑΝ ΣΑΝ		έτ. «Φρόντιμο»	69	10100	άνεχ. Βανκούμπερ 19 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ		έτ. «Φρόντιμο»	68	10121	έφθ. Όκινάουσο 20 Σεπτ.
ΧΙΑΝ ΣΗ		έτ. «Αιλάντερ»	69	10016	άνεχ. Θρόι θίρες 22 Σεπτ. διὰ Γιουγκοσλαυίαν
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ		έτ. «Ασσοιτιεντ Κόντ.»	69	10016	άνεχ. Γιοκοχάμαν 23 Σεπτ. διὰ Κεελάγκ
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ		έτ. «Φρόντιμο»	69	10100	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 8 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ		έτ. «Πλόιντρη Σιππιγκ»	53	8458	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 29 Σεπτ. διὰ Κίναν
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)		έτ. «Μαριφάντη»	53	11310	άνεχ. Σαβάνναν 26 Σεπτ. διὰ Πουέρτο 'Ορντάς
ΧΛΟΗ (δ.)		έτ. «Λάγνια»	54	16193	άνεχ. Λά Πάλμας 15 Σεπτ. διὰ Περιοκόν Κόλπον
ΧΟΛΥ TRINITY		έτ. «Λιμπερος»	50	8530	άνεχ. Τοκοπίλο 7 'Οκτ.
ΧΟΠ		έτ. «Τίτικα»	49	1586	άνεχ. Βενετίαν 7 'Οκτ. διὰ Βοινδήσιον
ΧΡΗΓΚΑΛ		έτ. «Χρηνκαλ»	45	2886	άνεχ. Στεττίνον 1 'Οκτ. διὰ Κίελον
ΧΡΗΣΤΟΣ Σ.		έτ. «Μεντιτέρανεαν»	45	2321	εἰς Πύλον ἀπὸ 10 'Οκτ. 1969
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Θ.		έτ. Αφοί Θωμά	52	1224	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΙΣΤΙΝΑ - ΜΑΡΙΑ		έτ. «Σάνι Νεκτάριος»	39	1880	εἰς Χάιφαν ἀπὸ 6 Σεπτ.
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ		έτ. «Πλασιφίκ Κορπ.»	69	28006	άνεχ. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 29 Σεπτ. δι' Ελλάδα
ΧΡΥΣΟΒΑΛΛΟΝΤΟ		έτ. «Χόδλ Πιερφούληνες»	58	8348	άνεχ. Χόκη - Κόγκ 2 'Οκτ. διὰ Τσινταγκτάο
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ II		έτ. E.A.N.E. «Βερνίκος»	51	3856	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 8 'Οκτ.
ΧΡΥΣΟΥΑ		έτ. «Κεάναβ»	45	2096	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ		έτ. «Οσεανικα»	49	7526	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 9 'Οκτ. διὰ Τσιρεμπόν
ΟΚΕΑΝΟΜΑΧΟΣ		έτ. «Ωκεανομάχος»	55	9242	άνεχ. Ραβέναν 28 Σεπτ. διὰ Κίναν
ΟΚΛΑΝΤ ΣΤΑΡ		έτ. «Κλαυδία»	66	9854	διπλήθε Παναμά 30 Σεπτ. διὰ Λονδίνον

Τα υπό σένας σημειώσεις

ΑΒΙΣ ΟΡΝΙΣ (σημ. Γιβρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεοπάρδ»	56	5403	είς θέσιν 04.30 Ν. - 06.15 Δ. 6 'Οκτ. δι' 'Εμδεν
ΑΓΓΕΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άγγελα»	52	3714	όνεικ. Βοστώνη 24 Σεπτ. διά Σάν Πέντρο
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάρι»	56	12231	όνεικ. Κοιστεμπαλ 29 Σεπτ. δι' 'Ελ Πολίτο
ΑΓΓΕΛΑΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κυπαροσία»	59	15660	όνεικ. Χάμπτον ρόδς 5 'Οκτ. δι' 'Αρουριμπα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέδρα»	48	8482	όνεικ. Κουνσάν 25 Σεπτ. δι' 'Ιντσούν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σιμούλο 'Ατλάντ.»	62	9690	όνεικ. Θιο (Νέα Καλόπονια) 23 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΓΓΕΛΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τζένεραλ»	49	3718	όνεικ. Αύγουσταν 25 Σεπτ. διά Μπουζί
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2847	διπλήθε (Κων) πολιν 7 'Οκτ. διά Χεροώνα
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια Έρυθιανη»	56	20153	συνές. Πεύλο Σαμούπο I 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευτυχία»	47	4806	έφθ. Λονδίνον 5 'Οκτ.
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	43	2809	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύπορια»	51	2512	όνεικ. Στεττινον 26 Σεπτ.
ΑΓΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύλεπτις»	47	3316	ανεκ. Πενέγκι 3 'Οκτ. διά Ντάρεν
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουαίντερεοτ»	55	5064	είς θέσιν 12.58 Ν. - 91.43 Δ. 7 'Οκτ. διά Β. Κορέαν
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίνιτο»	53	11010	όνεικ. Κούμ Μπαιν 5 'Οκτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Ζ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριστοτέληπη	56	20140	ανεκ. Αϊλ φ Γκραιν 10 Σεπτ. διά Τζεμπέλ Ντανά
ΑΓΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άναστασις»	49	2358	είς θέσιν 19.06 Ν. - 56.32 Δ. 24 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΓΓΙΟΣ ΕΡΜΟΛΑΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολλόνις»	45	7208	συνές. Αθάναν 24 Αύγ. διά Ματάντζας (Κούδα)
ΑΓΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούρουσπιάν»	55	1216	δ πλήθ. Γιβραλτάρ 5 'Οκτ. διά Μάλταν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλειδές»	43	7254	έφθ. Αθάναν 14 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νικολας»	53	11023	άνεικ. Κούμ Μπαιν 10 'Οκτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μποβογάγκη»	55	3391	άνεικ. Κονεγχάνη 5 'Οκτ. διά Γκρείνζμασούθ
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδαμαντία»	53	13256	ιδέ (ΠΥΛΑΡΩ), ώς μετωνυμάσιο
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστανέρα»	56	15881	άνεικ. Φιλαδέλφειαν 8 'Οκτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΔΕΛΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαθέρα»	49	4930	άνεικ. Σιγκαπούρην ρόδς 16 Σεπτ. διά Χαικάγκ
ΑΔΕΛΦΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αδελφοί»	50	11693	επών. Παράνάγκων 30 Σεπτ.
ΑΕΛΛΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	έφθ. Γιουροπόρτ 10 'Οκτ.
ΑΖΑΛΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άζαλέα»	48	9506	ζητήθε Βέρολτάρ 27 Σεπτ. διά Κούδαν
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ II (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Τροπίκο»	47	7638	δ πλήθ. Γιβραλτάρ 10 'Οκτ. διά Βαλένθια
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σηγουαίνη»	49	4113	έφθ. Λατάκια 30 'Οκτ.
ΑΘΕΝΙΚ (πικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάντε»	67	48747	άνεκ. Βιτόριο 14 Σεπτ. διά Τομπάτα
ΑΘΕΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νορδίστερν»	70	8825	έφθ. Τοιμπα 4 'Οκτ.
ΑΘΗΝΑ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθερόνις Μίνεραλς»	64	30682	άνεκ. Γιοκοχάμαν 5 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνουθ 'Ηοτ Μεντιτ.»	68	16042	άνεκ. Τεμπλαντόρα 5 'Οκτ. διά Κάμπο Ρόχο
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	άνεκ. Ρόττερντα 22 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατάντικ»	54	19462	ενέαν. Υόρκην 29 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΘΗΝΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράλ»	62	9943	δηπλήθε Παναμά 15 Σεπτ. διά Κορέαν
ΑΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλιαν»	53	12023	δ πλήθ. Οκκαρ Νές 11 Σεπτ. δι' 'Ιμιγκαμ
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάννερ»	69	9024	άνεκ. Αθάναν 8 'Οκτ. διά Σαντιάγκο
ΑΙΓΓΙΣ ΦΕΙ'Μ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ξέιμ»	69	9241	έφθ. Τόκιο 26 Σεπτ.
ΑΙΗΤΖΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιντζάζ»	56	1333	δηπλήθε Μπρούναμποւτελ 12 Σεπτ. διά Ρίγα
ΑΙΟΑΗΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίμορ»	56	12355	δηπλήθε Πιβραλτάρ 10 'Οκτ. διά Κλίφε
ΑΙΘΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αιθαλία»	52	7604	έφθ. Νουμέτ 16 Σεπτ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Σῆ»	67	28774	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 29 Σεπτ. διά Τοιμπα
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίμο»	58	10018	έφθ. Σιμίζου 3 'Οκτ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίμο»	58	10018	άνεικ. Σπάττα 30 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιλαντ Σίπη»	58	926	άνεκ. Λονδίνον 30 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίμο»	58	10020	άνεκ. Βανκούμπερ 22 Σεπτ. διά Ταιΐδαν
ΑΙΓΑΙΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιντά»	55	21584	άνεκ' Αγ. Βικέντιον 10 'Οκτ. διά Τόκο
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκράν Πείλ»	47	3343	έφθ. Πειραιά 29 Σεπτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν Σῆ»	69	51627	άνεκ. Χώρηκ 'Αιλαντ 25 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρόνζ»	67	32644	έφθ. Κόμπε 25 Σεπτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΙΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταρντ»	67	32644	άνεικ. Νταμπέρ 6 'Οκτ. διά Τομπάτα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φρέιτερς Τρανσόν.»	56	8835	έφθ. Ντοριάμπο 10 Σεπτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΟΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Κάρριερ»	66	22362	άνεκ. Σίδηνε 23 Σεπτ. διά Βακαγιάμα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΤ'	(N.A.T.)	έτ. «Πασίφικοι»	66	22362	έφθ. Ναγκόνια 4 'Οκτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. 'Οσεανογουσίνης Κάρριερς	65	18452	άνεκ. Νιούκαστλ (Άντρι) 21 Σεπτ. διά Τομπάτα
ΑΚΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Φόρ 'Ηοτ»	43	8435	έφθ. Σάντος 6 'Οκτ.
ΑΚΜΠΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ταύρος»	58	9199	άνεκ. Βρέμπνη 1 'Οκτ. διά Ρεσίφ
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκωνι»	68	25433	άνεκ. Σέβεν 'Αιλαντ 8 'Οκτ. διά Βαλτιμόρουν
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκωνι»	68	25433	έφθ. Μίζουμια 1 'Οκτ.
ΑΚΟΥΑΚΡΕ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκωνι»	68	25433	άνεκ. Μίζουμια 25 Σεπτ. δι' ΗΠΑ
ΑΚΟΥΑΜΠΛΕΔ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	67	25168	άνεκ. Ρόττερνταμ 4 'Οκτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Άλκωνι»	68	25433	άνεκ. Ρόττερνταμ 29 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	68	25168	δηπλήθε Παναμά 7 'Οκτ.
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	68	25155	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 8 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΚΟΥΙ'ΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλταριο»	57	8889	άνεκ. Μάλταν 12 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλόντο»	49	2935	δηπλήθε (Κων) πολιν 7 'Οκτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΚΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέτεωρ»	70	8825	άνεκ. Κόμπε 2 'Οκτ. διά Σπάττα
ΑΚΤΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτη»	56	10370	άνεκ. Κύκοτων (Ζαμ.) 29 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρικαν»	58	11351	άνεκ. Σάν Νικολάς (Άργ.) 6 'Οκτ. διά Ρίο Ιανέριο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέξ»	58	10499	έφθ. Βρέσπον 12 Σεπτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμάντηριον»	56	20926	άνεκ. Κέιπ Τάουν 19 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	68	44646	έφθ. Γένοβαν 9 'Οκτ.
ΑΛΕΞΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταρόδα»	55	12380	άνεκ. Καέν 6 'Οκτ. δι' 'Εμδεν
ΑΛΕΞΙΑΝΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζενέραλ Φράιτερς»	67	14845	έφθ. Τοιμπα 4 'Οκτ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλιακμων»	68	16475	άνεκ. Αστόρια 5 Σεπτ. διά Κορέαν
ΑΛΙΚΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλφο»	53	1320	έφθ. Θεούτα 9 'Οκτ.
ΑΛΙΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλις»	44	7189	έφθ. Κοατζακούλακος 7 'Οκτ.
ΑΛΙΤΡΙΚ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	53	7564	άνεκ. Αθάναν 29 Σεπτ. δι' 'Ισπανίαν
ΑΛΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάστλ»	55	11971	άνεκ. Αρούμπα 1 'Οκτ. διά Γκουαγιανίλα
ΑΛΚΜΑΝ		έτ. «Άλκμαν»	66	27985	άνεκ. Βιτόρια 7 'Οκτ. διά Τομπάτα
ΑΛΚΥΩΝΙΑ		έλλην. ουμφέροντα	70	12050	εις 'Ιννοσίμα ώπο ουμπλήρωσιν
ΑΛΚΥΩΝΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλκυονίς»	48	2681	δηπλήθε Κων(β) πολιν 13 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλασίφικ Μαρ. Κάρριερς»	67	46401	άνεκ. Αύγουστον 27 Σεπτ. διά Μάρσα έλληπηρέγκα
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στενάκας»	57	12630	άνεκ. Χονολούλου 9 'Οκτ. διά Παναμά
ΑΛΜΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα Σ.»	41	9097	άνεκ. Λάς Πάλμας 29 Σεπτ. διά Κίναν
ΑΛΜΠΑΖΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόσφορντ»	55	14458	έφθ. Βομβάνη 9 'Οκτ.
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιτζρόδη»	58	13023	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 30 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΑΛΜΠΑΝΑΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστραμάρ»	54	13145	έφθ. Φρίπορτ (Μπαχ) 6 'Οκτ.
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	58	18589	έφθ. Λισσασδίνων 5 'Οκτ.
ΑΛΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Νταβενπορτ»	69	15808	άνεκ. Θεούτα 3 'Οκτ. διά Παραμαρίμπο
ΑΛΑΝΤΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλντα»	42	7292	δηπλήθε Κων(β) πολιν 27 Σεπτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΛΠΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλπα»	43	9159	άνεκ. Μάλταν 3 'Οκτ. διά Μαριέλ
ΑΛΥΣΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	46	2904	έφθ. Μάλταν 4 'Οκτ.
ΑΛΦΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	41	7368	έφθ. Σαιν Τζών (Ν.Β.) 7 'Οκτ.
ΑΛΜΑΛΘΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άμαλδαθεία»	51	11169	έφθ. Κέιπ Τάουν 6 'Οκτ.
ΑΜΑΡΥΛΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άμαρυλις»	56	8959	εις 'Αθάναν ἀπὸ 31 Αύγ.
ΑΜΕΡΦΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άμερικαν Κομπιούτερ»	53	11466	δηπλήθε Παναμά 14 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΑΜΟΓΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	61	14073	άνεκ. Σέβεν 'Αιλαντς 2 'Οκτ.
ΑΜΠΟΥΡΙΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανόπατρά»	50	10608	προσηράζεν εις θέσιν 21.49 Β - 69.20 Α 4 Αύγ.
ΑΜΦΙΘΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άμφιτρίπη»	39	5171	εις 'Αθάναν ἀπὸ 3 Μαΐου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άιλα Χερμόδα»	66	23571	άνεκ. Νιούκαστλ (Άντρ.) 22 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ «Εντ»	69	15869	έφθ. Χιροχάτα 4 'Οκτ.
ΑΝΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άραγια»	53	4314	δηπλήθε Ουάσιντ 10 'Οκτ. διά Σάν Χουάν (Π.Ρ.)
ΑΝΔΡΟΣ	(

ΑΝΔΡΟΣ Α' ΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	67	21423	άνεχ. Νιούκαστλ (Άγιοτρ.) 8 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	55	19125	άνεχ. Μπαντάρ Μαχοάρχ 28 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	68	21426	έφθ. Άμβούργον 8 'Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	68	21418	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 'Οκτ. διά Ρίο Ιανέϊρο
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σεφύρη»	63	33375	άνεχ. Ούμ Σαΐδ 8 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΕΜΩΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. έλλην. συμφέροντα	52	7168	έφθ. Λίμερπουλ 2 'Οκτ.
ΑΝΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριο της Λουρδον»	43	7314	άνεχ. Γιουροπόρτ 13 Σεπτ. διά Νιγηρίαν
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Έλντοραντο»	57	25441	άνεχ. Βομβάνη 5 'Οκτ. διά Σαΐγκόν
ΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κ. Τρανσατλαντικο»	44	8136	άνεχ. Πόρτ Τζέρομ 2 'Οκτ.
ΑΝΝΑ ΦΑΝΝΥ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Γουώτερι»	54	1973	άνεχ. Βαλένθια 15 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΑΝΝΑΝΣΙΕΣΙΟΝ ΝΤΑΙΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκολντνετ Στάρ»	46	8047	άνεχ. Γιοκοκάμαν 21 Σεπτ. διά Χιλήν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτασ»	65	19758	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. έλλην. συμφέροντα	49	2149	άνεχ. Αντεν 25 Σεπτ. διά Τσίμπα
ΑΝΣΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Ν. Κ.»	59	20935	άνεχ. Εύδεν 4 'Οκτ. διά Καναδᾶ
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτζένιο»	66	15597	άνεχ. Αθάναν 12 Σεπτ. διά Νοεμβίτας
ΑΝΤΙΓΚΟΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρμπακ»	44	3178	άνεχ. Κίγκοτων (Ζαμ.) 6 'Οκτ. διά Σάντος
ΑΝΤΙΝΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αντίνους»	53	7427	άνεχ. Τήν 2 'Οκτ. δι' άνατ. άκτην ΗΠΑ
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντρό»	63	14048	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Σεπτ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας Πετρόλεουμ»	57	2213C	άνεχ. Λάς Πάλμας 6 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΝΤΩΝΗΣ (Αιδανούν)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης»	48	6259	άνεχ. Πόρτ Σουέτεγκαμ 28 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΤΩΝΥ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντόρο»	57	10888	άνεχ. Σόποροπόρτ 3 'Οκτ. διά Κωνσταντζάν
ΑΟΥΡΟΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνταρα»	46	8380	διήλθε Κων (πολιν) 8 Αύγ. διά Κωνσταντζάν
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (Σούμ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρο»	43	7269	άνεχ. Κολόμπο 8 Σεπτ. διά Πολωνίαν
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεΐναντε Τρανό»	63	10594	διήλθε Κων (πολιν) 8 'Οκτ. διά Βάρναν
ΑΠΟΛΛΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προπέλλερ»	54	1274	άνεχ. Κότκα 5 'Οκτ. διά Μάντοεστερ
ΑΠΟΛΛΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλων»	68	27989	άνεχ. Βακαγίαμα 22 Σεπτ. διά Πόρτ 'Ελιζαμπεθ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφρός»	58	10108	εἰς θείαν 05.03 N — 06.53 Δ 19 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπινία»	63	29141	άνεχ. Λάς Πάλμας 27 Σεπτ. διά Μένα Αχμαντί
ΑΡΑΓΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	54	3726	έφθ. Νάντην 7 'Οκτ.
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	άνεχ. Σίνουσοι 7 'Οκτ. διά Ρουέν
ΑΡΑΓΚΟΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραγκόν»	43	7248	έφθ. Άμβούργον 8 'Οκτ.
ΑΡΓΚΟΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπια	51	3481	έφθ. Μαρακάιμπο 5 'Οκτ.
ΑΡΓΚΟ ΜΑΣΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέσιον»	61	10163	άνεχ. Πόρτ Αρθουρ 12 Σεπτ. διά Καλκούτταν
ΑΡΓΚΟΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αργκοπ»	50	3500	άνεχ. Χιούστον 8 'Οκτ. διά Μαρακάιμπο
ΑΡΓΚΟΣΚΑ'Υ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπιαν»	51	3425	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 8 'Οκτ. διά Μπαραγκουίλα
ΑΡΓΚΟΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπιαν»	50	3434	άνεχ. Φίλαδελφιεων 8 'Οκτ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιταρι»	35	4965	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Οκτ.
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλος»	64	28313	άνεχ. Φορκάντος 9 'Οκτ. διά Τρίνινταντ
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπουν»	68	24894	διήλθε Παναμά 21 Σεπτ. διά Χιροχάτα
ΑΡΕΝΤΑΛ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρένταλ»	43	7265	άνεχ. Αθάναν 18 Αύγ. διά Σιενφουέγκος
ΑΡΕΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	57	8406	διήλθε Κων (πολιν) 16 Σεπτ. διά Κωνσταντζάν
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλόρι»	45	4578	άνεχ. Ντακάρ 4 'Οκτ. διά Μορπάσα
ΑΡΘΟΥΡΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσιέλο»	58	16258	τούς «ΠΟΝΤΟΣ» ως μετωνυμάθην
ΑΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασπροβαλέντο»	47	6906	άνεχ. Χάρον 23 Σεπτ. δι' Αθάναν
ΑΡΙΕΣΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκαύμπρο»	54	13432	έφθ. Νεάπολιν 16 Σεπτ.
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Αμαρίλλο»	62	25211	άνεχ. Τζιμουστή 4 'Οκτ. διά Ράς Σουκείρ
ΑΡΙΕΤΤΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριέττα»	64	31331	άνεχ. Αμπιτάν 24 Σεπτ. διά Ντακάρ
ΑΡΙΜΑΣΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κείπ Χόρν»	48	2815	έφθ. Χακοδάτην 26 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αριάς»	63	28029	άνεχ. Κεμπέκ 8 'Οκτ. διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιοστειδόπ»	37	4635	άνεχ. Άμβούργον 21 Σεπτ. διά Πετκόρα
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντες»	35	992	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ II (π.)	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	43	2909	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 2 'Οκτ. διά Ντουμάι
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέξ»	38	10280	άνεχ. Κοατζακόλακος 2 'Οκτ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΑΡΙΣΤΟΤΕΑΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ»	45	4693	έφθ. Αθάναν 18 Σεπτ.
ΑΡΙΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρίων»	38	5245	διήλθε Γιβραλτάρ 24 Σεπτ. διά Σάν Χουάν
ΑΡΚΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Εξπλόρερ»	68	39617	άνεχ. Κόμπε 28 Σεπτ. δι' Αθάναν
ΑΡΜΑΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμάρ»	46	6957	άνεχ. Πούαντ α Πίερ 30 Σεπτ. διά Νέαν Ορλεάνην
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σινκρεστ»	67	45376	έφθ. Ντακάρ 7 'Οκτ.
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αργν»	58	7772	διήλθε Κων (πολιν) 15 Σεπτ. διά Κωνσταντζάν
ΑΡΝΤΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αρντένα»	44	7261	άνεχ. Αθάναν 24 Σεπτ. διά Μπόκα Γκράντε (Κούθα)
ΑΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρο»	56	22670	άνεχ. Βίλελμουχάρεν 29 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ
ΑΡΟΖΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκμαρ»	43	7233	άνεχ. Αθάναν 29 Σεπτ. διά Νουεβίτας
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρουάνα»	54	1960	έφθ. Ντώρμπον 4 'Οκτ.
ΑΡΣΕΝΑΛ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρσεναλ»	48	3675	έφθ. Κουεϊτ 9 'Οκτ.
ΑΡΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αρτα»	56	1647	διήλθε Ούσαντ 9 'Οκτ. δι' Αγαδίρ
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Οθερίδη Μπόλκ Κάρριερς	64	18000	άνεχ. Πουάντ α Πίερ 30 Σεπτ. διά Νέαν Ορλεάνην
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιλένις»	49	5841	έφθ. Πειραιώς 12 Σεπτ.
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρχιμπόνης»	52	8076	άνεχ. Κολόμπο 9 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΣΗΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήλγουντ»	60	12287	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 27 Σεπτ. διά Τανζιούγκ Ούμπαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	έφθ. Κόπερ 7 'Οκτ.
ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομαρίν»	45	14133	άνεχ. Σάντος 9 'Οκτ. διά Ρίο Ιανέϊρο
ΑΣΤΕΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρους»	49	8525	άνεχ. Μαυρίκιον 17 Σεπτ. δι' Η.Π.Α.
ΑΣΤΗΡΗ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Αστηρη»	50	7633	έφθ. Αιθέρεαν 30 Σεπτ.
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	63	33375	άνεχ. Αιθέρεαν 3 Σεπτ. διά Λόουερ Μπουτσάνον
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	12623	άνεχ. Τζάκονθιλ 9 'Οκτ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον»	58	21144	άνεχ. Σιμότουσ 3 'Οκτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιθερς»	60	21138	διήλθε Γιβραλτάρ 17 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπερορ»	49	17325	άνεχ. Νακάλα 5 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρθροίνανον»	64	31716	άνεχ. Αιλαντ 28 Σεπτ. διά Γιοκοκάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ»	63	15977	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΙΓΚΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίγκι»	57	25172	άνεχ. Σπέτζια 8 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουήν»	57	24813	άνεχ. Νέαν Υόρκην 10 'Οκτ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαΐντντυ»	55	12985	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 2 'Οκτ. διά Χόρ άλ Αμάγια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόρντ»	53	11322	έφθ. Πούλο Μπρίκου 9 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκες»	68	40962	άνεχ. Βαγκαρέι 24 Σεπτ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτσιόνες»	68	40962	έφθ. Σιγκαπούρην 10 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑ'ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρμαντη»	54	16033	άνεχ. Ρίο Ιανέϊρο 3 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρτσαντ»	66	15697	άνεχ. Ναγκόνια 13 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Μόναρκ»	68	48936	άνεχ. Γιουροπόρτ 15 Αύγ. διά Ρινιέκαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρον»	53	12696	άνεχ. Μπάνιας 30 Σεπτ. διά Γιανέϊρο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονες»	53	12712	άνεχ. Σαΐντ Αννα Μπάιν 6 'Οκτ. διά Γκρέτον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Μπριζ»	63	15985	έφθ. Ναγκόνια 28 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάιτ»	56	14839	άνεχ. Μπαντάρ Μαχοάρο 30 Σεπτ. διά Χόργκ Αϊλαντ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεύδη»	64	39066	άνεχ. Πούλο Μπόκουρ 2 'Οκτ. διά Χόργκ Αϊλαντ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΕΣΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Πρίνες»	66	40884	έφθ. Σιγκαπούρην 6 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν»	57	10149	έφθ. Ναγκόνια 2 Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΗΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σάννημη»	58	10150	άνεχ. Πόρτλαντ 17 Σεπτ. διά Κορέαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΊΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκ Σάνραΐζ»	58	10150	άνεχ. Ναγκόνια 1 Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ»	56	10087	άνεχ. Χονολουλού 10 Σεπτ. διά Γιοκοκάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ήστ Ατλαντικ	64	15977	έφθ. Πούλο Ιανέϊρο 5 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Φάλκον»	59	10505	άνεχ. Οζάκαν 3 Οκτ. δι' Η.Π.Α.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φιούρυ»	60	10505	άνεχ. Χιούσιμα 26 Σεπτ. διά Μπιλμπάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ	(N.A.T.)	έτ. «Φρήντομ»	62	10522	έφθ. Βαλτιμόρην 10 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΕΜΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Χέλμομαν»	69	16291	έφθ. Μορμούνγκαδ 7 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	(N.A.T.)	έτ. «Χέριταζ»	69	16291	

ΑΧΑΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραγκουίλα»	50	5455	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Οκτ. δι' Αλγύεριον
ΑΧΙΛΛΕΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αχίλλετη»	41	5281	άνεχ. Φρπτουν 4 'Οκτ. διά Λόμης
ΒΑΣΙΛΕΙΑ (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπαράν»	55	979	έφθ. Χάιφε 7 'Οκτ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο»	44	7192	προσήραξεν είς θέσιν 22.26 Β. - 73.1 Δ. 31 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Νοεύτρο»	55	10839	εφθ. Κενή Τσουν 1 'Οκτ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρασσούντο»	51	10677	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 8 'Ιουλ. διά Σεμπαθάγκ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΜΕΘΕΝΙΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνιν. συμφέροντα	51	8032	άνεχ. Ήντχαμ 4 'Οκτ. διά Σκιέν
ΒΕΓΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούκον»	48	15794	άνεχ. Μαντράς 2 'Οκτ. διά Χάργκ "Αϊλαντ
ΒΕΓΟΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνιν. συμφέροντα	52	6576	διπλήθε Παναμά 15 Σεπτ. διά Κορέαν
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βενίττου»	43	9777	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 7 'Οκτ.
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βένους»	53	12897	άνεχ. Καλαμπάρ 8 'Οκτ. διά Λάγκος
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	60	3068	έφθ. Πουερτο Καμπέλο 7 'Οκτ.
ΒΕΡΙΤΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεράς»	43	6490	έφθ. Σάντερλαντ 8 'Οκτ.
ΒΕΡΜΟΝΤ I	(N.A.T.)	έτ. «Ρεπονυμπλίκ Μαρίτ.»	55	6231	άνεχ. Κεζαμπλάνκα 1 'Οκτ. διά Τόρε 'Ανουνζιάτα
ΒΙΚΤΡΙΞ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίντ 'Ηστ»	49	1592	άνεχ. Θεούτα 7 'Οκτ. διά Μόμπιλ
ΒΙΚΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κονγουαΐν»	57	8805	άνεχ. Θεούτα 7 'Οκτ. διά Μόμπιλ
ΒΙΚΤΩΡΙΑ I	(N.A.T.)	έτ. «Πράντο»	64	15238	έφθ. Παρανάγκουα 1 'Οκτ.
ΒΙΝΤΣΕΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	62	25133	έφθ. Μπέλφαρτ 27 Σεπτ.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριαν Τοανούσο»	58	27372	άνεχ. Πόρτλαντ (Με.) 21 Σεπτ. δι' Αρούμπαν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιγκάσο»	58	11625	διπλήθε Κων/πολίν 7 'Οκτ. διά Γαλλίαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πριμούλα»	68	31093	άνεχ. Ουρέπο 6 Σεπτ. δι' Εμδεν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ M. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιργίνια»	57	11623	άνεχ. Βαλτίμόρην 24 Σεπτ. διά Βενεζουέλαν
ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάσσα»	53	5608	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 'Οκτ.
ΒΟΛΕΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Βόλεον»	52	2672	έφθ. Λας Πάλμας 24 Σεπτ.
ΒΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Χόμπαλ N.»	58	8472	άνεχ. Μόμπι λ 6 'Οκτ. δι' Αργεντινήν
ΒΡΑΧΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανόβας»	45	2885	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 5 'Οκτ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνη»	56	8615	διπλήθε Ούσαντ 9 'Οκτ. διά Μονρόδια
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σεφύρη»	64	33245	έφθ. Γιβραλτάρ 29 Σεπτ.
ΒΥΖΑΝΤΟΥΜ (κ.)		έλληνιν. συμφέροντα	43	7402	άνεχ. Κεζαμπλάνκα 1 'Οκτ. διά Τόρε 'Ανουνζιάτα
ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστόρη»	54	8720	έφθ. Πειραιά 6 'Οκτ.
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντεΐβιντ»	68	24894	έφθ. Γένοβαν 29 Σεπτ.
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	25988	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Οκτ. δι' Αρούμπαν
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριάτικ»	64	32231	άνεχ. Λας Πάλμας 20 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	56	9462	έφθ. Ναγκόρια 6 'Οκτ.
ΓΑΛΗΝΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Βιγκλά»	55	9462	άνεχ. Σασέμπο 3 'Οκτ. διά Σάν Μάρκος "Αϊλαντ
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γαρδένια»	57	9723	άνεχ. Μπριούμπαιν 30 Σεπτ. διά Κουύδαν
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριάτικ»	63	30650	διπλήθε Ούσαντ 6 'Οκτ. διά Ράς ές Σιδέρ
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΟΣΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφο»	67	15414	άνεχ. Κόμπε 30 Σεπτ. δι' Αγ. Θραγκίσκον
ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανάντο»	52	7503	άνεχ. Λύγουσταν 23 Σεπτ. διά Θεσσαλονίκην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κιμώνη»	53	7378	άνεχ. Θέουτα 4 'Οκτ. διά Σφάζ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κόρθιον»	48	1911	άνεχ. Σλουσίκιλ 24 Σεπτ. δι' Αννάμπα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΙΩΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρανκονία»	66	30647	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 'Οκτ. διά Τρίνινταντ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαγονήσια»	58	9483	διπλήθε Παναμά 3 'Οκτ. διά Κουύδαν
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλα»	54	18790	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 2 'Οκτ. δι' Αρούμπαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελίζαμπεθ»	59	9646	άνεχ. Αθάναν 30 Σεπτ. διά Ματάντζας
ΓΙΑΝΝΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετρόπολιταν Σ.»	53	7490	διπλήθε Παναμά 9 'Οκτ. διά Κουύδαν
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλτγουντη	31	2841	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 20 Σεπτ. διά Τρίπολιν (Λιθύνς)
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	40	7188	έφθ. Νεάπολιν 9 'Οκτ.
ΓΙΟΥΝΙΟΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόμπο»	54	5826	έφθ. Σουαρμάρια 4 'Οκτ.
ΓΚΑΙΕΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καίετυ»	51	11110	άνεχ. Ντύμπαν 29 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΚΑΙ'Υ ΦΩΡΤΣΙΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αμαλία»	55	5543	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 21 Σεπτ. διά Τσιρεμπόν
ΓΚΑΛΑΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζώδιακ»	53	17428	έφθ. Μάλταν 1 'Οκτ.
ΓΚΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκόριος»	52	10381	άνεχ. Ρότερνταμ 9 'Οκτ. διά Κιουρασό
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ»	63	30650	άνεχ. Λιμενάριαν 18 Σεπτ. διά Νουεβίτας
ΓΚΛΑΝΤΙΣΤ'ΙΤΟΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Όσεαν»	43	8346	είς θέσιν 03.00 Β. - 12.00 Δ. 29 Σεπτ. διά Σαγκάν
ΓΚΛΕΝΤΑ	(κ.)	έτ. «Κόστολη»	37	7731	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 1 'Οκτ. διά Ρότερνταμ
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Έβη»	60	8150	άνεχ. Ναγκόρια 2 'Οκτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	67	48747	διπλήθε Ακρωτήριον 22 Σεπτ. διά Καλούντυμποργκ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακουίλα»	59	23084	άνεχ. Μόντραπ 27 Σεπτ. δι' Αρούμπαν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδρικι»	59	15397	άνεχ. Βατιλιώρην 8 Σεπτ. δι' Αρούμπαν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΡΕΙ'Κ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντρέικ»	50	16231	άνεχ. Τάμπα 7 'Οκτ. διά Βομβάν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλαντεν Τσάλις»	68	10397	άνεχ. Αύγουστον 29 Σεπτ. διά Μπάνιος
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορινθιαν»	57	21831	άνεχ. Αύγουστον 29 Σεπτ. διά Μπάνιος
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Λάκ»	52	6963	διπλήθε Παναμά 9 'Οκτ.
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΗΘ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλων»	45	3934	άνεχ. Αντεν 1 'Οκτ. διά Κίναν
ΓΚΟΥΝΤΓΟΥΓΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντγουιλ»	49	1395	άνεχ. Κόρκ 30 Σεπτ. διά Βερακρούζ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίλα Νόδα»	57	8881	έφθ. Λεγκόποι 25 Σεπτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΑΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ολινάρες»	57	9411	έφθ. Βιζακαπανάμ 5 'Οκτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Πλιτζεντ»	69	22998	έφθ. Πιοκοχάμον 3 'Οκτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σπιρίτη»	70	23000	είς Γκρήνον υπό συμπλήρωσιν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πετρομάρ»	66	23570	διπλήθε Παναμά 12 Σεπτ. διά Κόμπε
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γκραντόνι»	66	10961	άνεχ. Νιούκαστλ (Άστορ.) 1 'Οκτ. διά Βραζιλίαν
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βόδη»	64	15282	άνεχ. Κοκούρα 4 'Οκτ. διά Μαντράς
ΓΛΑΥΚΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γλάυκος»	68	16475	έφθ. Μορμούγκαν 4 'Οκτ.
ΓΛΥΦΑΔΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρτιμαρ»	55	3004	έφθ. Λονδίνον 7 'Οκτ.
ΓΟΡΓΟΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γοργόνα»	53	21577	έφθ. Ιβάκούνι 29 Σεπτ.
ΓΟΥΕΣΤΡΟΥΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστρούντη»	70	10600	έφθ. Απανά/Λάγκος 6 'Οκτ.
ΓΟΥΙ'ΛΣΑΙ'Ρ ΜΠΟΥΛΕΒΑΡΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σόλαρ»	70	11025	άνεχ. Ναγκόρια 29 Σεπτ. διά Βικτώρια (Β.Κ.)
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαρμάσουντη»	43	14313	άνεχ. Χάμπον ρόδες 7 'Οκτ. διά Μόμπιλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α'ΙΝΤΗΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλεψη»	57	26032	άνεχ. Μονρόδια 1 'Οκτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουνόλεϋ»	52	20667	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. διά Βερντόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΛΑΝΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Έντεν»	55	14353	άνεχ. Ν. Υρκην 6 'Οκτ. διά Κιουρασό
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΙΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζέντρου»	55	27278	άνεχ. Φρημάντλ 24 Σεπτ. διά Μπαχρέιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΙ'ΙΝΤΑΝΕ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέσοχαμ»	55	27278	άνεχ. Τζέμπελ Ντανά 30 Σεπτ. διά Βενέσια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΙΤΟΥΝτ.	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφαζ»	55	25317	άνεχ. Χάμπον ρόδες 7 'Οκτ. δι' Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Έντονου»	54	27278	άνεχ. Τζέμπελ Ντανά 19 Σεπτ. διά Ντουμπά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΓΖ.	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνίγη»	54	27277	άνεχ. Πρόδιντενς 8 'Οκτ. διά Κιουρασό
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΣΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ουμάσι»	53	21284	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. διά Βερμούδας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΕΡΙΣΙΟΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Κάνε»	57	25489	άνεχ. Χόρ άμαγια 28 Σεπτ. διά Ντουμπάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιννυκοτ»	57	25490	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 1 'Οκτ. δι' Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Κέλοσ»	57	25357	άνεχ. Αγ. Θραγκίσκον 3 'Οκτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΗΠΕΝΤΕΝΖ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιμιογένης»	57	26032	άνεχ. Ντακάρ 30 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΟΛΟΥΕΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάγκο»	57	26032	άνεχ. Ούμ Σαΐδ 18 Σεπτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζουμπιλή»	58	25222	άνεχ. Σακάι 2 'Οκτ. διά Μπανιόλι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑ'ΙΝΤΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντράμποντη»	69	41477	έφθ. Κόρυτον 10 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Θώρ»	50	18802	άνεχ. Αμβούργον 4 'Οκτ. διά Κεμπέκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λινσσανδρος»	49	18802	έφθ. Γένουσαν 8 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάταλεύ»	50	25305	άνεχ. Χάμπον ρόδες 5 'Οκτ. δι' Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑΪΝΤ ..	(N.A.T.)	έτ. «Πιννελόπη»	49	18802	άνεχ. Πόρτ Χέντλαντ 29 Σεπτ. διά Φουκουγιάμα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΛΑΝΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουρανία»	50	18802	άνεχ. Πόλιθη Κων/πολίν 1 'Οκτ. διά Κωνσταντζάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομάρ»	49	25360	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 6 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντίνα»	49	18802	έφθ. Νέαν 'Ορλεάντην 8 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Μπάννερ»	58	20546	άνεχ. Μπρουνόμπουτελ 1 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακρόν»	57	27902	άνεχ. Χάλιφας 3 'Οκτ. διά Βενεζουέλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΟΥΛΕΤΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάγχαμ»	69	41477	άνεχ. Ντάς "Αίλαντ 29 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ εἰς Τούρκουμι ώπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθώας»	70	54500	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τιουντορ»	53	12843	έφθ. Τάιν 10 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηότον»	58	11201	διπλότες Γιβραλτάρ 7 'Οκτ. διά Μπορντώ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούροσ»	55	20165	άνεχ. Πειραιά 4 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ	(N.A.T.)	έτ. «Νιούφεΐν»	58	25888	άνεχ. Τσάρλεστων 7 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βενγκα Σ.»	54	20864	άνεχ. Κίγκοτων (Ζαμ.) 29 Σεπτ. δι' 'Αμουαίν Μπαίν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλμαρ»	64	47344	άνεχ. Γιουροπόρτ 4 'Οκτ. διά Βερντόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντίλον»	65	49437	άνεχ. Μίνος ὀλ Φάχαλ 12 Σεπτ. διά Σταθάγκερ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόβια»	56	10180	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 28 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΓΡΑΝΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κλίμονος»	56	3364	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 22 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)		50		
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Βένκεντορ» .	54	11866	άνεχ. Τεργέστην 4 'Οκτ. διά Ράς Λανούφ
ΔΑΦΝΗ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπίζ Μίνεραλς»	63	31289	άνεχ. Ταϊναράλ 20 Σεπτ. διά Καλντέρα
ΔΕΛΦΟΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλιαντ»	56	11931	άνεχ. Βενετίαν 7 'Οκτ. διά Σάροχ
ΔΕΛΦΟΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Δελφοί»	68	8796	έφθ. Ήντ Λόντον 9 'Οκτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσάργκο»	53	5579	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 7 'Οκτ. διά Ντηρμπαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρια»	54	8712	έφθ. Κόπιε 30 Σεπτ.
ΔΗΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ριοντόνι»	59	9493	έφθ. Απανα (Λάγκος) 7 'Οκτ.
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκρέντο»	68	9583	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 5 'Οκτ. διά Μόζι
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τένερολ Ναδιγκ.»	53	7829	διπλότες Μπρούνομπούτελ 24 Σεπτ. διά Ρίγα
ΔΙΑΜΑΝΤΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παιμ. Οσανγουένης»	53	13173	άνεχ. Σαίντ Αννα Μπαίν 1 'Οκτ. διά Πόρτ Χώκομπερ
ΔΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άουρόρα Μπορεάλι»	44	7067	άνεχ. Αθάναν 4 Σεπτ. διά Νουεβίτας
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμας»	52	12523	έφθ. Νεάπολιν 8 'Οκτ.
ΔΡΟΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβαλόρ»	52	11675	έφθ. Αμβέρσαν 8 'Οκτ.
ΔΩΡΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	64	17487	διπλότες Παναμά 2 'Οκτ.
ΔΩΡΙΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κνωσσός»	51	1272	έφθ. Αμοτερόνταμ 2 'Οκτ.
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δυριένυ»	58	8538	έφθ. Λειζερες 4 'Οκτ.
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελένη»	67	43231	άνεχ. Βίλελμοχάφεν 3 Σεπτ. διά Μπαχρέιν
ΔΩΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρις»	54	6042	άνεχ. Μπ. Αύρες 1 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
		έτ. «Βιτάσα»	68	35191	έφθ. Νταμπιέρ 8 'Οκτ.
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγήνωρ»	58	9431	έφθ. Μανζανίλο (Μεξ.) 27 Σεπτ.
ΕΒΗ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτον Μαριτάμ» .	57	13637	έφθ. Τάιν 9 Σεπτ.
ΕΒΗ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθυδος»	48	3627	έφθ. Στεττίνον 7 'Οκτ.
ΕΒΗ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκρινίνενταλ» .	58	8122	άνεχ. Σουμαρίδιο 23 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΕΒΗ Η.	(N.A.T.)	έτ. «Ελπιρέμερός»	67	14800	διπλότες Παναμά 16 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΒΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φασούντεσον Άρμαντόρες»	43	8184	έφθ. Κείπ Τάουν 7 'Οκτ.
ΕΒΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εθρος»	63	15983	έφθ. Φουκουγιάμα 2 'Οκτ.
ΕΓΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντρέικ»	56	10329	άνεχ. Πόρτ Καρτίε 6 'Οκτ. διά Βραζιλίαν
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	56	10289	άνεχ. Αστόρια 23 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν εις ταζίδια Βαλτικής θαλάσσης
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινόκαν»	48	3627	άνεχ. Θρί ριθερος 5 'Οκτ.
ΕΚΟΥΓΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εκουίτι»	52	16173	άνεχ. Μόρεχαντ Σίτι 5 'Οκτ. διά Κολούμπια
ΕΛ ΙΝΚΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάρρ»	53	2007	έτοιμη 22 Σεπτ. δι' 'Αδάναν
ΕΛ ΜΙΝΑ (λίθιαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζ»	53	1980	άνεχ. Ιμμιγχαν 29 Σεπτ. διά Ράς ές Σιδέρη
ΕΛΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίλ Τράνσοπορτ»	59	30189	άνεχ. Μπλέφασον 2 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπουν διπλότες Παναμά 8 'Οκτ. δι' ΗΠΑ
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελέκτρα»	59	20915	έφθ. Επιμέρους 27 Σεπτ. διά Τομπάτα
ΕΛΕΝ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντις»	67	27989	έφθ. Βομβάνη 8 'Οκτ.
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνσοπορτ» .	58	20830	έφθ. Πειραιά 27 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίδιον»	39	4909	διπλότες Κων) πολιν 23 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΛΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Χάιλατον»	70	15500	άνεχ. Ριό Ιανέριο 28 Σεπτ. διά Λός 'Αντζελες
ΕΛΕΥΘΕΡΕΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερεύπολις» .	58	13066	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 4 'Οκτ. διά Τανζιούγκ Ούμπαν
ΕΛΕΥΘΕΡΩΡΤΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερώρτρια»	56	2709	άνεχ. Μόμπιλ 2 'Οκτ. διά Τάμπα
ΕΛΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αμπελος»	45	2068	άνεχ. Σουάνσον 6 'Οκτ. διά Καέν
ΕΛΙΚΡΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρωνος»	58	8370	άνεχ. Μπ. Αύρες 8 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τζόυταντ»	60	10530	έφθ. Τσαύσιβιλ 8 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	έφθ. Πόρτ Καρτίε 24 Σεπτ.
ΕΠΙΠΑΔΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	56	8296	άνεχ. Θέουτα 22 Σεπτ. δι' 'Αδάναν
ΕΠΙΔΑΟΦΟΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπιδοφόρος»	35	4963	άνεχ. Βαρκελώνην 30 Σεπτ. δι' 'Αδάναν
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράμπ»	60	8539	άνεχ. Γιοκοκάμαν 2 'Οκτ. διά Μελδούρνην εις Αιόλι υπό συμπλήρωσιν
ΕΞΟΥΓΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Νορθγουίντη»	70	78000	διπλότες Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επιδάυρος»	40	6895	άνεχ. Βιτόρια 28 Σεπτ. διά Τομπάτα
ΕΠΙΚΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλες»	58	30332	έφθ. Επικίον 22 Σεπτ.
ΕΠΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επικο»	60	13093	έφθ. Βομβάνη 8 'Οκτ.
ΕΡΑΤΩ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαρμπαρίνο»	43	7247	διπλότες Κων) πολιν 25 Σεπτ. διά Μπουργάς
ΕΡΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίτολέξ»	48	3497	έφθ. Μασσαλίαν 30 Σεπτ.
ΕΡΟΪΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ρόκετι»	64	29396	διπλότες Παναμά 2 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΣΠΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντις»	57	10317	άνεχ. Ντακάρ 6 'Οκτ. διά Βηρυττόν
ΕΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίτο»	57	6046	άνεχ. Είλατ 9 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρης Σίπινγκ»	55	2472	άνεχ. Σιγκέακων 22 Σεπτ.
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασίρικ Όιλ»	66	38339	έφθ. Οίτο 5 'Οκτ.
ΕΥΕΓΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κομ. Τρανσατλάντικα» .	45	8222	άνεχ. Τεγκάλ 5 'Οκτ. διά Κείπ Τάουν
ΕΥΕΓΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμπθεύς»	54	11208	διπλότες Γιβραλτάρ 2 'Οκτ. διά Νέαν Υόρκην
ΕΥΕΓΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορφέυς»	64	34827	άνεχ. Χούκ - Κούκ 25 Σεπτ. διά Μπαχρέιν
ΕΥΕΓΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καλόζα»	56	10053	άνεχ. Θέουτα 28 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΥΕΓΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλ»	54	19406	άνεχ. Σιγκέακων 9 'Οκτ.
ΕΥΕΓΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόμπουργκ»	55	30158	άνεχ. Γένοβαν 6 'Οκτ.
ΕΥΕΓΝΙΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπενέθλε»	70	97000	άνεχ. Ρόδον 10 Σεπτ. διά Ρένι
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκνο»	64	35774	έφθ. Κούμ Μπαίν 7 'Οκτ.
ΕΥΚΑΙΕΙΔΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ» .	70	4500	άνεχ. Μίρι 8 'Οκτ. διά Ταμπαγκάο
ΕΥΚΗΤΗΜΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	20	1599	εις Χάδον υπό συμπλήρωσιν
ΕΥΛΑΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενες»	54	2234	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΕΥΠΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισια»	59	9003	άνεχ. Πόρτ Πίρι 2 'Οκτ.
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (λίθιαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναϊάς»	43	2896	άνεχ. Γένοβαν 6 'Οκτ.
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύσταθιος»	55	12497	άνεχ. Ρόδον 10 Σεπτ. διά Ρένι
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεύμάρ»	49	17613	έφθ. Θρί Ρίθερς 8 'Οκτ.
ΕΦΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ»	65	35527	άνεχ. Αιμέρερον 23 Σεπτ. διά Μπαντάρ Μαχασάχρ
ΖΑΙΓΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	51	8032	άνεχ. Βενετίαν 6 'Οκτ. διά Δυρράχιον
ΖΑΝΕΤΤΑ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμέρικαν Κομπιούτερ»	53	10919	έφθ. Πόρτ Πίρι 8 'Οκτ.
ΖΕΥΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταβέρενς»	40	3496	έφθ. Κωνιζου 27 Σεπτ.
ΖΗΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Μαλάγια»	68	9583	άνεχ. Αθάναν 5 Σεπτ. διά Καρντένας
ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιλανόν»	51	7114	έφθ. Πόρτ Πίρι 2 'Οκτ.
ΖΙΝΟΥΝΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονορτένο»	59	5226	άνεχ. Χάθρην 5 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΖΩΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάθριν»	67	43231	άνεχ. Μαρακάιμπο 1 'Οκτ. διά Βαλιτιμόρην
ΖΩΗ Γ.	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	57	4176	άνεχ. Αιμέρερον 7 'Οκτ. διά Νέαν Υόρκην
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροάμο»	58	19417	άνεχ. Κάντλα 1 'Οκτ. διά Κανοκάδα
ΘΑΛΑΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκελλάν»	49	7854	άνεχ. Βρέμην 7 'Οκτ. διά Λίθιων
ΘΑΛΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	44	1662	έφθ. Βενετίαν 8 'Οκτ.
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενγιάρ»	57	4892	άνεχ. Πόρτ Καρτέ 2 'Οκτ. διά Βραζιλίαν
ΘΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οράζιονς»	57	10316	άνεχ. Βενετίαν 8 'Οκτ.
ΘΕΑΝΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλατομίτισα»	53	979	έφθ. Ριγιέκαν 3 'Οκτ.
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθεοδάσιος»	44	7286	άνεχ. Μπάκια Μπλάκα 9 'Οκτ. διά Ινδίαν
ΘΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνων Πορασκευή»	54	12016	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 7 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκουίστα Όσεανικα»	57	20414	άνεχ. Λάς Πάλμας 5 'Οκτ. διά Μπαχρέιν</

ΘΕΟΔΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνια»	65	27960	άνεκ. Νόρντεγχαρ 21 Σεπτ. διά Λόουερ Μπουτσάναν
ΘΕΟΚΛΗΤΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαλάδσον»	56	3649	άνεκ. Καζαμπλάνκα 24 Σεπτ.
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν»	56	3799	άνεκ. Θάντερ Μπαι 5 'Οκτ. δι' 'Αρούμπαν
ΘΕΟΜΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνη Παρασκευή»	65	16901	άνεκ. Φράμπατλ 23 Σεπτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράβερς»	54	10916	ανεκ. Ρίον 'Ιανέιρον 4 'Οκτ. διά Κιουρασάο
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ III	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	16851	άνεκ. Ντωρμπατον 28 Σεπτ. δι' 'Ερδεν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	6597	ανεκ. Σινκαπούρην ρόδης 30 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνη Παρασκευή»	58	26650	ανεκ. Όλακαν 2 'Οκτ. διά Γουαμπά
ΘΕΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60	8461	ανεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 8 'Οκτ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	62	14151	ανεκ. Τής 23 Σεπτ. διά Μονρόδια
ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαδέ»	55	2740	έφθ. Μασσαλίαν 8 'Οκτ.
ΘΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	22630	ανεκ. Λουαντα 5 'Οκτ. διά Βενετίαν
ΘΥΛΛΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιροπίνη»	66	40933	ανεκ. Βιτόριο 5 'Οκτ. διά Μουροράν
ΘΩΜΑΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Τράνσοπτη»	61	14032	ανεκ. Τέρρα 1 'Οκτ. διά Τακοράντι
ΙΑΝΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	άνεκ. Λαριντζ Μάσκες 8 'Οκτ. διά Μπαντάρ Μαχαίρ
ΙΒΟ ΛΟΙΤΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	40	5355	άνεκ. Νιουάλα 1 'Οκτ.
ΙΘΑΚΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάναντα»	53	12504	έφθ. Χαρπούν πόδης 8 'Οκτ.
ΙΛΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνη Σπυρίδων»	37	5925	άνεκ. Γιοκούχαν 30 Σεπτ. δι' 'Αδάναν
ΙΛΙΣΣΟΣ			47	4962	είς Σαΐνκον όπο 21 'Απρ. 1968
ΙΑΚΩΝ Α'ΥΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρταν»	58	21291	έφθ. Χάρυκ 'Αιλαντ 5 'Οκτ.
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ			59	4411	άνεκ. Ήσικαν 10 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ			59	4412	έφθ. Κεμπέκ 8 'Οκτ.
ΙΜΑ			68	27989	άνεκ. Πόρτ Ελίζανπεθ 6 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΙΝΒΙΚΤΑ			44	12646	έφθ. Χιμεζί 16 Σεπτ.
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέτινιντ»	59	22762	άνεκ. Ράς Τανούρα 25 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΙΟΝ			49	4719	έφθ. Σίνεύ 4 'Οκτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικόμικη»	65	30516	διπλής Ντόμερ 9 'Οκτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκάνια»	67	20950	άνεκ. Αμβέρσαν 9 'Οκτ. διά Χάμπτον πόδης
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλεϋ»	64	13516	έφθ. Λισσαβώνα 2 'Οκτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΤΙΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνια»	66	20959	διπλής Παναμά 30 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέντνφορντ»	63	13517	διπλής Παναμά 12 Σεπτ. δι' Ούλαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανοσέανικη»	58	22531	άνεκ. Μιζουσίμια 4 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΙΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρκλούτσερ»	66	45280	έφθ. Ζουετίνιον 6 'Οκτ.
ΙΟΥΝΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιούνιος»	53	9357	έφθ. Μαντράς 28 Σεπτ.
ΙΡΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρένα»	43	7232	άνεκ. Ηλεξάνδρειαν 19 Σεπτ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΙΡΕΝΕ I (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρανέάς»	56	1820	άνεκ. Χιούστον 8 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΙΡΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παριδίκα Σίπτιγκη»	59	8479	έφθ. Αθάνα 5 Σεπτ.
ΙΣΜΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	44	7044	διπλής Κωνιού πολίν 9 'Οκτ.
ΙΩΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεγγίνα»	69	15869	άνεκ. Λάς Πάλμας 1 'Οκτ. διά Σαγκάνη
ΙΩΑΝΝΗΣ			58	10057	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 26 Σεπτ. διά Σικάγο
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Μεντίτερρανέαν»	68	16046	διπλής Βακαϊάμα 4 'Οκτ. διά Βιζαποτάνημ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	άνεκ. Ράς Τανούρα 22 Σεπτ. διά Ωάλεϋ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ			42	7020	είς 'Αλεξάνδρειαν όπο 8 Σεπτ. 1968
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	57	12614	άνεκ. Πόρτ Καρπέ 25 Σεπτ. δι' Ιταλίαν
ΚΑΒΑΛΑ					όνεκ. Φιλαδέλφειαν 8 'Οκτ. διά Τάμπα
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανλοάντερς»	56	16015	έφθ. Τακοράντι 8 'Οκτ.
ΚΑΒΑΛΙΕΡ οφ ΑΘΕΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κεθαλάρπης»	48	4804	άνεκ. Λάς Πάλμας 13 Σεπτ. διά Βομβάνη
ΚΑΒΟ ΑΕΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδριάτικη»	49	6740	έφθ. Ζουετίνιον 6 'Οκτ.
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ			55	12151	άνεκ. Μαντράς 28 Σεπτ.
ΚΑΘΡΙΝ			44	7638	έφθ. Βακαϊάμα 30 Σεπτ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΚΑΙΤΗ			64	10864	άνεκ. Νιούκαστλ (Αύστρ.) 3 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΙΤΗ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλια Πέντρεγκαλη»	65	23524	άνεκ. Κοιλομπόλ 7 'Οκτ. διά Μπουενεβεντούρα
ΚΑΛΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εβερολέϋ»	55	11991	διπλής Παναμά 4 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζουίσι»	51	1923	έφθ. Βουδάνην 6 'Οκτ.
ΚΑΛΛΗ			67	34498	άνεκ. Κόπελο 4 'Οκτ. δι' Ούρα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνη»	57	8774	άνεκ. Ταράντο 18 Σεπτ. διά Σαδόνα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάνα»	54	6112	άνεκ. Τορνότο 8 'Οκτ. διά Κίγκοτων (Ζαμ.)
ΚΑΛΥΨΩ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	έφθ. Αδάνα 5 'Οκτ.
ΚΑΜΕΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	52	12218	άνεκ. Βασκελώνην 6 'Οκτ. διά Πάλμας (Μαγ.)
ΚΑΜΠΟ ΤΡΕΞ ΜΟΝΤΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπο τρέξ μόντες»	69	3282	άνεκ. Ντόρμπαν 2 'Οκτ. διά Βουλγαρίαν
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	39	8464	άνεκ. Σέβεν 'Αιλαντς 8 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΝΟΠΟΥΣ			64	16400	είς Ταϊταγκόκ όπο 26 Μαρτ.
ΚΑΝΤΜΙΛΟΣ			48	4949	άνεκ. Τάιν 5 'Οκτ. διά Σέβεν.
ΚΑΟΥΝΤΥ ΚΛΑΙΡ			70	14750	άνεκ. Γκαλιπόλι 7 'Οκτ. δι' Αμοτερνταμ
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσταύρων Σίππι»	55	1518	έφθ. Πόρτ Άλμα 5 'Οκτ.
ΚΑΠ ΟΡΤΕΓΚΑΛ			56	9011	άνεκ. Λύτελτον 8 'Οκτ. διά Βανκούμερ
ΚΑΠ ΦΡΙΟ			55	5879	άνεκ. Κοκούμπο 22 Σεπτ. διά Κωνσταντζαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγία Βαρβάρα»	50	3913	έφθ. Γκλάντοτον 9 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ			63	17059	άνεκ. Ράς Τανούρα 26 Σεπτ. διά Καλούντημπορυκ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΑΙΑΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Π.»	57	24854	άνεκ. Μουροράν 1 'Οκτ. διά Σιγκαπούρην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πακωνία»	55	15683	έφθ. Νιού Χάφεν 5 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ ...	(N.A.T.)	έτ. «Τέραμπαρ»	50	6841	όνεκ. Βανκούμερ 7 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άιλα Βολκάνικα»	68	23666	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 26 Σεπτ. διά Πόρτ Ελίζαμπεθ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλίστο»	50	3910	άνεκ. Σέτε 5 'Οκτ. διά Λατάκια
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάσπτορ»	61	24871	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Οκτ. δι' Αρούμπα
ΚΑΠΡΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλμαρα»	59	29626	άνεκ. Λάς Πάλμας 1 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρίους»	51	15784	άνεκ. Ρόττερνταμ 29 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοφάφτι»	56	20899	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Οκτ. διά Γκρότον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φρούτερα»	65	18995	άνεκ. Καϊμά 4 'Οκτ. δι' Αύστραλιαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουσίστερ Σίππιγκη»	31	1871	έκτελει πλάς Παναμά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	48	5370	έφθ. Πούλο Μπούκορ 9 'Οκτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλοπάρερης»	61	13437	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Οκτ. διά Τρίνινταν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Άλιανζα»	52	7597	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 28 Σεπτ. δι' Αλγερίου
ΚΑΡΙΝΑ			66	19827	άνεκ. Κοκούμπο 22 Σεπτ. διά Βακαϊάμα
ΚΑΡΝΤΙΟ (δ.)			69	9072	είς Λά Πλάτα 7 'Οκτ.
ΚΑΡΟΛΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρντντιφ»	55	21075	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 9 'Οκτ. διά Ντωρμπαν
ΚΑΡΠΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όδς»	54	2756	άνεκ. Νταλούντι 18 Σεπτ. διά Νιούκαστλ (Ν.Β.)
ΚΑΣΟΣ			47	1876	άνεκ. Αύρ 27 Σεπτ. δι' Αρχάγγελον
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόριμορ»	56	3401	άνεκ. Λάς Πάλμας 4 'Οκτ. διά Βρυττόν
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόριμορά»	58	14606	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 7 'Οκτ.
ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιαννίκος»	53	7641	άνεκ. Βανκούμερ 28 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 5 'Οκτ. δι' Αρούμπα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φέρα»	29	9215	άνεκ. Φίλα Σαΐδ 3 'Ιουλ.
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοσαλία»	56	15802	άνεκ. Ταμπλαν 6 'Οκτ. διά Βιλμιγκτον
ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρόζα»	53	10339	άνεκ. Σιγκαπούρην 17 Σεπτ. διά Ντουμάτι
ΚΕΑ			58	13996	άνεκ. Βουλώνην 28 Σεπτ. διά Ρίο Ιανέριο
ΚΕΙ'ΠΙ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλντέα»	58	11755	έφθ. Τζάκονθιλ 5 'Οκτ.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάστριαλ θρέύτ.»	57	17180	άνεκ. Γιουροπόρ 8 'Οκτ. διά Μπάνιας
ΚΕΡΚΕΝΝΑΧ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουλινά»	51	6137	άνεκ. Λά Γκουέλτ 9 'Οκτ. διά Μπιζέρτα
ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποικιλέρα»	59	24333	άνεκ. Ούμ Σαιδ 21 Σεπτ. διά Γαλλίαν
ΚΙΓΚΑ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μικήναιαν»	66	44867	άνεκ. Γιοκοχάμαν 2 'Οκτ. διά Χάρυκ 'Αιλαντ
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βολδακάν»	56	21131	άνεκ. Χόρ άλ 'Αμαγία 26 Σεπτ. διά Λισσαβώνα
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδμος»	64	29797	άνεκ. Γιβραλτάρ 10 'Οκτ. δι' Αμβούνγον
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυριδών»	58	20487	διπλής Σιγκαπούρην 30 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΙΚΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	50	13750	άνεκ. Σάρος 30 Σεπτ. διά Σαιν Τζών (Ν.Β.)
ΚΙΜΩΛΟΣ Β. (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	45	3858	έφθ. Αντοντ 9 'Οκτ.
ΚΙΝΑΡΟΣ			49	8228	έφθ. Πρέστον (Κούβα) 13 Σεπτ.
ΚΙΣΜΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίλ Τράνσοπτη»	61	24527	διπλής Γιβραλτάρ 25 Σεπτ. διά Μένα 'Ακμαντί
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίλ Τράνσοπτη»	56	23232	έφθ. Βανκούμερ 5 'Οκτ.
ΚΙΤΕΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένιφερ» ..			

ΚΛΑΡΕΝΤΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντινέντα»	60	22944	άνεχ. Ουάιτγκεϊτ 30 Σεπτ. δι' 'Αλγέριον
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Γουίντ»	59	10400	έφθ. Μαυρίκιον 29 Σεπτ.
ΚΛΕΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Κλειώ»	51	7542	άνεχ. Σιγκαπούρην 4 'Οκτ. διά Κορέαν
ΚΛΕΙΩ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόινια»	38	7590	διπλήθ. Μπρούνομπούτελ 21 Αύγ. διά Κούβαν
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	44	8193	ύπό παραλαβήν
ΚΛΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	6529	άνεχ. Χάιφα 9 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ»	58	22129	άνεχ. Ουάιτγκεϊτ 6 'Οκτ. διά Κέιπ Τάουν
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΙΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ Μαριτάιμ»	68	23258	διπλήθ. Παναμά 17 Σεπτ.
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΠΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Κονστελλέσιον»	70	23400	άνεχ. Νταμπιέρ 30 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλρους»	52	11755	έφθ. Φρεντεροΐδα 7 Σεπτ.
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέγκανια»	56	12754	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 Σεπτ. (έπισκευαι)
ΚΟΠΠΕΡΛΑΝΤ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίλανουέθα»	55	3264	διπλήθ. Παναμά 13 Σεπτ.
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ησερ Σε Τράνοπαρτ»	62	15000	άνεχ. Ωάλευ 8 Σεπτ. διά Περικόν Κόλπον
ΚΟΡΣΑΪΡ	(N.A.T.)	έτ. «Νόδος»	69	9045	άνεχ. Παραντίπ 30 Σεπτ. διά Τομπάτα
ΚΟΡΦΟΥ Α'ΙΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιολομοράντα»	70	12370	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 'Οκτ.
ΚΟΡΩΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κόδροος»	49	7378	εις θεών 10.23 B – 14.14 A 28 Σεπτ. διά Γκλάντοτοουν
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Στάροιλ»	57	30332	άνεχ. «Αμέρεραν 7 'Οκτ.
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφιελ»	44	14875	άνεχ. Λός "Αντζέλες 9 'Οκτ. διά Τόκιο
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στάροιλ»	53	10000	έφθ. Σαδάνναν 4 'Οκτ.
ΚΟΥΗΝ ΣΟΛΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστίκος»	39	2993	έφθ. Αμδούργουν 7 'Οκτ.
ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουνιότρα»	44	7199	άνεχ. Φριπόρτ (Μπαχ.) 16 Αύγ. διά Κούβαν
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24664	άνεχ. Λάς Πάλμας 20 Σεπτ. διά Μπαχρέιν
ΚΡΗΤΑΝ ΓΙΟΥΝΤΙ	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	56	10529	άνεχ. Πόρτ 'Αρθουρ 5 'Οκτ.
ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΤΙ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντίνενταλ Φρέύτερς»	47	1860	έφθ. Οσκαρχάμιν 1 'Οκτ.
ΚΡΗΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αίδουρο Κόσουστ»	43	8443	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 2 'Οκτ. διά Γιαβάτα
ΚΡΟΥΣΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κομ. Οικ. Κάρριερος»	57	20778	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 1 Σεπτ. διά Περικόν Κόλπον
ΚΥΘΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	57	13895	διπλήθ. Παναμά 16 Σεπτ. διά Τόκιο
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	διπλήθ. Ούαντ 18 Σεπτ. διά Περικόν Κόλπον
ΚΥΠΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπιρτάθ»	43	6996	άνεχ. Πούλο Μπούκουμ 2 'Οκτ. διά Κωνσταντζαν
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βρόκα»	52	7415	άνεχ. Μπ. Αύγουρες 24 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΥΡΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κύρκοπριγκ»	54	11743	άνεχ. Λός "Αντζέλες 24 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΩΝΕΤΑΝΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Ζαΐρ»	48	3455	άνεχ. Σπετζιά 3 'Οκτ. διά Θόϋ
ΚΩΝΕΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεύς»	64	34827	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 29 Σεπτ. διά Τήν
ΚΩΝΕΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταμάσσος»	52	10593	διπλήθ. Γιβραλτάρ 7 'Οκτ.
ΚΩΝΕΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρδιράζον»	51	2430	έφθ. Κίγκοτων (Ζαμ.) 4 'Οκτ.
ΚΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριομάρι»	56	3430	άνεχ. Πειραιά 23 Σεπτ. δι' Αύγουστον
ΚΩΝΕΤΑΝΤΗΣ ΦΩΤΕΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύσελια»	47	1531	έφθ. Τήν 9 'Οκτ.
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστίκος»	39	2993	έφθ. Λύμπεκ 5 'Οκτ.
ΛΑΒΕΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Μαριτάιμ»	55	8281	άνεχ. Ταράντο 7 'Οκτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΛΑΙΑΗ ΕΛΣΠΕΘ	(N.A.T.)	έτ. «Χρήλακ»	53	3545	διπλήθ. Κωνιόπολιν 5 'Οκτ.
ΛΑΙΑΗ ΝΤΟΡΟΦΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	άνεχ. Ράς Τανούρα 20 Σεπτ. διά Ντακάρ
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27462	άνεχ. Τεργέοντα 8 'Οκτ. διά Ράς ές Σιδέρ
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπήκη»	65	34185	διπλήθ. Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. διά Τομπρούκ
ΛΑΚΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γλόριαθ»	47	8537	εις Ρότερνταμ ἀπό 9 Μαΐου
ΛΑΚΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακυνία»	61	13360	άνεχ. Μπόννυ 21 Σεπτ. διά Χόβικ
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέλα Σεβδίλα»	64	37338	άνεχ. Μπέλιζε 6 'Οκτ. διά Πουέρτο Κορτές
ΛΑΜΨΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμφις»	55	3000	άνεχ. Καράκας Μπαιν 8 'Οκτ.
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίθος»	56	23880	άνεχ. Μπαραγκούπηλα 24 Αύγ. διά Κιουρασσό
ΛΑΣΤΡΙΓΟΝΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	53	6597	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 'Οκτ.
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κωνσταντίνος»	47	7029	άνεχ. Αθάναν 12 'Ιουλ. διά Μαριέλ
ΛΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λένα»	48	2563	έφθ. Σουάνσον 10 'Οκτ.
ΛΕΝΑΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιλιοσδός»	57	10499	έφθ. Ντώρμπαν 8 'Οκτ.
ΛΕΝΙΔΙΑΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Φρέύτερς»	67	28776	άνεχ. Αμέρεραν 10 'Οκτ. διά Νάρθικ
ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12577	άνεχ. Σουάιμπα 11 Σεπτ. διά Κεελάγκ
ΛΙΑΝΑ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	42	2881	άνεχ. Τρίπολην (Λιθύης) 25 Σεπτ. διά Σφάξ
ΛΙΝΔΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα»	58	15987	έφθ. Τοκουγάμα 27 Σεπτ.
ΛΟΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Αζούλη»	57	20730	διπλήθ. Παναμά 8 'Οκτ. δι' 'Αρούμπα
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Νόροπιτς»	57	9364	άνεχ. Κομάν Μπαιν 7 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΛΟΥΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	57	7478	έφθ. Κολόμπη 30 Σεπτ.
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	άνεχ. Αύγουστον 4 'Οκτ. διά Ράς ές Σιδέρ
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσανού»	58	27466	άνεχ. Τεργέστον 9 'Οκτ. διά Ράς ές Σιδέρ
ΛΥΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Κονστελέσιον»	64	29396	διπλήθ. Παναμά 3 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΛΥΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λιωζάνη»	52	2906	άνεχ. Κόπερδικ 29 Αύγ. δι' 'Αρχάγγελον
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	άνεχ. Ντακάρ 9 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΜΑΪΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάιος»	52	8853	άνεχ. Πούλο Μπούκου 1 'Οκτ. διά Ντώρμπαν
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	60	13592	άνεχ. Πούντα Καρντόν 2 'Οκτ. διά Σάντο Τόμας
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	άνεχ. Τεμπέλη Ντανό 17 Σεπτ. δι' 'Αγγλιαν
ΜΑΙΣΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα Μπορεάλις»	69	18923	διπλήθ. Παναμά 25 Σεπτ.
ΜΑΙΗΦΕΡ ΣΠΑΕΝΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊφερ Τάνκερς»	53	16054	άνεχ. Μόντρεαλ 26 Σεπτ. διά Ραβένον
ΜΑΛΑΓΚΑΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιότα»	47	4344	διπλήθ. Μπρούνομπούτελ 18 Σεπτ. δι' 'Αμοτερνταμ
ΜΑΛΑΜΠΑΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λατομίτισα»	54	1970	άνεχ. Γιβραλτάρ 7 'Οκτ. δι' ,Αμμόχωστον
ΜΑΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλ. Θαλασσια Μεταφοραλ.	57	10044	έφθ. Ιντσόν 1 Σεπτ.
ΜΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάνια»	46	1962	άνεχ. Πειραιά 9 'Οκτ. διά Κάλιαρι
ΜΑΝΔΡΑΚΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιτζιάν Σίππη»	54	3596	έφθ. Είδονμαδουθ 28 Σεπτ.
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντινέντα»	58	22286	άνεχ. Χούκ Κόγκ 11 Σεπτ. διά Μπαχρέιν
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Σουετίνια 5 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πιορόπα»	43	15028	άνεχ. Γιοκοχάμαν 30 Σεπτ. διά Βαλτιμόρου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σδάουθερ Κρός»	66	15404	άνεχ. Σεύθουτα 27 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΜΑΡΓΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Παναθίέρο»	62	8951	άνεχ. Γιοκοχάμαν 30 Σεπτ. διά Σιδνεύ
ΜΑΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροοσουέρτε»	51	1600	άνεχ. Πρέστον 18 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΜΑΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόρδα»	60	25190	άνεχ. Ντώρμπαν 9 Αύγ. διά Περικόν Κόλπον
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιομένια»	56	12231	διπλήθ. Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΜΑΡΙΑ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	52	1730	εις μεσοειδικά μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ ΓΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεάντερ»	64	34827	άνεχ. Ρότερνταμ 6 'Οκτ. διά Λάς Πάλμας
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερόεσαν Κάρριερος»	70	51600	άνεχ. Μένα 'Αχιαντό 30 Σεπτ. διό Μίλφορντ Χάφεν
ΜΑΡΙΑ K. (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	52	7675	έφθ. Βρέμπν 2 'Οκτ.
ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίν»	43	8518	έφθ. Σάντο Θε 8 'Οκτ.
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΥΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρταρ»	59	28693	άνεχ. Οδάς 22 Σεπτ. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	44	2088	άνεχ. Ριγιέκαν 5 'Οκτ. διά Βαλάνα
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Βεντούροζο»	58	9299	άνεχ. Κείπ Τάουν 25 Σεπτ. δι' H.P.A.
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Σιγκάλλη»	51	5747	έφθ. Αμθούργον 12 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	έφθ. Μασσαλόπολη 16 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	άνεχ. Νιού Γουέστιντορ 3 'Οκτ.
ΜΑΡΙΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέκο»	43	7290	εις Αθάναν ἀπό 20 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ντελαντέρα»	63	9190	έφθ. Τόκιο 4 'Οκτ.
ΜΑΡΙΚΑ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοκίπα»	55	2502	έφθ. Λύμπεκ 8 'Οκτ.
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελδαπόρες»	68	14800	άνεχ. Σεμαίνους 4 'Οκτ. διά Σπάττα
ΜΑΡΙΜΟΥΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμούντα»	49	10596	έφθ. Ντουμάι 13 Σεπτ.
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπέλλα»	55	12597	άνεχ. Μπωμόντ 7 'Οκτ.
ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτι»	66	19411	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 'Οκτ.
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπουένο»	63	15364	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 28 Σεπτ.
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλαρίνα»	65	19805	διπλήθ. Παναμά 8 'Οκτ.
ΜΑΡΙΝΕΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερ»	50	11631	έφθ. Βερακρούζ 10 'Οκτ.
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τριφλίο»	48	2739	άνεχ. Ρίο Γκράντε 23 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφέρλα»	58	12443	διπλήθ. Γιβραλτάρ 10 'Οκτ. διά Λίθουν
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριρίμα»	50	15747	άνεχ. Χόρ άλ 'Αμάγιο 2 'Οκτ. δι' 'Αγγλιαν
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριρόζα»	51	10216	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 6 'Οκτ. διά Μιζουσίμα
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερος»	55	12705	ά

ΜΑΡΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Παραμάσουντ»	65	18319	άνεχ. Κπέμε 27 Σεπτ. διά Γάνδην
ΜΑΡΚΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελκομοντόρε»	68	36365	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Οκτ.
ΜΑΡΚΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκος»	50	7622	άνεχ. Χαλιφόδ 23 Σεπτ. διά 'Αθάναν
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πίλνια»	61	12011	έφθ. Βακανιάμα 3 'Οκτ.
ΜΑΡΚΟΣ ΠΡΩΓ'ΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τάνι»	48	4575	διπλήθε Κων) πολιν 5 'Οκτ. διά Κυνοτάντζαν
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρος»	54	16573	άνεχ. 'Αμβέρσαν 21 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πίσσαπαρο»	46	7327	άνεχ. Λάς Πάλμας 5 'Οκτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδωνικ»	56	23871	διπλήθε Γιόραλτάρο 9 'Οκτ. διά Μπόννυν
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σιών»	64	9390	εις Μαριέλ άπο 24 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόσαρο»	46	7333	άνεχ. Αίδ ή Γκραΐτην 11 'Οκτ. διά Τομπρούκ
ΜΑΤΣΕΤΣΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γολαζίας»	65	34185	έφθ. Σιγκαπούρην 12 Σεπτ.
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αιρθίλλα Μότοροπι»	57	8855	έφθ. Λέγκορη 7 'Οκτ.
ΜΕΓΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πηλέσσιο»	67	43231	έφθ. Βενετίαν 8 'Οκτ.
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	52	22353	έφθ. Σιγκαπούρην 26 Σεπτ.
ΜΕΘΩΝΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	58	29139	έφθ. Αλέξανδρειαν 8 'Οκτ.
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλέργερας»	57	11691	άνεχ. 'Αντεν 28 Σεπτ.
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιναλ»	66	39617	διπλήθε Παναμά 21 Σεπτ. διά 'Ισπωνιαν
ΜΕΛΕΤΕΙ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμπη»	56	8671	άνεχ. Γλασκώθην 7 'Οκτ. διά Νηπτρότι
ΜΕΝΤΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσιμπόλη»	56	10350	άνεχ. Σαδάνναν 28 Σεπτ.
ΜΕΝΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Θάσος»	52	12057	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 2 'Οκτ. διά Κυνοκάθα
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεριτάθ»	43	8158	εις θεσιν 11.29 Ν. - 68.12 Α. 7 'Οκτ. διά Σαγκάνη
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (κ.)			56	6654	ύπο παραδόθη
ΜΕΡΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα»	43	7214	άνεχ. 'Αθανάν 5 Αύγ. διά Ματάντζας (Κούδα)
ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)		έλληνη. ουμφέροντα	47	2740	εις Πειραιά άπο 13 Αύγ. (έπισκευαί)
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΔΡΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουλα Γκαλάντε»	65	57307	άνεχ. Μίλφορντ Χάφεν 6 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνεπτούνο»	58	25275	άνεχ. Πούλο Σαμπού 25 Σεπτ. διά Παγκαλάν Σουσού
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	61	30906	άνεχ. Γένοβαν 23 Αύγ. διά Ράς Τανόύρα
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις Σ.»	48	2086	διπλήθε Κων) πολιν 7 Σεπτ. διά Μπουργκάς
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις Σ.»	44	7291	άνεχ. 'Αλεξανδρειαν 8 'Οκτ.
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)		έτ. Ελλ. 'Ετ Ναυτ. & Βιομ.	60	18889	άνεχ. Τζάκονδι 28 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΙΛΑΝΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	άνεχ. Κεμπεκ 26 Σεπτ. διά 'Αρούμπαν
ΜΙΜΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμμαυεθ»	36	2760	άνεχ. 'Αλεξανδρειαν 11 'Ιουλ. διά Δυτ. 'Αφρικήν
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χρυσοίδος»	56	7414	έφθ. Νουμέα 10 Σεπτ.
ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρώτο»	56	8618	άνεχ. Αθανάν 27 Σεπτ. διά Σαντιάγκο (Κούδα)
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	2190	άνεχ. Ντακάρ 5 Σεπτ. διά Ράς Τανόύρα
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλαμίς»	39	3485	άνεχ. Χάιφα 18 Σεπτ. διά Κυνοτάντζαν
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λαίντυ»	69	1572	άνεχ. Κέιπ Τάουν 18 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λαίον»	70	1570	άνεχ. Καοσιούκ 18 Σεπτ. διά φιλιππίνας
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'Τ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λαίτ»	70	1569	έφθ. Σεμεριούγκε 29 Σεπτ.
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάκ»	69	1560	άνεχ. 'Ηοτχαν 9 'Οκτ. διά 'Αμβούργον
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάνς»	69	1572	έφθ. Κίγκοτων (Ζα.) 6 'Οκτ.
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάρκ»	69	1560	έφθ. Καοσιούκ 29 Σεπτ.
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λείν»	70	1569	άνεχ. Νταβάρ 21 Σεπτ.
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λείς»	69	1572	άνεχ. Σπέτζια 6 'Οκτ. διά Πόρτο Έμπεδοκλε
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λιφτ»	70	1565	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 16 Σεπτ. διά Μαρακάιμπο
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λόρντ»	69	1565	έφθ. Ριο 'Ιανέρα 2 'Οκτ.
ΜΙΝΟΑΝ ΜΠΟΥΛ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Ναθ.»	58	10490	άνεχ. Μπωμόντ 8 'Οκτ. διά Λισσαβώνα
ΜΙΝΩΑΝ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μίνωαν»	57	8180	άνεχ. Ράς Τανόύρα 23 Σεπτ. διά Καλούντμποργκ
ΜΙΝΩΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	57	21267	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Οκτ. διά 'Αρούμπαν
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)		έτ. «Μιραμάρ»	56	8650	όπως Ρόττερνταμ 1 'Οκτ. διά 'Αρούμπαν
ΜΙΡΕΙΓ	(N.A.T.)	έτ. «Μιρέϊγ»	57	6363	άνεχ. Ντακάρ 8 'Οκτ. διά Βαλένθια
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μισμάρι»	66	22241	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 'Οκτ. διά Πόρτ Έρθουρ
ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτωρ»	69	9241	άνεχ. Τόκιο 22 Σεπτ. διά Κούδαν
ΜΙΣΤΡΑΙ Ι	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράλ»	49	1683	έφθ. Γάνδην 7 'Οκτ.
ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροβίγκια»	59	26737	άνεχ. Ράς Τανόύρα 12 Σεπτ. διά Τρινινταντ
ΜΙΧΑΗΑ Α. ΚΑΡΑΓΓΕΩΡΓΗΣΔ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιλουντόζοτ»	55	15807	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 'Οκτ. διά Σάν Νικολας
ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαραμιέντο»	65	28313	άνεχ. Γάμπαρ 5 'Οκτ. διά Κιουρασάο
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	22129	άνεχ. Κέιπ Τάουν 28 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόντερ»	53	11289	έφθ. Κόρνερ Μπρούκ 9 'Οκτ.
ΜΙΧΡΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόδο»	54	2842	άνεχ. Θεούτα 22 Σεπτ. διά 'Ανκόνα
ΜΟΣΧΑΝΟΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε»	51	3386	έφθ. Χάλιφα 14 Σεπτ.
ΜΠΑΖΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαζάι»	48	3574	άνεχ. Καραμπλάνα 6 'Οκτ. διά Είθονμάουθ
ΜΠΑΖΑΙ ΙΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σέρο - Γκουάκα»	65	18459	έφθ. Σιδηνί 4 Σεπτ.
ΜΠΕΛΛΟΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κόρφας»	52	4303	άνεχ. Σάς Βάν Γκέντ 26 Σεπτ. διά 'Αννάμπα
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιθέρ»	57	20464	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 12 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΜΠΛΑΚ ΝΑ'ΙΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Δηλός»	45	5101	άνεχ. Ριο Γκραντε 9 'Οκτ. διά 'Αμβούργον
ΜΠΛΟΥ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλου Σή»	48	3335	διπλήθε Μπρουνόμπουτελ 23 Σεπτ. διά Ροστόκ
ΜΠΛΟΥΣΚΑ'		έτ. «Οσεάνικ Φράύτερς»	70	21000	εις Γιοκοσύκα ίπο ουμπλήρωσιν
ΜΠΟΝΑΜΑΡΙΑ (κυπρ.)		έτ. «Εσερός»	58	988	εις Σαλέρνο 6 'Οκτ.
ΜΠΟΡΝΑΔΑΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μπορνάδουθ»	56	10413	έφθ. Καοσιούγκ 29 Σεπτ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	53	12861	άνεχ. Μπακρέιν 30 Σεπτ. διά 'Οκινάουα
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιος»	59	22844	άνεχ. Μπαντάρ Μαχόσαρ 24 Σεπτ. διά Μποκρέιν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τουέστρουνιντ»	56	10062	άνεχ. 'Απαλά Καλάκας 6 'Οκτ. διά Καμπίντα
ΜΠΡΙΓΓΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλοριάνα»	51	2633	έφθ. 'Αιδούργον 8 'Οκτ.
ΜΠΡΙΓΓΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλη»	50	9627	άνεχ. Πουάντα η Πλέ 3 'Οκτ. διά Μάλμο
ΜΥΘΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μπορέας»	67	39617	άνεχ. Φράρποτ (Μποχ.) 6 'Οκτ. διά Νιγηρτάν
ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	62	30846	έφθ. Λός 'Αντζελες 4 'Οκτ.
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουστράς»	57	25267	διπλήθε Παναμά 5 'Οκτ. διά Κόντινεντ
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	64	17487	
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	67	11025	
ΝΑΒΙΑ		έτ. «Αργούς»	43	8505	
ΝΑΝΑ Π. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νανά Π.»	53	4502	
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρι»	57	23690	
ΝΑΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάντ»	59	24009	
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	
ΝΑΥΑΧΑΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουμάχος»	46	8550	
ΝΑΥΣΙΚΑ		έτ. «Βιαφέλδη»	61	10744	
ΝΑΥΤΟΜΟΝΤΙΑΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουλνάφτη»	52	20887	
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέύς»	58	12624	
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκράντε»	58	24068	
ΝΕΑΙ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	38	7679	
ΝΕΙΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ναοίσνετο»	56	10693	
ΝΕΛΛΑ (π.)		έτ. «Νέλλα»	38	4996	
ΝΕΛΛΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρό Ν. Κ.»	57	12784	
ΝΕΜΕΟ	(N.A.T.)	έτ. «Νεμέο»	54	11330	
ΝΕΠΙΚΟ ΑΝΤΒΑΝΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανούσεάνικ. Τ.»	58	29262	
ΝΕΠΙΚΟ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρί Τάνκερς»	58	29141	
ΝΕΠΙΚΟ ΝΤΩΝΤΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γλάδι»	56	20492	
ΝΕΠΙΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Καρτενόνζα»	67	15996	
ΝΕΡΒΙΟΝ		έτ. «Άστρα»	44	8577	
ΝΕΡΕΙΝΤ' (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέρειντ»	44	10544	
ΝΕΡΕΙΝΤ' ΝΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νερέιντε»	54	11301	
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέστος»	64	16073	
ΝΕΤΤΟΥΝΟ (δ.)		έτ. «Νεττουνό»	55	11335	
ΝΕΦΕΛΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	
ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοπασιφίκ»	67	54502	
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	
ΝΙΚΕ (κ.)		έτ. «Αραμπέλλα»	55	9505	
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίταιη Κάρριερς»	60	14203	
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	45	3739	
ΝΙΚΟΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Φράύτερς»	68	9034	
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12396	
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα»	48	3635	
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο ντε Πάναμα»	68	97500	
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάροιπ Κορπ.»	58	7324	εις 48.03 Β. - 05.37 Δ. 28 Σεπτ. διά Πόρτο Αλέγκρε

ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγία Ι.»	51	3364	έφθ. Λεϊκ Τοάρλας 8 'Οκτ.
ΝΙΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιμάρ»	53	13459	άνεχ. Αύγουσταν 23 Σεπτ. διά Μαρέρο
ΝΙΝΦΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νινφέο»	52	12828	άνεχ. Μηνούσιν 20 Σεπτ. διά Φιννάρτ
ΝΙΟΥΓΚΕΙΤ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιούγκειτ»	41	6743	άνεχ. Ντακάρ 3 'Οκτ. διά Κίελον
ΝΟΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόβα»	47	7377	άνεχ. Τείμπλ Μπαιν 9 'Οκτ. δι' 'Ολλανδίαν
ΝΟΕΛ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καμέλια»	41	7251	άνεχ. Πύλον 10 Σεπτ. διά Μπαχάμας
ΝΟΡΑΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμψών»	58	20451	διπλήθε Παναμά 26 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΟΡΑΕΡΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Θράτερ»	44	14800	έφθ. Νιούκαστλ (Άγιοτρ.) 2 'Οκτ.
ΝΟΡΑΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουεστρα»	58	18184	άνεχ. Λά Σαλίνα 22 Σεπτ. διά Φαλκονάρα
ΝΟΡΑΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέμους»	59	18180	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 'Οκτ. διά Σάν Χουάν
ΝΟΡΑΕΡΝ ΝΑ'ΙΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμπερ»	67	22549	άνεχ. Σέβεν Αλαντς 10 'Οκτ. δι' 'Αγγλίαν
ΝΟΡΑΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλασί»	64	38649	άνεχ. Ήμιγκαχ 9 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΟΡΟ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πασφίκ Κάρριερς»	67	25837	έφθ. Αμοτερνταν 30 Σεπτ.
ΝΟΡΟ ΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παλμύρα»	56	12402	άνεχ. Ντάς Αίλαντ 29 Σεπτ. διά Φιννάρτ
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερα»	56	18210	άνεχ. Μπαχρέν 30 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερα Αρμαντόρα»	52	12029	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 6 'Οκτ. δι' 'Αγγλίαν
ΝΟΡΘΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιας»	69	10600	άνεχ. Μπωμόντ 8 'Οκτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλήγασος»	52	12557	άνεχ. Μόντρεαλ 4 'Οκτ. δι' 'Αρούμπαν
ΝΤΑΡΧΑΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεσούμ»	58	23102	άνεχ. Ράς Τανούρα 13 Σεπτ. διά Μπρούνουμπουτελ
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Γουιντγουργάτ»	58	30235	άνεχ. Βιτόνια 18 Αύγ. διά Τομπέτα
ΝΤΕΛΩΙΚ ΜΙΡΑΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σερ Εντερπράζ»	61	31198	έφθ. Μπούμπουρι 7 'Οκτ.
ΝΤΕΛΩΙΚ ΠΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωρική & Δελφική»	57	23960	άνεχ. Βαλτιμόρην 30 Σεπτ. διά Πουέρτο Όροντάζ
ΝΤΕΛΩΙΚ ΣΚΑΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σερ Εντερπράζ»	63	13751	έφθ. Μορμουγκό 27 Σεπτ.
ΝΤΕΡΜΠΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπηγουαίν»	58	10596	άνεχ. Χάλιφρεζ 8 'Οκτ. διά Ντεμαράρα
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πιράντα»	63	15249	έφθ. Σάντος 9 'Οκτ.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καζαμπλάνκα»	57	22006	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 2 'Οκτ. δι' 'Αρούμπαν
ΝΤΗΖΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον»	57	20458	άνεχ. Μπόννυ 25 Σεπτ. διά Σαιν Κρουά
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΝΤηζερτ»	56	20352	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 21 Σεπτ. διά Σιράχα
ΝΤΗΣΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ναβιγκέιτορς»	60	19988	άνεχ. Κουάλα Ρούμπιν 2 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΤΟΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντόθερ»	53	15826	άνεχ. Ντακάρ 9 Σεπτ. δι' 'Ινδίον
ΝΤΟΛΦΙΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Ντόλφιν»	48	2413	διπλήθε Κων) πολιν 15 Σεπτ. διά Βραΐλα
ΝΤΟΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θουκίδης»	51	12590	έφθ. Μεσσίνα 2 'Οκτ.
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	53	12200	έφθ. Ντουμάι 1 'Οκτ.
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	50	9956	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 7 'Οκτ. διά Ντουμάι
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	43	10866	έφθ. Σευπού 9 'Οκτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	58	10483	άνεχ. Κόμη 2 'Οκτ. διά Κουάλα Ρούμπιν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μίντλαντ»	51	14804	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Οκτ. δι' 'Αμβούργον
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	64	11478	διπλήθε Παναμά 6 'Οκτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	57	9881	έφθ. Ντουμάι 4 'Οκτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	55	11209	άνεχ. Λαντοράδαν 6 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μηλόποιη»	56	8716	άνεχ. Θέουτα 5 'Οκτ. διά Τάμπα
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης»	60	28655	άνεχ. Τομπα 15 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεζόλιουτ»	56	10486	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 8 'Οκτ.
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέτζεντ»	66	45280	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Οκτ. διά Ζουείτινα
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	56	8424	εἰς Μανζανίλο (Μεξ.) ἀπό 20 Σεπτ.
ΝΤΡΑΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροίν, Μπάλκ Τρανσ.»	56	11412	άνεχ. Ναρβίκ 4 'Οκτ. δι' 'Εμδεν
ΞΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ»	47	2836	διπλήθε Κων) πολιν 1 'Οκτ.
ΟΛΓΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανία»	43	7265	έφθ. Σετέ 2 'Οκτ.
ΟΛΙΒΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάιτνιγκ»	48	2724	έφθ. Άμερεραν 27 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουράγκο»	69	97468	άνεχ. Χάρκ Αίλαντ 13 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΚΚΟΡΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντεμεράρα»	70	98726	άνεχ. Μίλφορτ Χάφεν 4 'Οκτ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκελάδιντ»	70	97450	εἰς Σακάι ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Κιγκοτόουν»	70	98500	άνεχ. Ράς Τανούρα 14 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ δ. (N.A.T.)		έτ. «Κόλμπεκ»	70	97466	άνεχ. Φιννάρτ 8 'Οκτ. διά Γκοτεμπούργκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οδυμπορτ»	70	98566	άνεχ. Γουίντυ Αίλαντ 23 Σεπτ. διά Σπή Αίλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γράντον»	70	98000	εἰς Κούρε ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κεσούοικ»	70	96627	έφθ. Πούλα Μπούκον 9 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγέκενά Σίππιγκ»	54	13652	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 'Οκτ. διά Πουέρτο λά Κρουζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμρόδους»	54	20453	άνεχ. Φρόμπατ 21 Σεπτ. διά Χάρηκ 'Αίλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ειδοντείλ»	54	20495	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 28 Σεπτ. διά Πουέρτο Μίραντα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΓΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηγόνευλ»	65	33607	άνεχ. Λάς Πάμας 21 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜ'Σ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντμπανκ»	64	32380	άνεχ. Πόρτα Μπούν 5 'Οκτ. διά Ράς Λανούφ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντνεν»	65	32478	άνεχ. Καλούντημπορκ 21 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ»	64	38598	άνεχ. Φορκάντος 30 Σεπτ. διά Πόντ φόρτιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρταμπαρ»	65	38608	άνεχ. θορκάντος 5 'Οκτ. διά Φρίπορτ (Μπαχ.)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονοέπιον»	65	32407	άνεχ. Τζάκονθιβλ 8 'Οκτ. δι' 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρρος Σίππιγκ»	54	14047	έφθ. Μένα Αχιαντί 8 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρήνοντις»	58	27602	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 9 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανομαρίν»	50	24741	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τσεότερ»	53	14221	διπλήθε Παναμά 16 Σεπτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ'ΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρμπαντος»	53	14009	άνεχ. Βερμούδας 1 'Οκτ. δι' 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΓ'Κ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλαρδά»	54	17999	διπλήθε Ακρωτηρίου 5 'Οκτ. δι' 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΡΕΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλαύφιλντ»	49	24682	άνεχ. Μπανταρ Μαχάρχαρ 26 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ»	53	18781	άνεχ. Χάρηκ Αίλαντ 6 'Οκτ. διά Ντώρμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουσονούπη»	54	13934	άνεχ. Πόρτ Βεργκλέιντς 2 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθιλί»	55	13709	έφθ. Βαλτιμόρην 9 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκόντινενταλ»	54	18476	άνεχ. Ντώρμπαν 4 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίτομοντ»	66	15625	διπλήθε Παναμά 22 Σεπτ. διά Κόμπε
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλιφτόν»	65	15577	έφθ. Σίδενευ 1 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιννοντ»	68	15800	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 5 'Οκτ. διά Μονφαλκόνε
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σωμέρεστ»	65	15577	άνεχ. Βιτόριο 6 'Οκτ. διά Δουνκέρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάλωρονθη»	65	15671	άνεχ. Ναγκόκια 30 Σεπτ. διά Μορμουγκάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑΙΩΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κινούτεϊλ»	69	15688	άνεχ. Αμοτερνταμ 2 'Οκτ. διά Μπατόν Ρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΓ'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντερέλευ»	67	15697	άνεχ. Γιούρεταν 24 Σεπτ. διά Ντάρδιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΓΚΡΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίντα»	69	15808	άνεχ. Χιούστον 27 Σεπτ. διά Τοιταγκόνη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΙΜΠΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόσουλαντ»	55	13934	διπλήθε Χιράλταρ 10 'Οκτ. διά Καρθαγένην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	32008	διπλήθε Ακρωτηρίου 29 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούζερφ»	59	32007	άνεχ. Φρόμπατ 27 Σεπτ. διά Μπανίας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέμπροπρου»	54	17999	άνεχ. Μπ. Αύρες 6 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικη»	55	18790	άνεχ. Βαλτιμόρην 20 Σεπτ. διά Λά Σαλίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτού Τράνσορτ»	55	13934	έφθ. Λονδίνον 11 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενοεντάντα»	54	13665	έφθ. Πόιντ φόρτιν 3 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΑΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντσερόντο»	54	20595	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 28 Σεπτ. διά Λά Σαλίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντ»	49	17792	άνεχ. Τορνότον 8 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμόντε»	54	14047	άνεχ. Οζάκαν 4 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	24689	άνεχ. Βικέντιον 25 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ. (N.A.T.)		έτ. «Μονρόβια Τράνσορπτ»	59	37958	άνεχ. Πουάντον 6 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια Τράνσορπτ»	60	37744	άνεχ. Αμέρεραν 25 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραπαίν»	63	30574	άνεχ. Λονδίνον 27 Σεπτ. διά Μπανίας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΑΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έ			

ΟΡΟΝΤΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	Ρούσος	42	2881	διπλήθε Κων) πολιν 5 'Οκτ. διά Γαλάται
ΟΡΟΣΟΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορο»	53	9839	άνεχ. Λάς Πάλμας 30 Αύγ. διά Καρίμπε
ΟΡΟΥΤΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορούτσα»	53	10164	έφθ. Πειραιάς ἀπό 2 Σεπτ.
ΟΡΦΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καολάς»	57	1358	άνεχ. Καέν 25 Σεπτ. διά Μαρσάλα
ΟΣΕΑΝ ΛΑΓΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλαρ Στάρ»	70	72000	διπλήθε Ακρωτήριον 27 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΟΣΕΑΝ ΛΑΝΕΞ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χαννούδερ»	49	15456	εἰς θεοίν 49.25 Β - 03.11 Δ 24 Σεπτ. διά Μηόννυ
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φροτούνα»	56	9165	διπλήθε Σιγκαπούρων 21 Σεπτ. διά Κάντλα
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμαριν»	56	10016	έφθ. Βιζακαπανάμ 5 Σεπτ.
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοδερ»	57	15406	άνεχ. Τάιν 6 Σεπτ. διά Χάργκ "Αϊλαντ
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νοστρουμ»	63	12289	έφθ. Βιζακαπανάμ 7 'Οκτ. διά Σιγκαπούρων
ΟΣΕΑΝΙΚ (π. υπερωκ.)		έτ. «Χόμι Λάινς»	65	27645	έφθ. Νέαν 'Υρκην 9 'Οκτ.
ΟΣΕΑΝΙΚΑ		έτ. «Οδεανίκα»	65	28101	άνεχ. Νταμπιέρ 29 Σεπτ. διά Γάνδην
ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στανταρντ»	56	23232	έφθ. Μιζουσίμα 4 'Οκτ.
ΟΣΣΑΜ (κυπρ.)		έτ. «Λιθέρο»	51	4033	έφθ. Χούκ Κόγκ 12 Σεπτ.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλεθίεντος»	57	18176	έφθ. Τοκουγάμα 4 'Οκτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροδουέρτε»	55	1839	έφθ. Τάιν 11 'Οκτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	29	2692	άνεχ. Λάς Πάλμας 27 Σεπτ. διά Σάντος
ΟΥΡΑΝΟΣ		έτ. «Τρέιντερ Σίππινγκ»	61	19523	άνεχ. Κάμπο Ρόχο 3 'Οκτ. διά Παραμαρίμπο
ΠΑΛΑΙΜΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντοράντο»	57	12881	διπλήθε Παναμά 5 'Οκτ. δι' 'Αρούμπα
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φώξη»	54	2588	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλουάρρου»	50	8273	άνεχ. Νταμπιέρ 4 'Οκτ. διά Ντακάρ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κοσσίγια»	58	10659	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 25 Σεπτ. διά Λισσαδῶνα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΥΚΚΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εφταβρύσσεζι	43	7296	άνεχ. Πούλο Μπούκου 9 'Οκτ. διά Κίναν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σωτήρι»	49	5414	άνεχ. Ταμάτερας 20 Σεπτ. διά Κίναν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ληδρά»	52	4486	έφθ. Πειραιάς 5 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Τζώρτζι	43	8426	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 3 'Οκτ. διά Σύμρυνη
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελτράνονπόρτη	57	10493	άνεχ. Γιοκοχάμαρ 29 Σεπτ. διά Βανκούμπερ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόπκατ»	39	3562	εἰς Πειραιάς ἀπό 18 'Ιουλ. (ἐπισκευαί)
ΠΑΝΑΓΟΣ Λ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανάγος»	52	2517	άνεχ. Τάμπα 4 'Οκτ. διά Πούντα 'Αρένας
ΠΑΝΑΙΤΟΛΙΚΟΝ		έλλην. συμφέροντα	60	7809	έφθ. Μπαγίον 7 'Οκτ.
ΠΑΝΑΧΑΤΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρη»	63	30408	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Οκτ. διά Ντάς 'Αϊλαντ
ΠΑΝΩΗΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμαρτη»	54	15841	άνεχ. Τοάρεστον 1 'Οκτ. δι' 'Αρούμπα
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναῦς»	43	2867	άνεχ. 'Εμδεν 6 'Οκτ. διά Καέν
ΠΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Κ.»	58	12417	έφθ. 'Οκινάσουα 24 Σεπτ.
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΙ'ΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργκαρετ»	54	9618	έφθ. 'Αδάναν 1 'Οκτ.
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανάνδ Σπίπνιγκ»	51	1000	έφθ. Καντζί 8 'Οκτ.
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπάχια»	57	8184	άνεχ. Ντάρμπαν 1 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πονκόρμπιο»	59	23607	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 29 Σεπτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλδρα»	61	13912	άνεχ. Βανκούμπερ 6 'Οκτ. διά Νοτ. 'Αφρικήν
ΠΑΣΙΩΦΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελέστιολη»	65	38116	άνεχ. Μπόννυ 29 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλτερ»	54	7530	έφθ. Νέαν 'Υρκην 24 Σεπτ.
ΠΑΤΑΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πύλα»	50	5623	διπλήθε Κων) πολιν 24 Σεπτ. διά Μπουργκάς
ΠΑΤΡΑΙΚ ΣΚΑΪ	(N.A.T.)	έτ. «Πάτριαρχη»	43	7172	έφθ. Βεραρούζ 1 'Οκτ.
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόμος»	43	6998	άνεχ. Ντάρμπαν 1 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΑΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κινύρας»	58	13545	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 29 Σεπτ. διά Χίλην
ΠΕΛΛΑΣΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιον»	52	5483	άνεχ. Μίζουσίμα 29 Σεπτ. διά Χίλην
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	24520	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 6 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόδι»	36	5164	άνεχ. Μαγίλα 22 Σεπτ.
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορνέλλα»	54	19440	άνεχ. Μπότεροντ (Μπαχ.) 6 'Ιουλ. διά Κλάρενθιλ
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	24502	έφθ. Μπόννυ 6 'Οκτ.
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περαματάρης»	41	6464	διπλήθε Βιρβατάρη 1 'Οκτ. διά Θεούνικουν
ΠΕΡΙΚΑΝΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζι»	51	1077	έφθ. Άμπιτζάν 7 'Οκτ.
ΠΕΡΑ Α' ΓΑΛΛ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	64	10865	έφθ. Λίβερπουλ 8 'Οκτ.
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	58	8466	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 Σεπτ. διά Νουμέα
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	63	10867	έφθ. Τόκιο ρόδες 1 'Οκτ.
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΤΙΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	62	9908	έφθ. Μαλάγκαν 2 'Οκτ.
ΠΕΤΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόσπαρο»	48	3349	άνεχ. Τάιν 11 'Οκτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Πάσιφικ Όϊλη»	65	41255	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 10 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	58	23607	άνεχ. Τήνη 19 Σεπτ. διά Κούνα 'Ιμπος
ΠΗΤΕΡ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελνάβαλη»	61	13437	άνεχ. Σίδνευ 3 Σεπτ. διά Χίλην
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)		έτ. «Σηπρεύ»	67	48747	άνεχ. Βιτόρια 15 Σεπτ. διά Τομάτα
ΠΛΑΤΡΕΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάτρες»	44	7244	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 6 'Ιουλ. διά Κούθαν
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12513	άνεχ. Σπέτζια 6 'Οκτ. δι' Αύγουστον
ΠΛΕΙΤ' ΜΑΣΤΕΡ		έτ. «Πλέιτη»	53	9422	άνεχ. Αμπέραν 7 'Οκτ. διά Γδυνία
ΠΛΟΥΤΩΝ (κυπρ.)		έτ. «Βράχος»	59	10918	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 19 Σεπτ. διά Λουάντα
ΠΛΩΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτρίξη»	68	35191	άνεχ. Τουμάτη 5 'Οκτ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σκανύντομη»	66	33291	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Σεπτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΠΟΔΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Πάση»	56	10483	διπλήθε Κων) πολιν 23 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΠΟΛΥΝΙΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρμπακ»	45	3605	άνεχ. Ταράντον 30 Σεπτ.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	άνεχ. Λά Πλάτα 2 'Οκτ. δι' ΗΠΑ
ΠΟΝΤΟΣ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	58	16258	άνεχ. Ντακάρ 27 Σεπτ. διά Μπαρέρειν
ΠΟΡΤΑΛΟΝ		έτ. «Αργκουζιά»	44	4897	έφθ. Λειζέρες 8 'Οκτ.
ΠΡΕΒΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστόμιντερ»	57	10389	άνεχ. Μόντρεαλ 2 Σεπτ. διά Σικάγο
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρότιτη»	46	8362	έφθ. Γδυνία 21 Σεπτ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΒΗΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Κονκουίστα»	50	7721	διπλήθε Παναμά 29 Σεπτ. δι' ΗΠΑ
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	59	9633	έφθ. Τόρε 'Ανουνζάτα 28 Σεπτ.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	64	6345	άνεχ. Θρη πίερερ 8 'Οκτ.
ΠΡΟΜΠΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόμπιτη»	52	10188	άνεχ. Μπάκια Μπλάνκα 22 Σεπτ. διά Μαντράς
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέσετ Αφρικα»	58	8369	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 8 'Οκτ. διά Βραζιλίαν
ΠΡΟΤΟΚΛΗΤΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτόκληπτος»	44	7984	άνεχ. Νικαρό 6 Σεπτ. διά Τσινθαγκτάο
ΠΥΛΑΡΩ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	13256	εἰς Νέαν 'Υρκην ἀπό 2 'Ιουν. 1968
ΡΑΙΜΠΟΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντωνία»	52	1346	άνεχ. Ταράντο 1 'Οκτ. διά Μπεζάνια
PANNEP (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε»	57	23693	άνεχ. Κοφάν 5 'Οκτ. διά Χάργκ 'Αϊλαντ
ΡΕΓΓΙΝΑ (π. επιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιενέντις Κρουαζέρια»	39	10153	έφθ. Χάριφ 11 'Οκτ.
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	19047	άνεχ. Νακόγια 29 Σεπτ. δι' Η.Π.Α.
ΡΗΝΟΥΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπους»	48	1515	διπλήθε Κων) πολιν 23 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΡΙΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραλάντα»	65	16334	έφθ. Κουάλα Ρουΐν 28 Σεπτ.
ΡΟΔΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόδι»	55	16927	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 1 'Οκτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σῆ»	56	21028	άνεχ. Βαλτιμόρων 29 Σεπτ. δι' Αρούμπαν
ΡΟΥΘΗ ΜΑΪ'ΚΕΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλο Μ.»	63	7363	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 29 Σεπτ. διά Ματάντζας
ΡΥΘΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	έφθ. Χιούστον 5 'Οκτ.
ΡΥΘΜΥΛΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παισιφίκα Μαρίνα»	59	21275	άνεχ. Ρέσιφ 3 'Οκτ. διά Κόμπη
Σ. & Κ. ΓΙΟΥΝΤΙ	(N.A.T.)	έτ. «Φίλντοτον»	56	9206	έφθ. Κριστιανόσαντ 10 'Οκτ.
ΣΑΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	1837	έφθ. Μοζί 6 'Οκτ.
ΣΑΒΒΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάννυ»	43	7230	άνεχ. Νουάκοτ 9 'Οκτ. διά Ντακάρ
ΣΑΙΝΤ ΑΘΗΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αθηνά»	54	2716	άνεχ. Νουάκοτ 10 'Οκτ. διά Κριστιανόσαντ Σ.
ΣΑΙΝΤ ΑΝΔΡΕΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάντερ»	58	3065	έφθ. Σέβεν 'Αϊλαντ 18 Σεπτ.
ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Νικολασι»	57	20686	άνεχ. Μπορντών 5 'Οκτ. διά Δυτ. 'Αφρικήν
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Κωνσταντίν»	58	9438	άνεχ. Μπορντών 25 Σεπτ. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Νικόλασι»	56	12279	έφθ. Λονδίνον 10 'Οκτ.
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Μαρία»	53	8715	έφθ. Αμπού Ντακάρ 5 'Οκτ.
ΣΑΙΝΤ ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλάντην»	59	12900	έφθ. Λονδίνον 11 Σεπτ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάδαλ»	66	16334	άνεχ. Σαιν Μιχαέλς 3 'Οκτ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Γρηγορούσα»	53	12453	έφθ. Αμοτερντας 4 'Οκτ. δι' Αύγουστον
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν Μαρίτ.»	59	22190	έφθ. Πειραιάς 27 Σεπτ.
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ ΙΙΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Τζώρτζ»	54	9755	άνεχ. Λίσσαβανα 28 Αύγ. διά Γενοβαν
ΣΑΙΝΤ ΑΛΑΜΙΝΑ (κυπρ.)		έτ. «Ποσειδών»	56	2709	άνεχ. Σαιν Μιχαέλς 3 'Οκτ.
ΣΑΝ ΓΚΑΣ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	51	2063	έφθ. Λίσσαβαν

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουέρο»	65	31779	άνεκ. Πόρτ ντε Μπούκ 22 Σεπτ. διά Τρίπολιν (Λιβάνου)
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	57	9143	άνεκ. Ρόττερνταμ 29 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΣΑΝΤΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τίάρα»	49	4993	άνεκ. Τσαλνα 5 Οκτ. διά Ραγκούν
ΣΑΣΣΕΣΟΡ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαζέσօր»	63	11471	άνεκ. Τόκιο 29 Σεπτ. διά Κούβαν
ΣΑΥΟΦΡΟΥ'ΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεσαν-Φράντερ»	44	14020	άνεκ. Φράνταουν 8 Οκτ.
ΣΑΥΘΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόνης»	55	16241	άνεκ. Γιοκάισι 30 Σεπτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΣΕΙΡΙΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαντινέλα»	54	19053	άνεκ. Αιμέρσον 30 Αύγ.
ΣΕΡ ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάστριαλ Κάρριερς»	58	13944	άνεκ. Φράνταουν 2 Οκτ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΣΕΡΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριάνα»	59	9165	άνεκ. Λονδίνον 4 Οκτ.
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φρόντομι»	51	3904	άνεκ. Αμβούργον 8 Οκτ.
ΣΗ ΤΑΣΛΑΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οθέροποζ Φρ.»	61	13083	άνεκ. Λός Αντζελες 27 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΗΒΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σπηγκαλ»	47	6507	άνεκ. Αιμέρσον 7 Οκτ.
ΣΗΓΚΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανομαρίν»	43	7275	άνεκ. Ειδομάουθ 30 Σεπτ.
ΣΙΑΕΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σίλιβερ Κόουστ»	48	7328	εις Άδαναν ἀπό 10 Αύγ.
ΣΙΛΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρτροτστ»	65	33287	άνεκ. Σακάιντε 29 Σεπτ.
ΣΙΝΕΡΙΤΥ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σινερίτυ»	54	15942	άνεκ. Ρόττερνταμ 1 Οκτ.
ΣΙΝΤΥ		έτ. «Βιαφέλλ»	69	18287	άνεκ. Νιούκστολ (Αύστρ.) 30 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΣΙΣΤΕΡ ΑΜΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αγαπό»	57	944	άνεκ. Γουώτερφορντ 8 Οκτ.
ΣΙΣΤΕΡ ΚΛΕΙΩ	(N.A.T.)	έτ. «Τέμζ»	57	984	άνεκ. Σουάνον 10 Οκτ.
ΣΙΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13906	άνεκ. Βακαγιάμα 1 Οκτ.
ΣΙΚΑΥ'ΛΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Πιον Βαλιόζα»	63	12273	άνεκ. Νιούλουθ 4 Οκτ.
ΣΙΚΙΑΘΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιάκουστε»	54	1813	άνεκ. Χάμπτον πόδις 29 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΣΙΚΙΟΛΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πικάντα»	64	17487	άνεκ. Δάνταις 7 Οκτ. διά Νηπτρότ
ΣΙΒΕΡΙΚ ΚΡΥΣΤΑΛ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σινικολας»	50	6036	άνεκ. Θέουτα 1 Οκτ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΣΙΚΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σικορί»	57	3191	διπλήθε Παναμά 25 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΣΙΟΝΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Σιουέρτε»	50	5304	άνεκ. Αθάναν 8 Οκτ.
ΣΙΟΥΕΡΤΕ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίζα»	62	28387	άνεκ. Ναγκόγια 30 Σεπτ.
ΣΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορούτσο»	53	10661	ιδε: «ΟΡΟΥΤΣΑ», ώς μετωνυμάσθι
ΣΙΟΥΛΑ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορούτσο»	29	9375	άνεκ. Θέουτα 26 Αύγ. δι' Αθάναν
ΣΙΟΥΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσφία»	65	14048	άνεκ. Βανκούμπερ 2 Οκτ. διά Νέαν Υόρκην
ΣΙΟΥΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστονιντ»	57	10398	άνεκ. Νέα Ορλέανην 7 Οκτ.
ΣΙΑΓΚΑΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεδέν Σινζ»	54	1689	άνεκ. Ρόννεμπι 5 Οκτ.
ΣΙΑΡΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σηπάτο»	69	8825	άνεκ. Μακέιρο 9 Οκτ.
ΣΙΑΡΤΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανέλλα»	56	1743	άνεκ. Φάσι 9 Οκτ.
ΣΙΝΗΤΤΟΓΟΥΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρόθικ»	57	20683	άνεκ. Κοιν 30 Σεπτ. διά Χάρυκ "Αίλαντ
ΣΙΠΙΛΙΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρ»	54	6994	άνεκ. Απαντα Λάγκος 24 Σεπτ.
ΣΙΠΥΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπύρος»	49	7591	διπλήθε Παναμά 19 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΣΙΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλιασες»	64	34593	άνεκ. Πειραιά 2 Οκτ. διά Καμπίντα
ΣΙΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουαρέζ»	65	31428	άνεκ. Φλώσιγκ 20 Σεπτ. διά Ελλάδα
ΣΙΠΥΡΟΣ Δ. (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	40	2208	άνεκ. Αλεξανδρείαν 22 Σεπτ. διά Πειραιά
ΣΙΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουάλντεν»	56	30709	άνεκ. Πούλο Μπούκος 28 Σεπτ. διά Χάρυκ "Αίλαντ
ΣΤΕΛΛΑ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντίνι»	55	3411	διπλήθε Παναμά 9 Οκτ. διά Ελ Σαλθόδορ
ΣΤΕΦΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφλόντ»	60	10733	άνεκ. Ρόττερνταμ 6 Οκτ.
ΣΤΟΛΑΤ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενέ»	53	8031	διπλήθε Μπρούνιμπούτελ 22 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΣΤΟΛΑΤ ΕΝΤΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκουαριούς»	54	12237	άνεκ. Μπατόν Ρουζ 28 Σεπτ. διά Λίττλ Πέντρο
ΣΤΟΛΑΤ ΙΘΑΚΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιθακα Στάρ»	51	12540	άνεκ. Μακάθ 8 Οκτ. διά Τοκουνιάμα
ΣΤΟΛΑΤ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίγκουελ»	54	11582	άνεκ. Μπαντάρ Μαχαόρ 30 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΣΤΟΛΑΤ ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζεμίνι»	60	13481	άνεκ. Χόκ - Κούκ - Κούκ 6 Οκτ. διά Μανίλαν
ΣΤΡΥΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στρύμων»	69	16475	άνεκ. Βιτόρια 6 Οκτ. διά Κάρδιφ
ΣΥΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σύμη»	53	5917	εις Ιτάκουα Τοάνελ 6 Οκτ.
ΣΥΓΓΡΙΑΝ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΕΡ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ Στάμ Νοδ»	53	1764	άνεκ. Καζαμπλάνκα 5 Οκτ. διά Μονόπολι
ΣΥΓΓΡΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρήνη»	50	1776	άνεκ. Ταραγκόνα 25 Σεπτ. διά Αλγέριον
ΕΥΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Τζενερελ Φράντερς»	68	9024	άνεκ. Ρόττερνταμ 5 Οκτ.
ΣΦΑΚΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αίδορο Κούουτ»	44	8636	άνεκ. Καλκούταν 5 Οκτ.
ΤΑΙΝΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τρόποκ Σίπιπιγκ»	55	10697	άνεκ. Μόντρεαλ 23 Σεπτ. διά Σικάγο
ΤΑΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξάνδρα»	51	2979	άνεκ. Μπάρ 27 Σεπτ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Α/β.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπονέζα»	44	7349	άνεκ. Θεο(γ)ικην 24 Σεπτ.
ΤΑΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πασεγκούρο»	61	3994	άνεκ. Νέαν Υόρκην 8 Οκτ.
ΤΑΡΠΟΝ ΚΛΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρόμουρεύ»	60	8742	άνεκ. Χατονίδε 3 Οκτ.
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταροπί»	58	13581	άνεκ. Μπρέμερχφρεν 5 Οκτ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΡΩ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκην»	56	8001	άνεκ. Μαυρίκιον 6 Οκτ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ταροσούφ»	57	7977	άνεκ. Ντόθερ 4 Οκτ. διά Βοστώνην
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΓΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκην»	58	8465	άνεκ. Βοιδάνην 15 Σεπτ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκην»	68	11026	άνεκ. Παναμά 27 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΤΑΡΣΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αγ. Σπυρίδων»	47	5605	άνεκ. Μη. Άγρες 25 Σεπτ. διά Μπρόννυν
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Αναστάσιος»	57	21450	άνεκ. Γενοβάνη 9 Οκτ.
ΤΕΑΝΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερδέοσαν Οίλλα»	68	48339	άνεκ. Φώλευ 11 Οκτ. διά Τάϊν
ΤΕΡΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελασγούρο»	52	12152	άνεκ. Μπωάντη 22 Σεπτ. διά Καΐδων
ΤΖΑΝΙΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ορμό»	68	14800	άνεκ. Κράροτον 1 Οκτ.
ΤΖΕΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτου»	48	2226	άνεκ. Κράροπον 4 Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΤΖΕΝΝΥ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπεον»	51	4359	άνεκ. Κάρρακας Μπαιν 7 Οκτ.
ΤΖΕΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σπονορέϋ»	69	9072	άνεκ. Αμέρεραν 7 Οκτ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθεον»	53	10856	άνεκ. Ντάριν Ορλέανην 28 Σεπτ.
ΤΖΟΥΓΛΙΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμοτέρες»	68	14800	άνεκ. Πορτ Τζάιλς 17 Σεπτ. διά Τρίνινταν
ΤΖΩΝ ΚΡΟΣΜΠΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ορε Κάργοκ»	57	6590	άνεκ. Τσανκόνη πόδις 29 Σεπτ. διά Κουούν "Αίλαντ
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπό»	54	19129	διπλήθε Πιραλάτρα 8 Οκτ. διά Ράς Λανούφ
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρονσατλάντικ»	66	39556	διπλήθε Παναμά 22 Σεπτ. διά Κούβαν
ΤΖΩΝΝΥ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτα»	57	8680	άνεκ. Μπάρι 26 Σεπτ. διά Νεάπολιν
ΤΙΓΡΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπρίζ»	55	23802	άνεκ. Τσανκόνη Νήσους 9 Οκτ.
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (ο.Μάλτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβοντάιν»	39	5270	άνεκ. Βοστώνη 25 Σεπτ. διά Καναρίους Νήσους
ΤΙΝΑ (κ.)		έτ. «Σεν Κρέοτ»	59	1187	άνεκ. Βόστερνταμ 9 Οκτ.
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμας»	53	28798	άνεκ. Βοστώνη 9 Οκτ.
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορότονά»	64	15597	άνεκ. Νέαν Ορλέανην 28 Σεπτ.
ΤΟΜΑΖΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθερόδαλ»	28	1390	εις Παλέρμο άπο 25 Νοεμ. 1968
ΤΟΝΥ (Αιθάνου)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	43	7176	άνεκ. Φράνταουν 1 Οκτ. διά Λόμε
ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελάσοναλ»	57	8077	άνεκ. Ρόττερνταμ 25 Σεπτ. διά Αιμέρσον
ΤΟΡΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν»	59	21617	διπλήθε Παναμά 5 Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντ»	54	12570	άνεκ. Κομώ Μπαιν 10 Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΙΚ (μικτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανικός»	55	15510	άνεκ. Καράκας Μπαιν 4 Οκτ.
ΤΡΙΑΙΝΑ		έτ. «Ανδρομέδα»	54	4486	άνεκ. Μπέρι 27 Σεπτ.
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	53	5493	άνεκ. Τζιμπούτι 2 Οκτ. διά Καράτοι
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αλφοτρίνι»	57	10493	άνεκ. Μορμουγκάδο 6 Σεπτ.
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν»	67	34501	άνεκ. Φένοβαν 3 Οκτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιολόγκρο»	64	28311	άνεκ. Λάς Πάλμας 27 Σεπτ. διά Μένα Αχμαντί
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11913	άνεκ. Σάουθ Μπρούερ 23 Σεπτ.
ΤΡΟΓΙΑΝ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμνία»	60	10392	διπλήθε Κωνιόπολιν 1 Σεπτ. διά Κίναν
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίπτερ»	66	45255	άνεκ. Μπατάνων 21 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Τοάλλεντζερ»	51	2491	άνεκ. Λά Γκουλέτ 6 Οκτ. διά Σουδά
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΝΙΛ»	57	23664	άνεκ. Τομπρούκ 22 Σεπτ. διά ΗΠΑ
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55</		

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 ΔΙΕΘΝΕΙΣ 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. 241

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th OCTOBER 1970

The Perennial Problem

There are so many coloured seamen in Piraeus nowadays that they have a café all to themselves.

The chairman of the committee that is studying the question has taken a sampling and come up with a percentage of 40% coloured crewmen on Greek-owned foreign flag ships and 25% on Greek-flag ships.

We believe these figures are exaggerated but we are very much afraid they could be as high if something is not done about the shortage of Greek crewmen very soon.

The damage to our economy is obvious. Valuable foreign exchange is going into the pockets of foreigners and our maritime tradition is being affected.

We must admit that the shortage took everyone by surprise. Nobody could have predicted the current boom in shipping and the resulting growth of our Greek-owned merchant fleet. Indeed, it would have been impossible to recruit and train twenty thousand seamen in a matter of months.

But even at this late date, measures such as reducing or eliminating the military service of seamen should be taken without delay. We have suggested other solutions and some are being acted upon. We can only wait and see.

The Collective Agreement

Members of the Greek Shipping Committee have been called from London to take part in the negotiations for the renewal of the collective agreement for deepsea freighters.

All the groundwork for a full evaluation of PNO's demands has now been laid by the Shipowners' Association. It is now a fact that if all the demands are met, they will represent an increase of 70% on the basic wage scale. An A.B.'s wages with average overtime and bonuses will amount to 162 pounds as against 90 pounds.

It remains to be seen how far the shipowners are prepared to go along with PNO's demands. It is to be hoped that a compromise solution will be found that will lead to agreement.

A common statement by the Chairman of the Shipowners' Association, Prof. Stratis Andreadis and by the Secretary-General of PNO, Mr. S. Katsaros to the Minister of Mercantile Marine assures that the new agreement will be retroactively effective from October 1, 1970 and will apply to all seamen employed on that date and thereafter.

Marine Insurance

What has happened to the insurance company pool that was to have formed the nucleus of a national marine insurance market?

The setting up of such a pool had been announced long ago but there were objections on the part of some insurance men and

insurance companies and the final approval of the proposed plan had been postponed.

The subject is now under study with the objections put forward under review.

We do not intend to go into details. What we want to see is a quick settlement of the differences that have arisen and the functioning of the pool on solid foundations.

We think it is up to the Minister of Mercantile Marine to take the initiative in this respect. He should invite those concerned to set forth their views, study them and, in due course, suggest a healthy solution.

Two years have gone by fruitlessly and we believe the time has come to take positive action.

Honour and Recognition

How times have changed. Only twenty-five years ago, the holy of holies of Lloyd's Register was forbidden ground for Greek shipowners. Greek shipping was considered low caste and Greek shipowners, with a very few exceptions, were thought to be several cuts under their more distinguished foreign colleagues.

Now, the British Register has a Greek Committee and Greek shipowners are being invited—even begged—to join the governing boards of Lloyd's Register and the American Bureau of Shipping. Distinguished Greek shipowners are already serving on the Board of the ABS and Mr. Costas M. Lemos has been recently elected to the Committee of Lloyd's Register.

This distinction naturally reflects on Greek shipping as a whole and constitutes a recognition of its magnitude and importance.

The Niarchos Investment

The \$ 200,000,000 investment Mr. Stavros Niarchos will be making in Greece will consist of:

- The expansion and modernisation of the Aspropyrgos Refinery to a capacity of 4,500,000 metric tons per annum.
- The building of a lube plant with a capacity of 100,000 tons per annum.
- The expansion of Skaramanga Yard with the addition of a building dock with a 300,000-ton capacity and the establishment of a diesel engine manufacturing plant for marine engines of any horsepower and shore engines of more than 800 hp. Also, possibly a plant to manufacture steam turbines and generators. Also on the books but depending on feasibility studies are:
- Participation by 30% in a steel plant.
- A magnesium processing plant.
- Other industrial investments.

In the event the above projects are not wholly or partly deemed feasible, Mr. Niarchos will be obliged to make a loan to the Greek state in the amount of 30% of the funds contracted for and not invested with compound interest at 6.5% percent over 15 years.

The "Aquarius"

The construction of the Hellenic Mediterranean Lines cruise ship "Aquarius" will be a landmark in the history of Greek shipbuilding.

The naval architects are Messrs. Ermogenis and Negas who have been designing and converting ships very successfully during the past ten years.

The "Aquarius" is being built at the Bekris Yards in Perama and the keel plate has already been laid. She is scheduled for completion in late 1971 or early 1972 and will begin cruising in the Aegean in the spring of 1972. In the winter, she will carry out cruises in the Caribbean.

The interior decoration will be done by Maurice Bailey with the assistance of D. Androustopoulos.

She will comply with SOLAS 1960 and Fire Safety regulations of 1966. Her general particulars are the following:

- Length OA: 102 m.
- Breadth: 14 m.
- Engines: Two 4000 hp. diesels at 520 rpm.
- Speed: 19 knots cruising speed — 19.5 maximum.
- Tonnage: 4000 grt.

She will have Vosper stabilisers and 150 two-bed cabins, all with private facilities. Only 30 of these will be inside cabins. She will be fully air-conditioned with individual control in the cabins. There will be seating space in the public rooms for all the passengers and for 250 in the dining room. There will be a night club on board, a discotheque, ample deck space and a swimming pool.

She will be a luxury ship in every sense of the word with telephones in each cabin connected to a central automatic switchboard and music will be piped on several channels. There will also be a closed circuit TV installation on board.

All this coupled with HML's tradition for fine food and service should make the "Aquarius" worthy of the new age she has been named after.

Hellenic Lines

Mr. Pericles Collimanopoulos' "Hellenic Lines" are extending their network of regular cargo lines with the addition of a Mediterranean - Far East run to be served by six new ships ordered in Finland. With this addition, "Hellenic Lines" will be operating the following six routes:

1. Black Sea - Greece - Eastern and Western Mediterranean - Continent and U.K. line.
2. North America - Mediterranean - Black Sea line.
3. North America - India line via the Cape.
4. North America - South and East Africa line.

5. Mediterranean - Greece - South and East Africa line.
 6. Mediterranean - Japan - Far East line.
 39 ships in service and 12 abuilding.

New Schools

Two projects that will do much to help the training programme for ships' crews are nearing completion. The first is the post-graduate school at Agios Ioannis Renthis and the second is the Chania School.

The first is to be delivered shortly but the difficult part of the project will begin thereafter. This is the first postgraduate training establishment to function and it has no model to go by. New regulations, a new curriculum, new teaching staff. And nobody knows how the men to be trained there will beginning should be set on firm foundations. take to it. Care should be taken that the Only then can it be assured of success.

The second project in Crete is a training

school for engineers. It will be situated close to the naval base which makes it ideal for the practical training of cadets. In any case, the school has been functioning for two years now and the new building will only be the fulfilment of a very worth-while establishment.

As for the other schools on the books, the study of the Preveza school has been completed and building should start soon. We hope it will be followed shortly by the Engineers' School in Salonica. They are both vital to Greek shipping and no time should be lost in getting them started.

The Drain

Emigration is still draining our human resources. A recent bulletin from the National Statistical Service indicates that during the first three months of 1970 alone, 23,463 persons emigrated permanently from Greece as against only 8,609 during the same period in 1967, 8,448 during the first three months

of 1968 and 19,071 during the Jan—March period in 1969. Of this year's emigrants, 13,800 were males and 9,700 females.

This means that some 50,000 males will have emigrated permanently by the end of this year and makes us wonder how shipping or local industry can be expected to succeed when so much manpower is going abroad.

It is obvious that something will have to be done to stop the drain.

Ships' Stores

The fact that ships calling at Greek ports that do not have their own transit warehouses, can be supplied from transit stores warehoused in Piraeus is a sign that the Greek authorities are coming round to the idea that every possible facility should be accorded for the local victualling of merchant ships.

The Greek Shipowners' Association had made this suggestion a long time ago and we are glad it has now been acted upon.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 476.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ
 ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Α.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΑ ΝΟΜΟ:

Έδρας - Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ Ορφέων 18 - Ν. Σερρών	Διευθυντής Συντάξεως ΣΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ Αριστοτέλους 180 - 'Αθηνών	Διευθυντής Τυπογραφείου ΑΘ. Α. ΚΩΣΤΑΡΑΣ Θέμιδος 80 - 'Αμαρόσιων
--	--	--

Τυπογραφικαί έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιώς

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

• ΣΥΝΕΧΕΙΑ ἐκ τῆς σελ. 73.

ΟΕΛΤΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ειναύρας»	53	1385	άνεχ. Χούλι 8 'Οκτ. διά Νορθηγίαν
ΟΕΡΣΤ ΛΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπαλ»	53	6531	έφθ. Χάιφα 10 'Οκτ.
ΟΙΛΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνδρομεδα»	63	50872	άνεχ. Μιλάδο 24 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΙΛΙΠΠΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουμπάνιο»	36	3149	άνεχ. Ντακάρα 8 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΟΙΛΟΜΗΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κομέρο. Τρανσατλ.»	45	7639	έφθ. 'Αμβέρσαν 10 'Οκτ.
ΟΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πασιφέη Μαρ. Κάρριερς	67	46382	διπλήθε Ούσαντ 6 'Οκτ. διά Μάρσα έλλ Μπρέγκα
ΟΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτυ»	53	12107	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 27 Σεπτ. διά Μπαγκόκ
ΟΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Λούναρ»	70	11245	διπλήθε Παναμά 28 Σεπτ. διή 'Αμβέρσαν
ΟΛΑΜΙΓΚΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύουρέκα»	49	1502	άνεχ. Ρόττερνταμ 11 'Οκτ. διά Μάλμο
ΟΛΩΡΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Άφρομαρ»	60	4998	άνεχ. Σπάττλ 29 Σεπτ. διή 'Ακαπούλκο
ΟΟΑΕΓΑΝΑΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλσα»	60	13997	έφθ. Μπροντόν 30 Σεπτ.
ΟΟΡΤΣΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορτοσιούτυ»	53	10945	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 3 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρνιτυ»	63	10382	άνεχ. Κομώ Μπαιν 7 'Οκτ. διά Μπελφαστ
ΟΡΕΑΤΤΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φρεστάτυς»	52	3714	άνεχ. Νάρθικ 9 'Οκτ. διά Τάιν
ΟΡΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντόβερ»	58	12035	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Οκτ. διά Πειραιά
ΟΡΗ ΤΡΕΙ' ΙΝΤΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλ. Τοσβλίρης	44	7132	έφθ. Γένοβαν 4 'Οκτ.
ΟΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λαρών»	49	9694	άνεχ. Σιγκαπούρων σόδς 9 'Οκτ. διή 'Ιαπωνίαν
ΟΦΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άλφοτρίν»	57	10493	άνεχ. Γκούντων 18 Σεπτ. διά Ντουμπάι
ΟΦΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	68	44646	άνεχ. Νταμπίρ 15 Σεπτ. διά Πόρτ Τάλμποτ
ΟΦΤΕΙΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπατιάν»	67	36365	άνεχ. Νταμπίρ 15 Σεπτ. διά Πόρτ Τάλμποτ
ΧΑΠΠΥΛΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάππου»	48	9080	έλ. θέσην 31.01 N. - 35.26 A. 24 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Χαρικλεία»	59	22630	άνεχ. Χάρηκ 'Αιλαντ 3 'Οκτ. διή 'Αγγλιαν
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλιγκριμ»	56	10713	άνεχ. Μπριομπαΐν 6 'Οκτ. διά Φουκουγιάμα
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χίος»	56	10597	άνεχ. Μαντράς 26 Σεπτ. διά Μορμούγκαο
ΧΡΙΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χριλάκ»	44	2783	διπλήθε Κωνταρίνη 7 'Οκτ. διά Γαλάτοι
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτυ»	66	19419	άνεχ. Σέδεν 'Αιλαντς 5 'Οκτ. διή 'Αιμοτερνταμ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΗΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ακαϊκα»	56	8411	διπλήθε Παναμά 5 'Οκτ. διά Κόμπε
ΧΡΥΣΑΝΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνο 'Ατλαντικό»	59	29141	άνεχ. Χάρηκ 'Αιλαντ 20 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΧΡΥΣΑΝΘ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόγιαλ»	55	23930	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. διά Βιλελμούσαφεν
ΧΡΥΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19183	άνεχ. Τεργέστον 5 'Οκτ. διά Ράς Λανούφ
ΧΡΥΣΗ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκρία»	51	5563	άνεχ. Βολτιμόρη 25 Σεπτ. διά Βρέμπν
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ 'Οιλ»	66	41066	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΟΚΕΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεζάντη»	56	8390	έφθ. Χατσινός 2 'Οκτ.
ΟΚΕΑΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίρα»	60	29086	έφθ. Λόρ Πάλμας 10 'Οκτ.
ΟΚΕΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν»	67	28021	διπλήθε Παναμά 9 Σεπτ. διά Σακάι