

NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1970

Αρ. Φύλλου 838/597

Ο ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΟΠΩΣ ΤΟΝ ΕΖΗΣΑ

ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ Κ. ΚΟΛΑΪΤΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Ε.Ν. Ε.Α.

B'

Έγινε πήρα την άπόφαση να προχωρήσω για τον προσορισμό μου — Χάλιφαξ — έχοντας σύμφωνους και τούς πρώτους μου έκτελεστικούς, δ/χον Γιάννην Σαρράν και α' μηχανικόν Γιάννην Σαρουκήν. Πολὺ δυνατοί οι καριοί και μαύρος οδρανδός σ' όλο τὸν δρόμο, μὲ τὶς καταιγίδες νὰ ἔρχονται ή μία πίσω ἀπὸ τὴν ἄλλη, ἀδιάποντα, ἀπὸ τὰ νοτιοδυτικά, καὶ σὲ δύος ἔρουν τὸν «Δυτικό». Ωποὺς τὸν λέγουν οἱ ἀγγλόφωνοι ναυτικοί, δις φανταστούν τὴν θέση τοῦ γέρειν φορτηγοῦ μας. Ήστέροι ἔτρεξαν 18 ημέρες διλομάναχος καὶ ἔφτασαν στὶς 30 Δεκεμβρίου πρωΐ, χάραμα, μέση στὸ μολυσθέντο κοπλούλιμα τῆς Νοδοκωτούσικης πρωτεύουσας.

Σίδι γραφεῖο νησοπομῆς μὲ δέχτηκαν μὲ ἀπορία τους: «Καταβόθιο, καπετάνιος καὶ εἰχαίμε τὸν Σταυρὸν τῆς Βικτωρίας ἔτοιμο γιὰ σένα». Τοὺς ἀπάντησα διτὶ μποροῦν νὰ τὸν ἀκορώσουν, γιατὶ νὰ ποὺ εἴμαι παρὸν καὶ στὰ πόδια μου. Εἶναι γνωστό, διτὶ τὸ παράσημο δίνεται στοὺς δικαιούμενους ἔχοντες «μεταθανατίως». Εξάπαντως, θὰ είχαν σχηματίσει τὴν γύρημη, διτὶ έτσι, ποὺ ἀργεῖ τὸ «Τηλέμαχος», δέξια οὐσιάντης τὴν μοίρα του.

Η ἄλλη περιπέτεια τοῦ ταξιδιοῦ αὐτοῦ ήταν μίκη μεγάλη ρωγμή, ποὺ ἔπειτα τὸ δλασμα τοῦ κελύφους τοῦ πλοίου λιγάκι κάτω ἀπὸ τὸ δεξιὸν μάτι τῆς γέρεως καὶ ἐκαλάρραιο νερά, καθὼς ἐσκαμπονέψαε τὸ καράδι. Παρ' ὅλες τὶς προσπάθειές μας δὲν ἐστάθηκε δυνατὸ νὰ τὰ στακιτήσουμε καὶ έτσι γέμισαν τὸ φορτηγό. Σὲ ἄλλη μικρή προσπάθεια νὰ τὰ ἀντιτίσουμε, δὲν εἴχαμε ἀποτέλεσμα, λόγῳ φυμάσεως τῶν ἀγνογόνων σωλήνων, ὅποι τότε διέταξα νὰ κλεισθῇ ὁ χώρος ἔκεινος μὲ τὸ στεγανὸν αἰδερένιο του κάλυμμα μέχρι ποὺ νὰ γεμίσῃ ἀφοῦ δὲν γινόταν ἀλλού.

Αποχώρησα, τὸ γέρειον τοῦ διπυθμένου No. 1 καὶ τοῦ φορτηγού φύκίνεται: νὰ ήταν πολὺ φθερμένο, ὥστε τὰ νερά ἐπέρασαν καὶ γέμισαν τὸν χώρο τοῦ διπυθμένου αὐτοῦ, μὲ ἀποτέλεσμα τὸ πλοίο νὰ πέσῃ ἀκόμη πιὸ πολὺ μὲ τὴν πλώρη. Έτοις ἀναγκάστηκα νὰ καταλύσω μὲ νερά καὶ τὸ ψεύτικο, γιὰ νὰ ισοφαίρω τὸ βάρος, ὅποι τὸ γέρειο σκαφῆ: μαζί με παραφορτώθηκε μέσω στὸν ἀγριεύμενο Βόρειο Ατλαντικὸ μισογενιάτικα. Μὰ ποιέστε λογάριακα τέτοιες λεπτομέρειες ἐμπρός στὸν πολεμικὸ κίνδυνο.

Λιμάνια ἐκφράστηκαν τὸ Σαλιντ Τζόν - Νιούπροβού, δην μετὰ τὴν ἐκφράστων θὰ ἐπισκεψιάζω. Σημέρωνα πρωτοχρονιδές ἔφεξε σ' αὐτὸν τὸ λιμάνι μὲ «ρεγάνι», κυκλώνων δυνάμειων 12. Μόλις προκάμμαμε προσδρόμηση καὶ δισφάλιση τοῦ πλοίου μὲ τὶς δύο ἀγκυρας.

Ο κανονισμὸς τῆς νησοπομῆς ήταν, σὰν ταξιδεύουμε μόνοι καὶ φανή μαρκύρια κακένα πλοίο νὰ ἀλλάξουμε πορεία κατὰ 30° ἀντιθέτων του. «Αν τὸ πλοίο ἔκεινο εἶναι συμμαχικό, θὰ κάμη κι» ἔκεινο τὴν τὴν ίδια κίνηση, ἀλλά ως μποροῦσε νὰ είναι: ἀγθρικό, ἐξάπαντως πειρατικὸ τοῦ ἔχθρου.

Τὸ πρωῖνον μὲ τὴν ζημιά τοῦ φορτηγού, ἔνα πολὺ μουχρωμένο πρωῖνο, θάλασσας μεγάλη καὶ γιγαντὸς συνενεφιασμένος οδρανδός μὲ βροχές δυνατές, ἐφάνησε κάτω δεξιὰ μας ἔνα φορτηγό, πολὺ σκοτεινὸν σὲ χρώμα καὶ φορτωμένο. Λιμένως ἔκαιμα ἀλλαγὴν πορείας 30° ἀριστερά, αὐτὸς δημος δὲν ἀνταποκρίθηκε χειρίζοντας τὸ ίδιο. Ήδω ήταν ὑποψία κακῆς συναντήσεως. «Η ποινὴ θροκή, δημος, ποὺ ξέπασε, έκαιμε τὴν δρατότητα της μηδὲν» καὶ γὰρ γιὰ καλοῦ - κακοῦ ἐκράτησα κάθετη πορεία πρὸς τὴν κανονικὴ μου, μέχρι ποὺ ἐγκέρισες ή ἄλλη μέρα, ποὺ ἔφερε κακὴν δρατότητα. Τότε ξαναπήρα

τὴν κανονικὴ μου πορεία πρὸς τὸν προσορισμὸ μου χωρὶς ἄλλη ἀναποδιά, ἐκτὸς ἀπὸ τὸν ἀγριεύμενο νοτιοδυτικὸ καρπό.

Λίγες μέρες μετὰ τὴν ἔφεξη μας στὸ Σαλιντ Τζόν, ἔφθασε καὶ τὸ «Σπόρος», τοῦ Βεργωτῆ. Πλοίαρχος δι Γεράσιμος Σπαθῆς. «Ηταν ἔνα ἀπὸ τὰ μεγάλα μας φορτηγά, τότε κάπου 13.000 τόνων φορτίου καὶ ήρθε γιὰ ἐπισκευὴ Σημιτικοῦ καὶ φόρτωση. Ήταν κι' αὐτὸ στὴν νησοπομῆ μας, διτὶς ἔκεινησαμε ἀπὸ τὸ Λέχγιον, καὶ δὲν είχε καθόλου φορτίο, οὔτε, φαίνεται, καὶ ἄλλη σαδόύρα, ἐκτὸς τὴν ὑγρὴ τὸν διπυθμένων του. Γ' αὐτὸς οἱ σκληροὶ ἀνεμοί, ποὺ μᾶς κτυπούσαν, καὶ τὸ μεγάλο κύμα, τὸ δυσκόλευσε νὰ κρατηθῇ στὴν θέση του, ποὺ ήταν ἐμπρός ἀπὸ τὴν δική μας καὶ ὅλη τὴν θρασύτερη πατέλωρά μας, μὲ κίνδυνο νὰ πέσῃ ἐπάνω μας, λόγω τῆς ἀκυρεργίας. Ο κίνδυνος ήταν μεγάλος καὶ γιὰ τὰ δύο πλοῖα,

ταν μεγάλο πότι στὸ πόκερ. Έννοεῖται διτὶς ζημιές καὶ μέσα στὰ πλοῖα καὶ ἐν πλή.

Τὶς προμήνεις τροφίμων καὶ θλιβόν δηρεπανε νὰ τὶς κάνουμε στὸν Καναδᾶ, λόγῳ τῆς στενότητος τῆς Ἀγγλίας καὶ πολλοὶ ήσαν οἱ «Ελληνες, ποὺ παρουσιάσθηκαν καὶ συνακόλουθοι ἐπλούτισαν ἀπὸ αὐτὸ τὸ ἐπιτήδευμα.

Τὶς κακοκαρίες δὲν τὶς λογαριάζουμε, γιατὶ μόνο οἱ πολεμικοί κίνδυνοι μᾶς ἀπασχολούσαν, δην τὰς ἔχουμε σημειώσει παραπάνω. Οὔτε δην είχαμε ἐν πλή σημειώσει καθηρώσητα προσέχασι. Τὰ πλοῖα μας, τὰ περισσότερα, ήσαν πελκαὶ μοντέλλα, μὲ δίχως ἀνέσεις ή εύκολίες. Ναυτιλιακῶς, ἐλάχιστα είχαν ραδιογνωμότερο, κακένα δὲν είχαν σημειώσεις. Αναγκαίως στανοί πλοιαρχοί: οὐ πάρινοις πρωτοδουλίες κατασκευῶν. Οι φυλακές γεφύρας ήσαν δύο καὶ ἐπρεπε νὰ τὶς κάμιμε τρεῖς, δην τὰς ἔπειτα νὰ πρεπε νὰ



ΤΟ «ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ» ΣΕ ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΟΨΗ

κάτω ἀπὸ τὶς συνθήκες αὐτὲς ποὺ ἔξειλειφαν κάθες ἔλεγχο στὰ πλοῖα, ιδιαίτερα τὰς εξεργάτωτα. Τελικά ἀπελπίστηκα καὶ ἐγκατέλειψα τὴν θριαμένη μου θέση, παίρνοντας ἄλλη σὲ ἄλλη στὴν τελευτικός. Ο Κομμιδόρος σύτε μού ἔκαμε παρατήρηση, ἀφοῦ ἔδειπε τὴν κατάσταση.

Τελείων ή σφρακοστή τοῦ 1942, ήταν ἔκανηγήκα στὸν Ατλαντικὸ μὲ τὴν νησοπομῆ γιὰ τὴν Αγγλία. Στὰ ἀμπάρια δημητριακά καὶ δύο πολεμικά τάνκς στὸ πλωτό κατάστρωμα καὶ δύο κασσοναρισμένα ἀστροπλάνα στὸ πρυμό.

Μεγάλο Σάββατο ἐγκέρισμα ἔνα τρομερὸ κύμα μού ἔκαμε ἀλυσίδα τὶς ζημιές ἀπὸ ἀριστερά. Η περίσσεια καὶ πήρε τὴν τύχη σωσίδια σχεδία τῆς κάτω γέφυρας ἀριστερά, κτύπησε τὴν κορμάτικα, κρεμασμένη δημος ήταν στὶς ἀπωτίδες τῆς καὶ κτύπησε τὸ ἀριστερό κασσόνι ἀστροπλάνα, ποὺ ήταν στοιχαγμένο στὸ πρυμό κατάστρωμα.

Στὸν λιμένα συγκεντρώσωσε Λόχγιον, ποὺ φύδασμε, μέσης ἔφεραν ἀλληλούποιο. Μπουλόνια έβαναν σι τοπιλλισμένοις στὰ ἀγγλικά λιμάνια, τὸ ίδιο καὶ στὰ ἀμερικανικά καὶ τὰ ἄλλα ὑπερόπνιτα, ἐμπόλεμα καὶ μή.

Η'. ΑΝΑΓΚΗ ΞΕΚΟΥΡΑΣΜΑΤΟΣ

Στὸ «Εδμιδούργο», ποὺ μπήκα γιὰ ξεφρότωση, ἔφεξε τὸ «Τηλέμαχος», γιατὶ ἀρρώστηρα. Ετοις, 10 Απριλίου 1942, βρέθηκα έμπτερος, στὸ Κάρδιφ. Ο πόλεμος, στεριά καὶ θάλασσα, ήταν στὴν ἀκμή του. «Ολο τὸ διάστημα, ποὺ ἔμειναν έξι, πολλὰ πλοῖα χάσμια καὶ πολλοὺς ἀνθρώπους. Μπουλόνια έβαναν σι τοπιλλισμένοις στὰ ἀγγλικά λιμάνια, τὸ ίδιο καὶ στὰ ἀμερικανικά καὶ τὰ ἄλλα ὑπερόπνιτα, ἐμπόλεμα καὶ μή.

Τηγερέαν καὶ μερικά φαιδρά στὴν πεντοζάλη τὸν βυθούμον. «Ενα πρωὶ ήμουν στὸ Προξενεῖο μας τὸν Αίθερπουλ, δην μπήκαν πέντε - ζεις ναυαρχοί, δην ένας τους β' μηχανικός. Ήταν ἀπὸ κάποιοι πατέλη τὸν διαθέμαν μας ήσαν τὰ ἀγιάτρευτα: Χαρτοπλακίες καὶ γυναίκες. Επαιρναν μεγάλες προκαταβολές στὸ ξεκίνημα ἀπὸ τὴν Αγγλία σὲ λίρες καὶ τὶς πουλούσαν, μερικοὶ μία στὸ καναδικὸ δολλάριο, γιὰ τὰ γλέντια τους καὶ τὰ χαρτιά στὶς εἰδικές λέσχες τὸν λιμανιόν, ποὺ σύγκαιρα είλαν ἀνοίξεις ἐπιχειρηστικές, συνήθως δύσεθντες. Τέτοιες θηρήσαν ἀπὸ πατέλη καὶ στὰ λιμάνια τῆς Αγγλίας, ποὺ τώρα, μὲ τὸ πατέλωρ τὸν καναδικό μισθών, θηραύοιζαν. Έκαπτο λίρες δὲν ή-

φορτηγό συμμαχικό. Τούς πήρε και τούς έφερε στο Αιόλεσπουλ. Στό μεταξύ είχε μαθευτή, διτ: τό πλοιό τους έφθασε στο Δουνδίνο, όπου τούς δέστειλε διάρκτωρ τον Ιδιοκτήτη.

Τό επεισόδια πού συνέβησαν την πολεμική μας προσπάθεια είναι πάμπολλα και καθένας πού έπειχε, έχει πολλά νά θυμηθῇ. Στό τελευταίο ταξίδι μετά το «Τηλέμαχος», μπορώ νά δώσω τό δύνομα «ταξίδι: τών τρελλών», γιατί είχα δύο τέτοια κρούσματα.

Είχα χαυτολογήσει τήν προηγούμενη φορά όποι τό Μόντρεαλ δύο Δανούς θερμαστές. «Ησαν αυταντάρηδες και δύνατον μηχανικός, άλλα λόγω πού ή πατρίδα τους ήταν κατεχόμενη από τούς ναζίδες, δὲν πήγαιναν μετά τα πατριωτικά τους βαπτόρια, επειδή απότα είχαν θύμως: τήν βρετανική σημαία ως λογαριαζόμενα κατασχεθέντα έχθρικής χώρας. Ο δύνατος από τούς δι μηχανικός, ήταν μέθυσος, μεγάλης δύνατος, ώστοσο και οι δύο τους ήσαν ίκανοι και νομιταγείς. Σάν έφερτώσαμε στό Λονδίνο και ημαστείστοιμοι νά φύγουμε για το Μπλάιθ, δι μέσους έδειξε σημεία ποτέλας, πού άναγκασθήκα νά τόν κάλεσαν και μετά τήν άφηση στό λιμάνι είκενο, ζήτησα γιατρό. Απότας, άφοι τόν είδε και τόν κουδέντιασε, δύνατος δύημις νά τόν πάρουν στό φυχθεραπευτήριο και μοι είπε νά πάη μαζί μέχριες έκει και δύνατος από τόν άξιωματικούς μου. Σάν ήθελα τό άσθενόφορο, πήγε μαζί δι ιππολιταρχός μου Σοφράς. «Πήτων βραδάκι δύταν έμεγαν και δι Σοφράς άργος νά έπιστρεψή, διόπι έπέθεσα πώς θά σταμάτησε σε κανένα... σταθμό άνεφοδιασμού δύρδων καυσόμων.

Τό πρωτ, μοι είπε, διτ: ή εισαγωγή έγινε στό νοσοκομείο τού Πρέστον, κοντά στό Νιούκαστλ. Φορτώσαμε και φύγαμε. Όμιχλη στήν κάστα, προσέγγιση στό Μέθου και κατέπιν από τά στενά τών Ηέντλαντ για τό Λόγγιος. Καλλιστικά τού Αγίου Νικολάου, δη Δεκεμβρίου, έκεινην έκειθε με νησοπομπή. Γιά τό ταξίδι από τό γράφαν πώς πάνω. Στό Λόγγιος έπιστρεψή Παραχαλινά τό 1942.

Σ' απότα τό λιμάνι συγκεντρώσαμες έξεδηλώθη διανοητική άνωμαλία σ' ένα Βρετανόν ναύτη, πού νωτούληγες στό τελευταίο καναδέξιο λιμάνι, φορτώσαμε. «Έκαλεσα τόν γιατρό, πού άφοι έξετασε τόν άφρωτο, πού ήθελε στό σκάλον άλογυμνος, μοι ζήτησε νά τόν πάρη έξω, λόγω άσθενίας και νά τόν συνοδεύσει ένας τόν άξιωματικόν μου. Παρόντες ήσαν και οι δύο τους, δι ιππολιταρχός Σοφράς και δι άνθρωπος Ρεμαντά. «Οταν σέ λίγη λεπτά έτοιμασα τόν γραφική διατύπωση, λογαριασμό, άλλωση κ.λπ., τόν άφρωτον, παρατήρησα διτ: έλειπαν και οι δύο. Ο γιατρός βιάστηκε νά φύγη, παίρνοντας τόν άπολυθόμενο, χωρίς τήν συνοδεία άξιωματικού δικού μου. Έφωναξα τελικώς τόν Ρεμαντά και τόν παρατήρησα, γιατί έχαθη τήν στιγμή έκεινη και μοι απάντησε: «Δέν ήθελα νά πάω διτ: έπαθε δι ιππολιταρχός με τόν Δανό στό Μπλάιθ, πού πέρασαν έκεινον για τόν τρελλό, τότε, και κόντεψε νά περάσουν σ' έκεινον τόν ζουρλούμαδόν του».

Θ'. ΕΝΑΣ ΧΡΟΝΟΣ ΣΤΟ ΚΑΡΔΙ

«Η ζωή στήν πολεμικρατούμενη Αγγλία είχε βγή από τά δρια τού συνθηματέμουν. Συσχοτισμός τήν νόχτα, δλα τά τρόφιμα, έκτος φωμιού και ποικερικών, με δελτίο, ρούχα διμοίων. Λαχανικά άπηρχαν δραστεά, γιατί δλοι οι Αγγλοί καλλιεργούσαν λαχανόκηπους μέσα στά πάρκα, πού τούς έδιναν ως κλήρους οι άρμαδες Αρχές. Ποτά μπόλικα, ίδιατερα ή φθηνή μπόρι, χοροί και άλλες διακεδάσεις χωρίς περιορισμό, μα ή προσήλωση τού κόσμου στήν πολεμική προσπάθεια ήταν πολλή έκδηλη. «Ολοι, χωρίς γοργούσμο, έκαναν διτ: τούς έλεγαν σέ έργασια και τροφή. Ανδρες - γυναίκες, άπάκουν στήν διαταγής τών ήγετῶν τους, χωρίς διαιμαρτυρίες. Κατά βάθος άμφισσοις για τήν νίκη, μα βάνοντας γι' αυτήν δλα τους τά δυνατά με πατριωτισμό και αδαπάρηση. Οι έλληνικές νίκες στήν Αλβανία

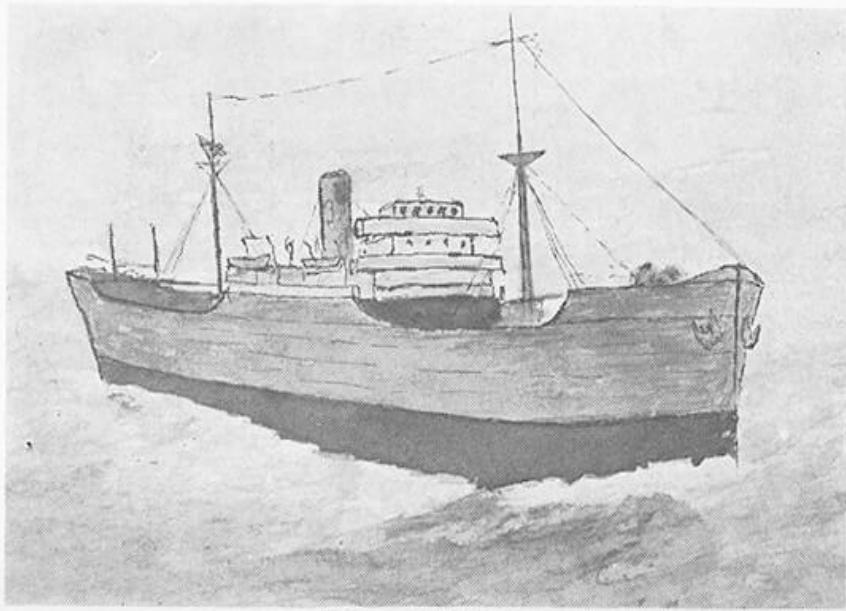
τούς έδωσαν θάρρος, ήταν ένεση γι' αύτούς. Οι λέξεις Έλλαδα και Έλληνες ήσαν στά στόματα δλων τους, δλη τήν θρα. «Εφθαναν νά κάνουν χρήση σκόρδου, από θωμασμό πού είχαν γιά κάθε τί τό έλληνικο. Σέ διαγωνισμό παρασκευής συμμαχικών πιάτων, πού έγινε στό Λονδίνο, έδράθευσαν τόν «μουσακά», πού έκαμε Έλληνες, κάροι Έλληνος γιατρού τού Λονδίνου. «Ενας διευθυντής έργοτασιού, πού έπεισεκά τό «Τηλέμαχος», στό Μάντσεστερ, με φύλαγε, ήταν έδηγανα έξω, και με στηματούσες γιά νά με πείση νά τόν πιστέψω, διτ: αυτός και άμετροι πατριώτες τόν έπιστευαν διτ: «έδην θά κέρδιζαν τόν πόλεμο, είναι από τό θάρρος, πού πήραν από τήν παλληκαριά τόν Έλληνων στήν Αλβανία».

Ο χρόνος στό Κάρδι: πέρασε γρήγορα, χωρίς νά τόν καταλάβωμε, έπειδή τίς σκέψεις μας άπαγολούσες ή έξελιξη τού πολέμου και ή άδημονία, πού προκαλούσες ή ξηροία γιά τόδις άνθρωπους μας στήν κατεχόμενη πατρίδα μας. Μιά φορά, δημως, καθώς έμπινε τό 1943, έλαβα ένα μήνυμα μέσω τού Διεθνούς Ερυθρού Σταυρού, διτ: οι δικοί μου είναι: καλά στήν Ιθάκη. Κάτι ήταν αυτό: άδηλο. Τώρα, πώς περνούσαν από χρήματα, δην ήξερα, ύστορο ή έλπιδα μας έδωσαντες διτ: ήταν οι πολλά και πολλά πειστότες, διτ: τόν κατάσταση ήταν ένα πειστότες.

Επειδόμενο χαρακτηριστικό είναι: τό άκρολουθο: Τό πλοιό μας ήταν γνωστό πλέον στήν Αρχές τών Νησοπομπών ως δύσκολο και άρριγ, μη μπορώντας νά άνοιξη πειστότερο από τά μιλια δρόμο. Έπρόκειτο νά φύγουμε από τό Σκίτν Τζάν Ν.Β. γιά τό Χάλιφκε, μία διμάς από δέκα φορητά, πού μερικά τους ήταν μεγάλης ταχύτητος. Ο άξιωματικός νησοπομπής τού έκει νωτικού έλέγχου, ήταν έκαμψης τήν συνθηματέμηνη συνέλευση, μοι ζήτησε νά κάμιο τό καλύτερο σέ ταχύτητα, διτ: νά φάβούμε τό άλλο βραδάκι στό προσριμό μας. Τούτο έστημανε, διτ: ή μικρή μου ταχύτητα ήταν έμποδίζει τά άλλα πλοιά νά φέλουν αιδή τήν θρα. Έγινε παρουσίασα τήν κακή ποιότητα τών καρδιούνων, πού με έμποδίζει νά έποσχεθο. Πάνωτος, έψηγμα.

Η θέση μου στήν νησοπομπή: Δεύτερος στήν πρώτη στήλη, άριστερή στήλη τού μετώπου. Ήγηκαν με διμάλη, καθώς στρίψαμε τό άκρο. Σέπιτη τήν Νέας Σκοτίας. Τά σφρίγματα μας άκοντησαν μέσα στήν άπολυτη γαλήνη, πού έπικρατούσε, καθώς έημέρωσε και προχωρούσε ή μέρα. Άλλα σιγά - σιγά, δρχίσαν νά μη καλοξεχωρίζουν, μέχρι πού περνώντας τό μεσημέρι, έγινθηκαν δλότελα. Φανερό πώς μας άφηγαν και τράβηξε τό καθένα τόν δικό του δρόμο. «Έκαμα κι: έγινε τό ίδιο, έν γνώσει τού χωρίς συνοδεία κινδύνου. Άλλα μήπως μπορούσαν νά κάμιο και άλλοι οικτίκια; Η διμάλη πυκνότατη, άλλα ή γαλήνη άπολυτη και ένα ήλιοφως έντατικά διάχυτο.

Στής τέσσαρες τό άπογευμα άκοντησας ένας πολύ άγνως ήχος από άριστερά μας. Τόν πε-



ΤΟ «ΕΛΕΝΗ»

ρίμενα αὐτὸν μὲ βεβαιότητα, τὸν παρηκολοθήσα, ὅπερ πρὶν γένη πέντε ή ὥρα, τὸν γνώρισας ὡς τὸ σῆμα ὁμίχλης τοῦ καραδοφάνωρος Sambro, τὸ πιὸ ἔξωτερον σημεῖο προσεγγισμῶν γιὰ τὸ Χάλιψκην. Αὖτε δέσποινα καὶ τὸ πλησιάσων σὲ μιὰ ἀπόσταση μεταξὺ ἐνδές καὶ δύο μιλίων. Ἐβαλα πλώρη γιὰ τὴν πρώτην ἀπὸ τίς νοτιοδυτικές σημαδούρες προσεγγισμῶν, ποὺ ὠδηγημένα στὸ στόμιο τοῦ Διαλού τοῦ Χάλιψκην. Τρεῖς σημαδούρες — δυτικές — μὲ ἡχητικό σημα ὁμίχλης, ἔνα μίλι ἢ μία μαρκαρική ἀπὸ τὴν ξηλήν. Μὲ κομμένο δρόμο τὶς ἀκολούθησα μία — μία μὲ τοὺς ἥχους τῆς καὶ ἀκούσα τὸ ἡχητικό σημα τῆς πιλοτίνας. Μὲ τοὺς καταλλήλους χειρισμοὺς πήρα τὸν πιλότο, ποὺ μὲ ὠδηγήσε, ἀσφαλῶς, στὸ στόμιο τοῦ λιμένος Χάλιψκη μὲ πυκνὴ ὁμίχλη, συνέχεια. Μὲ πρώτης ποὺ εἰναὶ τὰ ἄλλα βαστρία καὶ, βέβαια, ἀντὶ ἀπαντήσεως, τὸν ἀντερώτητα: «Μά, δὲν ἤθυνε ἀκόμη?».

Μπαίνοντας, τὸ λιμάνι ἦταν καθαρό. Στὶς ἑπτὰ ἡ ώρα ἀγκυροθετήσαμε μέσα στὴν λεκάνην Μπέντφορτ. Ἀκολούθησε ἔνα κεστό λουτρό και ἔνα χορταστικό δεῖπνο με νόχτα ἀσφαλοῦς και τονωτικοῦ υπνου. Τὸ ἐπόμενο πρωΐ, βγαίνοντας μὲ τὴν βενζινάκατο νὰ πάω για τὸν «Ἐλεγχο», ἀντίκρυσα τὰ ἄλλα βατριά τῆς νησοπομπῆς, ποδὸς ἐμπαίνων ἀκολουθῶντας τὸ ἔνα τ' ἄλλο, γιὰ τὸ μέσα λιμάνι.

"Οταν ἐπέστρεψα ἀπὸ τὸν "Ἐλεγχοῦ στὸ πρακτορεῖο, ἔρχονταν οἱ πλοιάρχοι: ἔἶω, γὰρ νὰ πᾶν κι" ἀπὸ τὸν "Ἐλεγχοῦ. "Ετοι, ἔσωσε καὶ δῶ ὁ μῦθος τοῦ λαγοῦ καὶ τῆς χελώνας.

Εις τὸ Χάλιψας εἰχασι καὶ Προξενικὸ Αιματοχεῖο, ποὺ τὸ διηγήσθε ὁ τότε ὑποπλοαρχος Δ.Σ. κ. Χανιδής, μὲ βοηθῷ τὸν ἀληφῷ; νητὸν συνάδελφο καὶ συμπολίτη μου Εὐθύμιο Βαζλιάνο.

Είχαμε γνωρίσθη οι πλοιάρχοι, "Ελληνες και σύμμαχοι, στις Κονφερέντες, τις νησοπολικές συνελεύσεις, μάθαμε ότι καθένας τούς τρόπους τού διλού και αιωνιηλή ήμαστε συνεννοήμενοι στις έναρξεις μας κατά τό ταξίδι. Μάθαμε τούς ήχους των αφρικατρών μέσα στις ήδη λίγες και άπολογηζώμενε τις θέσεις μας, άκουγοντας τούς διατάραρους κρότους των μηχανών έσωτερης καύσεως των δηγκελοποιών, έτσι ότι δέν τα βλέπαμε στό σκότος της διμήλης ή πυκνής νύχτας.

Έγινε πράγματική έκπληξηση ανάμεσα σε πολλούς και κατωτέρους, δηλαδή τα πλοία γιώντα Πλωτά Άλληλοιδικτικά Φροντιστήρια. Μήπως αυτό δεν συμβαίνει και στην Ελληνή; Ήπαρχηρόύσαμε τά δύο πλοία όπλεπμε. Δεν ήταν περίεργο, καθώς τα μέλη τού πληρώματος, κάποιο στο κατάστρωμα, να δες, θεραπούστες κ.λ. δέλτεπαν μιάν ξεπαρη σημάτων από τα πλοία, νά γνωρίζουν από μακριά, σέ τι ώργηγος π.χ. ραντεβού, ταχυτήτα, άλλαχές ρόνου, πορεία, προσριμού ή άσκηση χειρισμού κ.λπ. «Εδίνων και στα πλοία χαρακτηριστικά παρατασύκλια.

Οι Ἀγγλοί πυροβολητές μας είχαν ἔσοικειθή μὲ τοὺς ἄνδρες τῶν πληρωμάτων μας στὴν ουτίνα, στὰ φαγητά, στὴν ζωὴν μας. Είχαν ημιουργήσεις: μιὰ ἔξωφτη συναδέλφωση μεταξύ τους, ἀλλάζουν πειράγματα, έδιναν ὅ δινες τὸν ἄλλο παρατούντα καὶ λπ. Λοτά τὰ Ἑγ-
λεζάκια βοηθοῦσαν στὸν χειρισμὸν πόρτο -
έλαχο, πετούσαν τὶς τέφρας στὴν θάλασσα,
ουθιδουσαν στὴν κουζίνα, στὶς καρδούνιέρες.
έδιακαν, ἔρχαν χαρτογλύκινα πάτο τὶς ἐκδου-
ώσιες αὐτές, έπειτα ἀπό τὰ τοιχάρια τους,
ὅπερας ἔγκαιρον κατά κανόνα.

Δέν ήταν νά παρεχηγή κανείς τά πληρώματα στις ζωδοίες τους, έπειδη ο κίνδυνος της ουσίας δεν ήταν νά είναι άφυγη κανείς. Στά καθέ- καθούμενα, μόλις η πτήσης καιρός για αναρίξια, έτσι με κολπίτη, πολλά δε βρούματα χαμηλού, θλιγολέπτων βυθούμων, ποιο παρέσυραν τους στὸν βυθό. Δίκιο είχαν οι θερμαστές, οι συγκανεδίκιναν στὸ κατάστρωμα, σάν σκεπαστοί με τα διάφορα πλευρά των καλύπτονταν

με, πηδώντας στήν θάλασσα. Ήστασα υπάρχει
ή μία περίπτωση τού μακαρίτη πλοιάρχου Χαρ.
Καρδούνη, μὲ τὸ «Αγιος Γεώργιος», μέσα στό¹
κανάλι τοῦ Σουέζ, ποτὲ δὲν τὴν γλύτωσε, γιατὶ
δὲ κλονισμὸς τῶν εκπότων.

"Ολη άντη ή έντατική προσπάθεια έξενεύρισε τον κόσμο μας, πολύ περισσότερο γιατί τα πλοιά μας ήσαν στην μεγάλη μερίδα παλιά, μικρά και όλοτελα χωρίς άνεσης, δύος ή τρεις νάρκουμε πριν από τόν πόλεμο. Αυτό τό ταχαλαδότυπα τού 'Ατλαντικού, μέσα σ' εκείνα τά κυματόδουνα, πού φθινές τούς άνθρωπους νά πάνε στην πλώρη καὶ άναπνων καὶ τούς άναγκαζε νά μένουν στην μέση, ξαπλώνοντας στά πατώματα τῶν διαβρόμων καὶ τῶν κοιτωνίσκων, δύως - δύως, γιὰ νά πάρῃ μιὰ διακοπή, μικρή πάντα, ή ένταση τῆς προσπάθειας τους. "Ετοι έδειπες τὴν ἀνθρώπινη συναδέλφων καὶ ἀνορχῇ μεταξὺ τῶν ἐπαγγελματικῶν διακαθίσμασῶν καὶ τὴν πραγματικὴ λίστητα, παράγωγο τοι κινδύνου καὶ τῆς κοινῆς προσπάθειας, πού δίνουν τὴν καλῶς ἔννοιόν μεγάλην ἀλευθερίαν. "Έδειπες τὴν ἀξία τοῦ ἀνθρώπινου δυντος καὶ τὴν ἔξυψιον τοῦ από τὴν ἐκμηδενιού, ποὺ είναι προϊόν τοῦ ἀνισου κατατιερισμοῦ τῆς θλῆς εἰργυνικούς χρόνους.

Είλα σημάδια και παραδείγματα σ' ολην αὐτή τὴν παντάχορην πολεμικὴν περίοδο, ποι

μὲν ἔκπιναν νὰ αἰσθανθῶ πολλαπλάσια τὴν ἀγάπη μου γιὰ τὸν συνανθρώπου μου, παρ' ὅλον δὲ τὸν ἔκδηλο πρωτογονισμό τους προσετίθετο καὶ ἡ δράση τῶν καθηδηγητῶν. "Ενοιωθεῖν τὴν ἀνάγκην νὰ εἰσεδοῦν ἡ κοινὴ μας προσπάθεια καὶ παρ' ὅλο, ποὺ ἀγρίευνται τὰ δείγματα τῆς ταξικῆς πάλης, οὐ κοινὸς κίνδυνος τούς κρατοῦσε συσπειρωμένους κοντά μαζί. Δὲν ήταν νὰ ἑποτιμήσῃς τὴν νογιασούνη τους, γιατὶ ἡταν καὶ ἴκανοι νὰ ἑκτημήσουν τις ἴκανοντης τεις τῶν ὑπολόγων, διποὺ ἐδέλγησαν στὴν ἀντιτάσθησιν τῶν ἕκτακτων πολεμικῶν συνθηκῶν ἥργασίας.

Στὰ λιμάνια δὲν πιάνονταν. Τὸ πολὺ χρῆμα εὐκόλαις τῶν ταξικῶν τους ἀγάπων καὶ τὸ ἔπιποντα τους στὴν ἔκλυση, ποὺ συνάδειε πάντα τὶς προσπάθειές τους στὶς ἀπεργίες, διποὺ καὶ στὸ παρελθόν αὐτὸν τὸν κόσμο. Είναι, λέπετα, τὸ ἀτύχημα, δὲ: δὲ πλοιαρχος, σάν τοὺς εἶναι: φυσικῶς φρουρός τῶν συμφερόντων των πλοίου του, δὲν θεωρεῖται φίλος ἀπὸ διοίκους τοὺς ἄλλους μέσα.

Οι νησοπομπές πλέον στά 1943 ήταν τέλεια ισχυρανούμενες, με συνοδά πολεμικά έπιπληδες αυτηγγυμμένα, τις κορβέτες και φρεγάτες, που έγραψαν αυτά τα χαρακτηριστικά δύναμεις από έλλαφρο πλοία των ναυπλεοντεών πολέμων, στο δύο έπιπλα παν ζήτησαν Νέλονσ από το θαυμαρχείο. Αυτά τα πολεμικά συνάθευναν τις νησοπομπές σ' ζλες τις διαδρομές και ξέπιερναν ανέσμα ήν πλήρη από τα πετρελαιοφόρα, ποι πίπτηδες άνοιξαν θυσίαν τις νησοπομπές. Αερολανωφόρα δμοίων μαζί συνθέουν, γρήγορα ορτηγά, ποι είχαν έκτεταμένα καταστρώματα γιά τα άσφορλάνα, συνήθως καταδιωτικά. Αυτά έφθιτοναν και φορτίο στά δημάρκα τους, δημητριακά είς χώμα κατά προτίθηση. Ερχονταν μαζί και ένα η δύο «σωστή-α» πλοία, έπιβατηγά διασκευασμένα και νοοκομούμενα, γιά να δίουνων βοήθεια σε άσθετες ή άλλους πάσχοντας των πλοίων της νησοπομπής. Ήσαν έψωδικασμένα με ένα φορτωτή-μεγάλου μήκους, ιδιότυπα έξαρτημένον γιά ήν ευκήσεις στόν ώκενδο μεταφορά άσθετης.

πότις ή τραχυτάτων εἰς τὰ ἄλλα πλοία.
Πρέπει: νά σημειώσω δει, δύως προχώρησε πόλεμος, στις γηραιότερες τοῦ Ἀττικοῦ ἐδάσιναν μέρος καὶ πολεμικά τῶν ἄλλων σημάχων, ώς συνοδά καὶ ἀνάμεσα σ' αὐτά δύο ἀλληγορικά. Τὸ ἔνα ἀπὸ αὐτά ήταν τὸ «Μικρόνησος». Διόπειν μαρτιανοί τὸ ὄνομα τοῦ ἀλλού. Εἰταν ἀποκάπει τοὺς ἐπαίνους τοῦ Βρετ. Ναυρογείου.

ΙΑ΄. ΕΝΑ ΤΑΞΙΔΙ ΠΡΟΣ ΚΑΝΑΔΑ

Τὸν Σεπτέμβρη τοῦ 1943 εἶχαμε ἔνοικοθή
ιε τὴν νησοπομπή πόδες τὰ δυτικά καὶ βόρεια,

ο' έναν "Ατλαντικό κοιμημένο. "Η δρατότης έ-
ξιρετική, γαλήνη, μακάρια και δὲν πίστευες
ὅτι είσαι σε τόσο μεγάλη θάλασσα. Τέτοιες
γαλήνες ήταν κίνδυνος, γιατί οι ναζήδες εί-
χαν υποηγήσεις πολλά υπόθρούχα και δέκαναν
μαζικές έπιθέσεις. Γ' αυτό άλλαξαμε συγχών
πορείες, για να γεγενάμε τόν έθερο.

"Ενα πρωτ είδημε μακριά μιά νησοπομπή, πού μάς πλησιάζει. Σύγκαιρο έπεισε δίπλα μας, άλλα τό βράδυ, νύχτα, έχειρης και έπεισε πίσω μας, έτοι: περάσμε δηλη τήν νύχτα μαζί. Την άλλη μέρα η ίδια γαλήνη και διαδοχικές άλλαγμας πορειών. "Ησκα καινούργια πλοιά, ρηγήγραφα, μά φαίνεται: πώς έπρεπε να γίμεθα συμμαζεύμενοι για τήν άμωνα. Τά συνοδά έτρεχαν διάρρυπτα μας σάν τα τσοπανόσκυλα — έτοι: τά ώννόμασε ή θυμοσοφία τῶν πληρωμάτων — και πολλές φορές μάκριαν ρίχνοντας βρύμες ψυδού. Τά πληρωμάτα δὲν είχαν μπον. "Ολος: μας είχαμε τήν διαιτησης κοντινού κινδύνου. Είχα μαζί μου και δύο έπιβάτες, τὸν συνάδελφο Μιχάλη Μακρή και τὸν ιππολοίαρχο Λ.Σ. Τούσουλη.

Πρίν γύρη η μέρα, μας ἔκαναν χειρούσιδ
και πήγαμε ή δική μας στά ξωπίσιω τῆς ἄλ-
λης νησοπομπῆς. Ἐγώ ίθυναν πρότοις στὴν ἐ-
θδομή στήλη του δικού μας σχηματισμού και
ἔγινε ἔκτος τῆς νέας νησοπομπῆς, δημος ἐσκη-
ματισθήκης, διατέθηρήσαμε τὰ ἀρχικά μας
ἀριθμούσαμε.

Νόγχτα βραχεία δεσμήνηκαμε τὴν πρώτη ἐπίθεση. Οἱ θνάτοι τὸν ἄλλο ἀκολουθοῦσαν οἱ τορπιλλιοιοι. Ποτανοὶ προχωρούσαμε, περνούσαμε ἀνάμεσας ἀπὸ τοὺς ναυαγούς, ποὺ σφρύζαν μὲ τὰ μικρέα τους σφυρίχτες καὶ ἔφεγγαν μὲ τὰ μικρά τους λαμπτάκια, καθὼς κολυμποῦσαν γιὰ τὴν ζωὴν τους μέσος στὴν εὐθυγάρως γαληνωμένη, μαράρη μάταια τοῦ ὥκεανου. Ποιός ζέρει πόσοι ἔπεσαν κάτω ἀπὸ τὶς πλώρες τῶν βαπτοριῶν, ποὺ προχωροῦσαν ἀσυγκίνητα καὶ ἀμειλικτα στὸν δρόμο τους. Μήπως κι' αὐτὰ ίδια τόχη δένεται τὰ κυρραδοκούδες; "Εννο τορπιλλιστηκε στὴν στήλη μας, πιὸ ἐμπρός μας. "Έκαμα, γιὰ λίγο, τέσσαρες μοιρές στὴν πορεία μου πρὸς τὰ χριστερά, στὴν προσπάθεια νὰ ἐλαττώσω τὴν μεγάλη πιθανότητα τοῦ νὰ πέφτω μέσα στοὺς θαυμούς, ποὺ κολυμποῦσαν. Γι' αὐτοὺς εἰχαν εδύθην νὰ τοὺς διατίθουν στὰ ἐπὶ τούτῳ διασπορικά. Τρεχικά τὰ γεγονότα, ἀλλὰ δλοις εἴχαμε τὴν συναίσθησην τῆς πραγματικότητας, τὸ εἴχαμε δὲ πάρει ἀπόδοσην.

Σὲ λίγο τορπιλλίστος τὸ πρῶτο τῆς δευτερῆς ἀπὸ δεξιά μου στήλης. Ἔταν ἔνα ἐπιστηνγό κάπου εἰκοσι χιλιάδες τόννων φορτίου, τούτῳ βέβαιως θὰ είχε και ἐπιβάτες, ἀγνωστο πόσους. Ἐμέτρησα μὲ τὸ ρολόγιο μου ότι ἔκαψε εἰκοσι λεπτά γιὰ νὰ βουλιάξῃ καὶ ἡ σκέψη του πήγε στὸ πόσο: ἄρρες, νὰ μπόρεσαν νὰ κοιλυμπήσουν ἀπὸ τὸ πλήρωμά και τούς ἐπιβά-

Ελγαν περάσει μασάνυχτα άπό πολλήν ώρα, ταν μὲ πληρίασε τὸ «Λεωνίδας Κονδόλης», τού τὸ πλοιάρχευσε ὁ Ἀπόστολος Γκούμας. Μοδ σύναξεις μὲ τὸ γυνή:

— Τι θὰ γίνη ἀπόψε, Γεράσιμε;

— Μή φοβᾶσαι, Ἀποστόλη. Καλὴ ἀντάμει στὸ Χάλιψαξ. Ἀγάπται μὲ τὸ Κέρο!

"Οταν λιγόφεσε, ἐπεις δίπλα μου τὸ «Ἀράθια», μὲ τὸν Γεράσιμο Μουσούρη. Τὰ δυούς ήσαν στήν ίδια στήλη, δεξιά μου. «Ηταν να πολὺ μουχλιασμένο πρωνόδο, δλότελα ἄφωο. Ήμαστε δλοὶ ἔστιναγμένοι ἀπὸ τὴν δρθοτασία, τὸ ἔσνυχτι καὶ τὴν ἔνταση τῶν νεών. Οἱ δυοὶ νησοπομπές πηγαίναμε σάν ἔνα ηγκανικὸ ρομπότ, ή θάλασσα γαληνημένη, δῶς τὴν νύχτα. Μιὰ αὐτόματη συνοχὴ μάζε απειχεῖ, δλους μας, δλα τὰ πλοια, λές καὶ σου κι' αὐτὰ μὲ δικῇ τους ζωῆ. Τὰ ἀεροπλαστήρια μας ἀμβιλασαν τὰ γεράκια τους καὶ οἱ σρδέτες μακρυνάν ξερρήχναν βύθιδες βυθού, οἱ δύον ήχοι πού ἀκούγονταν. Τὰ σινιάλα ἀνεβατέδαιναν στούς ἀπάρτες. Σάν με κοντοζύγων τὸ Μουσούρης, ἀκουμπισμένος στὸ παρκέπτο ής γέψυράς του, μὲ χαιρέτης, οὐφώνοντας δι- μπουκάλι: οὐδοκ: στὸ δεξιό του χέρι:

— Где же я находюсь, Герасиме?

— Τώρα, πιά, μὲ γειὰ καὶ στὴν ἀλλη

Τὰ πληρωμάτα μας στις κοινότητες, μὲ τὰ
σωσίδια γελέκα τους φορεμένα, σὲ ἐντατικὴν
ἐπιφυλακή, ἀλλο: ἀλληλοχαιρετίνων μὲ τὰ
χέρια καὶ μὲ ίσχές, ἀλλοι κύπταζαν κατὰ τὶς
γέρυρες μας σὲ προσποθεία νὰ μακτήσουν τὶς
σκέψεις καὶ τὶς προσδοκίες τῶν ὑπολόγων.
Καμιμὰς ἀλληλοπλευρικὴν ἔνέργειαν δὲν ἀντιμε-
ποτίσκει, μέχρι ποὺ φθάσαμε στὸν προορισμὸν
μας.

ΙΒ'. ΠΟΙΚΙΛΙΑ ΑΠΟ ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ

Καὶ ἡ νησοπομπὴ πλησίας ἀντίκρῳ. Ὅγραι-
σίες καὶ διμήλες, σὰν πάντα, καὶ θαλασσο-
ταραχές μετριες. Ἔνα χαρακτηριστικό ἀπὸ τὰ
περιθωριακά ἐπειδία τοῦ παραπάνω τοῦξιδι-
όν ήσαν καὶ τὸ ἀκόλουθο. Κατὰ μίλια ἀπὸ τὶς
ἀλλαγές θέσσων στὴν νησοπομπή, δι Κομισθώ-
ρος μὲν ἔδιλε πέμπτο στὴν δεύτερη στήλη, ἐ-
πειδὴ θά ἔπρεπε νὰ είμαι ἐλεύθερος νὰ μείνω
πισσώ, γιὰ νὰ συντροφέψω μὲ τὰ πλοῖα, ποὺ
προσωρίζοντο γιὰ τὸ ποτάμι. Οι στήλες ἀρι-
θμοῦνται: ἀπὸ τὰ ἀριστερά καθεύδοντα προχωροῦσι.
Ἐμπρός μου ήσαν κατὰ σειρά στὴν δεύτερη
στήλη δύο ἄγγεια, ἑνα ἀμερικάνικο λίμπερ-
το, ἕνα ἄγγειο τάνκερ καὶ ἡμεῖς, δύοις μᾶς
ἔδιλε δι Κομισθώρος.

Τό δεύτερο τῆς στήλης, ἔνα παλιό τράπεζο
τοῦ Ράντυλιψ, φαίνεται πώς ήταν δύσκολο
στὴν ἀγωγοποίησιν. Στὴν πρώτη νύχτα, ποὺ ή-
ταν πολὺ σκοτεινή, ἀντὶς τῆς διαρρόθυμους,
τὸ πλοῖο αὐτὸν ἤστε πίσω, παρασύροντας καὶ
τὰ πίσω τε οὐν, περόλοπικα τρία τῆς στήλης. Σὰν
ἔγημέρως, ἐμειςὶ οἱ τρεῖς ἀνοίξαμε δρόμο καὶ
προχωρήσαμε στὶς θέσεις μας, ἀφήνοντάς τον
πέντε - ἕξη μίλια πίσω μας.

Στὸ μεταξύ, ὁ Κομισθόρος ἀλλάξει θέσην στὸ τάνκερ, στέλνοντάς το σήνη δεξιὰ πτέρυγα. «Ετοί, ἔγω, ἔγινα τρίτος τῆς στήλης μου, πιστὸν ἀπὸ τὸν Ἀμερικανό. Τὸ ἀγγλικόν, ποὺ εἰχει ἐμείναι, ἔδωσε δὲ τι μπρόστα στὴν μηχανὴν τοῦ καὶ, ἀπόγευμα πιά, ἐπληρίσασε. Σύμφωνα μὲ τὸν κακονομοιό τῆς νηοποιητῆς, ἐπρεπε να πάρῃ τὴν θέσην του μπρὸς ἀπὸ τὸν Ἀμερικανό, ἀλλὰ φαίνεται νὰ δεῖλαιται, ἵστοι μὲ ἐπληρίσασε, δίνοντάς μου νὰ καταλάβω, δὲ τὴν θέση νὰ πάρῃ θέσην ἀπὸ μπρόστα μου.

Σ' αὐτὸν τὸν χειρισμὸν ἐγώ ἀντέδραξα, ἀλλάζοντας δύο - τρία καρπίνα τὴν πορεία μου κατά τὸ μέρος του. Αὐτὸς φοβήθηκε, ἔκοψε στροφῆς καὶ ἔμεινε πάλι: πίσω. Τὸ δεύτερο ἀπόγευμα καὶ ἦσα αἰγνῆς καὶ συνέχεια κάθε ἀπόγευμα τὸ ίδιο.

Θά ήταν 3 μ.μ. Ήταν δύπλη χρήσης με τόνο δυπλικό Aldis μού. Ήταν νέος και νά τόνο πλησιάσω, πού ήταν τελευταίος στην κεντρική στήλη. Έκει μού έδωσε λεπτομερείς δηλγίες με την λάπτικ για τόνο χειρισμού του αποχωρισμού, της έποικης θά έγινετο ο άφρηγγός, λέγοντάς μου νά είληξε έποικος τό πρώτ νά ξεκούφωνεις. "Ετοι έχειρισα νά ξαναπάρω τήν θέση μου, πού στο μεταξύ τήν έπικασ ο έπιμενός μου, ο "Αγγλος. "Επροχώρησα και περνώντας σχεδόν ξυστό διπλαύθη του, έζηγιστηκα πίσω άπο τήν πρόμη του "Αμερικάνου, ο δε "Αγγλος άναγκαστηκε νά μού κάρη τόπο, ών έπρεπε, συγχρόνως συγκόνωντας τό με τρεις συγκατεσθήσια τού διεθνούς συμματολογίουν Madman. "Ετοι πήρα τόν τίτλο τού "τρελλάκια". Μπορεί νά είληξε δίκιο για τόν χειρισμό πού έκαψε, το δέικνο, δημος, ήταν δικό του, πού άπικιτοδες νά πάρη τήν δική μου θέση και, στήν ηνοποιητή, δίναμε δλοι: μας, δλας τίς θρες έξτασεις.

“Η εἰρωνεία, δημως, ήρθε στα γρήγορα, γιατί άναπαντεγκά δι Κομισιδώρος, λίγο πριν πέσῃ τὸ δειλινό, θύφως τὸ σῆμα:

— «Πλοῖα προσριζόμενα γιὰ τὸν "Αγιο Λαυρέντιο, ἀποχωρίσθηται τώρα καὶ πλένεσται δρα-
δικῶς πρὸς τὸν προσριζισμὸν αὐτοῦ».

"Ετοι κάπου δεκαπέντε, πού ήμεθα, αρχι-
σας τούς χειρισμούς μας νά ξεκόδουμε τό κα-
θένα από τις διάφορες θέσεις πού κρατούσαμ-
ειν, νά άκολουθούμε τόν υπαρχηγό, πού έγινε

τώρα ἀρχηγός μας καὶ νὰ τραβήξεις νὰ πιάσουμε θέσεις στὴν νέα νησοπομπή, κατ' ἀναλογία μὲ τὰ ἀριθμόσημα, ποὺ εἶχαμε στὴν μεγάλη, ποὺ συνέγιε τὸν δικό της προσωρισμό.

Βέδαια δὲ Ἀγγεῖος οὐκάντις εἶπεν τοῖς παῖσιν· Καὶ τίς
τίτλος σου, ἀλλὰ καὶ ἐγώ εἰμι εὐρυπόντας παῖς, διότι
ἡ αὐλοτηρή μου προσόψηλος πρὸς τοὺς κανόνες
ἔσταθμενος οὐκτὸν τὸ σημεῖον μάταιη καὶ μᾶλλον
κινηθῆντα, διότι οὐκέτι λιγάκι φταιγίτης,
ἀθελάς μου, θέτος.

Καθώς ἔχουμετιόνδηστε μὲ τὴν νέα μας δικαιονή πορεία πρὸς τὸν πορθμό Κάμποτ, ἐκπέταξα τὴν κύρια ὄμάδα, καθὼς πρωχωρῶς πρὸς τὰ νοιτούσια γιὰ Λαζαφᾶς καὶ Νέα Υδραχ. Ἡταν γαλλίη, σχεδὸν ἀπονοι, δρατότην καλή, στὰ θάλασσα μίλια, η Θάλασσα γεμάτη πλοῖα, ποὺ οἱ καπνοὶ τους ἀνέβαιναν λειτία Φηλλά, μὲ ἐπάρσεις σημάντων στὶς κεραίες καὶ στὰ πίκανα τους. Τότε ήρθε στὸ νοῦ μου τὸ εἰπομένω ἀπὸ τὸν Περικλῆ μῆγκα τὸ τῆς Θαλάσσης κράτος. Ἐθυμήσας τὴν ἀνθρώπινη ἐπίδοσην εἰς τὰ ἔργα της, ἀναπολώντας τὶς ἐξελίξεις της στὸ διάδικτον αἰώνου, σύμφωνα μὲ τὸ βιβλικὸν «οἱ καταβάνοντες ἐπὶ τὰ πλοῖα, οἱ ποιούντες τὰ ἔργα αὐτῶν ἐν ὅδοις πολλοῖς· οἱ βεβαίωσον τὸν ἑαυτὸν μου ὅτι τὸν πόλεμο τὸν κερδίσσω μὲ τὴν κοινὴν προσπάθειαν, τὴν μικρὴν ἐπίδοσην.

Ἐπειτα ἀπὸ τοῦ ταξίδος αὐτὸν ἐσῆμασσος, οὐ
αἰγάλη· αἰγάλη δρόσους νάχανη ὁ πλέοντας. Οἱ γη-
πομπὲς ἀπέβιδαν κακὰ δυποτέλεσματα, ἔγι-
νονταν καὶ πιὸ ἰσχυρές, γιατὶ αὐθένθηκαν τὰ
μέτρα καὶ διώλη τὴν μηνιά καὶ προφύλαξης
αὐτοῦ, εἴναι τὰ διάλογα μεταξὺ τοῦ πάτερος

τα είχησε πια σοι: μας τελειά έρχονται.
Δέν απόφανη, βέβαια, οι τορπιλίσμοι, άλλα
και ή φθορά των ιποδρυμών έμεγάλισε, ά-
νυμη και στις πιδικαρυνές θάλασσες.

Τόν ώκεανό τὸν διατυπωθέναις πρός ζέες
τις κατευθύνονταις, γιατί οι νησοποιές, σύμφω-
να μὲ τὶς δικταγές τοῦ Ναυαρχείου, τραβοῦ-
σκουν άναλογα μὲ τὸ πῶς έπρεπε, για νὰ άπο-
ψήσουν τοὺς στολίσιους τὸν έχθρικὸν ιποδρυ-
μόν, δηποτε οἱ ἀρμόδιοι: τοὺς ἐπονίμιαναν. Τὰ
άγρυπνα ἀεροπλάνα τὰ ἀντικείμενα ἀποτε-
λεομβοτικὰ μὲ τὰ δόπλα, ποὺ είχαμε και στὰ
έμπορικά. Τὰ πληρώματά μας, έξασκημένα
ταῦτα ἔρλικον, ἔμπειναν μὲ θάρρος στὶς ἀερο-
πονήσεις και ἀποδείχτηκαν καλοὶ οικευτές,
ποὺ ἀπέκτησαν Ικανοποιητικὰ ρεκόρ και ἐπαι-
νεούσαν ἀπὸ τοὺς Καιωνόδούς και τὸ Ναυαρχείο.

ΙΓ'. ΝΗΟΠΟΜΠΗ
ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΑΚΤΩΝ

«Ενα ταξίδι, φορτωμένος ξυλεία καναθική, πήγαινα στο Λονδίνο, τέλος τού Νοέμβρη - Δεκέμβρη 1943. Η νησοπομπή πήγανε σύντικες και πάρα πλλήκα με τις άνατολικές όχθες της Αγγλίας, πάτε σε μία, πάτε σε δύο ηγέτες «κατά παραγωγή». Περνούσαμε άναψεσ από τα ναρκοπέδια της Βορείου Θαλάσσης και τις άνατολικές όχθες της Σκωτίας, απότοπιν, αφήνοντας το Μέσον, προχωρώσαμε πάνω του παραλίκα με τις άκτες της Αγγλίας.

Αδήτη ή Νησοπομπή «Άνατολικής Ακτής», ήταν πολύ δύσκολη έξι αιτίας της συγκότωτης ακαής δρατότητος λόγω βροχών και διμήλησης. Γά σήματα έδινονταν συγκότωτα με τις αφυπνίτερες και δὲν ήταν παρέδεινον ν' άκουοτη το ονειρά, ήσαφνα, «άγκυροβολήσατε έπι τόπου». Πάτε άκουογόνταν ή μουσική των κανδενών με

τις ουλλογικές ποντίσεις τῶν ἀγκυρῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν συγκρυψέων, γι' αὐτὸν καὶ σὲ πολλὰ βαπτόρια ἐφάνενταν τὰ σημάδια στὰ κοράκια καὶ τοὺς ἀνήλικους, διποὺς ἐπειπέτε τὸ ἔνα ἐπάνω στὸ ἄλλο, πόρις ὅλα τὰ ἀνάποδα διλατάρεις τῶν μηχανῶν. "Οταν ἀναπολῶ, πῶς ἔγινετο καὶ ἀποφεύγειμε τὰ καιρια ἀποτελέσματα κατὰ τῶν ἐπιστροφών, ἀπορῶ καὶ δὲ διοις.

Πολλὰ ἀπόμερα ἀνοιχτὰ λιμάνια ὀλόγυρα στὶς βρετανικές ἀκτὲς ἤσαν "Αἰμένας Συγκεντρώσων Νηροπομπόν" καὶ δὲν ἦταν εἰκολα τὰ ἑπτα - ἕδη τους, γιατὶ δὲν είχαν πλοηγούς. Μέθυλ, Αλγγιοῦ, "Ουπκαν, Μπέλφαστ. Ο Τάκεις - ἔκει είχαν πλοηγούς - Μέρσεϊ, Μίλφορντχάδεν κ.λ., ποὺ πολλά μαζ θυμίζουν. "Ωστόσο, ἀρκετές φορὲς λαβανήνεις ἀφορμὴ νὰ γεννήσαστε ίκανοποιημένο: ἀπὸ τὴν ἐπίδοσή μας.

«Ἄς είναι. Έκεινό τὸ βράδυ, 2 πρὸς 3 Δεκεμβρίου 1943, ἦμαστε στὰ κοντινά τοῦ Τάμεως, περνώντας τούς δέκα μπάγκους, πρὶν ζητήσουμε στὰ στόμια του, κάπου 12 ώρας. Κατεβαίναμε σὲ μία στήλη παραγγῆς καὶ σὰν περάσαμε κάτι διαδίκους, διαταχήκαμε νὰ οχηματίσουμε δύο στήλες ώπο τὸν ἀρχηγό καὶ τὸν ὑπαρχηγό. Ἐγὼ είχα θέση μετά τὸν ὑπαρχηγό, δεύτερος ἀμέσως, στήλη ἀριστερᾶ. Όταν τὴν κοντά 2.00 π.μ. καὶ ἡ ὥρατή της κοντά στὰ δύο μίλια, Σὲ μιὰ στιγμὴ μὲ πλησιάζει: μὲ δρόμο τὸ ἀντίστοιχο πλεοῖ τῆς δεξιᾶς στήλης, προσπαθώντας νὰ διασταυρώσῃ τὴν πορεία μου ἀπὸ τὰ δεξιά πρὸς τὰ ἀριστερά μου. Στὰ γήρυγρα διέταξα «ἀριστερὰ δύο» καὶ «ἄναποδα διλοταρχῶν» τὴν μηχανὴν. Τὴν δὲ αστυγῆν ἐσηγήσωσα διτὶ τὸ πλοιό τοῦ ὑπαρχηγοῦ ήταν κατάπορωρά μου. Τὸ διασταυρόνον πλοίον — ἔνα ἀμερικανικό λίμπετρο — είχε δρόμο καὶ φάνεται νὰ μη μὲ δῆλεπε. Η σύγκρουση, ὄπωσδήποτε, ἔγινε. Τοῦ τὴν ἔδωσαν στὸν ἀριστερά του γοφό. Ἐγὼ τὴν ἔπιχη διλήγηστες μοιρές δεξιῶν ἀπὸ τὸ κοράρι. Εγίνε μεγάλο τραῦμα στὸ πλοίο μου, μά τὰ νερά τὰ βάστηγε τὸ στεγανὸν χώρισμα τοῦ φορτηγού πρὸς τὸ No. 1 ἀμπάρι. «Ἔτοι ἔφτασα τραυματισμένος στὸ Λονδίνο, ἀνθρώπος, δημος, δὲν ἔπαιθε πενένας, παρ᾽ δύο» διτὶ τὰ διαμερίσματα τοῦ κατώτερου πληρωμάτος μου ήσαν στὴν πλάνη. ΑΦέψῃ στὰ ντόκ τοῦ Λονδίνου βράδυ τῆς Ζης Δεκεμβρίου.

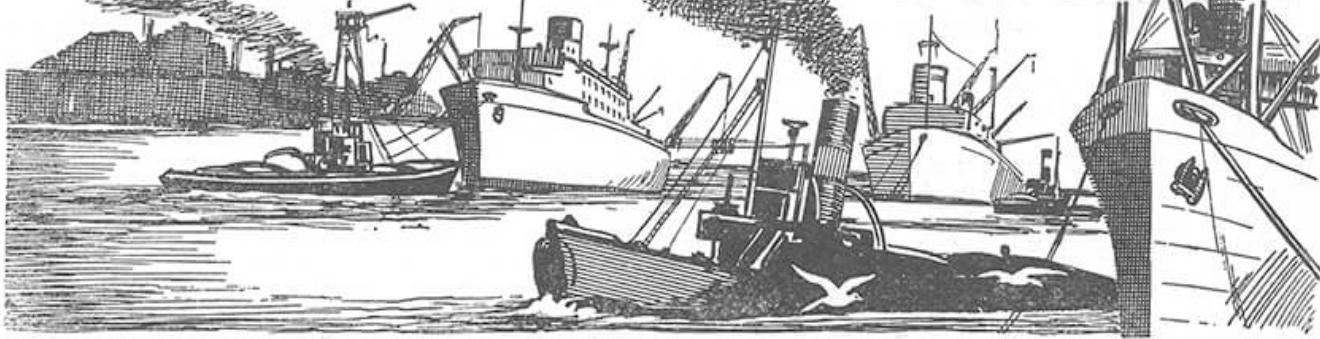
“Η πραγματογνωμοσύνη καθιέρωσε όμοιοτάξεις ευθύνης και πλήρως κάθε βαπτόρι, τις δικές του ζημιές. Αργότερα, στην συνέλευση νησοπομπής, δ’ Αμερικάνος πλοίαρχος μισθίει επίπεδη: Δε βαπτίσαι, πλεύμος είναι, ή κυβέρνηση πληρώναις». Αιδότ, βέβαια, ίσχυε για τούς ‘Αμερικάνους μόνο

Στὸ Λονδίνο ἔμεινα ἀρκτεῖς ἡμέρες νὰ βγάλω τὴν Ἑλείσια. Οἱ λιμενεργάτες ἤγραψανταν μᾶλλον ἀρνά, γιατὶ ἀπαιτοῦσαν αὐδῆσσις ἀποδοχῶν, οἱ δὲ ἀρμόδιοι, ἐμπρός σ' αὐτές τὶς πιέσεις ἐνέδικαν, φοβερίζοντας, ὅμως, μεταξύ τους «Δῆς κερδίσουμε τοῦτο τὸν πόλεμο καὶ τὰ δέδμα». Ωστόσο, δὲ μὲν πόλεμος ἐκερδίθηκε, μάλιστα ἐργατικοὶ ἔκαμψαν δικῇ τους κυβέρνησην. Αδέσποτα γιὰ τὴν Ἰστορία, ἐπειδὴ μεγάλο λόγο δὲν πρέπει νὰ λέγῃ κανεῖς.

Κατά τὴν διαιροῦντι μου ἐκείνη στὸ Λονδίνον
ιὲ κάλεσαν οἱ ἀρμόδιοι νὰ ὅμιλήσων στὸ ρα-
διόφωνο, μὲ τὴν εὐκαιρίαν τῆς ἑορτῆς τοῦ
Προστάτου τῶν Ἑλλήνων Ναυτικῶν, 'Αγίου
Νικολάου, εἰδικῶς για τοὺς 'Ἐλλήνας ναυτι-
κούς, σχετικά μὲ τὴν πολεμικὴν προσπάθειαν
τῶν Σωματάρχων 'Εμποροναυτῶν καὶ τὴν ομι-
λοὴ τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν οἱ ἀρμόδιοι, χωρὶς νὰ
γραφα, τὴν ἔνεκριναν οἱ ἀρμόδιοι, χωρὶς νὰ
λάβουν ἀλλαγὴ καμίαν καὶ τὴν διάδεξαν ἐμ-
πρὸς εἰς τὸ μικρόφωνο τοῦ ραδιοφωνικοῦ πομ-
πού τοῦ Μπουσχάουν, τὸ βράδυ τῆς 6ης Δε-
κεμβρίου, στὴν Θράκη τῆς ἀλληγορικῆς ἐπανοπλῆς.
Ἄργιτερα, σὰν γυρίζαμε στὴν πατρίδα, ἔμαθε
τοι ἡ ἐπανοπλή αὐτὴ ἀκούστηκε στὸ Θάλαῖ ἀπὸ
τὸ κυρφὸ ραδιόφωνο, ποὺ είχαν κρυμμένο κά-
ποι ἀπὸ τὴν 'Αγία Τράπεζα μιᾶς ἀπόμερης μι-
ηρῆς ἐκκλησίας, κατὰ σύμπτωση τοῦ 'Αγίου
Νικολάου εἰς τὰ Παληόρογγα.

• (Συνέχεια εἰς τὸ ἐπόμενον)

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΤΕΠΟΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΑΙ' (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 838/597

ΕΚΔΟΤΗΣ:
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
Ε.Ε.Ν. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΜΑΐΟΥ 1970

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Πολλούς, άσφαλτος, θά έξένισεν ή στασιμότης, τήρη όποιαν ἀπὸ διετίς έμφανίζουν οἱ περὶ τὸ ναυτιλιακὸν συγάλλαγμαν ἀριθμοὶ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος. Διερωτῶνται: Πότε μὲ μίαν Ναυτιλίαν, τόσον ραγδαίως ἀναπτυσσομένην, τόσον ἐπικερδῶς ἔργα κομένην, μὲ πολυπληθέστερον τὸ ναυτεργατικὸν δυναμικόν, μὲ ἐγχώριον ναυπηγικὴν δραστηριότηταν ἀνευ προγραμμένου καὶ μὲ τὴν ἐδῶ ἐγκατάστασιν τόσων καὶ τόσων ναυτιλιακῶν γραφείων, τὸ ἐκ τῆς Ναυτιλίας προσπορτέζιμον συγάλλαγμα παραμένει στάσιμον, γύρω τῶν 240 ἑκατομμυρίων δισλαρίων. «Ολαὶ οἱ προϋποθέσεις, πράγματι, ὑφίσταντο διὰ νὰ ἴωμεν τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ ναυτιλιακοῦ συγάλλαγματος ἔξικον συμμένους μέχρι τῶν 300 ἑκατομμυρίων δισλαρίων.

Τὴν ἀπορίαν αὐτήν, τὴν δικαιολογημένην διὰ τοὺς ἑκτὸς τοῦ κύκλου τῆς Ναυτιλίας κινούμενους, θὰ θελήσωμεν δι' ὀλίγων τινῶν ἀπηριδιωμένων παρατηρήσων νὰ διατεκδίξωμεν.

Παρατήρησις πρώτη: Ἐπισταμένη ἀνάλυσις τῶν ἀριθμῶν τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος καταδεικνύει, διὰ τὰ ἐφοπλιστικὰ καὶ τὰ ναυτεργατικὰ ἔμβασματα έμφανίζουν αὐξῆσην. Δὲν εἰναι στάσιμα.

Παρατήρησις δευτέρα: Δὲν βεδαίοῦται μεθ' ὅσης θὰ ἐπρεπεν ἀκριβείας ὁ χαρακτηρισμὸς πλείστων ὅσων περιπτώσεων εἰσαγωγῆς συγάλλαγματος, ὅπερ πράγματι εἶναι «ναυτιλιακόν». Τραβηγτικαὶ λ.χ. ἐφοπλιστῶν ἐπὶ Λογδίου ἢ Ν. Υόρκης δι' ἀγορὰς οἰκοπέδων καὶ ἀκινήτων ἡ διὰ τὴν συμμετοχὴν εἰς ἐδῶ ἐπιχειρήσεις, παρετηρήθη διὰ δὲν ἐχαρακτηρισθῆσαν ὡς εἰσαγωγαὶ ναυτιλιακοῦ συγάλλαγματος. Καὶ ἔχομεν, τελευταῖς,

νὰ ἀντιμετωπίσωμεν πλείστας ὅσας τοιάστας ἐδῶ τοποθετήσεις ἐφοπλιστικά.

Παρατήρησις τρίτη: Τὰ εἰς μετρητὰ εἰσαγόμενα ζένα νομίσματα παρὰ ναυτιλίων παλινοστομιένων, διαφεύγουν παντελῶς τῆς βεδαιώσεως τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος. Καὶ πρόκειται περὶ ποσῶν συνοικιών σημαντικῶν, ἀν ληφθῇ ὡς ὅψην διὰ περὶ τὰς δέκα πέντε τοιλάχιστον γιλιάδας ναυτικῶν ἐπανακάμπτουν κατ' ἔτος εἰς τὰ ἴδια, φέροντες μεθ' ἑκατῶν κατὰ μέσον δρον τὴν ἐξόφλησιν τῶν μετῶν των 300 - 400 δολλάρια ἔκαστος.

Παρατήρησις τετάρτη: Τὰ εἰς συγάλλαγμα ἔσοδον τοῦ Ν.Α.Τ., παρὰ τὸ γεγονός διὰ παρακμένουν κατατεθεῖμενα κατὰ σημαντικῶν ποσοστῶν εἰς τὸ ἐξωτερικόν, ἀποτελοῦν συγάλλαγματα καὶ αὐτὰ ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν εἰσόδημα. Καὶ δὲν πρόκειται περὶ ἀσημάντου τιγος ποσοῦ.

Παρατήρησις πέμπτη: Διερωτώμεθα πῶς χαρακτηρίζονται οἱ ἐπενδύσεις ἐφοπλιστικῶν κεφαλαίων εἰς ἐδῶ βιομηχανικὰς ἐπιχειρήσεις. Πρόκειται περὶ ναυτιλιακοῦ συγάλλαγματος, ἔστω καὶ ἀν εἰσάγωνται: βάσεις τοῦ γόνου 2687 περὶ κεφαλαίων τοῦ ἐξωτερικοῦ. «Ἔχομεν, τελευταῖς, νὰ ἐπισημάνωμεν πλείστας ὅσας σχετικὰς περιπτώσεις καὶ πρότην ἐξ αὐτῶν τοῦ Νεωρίου τῆς Σύρου διὰ νὰ μὴ προσθέσωμεν τὰς συμβάσεις τῶν κ.κ. Όντας καὶ Νιάρχου.

Παρατήρησις ἕκτη: Προβάλλει τὸ ἐρώτημα: Τὸ εἰσαγόμενον ἐφοπλιστικὸν συγάλλαγμα διὰ τὴν πληρωμὴν τουοχρεωλυτῶν δανείων ἐπὶ πλοίων ἐδῶ συναφθέντων, καθὼς καὶ τῶν προμηθειῶν τῶν Τραπέζων διὰ παραγεθείσας παρ' αὐτῶν ἐγγυήσεις, πῶς χαρακτηρίζεται; Μήπως χρεοῦται εἰς τὴν κίνησιν κεφα-

λιών; Ναυτιλιακόν, πάντως, εἶναι, καὶ τὸ συγάλλαγμα αὐτό.

Παρατήρησις ἕδηση: Ο ἔλεγχος διὰ τὸν χαρακτηρισμὸν τοῦ συγαλλάγματος διὰ διά τὰς ἐδῶ ἐκτελουμένας μετακινήσεις καὶ ἐπισκευαὶς πλοίων, δὲν ἀποδίδει εἰς τὴν μερίδα τῆς ναυτιλιακῆς συναλλαγματικῆς προσόδου τὰ ὅσα ἐσσεδεύονται ποτά. Τὸ συμβατικῶν, φέρ' εἰπεῖν, ἐλεύθερον καθεστώς τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων καὶ ἐκείνων τῆς Ἐλευσίνος, δὲν μᾶς παρεμποδίζει νὰ συνυπολογίζωμεν τὰς ἐσσεδεύμενα εἰς συγάλλαγμα εἰς τὴν μερίδα τοῦ ναυτιλιακοῦ. Απὸ τὴν Ναυτιλίαν προέρχονται.

Παρατήρησις ὅγδοη: Προβάλλει ἀκόμη τὸ ἐρώτημα: Τὰ παρὰ τῶν λιμένων εἰσπραττόμενα ἀπὸ τὰ ποντοπόρα καὶ τὰ ἔνακτα πλοῖα δικαιώματα, τὰ φαρικά, τὰ πλοηγικά, τὰ φορτοεκφορτωτικά κ.λ.π., συμπεριλαμβάνονται εἰς τὸν χαρακτηρισμὸν τοῦ ναυτιλιακοῦ; Πολὺ τὸ ἀμφιβάλλομεν. Χρήζει καὶ τοῦτο διακριθεῖσες.

Αὐταὶ οἱ ἐκ τοῦ προχείρου — θὰ ξρειάζετο εἰδικὴ ἐπισταμένη ἔρευνα — διατυπώμεναι παρατηρήσεις, τείγουν γὰ προκαλέσουν τὴν προσοχὴν τῶν ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ἀρμοδίων, ἀλλὰ καὶ τῶν καθ' ήπιας ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τοῦ σοδαρωτάτου θέματος τῆς ἐπακριδοῦς ἐκτιμήσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος καὶ τῆς ἀξιολόγου συμβολῆς του εἰς τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου μας. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν, τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον, συνεργείον ὀλόκληρον μὲ τὴν στατιστικὴν διακρίδωσιν τοῦ ναυτιλιακοῦ εἰσοδήματος.

«Ἔχομεν κάθε λόγον γὰ προβάλωμεν, γὰ κατατήσωμεν συνειδητὴν τὴν ἐξόχως πλουτοπαραγωγικὴν διὰ τὸν τόπον μας σημασίαν τῆς δραστηριότητος τοῦ «Ἐλληνος εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα. Ή μετὰ σχετικῆς ἀκριβείας γνῶσις τοῦ τοῦ εἰσφέρει τὸ πλοίον καὶ οἱ ἀνθρώποι του, προσποτίθεται διὰ τὴν προσπάθειαν αὐτῆν.

ΕΕΦΡΑΓΟ ΧΩΡΑΦΙ

Ός νά μη μᾶς ήρκει η πλήρης Ελλείψης προσφορᾶς ναυτικῆς ἐργασίας, σχολείων, τώρα, τὸ χειρότερον, τὴν πλεισδοσίαν εἰς τὸ μισθολόγιον. Τὸ καθεστὼς τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ἔγκατελείψθη, ἐνῷ ἐπρόκειτο ἐντὸς τοῦ Ἰουνίου νὰ καταγγελθῇ αὕτη ἀπὸ τὴν Π.Ν.Ο. καὶ νὰ ἀρχίσουν ἀμέσως αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀνανέωσί της, βάσει τῶν δυσων οὐκ ὑπεβάλλοντο ἀπὸ τὰ ναυτεργατικὰ σωματεῖα αἰτημάτων.

Ἐπανῆλθομεν αισιώς εἰς τὸ προπολε-
μικὸν καθεστώς τῆς ἀνυπαρξίας τοῦ
συλλογικοῦ μέσου του ρυθμίζοντος τὰ τῆς
γαυτικῆς ἐργασίας.

Απὸ τῆς παρελθούσης ἐδομάδος,
καθ' ὃν γνωστὸς ἐφοπλιστικὸς οἶκος ἀγε-
κοίνωσε τὸ νέον παρ' αὐτοῦ καθιερώμε-
νον μισθολόγιον, χαώδης ἐπικρατεῖ κατά-
στασις εἰς τὰ τῶν σχέσεων πλοιοκήτου
καὶ γαυτεργάτου, κατάστασις ἐπεκτεινο-
μένη ἥδη εἰς δλόκηρον τὴν ποντοπόρου
Ναυτιλίαν καὶ εἰς τὰ ταξιδεύοντα, μα-
κρὰν ἡμιῶν καὶ παντὸς ἐντεῦθεν ἐλέγχου,
ῶκεανοπόρου σκάση.

Τὸ μέσον τῆς πλειοδοσίας ἐτέθη ἥδη εἰς ἐφαρμογήν. Ό δίδων τὰ περισσότερα — δρισιν δὲν ὑφίσταται — ἔξασφαλίζει τὴν συγκρότησιν του πληρώματος του. Ό καθεὶς — ἀναλόγως τῆς ζητήσεως — δικαιοῦται γὰρ ἀξιώσῃ τὰ περισσότερα καὶ διέτι αὐτά προσφέρονται, διότι μετ' αὐτῶν γενιτολογίουμενος πιθανὸν γὰρ ἐπιτύχη ὅτι μέχρι τῆς χθὲς ἐθεωρεῖτο ὡς ὑπερβολικόν.

Ξέφραχο χωράφι, άτυχῶς, ή Ναυτίλια. Τυχοδιωκτικὸν τὸ ἔγχειρημα, χωρὶς προγραμματισμόν, χωρὶς συλλογικὴν σκέψιν καὶ ἐνέργειαν, χωρὶς συνείδησιν ἐπαγγελματικὴν τῶν περὶ τὸ πλοῖον κινουμένων, χωρὶς κατανόσιν τῶν ἑκάστοτε δργανικῶν ἀγαγκῶν, χωρὶς πρόβλεψίν τινα ή καὶ κατεύθυνσιν εἰς τὰ τῆς ἀναπτύξεως της, εἰς τὰ τῆς συγκροτήσεως της. Θλιβεραὶ αἱ διαπιστώσεις, πλὴν κάποτε πρέπει γὰ λεχθοῦν.

Καὶ διὰ τὴν ἱστορίαν οὐ, μᾶλλον, διὰ νὰ ἀπεικονίσωμεν τὴν κρατοῦσαν γο-
τροπίαν μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν: "Οτε
κατὰ Νοέμβριον δ. κ. Χολέντας ἐπεσκέψθη

εις τὸ Λογδίγον τοὺς ἔκει πολλοὺς ἐκπροσώπους τῶν ναυτιλιακῶν μης ἐπιχειρήσεων, συγεζητήθη τὸ θέμα τῆς πυραχωρήσεως μικρᾶς τινος βελτιώσεως τοῦ μισθιολογίου τῶν ναυτικῶν, κατόπιν σχετικῆς προτάσεως τῆς Π.Ν.Ο. Ἡ βελτιώσεις θὰ συγεψηρίζετο εἰς τὴν αἴξησιν τῆς μισθοδοσίας κατὰ τὴν ἐπικειμένην ἀγαγέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως. Ὁ κ. Ὑπουργὸς συγέστησε τὴν ἀποδοχὴν τοῦ αἰτήματος. Ἐξέφραξε τὴν κρατούσαν παρὰ τῇ ιοινῇ γγώμῃ ἀποψὺν καὶ διέθλεπε τὴν ἀνάγκην βελτιώσεως τῶν δρων τῆς ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων. Κατηγορηματικὴ ὑπῆρξεν ἡ ἀρνητική. Κανεὶς, οὐδὲ αὐτὸς ὁ τῷρα πρῶτος τὴν πλειοδοσίαν εἰς τὸ μισθολόγιον ἐπιχειρῶν, δὲγ τετέρξε νὰ συμφωνήσῃ μὲ τὴν εἰσιτήγησιν τοῦ κ. Χολέα. Ἡ λογή τῆς συλλογικῆς συμβάσεως μέχρι τέλους τοῦ 1970 προεβλήθη ὡς βάσιμος δικαιολογία.

Τώρα ἐλησμονήθη ἡ σύμβασις, ἥγγονή-
θησαν καὶ αἱ ὑποχρεώσεις τῆς ἐπαγγελ-
ματικῆς συνεργασίας. Ὁ καθεὶς τραβᾷ
τὸν δρόμον του. Εὐχόμεθα γὰρ μὴ ἀντι-
κρύσουν τὸ ἀδιέξοδον.

Καὶ ὡς τελευταίαν σύστασιν: Νὰ σταματήσῃ ἡ πλειοδοσία καὶ νὰ ἀρχίσουν ἀμέσως αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀνάνεωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως. Νὰ προληφθῇ ἡ ἔξαπλωσις τοῦ κακοῦ καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Νὰ μὴ δύσωμεν δπλανεῖς τοὺς ἐλλοχεύοντας ἐχθροὺς τῆς τάξης καὶ τῆς ἡγεμονίας ἐπὶ τῶν πλοίων μαζοῦν, μὴ ἀποτελέσῃ ἡ δημιουργγηθεῖσα χρώδης κατάστασις ἔκαυσμα θερμῶν συγθημάτων εἰς τοὺς συντρόφους τοῦ Ἀρπατιέλου, τοὺς ἐρυθρούς πράκτορας.

Προσοχή. Νὰ παραμερισθοῦν αἱ πρωτωπικαὶ φύλοδοξίαι. Ὑπάρχουν δρια, τὰ ἀποῖς ἀν καταρρίψῃ ἢ ἀνερμάτιστος σπουδὴ, θὲ εὑρεθῶμεν εἰς τὸ κεγόν. Προσοχή, ἐπαναλαμβάνομεν. Ἡ Ναυτιλία μας εἶναι ὅργανοισιδές ἔξχως εὐπαθῆς, καὶ περιβάλλεται ἀπὸ ἰσχυροὺς ἀνταγωνιστὰς ἀπὸ ἔχθροὺς τῆς ὑποστάσεώς της. Σώζει ἡ συγτονισμένη, ἡ συλλογικὴ καὶ ἴονος ἐγένεσις.

Δ. Ν. Κ.

KAI MIA ΣΧΕΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ

Άγαπητὲ Κε Κωττάκη,

Ἐν σχέσει μὲ τὴν τελευταῖς προκληθεῖσαν συζῆτησιν διὰ τὴν Ἑλλειψιν πληρωμάτων καὶ τὰ παρ' ἐμοῦ κατὰ τὴν συνάθροισιν εἰς τὴν Ναυτιλιακὴν Λέσχην, σᾶς ἀποστέλλω, πρόδες ἐνήμερωσιν τὴν παρούσαν. Δὲν μοι εἶναι, θεραπείας, νῦνταν νὰ συγκρατήσω τὸ σύνολον τῶν λεπτομερειῶν τῆς διμίλιας μου, δεδουλένου ὅτι ἐξ τοῦ προχει-

ρου ἐλέχθησαν παρ' ἐμοῦ αἱ ἀπόψεις, τὰς δοτίας διετύπωσα. Πάντως, καθ' ἐνθυμοῦ μαι, ή οὐσία τοῦ λόγου καὶ τῆς δευτερολογίας μου συνοψίζονται ως κάτωθι:

Κατέκρινα τὴν τελευταίως παραπτηρουμένην τάσιν τῆς διὰ τοῦ Τύπου διατυμπανίσεως παροχών καὶ ιδρύμενως ιδιωτικῶν ἐπικουρικῶν ταυτείων ἐκ μέρους σοθερών ἐφοπλιστικῶν οἰκών, πρὸς ὅγειαν τηληρωμά-

των, τονίσας ότι τὸ ζῆτημα τῶν ἐπικουρικῶν ταμείων ἀνάγεται ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τῆς Πολιτείας, ἡ ὅποια ἔχει δρισμού ἐποπτεύει καὶ ἐλέγχει τοιαῦτα ιδρυμάτων. Τὴν ἄποψιν ταύτην ἑθεώρησα ὡς ἐν εἶδος ἀνταρσίας κατὰ τῆς τάξεως εἰς τὴν ὅποιαν ἀνήκουν. Ἐτόνα στὶς ἡ καταρτιστικῶν συλλογικῶν συμβάσεων συντελεῖται, κατόπιν μακρᾶς καὶ ἐπιπόνου προεργασίας μεταξὺ τῶν ἑκατέρωθεν συμβολλομένων καὶ τῆς ὅποιας δὲ στόχος είναι ἡ ἑξεύρεσις μιᾶς χρυσῆς τομῆς, ίκανοποιούσης ἀμφότερα τὰ μέρη. Συνεπῶς, ἡ παρατηρηθείσα ὡς ἄνω τακτική ἔχει ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας μεμονωμένων ἐφοπλιστικῶν οἰκων, θὰ παρεμβάλῃ προσκόμιμα εἰς τὸ μέλλον, κατὰ τὰς ἀνανεώσεις ἡ καταρτίσεις συλλογικῶν συμβάσεων, ἐάν δὲ συνεχισθῇ ἡ πλειοδοσία τῶν παροχῶν αὐτῶν, θὰ προκαλέσῃ καταστρεπτικάς ἐπιπτώσεις εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν Ἐθνικήν μας Οἰκονομίαν.

Παρετήρησα ἐπίσης, ότι ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀπογεγραμμένων ναυτικῶν, χάρις εἰς τὰς προσπαθείας καὶ τὴν πλήρη συμπαράστασιν τῆς Πολιτείας καὶ διὰ τῆς δημιουργίας ναυτικῶν σχολῶν, συνεχῶς αὐξάνεται. Κατὰ συνέπειαν, μολονότι ὑφίσταται η ὑδρομένη προσφορά ναυτεργαστικού δυναμικού, ἐν τούτοις, ἡ καθημερινῶς παρατηρούμενή δυσανάλογος εἴσοδος πολλῶν μονάδων νέων, εἰς τὴν Ἑλληνικὴν πλοιοκτησίαν ἀπορροφᾷ τὴν ζήτησιν ταύτην, οὕτως ὅστε νὰ παρατηρήσαι πάντοτε μία δυσανάλογία μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως.

Τερματίζων τὴν διμιλίαν μου, ἔκαμε ἕκκλησιν πρὸς τὸν ἐφοπλιστικὸν κόσμον νὰ πειθαρχήσῃ εἰς τὰς ὑφισταμένας συλλογικάς ἔνώσεις, αἱ διοικήσεις τῶν ὅποιων, ἐξ ὅλου εἶναι αἱρεταῖ, εἰς τρόπον ὥστε νὰ εὑρουν αὐτῆς μίαν ὁρῆγη, δικαίον καὶ ικανοποιοῦσαν ἀμφότερα τὰ μέρη λύσιν. Καθ' ὃ δὲ ἐνθυμοῦμαι, δευτερολογῶν προσέθεσα, ὅτι τὸ ἀλλάνθαστον τῆς στατιστικῆς διδάσκει, ὅτι αἱ ἡμέραι τῶν παχειῶν ἀγελάδων ἐναλάσσουνται ταχύτατα πρὸς τὰς ισχνάς τοιαύτας καὶ μάλιστα μακρᾶς διαρκείας. Καὶ συνέπεται, ἐάν την ἐπιθυμούμενην τὴν ἐπιδίωσιν τῆς Ἐθνικῆς Ναυτιλίας, πρέπει νὰ παύσῃ ἡ ἀνεύθυνος προσφορά παροχῶν, ἀντ' αὐτῆς δὲ ὀρθολογικῶν καὶ διὰ τῆς νομίμου διαδικασίας τῶν συλλογικῶν συμβάσεων, νὰ ερεψθῇ ὡς τρόπος λελογισμένης καὶ ἐντὸς τῶν πλαισίων τῆς πραγματικότητος πλήρους ικανοποιήσεως τῶν πετατέρω αἰτημάτων τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ, χωρὶς ἐκ τοῦ λόγου τούτου νὰ ἀποκλείεται ἡ κατὰ περίπτωσιν καὶ κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ πλοϊοκήτου εὑμένεστέρα μεταχείρισις μελῶν τινῶν των πληρωμάτων του, οὐχί, ὅμως καὶ νά ἔχαγγέλλωνται τοιαύτα κατ' ίδιαν μέτρο, μὲ τυμπανοκρουσίας.

Ἐξέφραστα, τέλος, τὴν ζωηρὰν ἀνήσυχι-
αν μου διὰ τὸν χῶρον καὶ τὸ τρόπον τῆς
ὅλης συζήτησεως, ἡ ὅποια καταδηλώσας ὑπ-
εισθήσαν σῦτῷ εἰς αὐτὰ ἀλλότρια μὲ τοὺς
συνεπακολούθους κινδύνους δυσμενεστάτων
ἐπιπτώσεων ἐπὶ τῷ μέλλοντος τῆς Ἑλληνι-
κῆς Ναυτιλίας καὶ ὡς παράδειγμα τοιούτου
εἶδους ἀλογίστων καὶ ἀνευθύνων ὑποσχέσεων
καὶ παροχών ἀνέφερα τὴν δυσχερῆ θέ-
σιν, εἰς τὴν ὅποιαν ὥδησθη ἡ ὑπὸ γελλι-
κῆς σημαῖας Ναυτιλία.

Φιλικώτατα
ΣΠΥΡΙΔΟΝ ΜΑΡΚΑΝΤΟΝΑΚΗΣ

Πειραιώς 21 Απριλίου 1970

Υ. Γ.: Πρός ἐνημέρωσίν σας ἐπίσης σημειώ, δτὶ εἰς τὴν «Ναυτεμπορικήν» παρεποιήθησαν ἐντελῶς τὰ ὑπ' ἐμοῦ ὡς ἀνωτέρω λεχθέντα.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΔΥΣΚΟΛΟΙ ΗΜΕΡΑΙ

'Αναζητούνται, διὰ νὰ ἐπιδοῦν τῶν πλοίων μας, ὡς κατώτερα πληρώματα, οἱ πάστοι προελύσεως, ἔθνικότος καὶ φυλῆς ναυτικοί, Πακιστανοί, Αϊγύπτιοι, Τούρκοι (Μουροθαλασσῖτες), Ἰνδοί, Μαλασίοι, Φιλιππινέζοι καὶ Ἰνδονήσιοι. Ἀπεσταλμένοι πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν ἀγρέουσον τοὺς προθυμοποιουμένους. "Οχι δύλιγοι ὑπηρετοῦν ἡδη ἐπὶ τῶν υπό σημαίας πλοίων μας. Οὐκ ἡδη ἄλλως γενέσθαι. Ἡ ἐδῶ ἀγορὰ ναυτικῆς ἐργασίας ἐστέρευσεν. Οὐδὲ ναυτόπας δὲν ἔξευρισκεται.

"Οσον ἀφορᾷ εἰς τὸ εἴδος τῆς ὑπὸ τῶν Ἀσιατῶν καὶ Ἀφρικανῶν προσφερομένης ἐργασίας πολλὰ ἀκούονται. "Ἄλλοι λέγουν ὅτι εἶναι ἀποδοτικοί, ἄλλοι ὑποστηρίζουν ὅτι εἶναι ἀπροσόμοστοι εἰς τὸν συγχρωτισμὸν τῶν μὲ τοὺς "Ἐλληνας συναδέλφους των, ἐπὶ δὲ καὶ μὲ αὐτὴν ταύτην τὴν ἀσκησιν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, χωρὶς νὰ λείπουν βεβαίως καὶ τὰ πολλαπλὰ κρούσματα ἀχαρακτηρίστου συμπεριφορᾶς ἢ καὶ βαρέων περιπτωμάτων ἀπειθαρχίας.

Δὲν ἀποκρύπτεται ἀκόμη καὶ ἡ δυσφορία τὴν δοκιμάζουν οἱ περισσότεροι ἐπὶ τοῦ πλοίους ὑπηρετοῦντες λευκοὶ συγχρωτιζόμενοι μὲ τοὺς δύλιγασθίμους ἀλλοχρώμους ἐκ περιστάσεων συναδέλφων των.

"Ἀλλοία κατά τινας θὰ ἡτο ἡ κατάστασις ἂν ἐν πλοίον ὑπὸ σημαίαν προσελάμβανε περιστάσεως ἀλλοδαπούς καὶ ὀλιγατέρους "Ἐλληνας. Δὲν ἔνισται δὲν δύλιγασθίμους λόγους, πλοία των ἀκόμη ὑπὸ σημαίαν, αἵτινες ἔχουν ἐπιλύσει κατὰ τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον τὸ ἐν μικρογραφίᾳ τοῦτο φυλετικὸν πρόβλημα, διὰ τῆς δημιουργίας χωριστῶν καταλυμάτων.

"Αγαγκαίον κακὸν συνεπεῖ τὸν ἥρχισμοποίησις τῶν ἀλλοδαπῶν. Καὶ ἡ αὔριον διαγράφεται χειροτέρα. "Ἡ μετανάστευσις διὰ τὴν Γερμανίαν βαίνει αὐξανούμενη. Αἱ διαπογιγνιστέυσεις συνεχίζονται (πρὸ ἡμερῶν, ἀπὸ ἐλληνικὸν φορτηγὸν ἐλιπτοτάκτησαν εἰς τὴν Αὐστραλίαν καὶ οἱ ὀκτὼ τοῦ καταστρώματος). "Ἡ ἀναπτυσσόμενή ἐκδιοικήσαντος τῆς χώρας μας συγκρατεῖ κατὰ τὸ δυνατὸν τὸ ἕγαντικὸν δυναμικόν. "Ἀπὸ ἡμερῶν τὰ «Ἐλληνικὸν Ναυτικείον» ἀναγγέλλουν τὴν πρόσληψιν χιλίων πεντακοσίων ἀκόμη ἐργατῶν, ἐκ τῶν δόπιον διακοσίοι. Θὰ εἶναι ναυτεργάται. "Ο.τι εἰς σκανδιναվικαὶ ναυτιλίαι ὑπέστησαν ἀπὸ τὴν ἐλλειψιν πληρωμάτων, τώρα τὰ ὑφιστάμεθα καὶ ἡμεῖς. Καὶ ἐκεῖνοι μὲν — οἱ Νορδηγοί — πωλοῦν τὰ μικρότερά των σκάφη καὶ στρέφονται πρὸς τὰ μεγαλύτερα. Τὸ δύλιγότερο μεγάλα πλοῖα χρειάζονται καὶ δύλιγότερα πληρώματα. "Ημεῖς, τουναντίον, ἀδιαφοροῦντες διὰ τὸ πῶς θὰ ἐπανδρώσωμεν τὰ νεοαγροάζομενα, συνεχίζομεν τὴν πρόσκτησιν κάθε προσφερούμενου σκάφους, ἐνῷ ἀθρόα παραλαμβάνονται καὶ τὰ νεότευκτα.

Αὐτὸν εἶναι ἡ σκληρὰ πραγματικότης. Μὲ ὀκαδημαϊκὲς συζητήσεις καὶ ἀνευθύνους σχεδίασμάς, τὸ πρόβλημα τοῦ ἐμφύχου ὑλικοῦ δὲν ἐπιλύεται. "Ἐχομεν τὸ δεδομένον. Προηγήθησαν ἡμῶν εἰς τὴν σχετικὴν προσπάθειαν οἱ Νορδηγοί. "Ἀπὸ μηνῶν, ἡδη, ἡ "Ενωσις τῶν Ἐλλήνων" ἐπερούμαντε τὰ ἐπερχόμενα καὶ ἔγγραφως ὑπέδειξεν ὡρισμένα τίνο μέτρα. Προϋπολογίσθησαν καὶ ἔξευρέθησαν αἱ δαπάναι καὶ μιᾶς ἐντακτικῆς ἐκστρατείας. Αἱ περιστάσεις, ἀτυχῶς, δὲν ἐπέτρεψαν νὰ ἀναλάβῃ τὸ "Ὑπουργεῖον τὴν σχεδιασθεῖσαν πρὸς τὴν ὑπαίθρον ἔξορμησιν. Πανικόδλητοι ἀπὸ τὰς μυθιστορηματικὰς διὰ τὰ νουάγια ἀφηγήσεις, δὲν στέρεγον οἱ νέοι τῆς ὑπαίθρου νὰ κατ-

έλθουν εἰς τὴν θάλασσαν. Κατάδηλος ἡ ἀπροθυμία των. "Ολιγάτεροι, σχετικῶς, οἱ ἀπογραφόμενοι ναυτικοὶ κατὰ τοὺς τελευταῖς μῆνας.

Δυστοκόλους θὰ διείχλητη ἡ Ναυτιλία ἡμέρας, ἀντιμετωπίζουσα αὐτὸ τὸ σοβαρώτερον τῶν προβλημάτων της. Θὰ τῆς στοχίσῃ ἀκριβά ἡ ἐλλειψις πληρωμάτων. Θὰ τῆς ἀνακόψῃ τὴν ἀνάπτυξιν.

ΕΙΣ ΚΟΙΝΗΝ ΣΥΣΚΕΨΙΝ

Θὰ ἐπαναληφθῇ, ἐντὸς τοῦ ἐπομένου μηνὸς, ἡ ἀπὸ τινῶν ἑταῖρων σύγκλητος τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τῆς "Ενωσεως Ἐλλήνων" Ἐφοπλιστῶν εἰς συνεχεῖς ἐκτάκτους συνεδρίσεις μὲ ισότιμον συμμετοχήν εἰς αὐτὰ τῆς διοικήσεως τῆς ἐν Λονδίνῳ Ἐλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας («Κομμῆττη»).

Εἰς τὰς συνεδριάσεις ταύτας πρόκειται νὰ παρακληθοῦν ὅπως τιμήσουν διὰ τῆς παρουσίας των οἱ ἀρμόδιοι ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν θεμάτων κ.κ. "Ὑπουργοί, εἰς τρόπον ὥστε νὰ τύχουν μιᾶς ἐκ πρώτης χειρός, ὑπεύθυνους καὶ ἔγκυρους ἐνημερώσεως ἐπὶ τοῦ σημερινοῦ ναυτιλιακοῦ μας καθεστώτος, τῶν ἐλπίδων καὶ τῶν προβλημάτων τοῦ πλοίου.

Εἰς τὴν ἡμερησίαν διάταξιν τῶν κοινῶν τούτων συνεδριάσεων, θὰ περιληφθοῦν, ὡς καὶ κατὰ τὰς παρελθόντες περιπτώσεις, τὰ πλέον ζωτικά καὶ ἐνδιαφέροντα τὸ σύνολον τῆς Ναυτιλίας ζητήματα καὶ θὰ διατυπωθοῦν αἱ πρὸς τὸ κοινὸν αὐτῆς συμφέροντες πειθυμηταὶ καὶ κοινῆς ἀποδοχῆς λύσεις.

Διὰ τοῦ θεσμοῦ τῆς στενῆς ταύτης συνεργασίας, τόσον τὸ ἀσκοῦν τὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν "Ὑπουργεῖον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, δόσον καὶ τὰ ἐπὶ εἰδικωτέρων θεμάτων συναρμόδια κυβερνητικὰ κλιμάκια ἐνημερώνονται κατὰ τρόπον θετικὸν καὶ ὑπεύθυνον περὶ τῶν ἀπόφεων τῆς συντριπτικῆς πλειοψηφίας τοῦ ἐφοπλισμοῦ ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν γενικῶν ἐνδιαφέροντων τὴν Ναυτιλίαν θεμάτων.

ΠΑΝΤΑ ΑΞΙΟΙ

"Ἐξαιρέται διὰ λίαν κολακευτικῶν λόγων η στάσις τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ πληρώματος τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου «Χίαν - Στάρ», κατὰ τὴν παροχὴν βοηθίας εἰς τὸ ἀμερικανικὸν φορτηγὸν «Μπάτζερ - Στέιτ». "Ως γνωστόν, τὸ σκάφος τοῦτο, ὑποστάντα ἐκρήξιν καὶ πυρκαϊάν, τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον, ἐβυθίσθη εἰς τὸν Εἰρηνικόν, δισσώ-

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

θέντων 19 μόνον ἐκ τῶν 45 μελῶν τοῦ πληρώματός του. Η συμβολὴ τοῦ πληρώματος τους "Χίαν - Στάρ", εἰς τὴν διασώσιν τῶν ναυαγῶν, ὑπῆρξε τοσούτον ἀποτελεσματική, ὥστε ἡ Ἀμερικανικὴ Ναυτικὴ Ὀμοσπονδία ἔκρινε καθῆκόν της νὰ ἔξαρῃ τὴν αὐτοθυσίαν καὶ τὴν ἰκανότητα τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν. Εἰς τὴν σχετικήν Ἑκθεσίν του ὁ πρόεδρος τῆς Ὀμοσπονδίας διαπιστώνει, ὅτι «ἡ ὑπὸ συνθήκας ἔξαιρετικῶς δυσχερεῖς ἐπιδειχθεῖσα γενναιότης τοῦ ἐλληνικοῦ πληρώματος, ὑπῆρξεν ἐντὸς τῶν εὐγενεστέρων παραδόσεων τῆς ναυτικῆς ἀδελφότητος» καὶ ὅτι διὰ τὸν λόγον τούτον οἱ Ἀμερικανοί ναῦται τιμοῦν «τὸ θάρρος καὶ τὴν ναυτούσιην» τῶν Ἐλλήνων συναδέλφων των.

Χαίρομεν ιδιαιτέρως διὰ τὸν δίκαιον τοῦ έπαινον. Είναι ἡ μεγαλυτέρα τιμὴ διὰ πάντα ναυτικὸν καὶ ἡ ἀσφαλεστέρα βάσις διὰ τὴν ναυτιλιακὴν πρόδοσιν.

Η ΑΛΗ ΤΗΣ ΕΠΙΔΟΣΕΩΣ

"Ἀποτελεῖ πλέον ἀδιάσπειστον γεγονόδης ἡ παγκοσμία ἀναγνώρισις τοῦ ἐλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ προσδόσματος. Περισσότερον ἵστος ἀπὸ τὸν τόπον μας, ἡ διεθνής κοινὴ γνώμη ἔχει συνειδητοποιήσει τὴν ἀξίαν καὶ τὸ μέγεθος τῆς ναυτικῆς μας ἐπιδόσεως. Καὶ ἐὰν ἡ διατίστωσις αὐτὴ δὲν εἶναι πράττουπος, ἐκεῖνο ὅπερ ἀποτελεῖ μᾶλλον καινοφανές στοιχεῖον, είναι ἡ ἀπροκόλλητος διαδιλλωσίς τῆς τοιαυτῆς ἀναγνωρίσεως. Εἰς λόγους καὶ ἔργα, δὲ οἰκονομικὸς καὶ τεχνικὸς κόσμος τῆς ὑφηλίου δὲν διστάζει ὑπὸδειχθῆ τὴν καθιέρωσιν τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς παραδόσεως καὶ ίσχυός. Καὶ ἐνώ ἀλλοτε ἡ ἐντεχνος σιγὴ ἡ πραγματικὴ διάισαφορία ἐκδηλώπυτο τὸ ἐλληνικὸν ὄνομα, σήμερον δὲ ἐβαρύνετο τις ν' ἀνθολογίη τούτους ἐπαίνους καὶ τὴν καθομοδύσιν.

Εἴχομεν μεταφέρει πρὸ δύλιγου καιροῦ, χάριν τῶν ἀναγνωστῶν μας, τὴν ὑπὸ τοῦ περιοδικοῦ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος ἔξιτορσίου τῆς θρυλικῆς πορείας τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ εἰς μίαν πανγυρικήν σχεδὸν παρουσίσαν προσώπων καὶ πραγμάτων. Δὲν ἀντέχομεν σήμερον νὰ μὴ μεταφέρωμεν εἰς ἐλεύθεραν ἀπόδοσιν τὸ κείμενον ἀνασκοπήσεως μεγάλου ἀγγλικοῦ ναυλομεστικοῦ γραφείου, ἀνασκοπούντος τὰ πετραγμένα τοῦ παρελθόντος τριμήνου εἰς τὴν ἀγορὰν πλοίων. Διαπιστούται ἡ «φρενήρης» πορεία της καὶ προστίθεται:

"Συνεχίζεται ἡ ἀθρόα ἀγοραστικὴ προθυμία τῶν Ἐλλήνων, τοὺς δόπιους δὲν ἐκπροσωποῦν τὰ γνωστὰ δύναμτα τῶν παλαιῶν ναυτικῶν οἰκογενειῶν, ἀλλὰ καὶ μία δόλωληρος νέα γενεὰ πλοιοκτητῶν, ὑποχρεωμένων νὰ καταστοῦν ἐξ ἴσου περιφερεῖς καὶ μεγάλοι, δόσον καὶ οἱ ἡδη καθιερω-

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

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935
GENERAL SHIP CHANDLERS

Γενικὸς Διευθυντής: Ιωάννης Δ. Μπαμπαλετάκης
Διευθυνταί: Γεράσιμος Θωμάτος — Γ. Δεσιμόνης
Α/Η Τηλεφωνήσατε: CAPTAIN Ιωάννης Βλαχοστέργιος. Τηλ. 976.480

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:
ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ:
ΒΑΣΙΑΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ ΕΙΣ ΝΟΤΙΟΝ ΑΦΡΙΚΗΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ.

μένοι. Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ἐνεθάρρυνον πολλοὺς ἐπιχειρηματίας νὰ στραφοῦν ἔξι ὅλλων πεδίων δράσεων πρὸς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπενδύσεις καὶ βλέπουμεν οὕτω νέα ἐφοπλιστικὰ δύναματα νὰ προστίθενται, καθημερινώς, εἰς τὸν πίνακα. 'Η παραδοσιακὴ πηγὴ τῆς Ἑλληνικῆς ἐμπνεύσεως καὶ ίκανότητος εἰς τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα, ἔξακολουθεῖ νὰ εἶναι ἀκένωτος καὶ οὐδὲν ἵνος στειρεύσεως παρουσιάζει. Δὲν δυνάμεθα εἰμὴ νὰ θυμιάζωμεν τὴν ἀφοσίωσιν καὶ τὴν ἐπιδειξιτητὴν τῶν.

Χρειάζεται ὅλο τι νὰ προσθέσωμεν;

ΠΡΟ ΠΟΛΛΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

Εἶναι ἔξαιρετικῶς ἐπίκαιρος καὶ λίαν ὄρθη, κατὰ τὴν γνώμην μας, ἡ ἀνάλογηθεῖσα ὑπὸ τῆς Ἐνωτεως Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν προσπάθεια γενικοῦ προγραμματισμοῦ τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως. Δεδομένου ὅτι ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις ἐργάζεται ἀποκλιστικῶς διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, δὲ ἐφοπλισμὸς εἶναι ὁ κυριώτερος καὶ ἀμφοδώτερος παράγων, ὅπως ὑπολογίση τὰς ἀνάγκας του καὶ διατυπώσῃ τὰς περὶ τοῦ τρόπου τῆς καλυτέρας ἀντιμετωπίσεως των ἀτόφεις τοῦ. 'Η διττὴ αὐτὴ παρουσίας θ' ἀποτελέσθη τοῦ πολυτιμότερον δόγμαν καὶ βοηθὸν διὰ τὴν ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς κατάστρωσιν τοῦ προβλήματος.

Εἶναι βέβαιον, ὅτι διερχόμεθα μεταβατικὴν περίοδον, καθ' ἥν κλονίζονται αἱ πλεύσται τῶν παλαιῶν βάσεων. 'Απὸ αὐτὰς ἐξηρτώνται ἡ συγκρότησις, ἡ ἐκπαίδευσις καὶ τὰ καθήκοντα τοῦ πληρωμάτος. Σήμερον ἡ ἡλεκτρονικὴ, δὲ αὐτοματισμὸς καὶ ὁ γιγαντισμός, συνιοτοῦν μίαν ἀδιαίρετον ἐπαναστατικὴν τριάδα, ἡτις ἐπιβάλλεται γ' ἀντιμετωπισθῆ μετὰ τῆς ἐρπουνῆς καὶ οὐχὶ ἵπταμένης φαντασίας τῆς συγχρόνου τεχνολογίας, διὰ νὰ ἴσωμεν ποὺ ἀκριβῶς θὰ δημησήστη. 'Ενώ τὰ πλοία μεγαλώνουν καὶ πληρέστερον ἔξοπλίζονται, ἡ σύνθεσις μειούται. 'Ασθμαίνουν οἱ ἀξιωματικοὶ μὲ τὰς ἐπιμορφωτικὰς μετεκπαίδευσις, διὰ ν' ἀνταποκριθοῦν εἰς τὰς περιστάσεις. Παραδῆλως, μία σειρὰ βασικῶν ἐρωτημάτων ἔχει ἑκά τῶν πραγμάτων δημιουργῆθη καὶ ἀναμένει μίαν ἔξι ἵσου βασικὴν καὶ δυσχερῶς ἀνεβαλλομένην ἀπάντησιν. Θὰ ἀναγνωρισθῇ κλάδος ἡλεκτρολόγων μεθ' ὅλων τῶν ἐντεύθεν συνεπειῶν; Ποίος ὁ ὑπεύθυνος τοῦ ἡλεκτρονικοῦ ἔξοπλισμοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου; Ποία ἡ θέσις τοῦ ἀσυρματιστοῦ εἰς τὸ μελ-

λοντικὸν πλοίον; Θὰ καταρτίσωμεν εἰδικευμένα πληρώματα; Καὶ ποία, τέλος, ἡ ἀνάγκη ἑνοποίησεως τοῦ προσωπικοῦ μηχανῆς καὶ καταστρώματος; Πρόκειται περὶ καινοφανῶν, ἀλλὰ καιρίων προβλημάτων, ἐκ τῆς τοιαύτης ἡ τοιαύτης ἐπιλύσεως τῶν ὅποιων μύρια τὰ εἶναι αἱ ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς ὁργανώσεως τῆς ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου, τῆς συγκροτήσεως τοῦ προσωπικοῦ καὶ τῆς ἐπαγγειλατικῆς καταρτίσεώς του.

Εἶναι εὔχης ἔργον, λοιπόν, ὅτι ἔγκαιρως ἀνέλαβεν ἡ Ἐνωτεως τῆς γνώμην μίαν ἀπάντησιν. Τὴν πλέον ὑπεύθυνον. Μὲ τὰς πολυτίμους ἀπόψεις τοῦ συνόλου τῶν ἐφοπλιστῶν μας, οἱ ὄποιοι ζῶνται γνωρίζουν τὴν κατάστασιν καὶ μὲ τὴν βοήθειαν τῶν τεχνικῶν συμβούλων, εἴμεθα βέβαιοι, ὅτι θὰ φέρη εἰς πέρας τὸ δύσκολον ἔργον. Πληροφορούμεθα, ὅτι ἡρχιστεν ἡδη μὲ τὸ θέμα τοῦ προγράμματος τῆς Σχολῆς Ἡλεκτρολόγων καὶ θὰ συνεχίσῃ μὲ τὸν κανονισμὸν ἐργασίας τῶν αὐτοματοποιημένων πλοίων καὶ τὸν γενικὸν προγραμματισμὸν τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως. 'Ο ναυτιλιακὸς κόσμος συμπαρίσταται εἰς τὴν προσπάθειαν.

Η "NAYTIKA ΜΑΘΗΤΕΙΑ..

'Ασφαλῶς, δὲν εἶναι ἀνάλογος πρὸς τὸν ὄγκον τῆς Ναυτιλίας οὔτε πρὸς τὴν ἔκτασιν τῶν ἀναγκῶν τῶν πλοίων εἰς ἀξιωματικοὺς θεωρητικῆς καταρτίσεως ἡ συμμετοχὴ τοῦ ἡλεκτρονικοῦ ἐφοπλισμοῦ εἰς τὰς δαπάνας τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως.

'Αλλ' ἔαν ἡ σύγκρισις γίνη πρὸς τὴν ἐν γένει ἡλληνικὴν τεχνικὴν καὶ ἐπαγγειλατικὴν ἐκπαίδευσιν, αὐτὴ ἐπίσης ἀφαλῶς, ἀποδίκει πρὸς εὑφημον διάκρισιν τῶν πλοιοκτητῶν. Διότι, ὡς εἶναι γνωστόν, οὐδεὶς παραγωγικὸς κλάδος ἔρχεται ἀρώγος τῆς ιδιωτικῆς ἡ τῆς κρατικῆς ἐπαγγειλατικῆς ἐκπαίδευσεως, δόσον συνυποκούρεται ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις.

Εἰς τὸ προγράμματον τεύχος μας ἀνεγράφαμεν, ὅτι αἱ εἰσφοραὶ τοῦ ἐφοπλισμοῦ καλύπτουν τὰ 35% τῶν δαπανῶν λειτουργίας τῶν Δ.Σ.Ε.Ν. Τὸ στοιχεῖον τούτο δὲν ἀποδίδει τὴν δῆλην ἔκτασιν τῆς οἰκονομικῆς προσφορᾶς τοῦ ἐμπρικοῦ πλοίουν. Πλέον τῶν πρὸς Κ.Ν.Ε. εἰσφορῶν, ὑπάρχουν καὶ αἱ πρὸς τὸ Κεφάλαιον 'Εκπαίδευσεως Θαλαμηπόλων καθεισταὶ ἀπὸ τοῦ 1965 καὶ καταβαλλόμεναι ὑπὸ τῶν ἐπιβαστηγῶν πλοίων, ὡς ἐπίσης καὶ αἱ πρὸς τὸ νεοσυσταθὲν τὸ

1968 Κεφάλαιον Σχολῶν Ναυτικῆς Προπαιδεύσεως.

Μολονότι δὲν ἔχουν εἰσέτι ἐκκαθαρισθῆ τὰ ἔσοδα τοῦ Κ.Σ.Ν. Μετεκπαιδεύσεως ὑπὸ τοῦ διενεργούντος τὴν εἰσπραξίην τούτων Ν.Α.Τ., εύρισκόμεθα ἐντὸς τῶν λογικῶν προβληφέων, ἐὰν ὑπολογίσωμεν ὅτι τὰ ἐπήσια ἔσοδα τοῦ νέου τούτου Κεφαλαίου θὰ φέρουσιν εἰς τὸ ύψος τῶν 50.000 λιρῶν 'Αγγλίας.

Θετικαὶ εἶναι, ἐπίσης, αἱ προβληφέις περὶ τῶν ἔσόδων τοῦ Κ.Ν.Ε. Αὗται είχον τὸ πρῶτον καθιερωθῆ ἀπὸ τοῦ 1948, ὅτι καὶ συνευθήτη τὸ Κεφάλαιον τούτο, διὰ νὰ αὐξηθοῦν αἰσθῆτας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος. 'Επὶ τὴ βάσει τῶν στοιχείων τοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ Ν.Α.Τ. τοῦ 1970 ἡ συνοπτικὴ εἰκὼν τῶν ἔσόδων τοῦ Κ.Ν.Ε. τοῦ αὐτοῦ ἔτους έχει ὡς ἔξης:

Περὶ τὰ 1.400 πλοία ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν, ἀνήκοντα εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ἀπό 100 - 3.000 κ.ο.χ. σκαφῶν, θὰ ἀποδώσουν ἑταῖροι ἔσοδον ὑπὲρ τὰς 52.500 λίρας 'Αγγλίας, ἐνῷ τὰ ἄνω τῶν 3.000 τόν. γκρὸς τῆς κυανολεύκου, θὰ συνεισφέρουν εἰς τὸ Κ.Ν.Ε. ὑπὲρ τὰς 88.000 Λ.Α. Αἱ ἀντίστοιχοι κατηγορίαι πλοίων συμβεβλημένων μετὰ τοῦ Ν.Α.Τ. θὰ ἀποδώσουν εἰς τὸ Κ.Ν.Ε. περὶ τὰς 5.000 Λ.Α. ἡ πρώτη καὶ ὑπὲρ τὰς 101.000 Λ.Α. ἡ δευτέρα, ἐνῷ τῶν 3.000 κ.ο.χ.

Αἱ εἰσφοραί, συνεπῶς, τοῦ ἐφοπλισμοῦ διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν συμποσοῦνται εἰς ἔπιστος — συναδλαγματικὸν — ἔσοδον ἔξιον ἰδιαιτέρας προσοχῆς. Μὴ συνυπολογίζομένων τῶν ἔσόδων τοῦ Κεφαλαίου 'Εκπαίδευσεως Θαλαμηπόλων καὶ ἀραιούμενου ποσοστοῦ 5%, λόγω ἀργίας πλοίων, τὰ δύο Κεφάλαια 'Εκπαίδευσεως καὶ Προπαιδεύσεως θὰ εἰσπράξουν τὸ 1970 ἔσοδα τῆς τάξεως τῶν 675.000 δολλαρίων ή τῶν 20.160.000 δραχμῶν.

'Ανεξαρτήτως τοῦ γεγονότος, ὅτι αἱ πρὸς τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν ὑλικαὶ προσφοραὶ τοῦ ἐφοπλισμοῦ δὲν συναντῶνται εἰς ἔπειρον παραγωγικὸν κλάδον τῆς χώρας, ἡ συμμετοχὴ τῶν πλοιοκτητῶν θὰ ἔπειρεται νὰ ἡτο μεγαλυτέρα. Τούτο, δημοσί, διὰ τοὺς γνωρίζοντας τὰ πράγματα τῆς ἡλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ τὸν ἔντονον ἀτομικὸν χαρακτῆρα τῆς ἡλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, δὲν δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ μὲ τὰς συνήθεις μορφάς — ἔξαναγκασμού ἡ συλλογικῆς συνεργασίας — αὐξησης τῶν ἔσόδων τῶν κεφαλαίων.

Πιστεύομεν ὅτι θὰ πρέπει νὰ συνδυασθῇ

CHARTER MARINE AGENCIES

SHIPBROKERS - SHIPPING AGENTS

JOINT MANAGING DIRECTORS: R. CARACANDAS, P. SANIANOS

SERVING SHIOPWNERS AND CHARTERERS AT THE FOLLOWING PORTS



LONDON:

4th Floor, 5 Camomile St., E.C.3
Telegrams: PRACTOR.
Tel. 283 6542. Telex 884854.

WALVIS BAY:

P.O.Box 1212.
Tel. 3946. Telex 48792 WNK.
Telegrams: GREKKA.

CAPE TOWN:

P.O.Box 3190. Tel. 277713.
Telegrams: GREKKA.
Telex 5.7045.

PORT ELIZABETH:

P.O.Box 558. Tel. 29154.
Telex 74.7445.
Telegrams: GREKKA.

EAST LONDON:

P.O.Box 78. Tel. 23767, 23769.
Telegrams: GREKKA.
Telex 75.642.

DURBAN:

P.O.Box 4311
Tel. 23705. Telex 6.7443.
Telegrams: GREKKA.

LOURENCO MARQUES:

P.O.Box 1252.
Tel. 4006 and 92111.
Telegrams: GREKKA.

BEIRA:

P.O.Box 677.
Tel. 3737, 3898, 3338.
Telegrams: GREKKA.

MAURITIUS:

P.O.Box 36, Port Louis.
Telegrams: GREKKA.

OUR LONDON AND PIRAEUS OFFICES ARE IN A POSITION TO GIVE YOU IMMEDIATE INFORMATION ON ALL PORTS REGARDING THE FOLLOWING • INDEPENDANT MARINE CONSULTANTS AND SURVEYORS • PORT DELAYS • OFF PORTLIMIT CALLS • DRY DOCKING • SHIP REPAIR YARDS • SHIP CHANDLERS • STEVEDORING RATES ETC.

η δαπάνη της ναυτικής έκπαιδεύσεως πρός την υπό τού εφοπλιστού, τού καταβάλλοντος ταύτην έξασφαλίσιν τού ἀνταλλάγματος της έπι των πλοίων του ἐργασίας, ἀνάλογου πρὸς τὴν ἐπιβάρυνσιν τού ἀριθμοῦ ἀποφοίτων τῶν Δ.Σ.Ε.Ν. ἢ τῶν Δ.Σ.Ν. Προπαιδεύσεως. Καὶ ἔξηγούμεθα:

Διὰ νὰ ὑπάρξῃ μεγαλυτέρα συμμετοχὴ τού πλοίου εἰς τὰς δαπάνας τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, πρέπει νὰ καθιερωθῇ τὸ σύστημα τῆς καταβολῆς τῶν ἔξδων φοιτησεως τοῦ μαθητοῦ ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ μὲ ἀντίστοιχον ὑποχρέωσιν τοῦ μαθητοῦ, ὅπως προσφέρῃ τὰς ὑπηρεσίας του ἐπὶ πλοίων τῆς διαχειρίσεως τοῦ καταβάλλοντος τὰς δαπάνας τῶν σπουδῶν του ἐφοπλιστοῦ.

Ο νόμος οὗτος τῆς «ναυτικῆς μαθητείας» καταφρίζεινος μὲ πληρότατα καὶ εὐρύτητα, δύναται νὰ ὑστερήσῃ ἐν τῷ ἐφαρμογῇ του εἰς πλειότερα τοῦ ἐπιδιωκούμενου σκοποῦ ἀποτελέσματα, ὅπως ἡ διάθεσις τῶν περιστερῶν ἐσόδων τῆς Κ.Ν.Ε. καὶ Κ.Σ.Ν.Π. πρὸς ἐπέκτασιν τοῦ δικτύου αὐτῶν καὶ εἰσδοχὴν μείζονος ἀριθμοῦ μαθητῶν, τὴν δημιουργίαν ψυχικοῦ καὶ αισθηματικοῦ συνδέσμου μεταξὺ τοῦ νέου ναυτικοῦ καὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, τὴν πρόληψιν διαφυγῆς Ἑλλήνων ἀξιωματικῶν Ε.Ν. πρὸς ἑνα πλοίο κλπ.

Διὰ τοὺς τυχὸν ἀμφιβάλλοντας ἐπὶ τῆς ἀποτελεσματικότητος τοῦ θεσμοῦ τῆς «ναυτικῆς μαθητείας», θὰ εἴχομεν νὰ προσέσωμεν ὅτι οὗτος δὲν εἶναι ἄγνωστος, καθιερώμενος δὲ εἰς τὴν Νεαυτίλιαν οὐδὲν — ὦν οιανδήποτε μορφήν — κακὸν δύναται νὰ προκαλέσῃ, ἐνῷ καὶ ἡ περιωρισμένη περίπτωσις τῆς ἐφαρμογῆς του θὰ ἀποφέρῃ θετικὸν ὄφελος.

N.A.T. ΚΑΙ I.K.A.

Δὲν ἀμφισβητοῦμεν οὔτε τὸ ἐνδιαφέρον, οὔτε τὴν νομιμότητα τῶν ἐνέργειῶν ὁρισμένων ὑπευθύνων εἴτε τῆς διοικήσεως εἴτε τῶν ὄργανων ισμῶν Δημοσίου Δικαίου, ὅπαν ἀνακαλύπτουν μίαν νέαν πτυχὴν τῶν καθηκόντων των. Διερωτώμεθα μόνον, διατὶ ἡ ἀνακάλυψις αὐτὴ ἔρχεται τόσον ὀψίμως, ὥστε νὰ δημιουργήται ἡ ἐντύπωσις, ὅτι ἡ τὰ καθηκοντα ταῦτα παρημελήθησαν ἡ πρόκειται περὶ ὑπερβάλλοντος ζήλου.

Μετὰ τὸ θέμα τῆς εἰσφορᾶς τῶν ναυτικῶν πρὸς τὴν «Ἐργατική Εστίαν», τὸ δποίον, παρ' ὅλην τὴν ἐνέργειὸν μεσολάβησιν καὶ εὔστοχον θέσιν ἐκ μέρους τοῦ Υ.Ε.Ν. δὲν «έκλεισθη» ὄριστικῶς, νέον μέσον ἀνακινεῖται τὴν φορὰν αὐτὴν ἐκ μέρους τοῦ I.K.A. Ἀνεφέρθη, δηλαδὴ, ὅτι ὑποκαταστήματος Ἀθηνῶν τού 'Ιδρυματος προέδη εἰς πρᾶξιν ἐπιβολὴν τοῦ ἀριθμοῦ 27 τοῦ N. 4502/66, τῆς ἀποδόσεως εἰς τὸν ἀριθμόν τοῦ πλοίου πλοίου ἐργασέντα ως ξυλουργόν, ἄπομον, τὸ ὄποιον δὲν ἦτο ἐφαδισμένον διὰ ναυτικοῦ φυλλαδίου.

Τὸ 'Υποκατάστημα τοῦ I.K.A. — ἀνεξαρτήτως τοῦ πόθεν ἔλαβεν ἀφορμήν — ἐφήρμοσε τὴν γενικὴν διάταξιν τοῦ καταστατικοῦ νόμου, καθ' ἣν οἱ προσφέροντας ἔξηρτην ἐργασίαν ἐντὸς τῶν ὅρων τῆς X ωρας, εἴναι ὑποχρεωτικῶς ἡσφαλισμένοι εἰς τὸ I.K.A.

Εἰς τὴν πραγματικότητα, πρόκειται περὶ τοῦ ἐπιμάχου ἔκεινου ζητήματος, τὸ δποίον μετ' ἐπιμονῆς καὶ διασυγόυν προβλεπτικότητος, ἔθεσεν ἀπὸ τοῦ 1964 ἡ "Ενωσις Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, καὶ τοῦ ὄποιον, ἀτυχῶς, ἡ λύσις ἀπεκρούσθη ὑπὸ τῶν ὑπερσιῶν τοῦ N.A.T. κλπ. Ἡ "Ενωσις εἴχεν ὑποδείξει κατὰ τὴν τότε γενομένην ἐπεξεργασίαν τοῦ τροποποιούντος τὸν ὄριθ. 3170/1955 Νόμου περὶ N.A.T., τὴν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τῆς καταβολῆς εἰσφορῶν πρὸς τὸ N.A.T. τῶν ἀλλοδαπῶν καὶ τῶν μὴ ἀπογεγραμμένων ως ναυτικῶν Ἑλλήνων. Ἀτυχῶς, ἡ διάταξις τοῦ ἀνωτέρω Νόμου πα-

ραμένει οὐσιαστικῶς ἐν ἰσχύι καὶ μετὰ τὴν ὑπὸ τοῦ N. 4502/1966 (ἄρθρ. 7) δοθεῖσαν αὐθεντικὴν ἐρμηνείαν καὶ τὴν τροπολογίαν τοῦ ἄρθρ. 9 τοῦ N. Δ. 87/1969.

Ἐκ τῆς ἐγκαινιασθείσης τακτικῆς τοῦ I.K.A. γενιώνται πολλὰ ζητήματα. Καὶ τρώτον, ἡ διπλῆ ἐπιβάρυνσις ναυτικοῦ καὶ πλοίου διὰ τὴν καταβολὴν παραλλήλως καὶ συγχρόνως τῶν εἰσφορῶν τοῦ N.A.T. καὶ τοῦ I.K.A. Τοιουτοτρόπως, διὰ τὸ «διαστηρισμὸν ναυτικού», ὃ δύοις συνήθωσαν εἶναι κατώτερον πλήρωμα, θὰ καταβληθῇ ὀρθοστικὸν ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ μισθοῦ των 42,50%.

Δὲν εἴναι, βεβαίως, γνωστὸς ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνέ ναυτικοῦ φυλλαδίου ναυτολογουμένων, ἀλλὰ δὲν εἶναι καὶ δίλγοιοι — συνήθωσαν καλούμενοι — «διαστηρισμού». Καὶ ἐάν ἡ μεμονωμένη περίπτωσις γενικευθῇ, θὰ πρέπει εἰς τὸ μέλλον νὰ ἐπιδιώκεται ἡ ἐντὸς διμήνου ἐπικόλησης τῶν ἐνόντων ἐπὶ τοῦ βιβλιαρίου I.K.A. τοῦ «διαστηρισμού». Παρὰ τίνος καὶ, συνεπώς, ποὺ θὰ λομβάνη χώρων αὕτη; Ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἡ εἰς τὸ ἐδόν γραφεῖν; Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις θὰ προκύψουν καὶ ἀνωμαλίαι καὶ εὐθύναι, δυσαναλόγως ὑπέρτεραι τοῦ σκοποῦ.

Διὰ τὸ παρελθόν, ὅμως, πῶς εἶναι δυνατὸν νὰ κληθῇ τὸ πλοίον νὰ εἰσφέρῃ συνολικῶς 35% ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τοῦ «ναυτικοῦ» (ἀντὶ τοῦ 8%), ἀφοῦ οὔτε κράτησις εἰς βάρος τούτου ἔγενετο ὑπὲρ τοῦ I.K.A. οὔτε ποτὲ ἡ ἐπιχείρησης εἴχεν ιδέαν τῆς ὑποχρέωσεως καταβολῆς διπλῶν εἰσφορῶν — ἀφοῦ καὶ τὸ I.K.A. μόλις ἀπεκόλυψε τὸ νέον πεδίον ἐφαρμογῆς τῶν ἀσφαλιστικῶν του διατάξεων.

Ἐπιθυμούμενον νὰ ἐπιστήσωμεν τὸ προσωπικόν τοῦ 'Υπουργοῦ κ. Ἰωάν. Χολένα ἐνδιαφέρον, πρὸς ἔξοδάν του τοῦ ἀνακινηθέντος ζητήματος. Λύσις ὑπάρχει. Καὶ ἡ τελέον ἐτοίμη εἶναι ἡ προβλεπομένη ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 27 τοῦ N. 4502/66, τῆς ἀποδόσεως εἰς τὸν ἀσφαλιστικὸν φορέα ηράτας (I.K.A.

η ἄλλον τινα δι' ἄλλας εἰδικὰς περιπτώσεις), τῶν ὑπὸ τοῦ N.A.T. εἰσπραχθεισῶν εἰσφορῶν τῶν «διαστηρισμῶν».

ΑΚΤΟΠΑΟ·Ι·ΚΑ

Θὰ ἔδοκιμάσθησαν, ἀσφαλῶς, οἱ ἐπὶ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνῶν ἀρμόδιοι τοῦ 'Υπουργείου, ἵνα ἔξασφαλίσουν τὴν ἐπάρκειαν εἰς πλοῖα διὰ τὴν ἀνετόν πως ἔχουπητήσην τῆς κινήσεως, τῶν ἑορτῶν τοῦ Πάσχα. Εἰς ωρισμένας γραμμάτας τὸ ἐπέτυχον, χάρις εἰς τὰ ἔκτακτα δρομολόγια, παρὰ τὴν ὑφισταμένην κίνησιν, δὲν ἔξετελέσθησαν, ἀφοῦ οὔτε ἐν πλοίον δὲν ὑπῆρχε διαθέσιμον. Μικρὸν ἀτύχημα εἰς ἔνα σκάφος τῆς γραμμῆς, λ.χ. τῆς Κρήτης, τῆς Χίου - Μυτιλήνης ή τῶν Δωδεκανήσων, θὰ προκληθεῖ καὶ τὴν διακοπήν τῆς συγκοινωνίας διά τινας ήμέρας τῆς ἔβδομάδας. Πλοίον ἐφεδρικὸν δὲν θὰ προσεφέρετο οὔτε καὶ ἡ ἔξαλλης γραμμῆς θὰ ἡτο δυνατή ή μεταφορὰ σκάφους τίνος, λόγω τῆς ἐκτάκτου ἐπιβατικῆς κινήσεως.

Καὶ πρέπει νὰ εὐχώμεθα ὅπως διεξέλθωμεν τὴν θερινὴν περίοδον χωρὶς καθυστέρησην τίνα, ἔξατυχηματος ἐνὸς πλοίου. Εἰναι τόση η ὑφισταμένη ἀνεπάρκεια εἰς κατάλληλα ἐπιβατηγά ἀκτοπλοϊκά σκάφη καὶ τόση προβλέπεται ἡ ἐφετεινὴ κίνησις, ὥστε αἱ γνωσταὶ ἀνωμαλίαι εἰς μίαν γραμμὴν νὰ μη ἀποκλείωνται μὲ τὸ ἀνεκτέλεσθον καὶ ἐνός, ἔστω, δρομολογίου.

ΜΑΣ ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΝ

Τὸ ἐπιβατηγὸν - ὄχηματαγωγὸν «Χανιά» θὰ είναι ἔτοιμον νὰ ἀναλάβῃ τὰ πρὸς τὴν Κρήτην ταξίδια του. "Ολαι αἱ ὑποδειχθεῖσαι ἀπὸ τὴν 'Ἐπιθεώρησιν τῶν 'Εμπορικῶν πλοίων ἐπισκευαὶ ἔξετελέσθησαν. 'Απομένει νὰ καθορισθοῦν απὸ τὸ 'Υπουργείον τὰ δρομολόγια. Πρόκειται περὶ σκάφους — τα-

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

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

• ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

— ΝΑΥΛΩΣΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ 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

— ΔΥΝΑΜΕΩΝ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΩΜΕΝΗ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ ΗΝ ΠΩΛΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 475.227, 412.433.

• ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

— ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΣ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑΣ ΠΤΕΡΕΛΑΙΟΜΗΧΑΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ «SUDOIMPORT» ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΕΩΣ 5 Η.Ρ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΩΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΦΟΔΙΑ.
— ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 6 — 150 ΕΠΙΒΑΤΩΝ, ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 412.433, 474.273, 425.371.

• ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

— ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝ ΠΑΡΑ ΤΑ LLOYD'S ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟΛΥΤΟΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ. ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 477.365, 412.433, 425.371.

• ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

— ΑΝΑΛΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΣ 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
ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ «ΜΟΥΓΕ» - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («MOUGE» PIRAEUS).

χέος, άνετου, άσφαλούς — σπερ προώρισται νά συμβάλη άποτελεσματικώς είς τὴν ἀποσυμφόρηση τῆς κινήσεως τῆς Μεγαλονήσου, ἀποσυμφόρησιν, σημειωτέον, ἡτις πρόκειται, ἔτι περισσότερον, νά ἐνταθῇ κατὰ τὴν θερινή περίοδον.

Αἱ πληροφορίαι ἀπὸ τὴν Κρήτην ἐπισημάνουν τὴν ἀνάγκην τῆς ἐπαναστήψεως τῶν ταξιδίων τοῦ «Χανιά». Διὰ τὰς ἀκτοπλοΐκὰς μας συγκοινωνίας εἶναι καὶ τὸ σκάφος αὐτὸς πολύτιμον ἀπόκτημα. «Ἄν ποτε ἐπρόκειτο νά κερδίσῃ ἡ ἀκτοπλοΐα Nautileia ἔνα παρόμιον πλοίον — τῆς μεταφορικῆς ἱκανότητος τοῦ «Χανιά» — θὰ ἔχριστο νά ἐπενδύσωμεν 2 - 3 ἑκατομμύρια. Διὰ τὸ ἔχομεν, εὐτυχῶς, δὲς τὸ χρησιμοτοίχωμεν. Καὶ ὅπως αὐτὰ τὰ πράγματα ὑποδεικνύουν, μᾶς εἶναι ἀπαραίτητον.

ΕΞ ΑΝΑΤΟΛΩΝ Ο ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Ο κ. Y. K. Rao τοῦ Χόγκ - Κόγκ μᾶς ἀκολουθεῖ κατὰ πόδας ἡ καὶ προτέρει ἡμῶν εἰς ἀπόκτησιν τονάς. Πρόεδρη προσφάτως ἡ ἑταρία του, ἡ World Wide, εἰς τὴν ὁμαδικὴν παραγγελίαν 17 σκαφῶν, ὑπερμεγέθων, διαφόρων τύπων. «Οταν θὰ παραδοθῶν, δ στόλος τοῦ κ. Rao θὰ ἀριθμῇ δύναμιν 90 σκαφῶν, 6.2 ἑκατομμυρίων τόνων d.w.!

Τὰ παραγγελθέντα 17 συνίστανται: Εἰς δύο τῶν 275.000 τόνων τάνκερς, (ναυπηγεία Χάρλαντ - Γούλφ τοῦ Μπέλφαστ). Εἰς ἐν τύπῳ O.B.O., τῶν 167.000 τόν. d.w. (ναυπηγεία Σβάντη, Χάντερ). Παράδοσις καὶ διὰ τὰ τρία τὸ 1973. Τὸ πρῶτον δ' ὑγράερια σκάφος τῆς ἑταρίας, 41.000 τόν. γκρόδς (ναυπηγεία Καθασάκι). «Ἐν ἐπίστης μικτόν, τῶν 154.100 τόνων, εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία. «Ἐν τῶν 255.000 τόνων τάνκερ καὶ τέσσαρα μπάλκ - κάρριερς τῶν 20.000 τόνων, εἰς τὰ ναυπηγεία Νίππον Κόκκων. «Ἐν ἐπίστης τῶν 233.000 τόνων τάνκερ (ναυπηγεία Μίτσουμπίσι) καί, τέλος, εἰς τὴν Οζάκαν, δύο τῶν 26.000 τόνων μπάλκ - κάρριερς καὶ τέσσαρα τῶν 23.000 τόν., ειδικὰ διὰ μεταφοράς ξυλείας. Αἱ παραδόσεις προβλέπονται μεταξὺ τῶν ἐ-

τῶν 1971 καὶ 1973. Σύνολον παραγγελθέντος τονάς 1.643.000 τόν. d.w. Κόστος 180 ἑκατομμύρια δολλ.

Πρὸ πενταμήνου, μόλις, δ. κ. Rao παρήγειλεν ἔνδεκα σκάφη, διὸ 15 ἑκατομ. τόνων.

Χαρακτηριστικὸν τὸ γεγονός, ὅτι δ. κ. Rao ἐπώλησε ἰκανοποιητικώτατα τὰ συμβόλαια τριῶν τάνκερς, τῶν 225.000 τόν. καὶ τὰ ἀντικατέστησε μὲ σκάφη τῶν 275.000 τόνων.

Τὸ χαμηλὸν κόστος διασχειρίσεως — ἄφθονα καὶ εὐθυγάντη πληρώματα — τὰ χαμηλότοκα μακροχρόνια ναυπηγικὰ δάνεια καὶ ἡ καλὴ ναυλαγορά, ἡ ἐπιτρέπουσα καὶ δι' ἀπωτέρας ἡμερομηνίας χρονοναυλώσεις, δικαιολογοῦν τὰς ἀνωτέρω παραγγελίας. «Οπως καὶ ἄλλοτε ἐτονίσαμεν, ἀσυναγώνιστος εἶναι ἡ Nautileia τοῦ Χόγκ - Κόγκ. «Ἡ ἐπικράτησις εἰς τὴν «Απω Ανατολήν, σὺν τῷ χρόνῳ, θὰ εἴναι πλήρης. Εύρυταν ἐκεῖ τὸ πεδίον τῆς ἀναπτύξεως. Διὰ τὴν Nautileia μας ὁ ἴσχυρότερος ἀνταγωνιστής πρέπει νά θεωρήται τὸ πλοίον τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς «Απω Ανατολής.

ΟΙ ΆΛΛΟΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

Μετὰ μίαν μακράν, διπωσδήποτε, περίοδον σχετικῆς χαλαρώσεως τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, ἡ M. Brestanía ἐπανέρχεται εἰς τὸ προσκήνιον σφριγγή, ἐπιδεικνύουσσα τὴν μακραίωνα ἐπίδοσιν τῆς εἰς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης. «Ἄξιοσμείωτον τὸ προβάσιμα εἰς ειδικοῦ τύπου πλοία. Αἱ παραγγελίαι τῶν «Αγγλων ἐφοπλιστῶν διὰ παντὸς τύπου ειδικευμένον τονάς ἀνέρχονται εἰς τὰ 16% τοῦ παγκοσμίου συνόλου, κόστους 800 - 850 ἑκατομ. λιρῶν. Τὰ περισσότερα πλοία κοντεῖνεται ἐξαγορά τοῦ Ελλάδα τοῦ ἐπιθυμούντος τὴν ἐξαγοράν. Τούτο, δημοσί, δὲν είναι ἐφικτόν διὰ τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τῶν ναυτολογημένων ἐνδιαφερομένων, τῶν ὅποιων ἡ λῆξις τῆς ἐτησίας, τούλαχιστον, ναυτολογήσεως των δὲν συμπίπτει μὲ τὴν δοθείσαν ἐξάμηνον προθεσμίαν.

Συγκεκριμένως, τὰ ἀπαίτουμενα ἀπὸ τὸ Nόμον δικαιολογητικά πρὸς ἐξαγοράν τῆς ἀνωτέρω ὑπηρεσίας, ὡς τὸ ἀπόστοπον ποινικοῦ Μητρώου ἡ τὸ πιστοποιητικὸν διὰ δὲν λαμβάνεται σύνταξις ἐκ τοῦ Δημοσίου, χορηγούνται μόνον ἐφ ὅσον τὰ ζητήση αὐτοπροσώπων ὁ ἐνδιαφερόμενος.

Ἄξιοσμείωτον διὰ τὴν σύγκρισιν: «Ο Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς ἔχει ὑπὲρ αὐτοῦ σύνολον παραγγελιῶν ἀνώτερον εἰς τονάς — περὶ τὰ 17 ἑκατομμ., τόν. d.w. — ὅχι, δημοσί, καὶ εἰς ποικιλίσιν τύπων. Τὰ πλοία κοντεῖνεται καὶ τὰ πλοῖα γραμμῶν λείπουν ἀπὸ τὰς ἐλληνικὰς παραγγελίας. Οἱ «Αγγλοι, τούναντίον, ἐμφανίζονται καθυστερημένοι εἰς τὰ τύπου Ο.Β.Ο. καὶ τὰ μπάλκ - κάρριερς. «Ἐνωρίτερον ἡμεῖς, ὅπως καὶ οἱ Νορβηγοί, πρὸς αὐτὰ ἐστράφημεν.

INA ΕΦΑΡΜΟΣΘΗ

Μᾶς παρακαλούμενον νὰ ὑποδείξωμεν τὰ κάτωθι: Διὰ τοῦ ἥρθον 5 τοῦ Νομοθετικοῦ Διατάγματος 375/1969, δημοσιευθέντος τὴν 13ην Δεκεμβρίου τοῦ 1969, προβλέπεται ἡ ἐντὸς ἔξαμηνου ἐξαγορὰ τοῦ ἐπολεμικῆς περιόδου χρόνου στρατιωτικῆς ὑπηρεσίας, τῆς διαυθείσης εἰς τὸ Βασιλικὸν Ναυτικόν, προκειμένου νὰ καταστῇ αὕτη πραγματικὴ συντάξιμος ὑπηρεσία.

Τὸ παρασχωρθέν, δημοσί, διὰ τοῦ ἀνωτέρω νόμου δικαιώματα εἰς ἔνα μεγάλον ἀριθμὸν πολεμιστῶν ναυτικῶν, κινδυνεύει νὰ καταστῇ δῶρον δῶρον, διότι ἡ τεθείσα ἐξάμηνος προθεσμία ἀποδεικνύεται ἐντελῶς ἀνεπαρκής, καθ' ὅσον ἐκ τῶν πραγμάτων ἐπιβάλλεται ἡ παρουσία εἰς τὴν «Ελλάδα τοῦ ἐπιθυμούντος τὴν ἐξαγοράν. Τούτο, δημοσί, δὲν είναι ἐφικτόν διὰ τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τῶν ναυτολογημένων ἐνδιαφερομένων, τῶν ὅποιων ἡ λῆξις τῆς ἐτησίας, τούλαχιστον, ναυτολογήσεως των δὲν συμπίπτει μὲ τὴν δοθείσαν ἐξάμηνον προθεσμίαν.

Συγκεκριμένως, τὰ ἀπαίτουμενα ἀπὸ τὸ Nόμον δικαιολογητικά πρὸς ἐξαγοράν τῆς ἀνωτέρω ὑπηρεσίας, ὡς τὸ ἀπόστοπον ποινικοῦ Μητρώου ἡ τὸ πιστοποιητικὸν διὰ δὲν λαμβάνεται σύνταξις ἐκ τοῦ Δημοσίου, χορηγούνται μόνον ἐφ ὅσον τὰ ζητήση αὐτοπροσώπων ὁ ἐνδιαφερόμενος.

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



PHONES :

332.615

342.673

C. S. HALKIAS - PRESIDENT

AVENIDA BELGRANO 355

BUENOS AIRES - ARGENTINA

SHIPOWNERS - 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

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, ἐπιβάλλεται ὅπως ὀνομάζηται ὁ τρόπος, διατίς θὰ καταστήσῃ τὴν σχετικὴν διάταξιν πρακτικῶς ἐφαρμόσιμον.

ΤΟ ΓΙΕΝ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Μελετάται ἐπισταμένως ἡ παρούσα θέσις τοῦ γιέν, ἀπὸ τὴν κυβέρνησιν τοῦ Τόκιο. Ἡ πίεσις διὰ τὴν ἀνατίμησίν του ἀσκεῖται ἡδη ἵσχυρα καὶ δὲν φαίνεται, πλέον, ἀπίθανος, ἀκόμη καὶ εἰς δύσους, μεταξὺ τῶν παραγωγικῶν κύκλων τῆς Ἰαπωνίας, ἐκρίνεται μὴ συμφέρουσα.

Τὰ συναλλαγματικὰ ἀποθέματα βαίνουν διογκούμενα. Ὑπολογίζονται εἰς 3.600 ἑκατομ., δολλάρια καὶ θὰ ὑπερβούν τὰ 4.600 ἑκατομ., ἵσως καὶ τὰ 5.000, περὶ τὸ τέλος τοῦ πρέχοντος οἰκονομικοῦ ἔτους, διὰ νὰ πλησιάσουν τὰ 10.000 ἑκατομ. δολλ., περὶ τὰ μέσα τῆς δεκαετρίδος τοῦ 1970. Τοῦ γιέν ἡ ἀνατίμησις πιθανὸν νὰ ἀποφασισθῇ πρὸ τῆς συσσωρεύσεως τῶν μεγαλυτέρων ἀποθεμάτων.

Οἱ Ἰάπτωνες, βεβαίως, ἔξαγωγεῖς, μεταξὺ δ' αὐτῶν καὶ τὰ ναυπηγεῖα, θὰ ὑποστοῦν βαρυτάτας ζημίας ἐκ τῆς τοκοχεωλικῆς ἔξοφλησεως τοῦ εἰς δολλάρια λαβεῖν των. Οἱ εἰσαγωγεῖς, τούναντίον, τῶν πρώτων ὑλῶν, αὔτινες τόσον ἀναγκαῖον καὶ τόσαι πολλαὶ εἰσάγονται διὰ τὴν σταθερῶς ἀναπτυσσόμενή ἰαπωνικῶν οἰκονομιῶν (12% ἑπτούρως), θὰ εἶναι οἱ κερδισμένοι ἀπὸ τὴν ἀνατίμησιν. Εὐθύνοτερον τὸ κόστος τῶν ἀγορῶν των.

Διὰ τὴν Ναυτιλίαν, τὴν ἐλληνικήν, ἴδιατέρως, τὸ ἀκριβότερον γιέν θὰ σημάνῃ καὶ τὸ ὑψηλότερον ὀπωδόνηποτε εἰς δολλάρια κόστος τῶν παραγγελιῶν της, ἀλλὰ καὶ τῶν δαπανῶν τῶν πλοίων εἰς τοὺς ἰαπωνικοὺς λιμένας. Ἡδη τὰ πρώτα εἰς γιέν ναυπηγικῷ συμβόλαιοια συνήφθησαν. Καθορίζεται ἡ τιμὴ τοῦ γιέν, ἡ ἐκάστοτε ἐπιστημονικοῦ κρατούσα, ἐν σχέσει πρὸς τὸ δολλάριον. Δὲν ἔχει, ὅμως, διακριθῆσθαι εἰσέτι, ἀν εἰς τὰς ζητουμένας, τόρα, ὑψηλοτέρας τιμᾶς διὰ ναυπηγήσεις, ἔχει περιληφθῆ καὶ ἡ ἐκ τῆς ἀνατίμησεως τοῦ γιέν μέλουσα νὰ προέλθῃ ζημία εἰς τοὺς ναυπηγούς, προκειμένου περὶ συμβολαίων συναπτομένων εἰς δολλάρια.

ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ ΜΑΜΜΟΥ

Ο ναυτιλιακὸς κλάδος τῆς Σέλλη, διαχειρίζεται τὸν τεράστιον στόλον τῶν δεξιωμενοπλοίων τῆς ἐταιρίας ταύτης, ἤρχισε συνομιλίας μετὰ τῶν κυριωτέρων ἰαπωνικῶν ναυπηγικῶν οἰκῶν διὰ τὴν παραγγελίαν μιᾶς σειρᾶς τάνκερς τῶν 250.000 τόν. d.w. Αἱ συνεννοήσεις αὐτῆς ἡκολούθησαν τὰς μετὰ τοῦ ὀλλανδικοῦ ναυπηγεῖος Βερόλιμο διαπραγματεύσεις διὰ τὴν κατασκευὴν δύο δεξιωμενοπλοίων τοῦ ἀνωτέρω τύπου. Ὑπολογίζεται ὅτι αἱ συνεννοήσεις δὲν θὰ εἶναι εὐχερεῖς, ἐξ αἰτίας κυρίως τῶν τιμῶν, αὔτινες ἔχουν σημαντικῆς αὐξήσθη ἀπὸ τὸ 1966, ὅτε ἡ αὐτή ἐταιρία εἶχε παραγγείλει 11 σούπερ τάνκερς, τῶν 210.000 τόνων d.w., εἰς τὴν Ἰστικαστέζιμα, τὴν Μιτσούμπιστ καὶ τὴν Καδασάκι. Οἱ Ἰάπτωνες, πάντως, πιστεύουν, ὅτι ἡ Σέλλη δὲν θὰ ἐπιψεύνῃ ἐπὶ λίαν χαμηλῆς συνολικῆς τιμῆς, δεδομένου ὅτι εἶναι γνωστόν, ὅτι ἡ ναυπηγήσις τῶν γιγαντιαίων τούτων τάνκερς οὐδὲν σχεδὸν περιθώριον κέρδους κατέλιπε μέχρι σήμερον.

Ἐξ ἄλλου, τὸν παρελθόντα Μάρτιον ἡ «Ἐσσο» ἥλθεν εἰς ἐπαφὴν μετὰ τῶν ναυπηγείων «Βερόλιμε», διὰ τὴν ναυπηγήσιν δύο σούπερ - τάνκερς τῆς κλάσεως ταύτης, ἐνῷ ἡ «Τεξάκο» παρήγγειλεν ἡδη εἰς τὰ ἐν λόγῳ ναυπηγεῖα δύο τοιαύτα, τῶν 225.000 τόν. d.w.

Εἶναι χαρακτηριστικόν, ὅτι πρὸς τὸ πα-

ρόν, τούλαχιστον, ὅλαις αἱ μεγάλαι ἐταιρίαι πετρελαίου ἐμμένουν εἰς τὴν κλάσιν τῶν 250.000 τόν. d.w., διοτάζουσαι νὰ προχωρήσουν πρὸς τὸ μεγαλύτερον, χωρητικότητας καὶ δὴ πρὸς τὰς 500.000 τόν. d.w., μολονότι σχέδια ναυπηγήσεως τοιούτων κολοσσιαίων σκαφῶν ἔχουν ἐκπονηθῆ ἡδη καὶ ἔχουν ὑποβληθῆ εἰς τὸν Ἀμερικανικὸν Νησιγνώμονα. Φαίνεται, πάντως, ὅτι πολλοὶ παράγοντες ἐπιβάλλουν τὴν μετὰ μεγάλης προσοχῆς ἀντιμετώπισιν τοῦ θέματος τῆς περαιτέρω αὐξήσεως τοῦ μεγέθους τῶν πετρελαιοφόρων. Μεταξὺ τῶν παραγγελιῶν τούτων προέχουσαν θέσιν κατέχει τὸ πρόδηλημα τῆς ἀσφαλίσεως καὶ ιδίως τὸ πρόδηλημα τῆς κατασκευαστικῆς τιμῆς, ἥτις ἀναφορικῶς πρὸς τὰ σκάφη τῶν 225.000 τόν. d.w., ὥστη ἡδη τούλαχιστον κατὰ 40% ἐντὸς τῆς τελευταίας τριτίας.

ΤΑΝΚΕΡΣ ΜΑΜΜΟΥ, ΕΙΣ ΤΙΜΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

Ἀναφέρουν οἱ κ.κ. Eggar, Forrester Ltd., εἰς τὴν τελευταίαν ἀνασκόπησιν τῆς ἀγορᾶς πλοίων: «Οἱ πλοιοκτῆται φορτηγῶν σκαφῶν ἀντιμετωπίζουν τὸ δίλημμα τῆς ἐπιτομῆς τῆς συνεχίσεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν σκαφῶν των. Ἀπὸ τὴν μίαν πλευρὰν οἱ ἀγορασταὶ προθύμως προσφέρουν τιμᾶς σκανδαλιστικάς. Ἀπὸ τὴν ὄλην, οἱ ναυλωταὶ προσφέρουν νὰ ναυλώσουν τὰ σκάφη μὲ ἔξοχως ικανοποιητικοὺς ναύλους.

Πρὸς οἰσανδρήποτε πλευρὰν καὶ ἀν κλίνουν, κέρδη ικανὰ θὰ ἀποκομίσουν. Ἀντιμετωπίζουν, πάντως, τὸ πρόδηλημα τῆς ἐπανεπενδύσεως τῶν ὄσων ἀποκερδάσιν. Ἐλάχιστα τὰ πρὸς μεταπώλησιν μεταχειρισμένα πλοῖα, ὀλιγώτερα καὶ αἱ διαθέσιμοι ναυπηγικαὶ ἔσχάραι διὰ ταχυτέρων παραδοσίουν.

Παραδειγματικά χαρακτηριστικὸν τῆς κρατούσης εἰς τὴν ἀγορὰν καταστάσεως: Τὸ τάκερ «Staland» ἥγοράσθη τὸν Ἰανουάριον ἀντὶ 4.350.000 δολλ., καὶ ἐπανεπωλήθη τὸν Φεβρουάριον, ἀντὶ 5.030.000 δολλ.! Ἐφοπλισταὶ τοῦ Χόγκ - Κόγκ ἐπωφελήθησαν τῆς τοιαύτης ραγδαίας ἀνατίμησεως τῶν ἀξιῶν. Ἐπώλησαν μὲν ἔνα ξειρικότατον κέρδος τὰ συμβόλαια διὰ τρία τάκερά τῶν 225.000 τόνων καὶ τὰ ἀντικατέστησαν μὲ τὴν παραγγελίαν σκαφῶν τῶν 275.000 τόν.

Ηὑμένεος καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀγοραστῶν μπόλικ - κάρριερ, μὲ τιμᾶς σταθερῶν αὐξανομένας ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν. Ἐλάχιστα τὰ προσφερόμενα σκάφη. «Εἰλείσθησαν χρονοναυλώσεις καὶ μὲ παράδοσιν τῷ 1972. Ἡ αὐτή κατάστασις τοῦ «μπούνη» ἐπικρατεῖ καὶ εἰς τὴν ἀγορὰν διαλύσεων πλοίων. Διελυταὶ τῆς Ἰαπωνίας καὶ τῆς Φορμόζας προσφέρουν δολλ. 70 καὶ 72 κατὰ τόνων ἐλαφροῦ ἐκτοπίσματος διὰ δεξιαμενόπλοια. Πωληταί, ὅμως, εἰς τὰς ὑψηλάς

ἀύτας τιμάς, μετὰ δυσχερείας ἔξευρισκονται.

Ἄπεικονίζεται διὰ τῶν δόλιων ὡς ἀνωτέρω ἡ συνεχίζομέν καὶ εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν πλοίων ἀνατιμητική πορεία. Συναγωνίζονται οἱ ἀγορασταὶ, προσφέροντες τὰ περισσότερα, διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὸ παρὰ πολλῶν ζητούμενον πλοίον. «Εσημειώθησαν προσφοραὶ μὲ παράδοσιν εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους. Καὶ ἀναφέρει ὁ οἰκος Plato εἰς τὴν ἀνασκόπησιν του: «Καθόσον γνωρίζουμεν, διὰ πρώτην φορὰν δὲν ὑπάρχουν πρὸς πώλησιν σκανδιναυικὰ πλοῖα, τοῦ τύπου «σέλετρετέκερ».

Οἱ «Ἐλληνες, βεβαίως, εἶναι οἱ πανταχοῦ παρόντες πρόθυμοι ἀγορασταὶ...»

ΑΠΡΟΒΛΕΠΤΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

Πρόσθετον ἐπιβάρυσιν εἰς ἡσφάλιστρα ἐπιβάλλει διὰ τὰ προεγγιζόντα τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας πλοῖα διὰ πρόσθετον Νόμος περὶ εὐθύνης διὰ τὴν ρύπανσιν τῆς θαλάσσης ἀπὸ πετρέλαιο (Water Quality Improvement Act 1970). Τὸ διοίριον τῆς κατὰ σκάφος πρὸς ἀποζημιώσιν εὐθύνης καθορίζεται εἰς 100 δολ. τὸν τύπον μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 14 ἑκατομ. δολλαρίων. Ο Νόμος προβλέπει τὴν ἐντὸς ὡρισμένου χρόνου ὑποχρέωσιν διὰ τὰ ἀμερικανικὰ πλοῖα προσθέτουν ἔξοπλισμοῦ ἀποχετεύσεως τῶν καταδοίπων πετρελαίου. Οἱ ἀσφαλισταὶ μετ' ἐπιφυλάξεως εὖθεισταν τὴν ἐπιβολούμενην εἰς τὰ πλοῖα εὐθύνην. Πρόσθετα διὰ τὴν κάλυψιν τῆς ἀσφαλιστρας διὰ ζητηθούν, εὐθὺς ὡς δημοσιεύσιν τὰ ἐκτελεστικὰ διατάγματα καὶ πληρέστερον καθορισθούν αἱ ἀναλαμβανόμεναι ὑποχρεώσεις.

Διὰ τὰ χρονοναυλώμενα δεξιαμενόπλοια, ὅσα προσεγγίζουν εἰς ἡμερικανικοὺς λιμένας, ἀπρόβλεπτος ἡδη καὶ ἡ νέα αὐτὴ ἐπιβάρυση. «Ολοὶ οἱ προϋπολογισμοὶ τῶν πρὸ διετίας χρονοναυλώσεων ἀπεδείχθησαν ἔσφαλμένοι. Δὲν προεβλέφθησαν τὰ ἀπρόβλεπτα, βεβαίως, περιστατικά, ὅπως: Τὸ ναυάγιον τοῦ «Τόρρευ Κάννυον», αἱ ζημίαι εἰς τὰ μεγάλα πετρελαιοφόρα καὶ τὰ λαμβανόμενα ἡδη μέτρα διὰ τὴν ρύπανσιν τῶν θαλασσῶν. Κυριολεκτικῶς ἀπέβησαν αἱ χρονοναυλώσεις αὐταὶ ἐπιζήμιοι. Καὶ δὲν εἶναι δίλγα τὰ χρονοναυλωθέντα ιδικά μας μεγάλα σκάφη.

ΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑΣ

Ἐν ὅψει τῆς ἀνανεώσεως τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ἐργασίας διὰ τὰ ποντοπόρα πλοῖα, ἐπιβάλλεται ὅπως ἀπλοποιηθῇ ἡ πολυπλοκος διαδικασία τῆς μισθοδοσίας καὶ τῶν κρατήσεων κατὰ τὰ βρετανικά πρότυπα.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

PANDORA MARITIME AGENCIES (Pty) Ltd.

SHIP AGENTS & BROKERS

524)526 ALBANY HOUSE WEST — 65 VICTORIA EMBANKMENT,

Cables: "PANDORA"

Phone: 62921

DURBAN

Telex: 7500 DN

P.O.Box 2110

SOUTH - AFRICA

D. P. SYRRIS — G. B. GOULACOS

Διατυπούνται, πράγματι, πολλά περάπονα έκ μέρους τών πλοιάρχων καὶ τῶν λογιστηρίων τῶν ναυτιλιακῶν γραφείων τοῦ Πειραιῶς, διὰ τῆς μεγάλης, δόσης καὶ δχληράν ἀπορχόλησήν των, πρὸς ὑπολογισμὸν τῶν ἀποδοχῶν τῶν ναυτικῶν, λόγῳ τῶν διαφόρων ἐπιδιοικτῶν, ὑπερωριῶν, ἰδιαιτέρων κρατήσεων κλπ. Εὐνόητον, ὅτι τάς μεγαλυτέρας δυσχερείας ἀντιμετωπίζουν οἱ πλοιάρχοι, οἵτινες, ὅπως μᾶς γράφουν, δλίγον ἀκόμη καὶ θὰ χρειασθοῦν καὶ ἡλεκτρονικούς ὑπολογιστάς. Δὲν εἶναι ὀσυνθεῖς αἱ περιπτώσεις λαθῶν, τὰ ὅποια, βεβαίως, καταλογίζονται εἰς βάρος τῶν πλοιάρχων.

"Η κατάστασις περιπλέκεται ἔτι περαιτέρω ἐκ τῶν διαπιστωθεισῶν διαφονιῶν μεταξὺ τῶν κυκλοφορούντων δύο βιθίδιων, ἀτίνα περιπλομένουν τοὺς πίνακας ὑπολογισμῶν μισθοδοσίας.

Εἰς τὴν Βρεταννίαν ὁ ὑπολογισμὸς τῆς μισθοδοσίας καὶ τῶν κρατήσεων εἶναι ἀπλούστατος. Εἰς τὸ σύνολον τῶν ἀποδοχῶν προστίθενται αἱ ὑπερωρίαι, ἐξ αὐτοῦ δὲ ἀφαιρεῖται, μὲ προκαθωρισμένον ὑπολογισμὸν, καὶ ἡ ἀνάλογος κλίμαξ τῶν κρατήσεων.

MONON ME THN ANTEPIOSSEIN

"Ηρκεὶ τὸ λιμενεργατικὸν μποϊκοτάξ τῶν πολλῶν ἴταλικῶν πλοίων, ποὺ καθημερινῶς καταπλέουν εἰς τοὺς λιμένας μας, διὰ νὰ σταματήσῃ αὐθωρὶ ἡ οἰκτρά τῶν κομμουνιστῶν ἐπίθεσις κατὰ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, εἰς τοὺς ιταλικούς λιμένας.

"Απορούμεν, πῶς τὰ λιμενεργατικά μας

σωματεῖα δὲν προῆλθον εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς ἀντεπιθέσεως αὐτῆς.

ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΝ ΟΡΓΑΣΜΟΣ

"Ἐργάδης καὶ ἀδιάκοπος ἡ διεθνῆς συνεργασία εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα, πρὸς συγκλήσιν διασκέψεων καὶ ὑπογραφὴν συμβάσεων. Τὰ συνέδρια διαδέχονται ἄλληλα ἀνὰ τὰς εὐρωπαϊκὰς πρωτευούσας, ὁγκούνται καθημερινῶς οἱ τόνοι τῶν ἐντύπων documents καὶ αὐξάνουν οἱ περιοδεύοντες σύνεδροι εἰς τὰς μετεργασιακὰς δεξιώσεις. Εἰς τὸ Διεθνὲς Γραφείον Ἐργασίας καὶ τὴν Διεθνῆ "Ἐνωσιν Ναυτικοῦ Δικαίου, προστέθησαν ὁ IMCO, ἡ UNCTAD, τὸ UNIDROIT καὶ ἄλλοι τίνες ὄργανοισμοί, ἀσχολούμενοι ἀπὸ διαφόρους πλευράς μὲ τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας. Ἰδιαιτέρως ἀξιοσημειώτος πάντως εἴναι η ὑπὸ τοῦ IMCO ἀναπτυσσομένη δραστηριότητα. Ἀπὸ τῆς καθαρῶς τεχνικῆς ἀρμοδιότητός του μετεπήδησεν εὐχερός διὰ τῆς νομικῆς ἐπιτροπῆς του εἰς τὸ θέμα τῆς ἐνοποιήσεως τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου. "Ηδη τὸ πρόβλημα τῆς ρυπάνσεως ἔρχεται εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν. Ἡ ἀντίδρασις κατὰ τῆς καθιερωθείσης ἀντικειμενικῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου ὡδήγησεν εἰς τὴν σοδαράν μελέτην τῆς προτάσεως περὶ συστάσεως διεθνούς κεφαλαίου, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἐκ τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλασσῆς διὰ πετρελαίου ζημιῶν. Ὁρθή, κατὰ βάσιν, ἡ σκέψις, πλὴν εἶναι βέδαιον, ὅτι θ' ἀπατήσῃ μακροχρονίους συζητήσεις ἡ ὄργανωσις τοῦ

οἰσσόδηποτε λογικάς ἀντιρρήσεις. Βεβαίως, ἡ κύρωσις ὅλων τῶν διεθνῶν συμβάσεων δὲν, εἶναι ὑποχρεωτικὴ καὶ εύτυχός, ὅτι κατὰ κανόνα ἡ ἐφαρμογὴ των ἔξαρτατα ἐκ τῆς ἐπικυρώσεως των ὑπὸ ἀριθμοῦ τίνος καθαρῶν ναυτικῶν χωρῶν. Παρ' ὅλα αὐτά, οὐδεὶς δύναται ν' ἀρνηθῇ, ὅτι ἡ ὑπαρξίς μιᾶς ἀντιναυτιλιακῆς συμβάσεως δὲν δημιουργεῖ προβλήματα. 'Ο Θεός, λοιπόν, νὰ μᾶς φύλασσῃ ἀπὸ τὸν ὄργασμὸν τῆς διεθνούς νομοθετικῆς παραγωγῆς.

TSAVLIRIS SALVAGE-TOWAGE LTD.

TOWAGE ANYWHERE IN THE WORLD



UNITED KINGDOM

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

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

Tel.: 263468 & 23778

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

After Office Hours — Telephone:

Orpington (Kent) 26885, 01-882 (Foxlane) 1022, 01-590 7482, 727/7987

GREECE

95, Kolokotroni Street, Piraeus

Telephones: 424309, 422225, 470969

Telex: 2338 & 2340

Cables: "Tsavlico" & "Salvetow"

Telephones - after office hours:

670520, 412260 & 670530

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

Representatives in the United Kingdom :

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

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

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

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

Προηγμέναι αντιλήψεις

Η ΕΤΑΙΡΙΑ ΩΝΑΣΗ ΚΑΙ ΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ ΤΗΣ

Πλήρες σύστημα διοικήσεως του πλοίου και τών έπ' αύτού έργαζομένων με άπειρους έφαρμογάς. Ό παραγών «άνθρωπος» είς τήν πρώτην γραμμήν της προσπάθειας. Τα οικονομικά μέτρα, αἱ παροχαὶ, ἡ κατάρτισις, αἱ συνθήκαι διαβιώσεως ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ ἡ περίθαλψις. Εἰς 3.200 ἀνέρχονται οἱ ἐπὶ τῶν πλοίων 'Ωνάστη έργαζόμενοι.

Εἰς ἄρθρον συνεργάτου μας, δημοσιευθὲν εἰς τὸ προηγούμενο τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἐτονίζετο ἡ ἀνάγκη δημιουργίας κλίματος ἑπαῆς καὶ συνεργασίας τῶν ἐπιτελείων τῶν ναυτιλιακῶν καὶ τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων των, ὡς ἡ βάσις διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος τοῦ ἔμφυχου ὑλικοῦ, ὅπερ τόσον τολμαῖσε σήμερον τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν. Ή δημιουργία μονίμων πυρήνων πληρωμάτων παρίσταται οὕτως ὡς ἡ μόνη μέθοδος ἀντιμετωπίσεως τῶν ἐκ τῆς ἐν γένει ἐλλείφεως ναυτεργατικῶν χειρῶν, ὁγκουμένων καθημερινῶν ζητημάτων.

Αἱ σκέψεις αὗται, εὐτύχως διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, δὲν ἀποτελοῦν ἀπλῶς θεωρητικὰς συλλήψεις καὶ σχέδια ἀνεφέρομστα. Ή ἐπὶ συγχρόνων βάσεων δργάνωσις τῶν μεγάλων ναυτικῶν μας ἑταῖρων, ἐπέτρεψε τὴν τοποθέτησιν τοῦ ζητήματος εἰς ἀσφαλῆ δόδον πραγματοποιήσεων.

Παράδειγμα φωτεινὸν καὶ ἀξιομίμητον ἡ ἀριστοτεχνικὴ μεθόδευσις τοῦ θέματος «προσωπικὸν τοῦ πλοίου» ὑπὸ τοῦ ναυτιλιακοῦ συγκροτήματος τοῦ κ. Ἀριστ. 'Ωνάση. Τῇ ἐμπνεύσει καὶ καθοδηγήσει τοῦ ἴδιου καὶ τοῦ κ. Ν. Κονιαλίδη, μὲ τὸν δημιουργικὸν ζῆλον τῶν ἀξίων διευθυντῶν τῆς ἐπιχειρήσεως — τοῦ κ. Δ. Βλυσμᾶ, διευθύνοντος τὴν Σπρίγκφελδ τοῦ Πειραιῶν — ὁ παραγών «άνθρωπος» ἐπεκράτησε νὰ θεωρῆται ισοδύναμος καὶ ισότιμος πρὸς τὸ ἀπασχολούμενον κεφάλαιον. Ο ναυτικός, ὅστις ἀπασχολεῖται ἡ θ' ἀπασχοληθῆ ἐπὶ τὰ πλοία τῆς «Ολύμπικ - Μαριτάμη», γνωρίζει ὅτι ἀποτελεῖ ἀντικείμενον ιδιαιτέρας μερίμνης καὶ στοργῆς ἐκ μέρους τῆς ἑταῖρίας του. 'Υπολογίζεται εἰς ἔκστασος ὡς μονὰς ἀξία ιδιαιτέρας προσοχῆς καὶ ἡ ἀπόδοσίς του παρακολουθεῖται μὲν τὴν ιδίαν ἐπιμέλειαν μεθ' ἡ παρακολουθεῖται καὶ ἡ ικανοποίησις τῶν ἀναγκῶν του. 'Εὰν είναι καλός, ἔχει ἑξαφαλισμένην τὴν ἐργασίαν, τὴν ἔξελιξιν, τὴν προαγωγὴν καὶ μὲ μίαν λέξιν τὴν ἀπρόσκοπτον σταδιοδρομίαν του. Δὲν φοβεῖται τὸ κίνδυνον τῆς ἀνεργίας, τοῦ παραμερισμοῦ καὶ τῆς ἐγκαταλείψεως. 'Αντιθέτως, βά εὔρη πλήρη ἀνταπόκρισιν εἰς πάσον διάθεσιν βελτιώσεως τῆς ἐκπαιδεύσεως του καὶ τῆς προωθήσεως τῶν ἐπαγγελματικῶν του προσόντων. Θὰ εὔρῃ κατανόησιν τῶν ἀτομικῶν καὶ οικογενειακῶν προβλημάτων του. Δὲν ἔχει ἐργοδότην ἀντιδικούντα, ἀλλὰ συμπαραστάτην, δότις γνωρίζει ὅτι ὁ ἐπὶ τοῦ πλοίου έργαζόμενος εἶναι συνεργάτης πολύτιμος, εἰς ὃν διέτει πολλά, πάρα πολλά.

Αἱ ἀρχαὶ καὶ αἱ κατεύθυνσις αὗται ἔχουν ὑλοποιηθῆ καὶ ὑλοποιοῦνται καθημερινῶς εἰς σειράν ἐνέργειῶν, αἱ ὄποιαι ἐκτείνονται εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς τῆς ἐπαγγελματικῆς ζωῆς τοῦ ναυτικοῦ ἀπὸ τῆς πρώτης ναυτολογήσεως του μέχρι τῶν ἡμέρων τῆς διπομαχίας του. Παρὰ δὲ τὸν κίνδυνον νὰ διαφύγουν δώρισμέναι λεπτομέρειαι, αἱ ἐνέργειαι αὗται δύνανται νὰ καταταγοῦν εἰς τρεῖς γενικὰς κατηγορίας: Γενικὰ οικονομικὰ μέτρα. Βελτίωσις τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου συνθηκῶν. Ειδικότερα μέτρα.

αὐτασφάλισις κατὰ τῶν κινδύνων δισθενείας καὶ ἀτυχήματος, ἔχει δημιουργήσει ἵνα διλοκληρωμένον δίκτυον ιατρῶν, εἰς ὅλους τοὺς λιμένας, ὅπου προσεγγίζουν τὰ πλοῖα τῆς ἑταῖρίας, εἰς τρόπον ὥστε δὲ ναυτικὸς νὰ εὑρίσκῃ τὴν πάσαν περίθαλψιν, τὴν νοσηλείαν καὶ τὴν συνεπετέραν παρακολούθησιν τῆς πορείας τῆς δισθενείας του μέχρι τῆς πλήρους ἀποθεραπείας του.

Η ΔΙΑΒΙΩΣΙΣ — ΤΑ ΜΕΣΑ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑΣ

Εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν μέσων βελτιώσεως τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων συνθηκῶν, τὰ πράγματα είναι ἔξι ίσου ἐντυπωτικά. "Οσον καὶ ἀν είναι χιλιοειπωμένα τὰ περὶ ἀνέσεων τῶν συγχρόνων σκαφῶν, δὲν παύουν νὰ κατέχουν κεφαλαιώδη σημασίαν διὰ τὸν ναυτικὸν καὶ διὸ τὴ δυνατότητα προσελκύσεώς του πρὸς τὸ ἐπάγγελμα. Διότι πλήττουν ἀκριβῶς εἰς τὴν βάσιν του τὸ μέγα μειονέκτημα τῆς θαλασσινῆς ζωῆς, τὴν ἀπομόνωσιν καὶ τὴν ἀνίαν τῶν μακρῶν πλόων. Δὲν ὀμιλούμενον μόνον διὰ τὰς ἀνέσεις διαβιώσεως, τοὺς ἀτομικοὺς θαλασσίους, τὰ καπνιστήρια, τὰς τραπεζαρίας, τὴν υγεινὴν διαβιώσιν εἰς τὰ διάφορα κλίματα καὶ τὴν τήρησιν ἐνὸς ἔδεσματολογίου, τὰ κατὰ τὸν ὄποιον παράσπονα, παρὰ τὴν ἀπειρίαν τῶν ἀτομικῶν προτιμήσεων, τείνουν, σχεδόν, νὰ ἔξαφανισθοῦν. 'Ομιλούμεν διὰ τὴν πρόβλεψιν καὶ τὴν ἐφαρμογὴν πάσης δυνατής ψυχαγωγίας, τὴν ὄποιαν τὰ σύγχρονα μέσα είναι δυνατὸν νὰ προσφέρουν ἐπὶ τοῦ πλοίου. Διὰ τὸν κινηματογράφον, τὸ ραδιόφωνον, τὴν τηλεόρασιν, τὸ μαγνητόφωνον καὶ τὴν ἐφημερίδα. Εἰς τὸ καπνιστήριον θὰ μάθῃ τὰ νέα, τὰ ὄποια τὸν ἐνδιαφέρουν, θὰ ἔδῃ τὰς τηλεοπτικὰς ἐκπομπάς, θὰ ἀκούσῃ τὴν θείαν λειτουργίαν καὶ τὰς ἀκολουθίας καὶ θὰ παρακολουθήσῃ τὰς ἐνδιαφερούσας ταινίας.



"Ομίλος τῶν ἐδώ ἐν ἀδείᾳ τελούντων πλοιάρχων τῆς ἑταῖρας 'Ωνάση, κατὰ συνεδρίασιν μετὰ τῶν διευθυντῶν τῆς Σπρίγκφελδ, εἰς τὰ γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς.

'Εκ παραλήλου, μία βιβλιοθήκη πλήρης καὶ ἐνήμερος εύρισκεται συνεχώς εἰς τὴν διάθεσιν του. "Ο, τι ἔπι ἔτη καὶ ἔτη συζητεῖται καὶ παρελκεται, ἐδῶ ἔχει γίνει πραγματικός. Μὲ ἀληθῆ στοργήν φρονίζεται ὁ συνεχῆς πλούτισμός τῆς βιβλιοθήκης, διὰ νὰ ἰκανοποιήσῃ τάς ἀνάγκας ψυχαγωγίας, ἀλλὰ καὶ ἐκπαιδεύσεως τοῦ ναυτικοῦ. Τὸ καλόν, τὸ χρήσιμον καὶ τὸ ἐνδιαφέρον βιβλίον ἐπιλέγεται μετὰ προσοχῆς καὶ εἶναι ἀξία πάσης ἀναγνωρίσεως ἡ ἐκ μέρους τῶν ἀρμοδίων τῶν ἑδῶν κεντρικῶν γραφείων, καταβαλλομένη εἰς τὸν τομέα τούτον προσπάθεια. Βλέπει τις μὲ ἀληθῆ συγκίνησην τὴν χαράν τῶν ὑπευθύνων, διότι ἔξησθαλίσθη διὰ τὰς βιβλιοθήκας τῶν πλοίων τῆς ἑταῖριας τὸ «Λεύκωμα τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπαναστάσεως» ἡ μία γλαφυρωτάτη «Οδύσσεια» ἢ τὰ πολύτιμα ἐπαγγελματικά βιβλία τοῦ Εὐγενίδειου 'Ιδρυματος.

'Ιδιαίτερας μνείας ἀξίζουν δύο ἀκόμη πρωτοβουλίαι. 'Η ἐφημερίς καὶ ἡ μέθοδος ἐκμαθήσεως τῆς ἀγγλικῆς. Τὸ «Δελτίον Εἰδήσεων» τῆς «Ολύμπικ - Μαριτάιμ», ὅπερ συνδέει τὸν ἐγκέφαλον μὲ τὸ νευρικὸν σύστημα τῶν ἐπιχειρήσεως, συνιστᾶ μίαν καινοτομίαν, τῆς ὄποιας ὀλίγαι πρὸς τὸ παρόν ναυτικαὶ ἑταῖροι ἔχουν κατανοήσει τὴν σημασίαν. Δι' αὐτοῦ ὁ ναυτικὸς πληροφορεῖται ὅτι ἀκριβῶς τὸν ἐνδιαφέρει ἀπὸ πλευρᾶς ναυτικῆς ἐργασίας, ἐκπαιδεύσεως καὶ προνοίας. Συγχρόνως τὰ νέα καὶ αἱ εἰδήσεις τῆς ναυτιλλομένης 'Ελλάδος διατηροῦν ἀφραγή τὸν δεσμὸν τῆς πατρίδος, ἐνῷ ἡ δημοσίευσις τῶν ἐπιτελείων τῶν πλοίων τῆς ἑταῖρίας παρέχει τὴν ἐντύπωσιν ὑπηρεσιακῆς ἐπετηρίδος. Παραλήλως, ἡ προμήθεια καὶ ἡ ἀποστολὴ εἰς ὅλα τὰ πλοῖα, τοῦ συστήματος «Γκλοριφόν», δίδει τὴν δυ-

νατότητα εἰς ὅλους τοὺς ναυτικούς νὰ ἐπωφεληθοῦν τῶν ὥρῶν τῆς ἀργίας ἐπὶ τοῦ πλοίου διὰ νὰ ἐκμάθουν τὴν ἀπαραίτητον ἀγγλικὴν γλῶσσαν, πρὸς βελτίωσιν τῆς γενικῆς μορφώσεως καὶ τῆς ἐπαγγελματικῆς ἀποδόσεώς των.

ΣΤΟΡΓΙΚΗ Η ΦΡΟΝΤΙΣ

Δὲν εἶναι ὀλιγωτέρας σημασίας τὰ μέσα τῆς τρίτης κατηγορίας, ἔστω καὶ χωρὶς τὸν καθολικότερον χαρακτήρα των. 'Η κατ' ἔτος, ἐπ' εύκαιριά τῆς πρωτοχρονίας, κλήρωσις οἰκοπέδων εἰς τὴν πατρίδα, ἡτις ἔξασθαλίζει εἰς τοὺς τυχερούς τὴν βάσιν μιᾶς μελλοντικῆς κατοικίας, δεικνύει τὴν πρωτόσουλον σκέψιν τῶν ὑπευθύνων, ἐνῷ ἡ ἀπὸ ἔξαετίας ἐφαρμοζομένη τακτικὴ τῆς ἀποστολῆς τῶν καθιερωμένων χριστιανικῶν δόρων εἰς τὰς οἰκίας τῶν παλαιῶν ναυτικῶν τῆς ἑταῖρίας, ἀποδεικνύει τὴν στοργικὴν διάθεσιν καὶ τὴν εὐαισθησίαν. Δὲν θὰ σωθῇ, βεβαίως, ἡ οἰκογένεια τοῦ ναυτικοῦ, διότι θὰ λάβῃ τὴν «γαλοπόλη» τῶν Χριστουγέννων καὶ τὸ «άρνι» τοῦ Πάσχα. 'Αλλὰ τὸ γονόν, ὅτι ἡ ἑταῖρία ἐνεθυμήθη τὰς οἰκογενείας τῶν συνεργατῶν της, τὰς ἀγίας ἡμέρας, θίγει τὰς πλέον εὐαισθήτους χορδάς τῆς ψυχῆς τοῦ ἀνθρώπου. 'Εξ ὅλου, χάρις εἰς τὸ σύστημα τῆς αὐτασθαλίσεως κατέστη δυνατὸν ν' ἀποσταλοῦν πρὸς νοσηλείαν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν πλεῖστοι συγγενεῖς ναυτικῶν τῆς ἑταῖρίας, ἔχοντες ἀνάγκην εἰδικῆς θεραπευτικῆς ἀγωγῆς.

'Εκεῖ, ὅμως, ὅπου ἀποδίδεται ὀλὼς ιδιαίτερα σημασία, εἶναι ἡ ἐκπαιδεύσις. 'Απὸ διετίας ἡδη ἡρχισε καὶ συνεχίζεται ἡ ἀποστολὴ τῶν πλοιάρχων εἰς τὸ κέντρον τῆς Γκρενόμπλ, πρὸς ἔξασκησιν εἰς τὴν διακυ-

βέρησιν τῶν σοῦπερ - τάνκερες. Εἰδικὰ φροντιστηριακὰ κούρ, τὰ ὅποια μερίμνη τῆς ἑταῖρίας λειτουργοῦν εἰς τὰ ἐν Πειραιεῖ γραφεῖα, ἀποσκοποῦν εἰς τὴν προπαρασκευὴν καὶ ἐπιμόρφωσιν τῶν στελεχῶν της, ἐνῷ παράλληλος βαίνει ἡ προμηθείσα μέθοδος τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων ἐκμαθήσεως τῆς ἀγγλικῆς. Πιστεύουν εἰς τὴν ἐκπαιδεύσιν οἱ διευθύνοντες τὸν τομέα τούτον καὶ δὲν φείδονται μέσων καὶ κόπων. Τὸ γεγονός ὅτι οἱ ἐν Πειραιεῖ εύρισκάμενοι πλοίασπορχοὶ τῆς ἑταῖρίας, καλοῦνται τακτικῶς εἰς συσκέψεις καὶ ἀνταλλαγὴν ἀπόψεων ἐπὶ τῶν παντοίων ζητημάτων, τὰ ὅποια ἀπασχολοῦν τὸ πλοίον καὶ τὸν ναυτικόν, ἀποτελεῖ μίαν πρώτης τάξεως μέθοδον διὰ τὴν ἀδιάκοπον ἐπαφὴν τῆς ἐπιχειρήσεως μὲ τὰς χιλιάδας τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων στελεχῶν της, διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ἀπόψεων τοῦ πλοίου εἰς τὸ κέντρον καὶ τὴν ὑπ' αὐτοῦ μετουσίωσίν των εἰς πρακτικὰς λύσεις καὶ ἐφαρμογάς.

'Αποτελεῖ ὑποχρέωσιν ἡ ἔξαρσις τῶν ἀνωτέρω ἐπιτευγμάτων καὶ ἡ ἔκφρασις τῶν θερμοτέρων συγχαρητηρίων πρὸς τὸν ἐμπνευστήν των κ. 'Αριστ. 'Ωνάσην καὶ τοὺς ἀξίους βοηθούς του. 'Αντανακλοῦν εἰς δόλακληρον τὴν ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν. Διότι δολούνται αἱ ἐπινοήσεις καὶ αἱ καινοτομίαι, μικραὶ ἡ μεγάλαι, συγκροτοῦν ἐν σύστημα συγχρόνου ὄργανωσεως ἀνθρωπίνων σχέσεων, ἀνὲν σύστημα συγχρόνου διοικήσεως πληρωμάτων. Βασίζονται εἰς τὴν ἀρχήν, ὅτι ἡ ριζικὴ ἀλλαγὴ τῶν προϋποθέσεων ἔχει ἐξ ίσου ριζικῶν μεταβάλλει καὶ τὸ ναυτιλιακὸν οἰκοδόμημα. Δὲν πρόκειται πλέον διὰ τὸν προπολεμικὸν περιωρισμένον στόλον τῶν μικρῶν καὶ παλαιῶν πλοίων, μὲ τὴν περίσσειαν τῶν ἀνέργων πληρωμάτων. Πρό-

H.E. MOSS & COMPANY LIMITED

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

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

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

Established 1854

CUNARD BUILDING,
LIVERPOOL 3

Telephone 01 CENtral 6633 Telex 62494
Telegrams Hemoss Liverpool 3

MOSS

TO NAYTILIAKON SUNALLAGMA

ANALYSEIS KAI DIAPISTOSEIS

TOY K. GEORGIOU FERHI AEIOMAT. ASYRMATOU EN.

κειται δια την πρώτην Ναυτιλίαν του κόμου, με τα νεότερα, τα μεγαλύτερα και τα αυτοματοποιημένα. Μέ μίαν ναυτεργατικήν τάξιν, συνεχώς έξαντλουμένην εις άριθμόν, δελεαζομένην από την μετανάστευσιν εις τας χερσαίας έργασιας, πλουσίαν εις άξιωσις και γνωρίζουσαν τας έπαγγελματικάς κατοκτήσεις της. Η προσαρμογή πρὸς τας νέας συνθήκας και ή επὶ τῇ βάσει τούτων οργάνωσις τῆς ἐπιχειρήσεως δὲν ἀποτελεῖ, οὐδὲ εἰναι δυνατὸν ν' ἀποτελῆ, έργον φιλανθρωπίας, εύποιΐας ή γενναιοδωρίας. Είναι ἀποτέλεσμα μακράς και ἐμπειριστατωμένης μελέτης και ἀποτελεῖ έργον ἑφαρμογῆς τῶν πλέον συγχρόνων μεθόδων. Δι' αὐτὸν και δὲν κινδυνεύει νὰ είναι συμπτωματικόν, προσωρινὸν ή προσωποπαγές, ἀλλ' εἰναι μόνιμον και ἔχησφασιμένης ἐπιτυχίας.

ΚΑΙ Η "ΕΛΛΗΝΙΚΗ",

Σχέσιν ἔχει, με τὰ δσα γράφομεν ἀνωτέρω, ή κατωτέρω ἐπιστολὴ τοῦ ἀρχιπλοιάρχου τῆς «Ἐλληνικῆς» κ. Π. Δουκέλη, πρὸς τὸν κ. Τσαγανέαν, πρόεδρον τῆς Πανελλήνιου Ἐνώσεως Πλοιάρχων Ε.Ν.

Κύριες Πρόεδρε,

Εἰς τὸ τεῦχος Ἀπριλίου τῆς «Πλοιαρχικῆς Ἡχοῦ», ἀνεγνώσαμεν τὰ δσα σᾶς γράφουν και δημοσιεύετε περὶ τῶν παροχῶν πρὸς τὸν ἀξιωματικὸν και τὰ πληρώματα τῶν δισφόρων ἑταῖρων, ἐν ὅψει τῆς σημερινῆς ἐλλείψεως πληρωμάτων.

Πιθανὸν νὰ μὴ γνωρίζετε, ὅτι ή Α.Ε. «Η Ἐλληνικὴ» ἀπὸ τὸ 1946, ὅταν ἀνασυνεστάθη μετὰ τὸν πόλεμον, χορηγεῖ εἰς τοὺς ἀξιωματικοὺς και τὰ πληρώματα ἐπίδομα πολυετοῦς ὑπηρεσίας, ἀνερχόμενον εἰς 10% δι' ἔκστην πεντατεῖαν. Σήμερον, πολλοὶ ἐκ τῶν ἀξιωματικῶν και πληρωμάτων μας λαμβάνουν ἐπίδομα πολυετίας 40%.

Ἐκτὸς τοῦ ἐπίδοματος πολυετίας, χορηγεῖ ἐπίδομα 10% εἰς τοὺς ἀξιωματικοὺς και πληρωμάτων τῶν πλοίων τῆς γραμμῆς Ἰνδοκίνη - Περσικοῦ - Ἐρυθρᾶς. Εἰς τοὺς ἀξιωματικοὺς και τὸν μηχανικὸν χορηγεῖ ἐπίδομα τεχνικόν, κυμαινόμενον ἀπὸ 25% - 60% ἐπὶ τὸν συμβατικὸν μισθοῦ των ἐπὶ πλέον τῶν ἀνωτέρων ἀναφερομένων ἐπιδομάτων.

Ἡ τροφοδοσία ἐκτελεῖται παρὰ τροφοδότου, εἰναι δὲ πάντοτε ἀφογος και οὐδέποτε, οὐδὲν παράπονον ἔχει ἐγερθῆ.

Εἰς ἐποχὰς κρίσεως εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ὅποτε οἱ ἄνεργοι προσεφέροντο κατὰ ἐκατοντάδας και με ἀποδοχὰς κάτω τῆς συμβάσεως, οὐδέποτε περιεκόπη οὐδὲν τῶν ἐπιδομάτων.

Ἀλγῶ τῆς σημερινῆς μεγάλης ἀνεργίας εἰς τὰς τάξεις τῶν πλοιάρχων, ἐθεσπίσθη και ἐγένετο ἀσμένως ἀποδεκτὴ ἡ ἀντικαταστασιοῖς τῶν πλοιάρχων μετὰ 18μηνον ὑπηρεσίαν ἐπὶ τὸν αὐτὸν πλοίου και αὐτὸ διὰ νὰ δοθῇ ἔργασία εἰς περιστοτέρους πλοιάρχους, ιδίᾳ εἰς ἀξιωματικούς τῶν πλοίων μας, οἱ δοποὶ ἐσχάτως ἀπέκτησαν τὸ διπλωμα α' τάξεως και είναι ἄνεργοι.

Ἡ σύνθεσις τοῦ πληρώματος εἰς ἀριθμὸν εῖναι πάντοτε πολὺ μεγαλύτερα τῆς ὁργανικῆς τοιαύτης, πράγμα τὸ ὅπεραν καθιστᾶ τὴν ἔργασίαν και τῶν ἀνωτέρων και τῶν κατωτέρων εὐχερεστέραν, δῆλοι δὲ οἱ ἀξιωματικοὶ ἔχουν τὰ ἀνάλογα μὲ τὴν θέσιν των διπλώματα.

Τὸ ν' ἀναφέρωμεν τὰ περὶ ψυχαγωγίας τοῦ πληρώματος, ήτοι βιθλιοθήκας, ραδιόφωνα, τηλεοράσεις κ.λπ., τὸ ὅπερα τὰ πλοία μας είναι ἐφωδιασμένα, νομίζουμεν δηλεῖναι γνωστὸν και περιττόν.

Μετὰ τιμῆς

A.E. Ἀτμοποιῶν Γραμμῶν «Η Ἐλληνική»
Π. ΔΟΥΚΕΛΗΣ
Ἀρχιπλοίαρχος

Πειραιεύς, 18 Ἀπριλίου 1970

Μὲ θέλγει και μὲ τέρπει ἡ ἐπιστήμη τῶν ἀριθμῶν. Ἀρέσκομαι νὰ ἀναλύω και νὰ ἐρευνῶ κάθι τι ποὺ ἔχει σχέσιν μὲ ἀριθμούς, διότι μόνον εἰς αὐτοὺς πιστεύω. Ποτὲ δὲν λαβεύνοται. «Εμαθα ὅτι δύο κάνουν, πάντοτε, τέσσαρα. «Εμαθα ὅτι ἐπτά φορὲς ἐπὶ ἐπτὰ μάς κάνουν, πάντοτε, σαράντα ἑννέα. «Οπως και νὰ γράψῃς τοὺς ἀριθμούς, δσες ἀλλημείες και ἀν τοὺς κάνης, ποτὲ δὲν είναι δυνατὸν νὰ ἀλλιώσῃς τὸ φυσικό τους ἀποτελεσμα.

Σήμερα θὰ ἀσχοληθῶ μὲ τοὺς ἀριθμοὺς ποὺ μᾶς δίδει ἡ Τράπεζα τῆς Ἐλλάδος και ποὺ ἀναφέρονται εἰς τὸ ναυτιλιακὸν μας συνάλλαγμα.

Τὸ θέμα μου είναι περισσότερον θέμα τύπων παρὰ οὐσίας. Ὁποιοιδήποτε ἀριθμοὶ και ἀν ἐδίδοντο, θὰ ησαν ἀποδεκτοί. Ἐκεῖνο εἰς τὸ ὅποιον ριζικῶν διαφωνῶ είναι ἡ κατάστρωσις τῶν δισφόρων κονδυλίων, διτια συνιστοῦν τὰς πηγάς, ἐκ τῶν ὅποιων προέρχεται τὸ εἰσέρεον ἐτήσιως συνάλλαγμα εἰς τὴν χώραν μας, ὅπερ ἀνέρχεται εἰς τὸ 30,8 τοῦ συνόλου τῶν ἀδήλων πόρων τῆς χώρας, ἀνελθόντων τὸ 1969 εἰς 786.053.000 δολαρίασ και κατεδαμάνται δεστόζουσαν θέσιν μὲ τὸν ὑπερήφανον τίτλον «Ναυτιλιακὸν Συνάλλαγμα». Κατό τὸ 1969 λοιπόν, τὸ εἰσρεῦσαν ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ἀνήλθεν εἰς 242.868.000 δολαρίασ.

Δὲν θὰ ἀνδιστρέψω εἰς ὅλα τὰ ἀναγρα-

φόμενα κονδύλια, θὰ ἀσχοληθῶ, δημως, μὲ ἔκεινα, διτινα προσελκύουν τὸ ἐνδιαφέρον μου και τὰς ἀπορίας μου.

ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑΣ: Κατό τὸ 1969, ἐκ τοῦ γενικού λογαριασμοῦ ἀναφέρεται ώς κονδύλιον ἐξ ἐμβασμάτων ἐφοπλιστῶν τὸ ποσὸν τῶν 143.400.000 δολλαρίων και ποσὸν 54.400.000 ἐξ ἐμβασμάτων ναυτιλομένων. «Ἄς μοι ἐπιτραπῆ νὰ πιστεύω, διτι τοῦ δὲν είναι ἀκριβές. «Ἀληθές είναι, ὅτι τὰ δύο ἀνωτέρω κονδύλια, ἀθροιζόμενα, μᾶς διδούν 197.800.000 δολλ., ὅπως ἀληθές είναι, ὅτι ἐπτὰ και τρία μᾶς κάνουν δέκα, ἀλλὰ και πέντε και πέντε μᾶς κάνουν δέκα. Μὲ ἀλλα λόγια, τὸ ἀναγραφόμενον κονδύλιον τῶν ἐμβασμάτων τῶν ἐφοπλιστῶν είναι λίαν διογκωμένον, ἐνῷ τὸ κονδύλιον τῶν ἐμβασμάτων τῶν ναυτιλομένων πόρων ἀπέχει τοῦ πραγματικοῦ και παρουσιάζεται λίον χαμηλόν.

Δὲν δύναμαι νὰ γνωρίζω ποιος είναι ὁ μηχανισμὸς τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος, διτις καθοδηγεῖ τὴν κατάστρωσιν τοῦ λογαριασμοῦ, διότι είναι ήλιον φαεινότερον, διτι ἀν παραδεχθῶμεν ὅτι τὸ κονδύλιον τῶν ἐμβασμάτων τῶν ναυτιλομένων είναι ὀρθόν, τότε δὲν θὰ πρέπει νὰ είμεθα καθόλου ἐνθουσιασμένοι, τυπικῶς τουλάχιστον, διὰ τὰς χρηματαποστολάς τῶν ποντοπόρων μᾶς και ἔχουμεν κάθε λόγον νὰ θέλωμεν νὰ ἀποδείξωμεν, ἀκόμη και διὰ λόγους γοή-

ΣΧΟΛΗ

PANTAP - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ Κ.Λ.Π.

ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ

ΙΣΟΤΙΜΟΣ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ



• ΠΛΗΡΗΣ ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ ΕΠΙ ΣΥΣΚΕΥΩΝ
PANTAP — ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ — ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΩΝ Κ.Λ.Π.
• ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΕΞΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ



ΤΜΗΜΑ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ



ΑΠΟ ΤΟ 1958 ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΑΡΑΙΣΚΟΥ 98 . ΤΗΛ. 471.041 . 422.308

ΤΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΑΣ

ΠΟΣΑ ΤΑ 30ΕΤΟΥΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΣΚΑΦΗ

ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΦΟΡΤΙΟΥ ΕΠΙΒΑΛΛΟΝΤΑΙ;

τρου τής ναυτικής μας οίκογενείας, διτή ή συνεισφορά τών μελών της, τών θαλασσοδαρμένων μελών της, είναι κατά πολὺ υψηλότερα καὶ είναι ἀπαράδεκτος ἡ μείωσης τῆς σημασίας της. Άλλα καὶ αἰσθήματα πικρίας δοκιμάζει τις δύνατες βλέπη τοις καὶ ἔδω ἐπικρατεῖ μία ἐντελῶς ἀδικαιολόγητος τάσις νὰ μειώνεται ἡ παρουσία μας καὶ τὰ δικά μας χρήματα νὰ τὰ παρουσιάζῃ ἄλλος ώστε δικά του. Εἴπαμε. Στὴν ούσια καμμιά διαφορά. 'Αφορᾶ, όμως, στὸν τύπον. Καὶ καμμιὰ φορά οἱ τύποι, δύση καὶ ἄν δὲν τοὺς προύμε, ἔχουν κάποιαν ΟΥΣΙΩΔΗ ΣΗΜΑΣΙΑΝ.

'Ομολογῶ, διτή δὲν γνωρίζω τίς ὁ ἐπιδιώκων τὴν παρουσίασιν τοιούτων λογαριασμῶν. 'Ομολογῶ, διτή πολὺ πιθανὸν νὰ παρουσιάζωνται τεχνικὰ δυσκολίαι εἰς τὴν κατάστρωσιν καὶ δισχωρισμὸν τῶν ὑπὸ ἔξετασιν κονδύλων, διτή, όμως, καὶ ἄν συμβαῖνη, νομίζω διτή πρέπει νὰ ἀπόδωσωμεν τὰ τοῦ Καίσαρος τῷ Καίσαρι, ἄλλως τε, καὶ οἱ καλοὶ λογαριασμοὶ κάνουν τοὺς καλοὺς φίλους.

Εἶπον ἀντέρω, διτή τὸ ἀναφερόμενον κονδύλιον τῶν 54.400.000 δολλαρίων, ἔξ ἐμβασμάτων τῶν ναυτιλογείων, δὲν είναι ἀκριβές καὶ εἰναι λίαν χαμηλόν. 'Ἄξ λαδωμεν ὡς παράδειγμα ἀπόλοιν τὰ κατωτέρω στοιχεῖα καὶ ἄς κάνωμεν, ἔτω, καὶ λογαριασμὸν συνοικιακοῦ ἐδωδιμοπωλείου:

Λαμβάνομεν ὡς μέσον δρον ἐργαζομένων Ἐλλήνων ναυτικῶν ἔστω 75.000. 'Ἄξ ἀφερέσωμεν ἐκ τούτων 10.000 ἀδιαφόρους, οἵτινες δὲν στένουν σούτη ENA δολλάριο στὸν Ἐλλάδοις οἰκείους τῶν. Μένουν 65.000. 'Ἐδεν ὑπολογίσωμεν διτή πολὺ πτωχικὰ καὶ κατά μέσον δρον δικαίεις τῶν ἀποστέλλει 100 δολλάρια κατὰ μῆνα, ἔχομεν 6.500.000 δολλάρια μηνιαίων καὶ ἐπτσίως συνολικῶς 78.000.000 δολλ. 'Οφθαλμοφάνες διτή θέμεν καθίσταται, διτή πολὺ ἀπέχομεν ἐκ τοῦ ἀναφερόμενου κονδύλιον τῶν 54.000.000 δολλαρίων.

'Άλλα καὶ ἄν ἀκόμη τὸ συμπέρασμά μας αὐτὸ θεωρηθῇ ὡς ὑπερβολικὸν ἢ καὶ αὐθιστρετον, ἔχομεν καὶ μίαν ὄλη ἀπόδεξιν:

Τὸ πλεῖστον τῶν ἐμβασμάτων τῶν ναυτιλομένων μας γίνεται μέσω τῶν ἐν Ἐλλάδι ναυτιλιακῶν γραφείων ἢ ἀντιπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν μας, κατόπιν ἐντολῶν τῶν πλοιάρχων, οἵτινες ἀποστέλλουν καταστάσεις τῶν πληρωθησομένων ποσῶν εἰς τοὺς δικαιούχους οἰκείους τῶν ναυτιλογείων μας. Τὰ ποσὰ συνήθως ἀναγράφονται εἰς λίρας Ἀγγλίας καὶ εἰς μερικάς περιπτώσεις καὶ εἰς δολλάρια. Τὰ ἔδω γραφεῖα ἢ οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστῶν καταδάλλουν εἰς δραχμάς τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὰς καταστάσεις ποσά, βάσει τῆς ἴστοριμας τῆς λίρας ἢ τοῦ δολλαρίου. Αἱ δραχμαί, όμως, αἱ καταβαλλόμεναι, εἰναι προϊὸν εἰσαχθέντος συναλλάγματος, ὥπερ ἀναγράφεται εἰς τὴν μερίδα τῶν ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΜΒΑΣΜΑΤΩΝ.

'Ἐάν, λοιπόν, προσθέσωμεν τοῦτο τὸ δραχμοποιηθὲν συναλλάγμα εἰς τὸ καθαρῶς καὶ διτή εὐθείας εἰσαχθὲν ὑπὸ τὸν τίτλον ἐμβασμάτων ναυτικῶν, τότε τὰ 54.000.000 θά γίνουν 100.000.000 καὶ πιθανὸν νὰ τὰ ὑπερβοῦν.

'Υπάρχει όμως ἀκόμη καὶ ποσὸν συναλλάγματος, ὥπερ εἰσάγεται ὑπὸ τοῦ ιδίου τοῦ ναυτικοῦ κατὰ τὸν ἐπαναπατρισμὸν του. Δύσκολος καὶ ἀνέφικτος σχεδὸν ἡ βεβαίωσίς του, καὶ τοῦτο, ἀσφαλῶς, κατὰ τὴν ἔξαργύρωσιν εἰς τὰς θυρίδας τῶν Τραπέζων, πιθανὸν νὰ ἀναγράφεται κατ' εὐθείαν εἰς τοὺς ἀδήλους πόρους καὶ νὰ χάνεται ἀπό τὴν γενικὴν εἰσφορὰν τοῦ ναυτικοῦ εἰς συναλλαγματ.

'Εδηλώσαμεν, διτή τὸ θέμα μας εἰναι μᾶλλον θέμα ΤΥΠΩΝ καὶ ἄχι ΟΥΣΙΑΣ, πλὴν

Οἱ Βρετανοὶ ναυτασφαλισταὶ ἔγκατέλεψαν τὰ σχέδιά των πρὸς ἐπιβολὴν προσθέτου ἀσφαλίστρου ἐπὶ φορτίων μεταφερόμενών διὰ πλοίων γραμμῆς ηλικίας 30 ἐτῶν καὶ ἄνω. 'Οι κυκλοφορεῖ μεταξὺ τῶν ἀμερικανικῶν ναυτιλιακῶν κύκλων, ἢ Joint Cargo Committee προτείνει ὅπως, ἀντ' αὐτοῦ, ἐπιβληθῆ ἐπασφαλίστρον εἰς τὰ φορτία, τὰ διαικινούμενα διὰ πλοίων 30 ἐτῶν καὶ ἄνω. 'Ἡ νέα πρότασις ἀναμένεται νὰ ιθεστηθῇ συντόμως ὑπὸ τοῦ 'Ασφαλιστικοῦ Ινστιτούτου τοῦ Λονδίνου, τοῦ Λόδη'ς καὶ τῆς 'Ενόσεως 'Ασφαλιστών τοῦ Λίβερπουλ. 'Αναφέρεται διτή ὡς νέος τοῦτον ὄρος θά τεθῇ ἐν ισχύ τοῦ περὶ τὴν Ιουνίου.

Πρόσφατοι, ἀκριβεῖς, στατιστικοὶ διὰ τὸ σύνολον τῶν ἄνω τῶν 30 ἐτῶν πλοίων τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου εἰναι σχεδὸν ὀδύνετον νὰ ὑπάρξουν. Κατὰ προσέγγισιν στατιστικοὶ ἀριθμοὶ συνάγονται ἐκ τῶν στοιχείων τῆς 'Αμερικανικῆς Ναυτικῆς Διοίκησεων καὶ τοῦ Λόδη'ς Ρέτζιστερ. 'Η τελευταία «Στατιστικὴ Ἀνάλυσις τοῦ Παγκοσμίου Ἐμπορικοῦ Στόλου» τῆς Ναυτικῆς Διοίκησεως τῶν Η.Π.Α. ἀναφέρει διτή τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1969 ὑπῆρχον 1.122 πλοίοισ ὅλων τῶν τύπων ηλικίας 30 ἐτῶν καὶ ἄνω. 'Ἑδὲ ἄλλοι, τοῦ Λόδη'ς ἀναφέρει διτή κατὰ τοὺς πρώτους ἔννεα μῆνες τοῦ 1969, 601 πλοία διελύθησαν καὶ ἔτερα 190 διεγράφησαν ὡς ὄλικαι ἀπόλειται. Αἱ διαγραφαί, όμως, αὐταὶ ἀντικαθίστανται διὰ τῶν πλοίων ἄτινα, ἐν τῷ μεταξὺ, ἔντασσονται εἰς τὴν χορείαν τῶν 30 ἐτῶν καὶ ἄνω. 'Ο

ἀριθμὸς δὲ τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας αὐτῆς, ἀναμένεται νὰ αὐξηθῇ σημαντικῶς ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἐτῶν, μὲ τὴν προσθήκην τῶν ἐπιζώντων πολεμικῆς κατασκευῆς σκαφῶν.

'Ἐάν τῶν 1.122 πλοίων ἄνω τῶν 30 ἐτῶν, ἀτίνα ἀναφέρονται εἰς τὴν στατιστικὴν ἀνόλυσιν τῆς Ναυτικῆς Διοίκησεως, τὰ 743 ησαν φορτηγά, τὰ 205 φορτηγά/ἐπιβατηγά, τὰ 88 μπάλκα κάρριερ καὶ τὰ ὑπόλοιπα 86 δεξιμενόπλοια. 'Ο πίναξ διτής ἀκολουθεῖ ἀναφέρει κατὰ χώραν τὰ φορτηγά καὶ τὰ μικτὰ φορτηγά/ἐπιβατηγά, τὰ ὅποια ἔναιπηγήθησαν πρὸ τοῦ 1941. Κατὰ τὸν αὐτὸν χρόνον (31 Δεκεμβρίου 1969) τὸ παγκόσμιον σύνολον τῶν φορτηγῶν καὶ φορτηγῶν/ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, ηλικίας 25 ἐτῶν καὶ ἄνω ἦτο 3.611 (3.208 καὶ 403 πλοία ἀντιστοίχως). Τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῶν πλοίων τῆς Κατηγορίας αὐτῆς εἰναι ἀμερικανικῆς διαχειρίσεως. 'Επονται τὰ ἐλληνικῆς τοιστάν:

'Ἀπὸ ἀπόφεως ἡλικίας, ὁ κρατικὸς στόλος τῶν Η.Π.Α. καταλαμβάνει τὴν τελευταίαν θέσιν μὲ μέσον δρον ἡλικίας 24 ἐτῆ. Εἰς τὴν προτελευταίαν θέσιν εὑρίσκονται, ἢ 'Αργεντινή, ἢ Κομμουνιστική Κίνα, ἢ Κύπρος καὶ ὁ Παναμᾶς. 'Ἡ Ιαπωνία ἔχει τὸν νεαρώτερον στόλον μὲ μέσον δρον ἡλικίας 7 ἐτῆ καὶ ἀκολουθοῦν ἡ Νορδηγία, 'Ανατ. Γερμανία καὶ Δανία μὲ 8 ἐτῆ, ἢ Σουηδία μὲ 9 ἐτῆ καὶ ὁ Όλλανδης, Δυτ. Γερμανία καὶ Ρωσία μὲ στόλους ἡλικίας 10 ἐτῶν καὶ τὰ μέσον δρον.

Η ΗΛΙΚΙΑ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΦΟΡΤΗΓΩΝ

ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ	ΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ - ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ		Σύνολον πλοίων ἄνω τῶν 30 ἐτῶν
	Σύνολον πλοίων	Μέσος δρος ηλικίας	Σύνολον πλοίων	"Ανω τῶν 30 ἐτῶν"	Σύνολον πλοίων
ΑΓΓΛΙΑ	1.840	11	1.036	8	87
ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	141	22	70	12	15
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	102	14	40	3	4
ΒΡΑΖΙΛΙΑ	227	19	147	24	12
ΒΡΕΤ. ΑΠΟΚΙΑΙ	134	15	85	4	10
ΓΑΛΛΙΑ	485	11	252	5	30
ΓΕΡΜΑΝΙΑ ('Av.)	119	8	94	0	0
ΓΕΡΜΑΝΙΑ (Δυτ.)	909	10	769	9	7
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΑ	188	11	136	5	2
ΔΑΝΙΑ	332	8	231	0	6
ΕΛΛΑΣ	1.006	18	704	107	49
ΗΠΑ ('Ιδιος στόλος)	967	19	615	10	25
ΗΠΑ (Κρατ. στ.)	1.104	24	896	18	170
ΙΑΠΩΝΙΑ	1.766	7	1.096	15	27
ΙΝΔΙΑ	230	11	176	1	14
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ	156	14	96	6	30
ΙΣΠΑΝΙΑ	376	18	219	64	39
ΙΤΑΛΙΑ	620	17	270	56	72
ΚΙΝΑ (Λαϊκή Δημ.)	204	22	143	38	22
ΚΙΝΑ (Ταΐταν)	135	17	115	6	4
ΚΥΠΡΟΣ	112	22	85	9	6
ΛΙΒΕΡΙΑ	1.613	12	475	11	18
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	1.308	8	526	13	31
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	463	10	311	0	25
ΠΑΝΑΜΑΣ	623	22	381	109	26
ΠΟΛΩΝΙΑ	204	12	162	111	2
ΡΩΣΙΑ	1.634	10	1.103	81	75
ΣΟΥΗΔΙΑ	408	9	234	2	6
ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	161	17	122	5	16
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	205	13	144	111	7
ΑΛΛΑΙ ΧΩΡΑΙ *	1.589	15	1.135	100	124
Σύνολον		19.361	13	11.868	743
				989	205
					948

(*) Περιλαμβάνει 64 χώρας μὲ ὀλιγώτερα τῶν 100 ἐμπορικῶν πλοίων (1.000 κ.ο.χ. καὶ ἄνω)

δεῖς παύει νὰ ἀποτελῇ μίαν ἀδικαιολόγητον παραφωνίαν καὶ νὰ γεννᾷ ὀρισμένας σκέψεις.

Δὲν πρόκειται καὶ δὲν διανοοῦμει καὶ νὰ ὀρχίσωμεν τὴν ἄμιλλαν μὲ τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ νὰ λέμεις; Ποιός ἔφερε τὰ περιστότερα; Σεῖς ἢ ἔμεις;

'Ἐάν, όμως, οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἐπιδιώκουν νὰ ἔχουν ως τίτλον τιμῆς τὰ ηδημέ-

να ἐμβασμάτω τῶν, κατὰ τὸν ἕδιον τρόπον καὶ ἡμεῖς ἐπιδιώκομεν νὰ ἔχωμεν τὸν ἕδιον τίτλον τιμῆς, ΕΣΤΩ ΚΑΙ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΤΥΠΟΥΣ. 'Ἄν εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς μας χρειάζεται αὐτὸς ὁ τίτλος τιμῆς, διὰ τὸν ἕδιον τρόπον χρειάζεται καὶ εἰς ημᾶς. 'Ο καθεὶς ἔχει τὰ συμφέροντά του, ἄλλος μεγάλα, ὅλος μικρά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

Triumph Over Evaporator Scale Deposits with Ameroyal™

Here's a revolutionary new patented evaporator treatment that eliminates scale instead of merely retarding it. FDA and Coast Guard approved, Ameroyal not only prevents scale from forming, it removes existing scale deposits as well.

Economical Ameroyal, tested in all types of evaporators aboard vessels of international fleets for over 18 months, costs less per ton of distilled water than any conventional evaporator treatment. During these tests it was learned that this organic polymer keeps evaporators clean even when inlet steam temperature is increased. Hence, water production can often exceed the rated capacity of the evaporator.

When you use an evaporator treatment, use one that will do the most for you. Revolutionary new Ameroyal.

MARINE DIVISION



SUBSIDIARY OF THE SLICK CORPORATION

For more information write:
Drew Ameroid Italiana S.A.R.L.
Via Conservatori del Mare 5,
Genoa, Italy.

Ameroyal
Evaporator Treatment



victory at sea

AMEROYAL™ is a Trademark of the Drew Chemical Corporation.

When ships . . . then



**Highest Quality
Dynamic Development
Worldwide Service**

Our manufactures and services

Building of ocean-going ships of all types up to 260,000 tdw

Ship repairs with round-the-clock service

Conversions of all kinds

17 floating docks for ships up to 100,000 tdw

4 drydocks for ships up to 200,000 tdw

Floating tank cleaning plant

Building of marine engines and auxiliary turbines

General mechanical engineering

In addition to the above we manufacture a large range of very successful special products for shipping and shipbuilding, such as

SIMPLEX Sterntube Sealings, Sterntubes and Sterntube Bushes,

SIMPLEX Tunnel and Thrust Bearings, TURBULO Separators,

TURBULO-GROOM Separators, TURBULO Fine Filters,

Sternframes and Rudders of all Types,

SIMPLEX Rudder Carrier Bearings,

among many others.

HOWALDTSWERKE - DEUTSCHE WERFT

AKTIENGESELLSCHAFT HAMBURG UND KIEL



‘Ο κ. Περ. Καλλιμανόπουλος άνατρέχει εἰς τὴν ἱστορίαν τῆς

ΒΑΛΙΖΕΙ ΠΡΟΣ ΤΑ ΠΕΠΡΩΜΕΝΑ ΤΗΣ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ

ΑΠΟ ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ ΜΕΧΡΙ ΤΟΥ ΣΗΜΕΡΙΝΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΘΑΥΜΑΤΟΣ. - ΑΙ ΚΛΕΙΣΤΑΙ ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ ΚΑΙ ΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΑΙ ΕΚ ΤΗΣ ΑΠΡΟΟΥΜΙΑΣ ΤΩΝ ΝΑ ΔΕΧΟΟΥΝ ΝΕΑ ΜΕΛΗ. - ΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΙ ΤΟΥ ΤΡΙΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΑ ΘΕΣΠΙΖΟΜΕΝΑ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ. - ΑΣΤΑΘΗΣ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ, ΕΥΗΜΕΡΟΥΣΑ ΕΚ ΤΩΝ ΑΝΑΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΣΥΜΦΟΡΩΝ. - Η ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΩΝ ΜΕΓΕΘΩΝ ΚΑΙ ΑΙ ΣΗΜΑΙΑΙ ΕΥΚΛΙΑΣ. - Ο ΥΠΑΡΧΩΝ ΣΤΟΛΟΣ ΚΑΙ ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Η ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΚΑΙ Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ»

Μέ το προσφίλες του θέμα, τήν Ναυτιλίαν και τάς τακτικάς γραμμάς ιδιαιτέρως, ήσχολήθη και πάλι διεξοδικώς ό κ. Περ. Καλλιμανόπουλος, ομιλών κατά τήν διάρκειαν παρατεθέντος ύπο τού 'Ελληνο - 'Αμερικανικού 'Επιμελητηρίου εις τήν Νέαν 'Υδροκήν δείπνου μὲ διακεκριμένον ξενιζόμενον τότε έπιφανή 'Ελληναν έφοτολιστήν.

Βαθύς γνώστας τῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας, ὁ κ. Καλλιμανόπουλος ἀνέρεθη εἰς τὰς ἔξελιξεις τοῦ ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, τάς λαδονύσας χώραν εἰς βάθος χρόνου, διὰ να φθάσῃ εἰς τὸ σημειώνον ἐλληνικὸν ναυτιλιακὸν «θεαμμα», ἐν συναρτήσει πρὸς τὰς ἔξελιξεις τοῦ παγκοσμίου στόλου καὶ τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν. Λόγῳ τοῦ ἐνδιαφέροντος, τὸ ὅποιον παρουσιάζει ἡ διμιούρια τοῦ κ. Περ. Καλλιμανοπούλου, ἀλλὰ καὶ τῶν ιδιαιτέρων θέσεων τάς ὅποιας λαμβάνει οὗτος, ἔναντι ὀρισμένων ζωτικῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας, ἐθνικῆς καὶ παγκοσμίου, παραβέβομεν κατωτέρω διάλογορο τὸ κείμενον αὐτῆς:

— Αναφέρομενος είς τὸ γενικώτερον θέμα — έπονισεν ἐν ἀρχῇ δι. Καλλιμανόπουλος — ἐπιθυμῶ νά υπογραμμίσω διτὶ ὑπάρχουν τομεῖς δραστηριότητος: "Η μεταφορή ἐπιβατῶν, αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ φορτηγῶν καὶ τὰ πλοῖα τράμπται, περιλαμβανομένων τῶν σκαφῶν ἔροι φορτίου, καὶ τῶν τάκερες. Εἰς διτὶ ἀφορᾶ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν, λυποῦμαι λέγων διτὶ ὡς τομεῖς αὐτοῦς θήσκει δριστικῶς. "Η μεταφορὰ ἐπιβατῶν, ήτις εἰς τὸ παρελθόν πολλὰ προσπερότερεν εἰς τοὺς πλιοικτήτας, ἔξουδετεράθη ὑπὸ τοῦ ἀεροπλάνου. Πολλὰ ἐκ τῶν γνωστότερών ἐπιβατηγῶν σκαφῶν ἐπωλήθησαν η διελύθησαν, χρησιμοποιηθέντα δι τὸλλους σκοπούς εκείνων διά των διποίους κατεκευάθησαν, η τελούν ἐν ἀργίᾳ χωρὶς ἐλπίδα νά ἀναλάβουν ἐνέον ὑπηρεσίαν, η χρησιμοποιούνται εἰς τὰς κρουαζίέρας, τομεὺς δστις ἀνεπτύχθη κατὰ τὰ πέντε τελευταῖα ἑτη, ἐνῷ κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον ἀριθμός νέων ἐπιβατηγῶν σκαφῶν ἐναυγάγηθησαν πρὸς τὸν σκοπὸν χρησιμοποιήσεως ἀποκλειστικῶς ὡς περιηγητικά.

ΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΚΑΙ ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ

Η ανάπτυξις τών τακτικών γραμμών φορτηγών πλοίων είναι Ικανοποιητική, θεωρουμένη ύπό τὸ πρίσμα τῆς σταθερᾶς αύξησεως τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. Αἱ υπηρεσίαι αὐταὶ οὐσιώδεις συνέβαλον εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς οἰκονομίας ὅλων τῶν χωρῶν τοῦ κόσμου καὶ ἐπέτρεψαν εἰς ἄτομα ἡ δργανισμούς μικρᾶς οἰκονομικῆς ἐπιφανείας νό κινοῦνται ἐπιχειρηματικῶς. Πρὸ τῆς ἀναπτύξεως τῶν τακτικών γραμμών, μόνον ἄτομα ἡ δργανισμοί, οἵτινες θα ἤδηνταν νό καιωλώσουν ἐν πλήρει σκάφος ἤδηνταν νό παραμένουν εἰς τὸ ἔξαγωγικὸν ἐμπόριον, ἐνῷ, μὲ τὰς προσφερομένας εὐκαιρίας ἐκ τῶν τακτικών φορτηγών γραμμών, εἰς οιονδήπο-

τε φορτωτήν προσφέρεται ή δυνατότης της πωλήσεως ή της αγοράς οιστόδηποτε ποσό τητος οιουδήποτε είδους ἀνεξαρτήτως μεγέθους.

Αποχώρως, πρό 75 περίπου έτῶν, τά τότε ναυτιλιακώς άνεπτυγμένα έθην και οι πλοιοκτήταις των συνέστησαν ποικίλας ναυτιλιακάς κόνφερανς, καλύπτοντας την μεταφορικήν κίνησιν των διαφόρων περιοχών. «Υπερχερούντα οι κατά χώραν φορτωταί νά υπογράψουν συμβολαία απόκλειστικώς με τάξις κόνφερανς αύτάς. Και έδεσμεύοντο οι φορτωταί αύτοί διά της παραχωρήσεως έκπτωσεων 10% ή και πλέον επί των ναυλών, πληρωτέων εις τὸ τέλος ἔκστοτον έτους. Άλλά και τής Ἑκπτωσιν αύτήν θά ήδυναντο αἱ [κόνφερανς] νά σφετερισθοῦν ἐν εἰδεῖ ἐπιβολῆς προστιμού, έὰν δ φορτωτής θήθειν ἀναθέσει τὴν φόρτωσιν τῶν ἐμπορευμάτων του εἰς ἑταῖριν μὴ μέλος τῆς ἀντιστοίχου [κόνφερανς]. Καὶ στημεριναὶ μεγάλῃ ἀπροθυμίᾳ εἰσόδηχτης νέων μελών εἰς τὰς τοιαύτας κόνφερανς. Λόγῳ τῶν περιορισμῶν αὐτῶν αἱ [κόνφερανς] αὗται καλοῦνται ἐκλεισταῖς. Διασφύλαξτουν εἰς ἑαυτάς τὸ ἀπόκλειστικὸν δικαίωμα τῶν ἀντιστοίχων πρὸς κάθε ἔξυπηρτουμενού τοιέτου μεταφορῶν, συγχάκις μάλιστα εἰς βάρος της οἰκονομίας αὐτῶν τῶν ἐνδιαφερομένων κωρών.

Αι κονέφεραν αύται θεωροῦν τάς διαφόρους ἀνά τὸν κόσμον περιοχάς ὡς περιφραγμένας δι' ἑαυτάς, χωρὶς νὰ λαμβάνουν ὑπ' ὅψιν τὸ γεγονός ὅτι ἡ ἐλευθερία τῶν θαλασσῶν διεκπεράθη καὶ καθιερώθη εἰς δλας τάς διεθνεῖς Διαστάσεις μετά τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον, καὶ τὴν ἐπέλθονταν ἔκπτοτε ἀνάπτυξιν. Ἐξακολουθοῦν νά ἐπιμένουν εἰς τὸ ἀναχρονιστικὸν τοῦτο σύντημα.

Εύτυχώς, εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὰς μεταφοράς

μεταξύ οιουδήποτε μέρους του κόσμου και τών 'Ην. Πολιτείων, συμφώνως πρὸς τὸν Ἀμερικανικὸν Νόμον περὶ Αυτοπλίας τοῦ 1916, δὲ οἰσθῆποτε ἔχων τὰ προσόντα πλοιοκτήτης δύναται νὰ γίνῃ μέλος τῶν ἀντιστοίχων κόνφερας. Αἱ κόνφερας λειτουργοῦσσαι μεταξύ οιουδήποτε μέρους τοῦ κόσμου και τῶν 'Ην. Πολιτείων προστατεύονται ὑπὸ τοῦ ἀνιστέρων Νόμου ἔναντι και τῶν προβλέψεων τοῦ περὶ μονοπαλίων Νόμου. Τοιαῦται κόνφερας εἰς τὴν πράξιν ἐφαρμόζουν δυνατικὸν σύστημα ναύλων και οἱ ἐνδιαφερόμενοι φορτωταὶ καθολίνται νὰ ὑπογράψουν συμβόλαια μετά τῶν κόνφερας, διπότε χαίρουν τῶν πλεονεκτημάτων περὶ καθορισμού ναύλων χαμηλοτέρων. Αἱ τακτικαὶ γραμματὶ φορτηγῶν πλοίων δύνανται κατὰ γενικὸν ἀντιληφτὶν νὰ θεωροῦνται σταθεραὶ, μηδὲ ἐπηρεαζόμεναι οὐσιώδῶς ἐκ τῶν διεκυμάνσεων τῆς ναυλαγορᾶς.

О ТРИТОХ КОЖМОХ

³Ἐν τούτοις οἱ ἔφοπλισται φορτηγῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν ἀντιμετωπίζουν τελευταίως τὴν φιλοδοξίαν τῶν ἀναπτυσσομέ-

καὶ χωρῶν, ὅπως ἀποκτήσουν ιδίου ἐμπορικὸν στόλον χωρὶς οὐδεμίαν νὰ ἔχουν καὶ σχετικὴν παράδοσιν ἢ ἐπίδοσιν. Αἱ χώραι αὗται θεωροῦν τὴν ἐπιδωξίν των αὐτῆν ὡς εἰδος γονήτους καὶ ἐπιβεβαίωσιν τῆς ἀνέξαρτησίας των νὰ ἔχουν ἀναπεπταμένην τὴν ἔθνικήν των σημαῖαν ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοιών. Συγκάκις αἱ χώραι αὗται, προκειμένου νὰ καταστήσουν βιώσιμον τὴν κατά θάλασσαν δραστηριότητά των, καταφεύγουν εἰς εἰδικὰ προστατευτικά μέτρα, ὑποχρεούσαι τοὺς φορτωτὰς εἰς τὴν φόρτωσιν τῶν φορτίων των ἐπὶ τῶν ιδίων ἐμπορικῶν των πλοιών. Ἡ πρᾶξις αὕτη είναι περισσότερον γνωστή ὡς «διακριτική σημαία».

"Όλα τά καυτιλεικά έθη είναι κατά της πολιτικής αύτής. 'Εν τούτοις σπανιώτατα δύνανται να άσκησουν πίεσιν κατά τών χωρών ασκουσαν διάκρισιν σημαίας, ίνα παύσουν τήν διάκρισιν αύτήν.

ΕΥΗΜΕΡΙΑ ΕΚ ΤΩΝ ΣΥΜΦΟΡΩΝ

Ἐρχόμενοι τώρα εἰς τὸν τομέα τῆς τράπουλας Ναυτιλίας θὰ ἥθελον νὰ ὑπογραμμίσωσ ὅτι τὸ εἶδος τούτο τῆς Ναυτιλίας ὑπήρξε σχεδόν πάντοτε ἡ πλέον κερδοσκοπική επιχείρηση. Ἐνθυμούμε μάλιστα δηλασσών γενομένην πρός ἐμὲ πρὸ 40 περίπου ἑταῖρον ὑπὸ παλαιοῦ Βρετανοῦ πλοιοκτήτου, ὃς πρὸς τὸ γεγονός διτὶ ἡ Ναυτιλία δυναταῖ μόνον νὰ ἐνημερώσῃ δταν κάπου ὑφίσταται μία καταστροφὴ, ἢς πάλεμος, ἀπεργία εἰς ὠρισμένας παραγωγικάς περιοχάς ἢ ξηρασία εἰς σιτοπαραγωγούς χώρας.

Δέν γνωρίζως ἄλλην ἐπιχειρήσιν, ητις καὶ ἐπιπρεπέσται τόσον, σοσν ὁ ἐφοπλισμός. Αἱ διακυμάνσεις εἰς τὴν ναυλαγορὰν πάντοτε ἔξηρτώντο εύρεσθαι ἐκ τοῦ νόμου τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως. Γνωρίζως πολιός

φοράς και της ζήτησες, Γνωρίσας, πουα
μόλις παραδόθησαν έκ τών ναυπηγείων, α-
τινα έτεθήσαν εις άργιαν λόγῳ Ελλείψεως
ἀπασχολήσεως, ύποχρεώσαντα τούς πλοιο-
κτήτας των ἀκόμη και νὰ τὰ διαλύσουν.
Ἐνθυμούμας πλοίας μετά τὸν πρῶτον παγ-
κόσμιον πόλεμον, τὰ ὅποια ἑταῖρευσαν κε-
νὰ ἔξ 'Αγγλίας ή ἐκ λιμένων Βορείου Εύρω-
πης πρὸς Ρίβερ Πλαίσιτ τῆς 'Αργεντινῆς ἀ-
ναμείναντα ἀνοικτά τοῦ Μπουένος 'Αὔρες
καὶ ὅταν ἡ ναυλαγορᾶ κατέρχετο μέχρι τῶν
9/- (2,54 δολ. τὸν τόνον σίτου πρὸς 'Αγ-
γίλιαν ή Κόπτινετ), ἐπρότιμησαν νὰ ταξι-
δεύσουν κενὰ εἰς ἔτερον λιμένα φορτώσεως.
'Υπῆρχον βεβαίως πάντοτε καὶ ἐποχαὶ ἀνα-
κουφίσεως τῶν πλοιοκτητῶν, ίδιοις ἔκεινοι
οἵτινες ἡδυνήθησαν νὰ ἀγωνισθοῦν κατὰ τὰς
περιορίδας τῆς κοιτάσσων.

Πέραν τῶν δύο τελευταίων πολέμων, οἱ δόπιοι ἀπετέλεσαν περιπτώσεις εὑρείας ἀνακουφίσεως, εἶχομεν κατὰ τὸ τελευταῖον ἡμισυ τοῦ αἰδίνος τὴν περίπτωσιν τῶν μακρῶν ἀπεργιῶν γαιαθράρχακος εἰς Ἀγγλίαν, τὸν πάλεμον τῆς Τριπόλεως, τὴν ἐπανάστασιν εἰς τὴν Ἰστανίαν, τοὺς πολέμους εἰς Κορέαν καὶ Βιετνάμ καὶ τὰ κιλεισμάτα τῆς

διώρυγος του Σουέζ. "Όλως προσφάτως προσφέρεται ώς άνακονόφισις ή γενική οικονομική άναπτυξής του κόσμου και ή αύξησης των παγκοσμίων μεταφορών, γεγονός όπερη ηγένησε την μεταφορική κίνησην και την ζήτησην του οπίστηματος την οποία προσέβασαν το σύνολον του διαθεσίμου.

ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΕΙΣ ΤΑ ΜΕΓΕΘΟΝ

"Η άναπτυξις είς τό μέγεθος των πλοίων τράπτει υπήρχεν έκπληκτική. Ένθυμοδιαίς στον άξεράγη όποτε παγκόσμιος πόλεμος τό σύνθημα μέγεθος των πλοίων τράπτει (την έποχην έκείνην δὲ οπήρηχο τάνκερς ἐν υπηρεσίᾳ) ήτο τών τριών ή τεσσάρων χιλιάδων τόνων. Διαφρούντος τού πολέμου τά βρετανικά ναυπηγεία έναυπτηγήσαν διά λογαρισμόν τής κυβερνήσεως των σκάφη άνω τῶν 8.250 τόνων δ.ν. Κατά τή διάρκειαν τού δευτέρου παγκοσμίου πολέμου τό μέγεθος των κατασκευασθέντων πλοίων είς Αγγλίαν, Καναδά και Ην. Πολιτείας ηγένηθη είς 10.800 τόνους και δότων όπολέμος έτελείωσαν υπήρχον τόσον άλιγα μεταφοράι πετρελαίου, δώστε πολλά τάνκερς ήργησαν. Μόνον μετά τόν δευτέρου παγκοσμίου πολέμου τό μέγεθος τόσον τών σκαφών ήρησαν πορτού, δύον και τών τάνκερς σταθερώς ηγένηθη διά νά φθάστη σήμερον τάς 300.000 τόνων διά τά τάνκερς και τάς 150.000 τόνων περίπου διά τά ήρησαν πορτού πλοία ή τά διπλής χρήσεως σκάφη. Άκομη και οι Νησιωτικοί μελετούν τάς δυνατότητας κατασκευής σκαφών ήμισος έκατομμυρίου τόνων δ.ν.

Περί τά τέλη τού 1969 ο παγκόσμιος ένεργειας στόλος άνηρχετο είς 211.661.000 τόνων, ένω κατά τήν ιδίαν περίοδον έτέλουν υπό παραγγελίαν, τάνκερς κυρίως, 75 έκατομμυρία τόνων γκρός.

"Ως συμβαίνει είς κάθε έπιχειρησιν, ή προσφορά και ή ζήτησης είναι οι κύριοι παράγοντες. Έξεταστέον έναν αι μεταφορικά άναγκαι ανά τόν κόσμους δύναται νά απόρροφησουν τάς προσθέτους αυτάς παραγγελίας τών 75 έκατομμυρίων τόνων γκρός. Τά σκάφη αυτά θά έχουν παραδοθή μέχρι και τού 1972.

Κατά γενικόν κανόνα, αι πτωχαί χώραι είναι έκειναι αιτινές κατ' άναγκην εισέρχονται είς τόν θαλάσσιον στίδιον. Δι' οιονδήποτε, δύστις δύναται νά έξασφαλίσῃ μίαν καλήν διασίωσιν είς τήν ιδίαν του χώραν, ή ναυτολόγησις έπι πλοίου, μακράν ειρισκόμενος τής χώρας του και τής οικογενείας του δι' άρκετούς μήνας, δέν είναι έλκυστική. Διά τούς κατοίκους τών πτωχών αύτών χωρών τό ναυτικόν έπαγγελμα ή ή μετανάστευσις είναι μία άναγκη.

Αι πλούσια χώραι, ήνα έξασφαλίσουν έμπορικον στόλον, έξι άναγκης καθιερώνουν υψηλούς μισθούς, προβαίνουν είς προτιμήσεις φορτίων διά τόν έθνικόν των στόλον με ύ-

ψηλούς ναύλους, πολὺ υψηλοτέρους τών ύφιστασμένων είς τήν τρέχουσαν ναυλαγοράν και πιθανώς έπιδοτούν τάς τακτικάς των γραμμάς. Αι χώραι αύται διατηρούν τούς έμπορικους των στόλους μᾶλλον διά λόγους γονήπου με μεγάλην έπιβαρυνσιν τών φορολογουμένων των. "Οσον άφορέ τήν ιδίαν των άμμων νά ληφθή όπ' όψιν οτις περιπτώσιν πολέμου, αι χώραι αύται δλαι μέλη τού ΝΑΤΟ, συμπεριλαμβανομένης και τής Έλλαδος, είναι όπωσδηπότε υποχρεωμέναι νά εισέρουν είς τήν κοινήν προσπάθειαν τούς έμπορικους των στόλους διά νά άντεπεξέθουν είς τάς άπατησεις ένως τοιούτου πολέμου.

Εις δι, τη άφορέ τήν έλληνικήν έμπορικήν ναυτιλίαν, δημιουργοί αιτης είναι οι πλοιαρχοί τών ίστιοφόρων πλοίων, οινες συνεκπρωταν τάς ιδίας των οικονομίας και τών μετ' αιτης διά νά άγοράσουν ίστιοφόρα πλοία και κατόπιν άπομποια, με μόνην έξαρεσιν δλίγων Έλλήνων έμπόρων έγκατεστημένων είς Ρουμανίαν και Ρωσίαν, οι όποιοι έπισης προέβαντον είς έπενδυσεις είς πλοία.

Διαφρούντος τού δευτέρου παγκοσμίου πολέμου ή Έλλάς έθεσε καθ' δλοκληρίαν τών στόλου της είς τήν διάθεσιν τών συμμάχων. Έν τούτοις ο πόλεμος ούτος υπήρξε πρόγραμματι καταστρεπτικός διά τήν έλληνικήν ναυτιλίαν. Πολὺ δλίγα πλοία διεσώθησαν. Αι κυβερνήσεις τών τότε συμμάχων μας έναυπτηγήσαν σκάφη διαφρούντος τού πολέμου, άλλα παρά τάς άνευλημένας υποχρεώσεις των τά έπαλησαν άποκλειστικώς είς τούς ιδιούς των έφοπλιστάς. Κατά τά τέλη τού τελευταίου πολέμου ή Αμερικήν προσέφερεν είς τήν Έλλάδα τήν πρώτην άνακούφισιν. Παρεχώρησεν είς τούς Έλληνας έφοπλιστάς έκατόν πλοία και τά λίμπερτς αύτά ήπηρχαν ή πυρήν τού σημερινού έλληνικού ναυτιλιακού θαυματος, Αττιχώς τά πλοία άτινα άκολουθως ήγοράσθησαν παρ' Έλληνων ή έκαυπτηγήσθησαν διά λογαριασμόν των έθεμησαν ώς έπι τό πλειστον υπό τάς γκωστάς «σηματίας εύκολιάς» λόγω τής άσταθούς καταστάσεως, ήτις έπεκράτει τότε είς τήν Έλλάδα. Εύτυχώς, ή παρόντα κυρέρησης τής Έλλάδος έδωσαν είς τήν έλληνικήν έμπορικήν ναυτιλίαν τήν δέουσαν προσοχήν άπό έθνικής και οικονομικής άποψεως, και ώς συνέπεια τών ληρθέντων μέτρων υπό τής κυβερνήσεως, ταύτης, σημαντικός άριθμος πλοίων έλεγχόμενος ήποτε έλληνικά συμφέροντα, έπαναπατρίζεται υπό τήν έθνικήν σημαίαν.

Πραγματικόν θαύμα συνετελέσθη είς τήν Έλλάδα μετά τόν δευτέρου παγκοσμίου πολέμου είς τόν τομέα τής έμπορικής ναυτιλίας. Έκ τών 211 έκατομμυρίων τόνων γκρός τής παγκοσμίου ναυτιλίας, τά 27 έκατομμυρία τόνων, άνήκουν είς Έλληνας και ή Έλλάς κατέστη τό μεγαλύτερον ναυτιλία-

κόν κράτος τού κόσμου λαμβανομένου ύπ' όψιν τού έλληνοκτήπου τονάζ.

Έπι πλέον κατά τά τέλη τού 1969 έτελουν υπό παραγγελίαν σκάφη συνολικής μεταφορικής ικανότητος 17.781.620 τόνων δ.ν. διά λογαριασμούν Έλλήνων πλοιοκτητών, συνολικής άξιας 1.700.000.000 δολλαρίων. Τό τονάζ τούτο άποτελείται έκ τάνκερς και φορτηγών τράμπτε, με μόνην έξαρεσιν 12 σκαφών καθαρών τύπου κάρυκο λάινερ, τά όποια παρήγγειλεν ή έταιρία μου, έξι τών όποιων θά ναυπηγθούν έν Έλλαδα.

Είναι προφανής ό ρόλος τόν όποιον διαδραματίζει ή έμπορική ναυτιλία είς τήν έλληνικήν οικονομίαν. Πέραν τών 100.000 ναυτικών, οι όποιοι άπασχολούνται είς σκάφη έλεγχομένα από τή έλληνικά συμφέροντα, 250 έκατομμύρια δολλαρίων εισάγονται έτησίως είς τήν Έλλαδα υπό τών πληρωμάτων με έμβασματα πρός τάς οικογενείας των, και ύπο τών πλοιοκτητών δι' έπισκευάς και προμηθείας των πλοίων των. Έκ τού ποσού τούτου περίπου 5.200.000 δολλάρια εισάγονται έτησίως είς τήν Έλλαδα υπό τής έταιρίας μου πέραν τών έμβασμάτων τών πληρωμάτων. Συμφώνως πρός τά στοιχεία τής Τραπέζης τής Έλλαδος, ή «Έλληνική» είσηγαν είς τήν Έλλαδα τό 1969 τό ποσό τών 5.172.704 δολλαρίων έκτος τών έμβασμάτων τών πληρωμάτων, τά όποια ύπολογίζονται είς 1.500.000 δολλαρίων έτησίως.

Και τά δοσα έπετεύχθησαν από τής Έλληνες πλοιοκτήταις δφείλονται είς τήν άπομπην των πρωτοβουλίων, άνευ οιασδήποτε κρατικής συμπαραστάσεως. Ούδεποτε οι Έλληνες πλοιοκτήταις έλαβον οιανήποτε έπιδότησην και ούδεν θορτίον προσφέρεται είς αυτούς υπό τής Έλλαδος ύπολογίζονται τών πλευρών των ναύλους, ένω δέν υπάρχει και ή δυνατότης τής έν Έλλαδι χρηματοδοτηθείσας των.

"Υπάρχουν ήδη Έλληνες πλοιοκτήταις έν ένεργεια έν δευτέρας και τρίτης γενεάς. "Ολοι, ήν τούτοις, ήρχισαν έπι τού μηβενός. Αντεμπάστων τάς συχνοτάτας διακυμάνσεις τής ναυλαγοράς, ή όποια συχνά έφερε τά ταξίδια με έπιζημιον άποτέλεσμα, παρά τήν καταβολομένην παρ' αύτων προσωπικήν έργασιαν ύπηρτετοντες ής πλοίαρχοι ή μηχανικοί είς τά πλοία των, και τήν άσκησην αύτην οικονομίαν είς τάς δαπάνας κινήσεως τών πλοίων των. Ή έλληνική ναυτική κοινότης σκληρών ήγωνισθη διά νά φθάστη είς τό παρόν στάδιον τής έπιτυχιας.

Προσωπικώς δέν έντρέπομαι νά είπω οτι τό πρώτον πλοίον όπερ άπεκτησα, μετά τόν πρώτον παγκοσμίου πολέμου, ήτο χωρητικότητος 15 τόνων φορτίου. "Εφερον τότε άκουμη τήν στολήν τού στρατιώτου και έδανείσθην 5.000 δρχ. διά νά συγκεντρώσω τό διπάτούμενον ποσόν τών 10.000 δρχ., ίσον τότε πρός 2.000 δολλάρια. Εύχαριστω.

Telegrams : NIKAS

Telephones : Offices 5253
5254

Residences : Director - 4456
Manager - 741803

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

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

N. Kassimatis, Ltd.

SHIPPING AGENTS - SHIPCHANDLERS - COLD STORAGE CHAMBERS
EXPORTERS - IMPORTERS

Bankers :

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

LOURENCO MARQUES

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΛΟΥΡΕΝΖΟ ΜΑΡΚΕΣ
OFFICES WAREHOUSES AND COLD STORAGE CHAMBERS
19 Rue da Electricidade — 62 Av. Alvalos Cabral

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

ΠΑΙΔΕΙΑ ΙΣΩΝ ΟΨΙΣ ΚΥΡΙΟΥ

ΤΟΥ Κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Π. ΧΑΤΖΗΛΙΑ

"Οταν κατ' αρχήν έγραψα γιά το μακροχρόνιον της προπαρασκευαστικής θητείας του υποψήφιου πλοιάρχου, είχα ύπ' διφύ μου την Ελληνική προσπάθεια νά προσεδικύσῃ τούς νέους, πού πρέπει νά ταχθούν, γιά νά μάθουν δσα τό έπαγγελμα απαιτεῖ και δσα πρέπει νά γνωρίζουν, γιά νά γίνουν ίκανοι άντικαταστάται αύτων που φεύγουν ή έκεινων που γίνονται απόμαχοι.

Δέν νομίζω πώς διαχειρισμός «μακροχρόνιος» είναι σέξιος νά άποδη άφορμή συζητήσεων ή και πιθανών προσανατολισμών, με τελική κατάληξη την μείωση της προβλεπομένης ύπηρεσίας των άξιωματικών γεφύρων, προτού έξετασθων γιά τα πρόσωντα τού πλοιάρχου α' τάξεως.

Κάθε διάλογο. Φρονηματικά και εύσυνείδητα πρεσβεύει πώς ή προπαρασκευαστική περίσσεις των υποψηφίων πλοιάρχων δεν έπιδεχεται περιορισμό, ούτε έπιδεχεται τροποποίησεις.

'Ομολογώ πώς ή πορεία πρός την κατάληξη και την έπιτυχία, ή δόδος πρός τὸν τελικό προορισμό και οι άποικησεις που καθ' δόδον παρεμβάλλονται, πρέπει άπαραβάτως νά γίνωνται άντικείμενα πάσης προσοχής έκ μέρους κάθε νέου, πού σκέπτεται νά έκλεξη ένα ώριμανένο έπαγγέλμα. Στην ειδική περίπτωση των δικίμων πλοιάρχων, ή λέξις Προσοχή, πρέπει νά υπογραμμίζεται άκομη περισσότερο.

'Επειδή, σημως, πολλά έχουν λεχθή και πολλά περισσότερα λέγονται σήμερα και άλλα πάλι περὶ προσόντων συζητούνται, έπειδή ή πρόσδοσης και ή έξελιξης κάθε τόσο τροποποιούνται τὰ μέσα και διανοίγουν νέους εύρυτέρους δρίζοντες, δσον άφορά τὴν τελειοποίηση της έργασίας, έπειδή ή έπιτυχής έπαγγελματίας και μορφωμένος άνθρωπος έχει υποχρέωσιν νά διατελῇ πάντοτε τακτικά και ἄρτια ένημερωμένος, άναλογα μὲ τὶς εἰσδοχῆς των νεωτερισμών και τῶν καινοτομιῶν, είναι — μού φαίνεται καιρούς νά έξετάσωμε ποιά ἀπό τὶς πλευρές τοῦ θέματος «Προπαρασκευή» των άξιωματικών Ε.Ν. άνέχεται και έπιδεχεται κάποια σχετική και ίκανοποιητική (γιά δλους) τροποποίηση.

Θὰ έπαναλάδω μάτι γνώμη, πού πρὸ πολλοῦ έξέδεσσα. Την έχω άνωπτύζει μὲ λεπτομέρειες και τὴν έχω στείλει σὲ δλη τὴν γραφὴ της έκταση, γιά νά έξετασθῇ και νά μελετηθῇ ἀπὸ τὸν κ. Πρόεδρον και τὸ διοικητικὸν συμβούλιον της Π.Ε.Π.Ε.Ν. Τὴν έκθέτω σήμερα σ' αὐτὴν ἔδω τὴν στήλη, μὲ τὴν ἐλπίδα δτι ή εὐχή πού περιέχει θὰ εἰσακούσθῃ, και μὲ τὴν εὐχή πώς ή είλικρινη προσπάθεια πού περιέχει ή πρωτοβουλία, θὰ τύχη τῆς προσοχῆς πού τῆς χρειάζεται.

Έχω ύπ' διφύ μου τὴν πιθανότητα τῆς τροποποίησεως τοῦ διδακτικοῦ συστήματος. Εἰνωδ, (φυσικά), αὐτὸ και μόνο τὸ διδακτικό σύστημα. Δέν έννοω τὴν διδασκούμενη ὥλην. Αύτὸ είναι ἀλλο θέμα και μπορούμε νά τὸ έξετάσωμε φέν εύθέτω χρόνων. Ή προπορεία άνκει στὸ σύστημα, γιατὶ ἀπὸ τὴν τροποποίηση πού ἔχω σκοπὸ νά προτείνω, προκύπτει ΜΕΩΣΙΣ ΔΥΟ ΕΤΩΝ σχολικῆς μαθήσεως και ένοσχολήσεως τοῦ δικίμου πλοιάρχου. Γιατὶ προκύπτει ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΧΡΟΝΟΥ, και μάλιστα χρόνου πού δὲν προσθέτει πολλὰ στὴν άξιωματική μόρφωση τοῦ ένδιαφερούμενου. Τὰ δύο χρόνια αύτὰ είναι δυνατὸν νά άναλωθούν ἀλλού, κατὰ προτίμησην στὸ μεγάλο πρακτικὸ μορφωτικὸ κολλέγιο, πού λέγεται «κουβέρτα», μὲ τὴν ἀπειρία τῶν «ἀπαρεγκλήτων» μαθήματων της.

Δὲν είναι, σημως, ή έξοικονόμησις τῆς διετίας τὸ μόνον προτέρημα τοῦ συστήματος. "Έχει κι' ἄλλα πολλὰ και ίδιαίτερα προσόντα, πού ἀσφαλῶς πρέπει νά είναι περισσότερον ένδιαφέροντα στὸν υποψήφιον ἐμποροπλοΐαρχον, ἀπὸ διτι μπορεῖ νά είναι γιά τὸν διάκτορα, γιά τὸν καθηγητήν, γιά τὸν έξεταστή και γιά τὴν Πολιτείαν.

Ίδων ή παρέλασις τῶν προσόντων:

1) ΔΙΔΑΧΗ: Είναι ή ίδια, γιά δλους τοὺς μαθητὰς. 'Ο μαθητής «αύτο - έξετάζεται» σὲ κάθε διαδοχικὸ και ωριαίο μάθημα. Κατὰ συνέπειαν: Παύει η πατροπαράδοτη συνήθεια τῆς ραθυμίας σήμερα, γιατὶ «εγγήκωμε στὸ μάθημα χθές». Και τὰ γνωστὰ έπικτητὰ και αύτοπροσάρτετα τῆς «εκεκούματος» και τῆς διδαχῆς ή παρασκολουθεῖ ωριμένην τακτικὴν και οι μαθηταὶ δίδουν ΓΡΑΠΤΑΣ έξετάσεις ἐπὶ τῆς ὥλης ποὺ έδιδάχθησαν κατ'

2) ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ: 'Ο μαθητής «αύτο-βαθμολογεῖται». Κι' αὐτό, γιατὶ ή βαθμολογίας ἐπιβιβάλλεται ἀπὸ τὸν ίδιον τὸν ένδιαφέρομενον. 'Ανδρογυα μὲ τὰ ἀποτελέσματα ποὺ έχουν καθερισθῆ γιά κάθε ίδιαίτερο θέμα ή πρόβλημα, προκύπτει και ή βαθμολογία του. 'Ο καθηγητὴς πειρορίζεται εἰς τὸ νά δώσῃ τὰ δρᾶτα ἀποτελέσματα και τὴν βαθμολογία τοῦ κάθε θέματος ή κάθε προβλήματος. 'Αργότερα παραλαμβάνει τὰ γραπτὰ τῆς ὥρας και ἐν εύθέτῳ χρόνῳ τὰ έξετάζει, γιά νά βεβαιωθῇ, δσον άφορά τὴν δρθότητα τῶν υποτελεγμάτων και τῆς αύτοβαθμολογίας.

'Ο τρόπος αὐτὸς ἐπιτρέπει σὲ κάθε μαθητὴ νά γνωρίζῃ τὴν ἀκριβῆ, ωριαίαν, ἡμερησίαν, ἐθνικαδίαν, μηνιαίαν και τιμηναίαν βαθμολογίαν του. 'Εκτὸς αὐτοῦ, δὲ ένδιαφέρομενος ἀντίλαμβάνεται τὶς ἀδυναμίες του, γνωρίζει νά διακρίνῃ ποῦ χωλάίνει και γιατὶ, τελικὰ δὲ παραβάλλει μόνος του τὴν γενικὴ του ἐπίδεση, ἐν παραβολῇ μὲ τοὺς συμμαθητὰς του.

Τὸ ούσιαστικότερο και τὸ κυριότερο ἀπὸ

ὅλα αὐτά, είναι πώς διαθητῆς παύει νά κατέχεται ἀπὸ ἐσφαλμένες ἀντιλήψεις, δσον ἀφορά τὸ ἀμερόληπτον ή τὸ δῆθεν μεροπτικὸν τοῦ καθηγητοῦ. Κεφάλαιον μέγα, γιατὶ ἔνας σοβαρός παράγω ψυχολογικῆς ἀνισορροπίας είναι ή ἐντύπωσις — δσον ἐσφαλμένη κι' ἀν είναι — πώς διαθητῆς μεριμνᾶς γιά ἄλλους και ἀδιαφορεῖ γιά ωρισμένους. Τὰ ἀνωτέρω καταργοῦν κάθε πηγὴν πηγήτερα παρομοίας κακίας.

3) ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ: Αι έξετάσεις είναι πάντοτε γραπταὶ και έξαιρεσιν ἀποτελοῦν μόνον ωρισμένα μέρη τῆς «κυβερνητικῆς» (ή ναυτικῆς τέχνης) και τῶν έξασκησεων γιά τὴν ἐκπομπὴ και τὴν λήψιν σημάτων. Γίνονται (έκτὸς τῶν ωριαίων) ἀνά δεκαπεντήμερον και ἀνά τριμηνον. Κάθε έξετασις ἀναφέρεται εἰς τὴν ὥλην ποὺ έδιδάχθη κατὰ τὸ ἀντίστοιχον χρονικὸν διάστημα. 'Η βαθμολογία τῶν έξετάσεων ώς ἀνωτέρω, γίνεται ἀποκλειστικὰ ἀπὸ τὸν καθηγητὴν.

4) ΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ. Κάθε τρίμηνον ἀποτελεῖ μίαν σχολικὴν τάξιν. Τὸ προσόντα είναι δτι ὁ ἐπίλασών, ἀποτυχῶν κλπ., ἀπλῶς χάνει οι μόνον τρίμηνον. 'Οχι ἐν ἔτοι. 'Ο ἀποτυχηγάνων εἰς τὴν πρώτην και τὴν δευτέραν τάξιν (πρώτο και δευτέρω τριμηνον), ἀποκολείεται περαιτέρω φοιτήσεως. Δέν προκειται περὶ ἀδικίας, ἀλλὰ περὶ ἐμπειριστῶν διαπιστώσεως, δτι διαθητὴ ΑΔΥΝΑΤΕ η προχωρήση εἰς ἄλλα ἀνωτέρα μαθήματα. 'Εγκαίρως, λοιπόν, δ ἀποτυχηγάνων στρέφεται σὲ ἄλλη κατεύθυνσι γιά νά ἐπιδικῇ στὸ κατάλιπο (γι' αὐτὸν) ἐπάγγελμα.

5) ΒΙΒΛΙΑ: Τὰ μόνα βιβλία τῆς συνολικῆς μαθήσεως είναι:

α) Βιβλίον Κυβερνητικῆς ή Ναυτικῆς Τέχνης. β) Ναυτικοὶ Πίνακες (υπόδειγμα ΝΟΡΠΕ). (Υπόδειγμα Η.Ο.9) ή ἀλλοι παρόμοιοι. Κάθε σχολή ἐπιβιβάλλει ἐνισιδερώντας την προτίμησην τῶν υποτελεγμάτων και τῆς αύτοβαθμολογίας. γ) Βιβλίον Φυσικῆς (ἄν διδάσκεται).

Ούσων ἀλλο βιβλίον ἐπιπρέπεται. Τούλαχιστον μέχρι τῆς ἀποφοιτήσεως. Μετὰ τὴν ἀποφοιτήσην, δὲ ένδιαφέρομενος ήδη κατέχει τὶς ἀποτιμήμενες γνώσεις και βάσεις, γιά νά διατηρηθῇ κείμενα καθηγητικῶν και υπερτεχνικῶν βιβλίων.

Ἐπιδιλλεται και ή χρήσις πολυφύλλου τετραδίου (κατὰ προτίμησιν 500 σελίδων) και εἰς αὐτὸν καταχωρούνται και διατηρούνται δλαι

THE UK P&I CLUB (BERMUDA)

Συμμετέχοντα πλοῖα 41 έκατομμυρίων τόννων γκρός ύπο 68 σημαίας.

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

* Ωσάτως Διευθυνταί τῶν : The Hellenic War Risks Club (Bermuda),
The International Mutual Strike Club (Bermuda), και Συνδιευθυνταί τοῦ
Through Transit Marine Mutual Assurance Association (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 E.C.3.

Thos. R. Miller & Son είναι ἐπίσης Διευθυνταί τῶν U.K. Defence Club,
U.K. War Risks Club και Hellenic War Risks Club.

αι σημειώσεις πού γίνονται καθ' ύπαγόρευσιν άπό τὸν κάθι καθηγητήν.

Διατηρεῖται, συνεπώς καὶ ἔξασφαλίζεται «ενιαίως, γιὰ δὲν, διδαχή. Ἀποκλείεται ἡ αὐθαίρετος προσφυγὴ σὲ βιβλία, ποὺ εἶναι δυνατὸν νὰ παραπείσουν ἡ νὰ συγχύσουν ἐναὶ οἰονδήποτε μαθητῆν. Ἀποκλείεται ἡ μελέτη βιβλίων, ποὺ περιέχουν θέματα γιὰ ἀνωτέρας τάξεις ἀπὸ μαθητὰς τῶν κατωτέρων. Κοινὴ καὶ παραγωστὴ ἐπίδοσις πελλών νέων, ποὺ εἶναι ἐκ φύσεως, (δὲλλα καὶ προώρως), ἔξαιρετικὰ φιλομαθεῖς.

Αὐτὸς εἶναι τὸ σύστημα. Ἀπόλλος, εὐεργετικό, μελετήμενο, δίκαιο, ἀπρόσωπο, συγχρονισμένο καὶ ἔξοχως ἀποδοτικό. Δὲν ἀποτελεῖ ἔφεύρεσιν ἡ ἀνακάλυψιν τοῦ γράφοντος. Πρόκειται γιὰ τὸ διδακτικὸ σύστημα ποὺ ἐφαρμόζεται ἀπὸ αἰώνων καὶ ισχύει σ' δὲλλες τίς ναυτικές σχολές τῆς Ἀγγλίας, δρισμένων βρεοί - εὐρωπαϊκῶν κρατῶν καὶ στὶς περισσότερες πόλεις τῆς Ἀμερικῆς.

Ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ ἔξοικονομεῖ ΔΥΟ ΧΡΟΝΙΑ μαθήσεως, γιατὶ ἡ συνολικὴ διδακτέα ὅλη διδάσκεται σὲ διάστημα δύο ἑτάν. Καὶ ἀποδίδει στελέχη μὲ διερείσιν καὶ ἀδιαμφισθήτητον ΜΟΡΦΩΣΙΝ. Τὸ ἔχει ἀποδεῖξει μία ἀλήθεια, ποὺ χαρακτηρίζει πέντε γενέτες ναυτιλομένων, καὶ ἡ ἀξιοθαύμαστη παράταξις ἀξιωματικῶν, ποὺ εἶναι βασικὰ καὶ ἔγκυκλοπαθικὰ μορφωμένοι εἰς τὸ ἄρτιον. Τὸ ἔχει ἀποδεῖξει τὸ ἀσυζήτητον γεγονός, ὅτι ἀκόμη καὶ ἡ αὐξήσις μαθημάτων καὶ ἡ ἐπιπρόσθετη ἐφαρμογὴ τῶν στὸ σχολικὸ πρόγραμμα, δὲν κατώρθωσε νὰ ἐπηρέασῃ τὰ χρονικὰ δριτά, ποὺ ἔδω καὶ πολλές δεκαετίες ἔχουν καθορισθή.

Οσον ἀφορᾶ τὴν διδακτέαν ὅλην, αὐτὸς εἶναι θέμα, ποὺ μοιραία θὰ παρουσιάσῃ τὶς δυσκολίες του. Ἰδιαίτερα στὴν ἐποχὴ μας, ποὺ διακρίνεται ἀπὸ τὴν ἀδυναμία νὰ καταλάβουν τὶς θέσεις ἀξιωματικῶν στὴν Ναυτιλία. Πολλοὶ ἔχουν προτείνει μεταλλαγές, δοσον ἀφορᾶ τὴν προτεραιότητα δρισμένων μαθημάτων. Ἐγώ, προσωπικά, συνέστησα τὴν καθ' ὅλοκληρα ἀφάρεσι τῶν ἀπηρχαιωμένων, τῶν ἀρχήστων θεμάτων καὶ τῶν μεθόδων τῆς διδαχῆς των. Μὲ τὴν ὑποστημένοι στὶς ἡ προτεραιότητας μαθημάτων πρέπει νὰ διαμορφωθῇ ἀνάλογα μὲ τὶς ἀνάγκες ποὺ προκαλοῦν τὴν περιστάσεις καὶ οἱ ἀπαιτήσεις τῶν σημερινῶν μέσων τῆς καθημερινῆς ἐργασίας καὶ ὅχι ἀνάλογα μὲ τὴν ἀρχαιολογικὴ ἡ καὶ τὴν ἀξιοσέδαστη αἴγλη, ποὺ δρι-

σμένα μαθήματα ἔξακολουθοῦν — τοσις — νὰ ἐπιδεικνύουν.

Ἡ διδαχὴ πρέπει νὰ εἶναι πλήρης, αὐτοτελής καὶ διμοιδόμορφος γιὰ δὲλλα τὰ ναυτικὰ σχολεῖα καὶ γυμνάσια τῆς Ἑλλάδος. Γι' αὐτὸς ἐπιβάλλεται (χωρὶς δικαιολογίες ἢ δισταγμούς), ἡ ἐφαρμογὴ τῆς τηλεοράσεως κλειστοῦ κυκλώματος στὴν καθημερινὴ διδαχὴ τῶν μαθημάτων. Μία συσκευὴ μὲ δὲλλα τῆς τὰ παρελκόμενα κοστίζει λιγότερο ἀπὸ 1.000 δολαρίων (30.000 δραχμές). Είναι δημος προσόν, ποὺ ἀποδαίνει εὐεργεσία γιὰ τὸν νέον δόκιμον πλοίορχον. Γιατὶ παρέχει ἀδιαφορίοντα μέσα παρακαλουθήσεως διαλέξεων, μαθημάτων, ἔξηγήσεων καὶ γενικά, ειδικῶν μαθημάτων, ποὺ εἶναι χρήσιμα καὶ ἐνδιδειγμένα γιὰ τὶς σχολές. Ὁ ἄριστος καὶ παραδεδεγμένος καθηγητής μπορεῖ (χωρὶς νὰ ἔγκαταλειψῃ τὴν ἔδρα του), νὰ ἐγράψῃ ταυτόχρονα 10 ἢ 12 ταίνιες, ποὺ εἶναι δυνατὸν νὰ στέλλωνται στὰ διάφορα σχολεῖα καὶ νὰ ἀποτελοῦν θησαυρὸ διδακτικοῦ ὑλικοῦ, ποὺ εἶναι ἔτοιμος νὰ χρησιμοποιηθῇ σὲ ὅποια δημήτησε στιγμή. Οι ταίνιες τοῦ VI-VIDEO - TAPE δὲν χρειάζονται ἐμφάνισιν, ὅπως τὸ ἀπαιτούν οἱ ταίνιες φωτοκινηματογραφίας. Γι' αὐτὸς καὶ ἡ τιμὴ τῶν στήμερων εἶναι ὑπὲρ τὸ ἀναμενόμενον λογική. "Ἐτοι, καὶ δὲ πιὸ διπομερακρυμένος ἀπὸ τὴν πρωτεύουσα μαθητής, μπορεῖ νὰ παρακαλουθῇ τὴν διδασκαλία καὶ νὰ καρπωθῇ δὲλλες τὶς ἀξιόλογες λεπτομέρειες, ποὺ προκύπτουν σὲ τέτοιον εἰδους προσωπικὴν παράδοσιν μαθημάτων.

Ἡ διδαχὴ τῆς ἀγγλικῆς θὰ καταστῆ (μὲ τὸ ἀνώτερω μέσο) ἀκόμη πιὸ ἀπλή καὶ καρποφόρος. Καὶ τότε ἡ ἀκμάθησις τῆς γλώσσης, ποὺ ἦτο ἀλλοτε προσὸν καὶ εἶναι σήμερα ἀνάγκη ἐπιτακτική, θὰ γίνεται μὲ περισσότερη ἀκόμη ἐπιτυχία καὶ μὲ ἔξησφαλισμένη ἀποτελεσματικότητα. Θὰ εἶναι οὕτω δυνατή ἡ προβολὴ καὶ παρακαλούθησις διαλέξεων, ποὺ γίνονται ἀπὸ ἔνους καθηγητάς στὴν ἀγγλική. "Οχι μόνο στὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ σὲ δὲλλους τοὺς τομεῖς. Περισσότερο ἀκόμη στὸν τομέα τοῦ Διεθνοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, στὸν τομέα τῶν ναυτικῶν ἀσφαλίσεων, στὸν τομέα τοῦ κώδικος τοῦ Ναυαρχείου καὶ ἐν γένει, στὸν τομέα τῆς καθημερινῆς ἐνασχολήσεως τοῦ πλοιάρχου στὰ διάφορα λιμάνια τοῦ κόσμου καὶ στὶς περιπτώσεις ποὺ παρουσιάζονται λόγω ἀδιαρίων ἢ ἀτυχημάτων.

Γνωρίζω, ὅτι πολλοὶ θὰ διακρίνουν τὸν

ὑπερβολῆς στὰ ἀνωτέρω. Είναι πιθανόν. Δὲν εἶναι, δημως, δεδικιολογημένο. Γιατὶ τὰ χρόνια ποὺ «τὴν ἐγγάζαμε» μὲ τὰ «εγγάλεικα τοῦ Ντόκου», φορτώνοντας μὲ κάρδουνα τὶς «εκουρέλες», ἔχουν χαθῆ, ἀνεπιστρέψει. Γιατὶ τὰ χρόνια ποὺ «ξεροκαδουρντίζαμε» ἔνα ναυλοσύμφωνο τύπου CENTROCON καὶ τὸ ἀπεστιθίζαμε ἐκ τῆς συνεχείας, τῆς διαδοχῆς καὶ τῆς ἐπαναλήψεως τῶν ἴδιων ταξιδίων, δικαιωματικά, στὸ ἀπότερον τὸ παρελθόν.

Ζούμε σήμερα τὴν ἐποχὴ τῶν χρονοναυλώσεων. Ζούμε τὴν ἐποχὴ ποὺ διασχέρισται καὶ ἡ ἀλληλογραφία, ἐστω καὶ «σὲ ἐλληνικά χέρια, διεκπεραιώνται στὴν ἀγγλική. Οι διάφορες «λίστες» γιὰ τὰ ἀπαραίτητα ὑλικὰ καὶ τὰ ἔφοδια, ἀπαραίτητα γράφονται καὶ ὑποβάλλονται στὴν διευθύνουσαν ιεραρχίαν, γραμμένες ἀγγλικά. Τὰ διάφορα «PORT LOGS» γράφονται καὶ ἐπίσης ὑποβάλλονται ἀγγλικά. Τὰ διμερολόγια στὰ ὑπὸ ξένην σημαίαν, (καὶ αὐτὰ εἶναι πολλὰ στήμερα), γράφονται ἀγγλικά. Πολλοὶ βέβαια ἀρέσκονται στὸ νὰ διαβίδουν ὅτι καὶ στὰ «ελιμπεριάνικα» ἔξακολουθοῦν νὰ γράφουν ἐλληνικά δημερολόγια. "Οταν, δημως, πληροφορθοῦν πόστο κοστίζουν στὸ «Γραφεῖο», ἔξι αἰτίας τῶν ἀπαιτουμένων μεταφράσεων ποὺ χρειάζονται γιὰ τὴν ἀσφάλεια, ίδιως, δημως, γιὰ τὸ «CLUB», τότε γίνονται συνετώτεροι καὶ μπαίνουν στὰ προκεχωρημένα συγκροτήματα ἀκείνων ποὺ ἔχουν μάθει καὶ συνθίσει νὰ γράφουν δὲλλα αὐτὰ στὴν ἀγγλική.

Συνυπάρχει ἡ ἀνάγκη τῆς ἀμειμπτῆς ἐπιστολογραφίας. "Ἀλλοτε μὲ τὸ «CENTROCON» ἡ μὲ ἀλλού εἶδους «CON», οἱ περιπτώσεις ἀλληλογραφίας μεταξὺ ναυλώτων (καὶ πρακτόρων των) καὶ μεταξὺ πλοιάρχου, ίσως δὲν ὑπῆρχαν. Σήμερα οἱ δροὶ ἔχουν τελείωσαν ἀντιστραφῆ. "Ἐνα καλὸ γράμμα θὰ ἔξασφαλίσῃ συμφέροντα. "Ἐνα πρωτόλειο θὰ σημάνει, θὰ προκαλέσῃ ζημιά. Είναι φυσικό.

Περισσότερο ὅτι δὲλλα ὑπερέχει ἡ ἀνάγκη τῆς ιδιαίτερης μορφώσεως, ποὺ βρίσκεται γιὰ τὸν καλό παπετάνιο, στὴν μελέτη καλῶν καὶ ἀνεγνωρισμένων βιβλίων. Ἐκεῖ τὰ παραδεδεγμένα ναυτικῶν μέσων τηλεοράσεων, στὸν τομέα τῶν ναυτικῶν ἀσφαλίσεων, στὸν τομέα τοῦ κώδικος τοῦ Ναυαρχείου καὶ ἐν γένει, στὸν τομέα τῆς καθημερινῆς ἐνασχολήσεως τοῦ πλοιάρχου στὰ διάφορα λιμάνια τοῦ κόσμου καὶ στὶς περιπτώσεις ποὺ παρουσιάζονται λόγω ἀδιαρίων ἢ ἀτυχημάτων.

SOL
*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

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

AB ATLANTTRAFIG

TELEGRAMS: "OCEANSHIP."

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

χειρισθή τὴν ἐκάστοτε περίπτωσιν.

Ἐνδείκνυται, λοιπόν, νὰ δοθῇ περισσότερη σημασία στὴν ἐκμάθησι τῆς ἀγγελικῆς (τούλαχιστον) γλώσσης. Καὶ τὸ μάθημά της νὰ τοποθετηθῇ στὶς ἀνώτερες βαθμίδες, ὅπου ἀναλογούν τὰ «κυριώτερα» μαθήματα, προκειμένου περὶ ἑξετάσεων γιὰ τὴν ἀπόκτησι τοῦ παραγωγικοῦ διπλώματος ναυτικῆς Ικανότητος. «Οπως ἐνδείκνυται καὶ ἡ εἰσδοχὴ τοῦ μαθήματος τῆς ἡλεκτρονικῆς στὴν διδακτέαν ὥλην. Γιὰ νὰ τὸ ἀντιληφθοῦμε καλύτερα, δὲν ἔχουμε παρὰ νὰ κάμωμε μιὰ πολὺ ἀπλή παραβολὴ τῶν ὅρων καὶ τῶν συνθηκῶν ποὺ ἰσχυσαν στὴν γέφυρα μέχρι τοῦ 1939 καὶ ἔκεινων ποὺ ἰσχύουν σήμερα. Ἰδού ἡ παραβολή:

Μέχρι τοῦ 1939: Ξηρὰ μαγνητικὴ πυξίς, ναυτικὸν χρονόμετρον, ἔξας. Σποραδικὰ παραδείγματα ἐγκαταστάσεως ραδιογνωνιόμετρου.

Μετὰ τὸ 1939: α) Ραδιογνωνιόμετρον (ἀπάραιτον). β) Γυροσκοπικὴ πυξίς μὲν ἡλεκτρονικὸν ἐνισχυτήν. γ) Λορὰν «Α» καὶ «Γ». δ) Ναυτιλιακὴ συσκευὴ Νέκκα. ε) Ραντάρ. σ) PAKON (γιὰ τὴν ἐπιστήμαντι τῶν φαροπολίων καὶ τὴν αὐτόματη μέτρησι τῆς ἀποστάσεως τῶν ἀπὸ τὸ κέντρον τῆς ὁδήνος τοῦ ραντάρ). ζ) Συσκευὴ ΝΟΠΛΕΡ - ΖΟΝΑΡ, ποὺ ἐμφανίζεται τώρα στὰ μεγάλα σκάφη, πρὸς ἐπιστήμαντιν καὶ μέτρησιν τῆς κινήσεως τοῦ σκάφους καὶ τὴν ἀποφυγὴν ζημιῶν κατὰ τὰς πλευρίσεις.

Προμηνύεται, τώρα, ἡ ἐγκατάστασις τοῦ δέκτου, ποὺ χρειάζεται γιὰ τὸν προσδιορισμὸ τοῦ στίγματος διὰ τοῦ συστήματος Ω-

ΜΕΓΑ. Τὸ πρῶτο σκάφος, ποὺ ήδη τὸν χρησιμοποιεῖ, εἶναι τὸ «Κουήν Ἐλίζαμπεθ 11». «Ηδη πρὸ πενταετίας καὶ διὰ τῶν στηλῶν ἄλλου περιοδικοῦ, ἔγραψα μιὰ εἰσαγωγικὴ ἐξήγηση τοῦ συστήματος. Σὲ λίγο οἱ δέκται αὐτοὶ θὰ ὑπάρχουν παντοῦ καὶ θὰ λειτουργοῦν γιὰ νὰ προσδιορίζουν τὴν γεωγραφικὴ θέση τοῦ κάθε πλοίου, μὲ τὴν ίδια ἀκρίβεια ποὺ σήμερα ἔχομε ἀπὸ τὶς ἀστρονομικὲς παρατηρήσεις τῶν οὐρανίων σωμάτων. Η ἐνδείξη τοῦ δέκτου ΩΜΕΓΑ εἶναι συνεχῆς καὶ, κατὰ συνέπειαν, ὁ προσδιορισμὸς τοῦ στίγματος γίνεται κατὰ τρόπον πολὺ παρόμοιον τοῦ Ντέκκα,

Ἡ πραγματικὴ πληθώρα δὲλων αὐτῶν τῶν ἡλεκτρονικῶν συσκευῶν καὶ ἡ συνολικὴ περιουσιακὴ ἀξία των δὲν πρέπει νὰ λησμονήται. Μόνον ὁ δέκτης τοῦ συστήματος ΩΜΕΓΑ κοστίζει σήμερα \$ 10.000.000 δραχμές. Καὶ ἐνῷ παρέχει τὶς ἔξαρτες εὐκολίες τακτικῆς καὶ ἀσφαλοῦς ναυσιπλοΐας, ποὺ ὑπὸ οἰασδήποτε καιρικᾶς συνθῆκας ἔξαστοι εἰναὶ διαπλεύσεις, χωρὶς καθυστερήσεις, ποὺ μεταφράζονται σὲ ἔξοδο ἢ σὲ διαφυγόντα κέρδη, ἔχει ἐκ τῶν προτέρων τὴν ἄξιαντι νὰ παραπεμψὲ «ἀνεπιθύμευτο» ἀπὸ τὸ κράτος τοῦ κατασβιδιού.

«Ολα τὰ ἀνωτέρω συνηγοροῦν γιὰ τὴν εἰσδοχὴ τοῦ μαθήματος τῆς ἡλεκτρονικῆς. Αν ὅχι γιὰ τὴν τελεία κατάρτισι τοῦ ναυτίλου, τούλαχιστον γιὰ τὸν βασικὸ σκοπὸ τῆς ἐπιγνώσεως τοῦ «π ὁ» λειτουργεῖ τὸ κάθε ἐργαλείο. Ἀλλοιώς τὸ τολμηρό, τὸ ἀνεύθυνο καὶ τὸ ἀδιάφορο «φάξιμο», τὸ «εξεδίωμα» καὶ ἡ «δοκιμασία», τὴν ὅποιαν ὑ-

φίστανται τὰ «κουμπιά», θὰ εἶναι οἱ μάρτυρες τῆς ἀναδρομῆς πρὸ τὴν στοιχειώδη ὑπόστασι τῆς γεφύρας στὸ πέλαγος, ποὺ θυμίζει περίοδο προπολεμική.

Ἐδώ καὶ κάμπισσα χρόνια, η οἰκουμένη σταμάτησε γιὰ νὰ θαυμάσῃ μιὰ μεγαλειώδη ἀλλαγή. Καὶ τὸν σταθμὸ της διὰ μέσου τῆς ζωῆς μας τὸν ὄντως «Ἐποχὴ τοῦ Ἀτόμου» ἡ τῆς «Ἀτομικῆς Ἐνέργειας». Μοῦ φαίνεται πώς ἡ περίοδος αὐτὴ ἔχει ἀρχίσει νὰ παίρνη τὴν περίεργη ἐκείνη καμπή τῆς ἔξελιξεώς της, ποὺ δὲν θυμίζει πιὰ πολλά. «Ἀγίθετο, τὸ μέλλον ἀνήκει στὴν ἡλεκτρονική. Μαζὶ μὲ δόλες τὶς κατακτήσεις τοῦ Διαστήματος καὶ μαζὶ μὲ τὰ ἀξιοθαύματα ποὺ βλέπουμε νὰ παρελαύνουν μὲ σκοπὸ νὰ μᾶς ἀπλοποιήσουν τὴν καθημερινὴ ἐγκόσμια ζωὴ μας.

Τὸ νὰ μείνωμε ἀπαθεῖς καὶ ἀδιάφοροι, διότις ἀφορᾷ τὴν ἐπιστήμη τοῦ μέλλοντος, εἶναι σάν νὰ ἐπαναστατοῦμε καὶ νὰ ἀποκηρύσσωμε τὴν σύνταξι μας, στὰ μαθητικὰ θρανία τῆς βασικῆς ἐκπαίδευσεως.

Γιά μᾶς τοὺς ναυτίλους, η ἡλεκτρονικὴ ἐπιστήμη είναι σήμερα μιὰ ἀπὸ τὶς βασικῶτερες προϋποθέσεις τῆς ἀνωτέρας μορφώσεως. Εἶναι μέλος τῆς Παιδείας. «Ἄς τὴν προσέξωμε.

Γιατί, ὅπως λέει ἔντα ρητό, ποὺ πάντα μου ἔχει προκαλέσει τὴν προσοχή καὶ τὸ σέβας:

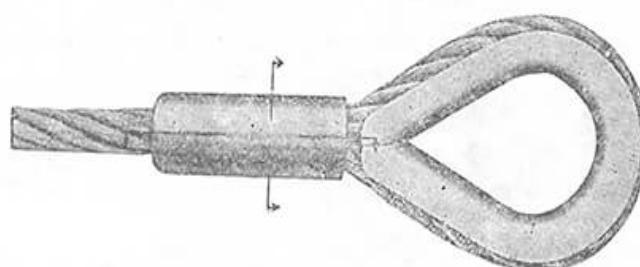
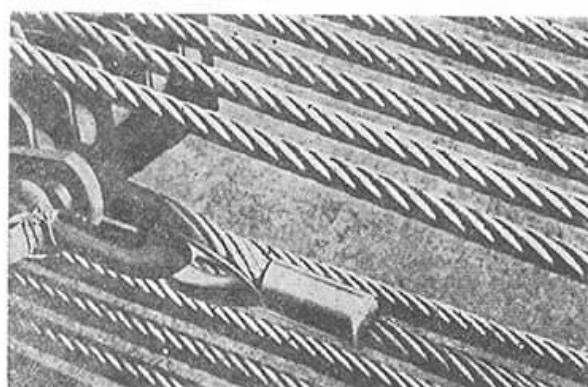
«ΠΛΙΔΕΙΑ ίσον ΟΨΙΣ ΚΥΡΙΟΥ».

Γ. Π. ΧΑΤΖΗΛΙΑΣ

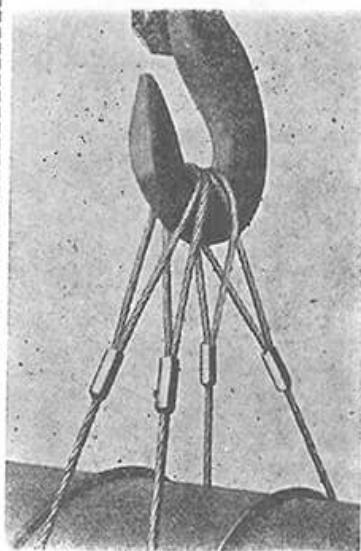
Πλοιάρχος Ε.Ν.

Μαϊάμι, 'Απρίλιος 1970

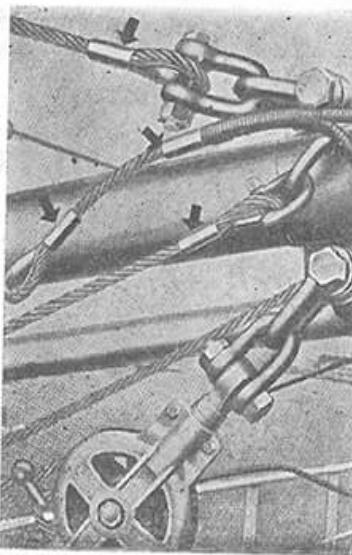
ΕΦΑΡΜΟΓΑΙ ΤΩΝ ΣΥΝΔΕΣΜΩΝ TALURIT



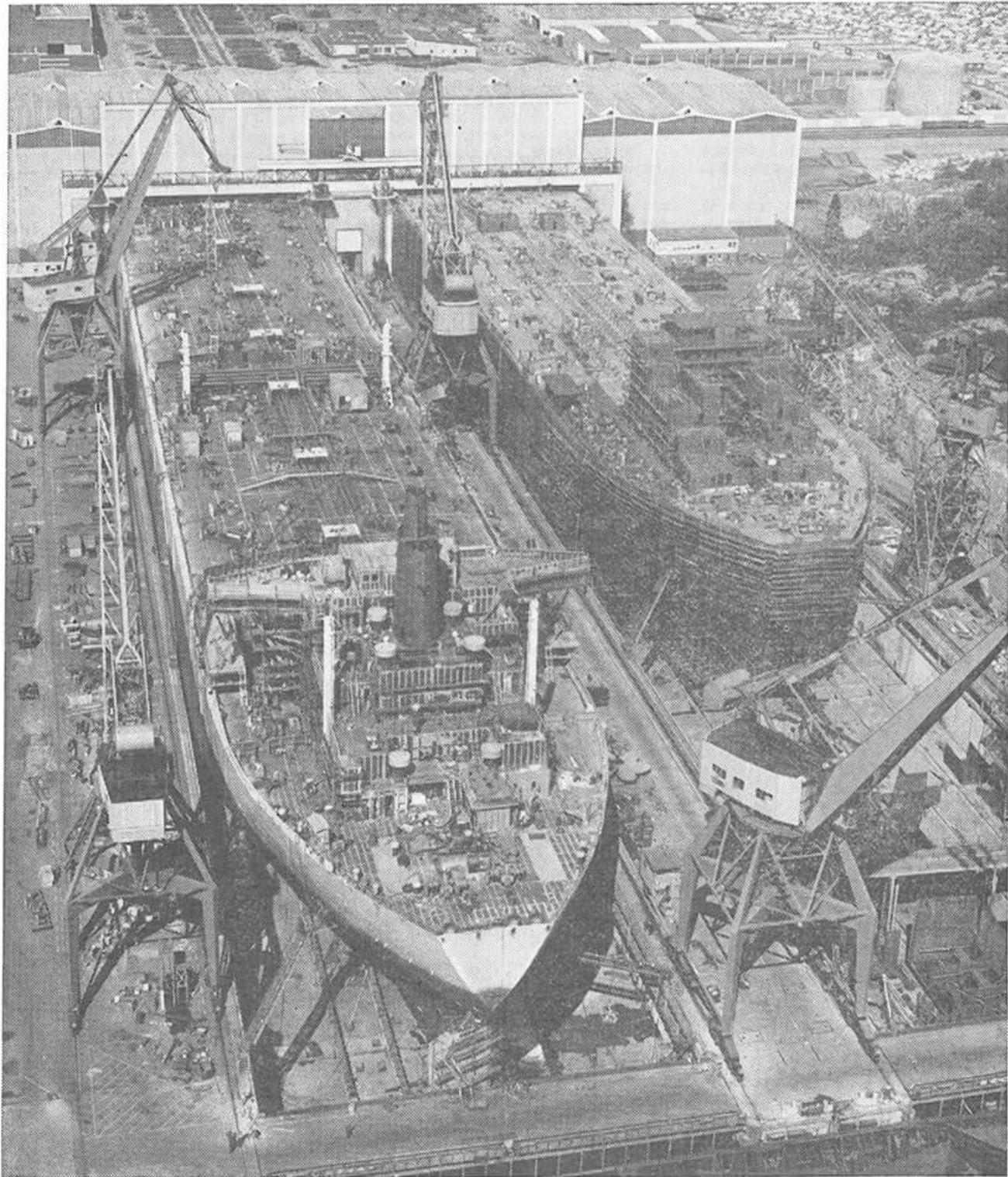
ΞΑΡΤΙΑ ΒΑΠΟΡΙΩΝ - ΠΟΔΑΡΙΑ ΜΠΙΓΩΝ ΣΑΜΠΑΝΙΑ ΔΙΑΦΟΡΑ (APTANAI)



Μὲ συρματόσχοινα ποιότητος κατὰ B.S.S.
Μὲ πρεσσαριστοὺς συνδέσμους TALURIT
• Εξυπηρέτησις ταχυτάτη αὐθημερὸν



N. ΛΕΒΕΝΤΕΡΗΣ Α.Ε.
ΦΙΛΩΝΟΣ 1 - ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 477.021 - 478.038 - 421.810



Half-a-million Tons at a Time Building Ships Indoors

Two 227,000-ton tankers, totalling nearly half-a-million tons, emerging into the building docks at Arendal. These tankers are the first in a series of 11. Another series—of 15 OBO-ships in the 96,000-ton range—is being built simultaneously by Götaverken (10 at Arendal and 5 at Öresund).

GÖTAVERKEN

GÖTEBORG SWEDEN

ARENDALSVARVET
GÖTEBORGSVARVET
ÖRESUNDSSVARVET
Yards of the Götaverken Group



GÖTAVERKEN (LONDON) LTD., Creechurch House, Creechurch Lane, London E.C. 3. Telephone: 01-283-3591/2 Telex: 886764

ΤΟ ΠΟΙΝΙΚΟΝ ΚΑΙ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟΝ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΝ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΚΡΑΤΩΝ

ΤΟΥ κ. Γ. ΤΣΟΥΡΗ ΠΛΩΤΑΡΧΟΥ Α.Σ.

‘Η όμαλη διεξαγωγή της ναυτικής έργασίας και ή έναν εύταξια διαδιώσις του πληρώματος έναν στη κοινωνία του πλοίου, συνιστώντας απαραίτητους προϋποθέσεις διὰ τὴν ἀνάπτυξιν μεγάλης και ισχυρᾶς ναυτιλίας. ‘Η υπαρξίας τάξεως και πειθαρχίας ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἐπιδρά αποφασιστικῶς εἰς τὴν συνεπή ἐκπλήρωσιν τῶν ἀναλαμβανομένων ἐπὶ διεθνούς πλοίου υποχρεώσεων και προσδίδει κύρος και καλήν φήμην εἰς τὴν ἔθνική ναυτιλίαν.

Οἱ ιδιαίτεροι κανόνες οἱ διέποντες τοὺς θεσμοὺς και τὰς σχέσεις εἰς τὴν ναυτιλίαν, εύρισκουν τὴν τελείαν διαφοροποίησιν αὐτῶν ἀπὸ τοὺς ἀντιστοίχους κανόνες τῶν λοιπῶν κλάδων τοῦ δικαίου, κατὰ τὴν ρύμησιν τῶν ἐπὶ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὄπορρεουσῶν υποχρεώσεων και τοῦ ειδικοῦ ποινικοῦ και πειθαρχικοῦ καθεστώτος ύφ' ὃ τελούν τὰ πληρώματα τῶν πλοίων. ‘Ο δεσμὸς τοῦ συνάπτοντος τὴν σύμβασιν παροχῆς ἐπὶ πλοίων υπηρεσιῶν, καθίσταται προσωπικός, πλέον αύστηρός και ἀναγκαστικός, ἐν σχέσει μὲν ὅμοιας ὑπηρεσίας εἰς συγκροτήματος ἔργασίος εἰς τὴν ἥρην.

‘Η ναυτιλιακή ἐπιχείρησις ὡς ἔθνική οικονομική μονάς, δρᾶ και κινεῖται μὲν διεθνῇ κριτήρια, ἀντιμετωπίζουσα, πάντοτε σχέδιον, τὸν ἀνταγωνισμὸν ἀλλοδαπῶν οικονομικῶν μονάδων. ‘Η εύδοσις αὐτῆς, ἡ ἀσφάλεια τῆς ναυσιπλοΐας, ἡ ἔξασφάλισις τῆς ζωῆς, ψυχίας, σωματικῆς ἀκεραΐτητος τῶν ἐπιβανόντων, ἐπιβόλλουν τὴν υπαρξίην ἰδιαίτερου ποινικοῦ και πειθαρχικοῦ καθεστώτος ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων. Εἰς τὴν ρύμησιν τοῦ καθεστώτος αὐτοῦ, τὸ Κράτος, μὲ βάσιν τὸ γενικότερον συμφέρον, ἐπεμβαίνει διὰ κανόνων δημοσίου δικαίου, πλέον ἐντόνως ἀπὸ οἰονδήποτε ἔτερον κλάδον τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

ΙΣΤΟΡΙΚΑ

‘Αφ’ ἡς στιγμῆς ἐνέφανισθη ἡ Ναυτιλία, τὰ συμφυτά πρὸς αὐτὴν προβλήματα, ἡρχίσαν σύν τῷ χρόνῳ και τῇ ἔξειδίξει, πολλαπλασιαζόμενα. Εἰς τοὺς χρόνους τῆς Ἀθηναϊκῆς Δημοκρατίας, καίτοι ἔξι ἔμμεσῶν πηγῶν λαμβάνομεν γνῶσιν, τὰ ζητήματα τάξεως και πειθαρχίας ἐπὶ τῶν πλοίων ἀντεμπώπιζον δι’ ίδιων διατάξεων. ‘Η ἐνδιάμεσος προσέγγισις τῶν Ἀθηναϊκῶν πλοίων εἰς Πειραιά, ἔθεωρείτο ὡς βασική αἵτια χαλαρότητος τῆς πειθαρχίας. ‘Η ζωὴ τῆς πόλεως, ἡ παραμονὴ πλησίον τῶν οἰκείων, ἀπετέλουν αἵτια ἀπροβίαιας ἐπιβιβάσεως ἐκ νέου ἐπὶ τῶν πλοίων. Καὶ ἄλλοι μὲν ἐγκατεῖπον οὐτά, ἄλλοι δὲ διὰ νάντιας διατάξεων. ‘Η ἐνδιάμεσος προσέγγισις τῶν Ἀθηναϊκῶν πλοίων εἰς τὸν Πειραιά μεταξὺ καταπλεύσεων... ἀπόλεψίς τις γάρ πλεύσιτε γίγνεται, οἵτε πωραμένοντες τῶν ναυτῶν οὐκ θελούσι πάλιν ἐμβαίνειν, ἔλαν μή τις αὐτοῖς ἔπειταν ἀργύριον δῶδω...). ‘Ἐτέρα αἵτια ἡ ὅποια ἐπιδέχεται και σήμερον ἀντιπαραβολῆν, εἶναι ἡ ἐγκατάλεψί τῶν Ἀθηναϊκῶν πλοίων, πρὸς ναυτολόγησιν εἰς πλοῖα ἔτερων πλόεων, αἵτιες προσέφερον υψηλότερον μισθόν. Φαίνεται ὅτι τὸ Ἀθηναϊκὸν μισθόλγιον ἦτο χαμηλόν, δι’ ὃ και εἰς χωρίον τοῦ ίδιου λόγου τοῦ Δημοσθένεως (παρ. 14), ἐμφανίζονται λιποτακτήσαντα μέλη της πληρώματος ‘Ἀθηναϊκοῦ πλοίου πρὸς ἀνάληψιν ἔργοσίας εἰς πλοῖα τῶν Θασίων και Μαρωνιτῶν, οἵτιες προσέφερον πλείσια. (...πολλοὶ τοῦ πληρώματος ὀχοντο ἀπολιπόντες τὴν ναῦν...εἰς τὰς Θασίων και Μαρωνιτῶν ναῦς, μεθῷ μεγάλῳ πεισθέντες και ἀργύριον πολὺ προλαβόντες...). Περὶ τῶν συγκεκριμένων κυρώσεων οὐδὲν ἀναφέρεται, φαίνεται δῆμως ὅτι ἡσαν λίσταν αὐστηραί. (Δημοσθένεος επερι τοῦ στεφάνου τῆς τριτηραχίας) παρ. 11... ἐτῶν μὲν ναυτῶν τοὺς ἀπολιπομένους δύσισι και κολάζουσι...). Εἰς τὸ λεξικὸν «Σύνδα» ἡ «Σουίδα», εἰς τὴν λέξιν «λεπτονάτται», ἀναφέρεται, «...ἐδίογματοποίησαντο περὶ τὴν Ἑλλάδα ἀναζητῆσαι τοὺς λεπτονάττας γεγονότας και ἀποκόψαι τὰς χείρας πάντων». ‘Ἐπι ἀνατρεπῆς τῶν σκαφῶν τῶν, ἔστω και ἀκουσίας, οι πορθμεῖς Σαλαμίνος, ἐπεροῦντο δριστικῶς τοῦ δικαιώματος διακυβερνήσεως πλοίων (Αἰσχίνης κατὰ Κτησιφῶνος, παρ. 158... «ἐπὶ τις ἄκων πλοίου... ἀνατρέψῃ, τούτῳ μὴ ἔξειναι πάλιν πορθμεῖ γενεσθαι...»).

Εἰς ἀγκόλης διποτοκτήσας ναυτικός, ἔανη μὲν πράξις του ἀποδεκνύεται ἀπὸ δύο ναύτας. Αἱ συλλογαὶ τῶν ἀποφάσεων τοῦ συνέδεμου τῶν Γερμανικῶν πόλεων (Αισεστικοῦ δεσμοῦ), (ἀπόφ. ἑτῶν 1380, 1520, 1447), προβλέπουσιν ἐπὶ λιποταξίας ἡ ἐγκαταλείψεως κινδυνεύοντος πλοίου ἢ εἰς ἄλλας βαρείας ποραβάσεις τὴν ποινὴν τοῦ θυνταυ, τὸ στιγματισμὸν εἰς τὴν παρειάν ἢ τὸ οὐδὲ, φυλάκισιν εἰς φρούριον ἐπὶ 2 μῆνας μὲ μόνην τρεφὴν ἄφτον και ὅπωρα ἢ ἐγκαταλείψιν εἰς ἑρμουν ἡμέραν...

‘Ο 19ος αἰών, ἀπετέλεσε τὴν ἐποχὴν ἐμφανίσεως τῶν πρώτων συστηματικῶν κωδίκων Ναυτικοῦ Δικαίου. ‘Ηδη τὰ ἀντιστοιχα ποιούμενα ἀντιμετωπίζουνται μὲν ἡπιώτερας πινάκες και ἀπομάκρυνσιν ἀπὸ τῶν σκληρῶν κυρωσεων, σιτικες πάντως δὲν παύουν να είναι αὐστηραί. Το ἔτος 1849 ὁ Βελγικός και τὸ ἔτος 1852 ὁ Γαλλικός, ἐμφανίζονται ὡς οι πρώτοι ιδιαίτεροι Ποινικοί και Πειθαρχικοί Κώδικες Ἐμπορικού Ναυτικοῦ. Ταυτοχρόνως εἰς ἔπειρα Κράτη, ἀντιμετωπίζονται τὰ σχετικοὶ θέματα δι’ εἰδικῶν νόμων ἢ ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς δλῆς ναυτικῆς νομοθεσίας και διὰ διατάξεων αἵτιες ἀποτελοῦν τὴν βάσιν τῶν πλοίων και πλοίων ἀποδροσάπτων», Κεφ. Α’ ἐπερι ἀγκυρῶν πλοίου κλωπεισῶν, Κεφ. Γ’ ἐπερι ναύτου κλοπῆς ἔργασιμουν κ.ά.).

Αἱ γνωσταὶ συλλογαὶ τοῦ Μεσαίωνος, περιλαμβάνουσι συστηματικὰ διατάξεων ποινικοῦ και πειθαρχικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, οἵτιες ἐμφανίζονται ὡς εἰς τὴν συλλογὴν τῆς ἐποχῆς τῶν Ἰσαύρων «Πλόμερος Ρεδίων ὁ ναυτικός» (Μέρος III Κεφ. Η’ ἐπερι ναυπλήρου και ναυτῶν ἀλλοτρίων λασθότων ἐθῆκην και σὺν τῷ πλοίῳ ἀποδροσάπτων», Κεφ. Α’ ἐπερι ἀγκυρῶν πλοίου κλωπεισῶν, Κεφ. Γ’ ἐπερι ναύτου κλοπῆς τερποτίων οικονομικῶν και πολιτικῶν συμφέροντων ἀνεβίδεσσον τερποτίων τὴν σημασίαν τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου. ‘Απὸ ἀλλής πλευρᾶς ἡ Ἐλλειψις πληρωμάτων μὲν καθερώς ἐπαγγελματικὴν συνείδησην, ἡ διασφάλισις ἐν θελάσσῃ ἐκ τῆς πειρατείας, ἀλλὰ και ἐκ τῆς διαγνωγῆς τῶν ἴδιων τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων, κατέστησαν ἄκρως δυσχερή τὴν δύσληπτην διακίνησιν αὐτῶν. ‘Η διασπορις σκληρῶν καινόντων πειθαρχίας και ἡ περοχὴ ἀπεριορίστων δικαιωμάτων εἰς τὸν πλοίαρχον, ἐτέθησαν οι πρώτοι κανόνες, ἀφορῶντες εἰς τὴν τάξιν και πειθαρχίαν ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, οἵτιες συνεπληρώθησαν βραδύτερον διὰ τοῦ νόμου τῆς 30 Μαρτίου 1845 ἐπερι ναυτοπάτης και πειρατείας. Αἱ διατάξεις αὗται ισχύουν μέχρι τῆς 1 Ιανουαρίου 1924, ὅτε ηρξατο ισχύων ὁ πρώτος «Ποινικός και Πειθαρχικός Κώδικις

ΕΛΛΑΣ

(ΡΟΚΑΣ: «Ναυτικὸν Δίκαιον», 1968. ΔΕΛΟΥΚΑΣ: «Ναυτικὸν Δίκαιον», Πανεπιστημιακοί περαδόσεις. ΑΓΑΛΛΟΠΟΥΛΟΣ: «Ἐλληνικὸν Ναυτεργατικὸν Δίκαιον», 1960).

Οἱ κανόνες οἱ διέποντες τὰ πειθαρχικὰ παραπόμστα τοῦ πλοιάρχου και τοῦ πληρώματος; και τὰς ἐν γένει ἐπὶ πλοίων ἀξιοποίουν πράξεις περιλαμβάνονται εἰς τὸ «Ποινικὸν και Πειθαρχικὸν Ναυτικὸν Δίκαιον», ὡς ιδιόδος τοῦ Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου (Ρόκας σελ. 2). Μετὰ τὴν ἔθνικὴν παλιγγενεσίαν, διὰ τοῦ δ)τος τῆς 15ης Δεκεμβρίου 1836, «περι ἀστυνομίας τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἐτέθησαν οι πρώτοι κανόνες, ἀφορῶντες εἰς τὴν τάξιν και πειθαρχίαν ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, οἵτιες συνεπληρώθησαν βραδύτερον διὰ τοῦ νόμου τῆς 30 Μαρτίου 1845 ἐπερι ναυτοπάτης και πειρατείας». Αἱ διατάξεις αὗται ισχύουν μέχρι τῆς 1 Ιανουαρίου 1924, ὅτε ηρξατο ισχύων ὁ πρώτος «Ποινικός και Πειθαρχικός Κώδικις

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.L.P.

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς τοὺς κυριωτέρους Λιμένας Διευθύνεται προσωπικῶς ὑπὸ τοῦ "Ελληνος

Κου ΡΟΔΟΦΟΥ ΔΕΝΤΕ

Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάρτισιν του εἰς τὰ Ναυτιλιακὰ ζητήματα.

«Εμπορικού Ναυτικού» συνταχθείσις βάσει τών Γαλλικών σχεδίων τών έτων 1913, 1922 και τού Ιταλικού Κώδικος διά τής Τριπολίτιδας και Κυρηναϊκήν 1923. Δι' έτέρων εν συνεχείς νομοθετήμάτων (κυρίως τών ν. 6146/1934 και 6392/1934), έγενοντο τροποποιήσεις έπει τό αύτη τον περιόδο, μέχρι της διά του άπό 11.3.1952 Β.Δ. κωδικοποίησεως εἰς «Κ.Ν. 6392/1934», δύσις και άποτελεί τό ισχύον δίκαιον με ωρισμένας τροποποιήσεις έπενεχθείσας διά τού Ν. 4473/1965 (άρ. 25 παρ. 3) και Α.Ν. 373/1968 (άρ. 22 - 24). Αι κατ' ίδιαν διατάξεις περιλαμβάνουν θασικώς τάς υπό μόνον τών ναυτικών δυναμένας νά μεταθεθούν άξιοποίους πράξεις (έγκαταλεψιν θέσεως, λιποταξίαν, παρανόμων άπουσίαν, πρόκλησιν συγκρούσεως, στάσιν κλπ.). Τά πειθαρχικά παραπτώματα τιμωρούνται δι' έπιπλήξεως ή προστίμου υπό τον πλοιάρχου και ωρισμένα υπό τών Λιμενικών ή Προξενικών 'Αρχών, ώς και υπό τών «Ανακριτικών Συμβούλιων Εμπορικού Ναυτικού». Προβλέπεται ώς «έπαγγελματική» κύρωσις, ή στέρησις τού τίτλου ή τού δικαιώματος άσκησεως τού ναυτικού έπαγγέλματος, προσωρινώς μέχρι 2 έτῶν ή και δριστικώς δι' δρισομένας εἰς τὸν νόμον πράξεις. Νέον σχεδίον Π.Π.Κ.Ε.Ν. συνταχθὲν υπό τῆς 'Επιτροπῆς τού Α.Ν. 447/1968 υπό τὴν προσδρίσιν τού ἀρεοπαγίτου Κ. Κοιναδίτη και υπογράφεν υπό τῶν 'Υπουργῶν Δικαιούνης και 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀκολουθεῖ τὴν διαδικασίαν τῆς ψηφίσεως, ώς νόμο.

Διὰ τού νέου σχεδίου θά άντικατοσταθῆ διά πότε τού έτους 1924 ισχύων Κώδικι δι' εισαγωγής άξιολόγων διατάξεων, πρός άντιμετώπισιν τῶν έπει τῆς έξελιξεως ἀναγκῶν τῆς 'Ελληνικῆς ναυτιλίας. Καθιερώνυται ωρισμένα πράξεις ώς άξιόποιοι, ἀποκεντρώνται ή διαδικασία έπιβολής πειθαρχικῶν κυρώσεων, παρεχομένης εύρυτέρας δικαιοδοσίας εἰς τάς Λιμενικάς και Προξενικάς 'Αρχάς. 'Απλοποιεῖται τό σύστημα διαπιστώσεως τῶν παραβάσεων πρός άποφυγήν καθυστερήσεων εἰς τὸ πλοίον. 'Επεκτείνονται, τό πρώτον, αι βασικώρεται τῶν διατάξεων, αι δυνάμεναι νά έφαρμασθούν έπει τῆς Ελλήνων ναυτικῶν, ύπηρτεούντων έπει πλοίων υπό ξένην σημαίαν, συμβεβλημένων ἀσφαλιστικῶν μὲ τὸ Ν.Α.Τ. Τά «Ανακριτικά Συμβούλια,

μετονομαζόμενα εἰς «Πειθαρχικά», ἀποκτοῦν καθαρώς υπηρεσιακήν συγκρότησιν και ἀποδάλλουν τὸν χαρακτήρα των ώς συμβουλευτικῶν, καθιστάμενος διοικητικά ὄργανον ἐδίδοντας ἀπόφασίες ἔχουσας αὐτοτέλειαν. Προβλέπεται ή δι' ἀμέσου ἀναφορᾶς ἀντιμετώπισις διὰ τοχείσις διαδικασίας τῶν παραβάσεων λιποταξίας και παρανόμου και ἀπουσίας και ρυθμίζονται θετικῶς τά ἀφορῶντα τὴν παραγραφήν.

ΓΑΛΛΙΑ

(RIPERT : "Droit Maritime", τόμ. 1, 1950. RODIERE : "Droit Maritime" 3η έκδοσις 1969. SCHMITZ : "Code Disciplinaire et Penal de la Marine Marchande", 1965.)

'Ο ισχύων Γαλλικός Ποινικός και Πειθαρχικός Κώδικις Ε.Ν., ἀποτελεῖται ἀπό τὸν βασικὸν νόμῳ τῆς 17ης Δεκεμβρίου 1926, ώς ἐπροποιήθη ἐπει τὸ αύτη πράξητον (Rodiere, σελ. 164), διὰ μεταγενετέρων νομοθετήμάτων μέχρι τού έτους 1963 (Δ) γητη τῆς 24.8.1963). 'Ο Κώδικις ούτος ἀντικατέστησε τὸν πρώτον ἀντίστοιχον Γαλλικὸν Κώδικα τού έτους 1852. Αι ἐν τῷ Κώδικι ἀξιόποιοι πράξεις τιμωρούνται υπό ειδικῶν δικαστηρίων ποινικού χαρακτήρου (Tribunaux Maritimes Commerciaux). Τά πειθαρχικά παραπτώματα διακρίνονται εἰς «έλλαφά» και «βισέρα». Τά πρώτα τιμωρούνται υπό τού πλοιάρχου δι' έπιπλήξεως, περιορισμού ή κρατήσεως ἐπί τού πλοίου μέχρι 4 ημερών. Τὰ δεύτερα τιμωρούνται υπό τῆς Ναυτιλιακῆς 'Αρχῆς διά κρατήσεως μέχρι 15 ημερών, περιορισμού ἐπί τού πλοίου μέχρι 8 ημερών και προστίμου. Προβλέπεται στέρησις τού δικαιώματος άσκησεως τού ναυτικού έπαγγέλματος, προσωρινή μέχρι 3 έτῶν ή ὀριστική, ἐπιβαλλομένη υπό τού 'Υπουργού κατόπιν γνωμοδοτήσεως Πειθαρχικοῦ Συμβούλιου διὰ πράξεις ἀντιβαίνουσας εἰς τὴν «τιμῆν» ώς και παραβάσεις κατά τὴν ἀσκησιν τού τού έπαγγέλματος ή λόγω καταδίκης δι' ἀξιόποιον πράξιν. Μεταξὺ τῶν ἀξιόποιων πράξεων προβλέπεται ή παράνομος ἀπουσία (άρ. 39), ή στάσις (άρ. 60), ή συνωμοσία (άρ. 61), ή κατάχρησης ἔσουσίας (άρ. 42), εύθυνη διὰ σύγκρουσιν (άρ. 82), ή μέθη (άρ. 56) κ.ά. Οι παρανόμως ἔχαρακτηρίζον-

το κατά τὸν μέχρι τού έτους 1926 Κώδικα ώς λιποτάκται. Κατά τὸν ισχύοντα Κώδικα, τιμωρούνται διά τῆς αὐτῆς ποινῆς, χαρακτηρίζονται διώμας ἀπλῶς «ώς παρανόμως ἀπουσίαζοντες» διότι διά χαρακτηρισμὸς ώς λιποτάκτων ήχει εκακοίχως (Rodiere παρ. 214).

ΙΤΑΛΙΑ

(PESCATORE : "Manuale di Diritto della Navigazione", 5η έκδ. 1969. MANCA : "Studio di Diritto della Navigazione", Vol. IV, "Diritto Penale della Navigazione", 1963.)

Αι ποινικαὶ και πειθαρχικαὶ διατάξεις τῆς 'Ιταλικῆς ναυτικῆς νομοθεσίας, περιλαμβάνονται εἰς τὸν ναυτιλιακὸν Κώδικα τού έτους 1942, ώς μέρος τρίτον. 'Από νομοτεχνικῆς πλευρᾶς, ἀκολουθεῖται τὸ σύστημα τῆς ἐξ ἀντικειμένου διαιρέσεως τῶν πράξεων βάσει τοῦ προσβαλλομένου ἀγαθοῦ. Ούτοι περιλαμβάνονται διαιρέσεις τῶν ἀξιοποίων πράξεων «κατὰ τῆς εύταξίας ἐν τῷ πλόιῳ», «κατὰ τῆς ἀσφαλείας τῆς ναυπιλοΐας», «έγκληματα ἐναντίον προσώπων» κλπ. Μεταξὺ αὐτῶν ἀναφέρεται ή λιποταξία (άρ. 1091), ή ἔγκαταλεψις πλοίου ἐν κινδύνῳ υπό τού πληρώματος (άρ. 1094), ή ίδια πράξεις πελουμένη υπό τού πλοιάρχου (άρ. 1097), ή στάσις (άρ. 1105), ή συνωμοσία κατά τού πλοιάρχου (άρ. 1108) κ.ά. 'Ως χαρακτηριστικὸν τῆς 'Ιταλικῆς νομοθεσίας ἀναφέρεται ὅτι πλὴν τῆς ποινῆς τού Ποινικοῦ Δικαίου, προβλέπεται ή παρεπομένη ποινή δι' ἀξιοποίους πράξεων ἐπιβαλλομένη υπό τού ποινικοῦ δικαστοῦ ή στέρησις τού τίτλου τῆς δικαιώματος ναυτικῆς ἐργασίας προσωρινῶς μέχρι 2 έτῶν ή και δριστικῶς. 'Ως χαρακτηριστικὸν τῆς Λιμενικῆς 'Αρχῆς και στέρησης ἀσκήσεως τού έπαγγέλματος κατόπιν ἀποφάσεως τού 'Υπουργού προσωρινή μέχρι 2 έτῶν ή δριστική. Προβλέπεται και ἐπιβολή πειθαρχικῶν ποινῶν εἰς ἐπιβάτας, ἐπιβαλλομένων υπό τού πλοιάρχου (άρθρον 1257) σύστασις ἀπλή ή δημοσία, ἀποκλεισμὸς ἀπό τῆς κοινῆς τραπέζης 1 - 5 ημερῶν, ἀπαγόρευσις ἀνόδου εἰς τὸ κατάστρωμα, ἀποδίνασις τού ἐπιβάτου



The better way in ship supplies

FRIEDRICH SÄNGER
General Shipstore Merchant – Import-Export

HAMBURG

Alter Wandrahm 4
Phone 337551



Telex 2161675

KIEL

Holzkoppelweg 6
Phone 337555

Supplies to all German and foreign ports. Our Greek Department would appreciate to receive your inquiry.

ANT. ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ: EVANGELOS XENARIOS THL. 483.562/650.620
Friedrich Sänger – your problems should be ours

προκειμένου περὶ ἑσωτερικῆς νομοθεσίας εἰς τὸν ἐπόμενον ἔθνικὸν λιμένα.

ΙΑΠΩΝΙΑ

(*The Commercial Code of Japan*, ἔκδ. EI-BUN - HOREI - SHA, 1967. "The Penal Code of Japan", ἔκδ. δομώς, 1965. "Mariners Law of Japan" ἔκδ. Ιαπων. "Υπουργείου Μεταφορών", 1962.)

"Ἡ Ιαπωνικὴ ναυτικὴ νομοθεσία, περιλαμβάνει τὰς πειθαρχικὰς διατάξεις εἰς τὸ Κεφ. 3 «Πειθαρχία» ἀρθρα 21 - 30, καὶ Κεφ. 14 «Ποινικαὶ κυρώσεις» ἀρθρα 122 - 135 τοῦ Νόμου «περὶ ναυτικῶν» ὑπ' ἀριθ. 100/1947, ὡς τροποποιηθεὶς ισχύει. Παραλλήλων ισχύει ὁ Ποινικὸς Κώδικας, διάτοις περιλαμβάνει εἰδικάς διατάξεις (ἀρ. 2 περὶ ἐφαρμογῆς αὐτοῦ ἐπὶ τῶν ιαπωνικῶν πλοίων ὅπουδηποτε καὶ ἄν εὑρίσκονται, ἀρ. 126 περὶ καταστροφῶν ἢ ζημιῶν εἰς ἐπιβατηγά πλοῖα, ἀρθρον 127 περὶ παρακαλέσεων συγκοινωνῶν διὰ θαλάσσης κ.ἄ.). Ὁ πλοιάρχος ἔχει τὸ δικαιωματικὸν ἐπιβολῆς τῶν πειθαρχικῶν κυρώσεων τῆς ἐπιπλήξεως καὶ τοῦ περιορισμοῦ ἐπὶ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος (ἀρ. 23). "Ἡ πειθαρχικὴ ποινὴ ἐπιβάλλεται μετ' ἀκρόσιον τοῦ παραβάτου καὶ δύο μαρτύρων. Ὡς πειθαρχικαὶ παραδάσεις ὅριζονται ἡ μὴ συμμόρφωσις εἰς διαταγάς τῶν ἀνωτέρων, ἡ μὴ παρουσίας εἰς τὸ πλοῖον κατὰ τὴν ὀρισθεῖσαν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ὥραν, ἡ ἄνευ ἀδείας ἀποσύσιση, ἡ μέθη, τὸ κάπυσμα εἰς ἀπηγορευμένα σημεῖα κ.ἄ. (ἀρθρον 21 παρ. 1 - 10). Κατὰ τὸ ἀρθρον 30 ἐν περιπτώσει ἔργατικῆς διαφορᾶς ἀπαγορεύεται ἀπέργια ἢ Lock - Out, ὅταν τὸ πλοῖον εὐρίσκεται εἰς λιμένα τῆς ἀλλοδαπῆς ἢ ὅταν τὸ μέτρον δημιουργεῖ κίνδυνον εἰς τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου ἢ τῶν ἐπιβατῶντόν τοῦ.

Εἰς τὰς ποινικάς διατάξεις περιλαμβάνεται ἡ λιποταξία εἰς λιμένα τῆς ἀλλοδαπῆς, ἡ ἐγκατάλειψις κινδυνεύοντος πλοίου, ἡ ἀνυπακοή εἰς διαταγὴν ἀφόρωσαν εἰς τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου ἢ τὴν σωτηρίαν ἀνθρώπινῆς ζωῆς (ἀρ. 128 παρ. 1 - 4) ἢ χρήσις βίας ἢ ἀπειλῶν πρὸς ἀνότερον (ἀρ. 127) κ.ἄ. Διὰ τὸν πλοιάρχον προβλέπονται ὡς ἀξιόποιοι πράξεις ἡ ἐγκατάλειψις τοῦ πλοίου, ἡ μὴ αὐτοπρόσωπος διεύθυνσις διατάξεων εἰς τὴν ἐπιβάλλεται ὑπὸ τῶν νόμων, παραδάσεις ἐπὶ συγκρύσεων (ἀρ. 126 παρ. 1 - 7) κ.ἄ.

Η.Π.Α.

("United States Code", ἐπίσημος ἔκδοσις 1959. Title 46 "Shipping" καὶ 18 "Crimes and Criminal Procedure".)

Αἱ πειθαρχικαὶ καὶ ποινικαὶ διατάξεις τῆς ναυτικῆς νομοθεσίας τῶν Η.Π.Α. περιλαμβάνονται εἰς τὰς ἀντιστοίχους «Ναυτιλιακά» (τίτλος 46) καὶ «ποινικά» (τίτλος 16) διατάξεις τοῦ U. S. Code. Εἰς τὴν παρ. 701 προβλέπεται ἡ λιποταξία, ἣτις δὲν θεωρεῖται ἀξιόποιος πράξεις καὶ τιμωρεῖται διὰ κατασχέσεως τῶν προσωπικῶν ἀντικειμένων τῶν ἐγκαταλειφθέντων ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὸ πλοῖον ἢ τοῦ τμήματος τῶν δεσδούλευμάτων καὶ μὴ καταβληθέντων μισθῶν. Τιμωρεῖται διὰ κρατήσεως τῶν μισθῶν μέχρι 2 ἡμέρων ἢ διὰ καταβολῆς πάσσας διπλῆς, ἣτις προεκλήθη διὰ τὴν πρόσληψιν ἀντικαταστάτου, ἡ ἀμέλεια ἢ ἀρνητικὴς ἄνευ δεικνικούλγημένης αἵτιας ἐπιβιβάσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου. Ὁμοίως τιμωρεῖται ἡ ἀρνητικὴς συνεχίσεως τοῦ πλούτου, ἢ ἡ ἀποσύσιση ἄνευ ἀδείας, δι' οἰονδήποτε λόγουν 24 ὥρας πρὸ τοῦ ἀπόπλου ἀπὸ οἰονδήποτε λιμένα ἢ εἰς τὴν ἀρχὴν ἢ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου ἢ ἡ ἀπουσία δι' οἰονδήποτε χρόνου καὶ ἄνευ ἐπαρκοῦντος δικαιολογίας ἐπὶ τοῦ πλοίου μὴ ἔξικνουμένη εἰς λιποταξίαν. Ὡς ἀξιόποιοι πράξεις προβλέπονται ἡ ἐπιθεσίς κατὰ τοῦ πλοιάρχου (παρ. 701, 6), ἡ ἔκ προθέσεως ζημία εἰς τὸ πλοῖον (παρ. 701, 7), λαθρεμπόριον μὲν συνέπειαν τὴν πρόσληψιν ζημίας εἰς τὸ πλοῖον (παρ. 701, 8), στάσις ἡ ἀνταρσία (παρ. 2193), μέθη ἡ ἀμέλεια τῶν καθηκόντων (παρ. 2196) κ.ἄ.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

(TEMPERLAY : "The Merchant Shipping Act 1894", 1963. CARSIA'S : "Criminal Law and Procedure", 1968.)

Αἱ ποινικαὶ καὶ πειθαρχικαὶ διατάξεις τῆς Ἀγγλικῆς ναυτικῆς νομοθεσίας περιλαμβάνονται εἰς τὸ M.S.A. 1894 καὶ τὸν Ποινικὸν Κώδικα. Ἡ ὑπὸ πλοιάρχου ἡ ναυτικοῦ ἐνέργεια ἐκ προθέσεως, τεινούσης εἰς ἀμεσον ἀπώλειαν ἢ καταστροφὴν ἢ σοδαράν ζημίαν εἰς τὸ πλοῖον ἢ δυναμένης νὰ θέσῃ εἰς κίνδυνον τὴν ζωὴν ἢ σωματικὴν ἀκεραιότητα μέλους πληρώματος ἢ ἔτερον ἐπιβατίνος τιμωρούνται εἰς βαθμὸν πλημμελήματος. Ὁμοίως τιμωρούνται ἡ ἀρνητικὴς παραλειψις πάσσας νομίμου πράξεως ἀναγκαίας διὰ τὴν προφύλαξιν τοῦ πλοίου ἀπὸ καταστροφῆς ἢ σοδαράς ζημίας (ἀρθρον 220). Ἡ λιποταξία εἰς τὸ ἑσωτερικὸν θεωρεῖται ἀξιόποιος πράξης καὶ τιμωρεῖται διὰ φυλακίσεως μέχρι 12 ἔδδομάδων. Ἐπὶ λιποταξίας εἰς τὸ ἑσωτερικὸν προβλέπεται κατάσχεσις τῶν προσωπικῶν ἀντικειμένων τοῦ ναυτικοῦ ὡς καὶ τῶν μισθῶν οὓς δικαιοῦται (ἀρθρον 221). Ἡ ἐπιθεσίς κατὰ τοῦ πλοιάρχου (ἀρ. 225 παρ. 8'), ἡ πρόκλησης ζημίας εἰς τὸ πλοῖον τιμωρούνται διὰ φυλακίσεως μέχρι 12 ἔδδομάδων. Διὰ τὴν ἄνευ ἀδείας ἀποσύσισην μετὰ τὸν κατάπλουν καὶ πρὶν ἢ τὸ πλοῖον προσθῇ ἐάσφαλεια προβλέπεται κατάσχεσις ἀποδοχῶν μέχρις ἑνὸς μηνὸς (ἀρ. 225 παρ. α'). Διὰ συνταχθέντος νομοσχεδίου (Lloyd's List τῆς 19.7.1969) προβλέπεται εἰςαγωγὴ σοδαρῶν τροποποιήσεων κυρίων ὡς πρὸς τὸ ἀξιόποιον ὀρισμένων πράξεων, χωρὶς νὰ ἔχῃ εἰσέτι δοθῆ μορφὴ νόμου.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

("Norwegian Laws etc." ἐπίσημος ἔκδοσις Νορβηγικοῦ "Υπουργείου Ἐξωτερικῶν", 1963, ἐνημ. 1968. SCHOJOLDAGER : "The Norwegian Penal Code", 1961.)

Ἡ Νορβηγικὴ Ναυτικὴ Νομοθεσία εἶναι ἡ μόνη ἐκ τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν, ἡτις περιλαμβάνει ἀπάσας τὰς διατάξεις Ποινικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου εἰς τὸν Ποινικὸν Κώδικα: Κεφ. 30 «Ναυτικὰ κακούργηματα» ἀρ. 302 - 316, Κεφ. 42 «Ναυτικά πλημμελήματα» ἀρ. 414 - 427. Αἱ πει-

θαρχικαὶ διατάξεις περιλαμβάνονται εἰς τὸν νόμον τῆς 17 Ιουνίου 1953, παρ. 63 - 64.

Ὦς ἀξιόποιοι πράξεις θεωρούνται ἡ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἐγκατάλειψις τοῦ πλοίου εἰς περίπτωσιν κινδύνου ἀπωλείας ἢ ἀλλού κινδύνου, ἢ ἡ ἐγκατάλειψις ἐνῷ ἡ παρουσία του εἶναι ἀπαραίτητος, ἡ ἐκ μέρους τοῦ πληρώματος ἐγκατάλειψις τοῦ πλοίου εἰς περίπτωσιν κινδύνου ἀδείας τοῦ πλοιάρχου εὐρισκούμενη ἐπὶ τοῦ πλοίου (ἀρ. 314). Ἡ παράλειψις παρουσίας εἰς τὸ πλοῖον κατὰ τὸν προβλεπόμενον χρόνον, ἡ ἀδικαιολόγητος ἐγκατάλειψις τοῦ πλοίου ἡ παράλειψις ἐπανόδου μετά χορηγηθεῖσαν ἀδείαν (ἀρ. 426). Ἡ ἀδικαιολόγητος ἐγκατάλειψις παράλειψις ἐπιδιδόμενης ἡ παράλειψις παραδόσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου πρὸς τὸν σκοπὸν ἀπολλαγῆς ἐκ τῶν καθηκόντων τῆς ὑπηρεσίας ἐν τῷ πλοίῳ, ὑπὸ συνήθηκας δυναμένας νὰ προκαλέσουν κίνδυνον εἰς τὸ πλοίον ἡ παράλειψις τοῦ πλοιάρχου (ἀρ. 427).

Ὦς πειθαρχικαὶ παραπτώματα προβλέπονται ἡ παράλειψις παρουσίας εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, ἡ παράνομος ἀπουσία μετ' ἀδείαν, ἡ παράλειψις ἀναφορᾶς περιστατικοῦ ἐμποδίζοντος τὴν κανονικήν ἐπάνοδον εἰς τὸ πλοῖον, πάσας παράδεσις τῶν κανονισμῶν ἐργασίας κ.ἄ. Αἱ πειθαρχικαὶ κυρώσεις συνίστανται εἰς κράτησην μισθῶν μέχρις ἐπτὰ ἡμέρων καὶ ἐπιβάλλεται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἡ τῶν Λιμενικῶν Ἄρχων.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ

(SZIRMAI — KOREVAAR : "The Merchant Shipping Code of the Soviet Union", 1960. BERMAN : "Soviet Criminal Law and Procedure", Harvard University Press, 1966".

Κατὰ τὸ ἀρθρον 56 τοῦ Ναυτικοῦ Κώδικος ὁ πλοιάρχος ἀσκεῖ πειθαρχικὴν ἔξουσίαν ἐπὶ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος καὶ παντὸς ἐπιβατίνοντος. Εἰδικοὶ κανονισμοὶ ἐργασίας ρυθμίζουν τὰς λεπτομερείας τῆς τοιούτης ἔξουσίας. Τοιούτος κανονισμὸς ἐκυρώθη διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 560/1924 Διατάγματος. Οὐδεὶς ἔξερχεται ἄνευ ἀδείας τοῦ πλοιάρχου (παρ. 12). Οὐδεὶς ἐπιτρέπεται ὅπως ἔξερχηται τοῦ πλοίου κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς ἀναχωρήσεως, πλὴν κατόπιν εἰδίκης ἀδείας τοῦ πλοιάρχου. Ἀπαγορεύεται εἰς τὰ μέλη τοῦ πληρώματος νὰ ἀναλαμβάνουν παραγγελίας ἢ τὴν διαβίβασιν μηνυμάτων (παρ.

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ

Σ. Μ. ΡΑΝΗ Πλωτάρχου Λ.Σ. ἐ.ἄ.

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 - Ἐγγραφαί:

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

13). Όφειλεται πάσα έπιμέλεια εις τὰ ἀνατιθέμενα καθηκόντα, πορεχομένων εἰς τὸ πλοίοιαρχον τὸ δικαιώματος μεταθέσεως ἀπὸ μιᾶς θέσεως εἰς ἔτεραν (ἀρ. 56 Ναυτικοῦ Κώδικος). Ο πλοιάρχος ἐπιβάλλει πειθαρχικάς ποινάς (παρ. 33): «παρατήρησιν», «ἐπίπληξιν», «βαρείαν ἐπίπληξιν», «ὑποδιβασμόν μὲν ἀνάλογον μείσων τῶν ἀμοιβῶν, προσωρινὴν θέσειν ἑκτὸς ἔργασίας. Εἰς ἔξαιρετικάς περιπτώσεις δύναται νὰ λάβῃ πάντα μέτρον διστε νὰ ἀπομονώῃ μέλος πληρώματος ἢ ἐπιδάτην, ἔφ’ ὅσον προκειται κίνδυνον εἰς τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου. Η πειθαρχικὴ ἔουσια τοῦ πλοιάρχου ἀσκεῖται ἐν πλῷ. Εἰς τὴν ἀλλοδαπήν ἀσκεῖται ὑπὸ τοῦ Προξενοῦ, ἐνῷ εἰς ἔθνικὸν λιμένα ὑπὸ τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς. Η πειθαρχικὴ ἔουσια τοῦ πλοιάρχου (ἀρ. 62 Ν.Κ.) δὲν ἀσκεῖται κυριάρχως ὑπὸ αὐτοῦ, ἀλλ’ ὑφίσταται τὸ «συμβούλιον τοῦ πλοίου» ὡς ἐκπρόσωπος τῆς συνδικαλιστικῆς ὁργανώσεως τοῦ πλοίου μετά τοῦ ὄποιον καὶ ἀποφράσιζε. Η ἔγκατάλειψις τοῦ πλοίου εἰς τὴν ἀλλοδαπήν τιμωρεῖται (ἀρ. 124 Π.Κ.) διὰ καταναγκαστικῶν ἔργων μέχρι ἐνὸς ἔτους, ὁ δὲ πλοιάρχος ὑποχρεούται διποτανός πάραποτα τὸ περιστατικόν εἰς τὸν πρόσεξον μετά τῶν στοιχείων τοῦ λιποτάκτου καὶ τοῦ χρόνου καθ’ ὃν ἔλαβε χώραν. Κατὰ τὸ ἀρθρον 117 τῆς Ποι. Δικαιομάτις πλοιάρχος θεωρεῖται προανακριτικὸς ὑπάλληλος, ὅφειλει δῆμως νὰ λαμβάνῃ τὰς σχετικὰς καταθέσεις παρουσίᾳ ἐτέρων δύο μελών τοῦ πληρώματος (ἀρ. 57 Ν.Κ.) εἰς τῶν ὄποιων δέον νὰ εἶναι τοῦ «συμβούλιον τοῦ πλοίου». Λόγῳ τοῦ κοινωνικοῦ συστήματος ὑφίσταται ὅλως διάφορος τρόπος ἀντιμετωπίσεως τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου παρανόμων πράξεων, μὴ ἐπιδεχόμενος οὐδεμίαν σύγκρισιν μὲν ἐτέρας νομοθεσίας. Οὕτω τὰ ἐμπορικὰ πλοία ὡς ἀνήκοντα εἰς τὸ Κράτος δὲν ὑπόκεινται εἰς κατάσχεσιν (ἀρ. 239 Ν.Κ.). Διάφοροι πράξεις ἐπὶ τοῦ πλοίου κρίνονται μὲν ἄλλα κριτήρια. Οὕτω προβλέπεται σειρά ἀξιοποίησιν πράξεων ὡς: «έγκληματα κατὰ τῆς συ-

σιαλιστικῆς περιουσίας» (ἀρθρα 89 - 101), «έγκληματα ἐναντίον τοῦ συστήματος διακυβερνήσεως» (ἀρθρα 191 - 205), εἰς ἣ ὅποια ὑπάγονται πράξεις ἢ παραπλεύσεις μελῶν τοῦ πληρώματος, καθ’ ὅσον θεωρούνται στρεφόμεναι ἐναντίον Κρατικού ὑπαλλήλου — τοῦ πλοιάρχου — ἢ εἰς βάρος Κρατικῆς περιουσίας — τοῦ πλοίου — τιμωρούμεναι λίσταν αὐστηρῶς.

ΛΙΒΕΡΙΑ

(“The Liberian Maritime Law”, 1964, ἔκδ. International Trust Company, Monrovia.)

Η Λιβεριανὴ ναυτικὴ νομοθεσία περιλαμβάνει πονικάς καὶ πειθαρχικάς διατάξεις εἰς τὰ ἀρθρα 344 - 358 τοῦ Ναυτικοῦ Κώδικος. Προβλέπει ὡς ἀξιοπόνους πράξεις τὴν ἀμέλειαν ἢ ἀρνητικὴν ἐπιδιδάσεως μετά τὴν σύναψιν συμβάσεως, τὴν ἔγκατάλειψιν τοῦ πλοίου, τὴν πρόκλησιν ζημίας, τὴν ἐπιθέσιν τὰ τοῦ πλοιάρχου (ἀρ. 344), τὴν συνωμοσίαν, τὸ λαθρεμπόριον, τὴν ἀντακοήν (ἀρ. 344 παρ. 1 - 8) κ.ἄ. Δι’ ἐτέρων διατάξεων προβλέπεται ἡ ἀπαγόρευσις ἀπεργίας (ἀρ. 358) ἐπιτρεπομένης τῆς κηρύξεως ὑπὸ δωρισμένως προϋποθέσεις, ἢ μεθ’ ἡ ἀμέλεια περὶ τὴν ὑπηρεσίαν (ἀρ. 346), ἢ λιποταξία (ἀρ. 347) κ.ἄ.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

(Νόμος τῆς 26 Ιουλίου 1957 (Κώδιξ Ναυτικῆς Ἐργασίας, ἐν S. L. τοῦ B. I. T. — ALL) R. F. 4—1957. PAGANO : “Codice Penale Tedesco”, 1967.)

Αἱ ποινικαὶ καὶ πειθαρχικαὶ διατάξεις τῆς Γερμανικῆς Ναυτικῆς Νομοθεσίας περιλαμβάνονται εἰς τὸν Κώδικα Ναυτικῆς Ἐργασίας (παρ. 114 - 135 ποινικαὶ καὶ παρ. 105 - 113 πειθαρχικαὶ), ἐνῷ ίσχύουν πορελλήλως αἱ διατάξεις τοῦ Ποινικοῦ Κώδικος (παρ. 5 περὶ ἔφαρμογῆς αὐτοῦ ἐπὶ τῶν πλοίων διποδῆποτε καὶ ἀν εύρισκωνται, παρ. 145 εἴκεθεοις εἰς κίνδυνον πλοίου διὰ παραβά-

σεως κανονισμῶν πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων, παρ. 297 «ἔκθεσις εἰς κίνδυνον πλοίου διὰ λεθρεμπορίας» κ.ἄ.). Προβλέπονται περαιτέρω ὡς ἀξιόπονοι πράξεις ἢ λιποταξία ἢ δημιουργούμενα καθυστέρησην εἰς τὸ πλοίον ἢ ἔξοδα, τιμωρούμενή διὰ φυλακίσεως μέχρι ἐνὸς ἔτους (ἀρ. 114), ἢ μὴ συμμόρφωσις πρὸς ὑπηρεσιακάς ὑποχρεώσεις (ἀρ. 115), ἢ παράλειψις ἐκπελέσεως τῶν καθηκόντων πρὸς ἀποφυγὴν κινδύνου ζημίας ἢ ἀνωμαλίας εἰς τὴν ἔργασίαν, ἢ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, ἀντίστασις διὰ βίας, ἀπειλὴ ἀνωτέρου (ἀρ. 116) κ.ἄ. Ἀναγνωρίζεται ρητῶς (ἀρ. 106) ἡ ἀνωτάτη ἔξουσία ἐπὶ τῷ πλοίῳ τοῦ πλοιάρχου, ἔχοντος δικαιωμάτων λήψεως δλῶν τῶν ἐνδικινομένων μέτρων πρὸς ἀξιοφάλισιν τῆς τάξεως ἐν τῷ πλοίῳ.

ΠΑΝΑΜΑΣ

(TAPIA : “Legislation Marítima de la República de Panamá”, 1964. VALLARINO : “Código de Comercio de la República de Panamá”, 1951.)

Ο Πλοιάρχος ἔχει δικαιώματα ἐπιβολῆς προσωρινῆς κρατήσεως διὰ παράδοσιν τῶν κανονισμῶν (ἀρ. 1122 Ἐμπ. Κώδικος) καὶ νὰ συλλάβῃ πάντα διαπράξαντα ἀξιόπονουν πράξιν, πρὸς παράδοσιν εἰς τὰς ἀρχάς. “Εχει ἐπίσης δικαιώματα νὰ ἐπιβάλῃ πρόστιμον συμφώνων πρὸς τὸ ἀρθρον 52 τοῦ Π.Κ. Προβλέπεται κράτησις μισθοῦ ἐνὸς μηνὸς διὰ μὴ παρουσίασιν πρὸς ἀνάληψιν ὑπηρεσίας εἰς τὸν δρισθέντα χρόνον, διὰ διανυκτέρευσιν ἐκτὸς τοῦ πλοίου ἀνευ ἀδείας, δι’ ἔχαγων τῶν ἀποσκευῶν ἀνευ προηγουμένης ἐπιθεωρήσεως ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου (ἀρ. 1119) κ.ἄ. Ἐπὶ λιποταξίας (ἀρ. 1120) ητοι ἔγκατάλειψις τοῦ πλοίου μετά τὴν καταχώρησιν εἰς τὸ ναυτολόγιον, προβλέπεται σύλληψις, ἐπιστροφὴ τῶν ληφθέντων ὡς προκαταβολῆς χρημάτων καὶ ὑπηρεσία ἐπὶ ἔνα μῆνα ἀνευ ἀμοιβῆς.

(ΣΥΝΕΧΕΙΑ : Εἰς τὸ ἐπόμενον τεῦχος)

John Laing Management (Bermuda) Ltd

Front Street, Hamilton, Bermuda

Piraeus office
7-9 Akti Miaouli, Piraeus

THE SHIP OWNERS' MUTUAL STRIKE
INSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LTD

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

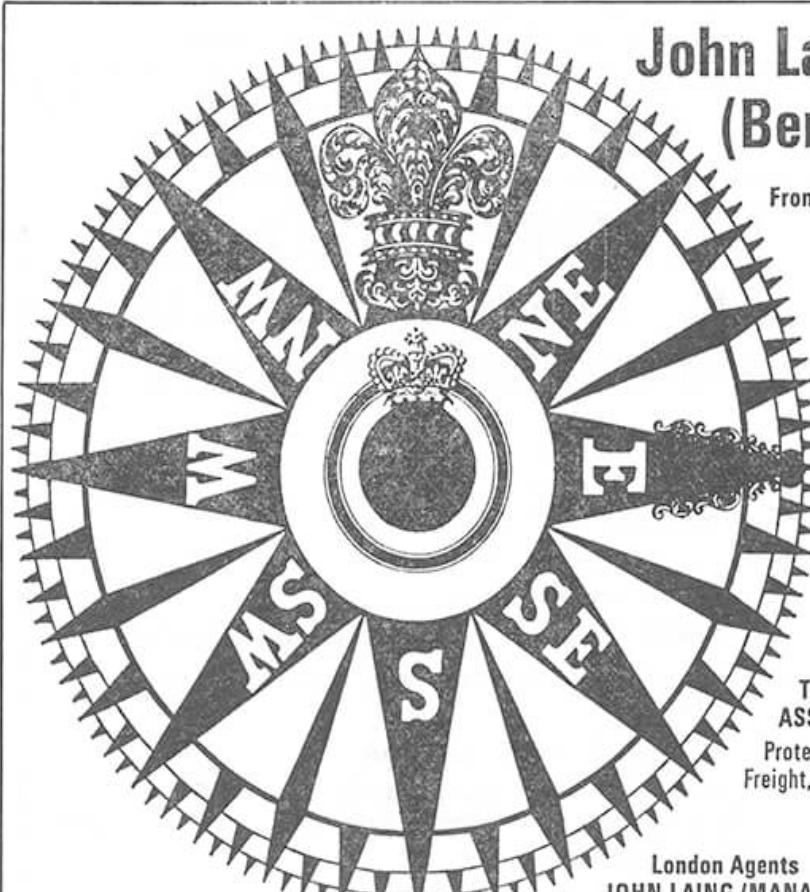
THE OCEANUS MUTUAL UNDERWRITING
ASSOCIATION (BERMUDA) LTD

Protection and Indemnity,
Freight, Demurrage and Defence.

London Agents

JOHN LAING (MANAGEMENT) LTD

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



ΚΑΙ Η ΆΛΛΗ ΟΨΙΣ

'Άξιότιμε Κύριε Διευθυντά,

Είς τὸ τεῦχος τῆς 15ης Ἀπριλίου τοῦ ἔγκριτου περιοδικοῦ σας, ἀνέγνωσα τὰ γραφέντα ὑπὸ τοῦ κ. Μ. Σορώττου, σχετικῶς μὲ τὴν παρουσιαζομένην κατάστασιν ὅσον ἀφορᾷ τὰ πληρώματα. Δὲν εἶναι οὔτε ὁ πρότος καὶ οὔτε ὁ τελευταῖος ποὺ διατυπώνει γνώμας γύρω ἀπὸ τὸ φλέγον αὐτὸ θέμα. "Ἄλλος τὸ μακρύ του καὶ ἄλλος τὸ κοντό του, ὅπως λέει καὶ ἡ παροιμία διατυπώνουν, ἀλλὰ κανεὶς δὲν θέλει νὰ διατυπώσῃ τὴν ἀλήθεια γιατὶ ὅπως πάντα η ἀλήθεια εἶναι πικρή. Εἰς τὰ ὅσα γράφει ὁ κ. Σορώττος θὰ μού ἐπιτρέψετε νὰ θέσω ὠρισμένας σκέψεις ἢ ἐρωτήσεις ἃς τὰς χαρακτηρίσωμεν.

Τώρα ποὺ φτάσαμε στὸ μεγάλο θέμα τῆς ἔξευρέσεως πληρωμάτων, ζητούμεν ἀπὸ τὸ Κράτος νὰ σκεφθῇ τί πρέπει νὰ γίνεται. Γιατὶ ξεχάσαμε, ἀν πιάσωμεν ἀπὸ τὸ παρελθόν, βλέποντας τὰ πληρώματα σᾶν ζητιάνους νὰ ἐκλιπαρούν πρὸς ἔργασίαν, πιὸ ἥπτο τὸ ἐνδιαφέρον δλων, Κε Σορώττε;

"Ἄλλὰ ἃς ἀφήσωμεν τὸ παρελθόν καὶ νὰ πιάσωμεν τὸ παρόν καὶ τὸ μέλλον. Δὲν ἀμφιβόλω διτὶ δι. Σορώττος θὰ διαδέτη αὐτοκίνητον. Μία ἐπίσκεψις λοιπὸν ἔξωθι τῶν Ἀθηνῶν ἢ καὶ ἐντὸς τῶν Ἀθηνῶν, ποὺ θὰ κάνῃ, θὰ διαπιστώσῃ διτὶ Ἡλλάς, διπος πολὺ ὀρθῶς διατυπώνουν καὶ οἱ Ἑξοχώτατοι κ.κ. 'Υπουργοί της Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως, εἶναι ἔνα ἐργοτάξιον. Ποιός λοιπὸν θὰ ἀφήσῃ τὴν ώραίν των ζωὴν καὶ ἔργασίαν τῆς στεριάς γιὰ νὰ θαλασσοπονίγεται στους Όκεανούς γιὰ 3 - 4 χιλ. δραχμές, ἐνῷ μπορεῖ νὰ τὰ παίρνῃ καὶ στὴν στεριά καὶ νὰ κάνῃ καὶ ποὺ εὐχάριστη ζωὴ. 'Επίσης στὴν στεριά ἀν ὄχι κάθε Σάββατο, τουλάχιστον κάθε 15 θὰ πληρωθῇ, ἐνῷ τῶν ταξιδευόντων, στὰ περιστέρα γραφεῖσα, γυρίζουν μητέρες, γυναίκες καὶ ἀδελφές γιὰ νὰ πάρουν τὰ δουλεμένα τῶν δικών των, ἀφοῦ τὰς ταλαιπωρήσουν δεούντως. Εἶναι δυστυχῶς πολλὰ τὰ παραδείγματα.

"Άλλα νὰ πούμε καὶ γιὰ τὸ μέλλον. Τί νάρθη νὰ κάνῃ στὴν θάλασσα διάθεσις, καὶ στὴν θάλασσασσα διάθεσις, καὶ στὸ τέλος νὰ πάρῃ 2 - 3 χιλ. δραχμές σύνταξιν; Καὶ ὃν τὶς πάρῃ καὶ αὐτές. Διότι, ποιός εἰς τὴν ξηρά, κ. Σορώττε, μὲ τὶς κρατήσεις ποὺ γίνονται στους ναυτικούς (καὶ ἄν γίνονται τέτοιες κρατήσεις,

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

'Άξιότιμε Κε Διευθυντά,

Παρακαλῶ, καταχωρίσατε εἰς τὰ ἀγαπητά μας «Ναυτικά Χρονικά» τὰς κατωτέρω σκέψεις μου, ύπὸ τὸν τίτλον «'Ακτοπλοϊκά», ύποβοηθούμενής οὕτω ποιάς τινα λύσεως τοῦ γορδίου δεσμού.

Πλησιάζει ἡ ληξίς τοῦ σχολικοῦ ἔτους καὶ τὸ ἐπόμενον βῆμα πολλῶν οἰκογενειῶν εἶναι νὰ μετακινηθοῦν πρὸς τὰς νήσους, πρὸς παραθερισμόν, προτιμώμενά τῶν πλησιεστέρων, λόγω τῶν παρεχούμενα διευκολύνσεων μεταφορᾶς των καὶ τοῦ χρόνου τοῦ ταξιδίου. Πολλοί προτιμούν τὰς κατά Σάββατον ἔκδρομικάς ἔξορμήσεις εἰς τὸν Ἀργοσταρωνικόν, μὲ τὰ διατιθέμενα, ἐν σχετικῇ ἀρθρονίᾳ, πλωτά μέσα, συνεπείᾳ δὲ τῆς προτιμήσεως αὐτῆς παραπρετεῖται κατὰ τὸν μήνα τῆς αἰχμῆς συνάθροισις εἰς τὰς νήσους τοῦ Σαρωνικοῦ. 'Εντεῦθεν, δῆμος, ἀρχεται ἡ ταλαιπωρία, λόγω, ἀκριβῶς, τοῦ μικροῦ ὀρθού καὶ ἐν πολλοῖς ἀκαταλήκων πλοιών, μὴ προσφερούμενον πρὸς ἀνέντον μεταφοράν, ἔστω καὶ ἄν μετά κόπτον ἔξασφαλισθῇ εἰσιτήριον α' θέσεως. "Ἄς μὴ κρυπτώμεθα σπιθόντεν τοῦ δωστάλου μας, ὁ γράφων ἔχει πρόσφατον περιστινὴν ταλαιπωρίαν μὲ πλοίον φίλου ἐφοπλιστοῦ. Εἶναι γεγονός, ἄλλως τε, διτὶ δλα τὰ καλὰ ἀκτοπλοϊκά πλοιά, καθιερώθησαν ὡς κρουαζιερόπλοια, πρὸς ἔξυπρέτησην κυρίων τῶν ἐκ τοῦ ἔξωτερικού τουριστῶν, ὁ δὲ ἔσωτερικός τουρισμός παραμελεῖται καὶ δὲν ἔξυπρετεῖται ἐπάρκως, ἄλλα οὔτε καὶ οἱ ξένοι, οἱ ἐπιθυμούντες τὴν μετατάξην εἰς τὰς νήσους μας, μεμονωμένως. "Η Ἑλληνικὴ Ναυτιλία πρὸς ὅλους τομεῖς μεσογειανής, δῆμος γιὰ τὴν ἔξυπρετήσην τῆς νησιών τῶν Ἑλλήνων, εύρισκόμεθα εἰς ἀπαράδεκτον κατάστασιν. Εἶναι ἀξιέπαινοι αἱ προσπάθειαι τοῦ Υ.Ε.Ν., πρὸς διόρθωσιν τῆς καταστάσεως, ἄλλα εἶναι θέματα παρόπτωντα καὶ χρήζει ἐνδιλεχοῦς βασάνου. Κατὰ τὴν γνώμην μας, ἡ δημιουργία κοινοπραξίας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐφοπλιστῶν μὲ σχετικὸν κρατικόν παρεμβατισμόν, θὰ ἥπτο ιθεώδης λύσις. Διότι οὔτω, μὲ τὰς παρεχούμενας εὐνοϊκάς τῶν νεοαυτοπρωμένων πλοιών καὶ μὲ τὴν δεκατὴ θεοποιεῖσθαι ἐξόρθησιν, θὰ ἥπτο δυνατὴ ἡ ταχεῖα ἀφ' ἐνὸς ἀντικατάστασις τῶν ὑπερηγίκων πλοιών, ἀποζημιουμένων, διὰ ναυπηγήσεων εἰς τὰς Ἑλληνικὰ Ναυπηγεία καὶ ἡ μεθοδικὴ ἀφ' ἐπέρου διάρθρωσις τῶν συγκοινωνιῶν.

Εἶναι ἀνάτιρρον, διτὶ ἡ ἐπικράτησις τοῦ αὐτοκίνητου, καὶ τοῦ ἀεροπλάνου, περιέκοψε, κατὰ πολὺ, τὴν ἐπωφελή διάτον τὸ πλοιοκτήτην δρομολόγησιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοιών, ἀνευ δὲ τῆς ἐπιχορηγήσεως ἐκ τοῦ κοινωνίου ἰδίων περιόδου, θὰ ἥπτο ἀδύνατος ἡ ἐν κινήσει διατήρησις τῶν πλοιών. Κατὰ συνέπειαν, ἡ κάλυψις τῶν ἔξδων κινήσεως προϋποθέτει αὐξήσιν τοῦ ναυλολογίου, ἐν συνδυασμῷ μὲ δρομολόγησιν πτυκνοτέρων τῶν πλοιών, πρὸς ἔξυπρετήσιν τοῦ ἐπιβατηγού κοινού, ἐντόπιον καὶ ξένοι. "Ολοι οι ἀκτοπλοϊκοὶ ἐφοπλισταὶ γνωρίζουν τὴν κατάστασιν, ὡς ἔκ τῆς μακροχρονίου ἀπὸ τοὺς 1 - δρυτάς γονεῖς τῶν ἀπασχολήσεων των, δυνάμενοι νὰ προτείνουν λύσιν, Ικανοποιούσαν

έσωτούς, ἄλλα καὶ τὸ Κράτος κηδόμενον τῆς ἔξυπρετήσεως τοῦ μετακινουμένου κοινοῦ, τόσον κατὰ τὴν θερινὴν περιόδον, δον καὶ κατὰ τὴν χειμερινὴν. Καὶ ἐπὶ τοῦ προκειμένου: Διτὶ δὲν δρομολογοῦνται καὶ τὰ πλοῖα τῆς Ἀπτοπλοΐας Αλγαίου, ἔξευρισκομένου τρόπου ρυθμίσεως ὑπαρχουσῶν τυχὸν διαφορῶν, ἀφοῦ ὅλως τε καὶ πολὺ ὀρθῶς τὸ Σ.Ε.Ν.Α. ἀπῆλλαξε τοὺς πλοιοκτήτας τῆς εὐθύνης διὰ τὸ στυχὸν πλοΐσθων των, γνωστοῦ δὲν δοτοῦ, διτὶ οἱ Ἀδελφοί Τυπάλδου, ἀπὸ 30ετίας εἶναι οἱ πρωτεργάται τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ τουρισμοῦ;

Εύχαριστῶν διὰ τὴν δημοσίευσιν

ΝΙΚΟΣ Δ. ΦΩΚΑΣ

Συνταξιούχος ναυτικός

'Αθηναί, 16 Ἀπριλίου 1970

ΕΠΙ ΜΙΑΣ ΚΑΛΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Εἰς τὸ τεῦχος τοῦ ἔγκριτου περιοδικοῦ τῆς Ιης τρέχοντος μηνός, ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἐπιπυχία τῆς Δ.Ν.Ε.», ἀναγράφεται διτὶ ἡ διοίκησις τῆς Διευθυνῆς Ναυτικῆς 'Εώνωσης μὲ εύστοχους ἔνεργειας τοῦ διμήνιθη νὰ ἐπιλύσῃ ἵνα σοδαρὸν θέμα, ἀφορῶν εἰς τὸν ἔκτελωνισμὸν καὶ τὴν παραδόσιν τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὸν παραλίπτας. 'Η ἀλήθεια, ἐν προκειμένῳ, εἶναι διτὶ δημηουργήθη μία σύγχυσις ἡς πρὸς τὴν τηλεοικούς 'Αρχάς, ὡς σαφῶς προσδιορίζει τὸ σχετικὸν ἀρθρον τοῦ Τελωνειακοῦ Κώδικος, η διποία διελύθη κατόπιν ἐπειγηματικῆς ἐγκυκλίου τῆς Δ/σεως Τελωνειών Πειραιώς. Θά ἥπτο ἐπίσης παράληψις, ἀν δὲν ὑπογραμμισθῇ ἡ ἀποτελεσματικὴ παρέμβασις εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην τοῦ συμβούλου τοῦ Ο.Δ.Π. κ. Σ. 'Αθανασούλιας

Φιλικότατα

Διευθυντής τῆς Δ.Ν.Ε.

Θ. ΣΑΡΛΗΣ

Πειραιεύ, 18 Ἀπριλίου 1970

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

ΤΟ «ΜΙΜΙΚΑ Λ.» ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ

ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΕΙΣ

Άξιότιμε κ. Διευθυντά,

Είς τὸ ἀπὸ 15 Ἀπριλίου 1970 τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ ὑπὸ τὸν τίτλον «ΠΡΟΣΟΧΗ» εἶδε τὸ φῶς δημοσίευμα ἀναφερόμενον ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἡμετέραν ἔταιριαν ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ Α.Ε.

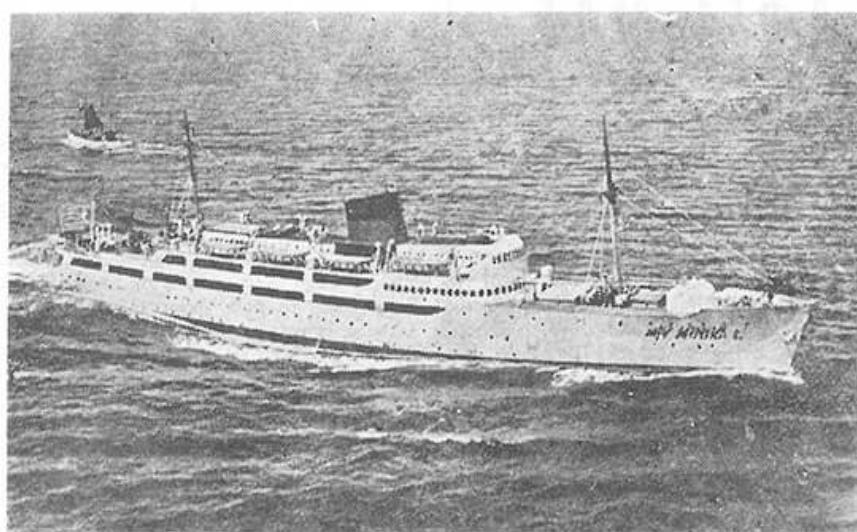
Ἐπειδὴ ἐν τῷ ἀνωτέρῳ δημοσίευματι περιέχονται ἐσφαλμέναι πληροφορίαι καὶ κρίσεις καθαπτόμεναι τῆς προσωπικότητος καὶ τῆς φήμης τῆς ἡμετέρας ἔταιρίας, γνωρίζομεν ὑμῖν τ' ἀκόλουθα μὲ τὴν παράκλησιν τῆς δημοσίευσέως τῶν!

Ἡ Ἀνάνυμος ἔταιρία «Ναυπηγεία Ἀνατολικῆς Μεσογείου Α.Ε.» συνεστήθη νομίμως καὶ ὁ σκοπὸς αὐτῆς προκύπτει ἐκ τοῦ δημοσίευθέντος εἰς τὴν ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (Δελτίον Δημοσιεύσεων 'Ἀνωνύμων ἔταιρών καὶ ἔταιρών περιωρισμένης εύθύνης') καταστατικοῦ της, καταβληθέντος ἐξ ὀλοκλήρου τοῦ ἐν αὐτῷ ἀναφερομένου κεφαλαίου. Τόπος ἔγκαταστάσεως τῶν ναυπηγίων ἐπελέγη περιοχὴ τῆς Κοινότητος Κατακαλίου Κορινθίας, δοθείσης ηδη πρὸς τοῦτο τῆς σχετικῆς ἀδείας σκοπιμότητος ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου Βιομηχανίας. Κατ' αὐτὰς δὲ ἀναμένεται καὶ ἀπόφασις περὶ ὑπαγωγῆς τῆς ἡμετέρας ἔταιρίας εἰς Ν.Δ. 4171/1961 τῆς ἀρμόδιας γνωμοδοτικῆς ἐπιπροπῆς ἀποφασίστησίς καταφατικῶς.

Εἰδικώτερον διὰ τὸ θέμα τῶν παραγγελιῶν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ γνωρίζομεν ὑμῖν ὅτι ὄντως ὑφίσταται παραγγελία παρ' ἀξιολόγου οίκου τοῦ ἔξωτερικοῦ διὰ πέντε ἀδελφὰ φορτηγά σκάφη 7.500 τόνων δ.ν. ἔκστατον, διὸ ή ἐξόφλησις θὰ γίνη ἀποκλειστικῶς διὰ τῆς εἰσαγωγῆς συναλλάγματος. Ούδεν μυστήριον καλύπτει τὰ Ναυπηγεία 'Ανατολικῆς Μεσογείου, τὰ δόπια συνεστήθησαν ὑπὸ ἐπιχειρηματιῶν ἔχοντων σχέσιν μὲ τὴν θάλασσαν καὶ ἀποσκοπούντων εἰς τὴν δημιουργίαν μιᾶς εἰσέτι ἀξιολόγου ναυπηγικῆς βιομηχανίας τόσον ἀναγκαίας διὰ τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν 'Εθνικὴν Οίκονομίαν ἐν γένει.

Μετὰ πολλῆς τιμῆς
Ο ἐντελμένος σύμβουλος
ΚΩΝΙΝΟΣ ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ

Αθῆναι τῇ 25ῃ Ἀπριλίου 1970



'Αποδίδεται εἰς τὰς δικτοπλοϊκάς συγκοινωνίας — τακτικῶς διὰ τὰ Δωδεκάνησα — τὸ «Μιμίκα Λ.» τοῦ κ. Κώστα Λάτση. Κόσμημα πραγματικὸν διὰ τὴν ἐπιθατήγον Ναυτιλίαν μας. Εἶναι ἀναμφισβήτητος τὸ ὥραιότερον σκάφος τῆς 'Ακτοπλοΐας, τὸ ὑπερκατάλληλον, ὁγκώδες, ταχύ, ἀνετον, ἀσφαλές. Πρωτοφανής ἡ διαρρύθμισις τῶν χώρων διὰ τοὺς ἐπιβάτας.

σεις στὴν ξηρὰ ἀμφιβόλλω), θὰ πάρῃ τὶς γελοίες συντάξεις ποὺ λαμβάνουν οἱ ναυτικοί.

Βέβαια, καὶ πολλὰ ἄλλα, πιὸ βαθειά τὰ αἴτια, κ. Σορδττέ, ποὺ οἱ νέοι, ἔστων καὶ ἀπὸ τὰ κατσάβραχα, δὲν προσέρχονται εἰς τὴν θάλασσα.

Καὶ ἔνα ἀκόμη ζωντανὸν παράδειγμα: Ποιός ἀπὸ τοὺς ἔργαζομένους εἰς τὴν ξηράν, θὰ καθήσῃ στὴν οὐρά, σπως οἱ ναυτικοί, ἀπὸ λίσιν πρωϊνάς ὥρας, στὴν δόδον 'Υψηλάντου, γιὰ νὰ πάρουν τὸ σημείωμα 'Απορίας, γιὰ νὰ μπορέσουν νὰ πάρουν τὸ πενιχρὸ βοϊόθημα τῶν 700 δρχ., ἐνῷ διοι π στὴν ξηρὰ θάλασσουν πάνω ἀπὸ μισὸ μηνιάτικο, καθήμενοι στὰ ὥραια τους γραφεῖα, δίδοντάς τα ὁ κάθε ταιμίας, χωρὶς καμμίαν βεβαίωσιν, ἀπλῶς ὑπογράφοντας διὰ τὰ εἰσέπραξαν.

'Ελπίζω τὰ ἀνωτέρω νὰ είναι ἀρκετά καὶ

νὰ συμφωνῇ καὶ δ. κ. Σορδττος, διὰ τὰς λύσεις νὰ μὴ περιμέναμεν νὰ τὰς δώσῃ τὸ Κράτος, διότι Κράτος είμεθα ήμεις οἱ ίδιοι. Λοιπόν, ἀς φροντίσουν οι κ.κ. 'Εφοπλισταί, στοὺς ὄποις ἀνήκει καὶ δ. κ. Σορδττος, νὰ σταματήσουν τὴν προχειρότητα τοῦ ἐπαγγέλματος καὶ νὰ δώσουν τὸ δικαίωμα στοὺς ναυτικούς καὶ τὰς οικογενείας των νὰ ζῶν καὶ δταν ἔργαζωνται, δταν ἔρχωνται πρὸς ἀνάπτασιν καὶ ιδιαιτέρως δταν βγαίνουν στὴν ἀπομακίαν, νὰ μὴ στεροῦνται. Μὴ ζητοῦμε θυσίας μόνον ἀπὸ τοὺς ναυτικούς. Νομίζω διὰ πολλὰ ἔχουν προσφέρει.

Εύχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν

Διατελώ μεθ' ὑπολήφεως
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ

'Υποπλοίαρχος Ε. N.

Βεΐκου 28 — 'Αθῆναι

Αθῆναι, 22 Ἀπριλίου 1970



ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ

ΘΗΡΑΓΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΓΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π ΜΙΑΟΥΔΗΣ

'Εκαστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ ὥραν 10.00 διὰ ΑΜΟΡΓΟΝ (Αιγιαλῆν), ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

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

'Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ ὥραν 13.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΒΑΘΥ.

Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ

'Εκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 12.00 διὰ ΚΥΘΩΝ, ΣΕΡΙΦΟΝ, ΣΙΦΝΟΝ, ΚΙΜΩΛΟΝ ΜΗΛΟΝ.

'Εκαστην ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΝ ὥραν 13.00 διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΓΙΑΝΝΗ ΦΥΤΡΑ

Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΟΥ κ. ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΣΑΡΛΗ

Τὸ Ἑμπορικὸν καὶ Βιομηχανικὸν Ἐπιμελητήριον Πειραιῶν ἔξιδωκεν εἰδικὸν τεῦχος περιλαμβάνον τὰ πρακτικὰ τῆς πρὸ μηνῶν γενομένης δημοσίας συζήτησεως «περὶ τοῦ μείζονος λιμένος Πειραιᾶς». Πρότινος ἐπίσης εἶδε τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος μελέτη περὶ τοῦ πειραικοῦ λιμένος τέως ἀνωτάτου ὑπαλλήλου τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ ἡδη ἐπιστημονικού συνεργάτου τοῦ Κ.Ε.Π.Ε.

Οὕτω τὸ θέμα τῆς ἀναπτύξεως τοῦ πρώτου Ἑλληνικοῦ λιμένος ἥλθε καὶ πάλιν εἰς τὸ προσκήνιον τῶν συζήτησεων μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων τάξεων τοῦ ἐμποροδιομηχανικοῦ καὶ ναυτιλιακοῦ κόσμου τῆς χώρας.

Αἰσθανόμεθα ποιάν τινα ἱκανοποίησιν καθ' ὅσον αἱ διατυπωθεῖσαι εἰς ἀμφότερας τὰς περιπτώσεις ἀπόφεις εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ καὶ τὴν ἐπισήμασιν τῶν μειονεκτημάτων καὶ ἐλλείψεων τοῦ λιμένος, ἀλλὰ καὶ τὴν ὑπόδειξιν τῶν ληπτέων μέτρων διὰ τὴν βελτίωσιν καὶ ἐκσυγχρονισμού τούτου μᾶς ἔχουσιν κατ' ἐπανάληψιν ἀπασχολήσειν.

Αἱ ραγδαῖαι τεχνολογικαὶ ἔξελίξεις εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς, τὸ εἶδος καὶ τὸ μέγεθος τῶν χρησιμοποιουμένων πλοίων, τὸν νέον τρόπον συσκευασίας τῶν μεταφορούμενων φορτίων (κοντέινερς, παλέτται), ἡ ἀλματώδης αὐξήσις τῶν διακινουμένων φορτίων, ἐν συνδυασμῷ μὲ τοὺς περιορισμένους θαλασσίους καὶ ἐπιλιμενίους χερσάριους χώρους δημιουργούν τὸ κυριώτερον καὶ βασικὸν πρόβλημα, ἡ ταχεία καὶ πρωταρχικὴ ἀντιμετώπισις τοῦ ὄποιού ἐπιβάλλεται νὰ ἀποτελέσῃ τὸν ἄμεσον στόχον ἐπιδιώξεως πρὸς ἐπίλυσιν παρὰ τῶν διοικούντων τὸν λιμένα.

Εἶναι ἀναντίρρητον καὶ τοῦτο ἔχει κατ' ἐπανάληψιν ἐπισημανθῇ ἀπὸ τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὅτι ὁ λιμένος ἔχει ἀνάγκην αὐξῆσεως τοῦ μῆκους τῶν ὑπαρχόντων κρηπιδωμάτων πλευρίσεως καὶ τοῦ βάθους τούτων.

Ἀφ' ἑτέρου ἐπιτακτικὴ ἐμφανίζεται ἡ ἀνάγκη προσκήσεως νέων παραλιμενίων χερσάριων χώρων ὅχι μόνον διὰ τὸν ἀνετετροφόν χειρισμὸν τῶν διακινουμένων διὰ τοῦ λιμένος φορτίων, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν δημιουργίαν ἐλεύθερας ἐμπορικῆς καὶ βιομηχανικῆς ζώνης, τὴν ἀναγκαιότητα τῆς ὑπάρχεως, τὸ δόποις ἔχουν ἀναγωρίσθει ὅλοι οἱ κατὰ καιρούς ὀσχοληθέντες μὲ τὰ θέματα τοῦ λιμένος.

Ἐν τῇ μελέτῃ ὅμως τῆς ἀντιμετώπισεως τοῦ πράγματος βασικοῦ αὐτοῦ λιμενικοῦ προβλήματος, δὲν πρέπει νὰ ἀγώμεθα εἰς ἀπραγματοποίησος ὀράματισμούς. Δὲν πρέπει, φρονούμεν, νὰ ὀσχολούμεθα μόνον μὲ τὸ τί δέον γενέσθαι, ἀλλὰ καὶ μὲ τὸ τί εἴναι δυνατὸν νὰ γίνη, λαμβάνοντες ὑπὸ δόψιν ἀφ' ἑνὸς μὲν τὴν ἡδη δημιουργουμένην εἰς τὸν λιμένα πραγματικὴν κατάστασιν, ἀφ' ἑτέρου δὲ τὰς οἰκονομικὰς δυνατότητας τοῦ Ο.Λ.Π.

Αἱ διατυπούμεναι ἐπὶ παραδείγματι ἀπόφεις περὶ ἐπεκτάσεως τοῦ λιμένος πέραν καὶ τοῦ Περάματος πρὸς Ἐλευσίνα, Μέγαρα ἢ καὶ Κορινθιακὸν κόλπον ὀάκουμ, ὡς μᾶς ἐπιτραπῇ νὰ φρονῶμεν ὅτι ἀποτελούν ὕραισις, ἀλλὰ καὶ λίαν τολμηράς φαντασίας.

Καθ' ἡμᾶς, βάσει τῶν σημερινῶν δεδομένων εἶναι ὅρθη ἡ κατεύθυνσις τῶν διοι-

κούντων τὸν λιμένα, τῆς ἀναπτύξεως τοῦ λιμένος πρὸς τὴν περιοχὴν τοῦ Περάματος. Ἡ πλήρης λιμενοποίησις τῆς ἐν λόγῳ περιοχῆς χωρὶς πρὸς τὸ παρὸν νὰ θιγούν αἱ ἑκεῖ εὐρισκόμεναι ναυπηγικαὶ ἐγκαταστάσεις, ἔχομεν τὴν γνώμην ὅτι δύνανται νὰ ἔξυπρετήσουν τὰς ἀνάγκας τοῦ λιμένος διὰ πολλὰς δεκαεπτήριδας.

“Ἀλλως τε ἡ ἀπόκτησις παρὰ τοῦ Ο.Λ.Π. τῆς περιοχῆς τῆς Κυνοσούρας ἀπότελε ἀξιόλογον ἐφερδείαν χώρων εἰς ἀπρόβλεπτον περίπτωσιν ἐμφανίσεως ἀνάγκης ἐπεκτάσεως τοῦ λιμένος πρὸς τὰς ναυπηγικὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ Περάματος, ὅποτε αὗται ὅδι εἶναι δυνατὸν νὰ μετεγκαταστθούν εἰς τὴν ἐν λόγῳ περιοχὴν.

Ἄλλα δὲν νομίζομεν ὅτι θὰ ὑπάρξῃ τοιαύτη ἀνάγκη τουλάχιστον διὰ τὰ προσεχῆ δέκα ἔτη.

Παραφαλήλωας ὅμως εἶναι ἐπιβεβλημένον, ὅπως ὁ Ο.Λ.Π. καταβάλῃ προσπαθείας πρὸς ἀπόκτησιν τῶν παρεμβαλλόμενών παραλιμενίων χερσάριων χώρων, καθ' ὃ μέτρον εἶναι δυνατόν τοῦτο, μεταξὺ τοῦ κυρίως λιμένος καὶ τοῦ Περάματος, οὕτως ὡστε νὰ μὴ διακόπτεται κατὰ τὸ δυνατόν ἡ συνέχεια τῆς χερσάριας λιμενικῆς ζώνης ἀπὸ τοῦ κυρίως λιμένος μέχρι Περάματος.

Δέοντας ἐπίσης ὅπως ὁ Ο.Λ.Π. ἐπιδιώξῃ τὴν πρόσκτησιν τῶν ὅπισθεν τῆς λιμενικῆς ζώνης εὐρισκομένων χώρων ἀνηκόντων κυρίων εἰς τοὺς Σ.Ε.Κ., καὶ ἄλλας δημοσίας

ὑπηρεσίας καθὼς καὶ τῆς περιοχῆς τῆς εὐρισκομένης ὅπισθεν τοῦ ὅρμου τοῦ Ἀγίου Γεωργίου τῆς ἔξικνουμενῆς μέχρι τοῦ Σχιστοῦ ἀνηκόυστης εἰς τὸν Δῆμον Πειραιῶς.

Οὕτω θὰ ἡτο δυνατόν νὰ ἀποκτηθοῦν χώροι 300 στρεμμάτων τουλάχιστον, ἡ λιμενικὴ ἐκμετάλλευσις τῶν ὅποιων θὰ ἐκάλυπτε ὅχι μόνον τὰς τρεχουσάς, ἀλλὰ καὶ τὰς μελλοντικὰς ἀνάγκας τοῦ λιμένος.

Διατυπούντες τὰς ἄνω ἀπόφεις οὐδόλως παραγνωρίζομεν τὸν οἰκονομικὸν παράγοντα. Εύρισκομεν ὅμως τὴν λύσιν τούτην ἀφ' ἑνὸς μὲν ὡς εὐρισκομένην ἐγγύτερον πρὸς τὸν πραγματικότητα ἀφ' ἑτέρου δὲ ὡς πολὺ οἰκονομικότεραν ἐν σχέσει πρὸς τὰς ἄλλας προτεινομένας λύσεις.

Ο Ο.Λ.Π. κατώρθωσε, καὶ τοῦτο πρέπει νὰ καταλογισθῇ εἰς τὸ ἐνεργητικὸν του, μεταπολεμικὸν ὅχι μόνον νὰ ἔξοφλήσῃ παλαιά του χρέος καὶ νὰ καταστῇ οἰκονομικῶς αὐτάρκης, ἀλλὰ καὶ παρ' ὅλας τὰς ἀντιδότητας καὶ τὰς εἰς τὸ παρελθόν ἀναστατικάς της προσδόκησην διὰ τῶν διόδων πόρων ἐπενδύσεις 1.500 περίπου ἑκατομμυρίων δραχμῶν.

Παρὰ ταῦτα ὅμως ἔχουμεν τὴν γνώμην ὅτι πρόσκτησις παρὰ τοῦ Ο.Λ.Π. τῶν ἀπαιτουμένων χερσάριων χώρων δὲν ἐνδείκνυται νὰ γίνη μόνον μὲ πόρους τοῦ Ο.Λ.Π. οὔτε διὰ δανεισμού, ἀλλὰ καὶ ἐκ τῶν κονδυλίων τῶν Κρατικῶν ἐπενδύσεων.

Αἱ θυσίαι εἰς ὃς ὑπεβλήθη ἐκ τοῦ πολέμου ὁ λιμένι καὶ ἡ πόλις τοῦ Πειραιῶς, ὅσον οὐδείς αἱλλήλη ἐλληνικὴ πόλις, δημιουργῶν ἀναμφισθήτητα δικαιώματα ἐπιδιώξεων τῆς κρατικῆς συμπαραστάσεως προκειμένου μάλιστα νὰ καταστῇ ὁ πρῶτος λιμένης τῆς χώρας, ἄξιος τῆς ἀποστολῆς του, ἀλλὰ καὶ ἀξιόλογος συντελεστῆς τῆς ἀναπτύξεως τῆς έθνικῆς μας οἰκονομίας.

Ἐξεβέσαμεν τὰς ἀπόφεις μας εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν πλήρωσιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ λιμένος εἰς θαλασσίους καὶ χερσάριους χώρους. Ο λιμήν τῶν διόδων ἔχει καὶ ἄλλα προβλήματα, τῶν ὁποίων εἴτε διάταξις εἰς τὸ πραγματικότητα τοῦ Περάματος, εἴτε διάταξις εἰς τὸ πραγματικότητα τοῦ Σαλαμίνος. Εἰταρέστησε τὴν παραπτηρίσεις τῆς ἐπιτροπῆς, ἐκράζεται ὑπὸ αὐτῆς ἡ εὐχὴ διώπτης ιδρυθῆ κρατικὸς πυροσβεστικὸς σταθμὸς εἰς τὴν ἐπισκευαστικὴν προβλήτη της Περάματος, διότι κρίνεται ως ἀναγκαῖος καὶ ἀπαραίτητος, λόγω τῆς ιδιαίτερης σημασίας τῆς ἐν λόγῳ περιοχῆς καὶ τοῦ ὑψηλού βαθμοῦ κινδύνου, διότε ἔχει καὶ ἡ στατιστική πυρκαϊῶν ἔχει σημειώσει τὸν ὑψηλότερον δείκτην.

Ἐκ τῶν παραπτηρίσεων τῆς ἐπιτροπῆς, ίδιαιτέρως ἐπισημαίνονται τὰ ἀκόλουθα:

- Εἰς τὴν πλάτην πορτού της Καραποτόρου, διότι κρίνεται μὲ τοσάτην πληρότητα καὶ σοθαρότητα τὸ δίλον τέλος πυρασφαδείας, διοκάληρο τοῦ πειραιάκου λιμένος — χώρων, πλοίων καὶ ἐγκαταστάσεων.
- Εἰς τὸν παραπτηρήσεων τῆς ἐπιτροπῆς, ίδιαιτέρως ἐπισημαίνονται τὰ ἀκόλουθα:
- Εἰς τὴν πλάτην εὐπαθῆ περιοχὴν τῆς ἐπισκευαστικῆς προβλήτη της Περάματος δὲν ἔχουν λόφη μέτρα πυρασφαδείας.
- Εἰς νεανεγειρούμενάς ἀποθήκας καὶ οἰκοδομικά συγκροτήματα οὐδέν μόνιμον, πυροσβεστικὸν μέσον προβλέπεται, γεγονός τὸ διότονον κρίνεται ως ἀπαράδεκτον, διὰ τοιαύτας ἐγκαταστάσεως.

• Τὰ πυροσβεστικὰ πλοιάρια εἰναι πεπλακιωμένα, ναυπηγήσεως 1941 - 44, ὅχι ἐκ κατασκευῆς, ἀλλὰ ἐκ μετασκευῆς πυροσβεστικὰ καὶ δὲν ἀνταποκρίνονται εἰς τὰς συγχρόνους ἀπαιτήσεις τῆς τεχνικῆς. Τὸ ἐν ἑκ τῶν πλοιαρίων εἶναι τελείως διχροτόπον, ἐνῷ τὰ ἔτερα δύο διατηρούνται εἰς τὴν ἐνέργειαν, χάρις εἰς τὴν φιλότιμον προσπάθειαν τοῦ πρωτωπικού καὶ τὰς δαπάνας εἰς τὰς δόπιες ἑπταδάκτυλες τὸ Δημόσιον καὶ δ. Ο.Λ.Π. Ἡ ἐπὶ μακράν περαιτέρω στήριξις τῆς πυρασφαδείας τοῦ λιμένος εἰς τὰ πλοιάρια ταῦτα, δὲν παρέχει βασίμους ἀλπίδας. Ἡ συν-

CEYLON SHIP SUPPLIERS CO

114 Negris Building York Street

Colombo Ceylon

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

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ

τήρησίς των, έν συνδυασμῷ πρὸς τὴν μειωμένην ἀπόδοσιν, κρίνεται ἀσύμφορος καὶ ἀντιοκονομικῆ.

● Τὸ πυροσβεστικὸν, δῆμος, ὅχημα τοῦ Ο.Λ.Π., διατηρεῖται εἰς λίαν καλὴν κατάστασιν καὶ εἰς ὑψηλὸν βαθμὸν ἐτοιμότητος. Τὸ προσωπικὸν ἔκπαιδευμένον.

● Ἡ ὑδραυλικὴ πυροσβεστικὴ ἔγκατάστασις εἰς τὰς ἀποθήκας πρέπει νὰ θεωρῆται ὡς μὴ ὑπάρχουσα.

● Αἱ φορηταὶ ἀντλίαι «Dennis» εὐρίσκονται εἰς ἀθλίαν κατάστασιν καὶ ἄχρηστοι. Προτείνεται ἡ ἔκποιησίς των, ὡς ἄχρηστον ὄλικον.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω διαπιστώσεων, ἡ ἐπιτροπὴ προσθίνει εἰς τὰς ἀκολούθους προτάσεις:

● Προμήθεια τριῶν νέων πυροσβεστικῶν πλοιαρίων καὶ παράδοσις των εἰς τὸ Πυροσβεστικὸν Σῶμα, διὰ τὴν ὑπὸ τούτου ἐπάνδρωσιν εἰς πλοηγικὸν καὶ πυροσβεστικὸν προσωπικόν. Τὰ πλοιάρια αὐτὰ πρέπει νὰ είναι σύγχρονα καὶ πλήρως ἔξωπλισμένα, συμφόνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς πυροσβεστικῆς τακτικῆς. Νὰ είναι βαρέος τύπου, δύο προσωπικῶν μηχανῶν ἔκαστον, ταχύπλοος, ἀναπτυσσοντα ταχύτητα ἀνω τῶν 15 μιλίων καθ' ὅραν.

● Προμήθεια τριῶν, εἰσέτι, πυροσβεστικῶν αὐτοκινήτων ἐλαφροῦ τύπου καὶ εὐέλικτα.

● Προμήθεια ἀριθμοῦ φορητῶν ἀντλιῶν, διὰ τὴν γερμανικὴν προσθήτη, τὴν Κυνοσούραν καὶ «Ἀμπελάκια».

● Μελέτη καὶ προγραμματισμὸς κατασκευῆς εἰδικοῦ πυροσβεστικοῦ ὑδρονομικοῦ δικτύου, δι' ἣντες συνδέσεως του μετὰ τῆς δεξαμενῆς, τῆς περιοχῆς Καραβᾶ, καθ' ὅλον τὸ μῆκος τοῦ λιμένος.

● Τὰ ναυτηγεία Περάματος πρέπει νὰ λάβουν τὰ ἀναγκαῖα μέτρα πυρασφολείσας.

● Νὰ δργανωθῇ πυροσβεστικὴ δύναμις, μόνιμος, ἐκ 40 ἀνδρῶν, οἱ δόποιοι θὰ ἐκπαιδευθοῦν εἰδίκως. Ἐκτὸς τοῦ σώματος τούτου, πρέπει νὰ ἐκπαιδευθῇ προσθευτικῶς διάλογοι τὸν ἔργατοτεχνικὸν καὶ ὑπαλληλικὸν προσωπικὸν τοῦ Ο.Λ.Π. εἰς τὴν χρήσιν τῶν πυροσβεστικῶν μέσων.

● Παρίσταται ἀνάγκη ὁργανικῆς συνθήσεως τῶν Λιμενικῶν Πυροσβεστικῶν Σταθμῶν εἰς πυροσβεστικὸν προσωπικόν. Εἰς τὸν στόχον τούτον τοῦ Υπουργείου Δημοσίας Τάξεως καλεῖται νὰ ἔλῃ ἀρώγὸν καὶ τὸ Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

● Πιερίσταται ἀνάγκη πικνώσεως τῶν οὔτομάτων συστημάτων ἀναγγελίσις τῶν πυρκαϊῶν.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, ἡ δῆλη εἰκὼν πυρασφολείσας τοῦ λιμένος, πολὺ ἀπέρχει ἀπὸ τοῦ νὰ τυγχάνῃ ἱκανοποιητική. Συνεπῶς, είναι λίαν χρήσιμος ἡ ἐκθεσίς τῆς ἐπιτροπῆς, ἡ ποισία, δῆμος, πρέπει νὰ μελετηθῇ καὶ νὰ χρησιμεύσῃ εἰς τὴν λήψιν σχετικῶν ἀποφάσεων καὶ δῆλη νὰ πετοχθῇ εἰς τὸν κάλαθον τῶν ἀχρήστων.

Ο ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ

Ἐπεισημόθη ἡ ἀνάγκη ἔκπαιδευσεως ἐνίων μονίμων ἔργατῶν φορτοεκφορτώσεως εἰς τὸν χειρισμὸν τῶν ἡλεκτροκινήτων, περονοφόρων ὀχημάτων στοιβασίας, προκειμένου νὰ μὴ παρουσιάζωνται χασμαδίαι εἰς τὴν ἔργασίαν, ἐκ τῆς ἀπειρίας τῶν ἔργατων νὰ χειρισθῶν τοιαῦτα μέσα φορτοεκφορτώσεως. Γνωρίζομεν δὲ τὸ δῆλον θέμα ἀπησχόλησης τὸ διοκητικὸν συμβούλιον τοῦ Ο.Λ.Π., ἀλλὰ ἡ λῆψις ἀποφάσεως περὶ σχετικῆς ἔκπαιδευσεως ἀριθμοῦ ἔργατων, προσκόπτει εἰς τὸ νομικὸν θέμα, ἐὰν οἱ χειρισταὶ τῶν ἀνωτέρω

ιμχανημάτων πρέπει νὰ εἶναι κάτοχοι ἀναλόγου διπλώματος. Κατόπιν τούτου ἐπιβάλλεται δῆλη ἐρωτήση ἡ νομικὴ ὑπερεσία τοῦ Ο.Λ.Π., διὰ τὸν περατέρω χειρισμὸν τῆς ὑποθέσεως. Νομίζομεν δὲ μόνον ἀρμόδιον νὰ ἀποφασῇ εἰς τὴν ἐνδεχομένην ἀνάγκην ἀποκτήσεως εἰδικοῦ διπλώματος.

Πέραιον δῆμως αὐτοῦ διερευνήτεον τυγχάνει καὶ τὸ ἐνδεχόμενον τῆς μεταβάσεως τῶν ἐργατῶν, οἵτινες θὰ ἐκμάθουν νὰ χειρίζονται τὰ ἡλεκτροκινήτα, περονοφόρα δχῆματα.

ΑΙ ΣΤΟΛΑΙ

Ομοιομόρφους στολὰς θὰ φέρουν, ἐντὸς δόλιγου, δῆλοι οἱ λιμενεργάται καὶ πρὸς τοῦτο ὑπὸ Ο.Λ.Π. προδέδη εἰς τὴν πρώτην παραγγελίαν 1.768 στολῶν, ἀντὶ 279.344 δρχ., καὶ ισαριθμῶν ζευγῶν χειροκτίων ἀντὶ 49.504 δρχ. Βεβαίως, οὐδὲ κανένας ἔξεφράσθη σκέψις, δῆλως οἱ περισκελίδες είναι τοῦ τύπου «μπλού τζί», ώστεσσον, δῆμος, οὕτως ἔξεφράσθη κάποια ἀποψίας καὶ διὰ τὴν περιβολὴν τῶν ἀποσκευοφορέων, οἵτινες ἀσχολοῦνται μὲ τὴν μεταφορὰν τῶν ἀποσκευῶν ὑπερωκεανίων καὶ τουριστικῶν σκαφῶν, ἐργαζόμενοι μεταξὺ ἔνων ἐπισκεπτῶν τῆς χώρας μας.

Η κατηγορία αὕτη τῶν ἐργατῶν πρέπει νὰ ἔχαιρεθῇ τοῦ κανόνος καὶ νὰ φέρῃ στολὴν λευκήν ἢ διοικτοῦ, εύχαριστου χρώματος, διὰ λόγους ἐντυπώσεως.

Αν καὶ πέραν τοῦ θέματος τῶν στολῶν, οἱ λιμενεργάται ἔχουν ἀνάγκην καὶ ἄλλων ἔφοδίων, τὰ δόποια θὰ ἐθελτίων τὰς συνθήκας ἔργασίας των — εἰδικά προστατευτικά χειρόκτια, νιτσεράδες — ώστεσσον, δῆμος, ἀποτελεῖ μίαν πρόδοσιν καὶ ἡ εὐπρόσωπος ἐμφάνισίς των εἰς τοὺς χώρους τῆς ἔργασίας.

POWER

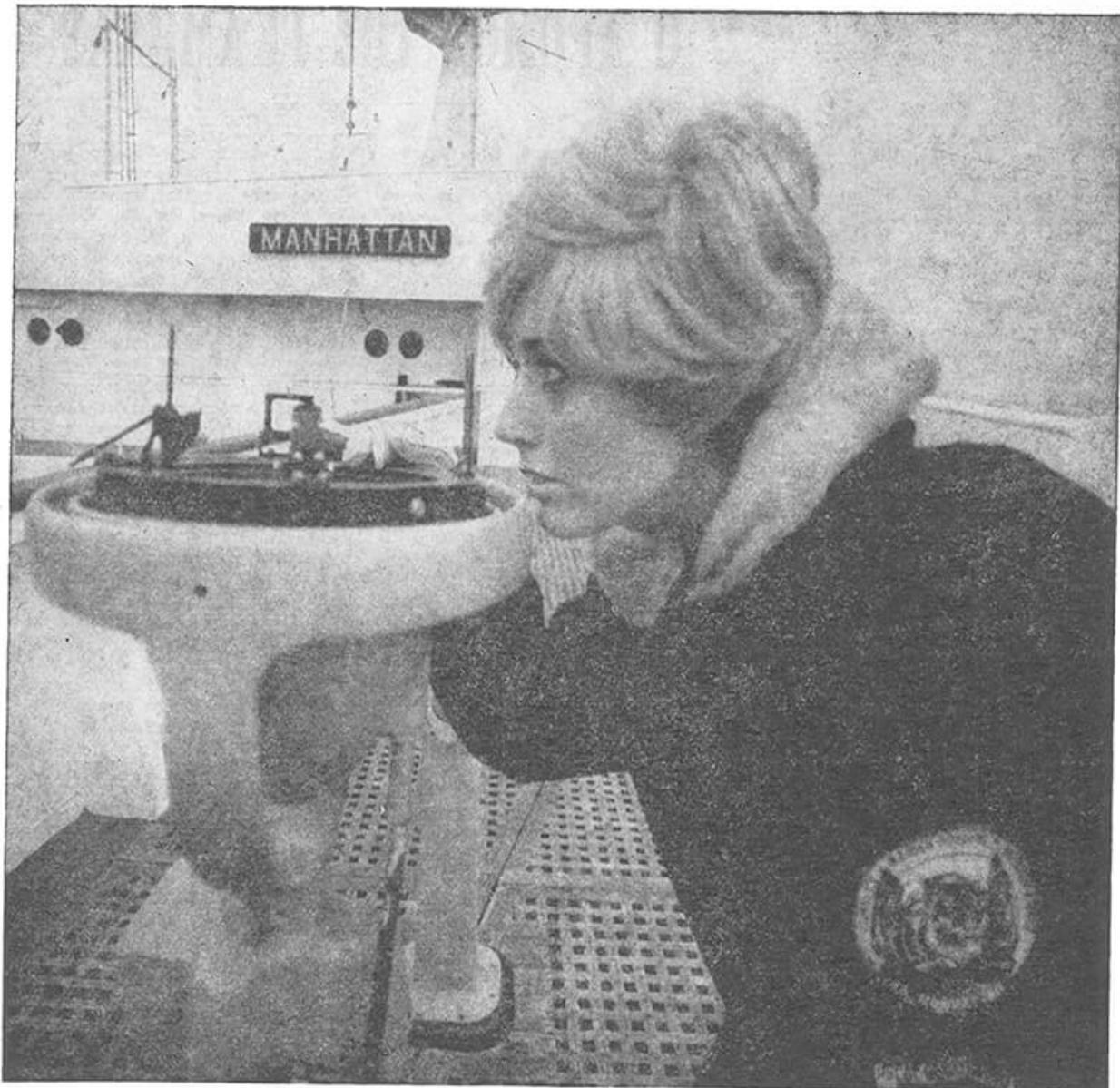
MORAN

Towing & Transportation Co., Inc., 17 Battery Place, New York, N.Y. 10004 • Cable Address: MORANTOW

Moran's versatility offers a complete range of towing services, from docking and undocking in New York to world-wide towing and rescue capabilities with modern equipment and power in depth.

AGENT IN GREECE
National Hellenic American Line
83 Kolokotroni Street, Piraeus

OTHER AGENTS
Belgium, Denmark, England,
Finland, Germany, Holland, Italy,
Norway, Scotland, Spain and Sweden



This Lady cuts the ice with Essomarine®

"I can tell you I was a little worried the first time we had to use full power to break through the ice. The strain on the engines [was] something new to all of us. But...the lubes and greases we carried all did their jobs, and did them well."

So spoke the chief engineer of the S.S. Manhattan after her historic voyage through the Northwest Passage. We're proud for two reasons • he was speaking about Essomarine lubes and greases • the arctic voyages of this famous Lady of the Sea are made for an ESSO affiliate, Humble Oil.



Ask your local Essomarine representative for the brochures Trade Routes to the Arctic and Lubrication of the S.S. Manhattan.



FUELS AND LUBRICANTS

Ο ΔΡΟΜΟΣ ΤΗΣ ΓΚΑΜΗΛΑΣ



ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΟΓΜΕ, τούτον τὸν καιρό, τὰ τακτικὰ δημοσιεύματα ἔνδει ἀνθρώπους ἀπελγυτικούς. Δημοσιεύματα πολλὰ καὶ σὲ δέλτα τὰ δημοσιογραφικά πότε. Στὰ ναυτικὰ ἔντυπα, χωρὶς προτίμηση, η διάκρισις, ἀλλὰ καὶ σὲν καθημερινό Τύπο. Θέματα τους, η Ναυτιλία.

Τὸ δέ: τὰ δημοσιεύματα καὶ τὰ είνα: πολλὰ καὶ τακτικά, δὲν συμβαίνει: δέ τι ξεπέφτουν σὲ παιότες καὶ σὲ δέλτα η στὸ δέ: καταντούν βραχαῖ. Αντίθετα, τὰ ἀνδικάριά τους μηχανητῶν: καὶ τὰ κάνει: νὰ καταδρογήθωντα: ἀπὸ τὸν ἀνηγνώστη, εἴτε καὶ τὰ είνα: ἐπαγγελματίας ναυτικοῦ, εἴτε φίλος τῆς Ναυτιλίας εἴτε δέλτας διδάφορος.

Πρόκειται γὰρ τὸν κ. Λαζαρέα Λαζαρέο. Οἱ οἰκογενειακές του φίλες δικαιούνται ἀπὸ τὴν θάλασσα, κηριολεκτικά. Ἀπὸ τόπο διοληγρωτικά ναυτικοῦ, ἀπὸ σικογένεων διοληγρωτικά ναυτικοῦ. "Αν οἶδος παρατράτης λίγο, δὲν οηγούνται καὶ ἀλλαξιούταις. Η νομικὴ ἐπιστήμη ποὺ τὸν κέρδισε, δὲν τὸν κατέκτησε. Αντίθετα, μὲ τὰ φότα τῆς θυμρότητος καὶ θυμρότητος πατρογονικοῦ του σκοποῦ καὶ τὰ φυσικά του ἐνδικάριά του. Τὴν θάλασσα. Πολύπινη δὲ η συγδιοιδρυμά του. Δικηγόρος, βουλευτής, ἐφοπλιστής. Ἀλλὰ πάνω ἀπὸ δέλτα, δυναμικός καὶ σφρόδες καπιτούτος στὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς ναυτικῆς ζωῆς. Καὶ κατὴ τὴν ἀρετὴν τὴν ἐκδηλώνει: διάπλατα καὶ μὲ τὸ χέρι στὴν καρδιά, στὰ πυκνὰ του δημοσιεύματα, ἀφοῦ κοντὰ στὰ δέλτα καὶ σὲν ἀκόμη ἀνώτερο γάρισμα τὸν δικιάριον. Η δεξιότεχνία τοῦ λόγου καὶ τὴν γραφήν.

Χαλκέατερος, λοιπόν, στὰ γραπτά του δὲ καλὸς ἐπιστήμων καὶ διάστος ἀνθρώπους, ἀφοῦ καὶ πέρα ἀπὸ τὰ καθημερινά του δημοσιεύματα, σοδαρὸς ἄλλος ἀριθμὸς βιβλίων του θὰ μποροῦν νὰ σχηματίσῃ διλόγηρη μεθοδιότητα. Αἰσιολογία ταὶ καὶ αὐτὰ σὲ περιεχόμενο. Αὐτὸς δὲ δὲν προέρχεται ἀπὸ κρίσις πρόχειρη. Τὸ καθημολογεῖ ἡ ίδια η 'Ακαδημία μαζί ποὺ ἐπρόσεξε τὴν πνευματική προσφορά του, τὴν ἐξειλιγμένης καὶ τὴν ἐδράδευσε.

Τὸ νὰ ἐπιχειρήσῃ κανεῖς, θυτερά ἀπὸ καὶ, κριτικὰ τῶν λεγομένων καὶ τῶν γραφομένων τοῦ Νέστωρα τῆς Ναυτιλίας μαζί, ἀσφαλῶς δὲν οὐκ ἀποτελεῖται πρᾶξη φρονίμου ἀνθρώπου. Τὸ δέ: δὲν μεταφέρω τὸ δυναμικό του στὴν ταπεινή μου στήλη, ἄλλοι λόγοι: μὲ παρακινοῦν, διότι:

"Ολα τοι τὰ λεγόμενα «έρθοτο μόνον τὸν λόγον τῆς ἀληθείας», γὰρ νὰ μεταχειρίσθωμε τὴν ἐκκλησιαστικὴ καὶ τὴν φύση. Ή δὲ ἀλήθεια, εἶναι: γνωστὸν δὲ: δὲν γίνεται πάντοτε καὶ ἀπὸ

ἄλλους ἀποδεκτή. Είναι πικρή. Είναι ἀγκυθωτή. Είναι γιλιοκταρμένη συγχύτητα.

Επίκαιρε, πώς ὁ ἀνθρωπός μαζί είναι κοντά στὰ δέλτα καὶ ἐφοπλιστής. Ήδης είναι, λοιπόν, ἀνεκτὸς καὶ πὼς δικιολογεῖται: ἀπὸ τέτοιο στόμα καὶ ἀπὸ τέτοια γραφίδα νὰ ἀραδίζεται: θέματα, ποὺ τούλαχιστον παραφωνοῦν μὲ τὸ πνεύμα τοῦ κύλου του: "Αν κατὸς καταπίνεται: μὲ τὰ δικιολογήματα τῶν ἐργαζομένων στὰ καρδιά, μὲν κατὸς μᾶς δικιολογεῖται σὲ πλάγια φυγαγωγίας, δικτροφής, ἀνδικιάσματος καὶ δὲν ἔρων σὲ τὶ δέλτα δικιολογήματα, τάχα, τῶν ναυτικῶν, ἀγνωστὰ ως τὰ χθές, τότε... Τὶ νὰ πούμεν καὶ πῶς νὰ τὸν κρίνουμε;

Γιὰ νὰ γίνων περισσότερο καταληγάπτος, ζωτιστρέψω τὸ πειστικό καὶ τὸ μεταφέρω σὲ μιὰ δική μου πελίδια ιστορία.

Βρισκόμαστε στὸ 1939 καὶ διὸ μῆνας μετὰ τὴν ἀνηγνή: τοῦ διευτέρου μεγάλου πολέμου. Η πατρίδη μας γίνεται ἀδόμην οδελέστηρ, δέλτα η Ναυτιλία μας διχά. Τὰ συμφέροντά της τὴν διεγέρουν μὲν ἀκεράσιοθη. Αὐτὸς, εἴτε ἀπὸ λιτοτριπτικὲς ὑπογραφές τῆς εἴτε κάνοντας τὴν ἀνάγκη φιλότυπο, κατὰ ποὺ λέμε. Γιατί, μένοντας καὶ τὰ πλοῖα μαζὶ σὲ οδελερέρθητα, μόνον δὲ παροπλισμὸς τοὺς ἔμενε γιὰ ἀπόμενο βράχιον.

Άλλας σὲ πολλὰ λιγάνια τοῦ ἐξωτερικοῦ, δικής μαζού διασφορία, ποὺ στὴν πραγματικότητα τὴν καλλιεργούσαν τὰ παιδιά τῆς ἀνηγνάδας καὶ ἀνερμάτιστης δημοκρατίας, τάχα, ίδεις. Ούτε λίγο, ούτε πολύ, σχηματίζειν συνεργείας, μὲ σικοῦρα νὰ προπαγανθίζουν τὴν ἀγγυτάλεψί την καρδιάν. Εντονώτερη δράση παρουσιάζειν στὰ μεγάλα λιγάνια τοῦ Νότου, δημονακτικά μαζί... Μή γειρέτερα!... Σὰν ἔχουμε τέτοιους φίλους, δὲν μᾶς χρειάζονται οἱ ἔχορθοι!...

Άλλας δὲ τὸ περιστολος τῆς Ναυτιλίας μας, δὲν θερμός ἐκτιμητής τοῦ παρόντος καὶ ἀνθεμότερος δραματιστής τοῦ μέλλοντος, μεστομένος μὲ πειρά, μὲ ἐπιστήμη, μὲ παράδοση καὶ σικογενειακή ἀντροφή, μὲ διαφορετικό προσωπικό βλέπει: τὰ πράγματα καὶ μὲ διαφορετική κριτήρια: ἀκεράτες: τὴν γνώμη του καὶ τὶς συμβουλές του.

Δὲν είναι: τὸ δικό του τὸ ἔκπινγκα ἀπὸ τὸ μπαζάρι τὸ δέλτα συμφέρον. Δὲν ἔμπινέται: ἀπὸ τὸ στενόν κύλου του τὶς νοστροπίες. Πρόκειται: παρὶ μιὰς ὑποθέσεως μὲ δρίζοντες ἀπροσέλκουστους καὶ μὲ σηματίζας διαλόγητη σὲ μέγεθος. Άλλοιμονο, δὲν δὲν ἀπλωθεῖ ἀνάλογα καὶ δὲρμακτικός. Άλλοιμονο δὲν δὲν πειθαρχήσουμε στὴν λογική. Άλλοιμονο δὲν δικιοφρίζουμε στὴν δικιάσμην. Άλλοιμονο δὲν ανθυποτάσσουμε τὴν ἀλήθεια, τὸν καθημολογούμενο «θρόνο τῆς γκαμήλας».

Αὐτῆς τῆς ἀλήθειας δρθετομιστής είναι δικής μαζί φίλος, δὲ φίλος τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

καὶ τὴν ίδιας τῆς πατρίδος μαζα.

Θέλεται νὰ ἀκούσεται τὴν συνέχεια: Κατεκλυσμές ἀπὸ τράμικτα ἀφοριστικά τῆς διαγωγῆς μιαν ἔφθαναν ἀπ' δλες τὶς ἀφετηρίες. Γράμμικα δηγ μόνον ἀπὸ τοὺς γνωστούς κύκλους. Συνάδελφοι, γνωστοί γιὰ τὰ συντηρητικά τους φρονήματα, ἐξηγριώμενοι: τώρα, ζητούσαν τὴν ἀπολογία μου, καθηγρά:

Δὲν ἐπιτρέπονται, κύριε, τέτοια παρατηρήσεις: ἀπὸ στόμα ἐργατικοῦ καὶ ἀπὸ πέννα ἐργατικοῦ. "Αν δὲν είχες ἐπιχειρήματα νὰ υποστηρίξῃς τοῦ συναδέλφου σου, μποροῦσες νὰ κρατήσῃς τὸ στόμα σου κλειστό. Άλλοιμονο δὲν ἀρχίζεται νὰ κατακερυνόντωμε τοὺς ἐργατικούς κύκλους, διποσθήποτε καὶ δὲν παρουσιάζονται. Γιατί, δὲν ἀρχίσουμε ἀπὸ τοὺς δέλτας; Ναρούης σου, λοιπόν, ντροπή σου καὶ τίποτα δέλτα.

Φυσικά, σύτε ἐντράπηκα σύτε σφάλματα τὸ στόμα μου. Η λόρδα, στὴν διηρεούσα τῆς ἀλήθευτας, δύπος τὴν πίστεων καὶ τὴν πιστεών, μού γίνουν πάντα βίωμα. "Ετοι, δὲν είναι λίγες οι φορές, δημονακτικές, τὶς οποῖες μεταδονίζεται: σὰν τὰ κύκλους τῆς Θάλασσας, χωρὶς μόνιμη πορεία καὶ μόνιμη προσφρογή. Καὶ δὲν είναι λίγες οι φορές, δημονακτικές, στὴν πάντα τάξη, πότε δὲν καὶ πότε εἰναι τὸν κάτο.

Καὶ γιρήν στὸν σεβαστό μου κ. Λαζαρέα Λαζαρέο. Είμαι βέβαιος δητι, καὶ δὲν ἀκούσει παρόμοιες παρατηρήσεις, διποσθήποτε δὲ φίλωρος γίνεται γύρω του:

"Οπως μᾶς τὰ λές καὶ δημονακτικές, σύγχρονος νὰ πειριένομες νὰ μᾶς πῆγε, κάποια μέρα, πώς θὰ πρέπει: νὰ μετράσουμε καὶ στοὺς ναυτοθερμαστάδες μετοχής στὰ καρδιά μαζ!... Μή γειρέτερα!... Σὰν ἔχουμε τέτοιους φίλους, δὲν μᾶς χρειάζονται οἱ ἔχορθοι!..."

Άλλας δὲ τὸ περιστολος τῆς Ναυτιλίας μας, δὲν θερμός ἐκτιμητής τοῦ παρόντος καὶ ἀνθεμότερος δραματιστής τοῦ μέλλοντος, μεστομένος μὲ πειρά, μὲ ἐπιστήμη, μὲ παράδοση καὶ σικογενειακή ἀντροφή, μὲ διαφορετικό προσωπικό βλέπει: τὰ πράγματα καὶ μὲ διαφορετική κριτήρια: ἀκεράτες: τὴν γνώμη του καὶ τὶς συμβουλές του.

Δὲν είναι: τὸ δικό του τὸ ἔκπινγκα ἀπὸ τὸ μπαζάρι τὸ δέλτα συμφέρον. Δὲν ἔμπινέται: ἀπὸ τὸ στενόν κύλου του τὶς νοστροπίες. Πρόκειται: παρὶ μιὰς ὑποθέσεως μὲ δρίζοντες ἀπροσέλκουστους καὶ μὲ σηματίζας διαλόγητη σὲ μέγεθος. Άλλοιμονο, δὲν δὲν ἀπλωθεῖ ἀνάλογα καὶ δέρμακτικός. Άλλοιμονο δὲν δὲν πειθαρχήσουμε στὴν λογική. Άλλοιμονο δὲν δικιοφρίζουμε στὴν δικιάσμην. Άλλοιμονο δὲν ανθυποτάσσουμε νὰ συλλάβουμε τὴν ἀλήθεια, τὸν καθημολογούμενο «θρόνο τῆς γκαμήλας».

Αὐτῆς τῆς ἀλήθειας δρθετομιστής είναι δικής μαζί φίλος, δὲ φίλος τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΕΦΟΔΙΑ & ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ των ΠΛΟΙΩΝ

σας έξυπηρετεί στην Ελλάδα ή

ΑΝΤΩΝΙΑ ΔΗΣ·ΑΤΛΑΣ

η μεγαλύτερη πιό οργανωμένη έπιχειρησία

Τηλεφωνήστε

410.628
410.435

TELEX 21-465 ATMA GR.

ΕΦΟΔΙΑ & ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ των ΠΛΟΙΩΝ

σας έξυπηρετεί στην Ελλάδα ή

ΑΝΤΩΝΙΑ ΔΗΣ·ΑΤΛΑΣ

η μεγαλύτερη πιό οργανωμένη έπιχειρησία

Τηλεφωνήστε

410.628
410.435

TELEX 21-465 ATMA GR.

ΤΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑΤΑΡΙΟ ΤΟΥ ΠΟΝΤΟΠΛΟΟΥ

ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΑ: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ & ΠΡΟΤΑΣΙΣ

ΑΙΣΙΟΣ έφθασαμεν εις τὸ τρίτον καὶ τελευταῖον μέρος τῆς Συνδικαλιστικῆς μας Μηθολογίας. Περιπλανήθημεν ἐπ' ὄλγον εἰς τὸν αὐτόν ουτούτου λαζαρίθμου καὶ ἀνεψέραψε λίκιν περιωρισμένων τὰς κτυπήτας θντινοίκας, εἴτινας παραστάζονται: εἰς τὰ συγδικαλιστικὰ πράγματα τῆς νυντεργατικῆς τάξεως. Αἱ ἀντινομίαι: αὐταὶ συνοφίζονται: εἰς δόν τινα. Ηρθον: "Ἡ διαρρέουσα εἰκοσαετία μὲ τὸν ισοδίους προέρχεται καὶ ήγέτας, δὲν διέδοσε πολλὰ πράγματα οὗτα εἰς τὸν νυντεργάτας οὕτα εἰς τὴν Ναυτιλίαν. "Ἡ διαπίστωσις αὐτὴν εἶναι διάχυτης εἰς πάντας τὸν πλόδοντας καὶ ηγιώτας σκεπτομένους "Ἐλλαγνας ναυτικούς. Δεύτερον: "Ἡ ἀδιαφορία καὶ ἡ παντελῆς ἀλλειψίς εμπιστούντων τῶν ἔργων μένοντων" Ἐλλήνων ναυτικῶν εἶχε: βάσεις δεδικιολογημένες, πλήν διωρε, ἡ ἀδιαφορία των ἔπειτεψε τὸν παρέκκλισιν τῶν ἡγητόρων τῶν ἀπὸ τὸν δρόθινον δρόμον.

Ορθόδος δρόμος καθ' ἥμας θὰ ἤτο ἡ συγκέντρωσις τῶν νυντεργατικῶν μας δυναμικῶν κατὰ τοισθόν τρόπον, ώστα νὰ συμμετέχουν ἐνεργῶς καὶ ἀποδοτικῶς εἰς πᾶν δι: τὴν διαφορὰν τὸν διάλλον τὴν Ναυτιλίας μας.

Δὲν ἔχουμεν λόγους νὰ εἰμιθω τὸν θεοῦντας ἀνθρώπους καὶ τοισθόν τρόπον, μὲν ἡ νυντεργατική ἀγενία νὰ λάβῃ θίσιν σφῆν, ἔχουσαν ἀνὰ κείσες διλαμπρούμένων πρόγραμμα καὶ μελέτην. Ήστε δι: μόνον νὰ ικανοποιήσητε τὸ δέκιον αἰώνατον τῶν νυντεργατικῶν κόσμου, ἀλλὰ καὶ τυποχρόνιος νὰ γίνηται εἰσηγητής καὶ σύμβολος σημείων ἐπιτάξιασμον μέτρων, ἔκχωρησῶν καὶ παραχωρήσεων εἰς τὸν ἀνθρώπους, οἵτινες τόσο πολλὰ συνδέσονται εἰς τὴν δημιουργίαν τῆς ἀρχαίης φράσεις ὁρίζονται: "Ἀστενῶν καὶ Ἀφρικανῶν. Καὶ εἰς τὸ παρελθόν τὸ ἐπονίσαμεν, δι: η ἑλληνική Ναυτιλία πρέπει νὰ διδῇ φωτὶ εἰς Ἑλληνικά στομάχια, οὐδὲ τοῦτο καὶ τὸ Κράτος ἀλλὰ σωρείαν ὀλόκληρον εὐεργειταίνων μέτρων ὑπὲρ τοῦ πλοίου. Τὰ μέτρα κατὰ δὲν ἔλλοφθησαν διὰ δύο η τρεῖς ἑκαντόνιάρχης ἔφοπλοισθν, οὗτα διὰ τὰ ἔργων αἰδερικά. Ἐλλήφθησαν ΔΙ^ο ΟΑΟΥΣ. Λαλούμονον ἔδεν ἐλαμδάνοντο διὰ τοὺς διλλόγους.

Ἴδομεν ἐπίσης τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἀρμόδιων τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὴν Ναυτιλίαν· Λέσχην τοῦ Πειραιῶς. Πολλοὶ μὲν ἡσαν οἱ ὅμιληται, ἀλλὰ δὲν ἄκοισθη τίποτε τὸ νέον, ἀπὸτε τῶν κλαυθμηρισμῶν διὰ τὴν ἀντιμετωπίζομένων κατάστασιν ὀλγὴν τῶν τρομακτικῶν τῷ δηντὶ κενῶν καὶ ἔλλειψεων εἰς ἀνθρώπινον οὐλικόν. ΕἼς δῶσων ἀνέγνωσα εἰς τὸν ναυτιλιακὸν Τύπον, οδηγείται πρότασις, ητος θὰ ξέπει καὶ μελέτης δὲν ἂκοισθη. Πάντοτε τὰ ίδια καὶ τὰ ίδια καὶ μάλιστα εἰς κρόνον, δευτερεύοντας περιθώρια.

"Ηκούσαμεν ἐπίσης δικαιολογίαι, διὰ τὴν διαμηρφωθείσαν δραματικὴν κατάστασιν, ἀλλὰ τοῦτο δὲν προσφέρει τίποτε τὸ θετικόν, διὰ τὴν θεραπείαν τοῦ κακοῦ.

Τι ἐπίπτωσιν δύναται: νὰ ἔχῃ καὶ τὶ θεραπευτικὸν ἀποτέλεσμα ἡ ἐπιπλεκόμενης τοῦ γεγονότος, δι: η καθηγειρινῶς καὶ μὲ ταχὺν ρυθμὸν συντελουμένη ἑκδιομηχανοποίησίς τῆς κύρως μας ἀπορροφῇ τὸ μέγιστον τοῦ ἔργατικον δυναμικοῦ, τοῦ διαθεσίμου μετά τὴν ἀφαίρεσιν θῆται τὸν διάστημαν τοῦ παραστάζονται: εἰς τὸν παραπλέοντα πάροπτον τοῦ παραστάτην οὐσίας; Οὗτοι δι- μως καὶ φαντάζομεν: νὰ εἰχέ τις κατὰ νοῦν νὰ

πάντας διαθέσιμην τὴν ἐκδιομηχανοποίησιν τῆς κύρως, τίνα μητῷ ἡ Ναυτιλία ἀντίστησε διαθεσίμης γείσας. Οὗτοι δι: εἶναι δυνατόν νὰ εἴπωμεν εἰς τὸν νέον τὸν μὴ τρέπονται πρὸς τὴν διετομήν, ἀπὸ τὴν ἀγαθὴν τῆς κερσοκίας ζωῆς. Τὸ ματαίνην διὰ τὸν ἀποίον θὰ προσέλθουν πλήθη πρὸς τὴν θλιβώσαν, ἀλλὰ καὶ κύτον σύνοντο: οἱ ἐπαγγελμάτος ναυτικοί, οἱ προστρέχοντες μετὰ καρδιῆς στῶν δουλειῶν τους, EINAI KOINON μωταῖν. "Ολος: τὸ γνωριζόντων, ἀλλὰ οὐδὲν: — ἔκτος ΕΛΛΑΣΙΣΤΟΤΑΩΝ ΕΞΑΙΡΕΣΕΩΝ — ἀποτολμήνει εἰς τὴν θεοτοκίαν, μηδὲν, νὰ ἔφαρισῃ. Καὶ αὐτὰ ποστοὶ: θεοποιηθεῖσαν, εἰς τὴν θεοτοκίαν, τὸν παραπλέοντα τῶν ναυτικούν, μέσων μεγάλην οἰκογένειαν, τὴν οἰκογένειαν τῆς Ηγετελλήγης Ναυτικῆς Όμοσποδίας θὰ γεννήσῃ τὴν ἀγάπην, τὴν ἀλληλοεστήμησιν καὶ τὴν ἀλληλεγγύην, πράγματα τούς χρήσιμα: οὐδὲν τὸν μηδὲν προσέχει ποτε τῶν πλοίων.

"Εχει: παραπλέοντα, δι: δεῖσον μήπως ἀνέρειται βίσονας οἰκοδέποτε, τὸσον τὰ ἔποια τρέπονται: πρὸς τὴν διετομήν, ἀπὸ τὴν ἀρμόδιαν εἰσάγοντες καὶ σύμβολος ναυτικού, οἱ προστρέχοντες μετὰ καρδιῆς ζωῆς. Τὸ ματαίνην διὰ τὸν ἀποίον πλήθη προστρέχοντες προσγένεμον, ἀν τοῖσος, δὲν διλογικήτωνται τὰ τέλην.

"Εδομ, λοιπόν, οὐκεῖται: νὰ νυντεργατική ἡγεσία νὰ λάβῃ θίσιν σφῆν, ἔχουσαν ἀνὰ κείσες διλαμπρούμένων πρόγραμμα καὶ μελέτην. Ήστε δι: μόνον νὰ ικανοποιήσητε τὸ δέκιον αἰώνατον τῶν νυντεργατικῶν κόσμου, ἀλλὰ καὶ τυποχρόνιος νὰ γίνηται εἰσηγητής καὶ σύμβολος σημείων ἐπιτάξιασμον μέτρων, ἔκχωρησεων καὶ παραχωρήσεων εἰς τὸν ἀνθρώπους, οἵτινες τόσο πολλὰ συνδέσονται εἰς τὴν δημιουργίαν τῆς ἀρχαίης φράσεις ἀρμάτερ.

Καὶ θὼ πρότον μέτρον φρονοῦμεν, δι: πρέπει νὰ θεωρήσται: ἡ οὐρανορέως τοῦ ναυτικοῦ νὰ ἀνήκῃ ἐνεργής εἰς τὴν οἰκίαν τοῦ δραγάνων. Δὲν δροκεῖ μία ἀπλὴν ἑγγραφή, διὰ νὰ ἐκπληρωθῇ ὁ τόπος. Διὰ τὸν διαρρεωτικοῦ συνδικαλιστικοῦ π.χ. τὸν ἀξιωματικῶν ὅλων τῶν εἰδικοτήτων, οὐ μὲν δργανώσεις τὸ θάλασσου διατάσσεται καὶ θὰ ἀντικρύσσουν μετά τὸν θάλασσου οἰκονομικῶν καὶ ἡθικῶν δύναμεων, δι: της ἡ δύναμις αὐτῆς, δροσαὶ ἑτοῖς τῶν κάτηηρων, δροσαὶ ἑτοῖς τῶν πλαισίων, νὰ κατατεῦται μονάς δι: μόνον παραχωρήσεων εἰς τὸν ἀνθρώπους, ἀλλὰ καὶ μονάς παραγωγῆς μελέτων, προγραμμάτων καὶ κτενούμενων. Εἴκοσι τούτων, διωρε, διὰ τὸν διαρρεωτικόν τοῦ κακοῦ, δι: τὸν διαρρεωτικόν τοῦ θαλασσοποροφόρων καταστοῦ τὸν θεοράτορα καὶ οἰκοδέποτε, η ἐμφυγός αὐτῆς δύναμις: θάτισται μετὰ τὸν οὐρανορέων τοῦ εἰδικοτήτων τῶν παντοῦδες καὶ ποικιλοτρόποις, εἰς διλαχτὸν περίστασιν ἑφτὸν τὸν διαρρητικόν τοῦ Ε.Ν., εἶναι: ἀγήτημα διὰ καὶ μοδίας τὸ / ἡ ἀνήκῃ ἐνεργής εἰς τὰς οἰκίας τοῦ δραγάνων μας Ναυτιλίαν, δι: δη τὸ προσφέρων τὸν ἔργασιν του, θὰ γνωρίζῃ δι: δεῖσον δεκτές διὰ τὸν διοπλοιστές, τότε, νομίζω, δι: δέχω τὸ δικαίωμα νὰ δρωτήται εἰς τὸν διεπίπετον μου:

— "Η "Ενωσίς τῶν Ελλήνων Εφοπλιστῶν δὲν είναι: συνδικαλιστικὴ δργάνωσίς, ητος καὶ αὐτὴν αἰσχονται εἰς δευτέραν μοίραν; Δι: το τὸ Κράτος νὰ μὴ τοὺς βογύθησῃ, δι: τὸ νὰ διποτελέσσουν καὶ κύτοι μίαν τάξιν παριστάτερον ζωτικούν, ἀφοῦ διὰ τοὺς των είναι: τόσον ζωτικός καὶ αὐτούς τοὺς ἀποδοτικούς εἰς τὴν Εθνικήν γρήγορανα μετατίθεται: οἰκονομίαν.

— "Άλλα καὶ ἐδὲν ἀκόμη παραδεχθῶ ποτε φύσης, δι: δημάραδὴ δι οὐρανορέως τοῦ Ελλάδος. Καὶ οἱ θεοποιοι δὲν λαριζόμενοι αἰσθανόμενοι, δι: θεοποιοι θεοποιηθεῖσαν θεοποιηθεῖσαν αἰσθανόμενοι, δι: δέκατον εἰς τὸν θεοτοκόν, δι: τὸ διότι συμβάνεται καὶ μὲ τὸς τεχνικούς, δηλ. πολιτικούς μηχανικούς, θρητότητας, μηχανολόγους. Οὗτοι οὐρανορέως πρέπει: νὰ είναι: μέλη τοῦ Τεχνικοῦ Επιμελητηρίου τῆς Ελλάδος. Καὶ οἱ θεοποιοι δὲν λαριζόμενοι αἰσθανόμενοι, δι: θεοποιηθεῖσαν θεοποιηθεῖσαν αἰσθανόμενοι, δι: δέκατον εἰς τὸν θεοτοκόν, δι: τὸ διότι συμβάνεται καὶ μὲ τὸς τεχνικούς, δηλ. πολιτικούς μηχανικούς, θρητότητας, μηχανολόγους. Οὗτοι οὐρανορέως πρέπει: νὰ είναι: μέλη τοῦ Σωματείου Ηθοποιών.

Δι: καὶ, λοιπόν, καὶ εἰς τὸ συμεῖον τοῦτο, οἱ ναυτικοί νὰ ἔργωνται εἰς δευτέραν μοίραν; Δι: το τὸ Κράτος νὰ μὴ τοὺς βογύθησῃ, δι: τὸ νὰ διποτελέσσουν καὶ κύτοι μίαν τάξιν παριστάτερον ζωτικούν, ἀφοῦ διὰ τοὺς των είναι: τόσον ζωτικός καὶ αὐτούς τοὺς ἀποδοτικούς εἰς τὴν Εθνικήν γρήγορανα μετατίθεται: οἰκονομίαν.

— "Άλλα καὶ ἐδὲν ἀκόμη παραδεχθῶ ποτε φύσης, δι: δημάραδὴ δι οὐρανορέως τοῦ Ελλάδος. Καὶ οἱ θεοποιοι δὲν λαριζόμενοι αἰσθανόμενοι, δι: θεοποιηθεῖσαν θεοποιηθεῖσαν αἰσθανόμενοι, δι: δέκατον εἰς τὸν θεοτοκόν, δι: τὸ διότι συμβάνεται καὶ μὲ τὸς τεχνικούς, δηλ. πολιτικούς μηχανικούς, θρητότητας, μηχανολόγους. Οὗτοι οὐρανορέως πρέπει: νὰ είναι: μέλος τῆς Ε.Ε.Ε.;

— "Ίσως μοδ ἀντιταχθῇ, δι: οδεῖσες φρονοπλετής: "Ελλην οὐρανορέως τῆς Ε.Ε.Ε. Συμφωνον. "Άλλα καὶ ἀπαντώθασι οὐρανορέως τοῦ Ε.Ε.Ε.;

— Πατάποτον σκάφος καὶ τίτλον φρονοπλετής, οπεδεῖ μετὰ καρδεῖς καὶ ἀσθένων νὰ γίνηται μέλος τῆς Ενώσων. Δὲν είναι: τὸ ίδιο πράγμα, μὲ τὸ νὰ πάρης τὸ διπλοματάκιο τοῦ γ' μηχανικοῦ καὶ νὰ τρέξῃς νὰ ἔγγραφης εἰς τὴν Π.Ε.Μ.Ε.Ν... *

ΤΑΡΤΟΝ. "Εννοῦθ, δεξιότας, τοὺς ἀξιωματικούς. Οἱ θάλλοι, διωτε, η ἀρμόδιης αὐτὴν μάζαν τοῦ σώματος τῆς οἰκοδέποτε, ἀνήκουσε τὸ τὸν δύναμιν οὐρανορέως τῆς τοῦ ίδιου ιερογάληντος, η μέμεστος αὐτῆς οὐρανορέως τῆς τοῦ Η.Ν.Ο., δὲν είναι, πράγματα, μία χρηματιστὴρη ἀνθική δύναμις. Δὲν χρειάζονται: ἔδη, νομίζω, σχόλια, εἰπε περιτταὶ ἐπεξηγήσεις. Καὶ τὴν λογικήν τὰ λέαις δέλλα.

— "Οταν δὲ τὸ τῷ παταλάχηλον νομισθετικὸν μέτρων κατατάση τοῦ δυοτάδην, τότε παραπλέοτατα τῶν ναυτικούν, θὰ θεοποιηθεῖ εἰς πάσκαν ἐπαγγελματικὴν ὁργάνωσιν, καὶ στεπάρος καρδιῶν προστέψεις εἰς τὰ παρεκτρέπόμενα κακά τῶν εἴτε πλοΐου τοῦ τοπέργην τοῦ πραγμάτων, θὲτος δέλλας σημαντικότητας, ωραίως θέτειν οὐρανορέως τοῦ Ε.Ν. Ουτοὶ δι- μως, νομίζω, οὐρανορέως τῆς Ε.Ε.Ε. ΦΡΕΡΗΣ

— "Οταν δὲ τὸ τῷ παταλάχηλον νομισθετικὸν μέτρων κατατάση τοῦ δυοτάδην, τότε παραπλέοτατα τῶν ναυτικούν, θὰ θεοποιηθεῖ εἰς πάσκαν ἐπαγγελματικὴν ὁργάνωσιν, καὶ στεπάρος καρδιῶν προστέψεις εἰς τὰ παρεκτρέπόμενα κακά τῶν εἴτε πλοΐου τοῦ πραγμάτων, θὲτος δέλλας σημαντικότητας, ωραίως θέτειν οὐρανορέως τοῦ Ε.Ν. Ουτοὶ δι- μως, νομίζω, οὐρανορέως τῆς Ε.Ε.Ε. ΦΡΕΡΗΣ

— "Οταν δὲ τὸ τῷ παταλάχηλον νομισθετικὸν μέτρων κατατάση τοῦ δυοτάδην, τότε παραπλέοτατα τῶν ναυτικούν, θὰ θεοποιηθεῖ εἰς πάσκαν ἐπαγγελματικὴν ὁργάνωσιν, καὶ στεπάρος καρδιῶν προστέψεις εἰς τὰ παρεκτρέπόμενα κακά τῶν εἴτε πλοΐου τοῦ πραγμάτων, θὲτος δέλλας σημαντικότητας, ωραίως θέτειν οὐρανορέως τοῦ Ε.Ν. Ουτοὶ δι- μως, νομίζω, οὐρανορέως τῆς Ε.Ε.Ε. ΦΡΕΡΗΣ

— "Οταν δὲ τὸ τῷ παταλάχηλον νομισθετικὸν μέτρων κατατάση τοῦ δυοτάδην, τότε παραπλέοτατα τῶν ναυτικούν, θὰ θεοποιηθεῖ εἰς πάσκαν ἐπαγγελματικὴν ὁργάνωσιν, καὶ στεπάρος καρδιῶν προστέψεις εἰς τὰ παρεκτρέπόμενα κακά τῶν εἴτε πλοΐου τοῦ πραγμάτων, θὲτος δέλλας σημαντικότητας, ωραίως θέτειν οὐρανορέως τοῦ Ε.Ν. Ουτοὶ δι- μως, νομίζω, οὐρανορέως τῆς Ε.Ε.Ε. ΦΡΕΡΗΣ

— "Οταν δὲ τὸ τῷ παταλάχηλον νομισθετικὸν μέτρων κατατάση τοῦ δυοτάδην, τότε παραπλέοτατα τῶν ναυτικούν, θὰ θεοποιηθεῖ εἰς πάσκαν ἐπαγγελματικὴν ὁργάνωσιν, καὶ στεπάρος καρδιῶν προστέψεις εἰς τὰ παρεκτρέπόμενα κακά τῶν εἴτε πλοΐου τοῦ πραγμάτων, θὲτος δέλλας σημαντικότητας, ωραίως θέτειν οὐρανορέως τοῦ Ε.Ν. Ουτοὶ δι- μως, νομίζω, οὐρανορέως τῆς Ε.Ε.Ε. ΦΡΕΡΗΣ

— "Οταν δὲ τὸ τῷ παταλάχηλον νομισθετικὸν μέτρων κατατάση τοῦ δυοτάδην, τότε παραπλέοτατα τῶν ναυτικούν, θὰ θεοποιηθεῖ εἰς πάσκαν ἐπαγγελματικὴν ὁργάνωσιν, καὶ στεπάρος καρδιῶν προστέψεις εἰς τὰ παρεκτρέπόμενα κακά τῶν εἴτε πλοΐου τοῦ πραγμάτων, θὲτος δέλλας σημαντικότητας, ωραίως θέτειν οὐρανορέως τοῦ Ε.Ν. Ουτοὶ δι- μως, νομίζω, οὐρανορέως τῆς Ε.Ε.Ε. ΦΡΕΡΗΣ

— "Οταν δὲ τὸ τῷ παταλάχηλον νομισθετικὸν μέτρων κατατάση τοῦ δυοτάδην, τότε παραπλέοτατα τῶν ναυτικούν, θὰ θεοποιηθεῖ εἰς πάσκαν ἐπαγγελματικὴν ὁργάνωσιν, καὶ στεπάρος καρδιῶν προστέψεις εἰς τὰ παρεκτρέπόμενα κακά τῶν εἴτε πλοΐου τοῦ πραγμάτων, θὲτος δέλλας σημαντικότητας, ωραίως θέτειν οὐρανορέως τοῦ Ε.Ν. Ουτοὶ δι- μως, νομίζω, οὐρανορέως τῆς Ε.Ε.Ε. ΦΡΕΡΗΣ

— "Οταν δὲ τὸ τῷ παταλάχηλον νομισθετικὸν μέτρων κατατάση τοῦ δυοτάδην, τότε παραπλέοτατα τῶν ναυτικούν, θὰ θεοποιηθεῖ εἰς πάσκαν ἐπαγγελματικὴν ὁργάνωσιν, καὶ στεπάρος καρδιῶν προστέψεις εἰς τὰ παρεκτρέπόμενα κακά τῶν εἴτε πλοΐου τοῦ πραγμάτων, θὲτος δέλλας σημαντικότητας, ωραίως θέτειν οὐρανορέως τοῦ Ε.Ν. Ουτοὶ δι- μως, νομίζω, οὐρανορέως τῆς Ε.Ε.Ε. ΦΡΕΡΗΣ

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

Η ΧΘΕΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΕΡΟΝ

Οι νεότεροι νόμοι δέν δρίζουν πότε θεωρείται κάποιος «άσωτος». Ο ένας ισχύι «Αστικός Καθηγές δριώμεν της έννοιας τού «άσωτο» δέν μάς δίδει, όλλα δύνασθηστο περιλαμβάνει γενικάς τις περιπτώσεις περί της δυνατήτητος του άσωτου να ένεργη ωριμάνες οίκονομικάς πράξεις τη συναντίσει του δικαστικού άντιληπτορος μεταξύ των διοίκησης είναι, δια περιλαμβάνονται και πράξεις ναυτιλιακής συναλλαγής, ως δυνατός κεφαλίων, έξοδηλησις ή έκποιησης πλοίους κ.λπ.

Κατά το Ρωμαϊκόν Δικαιον, δωστος είναι διηγήται μέτρον, μήτε καιρόν διαπάνης επιστάμενος. Εἰς τοῦτο, λοιπόν, τὸ ἀρχαῖον, θμῶς, Ρωμαϊκόν Δικαιον, προσφέροντες, διχι μόνον τὸν ἀνωτέρω δριώμενον εμρομεῖν, όλλα καὶ διατάξειν γρηγορίαν καὶ διτούς ήμιτος καὶ διτούς ήμιτος ήμιτος είναι: μεγαλυτέραν σημασίαν.

Κατ' αὐτήν, δι «άσωτος», χωρὶς τὴν συναντίσειν του δικαστήπτορος, δέν θιού δυνατόν να μετέρχεται τὴν ναυτικήν έμπορίαν ή έφοπλιστικάς έργασίας.

«Ἄσωτοις μετανέσων διωτος είναι, διηγήται μέτρον, μήτε καιρόν διαπάνης επιστάμενος διηγήται μέτρον, εἰς τὸν πλοιάρχου διδόνατο να ἀσκήσῃ, διότι, ως χαρακτηριστικῶν ἀναφέρεται: εἰς τὸ ἀρχαῖον κείμενον — τὸ πραγματευόμενον τὸ μέρος τοῦτο τοῦ Ρωμαϊκοῦ Δικαιου — διωτος ἀντί χρυσίου καὶ τὰ πάτρια ἐν τῇ ξένη ραδίων προσδίδει καὶ τὴν ναῦν ἔκποιει.

Εὔρισκόμεθα, γάρ, εἰς τὰς ἀρχὰς τῆς θερινῆς περιόδου. Τὰ τελευταῖα ἀκτοπλοΐκα ἐπιδιατριγά πλοῖα ἐπεραίσουσαν τὴν ἑτησίαν ἐπιθεώρησιν καὶ ἀνανεωμένα καὶ φρεσκοδαμένα γῆραξιν νὰ διασχίσουν τὶς Ἑλληνικὲς θάλασσας.

Πέριος ὀλοκληρωμένη θά διο, θμῶς, ή εἰνῶν, ἐάν διεπρεπεῖσθαι κατόπιν θέλειν ἐπεκταθῆναι εἰς τὴν ἐμφάνισιν τῶν πληρωμάτων, διτοι καὶ μόνον τὸν ἀξιωματικὸν. Αντικαθητικόν, διαιλογουμένως τὸ θέμα, δέν δὲν ἀκολουθήσει: ἔνιατος τὸπος στολῆς. Συκκάκια μηδέ, πανταλόνια διαπρα, υποκάμια κακοί, στολές χωρὶς διακριτικά, υποκάμια κακοίς γραδάτα, συνθέτουν ἔνα μωσαϊκὸν ἐμφανίσεως,

ἵδιζ τῶν ἀξιωματικῶν. Η καὶ μένη νομοθεσίας εἰς τὸ σημεῖον κατόπιν παρουσιάζει κανόν. Καὶ νὰ φαντασθῇ κανές, διτοι δέν τὸ θέμα ἐπειγμάνθη εἰς τὴν Ἐλλάδα, κατὰ πρότην φοράν, πρὸς ἐνενήντα ἑταῖρον περίπου, ἀνταμετωπίσθη μὲ κάποιον πληρότερον. Συγκεκριμένον, τὸ διετος 1888 ἀξεσθόν τὸ διάταγμα τῆς Τῆς Σεπτεμβρίου «περὶ στολῆς τῶν πλοιάρχων, ὑποπλοιάρχων κ.λπ. τῆς Πλαναλλήνου Ἐπικρίσεως. Διτοι καθηγεστὸρος ἐνταῖος τὸπος στολῆς καὶ φρέσκοντας τὴν 23ην Ἀπριλίου ἐκάστου ἔτους καὶ ἄλλους τόσους τὴν 25ην Ὁκτωβρίου, διάτοι νὰ ὑπερασθῶσιν ἐπὶ ἔξαρμοντας ἐκάστοτε. Ανάλογος θέτει καὶ προσφορά τῶν δύο ἄλλων νήσων, Σπετσῶν καὶ Βαρδῶν, δεδομένου διτοι: ή τετάρτη ναυτική νήσος, ή Ἀνδρος, ήτο ἀπηλλαγμένη τῆς ὑποχρεωτικῆς ναυτολογίσεως, διότι: διαιλογάνος Λεθεόδη Χαρίτη τὴν εἰς κληροδοτήσεις μετά τῆς νήσου Σάρως εἰς τὴν ἀναψιάν του Σάρχ Σουλτάνων, ὡς ιδίων τημάριον, τουρικοτελος Μαλικικανὲν καὶ σύντοι, διάτοι προστασίαν κατέχει, ἀπόλαυσον αἱ δύο νήσους τοῦ προνομίου τῆς ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τὴν ὑποχρεωτικὴν στρατολογίαν τῶν κατοίκων της.

Άλλα καὶ ἐν εἰρήνῃ ὑπηρεσία τῶν Μελλάχην, ἀπὸ ἀπόφευκας ἐκπαθεύσεως, ὑπῆρξε γόνυμος διά τὴν ἀλληλικήν Ναυτιλίαν. Ο μεγάλος μας Κοράκης σχετικός ἔγραψε: «Είτε ἀγνοιά, είτε περιφρόνησις, είτε, τέλος, ή ἀνάγκη καὶ ή εὐεστία νὰ εὑρίσκη παρὰ τοὺς Ἐλλαγί, διά τὸν τουρικὸν στόλον τοὺς ναῦτας, τοὺς διότους μηταίων ἀνεῖχται εἰς τὸ θέμος της ή Πόλη... ἀδημησύργασκαν τὴν γένεσιν τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ τὸν Ἐλλήνον».

Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν μεγάλων πλοίων τοῦ διαιλογανού στόλου μὲ τὰ μακρὰ διά τὴν ἀποχήν, ἐντὸς τῆς Μασσογείου, ταξιδία, οἱ ναυτικοὶ τῶν τριῶν νήσων ἀποκοτούσαν τὴν ἀπαριθμητούντων ναυτικῶν μάρφων καὶ ἐμπειρίαν, λαμπεῖνομένος ὑπὲρ διότι εἰς τὸν ἀπαγγελματικόν των βίον, μέχρι τότε, διενήργουν μόνον ἀκτοπλοϊκὸν ἐμπόριον καὶ σπανίως ἐπλεον εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν.

Κατόπιν τούτου, δέν μπορεῖ κανεὶς παρὰ νὰ σημειώσῃ τὸ γεγονός, πῶς ἀπὸ μίαν μορφὴν δουλείας, ως ή βιαία στρατολογία, ξεπλήσσεται θετον τὴν ναυτοσύνην.

Διά τὴν νήσον «Ἀνδρον, θμῶς, τὸ προνόμιον κατόπιν τῆς ἀπαλλαγῆς είχε θιλεράς συνεπείας, διότι πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν ἀνάπτυξιν ἀντίτιτος. Αποτελεῖ δὲ τὸν βασικὸν λόγον τῆς παρακρήτης ἀκτοπλοϊκῆς ναυτιλίας κατὰ τοὺς κρόνους τῆς τουρικότητας. Διά τοῦτο ή «Ἀνδρος τὸ διετος 1803 είχεν, ἐν ἔλη, 40 πλοῖα, χωρητικότητος 2.800 τόννων, ἐνῷ ή Γέρα, τὸ διετος 1806, είχεν 73 μεγάλα πλοῖα, χωρητικότητος 6.375 τόννων καὶ ὄλλα 43 μικρά, 1.716 τόννων.

«Ετοι, διά μίαν ἀκόμη φοράν ή ιστορία ἀποδεικνύει, διότι τὰ καλά πληρώματα δημιουργοῦν ναυτιλίες. Άλλοιμον ἀν χάσωμεν αὐτά.

Τοῦτο ή θάλασσα, πάντας, προσφίλης πηγῆ ἐμπνεύσεως τῶν ποιητῶν. Κυρίως, θμῶς, ή θάλασσα, ως εἰνῶν, ως θεώρησις ἀπὸ τὸν ἔνθρα. «Ἄπαιροι στῆχοι πλέχτηκαν μὲ τὶς ἀκτίνες τοῦ ἡλιοθεολαμπτούσος στὸν γαλανὰ νερό της. Μόθος καὶ μόδα ποιητῶν, ή ἀναδυομένη ἀπὸ τοὺς ἀφρούς τῶν κυμάτων Ἀφροδίτη. Άλλα τὴν θάλασσα ἀπὸ μιά ὄλλη δψι, ἀπὸ τὴν μέση μεριά τοῦ μπουλμέ, ποὺ περικλεῖ τὴν ζωὴν ἀδτῶν ποὺ τὴν διασχίσουν τὴν εἰχε καὶ τὴν τραγούδησα μόνον ὁ Καβδαίτις καὶ δι τὸν Αντωνίου.

Ο Καβδαίτις είναι δι γνωστός, δι μεγάλος, σὲ ὄλλο σημείωμα θά διαχοληθούμε μ' αὐτόν. Ο Αντωνίου, θμῶς, δι γνωστός στὸ εύρο κονδ, δι καπετάνιος - ποιητής, δπως ἐπεκράτησε νὰ λέγεται, είναι δι συναισθηματικὸς νοστα-

CABLES: "NAFTIKA"
TELEX: 6-7500 DN

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

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

524/526 ALBANY HOUSE WEST, 65 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

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

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

γένες της στεριάς στὸν ἔρωτα τοῦ ωκεανοῦ — γράφει ὁ Ηεράνθης. Φύσις αυνακιδηματική, μὲ τὴν φυγὴν νὰ παλινδρομῇ ἀπὸ τὴν νοσταλγία, ἔγραψε τὸν στίχους ἐπάνω στὴν γέφυρα, σὲ θέσια καυτιά τοιχάρων, μὲ ἀφετηρία τὸν ρεαλισμό, ἀλλὰ μὲ συγκέντια ταλαντεῖσες πρὸς τὸν λογικὸν εἰρμὸν καὶ κύριο θέμα τοῦ τόν ἀνθρώπου καὶ τὸ πλεόν. Εἰς τὸν κατωτέρῳ στίχους του, πάσοι πακιστικοὶ δὲν θὰ ἀναγνωρίσουν τὸν ἑαυτὸν τους, εἰς τὸ πρῶτο τους ἔσκινγκα:

Μῆλος αὐτοῖς εἰς παραπάνω,
μήνην ἀντιστέκεσσαι
μὲ τὴν θύμην τὸν περασμένων·
κάλεσε μόνον, γιὰ τὸ δρόμο τῆς φυγῆς σου,
τὸ πρωῖνθ — δεκάχειρα χρόνων σὺν ἡρου
στὸ νησὶ σου, ἔνα καλοκαίρι.
Βρήκες σ' ἄνδρας παλιοὺς σκριποὺς τὸ συρτάρι
κιτρινισμένα χαρτιά καὶ διὸ κανοκιάλια
— Θυμίσου! Η θάλασσα διπέρα ποδὸς κόπταζες
στάθηκε δρόμος γιὰ τὴν ἀπόφασή σου...
Κιτρινισμένα χαρτιά καὶ διὸ κανοκιάλια
ήμερολόγια καρβδίμην, γράψικα τοῦ παπποῦ
(μου
ἀπὸ τὰ ζένα λιμάνια
στὴ γαγκιά μου ποδὸς πέθανε τόσο νέα'
Σὺν τοῖς μετὰ Ιστορία Δακρυσμένη
μνήσιμένη σ' τόσον ἀνθρώπινο πόνο
καὶ τόσο καρβδίσιο κατράμι: καὶ ἀλλάτι.

Τόρα, ποδὸς χάρηκας δὲ δρωτακὲς γιὰ τὴν θάλασσα, τώρα ποδὸς οἱ νέοι μικρούς καυτούς μόνον νὰ τὴν τρυγίσουν καὶ νὰ φύγουν, ἀς κάνωμε ἔνα μνημόσιον, ἔστω καὶ μὲ στίχους, σὲ μιᾶς ἀπογῆς ἡ ὄποιας πέρασε, ἀλλὰ ἀφῆσε τὴν ἀνάμνηση τῆς ἀγάπης γιὰ τὸ πλοϊο καὶ τὸν οεδαφοῦς εἰς τὴν θάλασσανή παράδοσιν τῆς οἰκογενείας.

Γνωστὸν ἔτι: οἱ ἀγγλικοὶ δροὶ εἰς τὴν καθηγετικὴν ναυτιλιακὴν συναλλαγὴν χρησιμοποιοῦσι: κατὰ κύριον λόγον σήμερον. Ή γρῦσις, δῆμος, ἔνεξι καὶ κάποιαν ὑπερβολὴν. Διότι καὶ έποι ἀκόμη ὑφίσταται ἀντίστοιχος ἀλληγορικὸς δρος, τὸν ἀπορρίπτομεν καὶ ἀπιζητοῦμεν τὸν ἀγγλικόν.

Πιστευτήσαμεν ἐσχάτως, τὴν ἀρχῆς χαρακτηριστικὴν περίπτωσιν: Εἰς ἀλληλογραφίαν μεταξὺ γραφείου Λαονίδου καὶ γραφείου Πειραιῶς ἀλληγορικὴς ναυτιλιακὴς ἑταῖρία, διεξαγομένη, βεβαίως, εἰς τὴν ἀλληγορικὴν γλώσσαν καὶ ἀφορῶσα ἀδερφαὶ πλοίου τῆς ἑταῖρας,

ἔχρησιμοποιεῖτο ὁ δρός average, κατὰ κύρον, ἐνῷ φυσιολογικῶτερον ἦτο νὰ χρησιμοποιηθῇ ὁ ἀλληγορικὸς ἀδερφαί, ἐκ τοῦ ὄποιου, ἀντὶ τοῦ μῆλο, πασιφανῆς εἶναι: καὶ ἡ πρόλευσις. 'Ἄλλως τε, ἡ ἀδερφαὶ ὡς θεομόρ, εἶναι κατ' ἕξοχὴν ἀλληγορικός. 'Απαντιθαί τις διὰ πρώτην φοράν εἰς τὸν νόμους τοῦ Ἀττικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, πολλοὶ τῶν ὄποιον ἀνευρίσκονται εἰς τὸν λόγους καὶ τὰς ἀποστολὰς τοῦ Διγμοθέους. 'Αργότερον, ἡ ἀδερφαὶ ὡς θεομόρ, ἀναπόθυμη διὰ τοῦ Ναυτικοῦ Νόμου τῶν Ροδίων, τοῦ ὄποιου ιδειαίτερον κεφαλαιον, τὸ «περὶ χρεως καὶ συναπειροφορίας πραγματεύεται τὰ τοῦ θεομόρ τούτου. Ἐν συνεχείᾳ, ἐκ τοῦ Ροδίου Νόμου πειραιῶθη ἡ ἀδερφαὶ εἰς τὴν ναυτικὴν συλλογὴν τῶν νόμων τῆς 'Ολλαρίας, εἰς τὴν συλλογὴν τῶν ναυτικῶν νόμων τῶν Σταυροφόρων, εἰς τὸ Ναυτικὸν Δικαίου τῶν Χανιανῶν πόλεων εἰς τοὺς Ναυτικῶν Νόμους τῆς 'Αμαλφίδος, διὰ νὰ καταλήξῃ διὸ βασικόδευτον θεομόρ τοῦ ναυτερέου Διαθεσμοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

Τὸ περιεχόμενον τῆς λέξεως ἀδερφαὶ δὲν ὑπάστη οὐδεμίαν μεταδόλην μὲ τὴν πάρδον τῶν ἵππων καὶ ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ταῦτην ἔννοομεν τὰς ἀντακτους δεκάνας, τὰς γενομένας διὰ τὸ πλοῖον καὶ τὸ φορτίον καινούς ἡ κεχωρισμένων ώς καὶ τὰς ἔκουσις ζημιέας, τὰς γενομένας εποπίων καὶ λελογισμένων, πρὸς κοινὴν ὑφέλειαν καὶ αποτρίψαν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου. Τὸν ἵππον περὶ ἀδερφαὶ δρισμὸν διδίσε καὶ τὸ φέρον 397 τοῦ προσιγκόντος παρ' ἡμῖν 'Εμπορικοῦ Νόμου, ὁ ὄποιος, ὡς γνωστόν, ὑπῆρχε ἀπρόσιας μετάφρασις τοῦ ἀντιστοίχου γυλλικοῦ, τοῦ ὄποιον ἡ ἀρχὴ ἔξικενται: ἀπὸ τὸ Διάταγμα τοῦ ἑτού 1861, ὡς ἀτροποποιήθη κατὰ τὰ ἑτη 1807 καὶ 1867.

Τὶ περίεργος, πράγματι, πορεία. 'Απὸ τὴν Ελλάδα ἔσκινγε ὡς θεομόρ, διὰ νὰ καταλήξῃ πάλιν εἰς αὐτήν, διὰ μέσου τῆς Εδρώπης, μετά ἐκποντάδες χρόνια.

Τέλος, διὰ τὴν ἑτοιμολογίαν τῆς λέξεως ἀδερφαὶ, ἀποτυρίχθησαν, κατὰ καιρούς, διάφοροι: ἀπόφεις, ἡ ἀπικρατεστέρα, δῆμος, ἀποφίς εἶναι, ὅτι προσήλθεν ἐκ τοῦ ἀδερφῆς, ἀλλαφός, συνεπείᾳ τοῦ ἀλλαφώματος τοῦ πλοίου ἡ ἀντὶ τοῦ ἀδερφοῦ, χωρὶς βάρος, ὡς ἐκ τῆς ἀνακουφίσεως, τὴν ὄποιαν ὑφίσταται τὸ πλοῖον ἔταν γίνη ἡ ἀκόλητη τοῦ φορτίου.

Μίαν εὐχὴν ἀς κάνωμεν, δημος ἡ ίδρυματική
κατ' αὐτὰς εἰς τὸν Ρόδον Δημοσία Σχολὴ 'Α-

ναυτικοῖστον 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, γίνη ἡ ἀπορὴ ἐνδεικτέρου διδούληρου τῆς Δωδεκανήσου. Μακροτάτην ἡ παράδοσις, ναυτικὸς ὁ κόσμος, δηποτος ὁ ὑποκαπαχοειδεῖς τῷ πλέον πολέμεις ἀπογγαλεῖσι, ἃς τοῦ παράσχωμα τὰ κίνητρα.

Δικιοσύνη: ἡ Ρόδος τῆς τιμῆς νὰ γίνη καὶ πάλιν ναυτικὸν κέντρον. Προσέφερεν ἡ Ρόδος, δημονομούσιον εἰς τὴν Ελλάδαν, ἀλλὰ εἰς διδούληρον τὸν κόσμον, τὴν βάσιν τῆς ναυτιλιακῆς ἀποτίτημης. Γηπρέες, κατὰ τὴν ἀρχαιότητα, νήσος κατ' ἔξοχὴν ναυτικὴ καὶ εἶναι ἡ πρώτη, ἡ ὄποια εἰχε γραπτοῦς ναυτικοῦ νόμου. Τὸ Ροδιακὸν Ναυτικὸν Δικαίου ἡτοι ἀπόγευμα μακρῶν, προσεκτικῶν καὶ σφρόν παρατηρήσων βαθυστοχάστων νομοματῶν. Διὰ τοῦτο ἔγένετο καὶ ἡ βάσις δλον τῶν μετέπειτα ναυτικῶν κωδικοτοπίσεων.

Τὸ κείμενον τῶν νόμων διετούθη καὶ ἐκωδικοποιήθη κατὰ τὸ ἔργον Ιστορικὸν: Ρομποτίο: Ἑπιποροὶ καὶ ἀποτελεσταὶ προσέφυγον εἰς τὸν αὐτοκράτορα Τιβέριον Καίσαρα καὶ τὸν παρακάλεστον ἐπω τριμοίγ κατὰ τρόπον πάγιον τὰ τῶν νησιών καὶ τὸν ναυτικὸν φόρον, δεσμένους ὅτι: ἡ αθλάριτος ἐκάστοτε ρύθμισις ὑπὸ τῶν ἐνταταλμένων πρὸς τοῦτο ὑδήγηται τὸ θαλάσσιον ἐμπόριον εἰς ἀφανισμόν. 'Ο Νέρων, (πρόδειται: διὰ τὸν μετέπειτα αὐτοκράτορα, γνωτῶν διδύμου τὸν Χριστιανῶν), ἀφοῦ ἐλάσση τὸν λόγον, ἐπήγειρε κατ' ἀρχῆς τὴν φρόνησιν τοῦ αὐτοκράτορος καὶ ἐσυμβούλευσεν αὐτὸν νὰ ἀποτελεῖ πρεσβείαν εἰς τὴν Ρόδον, διὰ νὰ αὐλλάξῃ τὸν νόμον τῆς νήσου.

Ἐπιτευχθείσας τῆς συλλογῆς τῶν νόμων, ἀπετέλεσαν οὗτοι: ὑπὸ διώριμένας τροποποιήσασι τὸ ναυτικὸν δίκαιον τῆς Ρόδου, διὰ τὸν τίτλον Ναυτικοῦ Δικαίου.

'Ο Στράβων, σχολιάζων τὴν χρησιμότητα τῶν Ροδίων Νόμων, ἔξαρξε τὸν θαυμασμὸν του διὰ τὴν ενδομίαν τῆς Ρόδου καὶ τὴν ἐπιμέλειαν περὶ τὴν διλλήρη πολιτείαν καὶ τὰ ναυτικά, — ὡς ἀκριβῶς γράφει — ἔναντι τῶν δηποτῶν καὶ ἀθαλασσοκράτησεν ἐπὶ μαρρὸν χρόνον, κατέστρεψε τὴν πειρατείαν καὶ ἐπέβαλε τὴν τάξιν. Τὸ μέγαθος, δῆμος, τῆς σημασίας, τὴν ὄποιαν είχεν διό νόμος τῶν Ροδίων, μᾶς τὸ δέδωσεν ὁ αὐτοκράτωρ 'Ανδρωνίνος, μὲ τὸ ἔργον ἐπίγραμμα: «Ἐγὼ μὲν τοῦ κόσμου κύριος, δὲ τὸ Ρόδος νόμος, τῆς θαλάσσης».

Ο ΕΝΑΣ



ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ Α.Ε.

ΕΛΑΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΕ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΙΑ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΓΡΑΜΜΗΣ

M/S «ΑΘΗΝΑΙ» ΚΑΙ ΤΟΥ M/S «ΜΥΚΗΝΑΙ»

διὰ Βραζιλίαν, Ούρουγονάην, Ἀργεντινὴν

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 53-55 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

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



BANQUE DE DÉPOTS



Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ BANQUE DE DÉPOTS

Δέχεται καταδέσεις είς έλβετικά φράγκα ἢ είς δραχμάς ἢ είς οιονδόποτε άλλον ξένον συνάλλαγμα (δολλάρια, λίρας Αγγλίας, γερμανικά μάρκα, ολλανδικά φλωρίνια).

Παρέχει δάνεια ἢ έγγυητικάς έπιστολάς δι' ἀγοράς πλοίων - προξοφλήσεις ναύλων.

MIA TRAPEZA EIΣ THN ELVETIAN EIΣ THN DIASTHESIN THS
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΜΑΡΙΟΣ Ν. ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ
Διευθύνων Σύμβουλος

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

ΣΤΟΧΟΙ ΔΕΘΝΟΥΣ ΠΡΟΕΚΤΑΣΕΩΣ ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΟΝΤΑΙ

ΤΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΟΥ Κ. ΑΝΤ. ΧΑΝΔΡΗ ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΕΙΤΑΙ

ΑΝΗΓΓΕΛΩ ΕΠΙΣΗΜΩΣ Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΣ Ι.Τ.Τ., ΉΤΙΣ ΕΛΕΓΧΕΙ ΤΗΝ ΜΕΓΑΛΗΝ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΗΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΝ «ΣΕΡΑΤΟΝ» ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ «ΑΒΙΣ» ■ ΕΚΕΡΔΙΣ ΤΗΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ 25% ΤΩΝ ΒΡΕΤΑΝΝΩΝ ΜΕΤΑΝΑΣΤΩΝ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΝ ΔΙΑ ΤΑ ΤΡΙΑ ΠΡΟΣΕΧΗ ΕΤΗ ■ ΤΡΙΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ ΘΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΘΟΥΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΑΥΤΟΝ

ΑΙ ΔΙΑΝΟΙΓΟΜΕΝΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ

Η άναγγελθείσα υπό τῶν ἐν Πειραιεῖ γραφείων τῆς «Γραμμῆς Ἐλλάδος - Αύστραλίας» συνεργασία της μετά τοῦ κολοσσιαίου ἀμερικανικού τηλετικονιωνιστικού συγκροτήματος ΙΤΤ, ἐπιμαρτυρεῖ σφώς τὰς θετικάς καὶ εὐστόχους προσπαθείας τοῦ κ. Ἀντ. Χανδρῆ, διότι οὐ ποτέ ήσαν καὶ ἐπί έδραιών βάσεων στηρίξῃ τὸ ναυτιλιακόν του συγκρότημα. Η διά τοὺς πολλοὺς — ἀκόμη καὶ τοὺς εἰδήμονας — ἀδικαιολόγητος αἰσιοδοξία τοῦ «Ἐλλήνος ἐφοπλιστοῦ διὰ τὸ μέλλον τοῦ ὑπερωκεανίου, παρὰ τὴν ἀνασχετικὴν ἐπίδρασιν τοῦ ἀεροπλάνου καὶ παρὰ τὸ γεγονός τῆς ἐκποίησεως τῶν στόλων ἑταῖρων μὲν μακράν παράδοσιν καὶ παγκόσμιον ὑπομένειαν, ἐδράζεται ἀκριβῶς ἐπὶ εὐστόχων ἐπιχειρηματικῶν συνδυασμῶν, οἵτινες καὶ φέρουν τὸ συγκρότημα τοῦ κ. Ἀντ. Χανδρῆ εἰς τὴν πρώτην σειρὰν τῶν ἑλαχίστων παγκοσμίου προβολῆς καὶ δραστηριότητος ἑταῖρων ἐπιβατηγῶν σκαφῶν.

Καὶ η συνεργασία ἀκριβῶς τοῦ κ. Χανδρῆ μετά τῆς ΙΤΤ θεωρεῖται σημαντικὴ ἐπιτύχια, πρωθυσία τὴν καλὴν αὔριον τοῦ συγκροτήματος Χανδρῆ. «Ἄσ σημειωθῆ ὅτι διὰ πρώτην φορᾶν ἡ ΙΤΤ συνεργάζεται μετὰ ξένης ἑταῖρίας καὶ δῆ ἐν μειοψηφίᾳ. Δεῖγμα καὶ τὸ γεγονός αὐτὸ τῆς βαθείας ἐκπιμήσεως καὶ τῆς ἀναγνωρίσεως τοῦ ἐπιχειρηματικοῦ δαιμονίου τοῦ κ. Ἀντ. Χανδρῆ.

ΤΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΤΟΥ ΕΓΧΕΙΡΗΜΑΤΟΣ

Η σκέψις διὰ τὴν ἐν λόγῳ συνεργασίαν ἐστηρίχθη εἰς τὰ ἔξῆς δεδομένα: «Ο τομεὺς τῶν περιηγήσεων θεωρεῖται λίγον σημαντικός διὰ τὴν ἀποδοτικὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ ὑπερωκεανίου «Ἀμερικανίς» καὶ τοῦ μέλλοντος νὰ μετασκευασθῇ εἰς τὸ Πέραμα νεοαγορασθέντος «Ἀτλαντίς». Εὐνόητον, ὅτι ἡ ἀνάπτυξις τοῦ τομέων τούτου θὰ ἔχει τὴν μέγιστα ἐπὶ τῆς συμβολῆς τοῦ ἀμερικανικού παράγοντος. Η ΙΤΤ, ἐκτὸς τοῦ ὅτι ἐλέγχει τὴν μεγάλην ξενοδοχειακὴν ἐπιχείρησιν «Σέρατον», ητίς διατηρεῖ 220 καὶ πλέον πολυτελεῖς μονάδας εἰς ὀλόκληρον τὸ κόσμον, ἐλέγχει ἐπίσης καὶ τὴν διεθνῶς γνωστὴν ἑταῖριν ἐνοικίσεως αὐτοκινήτων κλάσεως AVIS. Τὸ κύκλωμα τῆς συνεργασίας Χανδρῆ - ΙΤΤ - Σέρατον - AVIS ἀπότελει ἐπωφελή συνδυασμὸν διὰ τὸ ἐλληνικὸν ὑπερωκεανόν, λόγῳ τοῦ ὅτι ὁ δεύτερος τῶν συμβαλλομένων διακινεῖ ἐκατομύρια ἀνθρώπων ἐτησίως, ἔχων καὶ τεράστιαν πείραν εἰς τὴν λεπτὴν αὐτὴν ἐπιχείρησιν, προσπατούσαν συγχρόνους μεθόδους καὶ μέσα μεταφορᾶς καὶ ἀπασχολοῦσαν πολυάριθμον εἰδικευμένον προσωπικόν. Πέραν τούτου η συνεργασία αὐτὴ ὑψηλῆς στάθμης θὰ βοηθήσῃ εἰς τὴν δημιουργίαν καὶ ἄλλων μονάδων τύπου «Ἀμερικανίς». Η συσταθείσα ἑταῖρις, υπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Τσάντρις - Ἀμερικαν Λάιν» διε-

τήρησε τὸν ἀκραιφνῆ ἐλληνικὸν χαρακτῆρα ἐφ' ὅσον τὸ διόνυμα τοῦ «Ἐλλήνος μεγαλοεφοπλιστοῦ προδόλλεται. Ο κ. Χανδρῆς μετέχει εἰς αὐτὴν διὰ ποσοστοῦ 60%, ἡ δὲ ΙΤΤ διὰ ποσοστοῦ 40%. «Υπολογίζεται ὅτι εἰς τῆς συνεργασίας αὐτῆς η ἐπιβατικὴ κίνησις θὰ αύξηθῇ κατὰ 20 - 25% διὰ τὸν στόλον τοῦ ἀταρικοῦ συγκροτήματος.

ΚΑΙ ΆΛΛΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ

Κατήγαγεν ὅμως προσφάτως καὶ δευτέρων ἐπιτυχίαν ὁ κ. Ἀντ. Χανδρῆς, ἔξι ἵσου σημαντικήν. Ἐγένετο δεκτὴ προσφορά τῆς διὰ τὴν μεταφορὰν Βρετανῶν μεταναστῶν πρὸς Αύστραλιαν, τὰ ἔσοδα τῶν ὅποιων ἐπιδιορύνεται ἡ Αύστραλιανή Κυβερνησία. Μέχρι σήμερον τὴν κίνησιν ἑκαρπούτο ή ιταλικὴ ἀπωτολοίσα «Σίτμαρ» (Λάσουρο). Πρόκειται περὶ ἐπικερδοῦς ἀπασχολήσεως δι' ἀρετὰ ἔπει τὸν ὅποιαν θὰ ἀπασχοληθοῦν τὰ ὑπερωκεανίαν «Αύστραλίσ», «Ἐλληνίς» καὶ «Β. Φρειδερίκη».

«Υπὸ ξένων δημοσιογραφικῶν κύκλων ἡ εἰδήσης σχολιάζεται διὰ τῶν κάτωθι:

«Η ιταλικὴ ναυτιλιακὴ ἑταῖρια «Σίτμαρ Λάιν» ἀπώλεσε σύμβασιν ὑψους πολλῶν ἐκατομύριών δολλαρίων διὰ τὴν μεταφορὰν μεταναστῶν ἀπό τὴν Βρετανίαν καὶ τὴν Ἡπειρωτικὴν Εὐρώπην πρὸς Αύστραλιαν διὰ λογαριασμὸν τῆς Αύστραλιανῆς Κυβερνήσεως.

«Η «Τσάντρις Λάιν» θὰ μεταφέρῃ κατὰ τὰ τρία προσεχῆ ἔτη τὰ 25% τῶν Εὐρωπαίων μεταναστῶν, οἱ όποιοι προορίζονται δι' Αύστραλιαν. Τὰ 75% θὰ μεταφερθοῦν υπὸ τῆς αύστραλιανῆς ἀεροπορικῆς ἑταῖρίας «Κάντας».

«Η «Τράντρις Λάιν» — κατὰ τὰς αὐτὰς πάντοτε πληροφορίας — ἐκέρδισε τὴν σύμβασιν διὰ τῆς προσφορᾶς χαμηλοτέρου ναύλου. Έντος τριών ἔτων θὰ ἔσοικονομήσῃ ἡ Αύστραλιανή Κυβερνησίας δέκα ἐκατομύρια δολλαρίων ἐκ τῆς διαφορᾶς τῶν ναύλων. Η ἀπώλεια τῆς συμβάσεως ἀποτελεῖ σοβαρὸν πλήγμα διὰ τὴν «Σίτμαρ», η όποια μετέφερε Εὐρωπαίους μετανάστας εἰς Αύστραλιαν ἐπὶ 14 ἔτη.

Η «Σίτμαρ Λάιν» είχε προγραμματίσει τὴν μετασκευὴν δύο πλοίων, τοῦ «Φαΐαρλαντ» καὶ τοῦ «Φαΐσργουντ» καὶ τὴν διαπάνην πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν ποσοῦ 32 ἐκατομύριών δολλαρίων. Η «Σίτμαρ» εἶναι ιταλικῆς ιδιοκτησίας, ἀλλὰ πολλὰ ἀπό τὰ σκάφη της είναι υπὸ λιθεριανῆς ἡ παναμαϊκή σημαίαν.

«Η ἀπόφασις χρησιμοποιήσεως ἀεροσκαφῶν ἀπεφασίσθη ἀπό τὴν Βουλὴν μὲτωπονθούλιαν τοῦ ὑπουργοῦ Μεταναστῶν ε. κ. Λύντς καὶ παρὰ τὴν ἀντίδρασιν πολλῶν βουλευτῶν. Κατὰ τὴν παρούσαν στιγμὴν μεταφέρεται ἀεροπορικῶς εἰς τὴν Αύστραλιαν ὀλιγώτερον τοῦ ἡμίσεος τῶν μεταναστῶν.

» Αναμένεται — καταλήγουν αἱ αὐταὶ πληροφορίαι — ὅτι η «Κάντας» θὰ χρησιμοποιήσῃ διὰ τὴν μεταφορὰν μεταναστῶν ἀεροσκάφη Μπόγκ 747 «Τζούμπτο», οἱ δὲ ναύλοι θὰ είναι εὐθηνότεροι κατὰ 25% ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς διὰ θαλάσσης μεταφοράς.

Η ΑΙΣΙΟΔΟΣΙΑ ΤΟΥ Κ. ΧΑΝΔΡΗ

Η αἰσιοδοξία τοῦ κ. Ἀντ. Χανδρῆ διὰ τὸ μέλλον τῶν ὑπερωκεανίων του, ἐξ οἷς μάλιστα παρακινεῖται διὰ τὴν ἔξευρεσιν καὶ ἄλλων καταλήγων σκαφῶν, βασίζεται ἐπὶ τῶν ἔξις διαπιστώσεων ἀναφερομένων εἰς τοὺς δύο τομεῖς τῆς δραστηριότητός του:

● ΜΕΤΑΝΑΣΤΑΙ: Εκτὸς τῶν εὐνοϊκῶν προοπτικῶν, αἱ όποιαι διανοίγονται διὰ τῆς συμβάσεως μετὰ τῆς Αύστραλιανῆς Κυβερνήσεως, ὑπάρχει ἐπαρκής ἀπασχόλησις καὶ μὲ τοὺς ἐπιστρέφοντας ἔξις Αύστραλίας εἰς Εὐρώπην, οἵτινες δὲν ἔχουν λόγους νὰ χρησιμοποιήσουν τὸ ἀεροπορικὸν μέσον καὶ ἐπιλέγουν τὸ πλοίον διὰ λόγους ἀναπαύσεως καὶ ψυχαγωγίας.

● ΚΡΟΥΖΑΖΙΕΡΑΙ: Παρατηρεῖται διαρκῆς ἀναζωγόνησις εἰς τὸν τομέα τούτου λόγω ἀφ' ἐνὸς μὲν τῆς φύσεως τῆς προσφερομένης ἀνέσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου — πλωτὸν ξενοδοχείον πολυτελεῖας — ἀφ' ἐτέρου δὲ διότι ἔπιστημων στοιχείων προκύπτει ὅτι συγκριτικῶς πρὸς τὸ σύνολον τοῦ ἀμερικανικοῦ πληθυσμοῦ (220 ἐκατομύρια ψυχῶν) η μέχρι σήμερον συμμετοχὴ εἰς τὰς θαλασσίας περιηγήσεις είναι μικρά, ὑπολογιζομένη εἰς 10 - 15.000 ἄτομα. Οι ἄλλοι Αμερικανοὶ δὲν ἔχουν ἀκόμη γενθῆ τὴν χαράν τοῦ θαλασσίου ταξιδίου. Πιστεύεται δὲ βασίμως ὅτι ἡ συμμετοχὴ τοῦ μέσου Αμερικανοῦ εἰς τὰς κρουαζέρας θὰ είναι διαρκῶς καὶ μεγαλύτερα βαίνουσα παραδίλησις καὶ πρός τὴν συνεχῆ αὔξησιν τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου εἰς τὰς Ἕν. Πολιτείας. Εὐνόητον ὅτι θὰ προτιμῶνται τὰ καταλλήλα σκάφη, τὰ ἀπολύτως προσημοσμένα εἰς τὰς ἀμερικανικὰς ἀπαίτησεις περὶ ἀσφαλείας καὶ ἔχυπρετήσεως. Ή οι γνωστῶν δὲ τοῦ «Ἀμερικανίς» ἀνταποκρίνεται πλήρως εἰς δλας τὰς ἀπαίτησεις, καὶ τὰς διεθνεῖς συμβάσεις ἀσφαλείας, τὰς ὁποίας θὰ πληροφορήσῃ τὸ Πέραμα υπερωκεανίον «Ἀτλαντίς».

Συναφός πληροφορούμεθα ὅτι ἐπὶ ἐν ἑτοῖς θὰ ἀπασχοληθοῦν 1.000 περίπου ἐργατοτεχνῖται εἰς τὴν μετασκευὴν, η δὲ ἐλληνικὴ ἀγορὰ ἀπολογίζεται νὰ ἐπορροφήσῃ περὶ τὰ 100 ἐκατομύρια δρχ. δι' ἀμοιβὴν ἐργασίας καὶ ἀγορὰν ὄλικων. Η συνολικὴ δαπάνη διὰ τὴν μετασκευὴν τοῦ «Ἀτλαντίς» θὰ ἀνέλθῃ εἰς 7 ἔως 8 ἐκατομύρια δολλαρίων.

Κ. ΔΟΥΚΑΣ

TO N.D. PERI EPIKTASESOS TON FOROLOGIKON KINHTRON

EIS TA YPEROKEANIA KAI TA MESOGEIAKA FORTCHA

Εις την 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (Φ. 91/A. 17.4.70) έδημοτεύθη τό 'πά' άριθ. 509/13.4.70 Νομοθετικὸν Διάταγμα, περὶ τροποποίησεως και συμπληρώσεως ἑνίων διατάξεων του Ν. 1880/51 επερὶ φορολογίας πλοίων ὡς ούτοις ισχύει σήμερον.

Τό κείμενον έχει ὡς ἀκολούθος:

Άρθρον 1: Υπὸ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος νόμου διέπονται ἄπο τὸν Ιανουαρίου 1970 καὶ ἐφέξει αἱ κατώθι καπηγορίαι πλοίων τελούντων ἡ τιθεμένων τὸ πρότον υπὸ Ἑλληνικῆν σημαῖαν ἡ κατόπιν διαγραφῆς των τιθεμένων ἔκ νεοῦ υπὸ Ἑλληνικῆν σημαιαν.

(α) Τὰ ἐπιβατηγά πλοῖα τὰ ἐπεκτίνοντα τοὺς πλόδους τῶν εἰς λιμένας ἔσωτερικοῦ ἡ ἐκτελούντα πλόδους μεταξὺ λιμένων ἔσωτερικοῦ

(β) Τὰ ἄνω τῶν 500 καὶ μέρι 3.000 κόρων ὀλίκης χωρητικότης, σιδηρῆ φορτηγά πλοῖα ἔφρου καὶ ὑγροῦ φρεσίων καὶ πλοιά - φυγεία, τὰ ἐπεκτίνοντα τοὺς πλόδους τῶν εἰς λιμένας ἔσωτερικοῦ ἡ ἐκτελούντα πλόδους μεταξὺ λιμένων ἔσωτερικοῦ.

Άρθρον 2: 1. α) Πλοία ἡλικίας ὅκου τῶν δέκα (10) ἑταῖν καὶ κατωτέρως τῶν εἴκοσιν (20) ἑταῖν ὑπόκεινται εἰς φόρους υπολογίζουμενους εἰς εἴκοσιν ἔκαστον (0,20) τοῦ δολαρίου 'Ημερώνων Πολιτείων Ἀμερικῆς, κατόπιν κόρων καθαράς χωρητικότητος.

β) Πλοία ἡλικίας ὅκου τῶν εἴκοσιν (20) ἑταῖν καὶ κατωτέρως τῶν εἴκοσιν πέντε (25) ἑταῖν ὑπόκεινται εἰς φόρους υπολογίζουμενους εἰς τριάκοντα ἔκαστον (0,30) τοῦ δολαρίου Η.Π.Α. κατόπιν κόρων καθαράς χωρητικότητος.

γ) Πλοία ἡλικίας ὅκου τῶν εἴκοσιν πέντε (25) ἑταῖν ὑπόκεινται εἰς φόρους υπολογίζουμενους εἰς τεσσαράκοντα ἔκαστον (0,40) τοῦ δολαρίου Η.Π.Α., κατόπιν κόρων καθαράς χωρητικότητος.

2. Δια τοὺς σκοποὺς τοῦ παρόντος Νόμου, ἡ ἡλικία τῶν πλοίων ὑπόλογοί εἰσται ἀρχομένη ἀπὸ τῆς ίνης 'Ιανουαρίου τοῦ ἔποmenou ἑταῖν ἑνὸς τοῦ διποίου τὸ πλοίον παρεδόθη εἰς τὸν πλοιοκήπην ἡ τὸν ἑρποτήπην ἐκ τοῦ ναυπηγείου ἔτοιμον πρὸς ἐμπορικὴν ἕκστασιν.

3. Ομοίως διὰ τοὺς σκοποὺς τοῦ παρόντος Νόμου ὡς καθαράς χωρητικότης τοῦ πλοίου, λαρυγνήται ἡ ἀναφρεσμένη ἐν τῷ ιητολογίῳ, εἰς ὁ ἐνέγραφη πούτο.

Άρθρον 4: Μέχρι τέλους Φεβρουαρίου ἔκαστου ἑταῖν ἐπιδίδονται ὑπὸ τοῦ ὑποχρέου δηλωτῶν πρὸς τὸν ὄρμοιν Οἰκονομικὸν 'Εφόρου, κατασθλούμενον συν τῇ δηλώσῃ τοῦ ἡμίστοις τοῦ διερρούμενου φόρου. Τὸ ἕτερον ἡμίσιον τοῦ φόρου κατασθλοῦται ἑνὸς τοῦ πηνίου 'Απριλίου τὸν ἑταῖν τῆς ὑποβολῆς τῆς δηλώσης. Πρὸς κατασθλοῦν τοῦ φόρου ἔξυμοιούται ἡ πορά τραπέζην τοῦ ἔσωτερικοῦ ἀνέκλητος πτωτοῦς τοῦ 'Ἑλληνικοῦ Δημοσίου μὲ τὸ διφλούμενον ποσοῦ φόρου.

Άρθρον 4: II. Επὶ παραλειψεως ἐπιδόσεως ὡς ὑποδολῆς ἐκπρόθεμου τοιάπτης, ὁ ὄρμοιος 'Εφόρος διὰ πρέβεως σύντο, καταλογίζει τὸν ὄφειλόμενον συνιδικάς φόρου καὶ ἐπιτίθεται πρόστιμον 20 τοῦ ποσοῦ τοῦ φόρου.

2. Ή εκπρόθεμος ὑποδολῆ ἡ ἡ παραλειψεως πρόστιμον δηλωσαν δὲν συνισταὶ τὸ ὑπὸ άριθμ. 1 τοῦ Α.Ν. 185/1967 επερὶ ἐπιβολῆς ποιικῶν κυρώσων κατέ παραβαστῶν φορολογικῶν διατάξεων διηκριμα.

Άρθρον 5: Πλοία περὶ ὧν τὸ δῆμον 1 τοῦ παρόντος, κατασθλοῦν τὸν δημάρτινον τοῦ θρόνου 2 θεοβασιμένουν φόρου εἰς δολαρίου 'Ημερώνων Πολιτείων τῆς Ἀμερικῆς, ἡ εἰς λιός 'Αγγλίας, κατ' ἐπιλογήν τοῦ ὑποχρέου βάσει τῆς ἐπισήμου ιστομίας μεταξεῖ τῶν νομισμάτων τούτων κατὰ τὸν χρόνον τῆς κατασθλοῦ.

'Η κατασθλοῦ τοῦ φόρου δημάρτινον νόμοι τὸν γίνεται καὶ διὰ δραχμῶν προερχομένων ὑποδειγμένων ὑποδολῆς εἶναι εἰς αἰσχυνής τοῦ ποσοῦ τοῦ φόρου.

2. Ή ὁργία δεν δημάρτινον ποσοῦ τοῦ φόρου εἰς δολαρίου 'Ημερώνων δηλαρίου ἡ λίρας 'Αγγλίας ἐπ' ὑδόματι τοῦ ὑποχρέου ἡ τὸν ἐν Ἐλλάδι πρότορος, διαχειριστοῦ ἡ ἀντιπρόσωπον τοῦ φόρου.

3. Ή ὁργία δεν δημάρτινον ποσοῦ τοῦ φόρου εἰς δολαρίου 'Ημερώνων δηλαρίου ἡ λίρας 'Αγγλίας ἡ ἀντιπρόσωπον τοῦ φόρου.

4. Ή ὁργία δεν δημάρτινον ποσοῦ τοῦ φόρου εἰς δολαρίου 'Ημερώνων δηλαρίου ἡ λίρας 'Αγγλίας.

πιστοποιητικοῦ ὀλλοδοτῆς ἀρμόδιας ὄρχης τοῦ τόπου τῆς ναυμαχίας τοῦ πλοίου, ἐν ἕλλειψει δὲ πασῶν τῶν ἄνωτέρων 'Ἄρχοντας ἡ δεύτερων θεωρημένου ἀντιγράφου τοῦ ἡμεροβόητος τοῦ πλοίου.

3. 'Η περὶ ὃ ἡ οὐτιώταρος μειοναῖς τοῦ φόρου ἐνεργεῖται κατὰ τὴν ὑποδολήν τῆς φορολογίης δηλώσου σέντειν αὐτὴν τὸν συνοδεύοντα ἓπιτρόπους τοῦ παρόντος στοιχείου περιπολούμενον εἰς τοὺς ἄνωτέρους τοῦ πλοίου τοῦ φόρου.

4. Τὰ ἀνωτέρα τοῦ πλοίου περὶ της φορολογίας τοῦ παρόντος στοιχείου τοῦ φόρου, περὶ της φορολογίας τοῦ παρόντος στοιχείου τοῦ φόρου ποσοῦ τοῦ φόρου.

5. Πλοία ἡλικίας μικροτέρας τῶν τριάκοντα (30) ἑταῖν τιθεμένων υπὸ Ἑλληνικῆν σημαῖαν ἀπαλλάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος εἰς πέντε ἑταῖν ὁπό της της πηνίου τοῦ παρόντος ποσοῦ.

6. Πλοία νωπυγόμενον ἐν Ἐλλάδι κατασθλοῦν παραλαβόνται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας.

7. Πλοία ἡλικίας ὅκου τῶν εἴκοσιν (20) ἑταῖν καὶ κατωτέρως τῶν εἴκοσιν πέντε (25) ἑταῖν ὑπόκεινται εἰς φόρους υπολογίζουμενους εἰς τριάκοντα (0,30) τοῦ δολαρίου Η.Π.Α.

8. Πλοία νωπυγόμενον προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

9. Πλοία νωπυγόμενον προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

10. Πλοία νωπυγόμενον προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

11. Πλοία νωπυγόμενον προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

12. Πλοία νωπυγόμενον προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

13. Πλοία νωπυγόμενον προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

14. Πλοία νωπυγόμενον προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

15. Πλοία νωπυγόμενον προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

16. Πλοία νωπυγόμενον προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

17. Πλοία νωπυγόμενον προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

18. Πλοία νωπυγόμενον προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

19. Πλοία νωπυγόμενον προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

20. Πλοία νωπυγόμενον προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

21. Πλοία νωπυγόμενον προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

22. Πλοία νωπυγόμενον προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

3. 'Επ' ὄμφατέρων τῶν περιπτώσεων τῶν παρόντος 1 καὶ 2 τοῦ παρόντος ἄρθρου δὲν φέρεται φόρος καὶ ὅταν ἡ δημόσια, προί η ἀληφονιού μάναφεστοι; α) εἰς τὸ ὄφειλόμενον τίμημα παληγέντος ἐν ὅλω ἡ ἐν μέρει πλοίου, β) εἰς οἰανδῆπτος ἀποίτσειν τῆς πλοιοκτησίας (παρόρ.) 1 ἡ τῆς ἀταρίας (παρόρ.) 2 κατά τρίτων, ἀνάκουσταν εἰς τὸν πλοίον τοῦ πλοίου τοῦ πλοίου.

4. Εἰς τὴν φορολογίκην ὄποιαστην τοῦ παρόντος οδύσσεια σεπελανθούνται δικαιωμάτων ἐπὶ δικινήτων κειμένων τὸν 'Ἐλλάδα.'

5. Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ὅρθρου δὲν φέρονται ἐπὶ τὸν πλοίον τοῦ πλοίου.

6. Άρθρον 10: 'Απὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ισχύος τοῦ παρόντος ἀπαγορεύεται ἡ πρὸς ὄλλοδοτηούς μεταβιβοῦσι τὴν ὑποδίκησην τῶν εἰς φόρους υποκειμένων πλοίων τοῦ πρόθιμου Οἰκονομικού 'Εφόρου, δικαιώσεις τοῦ έργου προτιμήσεως τοῦ φόρου ποσού τοῦ διπλοῦ δικαιώσεως τοῦ φόρου ποσού τοῦ παρόντος Νόμου φορολογίκης μεταξὺ διλημάτων καὶ ζενῶν λιγένων ἢ καὶ μόνων λιγένων λιμένων.

7. Πλοία ἡλικίας μικροτέρας τῶν τριάκοντα (30) ἑταῖν τιθεμένων στοιχείου περιπολούμενον παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

8. Πλοία ἡλικίας μικροτέρας τῶν τριάκοντα (30) ἑταῖν τιθεμένων στοιχείου περιπολούμενον παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

9. Πλοία ἡλικίας μικροτέρας τῶν τριάκοντα (30) ἑταῖν τιθεμένων στοιχείου περιπολούμενον παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

10. Πλοία τοῦ ήπιαντος προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

11. Πλοία τοῦ ήπιαντος προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

12. Πλοία τοῦ ήπιαντος προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

13. Πλοία τοῦ ήπιαντος προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

14. Πλοία τοῦ ήπιαντος προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

15. Πλοία τοῦ ήπιαντος προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

16. Πλοία τοῦ ήπιαντος προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

17. Πλοία τοῦ ήπιαντος προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

18. Πλοία τοῦ ήπιαντος προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

19. Πλοία τοῦ ήπιαντος προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

20. Πλοία τοῦ ήπιαντος προσκόπητος τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας παρατάσσονται τοῦ φόρου τοῦ παρόντος Νόμου.

COLOCOTRONIS LTD

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

SHIP BROKERS

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

ΕΥΟΙΩΝΟΙ ΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

‘Η Ἔκθεσις τοῦ Διοικητοῦ τῆς Τραπέζης τῆς ‘Ελλάδος κ. Δημ. Γαλάνη ἐπὶ τοῦ Ἰσολογισμοῦ Χρήσεως 1969 ἐνώπιον τῆς Τακτικῆς Ἐτησίας Συνελεύσεως τῶν Μετόχων

‘Ο Διοικητὴς τῆς Τραπέζης τῆς ‘Ελλάδος κ. Δημ. Γαλάνης προέβη εἰς τὴν ἔκθεσιν τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς χρήσεως 1969 τοῦ Ἰδρύματος ἐνώπιον τῶν μετόχων, κατὰ τὴν πραγματοποιηθεῖσαν τὴν 17ην ‘Απρίλιον γενικὴν συνέλευσιν.

‘Ο Διοικητὴς προβαίνει εἰς τὴν ἀνάλυσιν τῶν ἀποτελεσμάτων χρήσεως 1969 ἀνέφερεν ὅτι τὰ ἀκαθάριστα ἔσοδα τῆς Τραπέζης ἀνήλθον εἰς 1.093.100.586 δρχ. ἐνῷ αἱ δαπάναι, συμπεριλαμβανομένων ἀποδέσεων καὶ προδιέψεων, ἀνήλθον συνολικῶς εἰς 778.463.551 δρχ. τὰ δὲ προκύψαντα καθαρὰ κέρδη ἀνήλθον εἰς δρχ. 314.637.035 ἔναντι 282.103.493 δρχ. τῆς πρηγούσμηντης χρήσεως.

‘Ἐκ τῶν καθαρῶν κερδῶν τῆς χρήσεως, συνέχισεν ὁ κ. Γαλάνης, προτεινομένην τὴν διάθεσιν ποσοῦ 15.731.850 δραχμῶν εἰς πρόσθιες συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 71 τοῦ Καταστατικοῦ. Κατ’ ἑφαρμογὴν τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου, ὡς ἑτροποιηθῆ διὰ τοῦ Α. Ν. 278/1968, προτεινομένην πρὸς ‘Υμᾶς, διπλαὶ ἐπὶ τῶν καθαρῶν κερδῶν διατεθῆ ποσὸν 13.440.000 δραχμῶν διὰ τὴν πληρωμὴν πρώτου μερίσματος πρὸς 8% ἐπὶ τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου τῆς Τραπέζης, ἥτοι 168 δρχ. κατὰ μετοχήν, ὡς καὶ ἔτερον ποσὸν 6.720.000 δραχμῶν διὰ τὴν πληρωμὴν προσθέτου μερίσματος πρὸς 4% ἐπὶ τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου, ἥτοι 84 δραχμῶν κατὰ μετοχήν. Προτείνεται, ἐν ἀλλοις λόγοις, ἡ διανομὴ συνολικοῦ μερίσματος ἐκ 252 δραχμῶν κατὰ μετοχὴν ἡ 12% ἐπὶ τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου. Προτείνομεν ἐπίσης τὴν διάθεσιν τοῦ ὑπολειπομένου ἐπὶ τῶν κερδῶν τῆς χρήσεως ποσοῦ, ἥτοι δραχμῶν 278.745.185, ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου ἔναντι ἀντιστοίχων διατεθέντος αὐτῷ ποσοῦ κατὰ τὸ ἔτος 1968 ἐκ δρχ. 247.838.493.

‘Ακολούθως ἀνέφερθη ὁ κ. Διοικητὴς εἰς τὸ ὑφίσιο τῶν ἀκαθάριστων ἔσδόδων, τὰ ὅποια συνειμίσαν αὔξησιν ἐκ 37.528.160 δρχ. ἡ 3,6% ἐνῷ τὰ πάσης φύσεως ἔξοδα συνειμίσαν αὔξησιν ἔναντι τοῦ 1968 κατὰ 29.994.618 δρχ. ἡ 4%, συμπεριλαμβανομένων ἀποσθέσεων καὶ προδιέψεων.

Περαιτέρω ὁ κ. Γαλάνης ἀφοῦ ἀνέφερεν ὅτι διὰ νόμου παρετάθη ἡ λειτουργία τῆς Τραπέζης μέχρι τοῦ ἔτους 2.000, ἐνῷ ἡγεῖθη καὶ τὸ μετοχικὸν κεφάλαιον αὐτῆς ἐκδοθεισῶν 20.000 νέων μετοχῶν συνολικῆς ὀνομαστικῆς ἀξίας 42 ἑκατ. δρχ., ὑπέδειξε τὴν ἀπονομὴν δικαίου ἐπαίνου εἰς τὸ προσωπικὸν ἀναφερθεῖς ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν παραίτησιν τοῦ κ. Κ. Θάνου καὶ εἰς τὸν διορισμὸν εἰς τὴν θέσην τοῦ ὑποδιοικητοῦ τοῦ καθηγητοῦ κ. Εὐσταθίου Γ. Πανᾶ.

Μετὰ ταῦτα ὁ κ. Γαλάνης ἔξετάζον τὰς ἔξελίξεις καὶ τὰ ἐπιτεύγματα τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομίας ὑπεγράμμισε τὴν συντελεσθεῖσαν ταχείαν ἄνοδον τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος καὶ τοῦ ἔθνικου εἰσόδηματος μὲ σύσιδη συμβολὴν πρὸς τοῦτο τῆς δημοσιονομικῆς πολιτικῆς διὰ τῆς ἑκτελέσεως μεγάλου ὑψους καὶ βελτιωμένης συνθέσεως ἐπενδύσεων. Ἐπίσης ἀνέφερεν ὅτι ἡ νομισματικὴ σταθερότης συνεχίσθη παγιωθέντος τοῦ κλίματος ἐμπιστοσύνης τοῦ κοινοῦ πρὸς τὸ ἔθνικόν νόμισμα καὶ τὴν σταθερότητα τῆς οἰκονομίας.

Εἰδικότερον ἀναφέρομενος ὁ κ. Διοικητὴς εἰς τὸ ἀκαθάριστον ἔθνικὸν εἰσόδημα

εἶπεν ὅτι ἐντὸς τοῦ 1969 ἐσημείωσε μίαν τῶν μεγαλυτέρων αὔξησεων τῶν τελευταίων ἔτῶν — καὶ ἐπὶ τῶν ὑψηλοτέρων διεθνῶς — διαμορφωθέν εἰς τὸ ὑφίσιο κατὰ 8,3% ἀνώτερον τοῦ ἀντιστοίχου τοῦ 1968. ‘Η ἀνοδος αὕτη συγκρίνεται πρὸς ἀντιστοίχους αὔξησεις ἐκ 4,9% τὸ 1968, 4,5% τὸ 1967 καὶ 6,5% τὸ 1966, ἀντιστοιχεῖ δὲ εἰς τὴν προβλεπομένην ὑπὸ τοῦ Πενταετοῦς Προγράμματος Οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως 1968-72 μέσην ἐπησίαν αὔξησην (7,5-8,5%). Πέραν τοῦ ὑφίσιου ρυθμοῦ τῆς αὔξησεως, εὐνοϊκὴ ἐμφανίζεται καὶ ἡ διάρθρωσις αὐτῆς. Οὕτω, ἡ πραγματοποιηθεῖσα ἄνοδος προηλθε μὲν ἐξ ὅλων τῶν οἰκονομικῶν τομέων, περιστούτερον ὅμως συνεβαλεν εἰς αὐτὴν ὁ τομεὺς τῆς αὔξησεως, εὐνοϊκὴ ἐμφανίζεται καὶ ἡ διάρθρωσις αὐτῆς. Οὕτω, ἡ πραγματοποιηθεῖσα ἄνοδος προηλθε μὲν ἐξ ὅλων τῶν οἰκονομικῶν τομέων, περιστούτερον ὅμως συνεβαλεν εἰς αὐτὴν τοῦ ἀντιστοίχου τῆς ἀρχῆς τοῦ ἔτους. (1968: +2,5%, 1967: -1,3%).’ Έλαφρὰ ἐπίσης είναι καὶ ἡ αὔξησης τοῦ ἐν λόγῳ δείκτου, ἥτοι 2,4%, εἰς μέσον ἐπήσησιν ἐπίπεδον λαμβανομένου ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου μέσου ἐπιπέδου τοῦ 1968. ‘Αναλόγους ἐλαφράς αὔξησεις διεμόρφωσε καὶ ὁ τιμαρίθμος χονδρικῆς πωλήσεως. Πέραν τῆς περιωρισμένης αὔξησεως τῶν τιμῶν, ἐνδεικτικὴ τῶν συνθηκῶν ἐστερική νομισματικῆς σταθερότητος, αἱ ὅποιαι ἐπεκράτησαν καὶ κατὰ τὸ ἐπισκοπούμενον ἔτος, είναι ἡ προέλευσις τῶν σημειωθεῖσῶν ἀναπτυξικῶν κινήσεων. Οὕτω ἐκ τῆς ἀναλύσεως τῶν παραγόντων μεταβολῆς τῶν τιμαρίθμων, προκύπτει ὅτι ἡ ἐλαφρὰ ἀνδρικὴ ἔξελίξις των ἐντὸς τοῦ 1969, προῆλθε βασικῶς ἐξ τῆς ἀναπροσαρμογῆς ὡρισμένων ἐκ τῶν ἐλεγχομένων ὑπὸ τοῦ Κράτους τιμῶν, ἀναφερομένων κυρίως εἰς ὑπηρεσίας, ὡς καὶ ἐπὶ τῆς ἐμφανίσεως ὡρισμένων στενοτήτων εἰς τὴν προσφοράν ἀγροτικῶν προϊόντων, συνδεομένων μὲ αὐτόνομα αἵτια.

ΑΙ ΣΤΑΘΕΡΑΙ ΤΙΜAI

‘Αναφέρομενος ἀκολούθως εἰς τὸ θέμα τῶν τιμῶν ὁ κ. Διοικητὴς εἶπεν ὅτι ὁ δεικτης τιμῶν καταναλωτοῦ διεμορφώθωται τὸ τέλος τοῦ 1969 εἰς ὑφίσιο ὑπερβαίνον κατὰ 2,2% μόνον τὸ ἀντιστοίχον τῆς ἀρχῆς τοῦ ἔτους ἐν λόγῳ ἔτους. (1968: +2,5%, 1967: -1,3%).’ Έλαφρὰ ἐπίσης είναι καὶ ἡ αὔξησης τοῦ ἐν λόγῳ δείκτου, ἥτοι 2,4%, εἰς μέσον ἐπήσησιν ἐπίπεδον λαμβανομένου ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου μέσου ἐπιπέδου τοῦ 1968. ‘Αναλόγους ἐλαφράς αὔξησεις διεμόρφωσε καὶ ὁ τιμαρίθμος χονδρικῆς πωλήσεως. Πέραν τῆς περιωρισμένης αὔξησεως τῶν τιμῶν, ἐνδεικτικὴ τῶν συνθηκῶν ἐστερική νομισματικῆς σταθερότητος, αἱ ὅποιαι ἐπεκράτησαν καὶ κατὰ τὸ ἐπισκοπούμενον ἔτος, είναι ἡ προέλευσις τῶν σημειωθεῖσῶν ἀναπτυξικῶν κινήσεων. Οὕτω ἐκ τῆς ἀναλύσεως τῶν παραγόντων μεταβολῆς τῶν τιμαρίθμων, προκύπτει ὅτι ἡ ἐλαφρὰ ἀνδρικὴ ἔξελίξις των ἐντὸς τοῦ 1969, προῆλθε βασικῶς ἐξ τῆς ἀναπροσαρμογῆς ὡρισμένων ἐκ τῶν ἐλεγχομένων ὑπὸ τοῦ Κράτους τιμῶν, ἀναφερομένων κυρίως εἰς ὑπηρεσίας, ὡς καὶ ἐπὶ τῆς ἐμφανίσεως ὡρισμένων στενοτήτων εἰς τὴν προσφοράν ἀγροτικῶν προϊόντων, συνδεομένων μὲ αὐτόνομα αἵτια.

ΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟΝ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

‘Ακολούθως ὁ κ. Γαλάνης ἀνέφερθη εἰς τὴν διατηρηθεῖσαν ισορροπίαν εἰς τὸ ισοζυγιον ἐξωτερικῶν πληρωμῶν παρὰ τὴν ση-

THE WEST OF ENGLAND

SHIP OWNERS MUTUAL

PROTECTION & INDEMNITY ASSOCIATION (LUXEMBOURG)

PROTECTION & INDEMNITY OF SHIP OWNERS

Manager : The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (London) Limited

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

Telephone : 01 - 480 7272

Telex : WESTENG LONDON 262130

Cables : WESTENG LONDON E.C.3

μειωθέσαν σημαντικήν διεύρυνσιν τών πληρωμών δι' είσαγωγάς κατ' άκολουθίαν της έπενδυτικής και παραγωγικής δραστηριότητος. Τὰ εἰς χρυσὸν καὶ συνάλλαγμα ἐπίσημα διαθέσιμα ἀνήλιθον εἰς 292 ἑκατ. δολάρια ἔναντι 297 ἑκατ. δολ. τοῦ τέλους Δεκεμβρίου 1968 ἐνῷ ἀντιστοίχως ηγέρθη τὸ ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον τῶν συμφηστικῶν λογαριασμῶν (Clearings) κατὰ 5,9 ἑκατ. δολ. Δέον νὰ σημιωθῇ ὅτι εἰς τὸ ἀναφερθὲν ὕψος τῶν ἐπισήμων συναλλαγματικῶν διαθέσιμων δὲν περιλαμβάνεται τὸ κατατεθειμένον εἰς χρυσὸν μερίδιον τῆς Ἐλλάδος εἰς τὸ Διεθνὲς Νομισματικὸν Ταμεῖον, οὔτε αἱ εἰς ιδιαίτερον ρυθμιστικὸν ἀπόθεμα τηρούμεναι χρυσᾶς λίραι. Ἡ ἐξισορρόπησις συνετελέσθη ὑπὸ ἔντονον αὐξητικὴν ἔξελιξιν τῶν περιστοτέρων ἐκ τῶν μεγεθῶν τοῦ ισοζυγίου. Ταχεῖα ἄνθοδος παρετηρήθη εἰς τὰς εἰσαγωγάς ἀνεθόστα εἰς 182 ἑκατ. δολ. ἡ 14,7% (1969: 1.418,5 ἑκατ. δολ. 1968: 1.236,8 ἑκατ. δολ.).

TO NAYTIAKON SYNALLAGMA

Ἐξ ἄλλου τὸ Ἑλλειμμα τοῦ ἐμπορικοῦ ισοζυγίου ἐκάλυψαν ἐν μέρει οἱ ηγέρμενοι ἀδηλοὶ πόροι τὸ καθαρὸν πλεόνασμα τῶν ὅποιων ἀνήλιθον εἰς 545 ἑκατόμ. δολ. ἔναντι 524 ἑκατ. δολ. τὸ 1968. Σημαντικὴ ἄνοδος ἐνδεικτικὴ τῶν δυνατοτήτων περαιτέρω διεύρυνσέως τῶν ἐσημεώθη εἰδικῶτερον εἰς τὰς εἰσπράξεις ἐκ τουρισμοῦ (+24,3%) καὶ ἐκ τῶν μεταναστευτικῶν ἐμβασμάτων (+15,7%), ἐνῷ αἱ ναυτιλιακαὶ εἰσπράξεις διεμφρώθησαν περίπου εἰς τὰ αὐτά ὡς καὶ κατὰ τὸ 1968 ἐπίπεδα. Τὸ οὕτω καταλειπόμενον ἀνοιγμα ἐκ τοῦ ισοζυγίου τρεχουσῶν συναλλαγῶν ἐκαλύφθη σχεδόν ἐξ ὅλης τῆς ἐπιφύλαξης τῶν εἰσρευσάντων ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐπιχειρηματικοῦ καὶ διανειακῶν κεφαλαίων (τὸ σύνολον τῶν ὅποιων ἦτο κατὰ

17% ἀνώτερον τοῦ 1968) οὕτως ὡστε τὸ ισοζύγιον νὰ ισοσκελισθῇ μὲ σχεδὸν ἀμετάβλητον, τὸ ὕψος τῶν συναλλαγματικῶν διαθεσίμων.

AI KATASTHESIEIS

Συνεχίζων ὁ κ. Γαλάνης εἶπεν ὅτι κατὰ τὸ 1969 συνεχίσθη ἡ ἔντονος ἀνοδικὴ ἔξελιξις τῶν ιδιωτικῶν καταθέσεων. Ἡ πραγματοποιηθεῖσα αὐξησης ἀνήλιθον εἰς 14.081 ἑκατ. δρχ. ἡ 21,4%, συγχρίνεται δὲ πρὸς μέσον ἐτησίων ἀνοδον τῆς προηγουμένης διετίας ἡ 9.785 ἑκατ. δρχ. ἡ 19,8%.

Ἡ πραγματοποιηθεῖσα κατὰ τὸ 1969 ἄνοδος τῶν καταθέσεων ἥτο ἡ μεγαλύτερα μέχρι τούδε, ὑπόλειφεσα μόνον τῆς ἀντιστοίχου τοῦ ἔτους 1968, μεμονωμένως λαμβανομένου.

Ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Γαλάνης ἀνέφερθη:

• Εἰς τὴν ἐπέκτασιν τῆς τραπεζικῆς χρηματοδοτήσεως ὑπὸ συνθήκας νομισματικῆς σταθερότητος.

• Εἰς τὴν περιωρισμένην αὐξησιν τῆς νομισματικῆς κυκλοφορίας (2.752 ἑκατ. δρχ. ἡ 8,3% συγκρινομένη πρὸς μέσον ἐτησίων ἀνοδον κατὰ τὴν προηγουμένην διετίαν ἡ 3.498 ἑκατ. δρχ. ἡ 13,5% καὶ πρὸς αὐξησιν 2.820 ἑκατ. δρχ. ἡ 12,1% κατὰ τὸ 1966).

• Εἰς τὴν δραστηριότητα εἰς τὴν κεφαλαιαγοράν μὲ συνολικὴν ἀξίαν πραγματοποιηθεῖσῶν συναλλαγῶν εἰς τὸ χρηματιστήριον 2.768 ἑκατ. δρχ., ἡτις ἥτο κατὰ 883 ἑκατ. δρχ. ἡ 46,8% ἀνωτέρα τῆς ἀντιστοίχου τοῦ 1968.

• Εἰς τὰς ἐνισχυτικὰς ἐπιδράσεις τοῦ Δημοσίου ἐπὶ τῶν ἀναπτυξιακῶν ἔξελιξεων τῆς οἰκονομίας διὰ τῆς ἐκτελέσεως ηγέρμενου προγράμματος ἐπενδύσεων, χρηματοδοτηθέντος ἐν μέρει ἐξ ηγέρμενου πλεονάσματος τοῦ τακτικοῦ προϋπολογισμοῦ.

• Εἰς τὴν ἀσκηθεῖσαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἑταῖρον νομισματικὴν καὶ πιστωτικὴν τονίσας τὰ σημαντικότερα ἐκ τῶν ληφθέντων πιστωτικῶν μέτρων διαρκούντος τοῦ 1969.

EYNOIKAII AI PROOPIKAI

Περαίνων τὴν ἔκθεσίν του ὁ κ. Γαλάνης ἀφοῦ ὑπεγράψμισεν διτὶ τὸ κυριαρχοῦν κλίμα σταθερότητος καὶ ἐμπιστοσύνης ἀποτελεῖ πολύτιμον παράγοντας εὐνοϊκῶς ἐπηρεάζοντα τὰς ἀποταμευτικὰς τάσεις καὶ τὴν ἀνάληψιν ἐπιχειρηματικῶν πρωτοβουλίων, προσφέρον, ὡς ἐτούτου θετικὸν στοιχεῖον διὰ τὴν στήριξιν αἰσιοδόξων προβλέψεων ὡς πρὸς τὴν περαιτέρω πορείαν τῆς οἰκονομίας, ἀνεφέρθη εἰς τὰς ἀναμενόμενας μεγάλας ἐπενδύσεις τῶν ἐπιχειρήσεων ἀλομίνιου, χάλυβος, νικελίου καὶ λιπασμάτων, συνολικοῦ ὑψους ἀνοτέρου τῶν 120 ἑκατ. δολ. ὡς καὶ εἰς τὴν πρόδηλεψιν δημιουργίας εύρεων καὶ συγχρονισμένων βιομηχανικῶν συγκροτημάτων εἰς ἔξοχας παραγωγικοὺς τομεῖς, ὡς ἡ μεταλλουργία, ἡ θερμοηλεκτρικὴ ἐνέργεια, ἡ ναυπηγικὴ, ἡ διύλισις πετρελαίου καὶ ἡ ἐπεξεργασία παραγώγων αὐτοῦ, συνολικῆς ἀξίας 800 ἑκατ. δολ. περίτονος.

Καὶ κατέληξε: «Ἡ Τράπεζα τῆς Ἐλλάδος, μὲ τὴν πολύτιμην συνεργασίαν τοῦ συνόλου τοῦ τραπεζικοῦ συστήματος, πρώρισται νὰ συνεχίσῃ συμβάλλουσα, διὰ τῆς ἀνακατανεμητικῆς κυρίως λειτουργίας της, εἰς τὴν πιστωτικὴν κάλυψην τῆς ἀναπτυξιακῆς προσποθείας, ἐντὸς τῶν ὅριων, βεβαιῶς, τῶν προσδιοριζόμενων ἀπὸ τὴν ἀνάγκην περιφρουρήσεως τῆς νομισματικῆς σταθερότητος, ἡτις σήμερον, ὑπὸ τὴν ισχυρὰν συναλλαγματικὴν θέσιν τῆς χώρας καὶ τὴν σταθερότητα τῶν τιμῶν, ἀποτελεῖ ἀναμφισθῆτον γεγονός».

YOUR SUPPLIER

main and emergency transmitters DSB/SSB
main and emergency receivers DSB/SSB
auto - alarms
automatic keying devices
VHF transceivers
radars
echosounders
navigational television
direction finders
lorans
electronic logs
gyro - compasses
auto - pilots
sound equipment
entertainment television
ship's automation systems
data - loggers, computers
engine control recorders
etc ...

CHERMA — 26 ODOS BOUBOLINAS — PIRAEUS

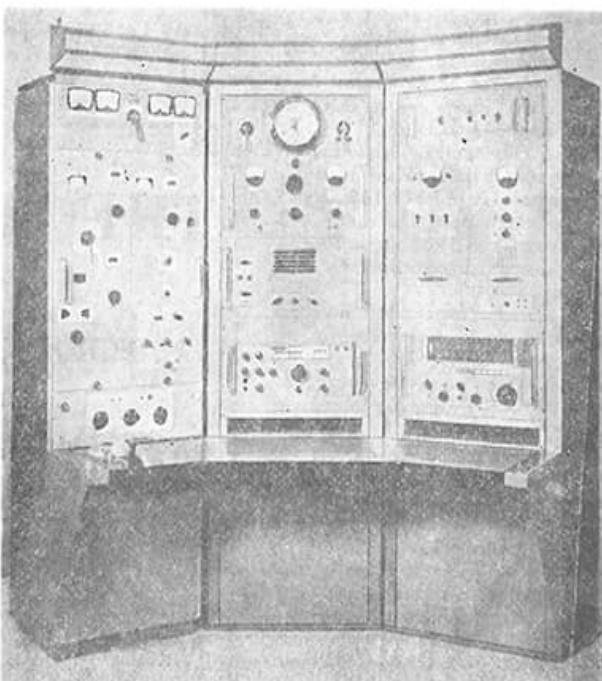
SAIT (LONDON) Ltd. — INGERSOLL HOUSE,
9 KINGSWAY — LONDON, W.C.2

SAIT INC. — 75 WEST STREET — NEW YORK 6

SAIT ELECTRONICS — HEAD OFFICE —
CHAUSSEE DU RUISBROEK 66 —
B - 1190 BRUSSELS (Belgium)

R.M.P. LISBON — I.S.R. COPENHAGEN

FOR ALL MARINE ELECTRONIC EQUIPMENT



Radio Console with SSB transmitter and receiver



MARINE
ELECTRONICS

SAIT ELECTRONICS

WORLD WIDE
SERVICE



ΑΙ ΑΠΟ 1-10-1969 ΝΕΑΙ ΡΗΤΡΑΙ ΧΡΟΝΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΣΚΑΦΩΝ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

ΥΠΟ Π. Ν. ΚΑΜΠΑΝΗ, Θ. Β. ΣΙΟΥΦΑ,
ΚΑΙ Ε. Κ. ΣΤΑΥΡΙΑΝΑΚΗ, ΔΙΚΗΓΟΡΩΝ

Α' ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Έν σφει της άπο 1.10.1969 εισαγωγής τῶν νέων ρητρῶν τοῦ 'Ινστιτούτου τῶν ἐν λεύθου χαρακτήρος τῶν προεκάλεσαν ἀληθῆ σεισμὸν εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἄγοράν, ἔκριθη χρησιμον ν σκιαγραφούονταν ἐν γενικαῖς γραμμαῖς ἡ λειτουργία καὶ σπουδαιότης τῶν ρητρῶν τούτων, ἐν σφει τῆς συμβάσεως θαλασσίας ἀσφαλίσεως καὶ τῶν ἐπιπτώσεων, τὰς ὅποιας αὐται ἔχουν ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Ως εἰναι γνωστόν, ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία, κατὰ ποσοστὸν τουλάχιστον 80%, καλύπτεται ἀσφαλιστικῶν μέσω τῆς ἐν Λονδίνῳ ἀσφαλιστικῆς ἄγορᾶς.

Περαιτέρω, ἔγενετο προσπάθεια βραχείας ἀναδύσεως τοῦ συστήματος ρητρῶν χρονασφαλίσεως σκαφῶν τοῦ 'Ινστιτούτου (Institute Time Clauses - Hulls), αἱ ὅποιαι εἶναι, ὡς εἰκός, μεγαλύτερας πρακτικῆς σπουδαιότητος ἀπὸ οἰασθῆποτε ἔτέρας καὶ ἐπειμάνθησαν, ὅπου ἔδει, ἡ ἔκτασις καὶ αἱ συνεπειατῶν ἐκασταχοῦ ἐπενεχεῖσῶν τροποποίησεων.

Τὸ μικρὸν τοῦτο πόνημα ἔχει κυρίως ἐνημερωτικὴ χαρακτήρα, διὰ τῆς ἀκολουθοῦσας ἀναλύσεως κατεβλήθη προσπάθεια νὰ φωτισθῇ μία ἄκρως ἐνδιαφέρουσα πτυχὴ τῆς θαλασσίας ἀσφαλίσεως διὰ τε τὸν ἐπαγγελματίαν ἀσφαλιστήν καὶ τὸν ἐφοπλιστήν, ὡς καὶ διὰ τὸν περὶ τὴν θαλασσίαν ἀσφάλισιν ἐνασχολούμενον νομικὸν.

Β' ΓΕΝΙΚΑ

Ἡ ἀπαρχὴ τῆς θαλασσίας ἀσφαλίσεως εἶναι ἀδεβαία.

Μετὰ θεοτάτης, δῆμος, δύναται νὰ ὑποστριχθῇ διτὶ αὐτῆ συνάπτεται μὲ τὴν 'Ιταλίων ὡς καὶ τὸν Σύνδεσμον τῶν 'Ανεστικῶν Πόλεων (Huius). Ἡ κατ' ἔρχοχήν, πάντως, ἀνάπτυξις τοῦ βασικοῦ τούτου διὰ τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν ἐν γένει οἰκονομικὴν ζωὴν θεσμοῦ συνδέεται μὲ τὴν Ἀγγλίαν, λόγω τῆς ἀπὸ τὸν 17 αἰώνος ἐπιφανείας τοῦ στόλου τῆς καὶ τῆς συνεπείᾳ τούτου ἐπιρροῆς τῆς ἐπὶ τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν ἐν γένει.

Ἡ θαλασσία ἀσφάλισις ἔξειλίχθη ἐν Ἀγγλίᾳ μὲ τὴν πρακτικὴν τῶν Lloyd's, ἀφετηρία τῶν ὅποιων ἑστάθη τὸ καφενεῖον τοῦ Ἐδουάρδου Λούδη, ὅπου συνεκεντροῦντο οἱ πλιοκτήται, πλοίαρχοι καὶ ἐμπόροι τῆς ἐποχῆς (17ος αἰώνος), οἱ διόποι διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν θαλασσῶν κινδύνων κατέφυγον εἰς τὴν γνωστήν, ἥδη, κατὰ τὰ ἀνωτέρω, θαλασσίαν ἀσφάλισιν, εἰσαγαγόντες τύπου τινὰ ἀσφαλιστηρίου ἐξ Ἰταλίας διὰ τὴν καλύψιν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου. Ὁ παγκοσμίως γνωστὸς οὐτός ὁργανισμὸς ἀπὸ αἰώνος καὶ πλέον παρηκολούθει καθημερινῶς διὰ τῶν κατὰ τόπους ἀντιπροσώπων καὶ πρακτόρων τοῦ τὴν μετακίνησιν τῶν πλοίων ἀνά τοὺς ὁκεανούς καὶ τὰς θαλάσσας καὶ διλύγον κατ' ὅλην διὰ τῆς ἀναπτυσσόμενης ὁργανώσεως τοῦ ἐπειδήθη ὡς ὁ τελείτερον ὡργανωμένος ἀσφαλιστικὸς ὁργανισμὸς διὰ τὴν θαλασσίαν ἀσφάλισιν.

Ως ἡτο φυσικόν, ὁ βασικὸς αὐτὸς τύπος ἀσφαλιστηρίου ἔξειλίχθη μὲ τὴν πάροδον τῶν ἑτῶν. Νέαι λέξεις ἡ καὶ διλόκηρα μέρη προσετέθησαν κατὰ καιρούς διὰ τὴν καλύψιν νέων ὀνταγκῶν ἡ διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν προβλημάτων ἐκ τῆς ἐρμηνείας τῶν ὅρων του ὑπὸ τῶν δικαστηρίων, μέχρις οὐ περὶ τὸ τέλος τοῦ 18ου αἰώνος καὶ συγκεκριμένων ἡ ἔτει 1779 ἐλαθε τὴν σημείων του μορφήν. Ἡ μόνη ἔκπτοτε προσθήκη ὑπῆρξεν ἡ καλούμενη ἡ Ρήτρα Παραίτησεως (Waiver Clause) προστεθεῖσα εἰς τὸ ἀσφαλιστηρίου Lloyd's ἡ ἔτει 1874.

Τὸ οὕτως ἔξειλιχθὲν ἀσφαλιστηρίου, γνωστὸν εἰς τὸν κύκλον τῶν ἀσφαλιστικῶν συναλογῶν ὡς Standard Form Lloyd's Policy καὶ ἀποτελοῦν ἡδη τὸ πρῶτον μέρος τοῦ πρώτου Παραρτήματος εἰς τὸν Ἀγγλικὸν Νόμον περὶ θαλασσίας ἀσφαλίσεως τοῦ 1906, ἀπαρτίζεται ἐκ τριών μερῶν σχετιζόμενων μέν, πλὴν, δῆμος, σαφῶς διασφινούμενων ἀπ'

καίου τῆς χώρας αὐτῆς, τοῦ γνωστοῦ ὡς Common Law.

Τὸ ἀσφαλιστηρίου Lloyd's ἐν τούτοις, δὲν ἂπον διατάσσεται, ὡς ἔχει, εἰς τὰς ἀνάγκας πάσης ἐποχῆς. Ἡ ἀνάπτυξις τῶν ἐν γένει μέσων μεταφορᾶς καὶ τοῦ συγχρόνου ἐμπορίου ὡδήγησεν εἰς ἀξιώσεις διὰ ποικίλους τύπους ἀσφαλιστικῆς καλύψεως, μὴ περιλαμβανομένους εἰς τὸ ἐν λόγῳ ἀσφαλιστηρίου. Οἱ ἀσφαλισται Lloyd's ἦσαν ὅλη ἀπόρθουμοι νὰ τροποποιήσουν τοὺς ὅρους τοῦ ἀσφαλιστηρίου, τὸ διπόσιον κατηξίωσεν ἡ πρᾶξης καὶ συνεδέθη μὲ τὴν παράδοσιν. Κατὰ τὰ συνέπειαν διὰ τὴν λύσιν τῶν συναφῶν προβλημάτων τῆς πράξεως ἐπενοήθη ὁ μηχανισμὸς τῆς προσθήκης εἰς τὸ ἀσφαλιστηρίου εἰδικῶν ρητρῶν παρεχουσῶν μεγαλυτέραν ἡ διάφορον προστασίαν. Ἡ πρακτικὴ αὐτὴ ἀνεπτύχθη κατὰ τὸν 19ον αἰ. εἰς Ἀγγλίαν, ἀρχῆς γενομένης μὲ τὴν γνωστὴν ἡ Ρήτραν Συγκρύσεως (Running Down Clause - R.D.C.), ἡ διποσια εἰσήχθη κατόπιν τῆς ἀποφάσεως εἰς τὴν ὑπόθεσιν De Vaux v. Sal-vador (1836).

Ἡ χρῆσις τοῦ ἀτμοῦ προεκάλεσεν, ὡς εἶναι γνωστόν, ἐπανάστασιν εἰς τὴν θαλασσοπολίαν, ἡ διὰ τῶν ιστιοφόρων γενομένη μεταφορὰ σχεδὸν ἔξηφανίσθη καὶ τὸ ἀπλοῦν πρᾶγμα (πλοῖον) τῆς ἀσφαλίσεως κατέστη ἀμέσως σύνθετον διὰ τῆς προσθήκης, πλὴν τῶν ὅλων, καὶ τῆς μηχανῆς. Τοῦτο ἔσχεν ὡς ἀπακόλουθον τὴν μεγάλην ὁμηρίαν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς χρησιμοποιήσεως προσθέτων ρητρῶν, ἥτις πάντως ὀδηγήσει εἰς χαώδη κατάστασιν, διότι ῥήτραι καλύπτουσι τὸν αὐτὸν κίνδυνον συνετάσσοντο ὑπὸ τῶν ἐπὶ μέρους ἀσφαλιστῶν κατὰ διάφορον ἔκστοτε καὶ ἐκασταχοῦ τρόπου. Ως καρπὸς αὐτῆς τῆς συγχρόσεως ἐπῆλθεν ἡ ἀναγώρισις ἐκ μέρους ὅλων τῶν παραγόντων εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἐπιχείρησιν, καὶ ίδια τὸν ἀσφαλιστῶν, τῆς ἀνάγκης διὰ συνενόησιν καὶ συνεργασίαν. Οὕτω τῷ 1884 ἐδημιουργήθη τὸ 'Ινστιτούτον τῶν ἐν Λονδίνῳ ἀσφαλιστῶν (Institute of London Underwriters) — τὸν διπόσιον πάντως δέον νὰ διακριθῇ ἀπὸ τὸν ὁργανισμὸν τῶν Lloyd's κατέπειτας βεβαίας ἀμφότερα συνεργάζονται διὰ τὴν γενικωτέραν ἀμφότερα συνεργάζονται διὰ τὴν θεμάτων — πρὸς τὸν σκοπὸν ἀκριβῶς, ὅπως (μεταξὺ ὅλων) καταστῆ εύχερής μία συλλογικὴ προσπάθεια διὰ τὴν ἐνιαίαν ἀντιμετώπισιν τῶν ἐμφανίζομένων ἀσφαλιστικῶν θεμάτων ἀπὸ πλευρᾶς ἀσφαλιστῶν.

* Ο σκοπὸς οὗτος ἔχει ἡδη πραγματωθῆ. Διάφορα συστήματα ρητρῶν ἔχουν οὔτω διατητωθῆ μὲ τὴν βοήθειαν πεπειραμένων δικηγόρων, σχεδιασθέντα νὰ καλύπτουν εἰδικοὺς τύπους συμφερόντων ἡ περιουσίας ὡς λ.χ. σκάφη (Hulls), φορτία, ναῦλον εἰδικάς μορφᾶς κινδύνων, ὡς λ.χ. κινδύνους λιμένων η πολέμου η διὰ τὴν παρέκτασιν τοῦ κινδύνου, ὡς τοῦτο συμβαίνει λ.χ. διὰ τῆς ῥήτρας ἡ ἀπόθηκης εἰς Ἀποθήκην (Warehouse to Warehouse Clause).

Οὕτως δλαι σχεδὸν αἱ ῥήτραι αἱ προστιθέμεναι εἰς τὸ ἀσφαλιστηρίου διὰ τὴν καλύψιν τῶν διαφόρων κινδύνων ἔχουν ὄμοιωμορφον διατύπωσιν, προέρχονται δ' ἐπιστήμας ἀπὸ τὸ 'Ινστιτούτον η (εἰς μικρότερον βαθμόν) ἀπὸ τοὺς Lloyd's. Αἱ ῥήτραι αὐται ἔχουν τὴν αὐτὴν σύνταξιν καὶ λεκτικὸν καὶ καλύπτουν δλα



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ
BERA
ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

Παρακαταθήκη καὶ τεχνικαὶ πληροφορίαι:
Γκόστα "Ενυπομ. Ε.Π.Ε.
'Ακτὴ Γ. Κονδύλη 10 - Πειραιεὺς
Τηλ. 476.573, 471.889

σχεδόν τά πεδία άσφαλισεως.

Αἱ κύριαι κατηγορίαι ήταν αἱ γνωσταὶ ὡς (α) Institute Voyage Clauses (αἱ ἀφορώσαι εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν τοῦ πλοίου ἢ τοῦ ναύλου κατὰ τὴν διάρκειαν πλοΐου). (β) Institute Time Clauses (αἱ ἀφορώσαι εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν τοῦ πλοίου ἢ τοῦ ναύλου κατὰ τὴν διάρκειαν χρονικῆς τινος περιόδου συνήθως μέχρι ἑνὸς ἔτους). (γ) Institute Cargo Clauses (αἱ ἀναφέρομεναι εἰς τὴν κάλυψιν τοῦ φορτίου). (δ) Institute War Risks Clauses (αἱ κατὰ τῶν κινδύνων πολέμου).

Δέον, πάντως, νὰ σημειωθῇ ὅτι ὁ ἀσφαλιστής δὲν ὑποχρεούται νὰ χρησιμοποιήσῃ τὰς ρήτρας αὐτάς, ὡς ἔχουν, ἀλλ' ὅτι ἀντιθέτως, (καὶ εἰς τὴν πρᾶξιν τούτῳ εἶναι μᾶλλον σύνηθες), μέρος τῶν ρητρῶν τούτων δύναται νὰ διαγράφεται κατ' ἐπίλογήν τῶν μερῶν κατὰ τὸ χρόνον τῆς συνάψεως; τῆς συμβάσεως ἀσφαλίσεως.

Ἡ νομικὴ φύσις τῶν ρητρῶν τούτων εἶναι κατὰ βάσιν ἀπλῆ. Ἀποτελοῦν προσθέτους ἄλλα, πάντως, διακεκριμένας συμφωνίας τῶν ἐν τῷ συμβάσει τῆς ἀσφαλίσεως μερῶν, σκοπούσεις τὴν κάλυψιν πρακτικῶν ἀναγκῶν. Ἀναφέρονται δ' αὐταὶ εἴτε εἰς τοὺς ὅρους τούς προσδιορίζοντας τὴν εὐθύνην τῶν ἀσφαλιστῶν, εἴτε εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν κινδύνων, καθ' ὃν γίνεται ἡ ἀσφάλιση.

Αἱ πλεισταὶ τῶν ρητρῶν τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν ἐν Λονδίνῳ Ἀσφαλιστῶν ἀνάγονται εἰς τὴν πρώτην κατηγορίαν. Οὐχὶ σπανιός ἐν τούτοις, ἀπαντῶνται ρήτραι, αἱ ὅποιαι ἀφοροῦν εἰς τὸν προσδιορισμὸν κινδύνων. Τοιούτη λ.χ. εἶναι ἡ γνωστὴ ὡς Inclusion Clause ἢ ρήτρα «ἀμελείας», ἢ Running Down Clause κλπ.

Πρόβλημα θεότητο νὰ δημιουργηθῇ λόγω συγκρούσεως μεταξὺ μιᾶς τῶν ρητρῶν τούτων καὶ τοῦ κυρίου μέρους τοῦ ἀσφαλιστήριου. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει καὶ ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῶν ἀμέσων κατεύθεων ἀναφερομένων, ὁ γενικὸς κανὼν ἐρμηνείας εἶναι ὅτι τὸ δόλον ἔγγραφον τὸ ἐμπεριέχον τοὺς ὅρους τῆς συμβάσεως ἀσφαλίσεως μετὰ τῶν προσθέτων ρητρῶν δέον ὅπως, ἐρμηνεύομενος καταλήλως, θεωρηθῇ οὕτως, ὥστε νὰ συναγάγῃ τὶς τὴν γενικὴν ἔννοιαν τούτου.

Ἐξ ἄλλου, εἶναι ἀληθές ὅτι τινὲς τῶν Institute Clauses πραγματεύονται τὸ αὐτὸ ἀντικείμενον ὡς καὶ τὸ ἀσφαλιστήριον. Λ.χ. ἡ ρήτρα «Εἰλεύθερος Μερικῆς Ἀθαρίας» (Free of Particular Average - F.P.A.), ἡ ἀποτελοῦσα μέρος τῶν Institute Cargo Clauses, διαλαμβάνει περὶ θέματος ἐμπεριεχομένου, ἥδη εἰς τὸ «Υπόδημα (Memento)» τοῦ ἀσφαλιστήριου, σκοπεῖ δὲ νὰ διευρύνῃ τὴν ἔκτασιν ἐφαρμογῆς τούτου. Συνήθως, δῆμως, οὐδεμίσις ὑπάρχει ἀντίφασις, δυναμένη νὰ δόηγηστη εἰς ἀμφιθήτοις, δεδομένου ὅτι αἱ ρήτραι αὐταὶ ἔχουν συνταχθῆ κατὰ τοιούτου τρόπον καὶ μετά τοιαύτης προσοχῆς, ὥστε νὰ ἀποτελοῦν συμπληρωματικὸν

μέρος τοῦ ἀσφαλιστηρίου (τὸ ὅποιον κατὰ τὰ προλεχθέντα ἔχει τύπον σταθερὸν καὶ ἀμετάβλητον), εἴτε ἐπεκτείνουσα τὰ ὅρια τῆς παροχομένης ἀσφαλιστικῆς καλύψεως εἰτὲ διευκρινίζουσα τούτην, τοῦ κινδύνου συγκρύσεως ὃντος οὕτω λίαν περιωρισμένου.

Παρὰ ταῦτα, δὲν εἶναι ἀδύνατοι περιπτώσεις, καθ' ὃς τὸ περιεχόμενον τῶν ρητρῶν ἔρχεται εἰς συγκρούσιν πρὸς τὸ τοῦ ἀσφαλιστηρίου Lloyd's, ὅτε πρίνια facie ἡ ἀληθῆς βούλησις τῶν μερῶν δέον νὰ ἀναζητηθῇ εἰς τὰς Institute Clauses διὰ τὸν λόγον ὅτι αὗται ἀποτελοῦν νεωτέραν προσθήκην, σκοποῖς τῶν δὲ εἶναι (μεταξὺ ἄλλων, ἐνδεχομένως) ἡ τροποποίησις τῆς παροχομένης διά τοῦ ἀσφαλιστηρίου καλύψεως.

Τὸ ἀντέρετο καθίσταται ἐφικτὸν ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἀρχῆς τῆς εὐνοίας πρὸς τὴν ἐγκυρότητα, ἥτις ἀκολουθεῖται ἐπὶ τῇ ἐρμηνείᾳ τῶν συμβάσεων ὑπὸ τῶν δικαστηρίων. Πράγματι, ἐν τῇ ἐρμηνείᾳ τῆς συμβάσεως ὡς συνόλου δικαστῆς δέον, ὅπως πράξῃ πᾶν ὅτι δύναται, ἵνα μὴ ἀπολέσῃ ἡ συμβάσις τὴν νομικὴν τῆς ισχύν, διατηροῦσα τὰς ἐνόμους αὐτῆς συνεπειῶν. Πράττει δὲ τούτο ἐν περιπτώσει συγκρούσεως δρῶν τινῶν τῆς συμβάσεως πρὸς ἀλλήλους διὰ τῆς ἀνέρεσεως ἐρμηνευτικῶν τῆς ἀληθούς βουλήσεως τῶν μερῶν.

Εἰς ωρισμένας, δημοσίες, περιπτώσεις εἶναι δυνατόν νὰ ὑπάρχῃ τοιαύτη ἀντίφασις μεταξὺ διαφόρων μερῶν συμβάσεως τίνος πρὸς ἄλληλα ὥστε νὰ καθίσταται ἀδύνατος, παρὰ τὰς διὰ τῆς ἐρμηνείας τῆς ἀληθούς βουλήσεως τῶν μερῶν προσπαθείας τῶν δικαστῶν, ἡ διατήρησις τῆς συμβάσεως ἐν νομικῇ ισχύι καί, ἡ ἐπέλευσις τῶν ἐνόμους αὐτῆς συνεπειῶν (Contract null and void).

Δέον, πάντως, νὰ μὴ λησμονῆται ὅτι αἱ ρήτραι αὗται εἶναι διακεκριμέναι συμφωνίαι, προστιθέμεναι εἰς τὸ κυρίων ἀσφαλιστηρίου. Τούτο σημαίνει ὅτι αἱ διακεκριμέναι αὗται συμφωνίαι δὲν δύναται νὰ ἐρμηνευθοῦν διὰ τῆς μεθόδου τοῦ συνδυασμοῦ αὐτῶν, οὐδὲ εἶναι δυνατόν νὰ ἀρύεται τις ἐπιχειρήματα διὰ τὴν ἐρμηνείαν τῆς μιᾶς ἕξ αὐτῶν ἀπό τῆς ἔτερας.

Οὕτω λ.χ. εἰς τὴν ὑπόθεσιν Xenos v. Fox (1868), ἀπεφασίσθη ὅτι ἡ ρήτρα «Νομικῆς προστασίας καὶ δαπανῶν ἐργασίας» (Sue and Labour Clause) εἰς τὸ ἀσφαλιστηρίου δὲν ἦταν δυνατόν νὰ συνδυασθῇ πρὸς τὴν ρήτραν «συγκρούσεως», ώστε νὰ συμπληρωθῇ αὐτῆν. «Ο δικαστῆς ἀναφέρομενος εἰς τὴν ρήτραν «συγκρούσεως» εἶπε: «Ἀποτελεῖ ἐκάστοτε εἰδικὴν σύμβασιν πολὺ διάφορον ἀπὸ τὴν σύμβασιν τῆς ἀσφαλίσεως εἰς τὴν συνήθη τοῦ μορφήν. Καὶ ἡ εὐθύνη, ὡς προσδιορίζεται ἀπό τὴν ρήτραν, δὲν ἔχειται ἀπὸ τοὺς συνήθεις κινδύνους, τοὺς καλυπτομένους ἀπὸ τὸ ἀσφαλιστηρίον, ἀλλὰ ἀπὸ τὰ εἰδικὰ ζητήματα, τὰ μηνημονεύμενα εἰς αὐτῶν τὴν ρήτραν».

Ἄλλη αἱ κατὰ καιρούς εἰσαχθεῖσαι ρήτραι εἶναι διακεκριμέναι συμφωνίαι, καὶ ἀξίαν τῶν πλοίων (δεξαμενόπλοια «μαμμούθ», κοντέινερς κλπ.) συνέδαλον σπουδαίων εἰς τὴν διαμόρφωσιν νέων συνθηκῶν. Πέραν τούτων τὸ πάντοτε ἐπίκαιρον πρόβλημα τῆς αὐξήσεως τῶν ἔξδαντων ἐπισκευῶν δὲν ἡδύνατο νὰ παραβεφθῇ. «Ολαζοὶ τουναντίον, οἱ ἀσφαλισταὶ ἡδύναντο καθ' ἡμέραν τὴν ὁξύτητα τούτου, καθ' ὅσον ἔφερον τὸ βάρος τῶν ἐπισκευῶν τὸν ἀξίαν τούτου ἀσφαλισθέντος συμφέροντος. (B.L. περὶ τούτου λ.χ. ἄρθρον 67 τοῦ ἀγγλικοῦ Νόμου περὶ Θαλασσίας Ἀσφαλίσεως τοῦ 1906 καὶ πρβλ. ἄρθρ. 208 παρ. 1 τοῦ Ἐπιπορικοῦ Νόμου).

Εἰς τὸν Ἰνστιτούτου οὐ μόνον δὲν παρέμειναν ἀνάλογοι, ἀλλ' ἔνιαι αὐτῶν καὶ καταργήθησαν διορθωρέως. Καὶ πάλιν αἱ πρακτικαὶ ἀνάγκαι καὶ τοῦ ἐμπορίου, οὐ μήν ἀλλὰ καὶ τῆς ἀσφαλίσεως ὡς ἐπιχειρήσεως καὶ τεχνικῆς, ὑπηγόρευσαν τὰς τοιαύτας λύσεις.

Ὦ οἷς ἡτο φυσικόν, αἱ δικαστικαὶ ἀποφάσεις, κρίσιμαι εἴπει ἐγειρομένας ἀμφιστηρίεων, ἀπετέλεσαν συχνάκις τὴν ἀφορμὴν διὰ τὴν εἰσαγωγὴν χρησιμῶν τροποποιησεων. Οὕτω λ.χ. ἡ ρήτρα «ὲλεύθερον συλλήψεως καὶ κατασχέσεως» (Free of Capture and Seizure Clause - F.C. & S.) μετὰ τὸν Πρώτον Παγκόσμιον Πόλεμον ὑπελήφθη εἰς σημαντικήν τροποποίησιν ἐπεκταθείσης τῆς δι' αὐτῆς καθοριζόμενης ἀπαλλαγῆς ἀπὸ εὔθυνης τῶν ἀσφαλιστῶν κατὰ θαλασσίων κινδύνων. Τούτη αὐτὸν συνέβη καὶ κατά τὴν διάρκειαν τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου, λόγω τῆς ἐρμηνείας, ἥτις ἐδόθη εἰς τὴν ρήτραν αὐτῆς εἰς τὴν περιφέμον υπόθεσιν, γνωστήν ὡς The Coxwold (1942).

Ὀρόσημον ὄντως ἀποτελεῖ εἰς τὴν ιστορίαν τοῦ Ἰνστιτούτου ἡ εἰσαγωγὴ τῶν νέων ἀπό 1.10.1969 ρητρῶν τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν ἐν Λονδίνῳ Ἀσφαλιστῶν. Αἱ πρὸ τοῦ 1970 ισχύσασαι ρήτραι, αἱ ἀναφέρομεναι εἰς τὰς κυριατέρας κατηγορίας ἀσφαλιστικῶν συμφερόντων, ήσαν αἱ ἀπό 1.6.64 τοιαύται προκειμένου περὶ τοῦ στάφους καὶ τοῦ ναύλου, καὶ αἱ ἀπό 1.1.1963 προκειμένου περὶ τοῦ φορτίου. Ἀπὸ ωρισμένου χρόνου, ἐν τούτοις, κατέστη συνειδητὸν εἰς τὴν Βρετανικὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν, διὰ τοῦ Ιnstitute Clauses ἡσαν διατάξεις τῶν Institute Clauses ἡσαν διατήρησις τῶν κυρίων, διορθώντος διὰ τοῦ σοδαραί ἐπήλθον ἀλλήλων εἰς τὰς συμβάσεις τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καὶ τοῦ ἐμπορίου ἐν γένει. Ἐξ ὅλου, αἱ πρόσφατοι ἔξελίξεις καὶ πρόσδοι εἰς τὸν σχεδιασμόν, κατασκευήν, μεγάθος καὶ ἀξίαν τῶν πλοίων (δεξαμενόπλοια «μαμμούθ», κοντέινερς κλπ.) συνέδαλον σπουδαίων εἰς τὴν διαμόρφωσιν νέων συνθηκῶν. Πέραν τούτων τὸ πάντοτε ἐπίκαιρον πρόβλημα τῆς αὐξήσεως τῶν ἔξδαντων ἐπισκευῶν δὲν ἡδύνατο νὰ παραβεφθῇ. «Ολαζοὶ τουναντίον, οἱ ἀσφαλισταὶ ἡδύναντο καθ' ἡμέραν τὴν ὁξύτητα τούτου, καθ' ὅσον ἔφερον τὸ βάρος τῶν ἐπισκευῶν τὸν ἀξίαν τούτου ἀσφαλισθέντος συμφέροντος. (B.L. περὶ τούτου λ.χ. ἄρθρον 67 τοῦ ἀγγλικοῦ Νόμου περὶ Θαλασσίας Ἀσφαλίσεως τοῦ 1906 καὶ πρβλ. ἄρθρ. 208 παρ. 1 τοῦ Ἐπιπορικοῦ Νόμου).

Εἰδικώτερον, πρόσφατοι εἰς εὐρυτάτην ἐκτασιν καταστροφαὶ διὰ τοὺς ἀσφαλιστάς ὡς λ.χ. ἡ ἐκ τῆς θυέλλης Μπέτσου ἐν ἔτει 1965, ἡ ὁποία προεκάλεσε σωρείαν διλκῶν ἀπωλειῶν, ἡ πρόσφατος καταστροφὴ τοῦ γνωστοῦ δεξαμενοπλοίου «Τόρρευ Κάπων» (1967), μὲ δόλας τὰς διὰ τοὺς ἀσφαλιστὰς δυσμενεῖς συνεπειάς, (αἱ ὁποῖαι ἔησαν μόλις τὸ παρελθόντα Νοέμβριον), ἡ ναυτῆ-

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

“MEDOV”

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

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

Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping



γησις πλοίων πρωτοφανούς και σχεδόν άπιστεύτου μεγέθους, ή είς μεγάλην έκτασιν αύξησης τών μικρών ζημιών λόγω τού εύρεος προσδιορισμού τής ένωσιας τού *'πλούς'* (*voyage*) έπεισθαν τής μεταβολήν.

Πρέγματι, δη γνωστὸς δργανισμὸς τῶν ἀσφαλιστῶν Joint Hull Committee, εἰς δὲ μετέχουν οἵτε Lloyd's καὶ τὸ Institute of London Underwriters, μετὰ μακρὰν καὶ ἐμπειριστικῶν καθ' ὅλας τὰς λεπτομερεῖας μελέτην, τῇ συμμετοχῇ ὅλων τῶν ἀρμόδιων παραγόντων ήτοι ἀσφαλιστῶν, δικηγόρων, οἰκονομολόγων, τεχνικῶν καὶ ἄλλων ἐμπειριογνωμόνων, καὶ μὲ τὴν χρήσιν ὅλων τῶν συγχρόνων τεχνικῶν μέσων (κομπιούτερς) προσέβησαν εἰς τὴν σύνταξιν τοῦ σχεδίου διά τὰς νέας ρήτρας, αἱ ὀποῖαι τελικῶς (μὲ τροποποιήσεις τινάς) ἐπεβλήθησαν, καὶ αἱ ὀποῖαι ριζικῶς ἐτροποποίησαν τὰς παλαιάς.

Αἱ νέαι ρήτραι τοῦ Ἰνστιτούτου ἐτέθησαν εἰς ισχὺν ἀπὸ 1.10.1969 διὰ τὰς ἀσφαλίσεις τὰς γενομένας ἀπὸ 1.10.69 καὶ ισχύουσας μετά τὴν 1.1.70. Ἐν διπειρωτικῷ χαρακτῆρος τῆς μεταβολῆς, ἐγένετο δεκτὸν ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν ὅτι αἱ νέαι ρήτραι δὲν θὰ ισχύουν διὰ τὰς ἀνανέωσεις τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν ἡδη ἡσητούμενων συμφερόντων, ὑπὸ τοῦ ὅρου βεβαίως διτὸν ὅτι προσφερόμενον πρὸς ἀνανέωσιν τῆς καλύψεως συμφέροντος δὲν ἔχει «βεβαρημένον μητρώων» (*Bad Records*): (Λ. Χ. πολλὰς ἀξιώσεις ἐπόντος ὀρισμένων χρονικῆς περιόδου ὑπέρβαντον καθωρισμένον ποσοστόν, δηπερ ὑπολογίζεται κατὰ συγκριμένην μεθόδον). Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει αἱ μέχρι τούδε ισχύσασαι ρήτραι καλύψεως θὰ ισχύουν διὰ μεταβατικήν περιόδου ἐνίανσίας ἀνανέωσεως, μεβ' ἥν αἱ νέαι ρήτραι θὰ ἐφαρμόζωνται γενικῶς.

Γ'. ΑΙ ΕΠΙ ΜΕΡΟΥΣ ΡΗΤΡΑΙ ΧΡΟΝΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΣΚΑΦΩΝ ΤΗΣ 1.10.1969.

«Ἡδη εἰσερχόμεθα εἰς τὴν παρουσίασιν τῶν ἀπὸ μέρους ρήτρων. Ὡς εἶναι, δῆμος, πρόδρόλιον εἰς μίαν ἐνήμερωτικὴν ἐργασίαν, ὡς ἡ παρούσα, εἰναι ἐκ τῶν πραγμάτων ἀδύνατον νὰ γίνηται πλήρης εἰς βάθος καὶ πλάτος παρουσίασις ὅλων ἡ ἔστω τῶν κυριωτέρων ρήτρων τοῦ Ἰνστιτούτου. Ὡς ἔκ τούτου αὐτῆς περιορίζεται εἰς τὴν κατ' ἀνάγκην περιληπτικὴν ἀνάπτυξιν τῶν ρήτρων Χρονασφαλίσεως τοῦ σκάφους (*Institute Time Clauses - Hulls*), αἱ ὀποῖαι ἐμφανίζουν ίδιαίτερον ἔνδιαφέρον ἀπὸ πλευρᾶς πρακτικῆς σκοπιμότητος καὶ αἱ ὀποῖαι ἀλλωστε εἶναι σχεδόν ὅμοιαι κατὰ τὸ πλεῖστον πρὸς τὰς χρησιμοποιουμένας διὰ τὴν κάλυψιν τοῦ καύλου.

I. Ρήτρα συγκρούσεως (*Running Down Clause - R.D.C.*): 'Η ρήτρα αὐτὴ εἰσήχθη τὸ πρώτον ἡ αποτέλεσμα τῆς ἀποφάσεως εἰς τὴν ὑπόθεσιν *De Vaux v. Salvador* (1836), διὰ νὰ καλύπτεται ἡ εὐθύη τοῦ πλοιοκτήτου διὰ ζημιάς, προκαλούμενης ἐκ συγκρούσεως μὲ ἔτερον πλοίον εἰς τρίτου. Ὡς ἐγένετο δεκτὸν εἰς τὴν ἀνωτέρω ὑπόθεσιν τὸ ἀσφαλιστήριον *Lloyd's* δὲν καλύπτει ειθύνας τοῦ πλοιοκτήτου ἔναντι τρίτων λόγω συγκρούσεως, καθ' δօσον ἡ σύγκρουσις εἶναι μὲν κίνδυνος θαλάσσης (Βλ. λ.χ. περὶ τούτου *The Xanthio* - 1887) καὶ ἐπειδὴ γεννάται ἀσφαλῶς εὐθύη τεῖ οἱ ἀσφαλιστοῦ διὰ τὴν κάλυψιν τῆς μερικῆς φύσιας τῆς προκληθεῖσας ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι ἡσητούμενον κατὰ τῶν κίνδυνων θαλάσσης. 'Ινα, δῆμος, καλύψθη ἡ ζημιά η προκληθείσα εἰς τὸ ἔτερον (ἡ ἔτερα) πλοίον λόγω συγκρούσεως ὑπαιτιότητοι τοῦ ἡσητούμενου πλοίου, δέον ὅπως ἔχῃ τοῦτο εἰδικῶς συμφωνηθῆ μετὰ τοῦ ἀσφαλιστοῦ. Τοιαύτην εἰδικήν κάλυψιν παρέχει ἡ *Running Down Clause*, (Βλ. καὶ ἄρθρον 14 τοῦ ἀγγλικοῦ Νόμου περὶ θαλάσσης *'Ασφαλίσεως* τοῦ 1906).

Η ρήτρα αὐτὴ, ἡ ὀποῖα σημειωτέον ἐνεσωματώθη εἰς τὰς νέας ρήτρας ὡς ισχύει ἡδη, τροποποιηθεῖσα ἀπὸ 1.1.69, θέτει ὡς

προϋπόθεσιν εὐθύης τοῦ ἀσφαλιστοῦ διὰ τὴν ζημιάν τοῦ τρίτου ὅτι (α) ἡ σύγκρουσις ἐστιμένη μεταξὺ πλοίων, καὶ (β) ἡ εὐθύη τοῦ ἡσητούμενου πλοιοκτήτου νὰ ἐγενήθη ἐξ ἀδικήματος καὶ οὐχὶ ἐκ συμβάσεως. Περὶ τοῦ τελευταίου τούτου βλ. τὴν ἀπόφασιν ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως *Furness Withy v. Dunder* (1936).

Περαιτέρω, καθορίζεται ὁ τρόπος καταμερισμοῦ τῆς εὐθύης τῶν ἀσφαλιστῶν τῶν δύο ή πλειόνων συγκρουσθέντων πλοίων, ἐάν ἀμφότερα ἡ πάντα τὰ πλοία εἶναι ἐν μέρει υπεύθυνα. Οὕτω κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὴν ἀρχὴν τῆς *Single Liability*, ἡ ὀποῖα ισχύει ὑπὸ τὸ *Common Law*, ἡ *R.D.C.* εἰσάγει τὴν ἀρχὴν τῆς *Cross Liability*, ἡ ὀποῖα εὔνοει ὅρθοτερον καταμερισμὸν τῶν εὐθυνῶν τῶν ἀσφαλιστῶν.

Ἡ ἔκτασις τῆς εὐθύης τοῦ ἀσφαλιστοῦ κατὰ τὴν *R.D.C.* ἔναντι τοῦ τρίτου, ἐξ ἄλλου περιορίζεται διπτῶς καὶ δῆ: (α) Αὐτὴ δύναται νὰ ξέχηθῃ μόνον μέχρι τῶν ¾ τῆς δέξιας τοῦ ἀσφαλισθέντος πλοίου, ὡς αὐτὴ διεκρίθη ὑπὸ τοῦ ἡσητούμενου (*Valueuel Policy*) ἡ ἀνευρίσκεται δι' ἐφαρμογῆς τῶν σχετικῶν κανόνων (*Unvalueuel Policy*). Καὶ (β) 'Ἐκ τῆς εἰς τὸν τρίτον προκληθεῖσης ζημιάς δὲ ἀσφαλιστής ὑποχρεύεται νὰ ἀποκαταστήσῃ εἰς τὸν ἡσητούμενον καταβάλλοντα ἡδη εἰς τὸν τρίτον τὴν ζημιάν, τὰ ¾ ταύτης, πάντοτε φυσικὰ ὑπὸ τὸν ὑπὸ (α) περιορισμὸν, τὸν ¼ παραμένοντος ἄλλοτε ὑποχρεωτικῶς ἀκαλύπτοντο. Ός πρὸς αὐτὸν, δηπειρότερον, ὡς πλοιοκτήτης πλοίου καταστήσεις ἡ ἀποκαταστήση τοῦ κινδύνου παρατηθεῖται ὡς ὑποχρεωτικῶς αὐτοσφαλισθεῖσες.

'Ο περιορισμὸς οὗτος τῆς εὐθύης τοῦ ἀσφαλιστοῦ (δὲ ὀποῖος σημειωτέον δὲν ἀπαντεῖ εἰς τὰς αντιτούχους ἀμερικανικάς καὶ διλανδικάς ρήτρας) ἐπέθη διὰ νὰ καθιστᾶ πλέον προστεκτούς τοὺς πλοιοκτήτας. Πράγματι, δῆμος, τὸ μέρος αὐτὸν τῆς εὐθύης καλύπτεται συνήθως στήμερον ὑπὸ τῶν ἀλληλασφαλιστικῶν δργανισμῶν τῶν πλοιοκτητῶν *γυναστῶν* ὡς *P. & I. Club*. Τοῦτο αὐτὸν ισχύει καὶ δι' εἰδίνων συγκρούσεως μὲ ἀντίκειμενα, τὰ ὀποῖα δὲν εἶναι πλοῖα, ὡς πρὸς τὰ δητία η εὐθύη ρητῶν ἀποκλείεται ὑπὸ τῆς δευτέρας παραγράφου τῆς ρήτρας.

'Ως ἡδη φυσικόν, ἡ ρήτρα αὐτὴ ἔδωκεν ἀφορμὴν μέχριν δικῶν δικαστηρίων διὰ τὴν ἀρχιθεωρίαν τῶν πλοίων των, καὶ τοι τοῦτο ὡς ἀσφαλιστικὴ περιπτωσίας ἐκρίθη ὡς ἐπαυξανούσα τοὺς κινδύνους. Εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτὰς ἡδηνταντο περιπτωσίας οἵτινες οἱ ἀσφαλισταί, κατὰ αὐστηρῶν νομικήν κρίσιν, νὰ ἀποφύγουν τὴν εὐθύην διὰ τυχὸν ζημιάς η ἀπωλείας ἐπικαλούμενον τὴν τοιαύτην παράλειψιν. 'Εξακολούθησε, ἐν τούτοις, αὐτῆς τῆς πρακτικῆς μὲ τὰ σημερινά δεδομένα τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς θὰ περιέλειπε σοβαρούς κινδύνους διὰ τοὺς ἀσφαλιστὰς ἐφ' ὡς θεοποίησθαι η παρούσα διάταξις.

'Η νέα, δῆμος, διάταξις αὐτὴ πιθανώτατα προώρισται νὰ δημιουργήσῃ σοδαρά προβλήματα καὶ δῆ διὰ τοὺς ἔξης λόγους:

(α) Δεδομένου διτὸι σημερινούς παρατηθεῖσας προστεκτούς τοῦ πλοιοκτήτου, πράγματι, δῆμος, τὸ μέρος αὐτὸν τῆς εὐθύης καλύπτεται συνήθως στήμερον ὑπὸ τῶν ἀλληλασφαλιστικῶν δργανισμῶν τῶν πλοιοκτητῶν *γυναστῶν* ὡς *P. & I. Club*. Τοῦτο αὐτὸν ισχύει καὶ διὰ αὐτῶν πλοίων τὴν εὐθύην διὰ τυχὸν ζημιάς η ἀπωλείας ἐπικαλούμενον τὴν τοιαύτην παράλειψιν. 'Εξακολούθησε, ἐν τούτοις, αὐτῆς τῆς πρακτικῆς μὲ τὰ σημερινά δεδομένα τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς θὰ περιέλειπε σοβαρούς κινδύνους διὰ τοὺς ἀσφαλιστὰς ἐφ' ὡς θεοποίησθαι η παρούσα διάταξις.

(β) 'Υπὸ τὴν παρούσαν μορφὴν τῆς ρήτρας φαίνεται διτὸι ἀποκλείεται πάσαν κατὰ ἀσφαλιστοῦ ἀξιώσεις, γεννηθεῖσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοιαύτης ἐργασίας (λ.χ. ἐκφοτώσεως ἀπαγορευομένης ὑπὸ τῆς ρήτρας πατέτης), καὶ ἄντι ἔτι αὐτῆς ἡ αἵτια αὐτῆς εἶναι ισχετός πρὸς αὐτὴν (τὴν μεταφοράν), τοῦθ' διπέρ οἴμοις εἶναι πλοῖα, πέραν τῶν εἰδικῶν, θὰ χρειασθούν διὰ σκοπούς ἐκφοτώσεως της φορτίου. Καὶ

(γ) 'Υπὸ τὴν παρούσαν μορφὴν τῆς ρήτρας φαίνεται διτὸι ἀποκλείεται πάσαν κατὰ ἀσφαλιστοῦ ἀξιώσεις, γεννηθεῖσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοιαύτης ἐργασίας (λ.χ. ἐκφοτώσεως ἀπαγορευομένης ὑπὸ τῆς ρήτρας πατέτης), καὶ ἄντι ἔτι αὐτῆς ἡ αἵτια αὐτῆς εἶναι ισχετός πρὸς αὐτὴν (τὴν μεταφοράν), τοῦθ' διπέρ οἴμοις εἶναι πλοῖα, πέραν τῶν εἰδικῶν, θὰ χρειασθούν διὰ σκοπούς ἐκφοτώσεως της φορτίου. Καὶ

(δ) 'Υπὸ τὴν παρούσαν μορφὴν τῆς ρήτρας φαίνεται διτὸι ἀποκλείεται πάσαν κατὰ ἀσφαλιστοῦ ἀξιώσεις, γεννηθεῖσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοιαύτης ἐργασίας (λ.χ. ἐκφοτώσεως ἀπαγορευομένης ὑπὸ τῆς ρήτρας πατέτης), καὶ ἄντι ἔτι αὐτῆς ἡ αἵτια αὐτῆς εἶναι ισχετός πρὸς αὐτὴν (τὴν μεταφοράν), τοῦθ' διπέρ οἴμοις εἶναι πλοῖα, πέραν τῶν εἰδικῶν, θὰ χρειασθούν διὰ σκοπούς ἐκφοτώσεως της φορτίου. Καὶ

(ε) 'Υπὸ τὴν παρούσαν μορφὴν τῆς ρήτρας φαίνεται διτὸι ἀποκλείεται πάσαν κατὰ ἀσφαλιστοῦ ἀξιώσεις, γεννηθεῖσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοιαύτης ἐργασίας (λ.χ. ἐκφοτώσεως ἀπαγορευομένης ὑπὸ τῆς ρήτρας πατέτης), καὶ ἄντι ἔτι αὐτῆς ἡ αἵτια αὐτῆς εἶναι ισχετός πρὸς αὐτὴν (τὴν μεταφοράν), τοῦθ' διπέρ οἴμοις εἶναι πλοῖα, πέραν τῶν εἰδικῶν, θὰ χρειασθούν διὰ σκοπούς ἐκφοτώσεως της φορτίου. Καὶ

(ζ) 'Υπὸ τὴν παρούσαν μορφὴν τῆς ρήτρας φαίνεται διτὸι ἀποκλείεται πάσαν κατὰ ἀσφαλιστοῦ ἀξιώσεις, γεννηθεῖσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοιαύτης ἐργασίας (λ.χ. ἐκφοτώσεως ἀπαγορευομένης ὑπὸ τῆς ρήτρας πατέτης), καὶ ἄντι ἔτι αὐτῆς ἡ αἵτια αὐτῆς εἶναι ισχετός πρὸς αὐτὴν (τὴν μεταφοράν), τοῦθ' διπέρ οἴμοις εἶναι πλοῖα, πέραν τῶν εἰδικῶν, θὰ χρειασθούν διὰ σκοπούς ἐκφοτώσεως της φορτίου. Καὶ

(η) 'Υπὸ τὴν παρούσαν μορφὴν τῆς ρήτρας φαίνεται διτὸι ἀποκλείεται πάσαν κατὰ ἀσφαλιστοῦ ἀξιώσεις, γεννηθεῖσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοιαύτης ἐργασίας (λ.χ. ἐκφοτώσεως ἀπαγορευομένης ὑπὸ τῆς ρήτρας πατέτης), καὶ ἄντι ἔτι αὐτῆς ἡ αἵτια αὐτῆς εἶναι ισχετός πρὸς αὐτὴν (τὴν μεταφοράν), τοῦθ' διπέρ οἴμοις εἶναι πλοῖα, πέραν τῶν εἰδικῶν, θὰ χρειασθούν διὰ σκοπούς ἐκφοτώσεως της φορτίου. Καὶ

(θ) 'Υπὸ τὴν παρούσαν μορφὴν τῆς ρήτρας φαίνεται διτὸι ἀποκλείεται πάσαν κατὰ ἀσφαλιστοῦ ἀξιώσεις, γεννηθεῖσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοιαύτης ἐργασίας (λ.χ. ἐκφοτώσεως ἀπαγορευομένης ὑπὸ τῆς ρήτρας πατέτης), καὶ ἄντι ἔτι αὐτῆς ἡ αἵτια αὐτῆς εἶναι ισχετός πρὸς αὐτὴν (τὴν μεταφοράν), τοῦθ' διπέρ οἴμοις εἶναι πλοῖα, πέραν τῶν εἰδικῶν, θὰ χρειασθούν διὰ σκοπούς ἐκφοτώσεως της φορτίου. Καὶ

(ι) 'Υπὸ τὴν παρούσαν μορφὴν τῆς ρήτρας φαίνεται διτὸι ἀποκλείεται πάσαν κατὰ ἀσφαλιστοῦ ἀξιώσεις, γεννηθεῖσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοιαύτης ἐργασίας (λ.χ. ἐκφοτώσεως ἀπαγορευομένης ὑπὸ τῆς ρήτρας πατέτης), καὶ ἄντι ἔτι αὐτῆς ἡ αἵτια αὐτῆς εἶναι ισχετός πρὸς αὐτὴν (τὴν μεταφοράν), τοῦθ' διπέρ οἴμοις εἶναι πλοῖα, πέραν τῶν εἰδικῶν, θὰ χρειασθούν διὰ σκοπούς ἐκφοτώσεως της φορτίου. Καὶ

(κ) 'Υπὸ τὴν παρούσαν μορφὴν τῆς ρήτρας φαίνεται διτὸι ἀποκλείεται πάσαν κατὰ ἀσφαλιστοῦ ἀξιώσεις, γεννηθεῖσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοιαύτης ἐργασίας (λ.χ. ἐκφοτώσεως ἀπαγορευομένης ὑπὸ τῆς ρήτρας πατέτης), καὶ ἄντι ἔτι αὐτῆς ἡ αἵτια αὐτῆς εἶναι ισχετός πρὸς αὐτὴν (τὴν μεταφοράν), τοῦθ' διπέρ οἴμοις εἶναι πλοῖα, πέραν τῶν εἰδικῶν, θὰ χρειασθούν διὰ σκοπούς ἐκφοτώσεως της φορτίου. Καὶ

(λ) 'Υπὸ τὴν παρούσαν μορφὴν τῆς ρήτρας φαίνεται διτὸι ἀποκλείεται πάσαν κατὰ ἀσφαλιστοῦ ἀξιώσεις, γεννηθεῖσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοιαύτης ἐργασίας (λ.χ. ἐκφοτώσεως ἀπαγορευομένης ὑπὸ τῆς ρήτρας πατέτης), καὶ ἄντι ἔτι αὐτῆς ἡ αἵτια αὐτῆς εἶναι ισχετός πρὸς αὐτὴν (τὴν μεταφοράν), τοῦθ' διπέρ οἴμοις εἶναι πλοῖα, πέραν τῶν εἰδικῶν, θὰ χρειασθούν διὰ σκοπούς ἐκφοτώσεως της φορτίου. Καὶ

(μ) 'Υπὸ τὴν παρούσαν μορφὴν τῆς ρήτρας φαίνεται διτὸι ἀποκλείεται πάσαν κατὰ ἀσφαλιστοῦ ἀξιώσεις, γεννηθεῖσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοιαύτης ἐργασίας (λ.χ. ἐκφοτώσεως ἀπαγορευομένης ὑπὸ τῆς ρήτρας πατέτης), καὶ ἄντι ἔτι αὐτῆς ἡ αἵτια αὐτῆς εἶναι ισχετός πρὸς αὐτὴν (τὴν μεταφοράν), τοῦθ' διπέρ οἴμοις εἶναι πλοῖα, πέραν τῶν εἰδικῶν, θὰ χρειασθούν διὰ σκοπούς ἐκφοτώσεως της φορτίου. Καὶ

τελευταίος ούτος έγνωστοποίησε την σημειωθένταν παραδίσασιν είς τούς άσφαλιστάς, εύθὺς ως ἔλασε γνώσιν ταύτης καὶ κατέβαλε τὸ πρόσθετον άσφαλιστρον. Ἐπανελήφθη, ως είχεν, εἰς τὰς νέας ρήτρας τῆς 1.10.69.

VI. Ρήτρα πωλήσεως τοῦ ουπλοίου (Sale of Vessel Clause): Διά τῆς διατάξεως τῆς ρήτρας ταύτης δρίζεται ὅτι, ἐάν τὸ πλοῖον πωλήθη ἢ τεθῇ ὑπὸ νέαν διεύθυνσιν, ἡ ἀσφαλίσις θεωρεῖται τερματιζομένη πλὴν ἐάν εγγράφως οἱ ἀσφαλίσται συμφωνήσουν ἄλλως. Ωσάντως ἡ ἀσφαλίσις συνεχίζεται ἐάν τὸ πλοῖον είναι ἦδη φορτωμένον καὶ ἔχει ἀποπλεύσει ἐκ τοῦ λιμένος φορτώσεως καλπ.

Ἡ σκοπιμότης τῆς διατάξεως αὐτῆς εἶναι πρόδηλος. Ἡ διεύθυνσις ἐνὸς πλοίου καὶ τὸ πρόσθιον τοῦ πραγματικοῦ (καὶ οὐχὶ ἀπλῶς «ενομικοῦ») πλοιοκτήτου ἡ διαχειρίστου είναι ἔξαιρετικῶς σπουδαῖος παράγων ἐν τῇ ἐκτίμησει τῶν κινδύνων ὑπὸ τοῦ ἀσφαλιστροῦ. Οὕτω διὰ τῆς διατάξεως ταύτης ἐμποδίζεται ἡ ἕκχρησις τῶν ἐκ τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως δικαιωμάτων διὰ τὸ μέλον ἐν περιπτώσει μεταβιβάσεως τοῦ πλοίου κατὰ κυριότητα καὶ θέσεώς του ὑπὸ διάφορον διαχειρίστιν καὶ ἐκμετάλλευσιν, ἅνει τῆς συνανέσεως τοῦ ἀσφαλιστροῦ.

Ἡ ρήτρα αὐτὴ συνιστᾷ κατὰ συμφωνίαν τροποποίησιν τοῦ ἐνδοτικοῦ κανόνος τοῦ ἄρθρου 50 τοῦ ἀγγλικοῦ Νόμου περὶ Θαλασσίας Ἀσφαλίσεως τοῦ 1906, τὸ ὅποιον δρίζει ὅτι, ἐπιφαλασσομένης διαφόρου συμφώνιας τῶν μερῶν, ἐπιτρέπεται ἡ μεταβιβάσις (assignment) τοῦ ἀσφαλιστροῦ. (Πρδ. καὶ ἄρθρον 194 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου).

Ἡ ρήτρα αὐτὴ δέν νὰ συνδιασθῇ πρὸς τὴν ρήτραν XXIII τῶν ρητρῶν τοῦ Ἰνστιτούτου περὶ ἡς κατωτέρω.

VII. Ρήτρα ἀμελείας (Negligence Clause): Ἡ ρήτρα αὐτὴ εἰστήθη τὸ πρῶτον ἐν ἑταῖ 1887 καὶ ἀκολουθίαν τῆς γνωστῆς ἀποφάσεως τῶν ἀγγλικῶν δικαστηρίων εἰς τὴν ὑπόθεσιν Thames and Mersey Marine Ins. Co. v. Hamilton, Fraser & Co. ἐλασε δὲ τὸ ὄντο τῆς ἐκ τοῦ πλοίου «Inchmarree», διπερ εἶχεν ὑποστῆ ἡ ζημίας συνεπές ἀμελείας μέλους τοῦ πληρώματος. Τὸ δικαστήριον ἀπέφηντο ὅτι ἡ λόγῳ ἀμελείας ἑτέλευτης ζημίας δὲν καλύπτεται ἀπὸ τὸ ἀσφαλιστήριον, τὸ μὲν διότι ἡ ἀμελεία δὲν ἀποτελεῖ «κίνδυνον θαλάσσης» (Peril of the seas), τὸ δὲ διότι δὲν ἐμπιέπει εἰς τὴν ἔννοιαν τοῦ ὅρου «πάντες οἱ λοιποὶ κίνδυνοι» (All other perils), καθ' ὃτι δὲν ἀποτελεῖ κίνδυνον ἀνάλογον (eiusdem generis) πρὸς τοὺς ὑπὸ τοῦ ἀσφαλιστηρίου καλυπτομένους κινδύνους θαλάσσης.

Ἡ ρήτρα αὐτὴ ἔκπτεται ὑπεβλήθη εἰς σειράν ὅλην τροποποιήσεων. Οὕτω τῷ 1916 ἐπεξετάθη περαιτέρω, διότι ἐκρίθη ὅτι δὲν ἦτο ἐπαρκής, καθ' ὃσον δὲν ἔκαλυπτει ἀτυχήματα συμβαίνοντα κατὰ τὴν διοικασίαν τῆς φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως. Ἀφορμὴν εἰς τὴν ἐπέκτασιν τῆς καλύψεως ἔδωκεν ἡ ἀπόφασις εἰς τὴν ὑπόθεσιν Stott (Baltic) Steamers v. Martin (1914).

Σήμερον τὸ πεδίον τῆς ρήτρας ταύτης εἶναι πολὺ εὑρύτερον περὶ ὅτι εἶναι ἀναγκαῖον διὰ νὰ καλύψῃ περιστατικά, τὰ ὅποια τὴν προύκάλεσαν, καλύπτεται δὲ ζημίας ἀσφαλῶς μὴ προκαλουμένας ἐκ κινδύνων θαλάσσης.

Αἱ τελευταῖαι μεταβολαὶ τῶν ρητρῶν τοῦ Ἰνστιτούτου (1.10.69) δὲν ἀφήκαν ἄδικον καὶ τὴν ρήτραν αὐτήν. Οὕτως αὐτὴ πρὸς εὐχερεστέραν χρήσιν τῆς ἀνεταξινομήθη εἰς δύο παραγράφους, ἐπεξετάθη δὲ περαιτέρω ἡ παρεχομένη κάλυψις. Ἡ οὐσιαστικὴ προσθήκη εἰς τὴν ρήτραν αὐτὴν εἴναι διτὶ, καλύπτεται καὶ ἡ ἀμελεία τοῦ ἐπισκευαστοῦ ὑπὸ τὸν ὅρον ὃτι οὔτος δὲν εἴναι δὲ ὑπὸ τοῦ ἀσφαλιστηρίου ἀσφαλισμένος.

Ἐν σημείῳ τῆς ρήτρας ταύτης εἶναι περαιτέρων διά τὸ παρελθόν δυνατόν τοῦ πραγματικοῦ καὶ ὁδήγησεν εἰς εὐρεῖαν νομολογίαν, μήτη ἡ φράσις αὐτῆς ἀθράστις ἀξόνων ἡ οἰονδήποτε

λανθάνον ἐλάττωμα τῶν μηχανῶν ἡ τοῦ σκάφους (Breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull). Ἡ δοῦθεῖσα ἐρμηνεία είναι ὅτι οἱ ἀσφαλίσται δὲν ὑπέχουν εὐθύνην νὰ ἀποκαταστήσουν τὴν δαπάνην ἀντικαταστάσεως τοῦ πάσχοντος τὸ κεκρυμμένον ὑλάττωμα τῆς μηχανῆς ἡ τοῦ σκάφους συνεπέας τοῦ ὅποιον τούτῳ κατέστη ἀχρηστόν, ἀλλὰ μόνον τὴν δαπάνην δι' ἀποκαταστάσιν τῆς ζημίας τῆς προκληθείσης εἰς ἄλλο μέρος τοῦ πλοίου ἐκ τοῦ λόγου ὅτι ὑφίστατο τὸ κεκρυμμένον ἐλάττωμα. Οὕτως ἀπέτραψε τὸ δικαιοστήριον εἰς τὴν βασικὴν ὑπόθεσιν Seindia Steamship (London) Ltd. v. London Assurance, Ἀναφερόμενος εἰς τὴν ρήτραν Inchmarree, ὡς ὅποια περιείχετο εἰς τὸ ἀσφαλιστήριον ὁ δικαστής Branson, J., εἶπε: «Μοὶ φαίνεται, συνεπώς, ὅτι ἡ ὅρη ἀνάγκωσις τῆς ρήτρας είναι ὅτι ἡ θραύσις τοῦ ἀξόνου καθ' αὐτὴν δὲν καλύπτεται... Εἰς τὴν παρούσαν περίπτωσιν ἡ μόνη ζημία πέραν τῆς ζημίας τῆς θλικοῦ (προκληθείσης ὑπὸ τοῦ θραυσθέντος ἀξόνου), ἥτις καὶ ἐπληρώθη, εἶναι ἡ ζημία τοῦ ἀξόνου καθ' αὐτὸν, διη. Ἡ θραύσις τοῦ ἀξόνου δὲν προκλήθη ὑπὸ θραύσεως τοῦ ἀξόνου!!!».

Δέον νὰ σημειωθῇ ὅτι καθ' ὃσον ἀφορά τὴν κάλυψιν τῆς ἀμελείας τοῦ Πλοιάρχου, ἀξιωματικοῦ καὶ πληρώματος ἡ ρήτρα αὐτὴ δέον νὰ ἀναγνωσθῇ ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν νέαν ρήτραν XI εἰσαγαγούσαν ως πρὸς τὸ σημεῖον τούτῳ τὴν ὑποχρεωτικὴν αὐτασφαλίσιν (Co - Insurance) τοῦ ἀσφαλισμένου κατὰ ποσοστὸν 10% περὶ ἡς κατωτέρω.

VIII. Ρήτρα διακανονισμοῦ (Co - Adjustment Clause): Κατὰ τὸ ἀγγλικὸν δίκαιον ὁ διακανονισμός τῆς γενικῆς ἀβαρίας (General Average) γίνεται ἐν τῷ τελικῷ λιμένι ἐκφορτώσεως ἡ εἰς τὸν λιμένα ἔνθα διακοπὴ τοῦ πλοίου (Adventus). Τοῦτο αὐτὸν ισχύει καὶ ὑπὸ τὸ ἐλληνικὸν δίκαιον. (Βλ. KIND ἄρθρο 233).

Ἡ προσθήκη τῆς ρήτρας ταύτης εἰς τὸ ἀσφαλιστήριον, διὰ τῆς ὅποιας ἐπαναλαμβάνεται τὸ ισχύον δίκαιου, σημαίνει δύο τινά: (α) ὅτι οἱ ἀσφαλίσται δεσμεύονται ὑπὸ γενικού διακανονισμοῦ τῆς γενικῆς ἀβαρίας (General Average) γίνεται ἐν τῷ τελικῷ λιμένι ἐκφορτώσεως ἡ εἰς τὸν λιμένα ἔνθα διακοπὴ τοῦ πλοίου (Adventus). Τοῦτο αὐτὸν ισχύει καὶ ὑπὸ τὸ ἐλληνικὸν δίκαιον. (Βλ. KIND ἄρθρο 233).

Ἡ προσθήκη τῆς ρήτρας ταύτης εἰς τὸ ἀσφαλιστήριον, διὰ τῆς ὅποιας ἐπαναλαμβάνεται τὸ ισχύον δίκαιου, σημαίνει δύο τινά: (α) ὅτι οἱ ἀσφαλίσται δεσμεύονται ὑπὸ γενικού διακανονισμοῦ τῆς γενικῆς ἀβαρίας (General Average) γίνεται ἐν τῷ τελικῷ λιμένι ἐκφορτώσεως ἡ εἰς τὸν λιμένα τῶν περιλαμβανομένων εἰς τὴν γενικήν ἀβαρίαν, τοῦ τρόπου συνεισφορᾶς κατὰ τὸ ὅντα ποσοστόν, ἀλλὰ καὶ μόνον ὡς πρὸς ἀξιώσεις, αἱ ὅποιαι ἀφοροῦν ζημίαν: (α') ἐπελθούσαν εἰς λέθητας, ἀξόνας, μηχανικάς ἐγκαταστάσεις (Machinery) ἡ σχετικὸν ἐποιητικόν (associated equipment), (β) προκληθεῖσαν ὑπὸ τίνος τῶν ὑπὸ τῆς ρήτραν VII (α) ἀπαριθμουμένων αἵτιναν, (γ) ἀποδοτέαν καὶ θ' ὅ λι ου ἡ ἐν μέρει εἰς τὴν ἀμελείαν τοῦ Πλοιάρχου ἀξιωματικῶν ἡ πληρώματος, καὶ (δ) ἀποζημιώτεαν μόνον ὡς βάσει τῆς διατάξεως τῆς ρήτραν VII.

Εἶναι πρόδηλον ὅτι ἡ ρήτρα αὐτὴ ἔχει πρειδοποιητικὸν χαρακτήρα διὰ τοὺς ἀσφαλισμένους.

Καὶ ναὶ μὲν εἶναι γεγονός ὅτι μέχρις μέρους τῶν κατὰ τὸν δικαιοστήριον

Θαλασσίας Ἀσφαλίσεως τοῦ 1906).

Περαιτέρω δρίζονται ἐν λεπτομερείᾳ αἱ συνέπειαι τῆς διληκῆς ἀπωλείας ἐν σχέσει μὲ τὴν ρήτραν «Νομικῆς προστασίας καὶ δαπανῶν ἐργασίας» τοῦ ἀσφαλιστηρίου. Καὶ πάλιν καθορίζεται ὅτι ὁ ἀσφαλισμένος δικαιούμενος δικαιούμενος δικαιούμενος τούτων εἰς τὸ ἀκέραιον, ἐφ' ὃσον αὕτη δέν υπερβαίνουν τὴν αξίαν τοῦ τυχὸν σωθέντος ναυαγίου. Ἄλλως, εἶναι πληρωτέαι μόνον εἰς τρόπον ἀνάλογον μὲ τὸν προσδιορισμένον ὡς ἀνάλογον ὡς ἀναπότεμνον.

Ὦς εἶναι πρόδηλον ἔξι ἀπλῆς συγκρίσεως τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 78 τοῦ ἀγγλικοῦ Νόμου περὶ Θαλασσίας Ἀσφαλίσεως τοῦ 1906 καὶ τῆς παρούσης ρήτρας, (ἥτις οὐσιαστικῶς εἰσάγει τὴν ἀρχὴν τὴν ἐμπειριχομένην εἰς τὸ ἄρθρον 73 τοῦ αὐτοῦ Νόμου τοῦ 1906), διὰ τῆς ἔξομοιωσεως τῆς πρακτικῶν ὑπερβαίνουν τὸν αὐτὸν τὸν ρήτραν Sue and Labour πρὸς τὰς τοιαύτας τῆς γενικῆς ἀβαρίας καὶ ἐπιθαλασσίου ἀπωλείας, περιορίζεται οὐσιαστικῶς ἡ ἔκταση τῆς γενικῆς ἀβαρίας.

X. Ρήτρα πληρωμής διακανονισμοῦ (Co - Adjustment Clause): Ἡ ρήτρα αὐτὴ, ως καὶ ἡ ἐπομένη, εἶναι ἑντελῶς νέα, εἰσάγει δὲ σπουδαστήτην κατωτέρω.

XI. Ρήτρα Αύτασφαλίσεως (Co - Insurance Clause): Ἡ ρήτρα αὐτὴ, ως καὶ ἡ ἐπομένη, εἶναι ἑντελῶς νέα, εἰσάγει δὲ σπουδαστήτην κατωτέρω.

X. Ρήτρα εύθυνης τῶν ἀσφαλίστων κατὰ τὴν ρήτραν Sue and Labour (Insurers' Liability for Suing and Labouring): Ἡ γενικὴ συνέπεια τῆς ρήτρας ταύτης, ἥτις οὐδὲν μετά τῶν ἄλλων ἀσφαλιστῶν κατὰ ποσοστὸν 10% ἐπὶ τῆς αξίας τοῦ πλοίου (Policy Limit), διαποτελεῖται αὐτοσφαλίσει τοῦ πλοίου τῶν περιλαμβανομένων εἰς τὴν γενικήν ἀβαρίαν, τοῦ Βογαζού κατὰ τὸν ρήτραν XII, καθοιστὰ διὰ τοὺς πλοίους ἀσφαλισμένους τὴν ὑποχρέωσιν αὐτασφαλίσεως ἀκρως ἐπανάθη.

Τέσσαρες συνέπειαι ἔκ της ρήτρας αὐτῆς δέν νὰ ληφθοῦν ιδιαιτέρως ὑπὸ δικαιούμενης Inchmarree Clause ἡ ρήτρας ἀμελείας, οὐχ' ἡ πτώτη, δημοσία, ἡ δημοσία ἐπιβαλλόμενη ὑποχρέωσις ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς λοιπὰς κανονιμίας καὶ ιδίᾳ τὸν νέον προσδιορισμὸν τῆς ἑνόντος τοῦ Voyage κατὰ τὴν ρήτραν XII, καθοιστὰ διὰ τοὺς πλοίους ἀσφαλισμένους τὴν ὑποχρέωσιν αὐτασφαλίσεως ἀκρως ἐπανάθη.

(α) Ἡ ἀφαίρετα ἀπαλλαγὴ deductible ἐκ τοῦ ποσοστοῦ 10% οὐδὲ ἡ αὐτασφαλίσις, δέον νὰ ὑπερβεί τῆς Inchmarree Clause ρήτρα, ἡ γενική ὡς Liner Negligence and Additional Perils Clause περιλαμβάνεται εἰς τοὺς δρους καλυψώντες.

(β) Ἡ ρήτρα αὐτασφαλίσεως ισχύει κατὰ ποσοστὸν 10% καὶ ἀν ἔτι ἡ κατὰ πολὺ εὐρυτέρα τῆς Inchmarree Clause ρήτρα, ἡ γενική ὡς Liner Negligence and Additional Perils Clause περιλαμβάνεται εἰς τοὺς δρους καλυψώντες.

(γ) Δὲν χωρεῖ ἔκπτωσις ἀσφαλίστρου διὰ τὴν ὑποχρέωσιν αὐτὴν τῆς αὐτασφαλίσεως.

(δ) Δὲν χωρεῖ ἔφαρμογή τῆς διατάξεως αὐτῆς περὶ αὐτασφαλίσεως εἰς περίπτωσιν,

(ε) Δὲν χωρεῖ ἔφαρμογή τῆς διατάξεως αὐτῆς περὶ αὐτασφαλίσεως εἰς περίπτωσιν,

(ζ) Δὲν χωρεῖ ἔφαρμογή τῆς διατάξεως αὐτῆς περὶ αὐτασφαλίσεως εἰς περίπτωσιν,

'Η ἐν τῇ πράξει δοκιμασία τῆς ἀξίας τῆς ρήτρας ταύτης ἔπι ἐπελεύσεως τῆς ἀσφαλιστικῆς περιπτώσεως θὰ προκαλέσῃ μεγάλας δυσχερείας εἰς τὸ μέλλον, πιθανότατα δὲ καὶ σειράν δικῶν. Τοῦτο δὲ διότι ἡ ἐρμηνεία τῆς ρήτρας θὰ δημιουργήσῃ σωρείαν προβλημάτων ἐν ὅψει τοῦ ἀριστου καὶ δυσπροσδιορίστου τῆς ἑνοίας τῆς συντρεχούσης αἵτιας (ἐν περιπτώσει ζημίας ἀποδέας ἐν μέρει εἰς ἀμέλειαν τοῦ πλοιάρχου κλπ.).

XII. - XV. Ρήτραι ἐπεκτάσεις (Extension of Memorandum Clauses): Πλήρης ἀναθεώρησις καὶ ἀνακατάταξις τῶν ρήτρων τούτων, αἱ ὄποιαι ἀνέφεροντο εἰς τὴν ἐπέκτασιν τοῦ "Υπομνήματος, ἐπῆλθε διὰ τῆς εἰσαγωγῆς τῶν ἀπό 1.10.69 νέων ρήτρων τοῦ 'Ινστιτούτου. "Ἄλλαι ρήτραι ἔξι ὑπαρχῆς ἀνεπλάσθησαν καὶ ἄλλαι καταργήθησαν ὅλοσχερῶς. 'Η ἐκ τούτου μεταβολὴ εἶναι ἀσφαλῶς πολὺ δυσμενεστέρα διὰ τοὺς ησφαλισμένους ἐν σχέσει μὲ τὰ πρότερον ισχύοντα.

XII. Ρήτρα ἀφαιρετέας αἱς ἀπαλλαγές (Deductible Clause): 'Η νέα αὕτη ρήτρα εἶναι βασικώτατης σπουδαίοτητος. Διὰ τῆς ρήτρας ταύτης ἐπιβάλλεται ὑποχρέωσις τῶν ησφαλισμένων, ὅπως δεχθούν τὸν καθορισμὸν ὥρισμένου ποσοῦ ἀφαιρετέας ἀπαλλαγῆς (Deductible) ἐκπιπτομένου ἀπὸ τὰς πόστας τοὺς ἀσφαλιστάς ὑποθαλομένας ἀξιώσεις.

'Ος σκοπὸς τῆς νέας αὐτῆς ρήτρας προβάλλεται κατὰ βάσιν ἡ ἔξαφανίσις τῶν μικρῶν ἀξιώσεων καὶ ἡ ἀναδιάρθρωσις τῆς ὑπηρεσίας διακανονισμῶν τῶν ἀξιώσεων τῶν Lloyd's καὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταιρῶν καὶ ἡ μείωσις οὗτον τῶν λεγομένων διποτῶν διοικήσεως. Τοῦτο ὅμως θὰ ἢτο δυνατὸν νὰ ἐπιπευχθῇ καὶ διὰ τοῦ λεγομένου Franchise, ἦτοι τοῦ προσδιορισμοῦ ὥρισμένου διόριο λ.χ. £ 1.000 κάτω τοῦ ὅποιος οὐδεμίᾳ ἀξιώσις ἀναγνωρίζεται, ἡ ὑπερβάσιον στοῦ ὅμως τὸ διόριον τοῦτο ἀξιώσις εἶναι πληρωτέα εἰς τὸ ἀκέραιον (in full) ἀντὶ τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ Deductible (ἀφαιρετέας ἀπαλλαγῆς). 'Εφ' ἡ καὶ δικαία ὑπῆρξεν ἡ ἀγανάκτησις καὶ εὔλογος ἡ ἀντίδρασις τῶν ησφαλισμένων πρὸ τῆς ὅποιας οἱ ἀσφαλισταὶ ἐδέχθησαν τὴν εὑχέρειαν ἀντικαταστάσεως τῆς ρήτρας XII δι' ἄλλου προσθέτου εἰδούς δρου, καθορίζοντος ἀντὶ τοῦ Deductible εὔλογον καὶ δίκαιον Franchise.

Τάκι κύρια σημεῖα τῆς νέας ρήτρας εἶναι τὰ ἀκόλουθα:

(α) 'Εξαιρουμένης τῆς περιπτώσεως τῆς πραγματικῆς ἡ πλασματικῆς ὀλικῆς ἀπωλείας, διὰ πάσαν ἀλλήν περίπτωσιν ἀξιώσεως ἀσφαλισμάτος ισχύει ἀφαιρετέας ἀπαλλαγή (Deductible) διόριζομένη ὑπὸ τοῦ ἀσφαλιστηρίου. Αὕτη ὑπολογίζεται ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ἀξιώσεων, αἱ ὄποιαι γενώνται ἐξ ἔκστοτον ἀτυχήματος ἡ συμβάντος καὶ οὐχὶ ἐπὶ ἔκστοτος ἐπὶ μέρους ἀξιώσεων.

(β) 'Εξαιρεσίν τοῦ κανονός, καθ' ὃν ἡ ἀφαιρετέας ἀπαλλαγὴ θὰ ὑπολογίζεται μὲ βάσιν ἔκστοτον ἀτύχημα ἡ συμβάν, ἀποτελεῖ ἡ εἰδικὴ πρόθλεψις τῆς παραγράφου (b). Αὕτη ἀναφέρεται εἰς τὴν περίπτωσιν ζημίας προκληθεῖσης ὑπὸ σφοδρᾶς κακοκαιρίας (Heavy Weather), ὅποτε βάσιν διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ἀξιώσεων ἀποτελεῖ ὁ «πλούς» (Voyage) μεταξὺ δύο διαδοχικῶν λιμένων (Successive Ports). 'Ἐν τοιαύτῃ περίπτωσει διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν συνολικῶν ἀξιώσεων λαμβάνονται ὑπὸ ὅψιν ὅλαι αἱ ζημίαι ἔστω καὶ ὃν φρείλωνται εἰς πλείονας τῆς μάς κακοκαιρίας.

Καίτοι τοῦτο πρίνα facie φαίνεται εὐνοϊκὸν διὰ τοὺς ησφαλισμένους, εἰς τὴν πραγματικότητα ἀποτελεῖ μικράν παρηγορίαν καὶ σχεδὸν ἀσήμαντον παραχώρησιν (ἴδια διὰ τὰ ἐκτελούντα πλόας μικρᾶς ἀποστάσεως πλοία) ἐν ὅψει τῆς εύρυτάτης ἑνοίας τοῦ λεγομένου Institute Voyage ὑπὸ τὸ προϊσχύσαν σύστημα ρήτρων.

(γ) 'Η ἀφαιρετέας αὕτη ἀπαλλαγὴ (Deductible) ἡ τὸ Franchise θὰ ισχύουν πλέον διά πάσαν ἀξίαν, ἀκόμη καὶ τάς πηγαζώντας ἀπὸ τὴν ρήτραν συγκρύσεως (R. D.C.) καὶ τὴν ρήτραν εποικικῆς Προστασίας διαπανών ἐργασίας (Sea and Labour Clause).

Εἶναι αὐτονόητον πλέον ὅτι τὰ ὑπὸ τοῦ "Υπομνήματος προβλέπομενα σχετικῶς μὲ ἀξιώσεις μὴ ὑπερβαίνουσας τὸ 3%, αἱ ὄποιαι δὲν δύνανται νὰ ὑποβληθοῦν πρὸς διακανονισμὸν πρὸς τοὺς ἀσφαλιστάς ἔχουν ἡδη λίαν περιωρισμένην σπουδαίοτητα. Οὐ μόνον δέ, διότι τὸ ποσὸν τὸ διριζόμενον ἐν τῷ "Υπομνήματι (Memorandum) είναι Franchise, ἐνῷ τὸ διὰ τῆς ρήτρας XII διριζόμενον εἶναι Deductible, ἀλλὰ καὶ διότι ἡ ἀφαιρετέας αὕτη ἀπαλλαγὴ ἡ τὸ Franchise, (εἰς τὴν περίπτωσιν σπουδαίας ἀποδέας τῆς ρήτρας XII διά τοῦ εἰδικοῦ προσθέτου δρου), ισχύει διὰ πάσαν ἀξίαν καὶ διχι μόνον διὰ τὰς ἀμερικανικὰς (Particular Average) τοιαύτας.

(δ) Αἱ διαπάνω πάντως αἱ γενόμεναι εὐλόγως διὰ τὴν ἔξτασιν τῶν ὑφάλων τοῦ σκάφους μετὰ προσάραξιν (Stranding) θὰ εἶναι πληρωτέαι εἰς τὸ ἀκέραιον.

XIII. Διὰ τῆς ρήτρας ταύτης, ἡτις κατ' οὐδὲν μετεβλήθη ἐν σχέσει μὲ τὰς πρότερον ισχύουσας διρίζεται ὅτι τυχὸν προσάραξις εἰς τὰς ἐν αὐτῇ ἀναφερομένας περιοχὰς ὅπου τὸ βάθος τοῦ ὕδατος εἶναι ἀνεπορκές δέν θὰ θεωρήται, διὰ τὴν ἐπέλευσιν τῶν συνεπειῶν αὐτῆς, ὡς τοιαύτη.

XIV. Διὰ τῆς ρήτρας αὐτῆς ἀποκλείεται νὰ γεννηθῇ ἀξίανς κατὰ τῶν ἀσφαλιστῶν δι' ἀπόξειν ἡ βασιὴν τῶν ὑφάλων τοῦ πλοίου.

XV. 'Ομοίως ἀποκλείεται νὰ γεννηθῇ ἀξίανς διὰ μισθούς καὶ διαπάνως συντηρήσεως τοῦ Πλοιάρχου, ἀξιωματικῶν καὶ πληρωμάτος ἡ μέλους τοὺς τούτου, εἰς περίπτωσιν μερικάς ἀδαρίας (Particular Average). 'Η ρήτρα εἶναι νέα καὶ εὐεξήγητος.

XVI. Ρήτρα διαδοχικῶν ἀπωλειῶν εἰς τὸ ἀκέραιον (Successive Losses): Διὰ τῆς ρήτρας ταύτης διασαφεῖται τὸ κατὰ τὸν Ἀγγελικὸν Νόμον περὶ Θαλασσίας 'Ασφαλίσεως δίκαιον καὶ διρίζεται διὰ ἑταῖρος ζημία, ἡ ὄποια δὲν ἐτεσκεύασται εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς πάσαν περίπτωσιν ἀτυχήματος, τὸ δόπιον ἐνδέχεται νὰ γενηθῇ ἀξίανς κατ' αὐτῶν. Τὸ καθῆκον αὐτὸν τελεῖ ἐν πλήρει ἀρμονίᾳ καὶ πρὸς τὴν θεμελιώδη ἀρχὴν τῆς καλῆς πίστεως (uberrima bona fides), ἡ ὄποια διήκει δι' δλου τοῦ ἀσφαλιστικοῦ δικαίου.

'Ομοίως, οἱ ἀσφαλισταὶ δικαιούνται νὰ λαμβάνουν προσφοράς διὰ τὴν ἐπισκευὴν τοῦ πλοίου. Διὰ τὴν τυχὸν ἀπάλεισαν χρόνου ἐκ τοῦ λόγου ὅτι ἀκολουθεῖται ἡ διαδικασία αὐτῆς παρέχονται εἰς τὸν ἀσφαλισμένον ὥριματος, ἡ μέλους τούτου, εἰς περίπτωσιν μερικάς ἀδαρίας. Τυχὸν μὴ συμμόρφωσις τοῦ παρακούσαν πρόσωπον πρὸς τὴν ρήτραν αὐτὴν ἔχει ως συνεπειῶν τὴν μείωσιν τῆς βεβαιωμένης ἀξιώσεως τοῦ κατὰ τὸν ἀσφαλιστοῦ κατά ποσοστὸν 15%.

XVII. Ρήτρα διαδοχικῶν ἀπωλειῶν εἰς τὸ ζημιαίαν (Successive Losses): Διὰ τῆς ρήτρας ταύτης διασαφεῖται τὸ κατὰ τὸν Ἀγγελικὸν Νόμον περὶ Θαλασσίας 'Ασφαλίσεως τοῦ τούτου 1906 ὑπάρχει πλασματική διλική ἀπωλεία εἰς τὴν περίπτωσιν (μεταξὺ ἀλλών), καθ' ἣν ἡ διαπάνη ἐπισκευὴ τῆς ζημίας, προκληθεῖσης ὑπὸ κινδύνου καθ' οὐδὲν ἀσφαλίσις, ὑπερβαίνει τὴν ἀξίαν, ἡ διημένη ἐπισκευὴ (Up-repaired Damage) καὶ ἐν συνεχείᾳ ἡ κολοκύθησης διλική ἀπωλεία τοῦ πλοίου διαρκούσης τῆς ισχύος τοῦ αὐτοῦ ἀσφαλιστηρίου, ἡ ἀξίανς διὰ τὴν μὴ ἐπισκευασθεῖσαν ζημίαν δὲν ἡτανοποιεῖται. 'Άλλως ἔχει τὸ πράγμα, ἂν ἡ διλική ἀπωλείας ἐπήλθε μετὰ τὴν ἐκπνοὴν τοῦ ἀσφαλιστηρίου, κατὰ τὴν διάφρεισαν τῆς ισχύος τοῦ ὅποιου ἔλαβε χώραν ἡ μὴ ἐπισκευασθεῖσα ζημία. (B. περὶ τούτου τὴν ἀπόφασιν ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως Lidgett v. Secretan, 1871).

XVIII. Ρήτρα εκτιμήσεως (Valuation Clause): Κατὰ τὸν Ἀγγελικὸν Νόμον περὶ Θαλασσίας 'Ασφαλίσεως τοῦ τούτου 1906 πρόκειται πλασματική διλική ἀπωλεία εἰς τὴν περίπτωσιν (μεταξὺ ἀλλών), καθ' ἣν ἡ διαπάνη ἐπισκευὴ τῆς ζημίας, προκληθεῖσης ὑπὸ κινδύνου καθ' οὐδὲν ἀσφαλίσις, ὑπερβαίνει τὴν ἀξίαν, ἡ διημένη ἐπισκευὴ (Repaired Value - B. ἀρθρον 60 (2) (ii) τοῦ Marine Insurance Act, 1906). 'Ο δρός ἀπλασματική διλική ἀπωλείας ἐθεωρήθη ἐπιπυκέστερος τοῦ δρου ἐπεκμαρτῆρα διλικὴ ἀπωλεία. 'Άλλωστε καὶ ἐν ᾗ Αγγλίᾳ δὲν τούτοις όρος «Constructive Total Loss» ἔχει ἐπανειλημένας καὶ οὐχὶ ἀπόποιας ἐπικριθῆ. Περὶ τούτου βλ. σχετικῶς P. N. Cambanis, On Constructive Total Loss, Dissertation Paper, University of London, 1957.

"Ινα περιορισθή διαθήμος τῶν πιθανῶν περιπτώσεων πλασματικῆς διλικῆς ἀπωλείας οἱ ἀσφαλισταὶ εἰσήγαγον κατὰ τροποποίησιν τῆς διατάξεως τοῦ ἀρθρου 60 (2) (ii) τοῦ Νόμου περὶ Θαλασσίας 'Ασφαλίσεως τοῦ 1906 τὴν διάταξιν ταύτης τὸ ἀποτέλεσμα

τῆς διόποιας εἶναι ὅτι ὡς βάσις διὰ τὸν καθορισμὸν ἀν ἔχωροις πλασματικὴ διλικὴ ἀπωλείας (C.T.L.) θὰ ληφθῇ ἡ ἐν τῷ ἀσφαλιστηρίῳ ἀξία τοῦ πλοίου (Insured Value), πρὸς τὸν διόποιον θὰ συγκριθῇ τὸ δύο τῶν διαπανών ἐπισκευῆς, καὶ οὐχὶ ἡ πραγματικὴ ἀξία τοῦ πλοίου μετά τὴν ἐπισκευὴν.

Τοῦτο δρίζεται καὶ διὰ τὴν δυσχέρειαν ὑπολογισμού τῆς πραγματικῆς ἀξίας τοῦ πλοίου μετά τὴν ἐπισκευὴν.

Πέρση τούτου, ἡ ρήτρα προβλέπει ὅτι διὰ τὸν καθορισμὸν ἐάν ὑπάρχῃ πλασματικὴ διλικὴ ἀπωλεία, ἡ ἀξία τοῦ βλαβέντος πλοίου (ναυαγίου - Wreck) δέν θὰ προστίθεται εἰς τὴν διαπάνην ἐπισκευῆς.

XIX. Ρήτρα ἐγκαταλεῖμενη (Abandonment of Freight Clause): Κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἀρθρου 63 (2) τοῦ Ἀγγελικοῦ Νόμου περὶ Θαλασσίας 'Ασφαλίσεως τοῦ 1906, διρίζεται ὅτι, μεταξὺ ἀλλών, ἀποτέλεσμα τῆς ἔγκαταλείμεως τοῦ πλοίου εἰς τοὺς τοὺς ἀσφαλιστάς ἐπὶ πλασματικῆς διλικῆς ἀπωλείας είναι διὰ οὐδεὶς δικαιούνται οἰουδήποτε ναύλου, διὸ ποιός ἐπρόκειτο νὰ κερδηθῇ καὶ ἐκερδήθῃ.

Διὰ τῆς ρήτρας ταύτης διαπάνης ὅμως, οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ σκάφους παραπομνοῦται πάσης ἀξιώσεως διὰ ναύλου, εἰποῦσαν ἀπό την πλευρά της ἀποτέλεσμα τῆς ἔγκαταλείμεως τοῦ πλοίου εἰς τοὺς τοὺς ἀσφαλιστάς διλικῆς ἀπωλείας, πλασματικῆς ἡ πραγματικής.

XIX. Ρήτρα ἐπιθεωρήσεως (Survey and Tender Clause): Διὰ τῆς ρήτρας αὐτῆς κατ' αἱ πλ. π. (Survey and Tender Clause): Διὰ τῆς ρήτρας αὐτῆς, ἡ ὄποια δὲν γεννᾶ οὐδὲν ιδιαίτερον πρόδηλημα, ἐπιβάλλεται εἰς τὸν ἀσφαλισμένον ἡ ὑποχρέωσις νὰ γνωστοποιοῖται εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς πάσαν περίπτωσιν ἀτυχήματος, τὸ δόπιον ἐνδέχεται νὰ γενηθῇ ἀξίανς κατ' αὐτῶν. Τὸ καθῆκον αὐτὸν τελεῖ ἐν πλήρει ἀρμονίᾳ καὶ πρὸς τὴν θεμελιώδη ἀρχὴν τῆς καλῆς πίστεως (uberrima bona fides), ἡ ὄποια διήκει δι' δλου τοῦ ἀσφαλιστικοῦ δικαίου.

'Ομοίως, οἱ ἀσφαλισταὶ δικαιούνται νὰ λαμβάνουν προσφοράς διὰ τὴν ἐπισκευὴν τοῦ πλοίου. Διὰ τὴν τυχὸν ἀπάλεισαν χρόνου ἐκ τοῦ λόγου ὅτι ἀκολουθεῖται ἡ διαδικασία αὐτῆς παρέχονται εἰς τὸ πλοίον ἀπό (α) ἐκρηκτικῶν ὑλῶν, ἡ (β) οἰονδήποτε πολεμικόν ὅπλων ἐκ κακοδούλου ἀνθρωπίνης ἐνεργείας ἡ διὰ πολιτικῆς σκοπιμότητα. Λόγω τῶν λαμβανόντων χώρων εἰς τὰς ἐναερίους μεταφορὰς καὶ τὴν ἀχαρακτήριστον τάσιν τῶν καιρών, οἱ ἀσφαλισταὶ, σταφόντων ποιούντες περιώρισαν τὴν ευθύνην των κατὰ τὰ ἀντωτέων. 'Η φράσης πάντως «ζημίαν προκληθεῖσαν ὑπὸ προσώπου τινὸς ἐνεργούντος κατὰ τὸ δικό του ὡς ἐνδέχεται νὰ παρουσιάσῃ τηθέματα καὶ ιδίᾳ νὰ ἀποκλείσῃ ἀξιώσεις ἐκ ναυταπάτης (barratry) σχετικῆς μὲ πολεμικὰ ὅπλα.

XXI. Ρήτρα προσθέτων ἀσφαλίσεων (Additional Insurances Clause): Διὰ τῆς ρήτρας ταύτης διασφαλιστῶν ἀσφαλιστάς ἀπότελον ἀποδολεύσεως ταύτων ἀσφαλιστῶν ἀπό τὸν ἐνδεχόμενον διὰ τῆς μεθόδου τῶν προσθέτων ἀσφαλιστῶν. Πράγματι, ἀνευ τῆς ρήτρας ταύτης θὰ δηνατόν οἱ πλοιοκήτηται νὰ ησφαλίζουν τὸ πλοίον κατὰ παντὸς κινδύνου (all risks) δορίζοντες τὴν ἀξίαν τοῦ πλοίου

εις χαμηλά έπιπεδα και άκολουθως διά σειράς άσφαλισεων ειδικώτερων συμφερόντων υποτελών είς τό γενικότερον συμφέρον έπι τού πλοίου καθ' αυτό (Hull) νά ύπερησφάλιζον τούτο με ουσιαστικάς χαμηλότερον άσφαλιστρον.

'Η ρήτρα αυτή, ητις είναι άρκούντως μακροσκελής και λεπτομερειακή κατ' ούδεν μετεβλήθη διά τών τροποποιήσεων της 1.10.1969, θέτει δέ δρια έν σχέσει με τό τί ποσόν δύναται νά καλυφθῇ διά τών ειδικώς άναφερομένων έν αυτή δευτερευουσών άσφαλισεων.

XXII. Ρήτρα έπιστροφών (Returns Clause): Καὶ ή ρήτρα αυτή δέν δημιουργεῖ προβλήματα έμφειας, τελεί δέ έν συμφωνία πρός τάς σχετικάς διατάξεις τών άρθρων 83 και 84 τού άγγελικού Νόμου περὶ Θαλασσίας Ασφαλίσεως τού 1906. Αυτή άναφέρεται εἰς τό θέμα έπιστροφής έν δόλφη ή έν μέρει τού άσφαλιστρου είς τών ήσφαλισμένων, καθ' ἄς περιπτώσεις ήκυρωθή διά συμφωνίας τό άσφαλιστήριον ή τό πλοίον παρωπλίσθη διά περιοδον, ής τό έλαχιστον δριον δρίζεται είς την ρήτραν.

Διά τών τροποποιήσεων της 1.10.1969 ύπερβλήθη είς άλσφράν μεταβολήν διά νά δρισθων αι άποδεκται παρά τών άσφαλιστών (ώς άνινδυνοι) περιοχαὶ παροπλισμού, έκτος τών δριοίων τυχόν παροπλισμός τού πλοίου δέν παρέχει δικαίωμα είς έπιστροφήν άσφαλιστρου.

XXIII. Ρήτρα γνωστοποιίας (Assignment Clause): Διά τής ρήτρας ταύτης σκοπεύται νά έξασφαλισθῇ ὅτι οι άσφαλισται θά λάβουν γνώσιν τής μεταβιβάσεως τού άσφαλιστρου, καθ' δοσον έπιβάλλεται είς τόν ήσφαλισμένον νά γκωρίσῃ είς τούς άσφαλιστάς τυχόν γνομένην μεταβίβασιν.

'Η ρήτρα αυτή δέν νά συνδυασθῇ πρός τήν ρήτραν VI εις ούδεμιαν δέ ύπερβλήθη μεταβολήν διά τών τροποποιήσεων της 1.10.1969.

XXIV. Ρήτρα έλευθερον σε κατασχέσεις και σε ένθετης (Free of Capture and Seizure Clause, F. C. & S. Clause): Διά τών τροποποιήσεων της 1.10.1969 ή ρήτρα αυτή κατέστη παρορθέσια, ύπερισχύουσα πάσης άντιθέτου είς τό άσφαλιστήριον καίπερ βεβαίως δόρος προέχουσα ή ύπερτράτη (paramount) ούδεμιαν νομικώς συνέπειαν δύναται νά έχῃ, ισχύουν δέ άπολύτως και ώς πρός τήν έρ-

μηρίσιαν τής ρήτρας ταύτης τά δικτέρω (άριθμ. 9 - 13) άναφερόμενα.

'Η ρήτρα αυτή ούσιαστικώς άποδιλάσσει τούς άσφαλιστάς θαλασσίων κινδύνων άπό τούς κινδύνους πολέμου, ἔρ' καὶ αυτή άποτελεῖ τήν βασικήν ρήτραν τού συστήματος ρητρών τού 'Ινστιτούτου κατά τών κινδύνων πολέμου (Institute War Risks Clauses). 'Η αυτή ρήτρα περιέχεται δριών και είς τό σύστημα ρητρών τού 'Ινστιτούτου τό άναφερόμενον είς τήν κάλυψην τών κινδύνων φορτίου (Institute Cargo Clauses) με τήν διαφοράν ὅτι έκει ή ρήτρα αυτή έπεκτείνεται κατά τινα βαθμόν.

Tά πολλά ζητήματα έρμηνειας τά δριοία έγεννήθησαν εν τή έφαρμογή τής ρήτρας αυτής είναι μάλλον προτιμώτερον ἀπό συστηματικής άπόφεως νά έρευνηθων ἐν τῷ πλαστικώ έρμηνειας τών ρητρών καλύψεως κινδύνων πολέμου (Institute War Risks Clauses).

'Εκ τής κατά τά δικτέρων άναπτυξέως πρόδηλος καθίσταται ή μεγίστη σπουδαιότης τών ρητρών τού 'Ινστιτούτου τών ἐν Λονδίνῳ 'Ασφαλιστών. 'Ιδιαίτέρα κατεβλήθη προσπάθεια διά νά τονισθῇ ή σπουδαιότης τής τομῆς, ή δριοία έπιπληθε διά τής μεταβολής τής τομῆς. Πράγματι, ώς έδειχθη, αι νέαι ρήτραι είναι ώς πρός ωρισμένα θέματα τοσούτον ρηγικέλευθοι, ώστε να καθίσταται δυσχερές και διά τών μετέχοντα τής ζωῆς τής άσφαλιστικής ἀγορᾶς νά συγκρατήσῃ ποιάτινα έκφρασιν έπιπλήξεως.

'Άλλη ή σημειωθείσα τομή, άπότοκος ούσα τών έπαναστατικών μεταβολών, αι δριοία έλασθον χώρων κατά τήν τελευταίαν ίδια δεκαετίαν είς τών χώρων τών θαλασσίων μεταφορών και τών δριοίων αι άπωτεροι συνέπειαι δέν δύναται ούδε τώρα μετ' άρκεδίας να καθορισθων, είναι λιαν βεβεία διά νά μείνη διένε γενικωτέρων έπιπλωσεων. Ούτω, πρώτον ήδη έπιπληθον σημαντικαὶ κατ' άναλογίαν τροποποιήσαις δλων σχεδόν τών συστημάτων ρητρών, ένω έξ άλλου άναλογος άντιδρασις και προσαρμοστικαὶ κινήσεις έχουν ήδη σημειωθῇ είς άλλας διεθνεῖς άσφαλιστικάς ἀγοράς.

'Άλλα και πέραν τούτων είναι βέβαιον ὅτι παρ' ήδη τήν δυσμενεστέρων διά τούς πλοιοκτήτας τροπήν τών νέων ρητρών τού 'Ινστιτούτου, οι άσφαλισται προδιαίνουν ήδη είς άξιώσεις διά σημαντικήν αύξησιν τών άσφαλιστρων, αι δριοίαι συνυπολογίζομεναι με τήν ούσιαστικήν αύξησιν άσφαλιστρου, τήν δριοίαν έπαγονται αι τροποποιήσεις της 1.10.69, φάνονται σχεδόν άπολύτοφοροι. Τούθ' οπέρ, βεβαίως, πιστοποιεῖ δύο τινά: Τό μέν ὅτι ή άσφαλιστική ἀγορά είχε πρό-

πολλοῦ «ξεπερασθῆ» ύπό έποψιν δργανώσεως με δυσμενεῖς έπιπλωσεις ἐπί τών κερδῶν, τό δέ δι τό πλοίον είς τάς ήμέρας μας παρ' ήδας τάς άντιξότητας και άσβεταιότητας παραμένει ώς κερδοφόρος έπιχειρήσις.

Τό δέ ή άσφαλιστική έπιχειρήσις έσπειριζετο ἐπί ούχι ύγιων σκελάν διεπιστώθη κατά τά τελευταία ίδια έτη. Τούτο διά τούς έχοντας ποιάν τινα σχέσιν με τήν πρακτικήν την θαλασσίας άσφαλισεως δέν είναι τί τό άσύνθησις διότι ή έκκαθάρισις τών κατά τών άσφαλιστών ἀπαιτήσεων είναι άδυνατον νά λάθη χώρων έντος τού έπους καθ' ὃ συνέβη τό άτυχημα, και, παρά τάς κατά τό μάλλον και ήττον άκριβεις προβλέψεις, αι δριοίαι γίνονται, είναι άδυνατον νά προϋπολογισθῇ έπακριβῶς τό μέγεθος τών ύποχρεώσεων.

Ούτω τά πραγματικά άποτελέσματα τής χρήσεως ένδος έπους καθίστανται γνωστά εις τούς άσφαλιστάς μετά πάροδον 2 - 3 περίπου έτων δέ τοις και είναι άδυνατον νά βασανισθων οι άριθμοι διά νά γίνη σύγκρισις τών σκελών έσδοτα - έξοδα.

'Η δραστικότης τών ληφθέντων διά τών τροποποιήσεων της 1.10.69 μέτρων πιθανόν νά έχῃ και τάς έξυγειαντικάς συνεπείας τής. Οη ήδη έμμεσως άναπέρθη δικτέρω, διά τού περιορισμού τών μικρών άξιώσεων θά άπλουστευθῇ ούσιαστικῶς ὃ δργανισμός τών άσφαλιστικών έπιχειρήσεων και θά περιορισθούν σημαντικάς αι δαπάναι τής διοίκησεως. Πέραν τούτων και ώς πρός τήν πλευράν τών 'Ελλήνων έφοπλιστών άσφαλως πρέπει νά έπελθουν άλλαγαι μολονότι βραχυχρονίως ή μεταβολή θαίνεται δι' αυτούς έκρως δυσμενής. Ούτως είναι βέβαιον δι τούντοι (οι έφοπλιστοι) πιεζόμενοι άμέσως πλέον, και ούχι έμμεσως ώς πρότερον, θά καταβάλλουν ποιάτινα προσπάθειαν νά άναδιοργανώσουν τάς έπιχειρήσεις τών έπι ρεαλιστικωτέρων βάσεων και νά έπιμελουνται ίσως και προσωπικώς διά τήν άνεύρεσιν Ικανών και φιλοτίμων στελεχών. 'Η έπιλογή τού πλοιάρχου και τού πληρώματος τού πλοίου των θά γίνεται μετά μεγαλυτέρας προσοχῆς και βασάνου, διά νά περιορισθῇ δι κίνδυνος τής έξ άμελείας τών ζημιάς τού άσφαλιστρου συμφέροντος. 'Η ύποβολη ήδη ξημένων τιμολογίων πρός τούς άσφαλιστας κατ' ούδεν πλέον θά τούς άφελη λαμβανομένους υπ' ούψιν ούτι τό ίνσιος τών άσφαλιστρων έκει δησού έθασεν άποτελεῖ δαμάκλειον σπάθην διά τήν ναυτιλιακήν έπιχειρίσιν.

'Άλλη ούδεν κακὸν άμιγές καλοῦ. Διότι δέοντας μετά βεβαιότητος νά άναμενεται ούτι και ή Διοίκησις, πιεζόμενη ύπό τών παραγόντων τής Ναυτιλίας μας και τών άνακρων τού καιρού, θά έντεινη τάς προσπάθειας της διά τήν άρτιωτεράν άργανωσιν τής ναυτικής πατιδείας έπι πλέον συγχρόνων βάσεως, άνταποκρινομένης εις τάς άξιώσεις τής έποκης μας.

'Ανεξαρτήτως πάντως τής νέας τάξεως πραγμάτων, τήν δριοίαν εισήγαγον είς τήν θαλασσασφαλιστικήν ζωήν ἀπό 1.10.69 αι νέαι ρήτραι τού Institute of London Underwriters τό συμφέρασμα είναι αυτό πού πάντοτε συνθίζει νά συμβουλεύει τούς νεωτέρους πλοιάρχων γκωστός έφοπλιστής ούτι δηλαδή «όσσον διλιγότερον δι πλοιοκτήτης έπισκεπτεῖται τών άσφαλιστράς του (διά νά τούς ζητήσῃ διακανονισμόν άπαιτήσεως) τόσον τού καταλύτερον δι' αιτόν, διότι τόσον οπανώται τών άσφαλιστρων».

'Ἐν δημερήσιας πάντως τής νέας τάξεως πραγμάτων, τήν δριοίαν εισήγαγον είς τήν θαλασσασφαλιστικήν ζωήν ἀπό 1.10.69 θεωρήται βέβαιον δι τούς πολλαὶ άμφισθητήσις τής γεννηθούν. 'Ανωτέρω άπαιτηνημοί μόνων έγενοντα τών διμετέρων αιχμών τών νέων ρητρών. Εἰς τήν πράξιν άσφαλως πολλαὶ άλλαι δυσχερείαι θά έμφανισθων και ή Νομολογίας τών άγγλικών δικαστηρίων θά δώσῃ τάς λύσεις, αι δριοίαι θά έξασφαλισθούν τήν εύρυθμιαν λειτουργίας τού ζωτικού τούτου τομέων διά τήν οίκονομηκήν ζωήν τού Κόσμου, τής 'Ασφαλισεως, τήν δριοίαν ή βαθεία τομή τής 1.10.69 διετάραξε.

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

A.E. EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

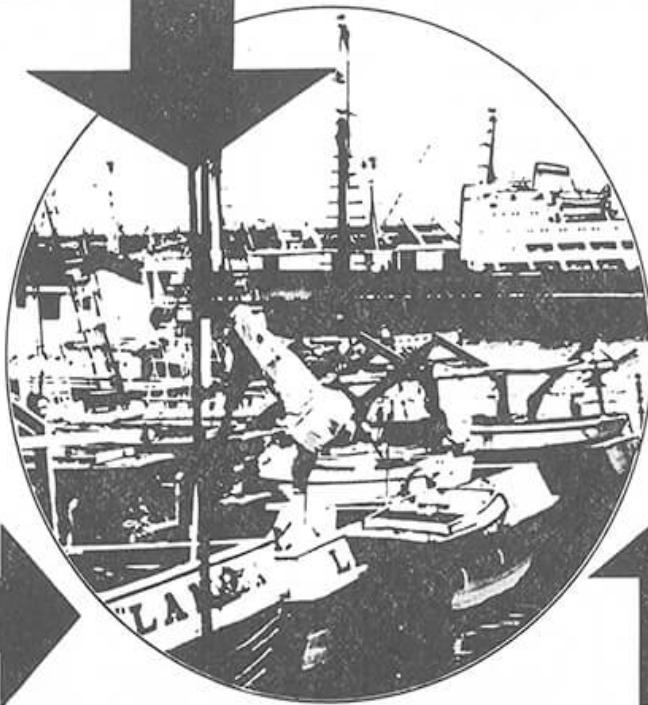
HAMBURG 11 Holzbrücke 7	Tel. 363321 Telex 0211007 0215671 0215333	BRAKE Norderdeich 4-5 Tel. 510 Priv. 510	Telex via 0244151
BREMEN 1 Wegesende 3 - 4	Priv. 2290860, 462228	NORDENHAM P.O.Box 98 Tel. 811 Priv. 881	Telex via 0244151
BREMERHAVEN Kaiserhafen	Tel. 40091 Priv. 40093	EMDEN Am Delft 34 Tel. 20268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

TELEGRAMS "ERMIS"

Represented also at LÜBECK & KIEL

SKL motoren

SKL motoren



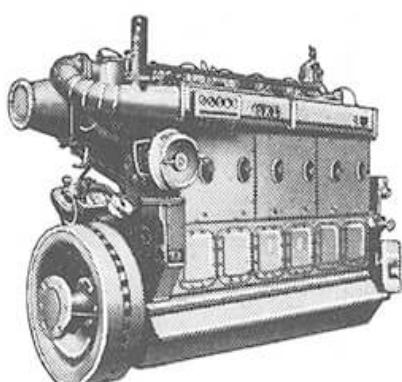
SKL motoren

SKL

600/1

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΗΧΑΝΕΣ SKL

Από 20 έτών έχουν δοκιμασθή είς όλους τούς κλάδους τής Ναυσιπλοΐας.
Μέχρι σήμερον έχουν κατασκευασθή και λειτουργοῦν 70000 πετρελαιομηχανές.
Η μακροχρόνια πείρα έξασφαλίζει έγγυημένη και ύπευθυνη έργασία.
Λύσατε τὰ προβλήματα κινήσεως και τροφοδοτήσεως ρεύματος διά τῶν πετρελαιομηχανῶν προώσεως και ἡλεκτροπαραγωγῶν ζευγῶν S.K.L.
Πετρελαιομηχανές S.K.L. ἀπό 60-1320 HP. • Ήλ. Ζεύγη S.K.L. ἀπό 75-1100 KVA.



ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ:

VEB SCHWERMASCHINENBAU KARL LIEBKNECHT
MAGDEBURG - DDR
KOMBINAT FÜR DIESELMOTOREN u. INDUSTRIEANLAGEN

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:

ΓΕΜΚΟ ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΛΕΠΤΟΥΡΓΟΣ ΑΒΕ.
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΑΘΗΝΩΝ 33/35
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 364.771 ΚΑΙ 364.772/5

ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ:

TECHNOCOMMERZ GmbH 108 BERLIN DDR

NOMIKA THEMATA

EILIKAI ANONYMOI NAYTIAKAI ETAIRIAI

SYNTASIS-DIAITHESI-AFRODIOU-FOROLLOGIKAI APALLAGAI

TOU DIKHGOROU K. I. PHIMENOY

Διά της κατωτέρω δημοσιευμένης υπ' άριθ. 19/70 διαιτητικής αποφάσεως έπιλυόνται σοδαρώτατα θέματα των Ειδικών Ανωνύμων Ναυτιλιακών έταιριών, όπως ανακύπτουν έκ της έφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 13 του ν.δ. 2687/53 «περί έπενδυσεως και προστασίας κεφαλαίων έξωτερικού».

Διά της άποφάσεως ταύτης άναγνωρίζεται το νόμων ύπαρκτὸν τῶν ειδικῶν άνωνύμων ναυτιλιακῶν έταιριών καὶ τὸ ισχυρὸν τῆς εἰς τὰς περὶ τῶν έταιριών τούτων έγκριτικάς πράξεις περιεχομένης ρήτρας περὶ έπιλυσεως διά διαιτησίας τῶν άνακτουπουσῶν διαφορῶν καὶ στὸν αὐτὸν άναγονται εἰς τὰς φορολογικὰς ἀπαλλαγάς.

Η ἀπόφασις αὕτη έρμηνει τὰς έγκριτικάς πράξεις τῶν ειδικῶν άνωνύμων έταιριών, ὡς ἡ καλὴ πίστις ἐπιβάλλει καὶ συμφώνως πρὸς τὸ πνεύμα τοῦ νόμου, ὅπερ σκοπεῖ τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῆς χώρας.

Ἐπομένως αἱ ἀποφάσεις τῶν Φορολογικῶν Δικαιοστηρίων αἱ ἀντίθετας κρίνασαι (πρβλ. τὴν υπ' ἄριθ. 670/68 ἀπόφασιν τοῦ Φορολογικοῦ 'Εφετείου Πειραιώς καὶ τὴν υπ' ἄριθ. 1834/1969 ἀπόφασιν τοῦ Φορολογικοῦ Πρωτοδικείου Πειραιώς καὶ σχόλια ἐπ' αὐτῶν ἡμῶν εἰς τὰ υπ' ἄριθ. 820/15. 8.69 καὶ 833/15.2.70 φύλλα Σας) κρίνονται μὴ δραστικά. Οὕτω τὸ δημιουργθὲν ζῆτημα ἐκ τῶν ἔνεργειῶν τῶν Φορολογικῶν ὅργάνων μετὰ τὴν διαιτητικὴν ταύτην ἀπόφασιν, ἐκλείπεται.

Αἱ εἰδικαὶ άνωνυμοὶ ναυτιλιακαὶ έταιραι, δύνανται νέατα τὸν ἀποδλέπουν μετ' ἐμπιστούνγην εἰς τὰς διατάξεις του ν.δ. 2687/53 καὶ εἰς τὰς έγκριτικὰς συστατικὰς πράξεις. Αἱ ἔφεντοι ίδρυμέναι έταιριαί δέον νὰ ἐντείνουν τὴν προσοχὴν τῶν εἰς τοὺς παγιοποιημένους, δρους οἵτινες δέον νὰ είναι πλέον σαφεῖς. Ἀπαιτεῖται τουτέστιν μία

σαφεστέρα διατύπωσίς των δόστε ν' ἀποφευχθοῦν μελλοντικαὶ παρερμηνεῖαι. Αἱ ύφιστάμεναι εἰδικαὶ ναυτιλιακαὶ έταιρισι, δύνανται νὰ ζητήσουν, μετὸ τὴν ίδρυσιν νέας έταιριας, εἰς ἥν θὰ παρέχωνται τυχὸν εὐνοϊκῶπεροι δροι, δηλαδὴ δροι πλέον σαφεῖς πρὸς ἀποφυγὴν προστριβῶν, βάσει τοῦ παρεχομένου εἰς αὐτὰς δικαιώματος ἀπὸ τὴν συστατικὴν τῶν πράξιν, τὴν ἐπέκτασιν τῶν δρῶν τούτων καὶ εἰς τὴν έταιριάν των.

DIAITHTIKI APOΦASIΣ

Διαιτηταί: Οἱ κ.κ. Β. Πατασουράκος, 'Αντιπρόερος τοῦ 'Αρείου Πάγου, 'Ερρίκος Μέλιος, Νομικός Σύμβουλος τοῦ Κράτους, Γ. Γιαννακούρεας δικηγόρος.

Δικηγόροι: Οἱ κ.κ. 'Ι. Ψημένος, Κ. 'Ανδρουστόπουλος.

Ἐπειδὴ κατὰ τὸ άρθρον 3 πορ. 2 καὶ 3 τοῦ ν.δ. 2687/1953 «περὶ έπενδυσεως καὶ προστασίας κεφαλαίων έξωτερικού», πᾶσα εἰσαγωγή, κατὰ τ' ἀνωτέρω, κεφαλαίων έξωτερικού διὰ παραγωγικάς ἀπενδυσεις καὶ οἱ καθ' ἔκαστον δροι αὐτῆς, ἔγκρινονται ἀναλόγως τῆς σημασίας τῆς ἀπενδυσεως διὰ Β.Δ. προκλουμένου ὑπὸ τῶν 'Υπουργῶν Συντονισμοῦ, Οἰκονομικῶν καὶ τοῦ ἀρμοδίου ἐκάστοτε 'Υπουργοῦ, ή διὰ ἀποφάσεως ἀνδιδομένης ὑπὸ τῶν αὐτῶν 'Υπουργῶν καὶ δημοσιευμένης διὰ τῆς 'Εφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως. 'Η διὰ τῶν ὡς ἀνω διοικητικῶν πράξεων χορηγουμένη ἔγκρισις, οὐσα ἀνέκκλητος ὡς πρὸς τοὺς δρους ὑψ' οὓς ἐκάστοτε παρέχεται, ἀποτελεῖ καὶ τὴν ἔγγυητον τοῦ 'Ελληνικοῦ Κράτους ἔναντι τοῦ εἰσάγοντος τὰ κεφαλαία έξωτερικού, διὰ τοῦτο ὑπόκεινται ἐφεξῆς ἀμεταλήτως εἰς τὸ ὑπὸ τοῦ παρόντος ν.δ. θεσπιζόμενον καθεστώς. Μεταβολὴ τῶν δρῶν τούτων ἐπιτρέπεται μόνον κατόπιν συγκαταθέσεως τοῦ εἰσαγαγόντος τὰ κεφαλαία έξωτερικού, διενερ-

γίται δὲ αὕτη διὰ τροποιήσεως ἢ συμπληρώσεως τῶν ὡς ἀνω διοικητικῶν πράξεων. Κατὰ δὲ τὸ άρθρον 13 παρ. 1 τοῦ αὐτοῦ ν.δ. κεφάλαιον έξωτερικού ἐν τῇ ἐνοίᾳ τῶν άρθρων 1 καὶ 2 αὐτοῦ λογίζονται καὶ τὰ ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς Ισχύος αὐτοῦ νηολογύμενα ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν πλοῖα διληκτικότητος ἀνωτέρας τῶν 500 κόρων. Καὶ κατὰ τὴν παρ. 2 τοῦ αὐτοῦ άρθρου, ἐν τῇ ἐκδιδομένῃ κατὰ τὸ άρθρον 3 τοῦ παρόντος ν.δ. ἔγκριτικὴ πράξεις δύναται νὰ δρίζωνται, ἐπιτρεπομένης καὶ παρεκκλισίων ἀπὸ τῶν κειμένων διατάξεων εα... η) ἢ ἐπίλυσις τῶν ἀναφοριμένων διαφορῶν ἐκ τῆς έφαρμογῆς τῆς ἔγκριτικῆς πράξεως διὰ διαιτητῶν καὶ θ) πᾶς ἄλλος δρός, πλὴν τῶν ὡς ἀνω ἀνθεκτικῶς ἀναφερομένων ἔξυπερτικὸς τοῦ σκοπού τοῦ παρόντος άρθρου, ὡς καὶ αἱ διά τὴν ἔξασφάλισιν τῆς ἔγκριτικῆς πράξεως κυρώσεις». Ἐπηκολούθησε τὸ ν.δ. 2928/1954, ὅπερ διὰ τὸν ἄρθρον μόνιον αὐτοῦ δρισεν ὅτι εῇ ἀληθῆς ἔννοιος τῶν διατάξεων τῶν άρθρων 13 παρ. 2 τοῦ ν.δ. 2687/1953 καὶ ιδίᾳ τῆς φράσεως «... ἐπιτρεπομένης καὶ παρεκκλισίων ὑπὸ τῶν κειμένων διατάξεων... εἰναι διτὶ ἡ διοίκησις ἐν τῇ κατὰ τὸ άρθρον 3 παρ. 2 τοῦ αὐτοῦ νόμου ἔκδιδομένη ἔγκριτικὴ πράξεις νηολογήσεως πλοίων ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν, δύναται νὴ περιλαμβάνειν οἰνδῆρης δρον κατὰ παρεκκλισίων ἀπὸ τῶν ίσχυοσιῶν διατάξεων δασκού, ἐμπορικοῦ καὶ δικονομικοῦ δικαιού καὶ αὐτῶν ἔτι τῶν δημοσίας τάξεως τοιύτων».

'Ἐκ τῶν διατάξεων τούτων, συνδυαζομένων πρὸς τὰς διατάξεις τῶν άρθρων 1, 2, 4 καὶ 8 τοῦ αὐτοῦ ν.δ. 2687/1953, σύνιος σκοποῖς εἰναι, κατὰ τὴν πρὸς τὴν ειδικὴν ἐπιτροπὴν τοῦ άρθρου 36 τοῦ Συντάγματος τοῦ ἔτους 1952 εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ ἀρμοδίου 'Υπουργοῦ, ή διὰ τῆς προσελεύσεως κεφαλαίων έξωτερικού προώθησις τῶν παραγωγικῶν ἀπενδυσεων ἐν τῇ χώρᾳ, ή αὐξησις τῆς ἀπασχολήσεως καὶ ἡ ἐπίσπευσις τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας, ἀμα δὲ καὶ ἡ εύνόησις τῆς ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν ὑπαγωγῆς πλοίων, ὃν οἱ ιδιοκτῆται εἰναι 'Ελλήνες καὶ αἴτια εύρισκονται ὑπὸ ένην σημαίαν, προκύπτει σαφῶς ὅτι κεφαλαία έξωτερικοῦ διὰ τὴν ἔφαρμογήν τοῦ νόμου τούτου, θεωροῦνται καὶ πλοῖα ὑπὸ ξένην νηολόγησιν, χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 1.500 κόρων, τὰ δόπια νηολογοῦνται ὑπὸ ἐλληνικῶν σημαίαν καὶ ὅτι ἐν τῇ παρεχομένη εἰς τοὺς οἰκείους 'Υπουργούς ἔξουσιοδοτήσει πρὸς ἔκδοσιν πράξεων ἔγκρινος τὴν εἰσαγωγὴν κεφαλαίων έξωτερικού, ὑπὸ μορφὴν νηολογήσεως ἐν 'Ελλάδι πλοίων τελούντων ὑπὸ ένην σημαίαν, περιλαμβάνεται καὶ ἡ ἔγκρισις ὑπὸ αὐτῶν φορολογικῶν ἀποδλαγῶν οἰασθήσει πράξεως ὡς κατ' ἐξοχὴν διευκολυνούσων τὴν πραγμάτωσιν τοῦ σκοπού τοῦ νόμου (Α.Π. 287/1968), ὡς καὶ ρητῶν πρὸς διαιτητικὴν ἐπίλυσιν τῶν ἀναφοριμένων διαφορῶν, καὶ τῶν εἰς τὰς ἔγκριθεσσας κεφαλαίων έξωτερικού (πολιτικῶν καὶ φορολογικῶν), τὸ ἐνδεχόμενον τῆς ἀναμίξεως τῶν ὀπιών, λόγῳ τῆς ἐν δικονομικῶν τύπων βραδύτητος ἐν τῇ ἀσκήσει τῆς δικαιοδόσιας των, θα προεκάλει ἀναποτέλεττως δισταγμούς διὰ τὴν εἰσαγωγὴν καὶ ἐπένδυσιν κεφαλαίων έξωτερικού (Α.Π. 625/1966, 314/1968, 'Ολομ. Νομ. Συμ. τοῦ Κράτους 419/1969).

'Ἐπειδὴ βάσει τῶν εἰρημένων διατάξεων τοῦ ν.δ. 2687/1953 αἵτινες ἀφοροῦν εἰδικῶς τὰ ἐκ τοῦ έξωτερικοῦ εἰσαγόμενα καφάλαια καὶ αἴτιες ἔχουν ἐπημημένην τυπικὴν δύναμιν, ὡς ἔκδοθεῖσαι κατ' ἔφαρμογήν τοῦ άρθρου 112 τοῦ Συντάγματος τοῦ 1952, δρίζονται διτὶ νόμος ἐφ' ἀπαξιδόμενος θέλει ρυθμίσει τὴν προστασίαν τῶν ἐκ τῆς ὀλοδαπῆς εἰσαγομένων πρὸς τοποθετησιν εἰς τὴν χώραν κεφαλαίων (ἡ δύναμιν διατηροῦν καὶ κατὰ τὸ άρθρον 23 παρ. 1 τοῦ ήδη ἐν Ισχύι Συντάγματος), ὡς ἐκ τούτων δὲ τὸ μὲν εἰναι ἐπικρατεῖστεραι διατάξεων προηγουμένων νόμων τὸ δὲ δὲν ὑπόκεινται εἰς κα-

NAYTIKA FRONΤISTHRIA PLOIARΧΩΝ E.N.

LEWOFOROS VASILEWOS GEΩΡΓΙΟΥ A' & KOΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ 140

PEIRAIYES

Δ. Σ. ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ Πλοιάρχου Π.Ν.

1. Κατὰ τὰς ἔξεταστικὰς Περιόδους 1969 :

Γενικὴ ἐπιτυχία τῶν ὑποφηφίων μαθητῶν μας οἱ πλεῖστοι τῶν ὧδε δημοσιευμένων εἰς τὴν «Ναυτιλίαν» καὶ τὸν «Ναυτικὸν 'Υπολογισμού».

- (1) Γ' ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ 97%
- (2) Β' ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ 100%
- (3) Α' ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ 100%

2. 'Ἐντὸς τοῦ δευτέρου 15ημέρου Απριλίου 1970 κυκλοφορεῖ η «Ναυτιλίων δι' Υποφηφίους Γ' Πλοιάρχους, γραμμένη εἰς ἀπλῆν Γλώσσαν καὶ σύμφωνα μὲ τὸ πνεύμα τῶν ἔξεταστων ὑπὸ τοῦ Πλοιοάρχου Π.Ν. ΣΠΥΡΟΥ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ.

3. 'Η «Ναυτιλίων διὰ Α' & Β' Πλοιάρχους, ὑπὸ ἔκδοσιν.

τάργησιν ή τροποποίησαν δι' ἄλλου νόμου, έξεδόθη τῇ αἰτήσει τῶν ἐνδιαφερομένων τὸ πρῶτον ἢ ὑπ' ἀριθ. 93596/1911 τῆς 28 Δεκεμβρίου 1960 κοινὴ ἀπόφασις τῶν Ὑπουργῶν Συντονισμού, Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, δημοσιευθεῖσα εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 21 τῆς 24 Φεβρουαρίου 1961 (τεύχος Β') φύλλον τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως, δι' ἡ ἐνεκρίθη ὅπως τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν πλοίον «Y.» χωρητικότητος 5.239, 13 κόρων, διέπεται ἀπὸ τῆς νηολογήσεως του καὶ ὑψώσεως τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας ὑπὸ τῶν ἔκαστοτε κειμένων διατάξεων, συμπληρουμένων ἢ τροποποιουμένων ὑπὸ τῶν περαιτέρω καθοριζομένων δρῶν οἵτινες, ὡς τούτης εταιρίας, θά ἔχουν ἐφαρμογὴν καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς παραμονῆς τοῦ πλοίου ὑπὸ Ἐλληνικῆς σημαίαν, κατισχύοντες πάσης τυχὸν ἀντιθέτου διατάξεως τῆς ἔκαστοτε κειμένης νομοθεσίας, τοῦ πλοίου θεωρουμένου ὡς κεφαλαίου ἔξωτερικού κατὰ τὴν ἐννοιαν τοῦ ν.δ. 2687/1953 ἐπερὶ ἐπενδύσεων καὶ προστασίας κεφαλαίων ἔξωτερικού, ἐστω καὶ ἀνήκη εἰς ἄλλοδαπούς, καὶ μεταξὺ τῶν ὅπων δρῶν εἰναις δι' 15ος ὅρίζων, πλὴν ἄλλων, ὅτι διὰ τὴν περαχώρησιν δικαιώματος ἐγγραφῆς ναυτικῶν ὑποθηκῶν καὶ σύνταξιν ὑποθηκοσύμφων ἢ ἐγγραφὴν ὑποθηκῶν εἰς τὰ οἰκεῖα βιβλίος καὶ τὸν ἐκ τούτων ἔξαλειψιν αὐτῶν ἀεὶς καὶ διὰ τὴν τυχὸν εἰσφορὰν τοῦ πλοίου εἰς Ἀνώνυμον Ἐλληνικὴν Ἐταιρίαν καὶ ἐν γένει διὰ τὴν ἰδρυσιν τῆς ἑταῖρίας ταύτης οἱ πλοιοκτῖταις καὶ οἱ τυχὸν ἐνυπόθηκοι διαινεῖσθαι ἀποταλλάσσονται καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς παραμονῆς τοῦ πλοίου ὑπὸ Ἐλληνικῆς σημαίαν, ἐτελῶν χαρτοσήμου καὶ οἰσσόδηποτε ἐν γένει εἰσφορᾶς καὶ κρατήσεων ὑπὲρ τριῶν ὡς καὶ δικαιαιομάτων ἐπὶ συντάξει συμβολαίων, δι' 20δ. δρος δρίζων ὅτι οἰσαδήποτε διαφοραὶ ἀνακύπτουσαι ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἐν λόγῳ ἐγκριτικῆς πράξεως μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τοῦ Ἐλληνικοῦ Δημοσίου ἢ μεταξὺ τινὸς ἢ τῶν ἐνυπόθηκων διαινεῖσθαιν καὶ τοῦ Ἐλληνικοῦ Δημοσίου δέον δῆπας ἐπιλύνωνται διὰ διαιτηρίας ἐνώπιον δύο διαιτητῶν, ἔξ δι' ὃ εἰς θά δρίζεται ὑπὸ τοῦ Ἐλληνικοῦ Δημοσίου καὶ διὰ ἑτερος ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν ἢ ἀντιστοιχίων τῶν ἐνυπόθηκων διαινεῖσθαιν, ἐφ' ὃσον ἡ ὑπὸ κρίσιν διαφορὰ ἀφορᾷ τούτους, καὶ οἵτινες ἐν περιπτώσει διαφωνίας αὐτῶν θά δρίζωσιν ἐπιδιοιτητὴν ὅτι ἡ ἀπόφασις τῆς διαιτησίας εἶναι τελ-

στίκος, ἀμετάκλητος καὶ ἐκτελεστή, μὴ ὑποκειμένη εἰς οὐδὲν τακτικάν ἢ ἀπατητον ἐνδίκον μέσον, οὐδὲ εἰς οἰανδήποτε προσφυγὴν ἢ αἴτησιν ἀκυρώσεως ἐνώπιον τῶν τακτικῶν ἢ διοικητικῶν δικαστηρίων ἢ ἀναστόλην ἢ ἀναστόλην ἐκτελέσεως, διὰ 21ος ὅρίζων ὅτι οὐδεμίας τροποποίησις, τροπολογία ἢ συμπλήρωσις τῆς ἐν λόγῳ ἐγκριτικῆς πράξεως θά ἐνεργήται ἀνευ συναινέσεως τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν τυχὸν ἐνυπόθηκων διαινεῖσθαι καὶ διὰ 22ος ὅρίζων ὅτι οἱ δροὶ τῆς ἐν λόγῳ ἐγκριτικῆς πράξεως θέλουν ισχύει καὶ καθ' ἥν περιπτωσιν ἡ κυριότης τοῦ πλοίου περιέλθῃ πρὸ τῆς ηπολόγησιν του εἰς ἑτερα ἡμεδαπά φυσικά ἢ νομικά πρόσωπα, καὶ κατόπιν ἢ ἑτερα ὑπ' ἀριθ. 79878/2164/Φ. τῆς 12 Νοεμβρίου 1963 ἀπόφασις τῶν ἀντών ἀνω τριῶν Ὑπουργῶν «περὶ συμπλήρωσις τῆς πρώτης ἀνω ὑπ' ἀριθ. 93596/1911/28.12.60 ἐγκριτικῆς πράξεως N.Δ. 2687/1953 διὰ τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν πλοίον «Y.» δημοσιευθεῖσα εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 438 τῆς 1 Δεκεμβρίου 1962 (τεύχος Β') φύλλον τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως, δι' ἡς προσετέθη δρος 22ος εἰς τὴν εἰρημένην πρώτην ἐγκριτικὴν πρᾶξιν, ὅρίζων ὅτι κατὰ παρέκκλισιν ἐκ τῶν διατάξεων κειμένων ἢ μελλόντων νόμων, ἐπὶ ἀνώνυμου ἑταιρίας, εἰς ἥν ηθελε περιέλθῃ ἡ κυριότης καὶ ἐκμετάλλευσις τοῦ πλοίου τούτου ἐφαρμόζονται τ' ἀκόλουθα, ἐφ' ὃσον περὶ αὐτῶν προβλέπει τὸ καταστατικόν: Α)... Θ) «ἀπαλλάσσονται παντὸς τέλους χαρτοσήμου ἢ τέλους ἢ εἰσφορᾶς οἰασθήσοτε ὑπὲρ νομικῶν προστάπων ἢ τρίτων τὰ περὶ συστάσεως τῆς ἑταιρίας συμβόλαια, αἱ ἀποφάσεις περὶ αὐξῆσεως τῶν κεφαλαίων, οἱ τίτλοι τῶν μετοχῶν, ὡς καὶ αἱ ἔξοφλησεις τῶν μερισμάτων καὶ ἐπιστροφῆς κεφαλαίων. Συναράθοι οἱ διοικητῆς του εἰρημένου πλοίου νησογριθέτος ὑπὸ Ἐλληνικῆς σημαίαν συνέστησαν ἀνώνυμον Ἐταιρίαν, τὸ καταστατικὸν τῆς ὁποίας ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 91 τῆς 17 Μαρτίου 1961 φύλλον τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως (Δελτίον «Ἀνώνυμον Ἐταιρίαν») ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «B» Ἀνώνυμος Ναυτικὴ Ἐταιρίας διαρκείας είκοσι ἑταῖροι εἰς τὴν ὅπωιαν εἰσέφερον τὸ ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίαν πλοίον τούτου ἀποτελέσσαν τὸ κύριον κεφάλαιον αὐτῆς, ἐπηκολούθησεν δὲ τροποποίησις τοῦ καταστατικού τούτου, δημοσιευθεῖσα εἰς τὰ ὑπ' ἀριθ. 118 τῆς 1 Μαΐου 1963 φύλλον τῆς Ἐφημερίδος τῆς

Κυβερνήσεως, δι' ἡς ἡ ἐπωνυμία τῆς ἐταιρίας καθωρισθή εἰς «B». Ειδική Ἀνώνυμος Ναυτιλιακὴ Ἐταιρία. Ως δημως περαιτέρω προκύπτει ἐκ τῶν προστηγομένων ἐγγράφων κατὰ μῆνα Δεκέμβριον 1965 ἡ εἰρημένη ἐταιρία «B.» ἐπώλησε τὸ πλοίον πρὸ τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλιακὴν Ἐταιρίαν «P.D.M. καὶ Σία», ἥτις διατηρεῖ αὐτὸν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν, καὶ κατὰ μῆνα Νοεμβρίου 1966, ἥτοι πρὸ τῆς συμπεφωνημένης διὰ τοῦ καταστατικοῦ 20ετού διαρκείας τῆς ἡ ἐταιρία αὐτὴ «B.» διελύθη δι' ἀποφάσεως τῆς γενικῆς αὐτῆς συνελεύσεως, ἐπηκολούθησεν δὲ ἐκαθάρισις τῆς περιουσίας αὐτῆς ἥτις ἐπεραιώθη κατὰ μῆνα Δεκέμβριον 1967.

Ἐπειδὴ ἐκ τῶν ὧς ἀνω, δυνάμει τοῦ ν.δ. 2687/1953 ἀκόδοθεισῶν ὑπ' ἀριθ. 93596/1960 καὶ 79878/1962 ὑπουργικῶν ἀποφάσεων, προκύπτει σαφῶς, κατὰ τὴν διμόφωνον γνώμην τοῦ Δικαστηρίου, ὅτι ἔχει παρασχεθῆ ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τὰ περὶ ὧν πρόκειται τέλη χαρτοσήμου (ἐπὶ τοῦ καταστατικοῦ τῆς ὧς ἀνω ἑταιρίας «B.» καὶ ἐπὶ τῶν μετοχικῶν της τίτλων) ἀφοῦ, ὡς καὶ ἀνωτέρω ἐλέχθη, ἔχει δρισθή διὰ μὲν τοῦ 15ου δροῦ τῆς πρώτης ἀποφάσεως ὅτι οἱ πλοιοκτῖται τοῦ διών πλοίου «Y.» ἀπαλλάσσονται παντὸς τέλους χαρτοσήμου διὰ τε τὴν εἰσφορὰν τοῦ πλοίου εἰς ἀνώνυμον ἐλληνικὴν ἑταιρίαν καὶ ἐγένει διὰ τὴν ἴδιωσιν τῆς ἑταιρίας ταύτης, διὰ δὲ τοῦ ἔδαφος. Θ' τοῦ διὰ τῆς δευτέρας ἀποφάσεως προστεθόντος 22ου δρου, ὅτι ἀπαλλάσσονται παντὸς τέλους χαρτοσήμου ἢ τέλους ἢ εἰσφορᾶς οἰασθήσοτε ὑπὲρ νομικῶν προστάπων ἢ τρίτων τὰ περὶ συστάσεως τῆς ἑταιρίας συμβόλαια, αἱ ἀποφάσεις περὶ αὐξῆσεως τῶν κεφαλαίων, οἱ τίτλοι τῶν μετοχῶν, ὡς καὶ αἱ ἔξοφλησεις τῶν μερισμάτων καὶ ἐπιστροφῆς κεφαλαίων. Συναράθοι οἱ διοικητῆς του εἰρημένου πλοίου νησογριθέτος ὑπὸ Ἐλληνικῆς σημαίαν συνέστησαν ἀνώνυμον Ἐταιρίαν, τὸ καταστατικὸν τῆς ὁποίας ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 91 τῆς 17 Μαρτίου 1961 φύλλον τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως (Δελτίον «Ἀνώνυμον Ἐταιρίαν») ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «B» Ἀνώνυμος Ναυτικὴ Ἐταιρίας διαρκείας είκοσι ἑταῖροι εἰς τὴν ὅπωιαν εἰσέφερον τὸ ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίας πλοίον τούτου ἀποτελέσσαν τὸ κύριον κεφάλαιον αὐτῆς, ἐπηκολούθησεν δὲ τροποποίησις τοῦ καταστατικού τούτου, δημοσιευθεῖσα εἰς τὰ ὑπ' ἀριθ. 118 τῆς 1 Μαΐου 1963 φύλλον τῆς Ἐφημερίδος τῆς

RIVER PLATE SHIPPING AND TRADING AGENCY LTD



WINDSOR HOUSE 83
KINGSWAY
LONDON E.C.2
ENGLAND
TEL. 01-405 0111
01-405 8015
TELEX LONDON 261619
TELEGRAMS AND CABLES PLATASHIP LONDON E.C.2

CHARTERING INSURANCE & BUNKERING BROKERS

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ : ΜΑΡΙΟΣ & ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ

χρόνιν καθ' διν τὸ πλοῖον τελεῖ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν, οὐχὶ δὲ ὅτι, ἔαν μεταγενεστέρως τὸ πλοῖον ἀποδάλη τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν οἱ ἀπαλλαγαὶ αἴρονται ἀναδρομικῶς καὶ ἀνακύπτουσσαι ὑποχρέωσις καταστοῦλης τελῶν, κρατήσεων κινήτη. διὰ τάς πρότερον ἐπιχειρηθείσας πράξεις. "Ἄλλως τε ἐν προκειμένῳ, ὡς ἀνωτέρῳ ἐλέχθη, τὸ πλοῖον ἐξακολουθεῖ νὰ τελῇ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν. Περαιτέρω δὲ εἰς τὸ εἰρημένον ἐδάφ. θ' τοῦ διὰ τῆς δευτέρας τῶν εἰρημένων ὑποργικῶν ἀποφάσεων προστεθέντος 22ου δρου ὑπάρχουσα φράσις «ἐφ' δύο» περὶ αὐτῶν προβλέπει τὸ καταστατικὸν ἀναφέρεται εἰς πᾶν ὅτι δύναται νὰ ἔχῃ σχέσιν πρὸς τάς ἑταῖρικὰς εἰσφοράς καὶ τὴν ἐν γένει λειτουργίαν τῆς ἑταῖριας καὶ τὴν διαχείρισιν τῆς περιουσίας της, καὶ δύναται οὕτω νὰ ἀποτελέσῃ δρόν του καταστατικοῦ αὐτῆς, οὐχὶ δὲ καὶ εἰς ζητήματα μὴ ἔχαρτωμενα ἐκ τῆς βουλῆσεως τῶν ὕδρυτῶν καὶ μετόχων τῆς ἑταῖριας καὶ μὴ δυνάμενον ν' ἀποτελέσουν δρόν του καταστατικοῦ, ὡς ἡ ἀπέλεια τοῦ καταστατικοῦ τῆς ἑταῖριας καὶ τῶν μετοχικῶν τίτλων της, καὶ ἐπομένως ὑφίσταται ἡ ἐκ τῶν ὅρων τούτων περὶ ἡς πρόκειται ἀπαλλαγὴ, καίτοι δὲν ἔτειθη σχετικὴ πρόβλεψις ἐν τῷ καταστατικῷ. Τέλος, ἐκ τοῦ λόγου ὃς τὸ ἐλύθη ἡ ἑταῖρια πρὸ τῆς παρόδου τοῦ ἀρχικῶν δρισθέντος χρόνου διαρκεῖας τῆς δὲν δύναται νὰ τοῦχῃ ἐν προκειμένῳ ἔφαρμογῆς ἡ γενικὴ διάταξις τοῦ ἀρθροῦ 40 παρ. 7 τοῦ Κώδικος τῶν νόμων περὶ τελῶν χαρτοσήμου, ὑποργούσσα πρὸ τῶν ὡς ἄνω εἰδικῶν καὶ ηγεμόνεντος τυπικῆς δυνάμεως διατάξεων τοῦ ν.δ. 2687/1953 καὶ τῶν βάσει αὐτού ἐκδοθεισῶν ἀνωτέρων ὑποργικῶν ἀποφάσεων.

"Ἐπειδὴ δὲ εἰρημένος 20ὸς δρος τῆς, βάσει τῶν ηγεμόνεντος τυπικῆς δυνάμεως διατάξεως τοῦ ν.δ. 2687/1953 ἐκδοθεισῶν ἀνωτέρων ὑπὸ ἀποφάσεως, δρίζων, ὡς ἐλέχθη, ὅτι οἰσιδήποτε διαφοραὶ ἀνακύπτουσσαι ἐκ τῆς ἔφαρμογῆς τῆς ἐν λόγῳ ἐγκριτικῆς πράξεως μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τοῦ Ἀλιμηνικοῦ Δημοσίου δέοντα νὰ ἐπιτύγμαται διὰ διαιτησίας, ὡς πλοιοκτήτας ἔννοει, κατὰ τὴν πλειοψηφούσσαν γνώμην τοῦ Δικαστηρίου, καὶ ἑκείνους εἰς οὓς ἐπιφρίπονται ὑποχρέωσις συναφῶς πρὸς τὸ ἀποτελέσουν κεφάλαιον ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ πλοίου, ὡς ὑποκαταστάτους τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τὴν θέσιν αὐτῶν ὑπέχοντας. "Ἐπομένως, κατὰ τὴν γνώμην ταύτην τοῦ Δικαστηρίου ἡ περὶ ἡς πρόκειται διαφορὰ ὅρθη ἡ ίδιη ἐνώπιον τοῦ Δημοσίου καὶ ἐκκαθαριστῶν καὶ μετόχων τῆς τέως πλοιοκτητηρίας ἑταῖριας «Ε.Σ. τὴν θέσιν ταύτης ἐπεχόντων ἐν προκειμένῳ, ἀφοῦ τὸ Δημόσιον μετά τὴν διάλυσιν τῆς ἑταῖριας ταύτης, ἐπιβάλλει τέλος χαρτοσήμου διὰ τὸ καταστατικὸν καὶ τοὺς μετοχικούς τῆς τίτλους εἰς βάρος τούτων, ἐκδοθεῖσίς ὑπὸ τοῦ Οἰκονομικοῦ «Ἐφόρου Φορολογίας Πλοίων Πειραιών» τὸ πρώτον τῆς ὑπὸ ἀριθ. 13/1969 πράξεως καταλογισμοῦ τελῶν μετὰ προστίμου εἰς βάρος τῶν πρώτων καὶ κατόπιν τῆς ὑπὸ ἀριθ. 24/1970 τοιαύτης εἰς βάρος τῶν δευτέρων. Δὲν ἔλλειπε δέ, κατὰ τὴν αὐτὴν γνώμην τοῦ δικαστηρίου, τὸ συμφέρον καὶ εἰς τοὺς πρώτους (ἐκκαθαριστάς) νὰ ἐπιζητήσουν τὴν ἐπίλυσιν τῆς διαφορᾶς ἐκ τοῦ ὅτι ἡ ἀφορᾶσσα αὐτοὺς εἰρημένη πράξις καταλογισμοῦ ἡκυράθη διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 1834/1969 ἀποφάσεως τοῦ Φορολογικοῦ Πρωτοδικείου Πειραιών, καθόσον δὲν προκύπτει δέ τὴν ἀπόφασις αὕτη ἔχει καταστῆ ἀμετάλλητος. "Ἄλλως τε, ἐφ' δύο τὸ Δημόσιον δηλοῦ δέ τι κατὰ τούτων δὲν ἔχει ἀπαίτησιν, οὐδεμίαν ζημιάν ὑφίσταται ἐκ τῆς ἀναγνωρίσεως τούτου καὶ διὰ τῆς προκειμένης ἀποφάσεως.

Αμερικανικὴ Νομολογία

Σύμβασις μεταφορᾶς διὰ θαλάσσης.
— Διάκρισις μεταξὺ «κοινοῦ» καὶ «ιδιωτικοῦ» μεταφορέως. — Κριτήρια τῆς ιδιότητος «κοινοῦ» μεταφορέως.
— Συνέπεια, ἡ ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων τοῦ νόμου περὶ μεταφορᾶς πραγμάτων διὰ θαλάσσης καὶ ἡ ἀκυρότητα τῶν ἐν τῇ συμβάσει συμπεριληφθεισῶν ἀπολλακτικῶν ρητρῶν.

Ἡ ιδιότης τοῦ μεταφορέως, κρινομένη βάσει τῆς καταρτισθείσης συμβάσεως, προσλαμβάνει ιδιαίτεραν σημασίαν σχέσει πρὸς τὰς ἀπαλλακτικὰς ρήτρας. 'Ο «κοινός» μεταφορέως (δυσχερής πάντως ἡ μονολεκτικὴ ἀπόδοσις τοῦ δρος «carrier») δύναται νὰ συνομολογήσῃ τοσαύτας ἀπαλλακτικάς ρήτρας, δόσας συγχαρεῖ αὐτῷ ὡς νόμος περὶ μεταφορᾶς πραγμάτων διὰ θαλάσσης, δὲν συναντώντων τούς Κανόνας τῆς Χάγης. Θά δύναται ὁ μεταφορέως ν' ἀπαλλαγῇ εύρυτερον ἔων εἶχεν συνομολογήσει «εἰδιωτικήν» σύμβασιν μεταφορᾶς. 'Ο «carrier» (9η ἔκδοσις 1952 σελ. 5) ἐρμηνεύει τὸν δρον «κοινός μεταφορέως» θεωρεῖ δότι κοινὸς μεταφορέως εἶναι ὁ ἀσχολούμενος κατὰ σύνηθες ἐπάγγελμα εἰς μεταφορᾶς πραγμάτων προσφέρμενος νὰ ίκανοποιήσῃ πάσαν γενομένην αὐτῷ αἵτησην μεταφορᾶς. Τὸ συμπέρασμα τοῦ συγγραφέως εἶναι δότι ἡ τοιαύτη ιδιότης τοῦ μεταφορέως ἀποτελεῖ ἐκάστοτε ήτοι διαφορούμενος καὶ οὐδεὶς οὐδεὶς μεταφορέως πραγμάτων διὰ θαλάσσης. 'Αμφισθετήται δέντοις διαφορά τοῦ προκαθορισμένων τόπων. 'Ετέρωθεν, διδούσκεται δότι ὁ μεταφορέως, ὁ προσφέρων μὲν τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τὸ κοινόν, πλὴν ἐπιφυλάσσων ἔστιν τῷ δικαίωμα νὰ δεχθῇ ἢ ν' ἀπορρίψῃ τὰς γενομένας αὐτῷ προτάσεις πρὸς μεταφορά, δὲν εἶναι «κοινός» μεταφορέως. Τὸ συμπέρασμα τοῦ συγγραφέως εἶναι δότι ἡ τοιαύτη ιδιότης τοῦ μεταφορέως ἀποτελεῖ ἐκάστοτε ζήτημα πραγματικόν.

Εἰς τὴν ὑπόθεσιν ήτις ἀπτησχόλησεν Αμερικανικὸν Ἐφετεῖον, τὸ μέριν συνωμολόγησαν συμβάσιν ποικιλοτρόπως τηλοφορυμένην ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου - ἐκναυλωτοῦ, ἀλλοτε μὲν ὡς «εσύμβασιν ναυλώσεως δεξαμενοπλοίου κατὰ ταξίδιον», ἀλλοτε δὲ ἀλλο. 'Η σύμβασις κατὰ περιεχόμενον ἀπέβλεπεν εἰς τὴν ἐκ μέρους τοῦ πλοίου τοῦ ναυλωτοῦ ἀναλαμβανομένην ὑποχρέωσιν νὰ φορτώσῃ ἐπὶ πλοίων τοῦ ἐκναυλωτοῦ ποσότητα 10.000 τόνων χημικῶν προϊόντων πρὸς μεταφορὰν φορτίων. 'Η σύμβασις δὲν ὠρίζεν εἰδικῶς τὸ πλοίον η ὠρισμένον χώρων ἐπ' αὐτοῦ, ἀλλὰ ἐγκατέλειπε τὸν καθορισμὸν τοῦ πλοίου εἰς τὸν πλοιοκτήτην. Κατὰ τὰ δύο ταξίδια ὁ ναυλωτής ἔχρησιμοποίησε τὸ 10 ἔως 15% τῆς μεταφορῆς ίκανότητος τῶν πλοίων καὶ οὔτε κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς συμβάσεως ἔχρησιμοποίησε ἐξ ὀλοκλήρου πλοίον.

Τονίζουσα τὰ γεγονότα ταῦτα ἡ ἀπόφασις τοῦ Εφετείου περὶ τῆς οὐσίας τῆς συμβάσεως εἶναι δότι ὁ ναυλωτής χρησιμοποιήσει πλόκον τὴν λεγομένην «εἰδιωτικήν» (κατ' αὐτίθεσιν πρὸς τὴν «κοινήν») σύμβασιν ναυλώσεως ἐφ' δέν ἔφαρμοδέται ὁ νόμος περὶ μεταφορᾶς πραγμάτων διὰ θαλάσσης καὶ αἱ ἀπαγορευτικαὶ τῶν ἀπαλλακτικῶν ρητρῶν, διατάξεις αὐτοῦ.

Χρόνον. 'Η σύμβασις ἐπέτρεπεν εἰς τὸν ναυλωτή τὴν χρήσιν ὀλοκλήρου τοῦ χώρου τοῦ πλοίου, δὲν ἀντιμετωπίσθη δύως τοιαύτη περίπτωσις κατὰ τὴν σύναψιν τῆς συμβάσεως. 'Η σύμβασις προεβίλεπεν ἐπίστησης τὴν ἐκδοσίαν πορτοτικῶν κατὰ τοὺς δροὺς τῆς συμβάσεως.

Ἐξετελέσθησαν πλόες δυνάμει τῆς συμβάσεως, μέρος τοῦ φορτίου ὑπέστη βλάβην καὶ ὁ κύριος τοῦ φορτίου ἐνήγαγε τὸν πλοιοκτήτην εἰς ἀποζημίωσιν. 'Ο πλοιοκτήτης ἐπεχείρησε νὰ ἐπικαλέσῃ τὴν ἀπολλακτικὴν ρήτραν οὐ ἔνεκεν ἐτέθη τὸ ζήτημα τῆς ιδιότητος τοῦ ἐκναυλωτοῦ ὡς «κοινήν» μεταφορέως.

Τὸ Εφετεῖον ἔκρινε μετ' ἐκτίμησιν τῶν δρων καὶ συμφωνιῶν ὡς καὶ τῆς ἐκτάσεως χρησιμοποιήσεως τοῦ πλοίου καὶ τῆς φύσεως τῶν ἐργαστῶν τοῦ ἐκναυλωτοῦ δηλούντος ἔστιν δέντοις ὡς «κοινήν» μεταφορέα δότι ἡ σύμβασις δυνάμει τῆς συμβάσεως συμβάσεως «κοινῆς» μεταφορέως. Δὲν ἀνέληφθη ἀπὸ πλευρᾶς τοῦ φορτίου ἡ υποχρέωσις χρησιμοποιήσεως ὀλοκλήρου τοῦ πλοίου κατὰ πλήρη τὴν δυναμικότητα μεταφορᾶς αὐτοῦ.

Τοῦ πλευρᾶς τοῦ φορτίου συνεψήνεται νὰ χρησιμοποιήσῃ πλοίον η σημαντικὸν μέρος αὐτοῦ συνάπτει τὴν λεγομένην «εἰδιωτικήν» (κατ' αὐτίθεσιν πρὸς τὴν «κοινήν») σύμβασιν ναυλώσεως ἐφ' δέν ἔφαρμοδέται ὁ νόμος περὶ μεταφορᾶς πραγμάτων διὰ θαλάσσης καὶ αἱ ἀπαγορευτικαὶ τῶν ἀπαλλακτικῶν ρητρῶν αὐτοῦ.

Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, κατ' ἀμφοτέρους τοὺς πλόας καὶ ἀλλοι ἔχρησιμοποιήσαν χώρους τῶν πλοίων πρὸς μεταφορὰν φορτίων. 'Η σύμβασις δὲν ὠρίζεν εἰδικῶς τὸ πλοίον η ὠρισμένον χώρων ἐπ' αὐτοῦ, ἀλλὰ ἐγκατέλειπε τὸν καθορισμὸν τοῦ πλοίου εἰς τὸν πλοιοκτήτην. Κατὰ τὰ δύο ταξίδια ὁ ναυλωτής ἔχρησιμοποίησε τὸ 10-15% τῆς μεταφορῆς ίκανότητος τῶν πλοίων καὶ οὔτε κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς συμβάσεως ἔχρησιμοποίησε ἐξ ὀλοκλήρου πλοίον.

Τονίζουσα τὰ γεγονότα ταῦτα διάφοροι έκρινεν δότι ὁ πλοιοκτήτης ἐπέστησε τὸν προπτέρων περιπτώσεις καὶ δότι ἡ καταρτισθείση μεταξὺ αὐτοῦ καὶ τοῦ ναυλωτοῦ σύμβασις δότι η σύμβασις τοῦ φορτίου τοῦ πλοίου περὶ μεταφορᾶς τηλοφοράς ὑπαγόμενης εἰς τὰς διατάξεις τοῦ νόμου περὶ μεταφορᾶς πραγμάτων διὰ θαλάσσης καὶ κατ' ἀκολούθιαν ἡ ἐν τῇ συμβάσει ἀποτελλακτική ρήτρα ήτοι ἀκυρός, τοῦ ἐκναυλωτοῦ κριθέντος ὑποχρέου εἰς ἀποζημίωσιν τοῦ ναυλωτοῦ διὰ τὴν ζημιάν τοῦ φορτίου.

**LAMBERT BROTHERS
(HELLAS) Ltd**
Ship brokers, Ships' Agents
Sale & Purchase Brokers

Oceanic Building
57 Akti Miaouli Piraeus
GREECE

LAMBERT MILLER Ld
Lloyd's Agents
Callsign LAMILL

Tel. 472.098 - 474.271 - 477.950
Telex 5012
Callsign LAMILL

'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ - ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΕΠΙΛΥΣΙΣ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΜΕΣΩ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΩΝ Π.Ν.Ο. ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ "Η ΠΡΟΣΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ. — ΕΙΣ ΑΝΤΙΘΕΤΟΝ ΕΠΙΔΙΩΣΕΙΝ ΥΦΙΣΤΑΤΑΙ ΥΠΑΙΤΙΟΤΗΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Έξι αφορμής παρουριασθείσης διαφοράς είς λιμένα τής Βορείου Εύρωπης, ένθε έδρεινε άντιπρόσωπος τής Π.Ν.Ο., ή άρμοδος ύπηρεσιας του Υ.Ε.Ν. δι' έγγραφου έγνωσιν εις τὰ ἐνδιαφερόμενα μέρη, διτι συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κεφαλαίου ΙΖ', παρ. 2 τῆς ισχυούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως, ὁ ναυτικός υποχρεούται ὡς παῖς διὰ πᾶν δῆτημα, τὸ ὅποιον ἥθελεν ἀνακύψῃ ἐν τῇ ἔφαρμογῇ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως τάυτης καὶ ἐν σχέσει πρὸς τοὺς ἐν αὐτῇ καὶ ἐν τῷ Νόμῳ προβλεπομένους ὅρους ἔργασίας, προσφεύγει ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἐπαγγελματικὴν του ὄργανωσιν ἢ εἰς τοὺς κατὰ τόπους ἀντιπροσώπους τῆς Π.Ν.Ο. καὶ ἐπιδιωκεῖ τῇ βοηθείᾳ τούτων τὴν ἐπίλυσιν τοῦ τοιούτου ζητήματος, ἀποκλειστικῶς διὰ τῶν οἰκείων λιμενικῶν ἢ προδενικῶν Ἀρχών, ἀποκλειούμενης τῆς προσφυγῆς τοῦ ναυτικοῦ εἰς ἄλλας ὄργανωσεις ἢ εἰς ἄλλοδατάς Ἀρχὰς καὶ ἄλλοδατὰ δικαστήρια.

Περαιτέρω τονίζεται, ὅτι ὁ ἐκπρόσωπος τῆς Π.Ν.Ο. ἔχει καθήκον συμφώνως πρὸς τὰ ἀνωτέρω, νά καθοδηγήσῃ τὸν ναυτικὸν ὡς ἐν λόγῳ διαφοράς τεθῆ ὑπ' ὄψιν τῆς ἐλληνικῆς προσενικῆς Ἀρχῆς τοῦ λιμένος, ἐνθα εὑρίσκεται τὸ πλοίον.

"Ἐπὶ τῆς ἀνωτέρω περιπτώσεως ἔχομεν νά σημειώσωμεν ὅτι ὑφίσταται δικαστηριακὴ νομολογία, διευρύνουσα τὴν ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου δοθεῖσαν ἐπ' αὐτῆς γνωμοδότησιν.

Οὕτω, κατὰ τὴν ὑπ' ἀριθ. 4664 τοῦ ἔτους 1967 ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς, δημοσιεύενταν εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 15.8.68 στήλη «Ναυτική Έργασία» — πάσας ναυτεργαστικὴ διαφορά λύεται διὰ τῆς προσφυγῆς τοῦ ναυτικοῦ εἰς τοὺς κατὰ τόπους ἀντιπροσώπους τῆς Π.Ν.Ο., διὰ τῶν λιμενικῶν Ἀρχῶν, τῆς κατ' ἄλλον τρόπον ἐπιδιώξεως δι' ἄλλης Ἀρχῆς καὶ διευθετήσεως τῆς διαφορᾶς, ἀποτελούσης, διὰ τὸν ναυτικὸν, περάσασιν τοῦ καθήκοντός του καὶ κατ' ἀκολουθίαν, ἐὰν ἔνεκα τούτου ὁ πλοίαρχος καταγγείλῃ τὴν σύμβασιν, δὲν διφέλεται ἀποκλιμάσιται.

Κατόπιν τούτου εἰκοθεν νοεῖται, ὅτι ἡ τοιαύτη καταγγείλια τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου, ἀποτελεῖ λύσιν τῆς συμβάσεως ὑπαιτίοτητοι τοῦ ναυτικοῦ καὶ ὁ ναυτικός διώκεται συμφώνως εἰς τὸ Κεφαλαίου ΙΖ', παράγρ. 3 τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως, διὰ παράσασιν καθήκοντος.

Έξι ἄλλου, εἰς ἑτέραν πρόσφατον λύσιν τοῦ ὑπουργείου, ἐπὶ παρεμφερούς μὲ τὴν ἀνωτέρω περιπτώσιν διαφορᾶς, τονίζεται ὅτι αὐστηραὶ ποινικαὶ κυρώσεις ἔχουν προβλεφθῆ καὶ διὰ τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου 4 τοῦ Α.Ν. 3276/1944 ἀπερι συλλογικῶν συμβάσεων ἐν τῇ ναυτικῇ ἔργασίω, διὰ τὸν ναυτικόν, δόσις ὑποπίπτει ἡ διαπρέπει παράσασιν τινὰ τῶν διατάξεων τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἡ ἀρνεῖται νὰ συμμορφωθῇ καὶ ἐκπληρώσῃ διαταγὴν τῆς Ἀρχῆς, σχετικὴν μὲ τὴν ἔφαρμογήν τῶν διατάξεων τῶν συλλογικῶν συμβάσεων.

Η ΑΚΥΡΩΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΔΕΝ ΣΥΝΕΠΑΓΕΤΑΙ ΣΤΕΡΗΣΙΝ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΣ ΚΑΙ ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΕΩΣ

Κατὰ τὴν ἐνώπιον τοῦ Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιῶν διαδικασίαν, ἐβεβαιώθησαν τὰ κατωτέρω πραγματικὰ περιστατικά: Ναυτική, προσληφθεὶς διὰ συμβάσεως ναυτολογήσεως ἀριστού τοῦ χρόνου, καταρτισθείσης εἰς Πειραιά, ἀπεστάλη ὑπὸ τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας εἰς λιμένα τῆς Βορείου Εύρωπης καὶ ἐναυτολογήθη ἐπὶ φορτηγού πλοίου αὐτῆς, φέροντος τὴν ἐλληνικήν σημαίαν ὡς δόκιμος μηχανικός.

Ο συμφωνηθεὶς μισθὸς ἦτο Λ.Α. 40.00. 00 πλέον ἐπιδόματος Κυριακῶν ἔξι 11% ἐπὶ τοῦ μισθοῦ καὶ τροφῆς εἰς εἶδος παρεχομένης.

Ο ναυτικὸς ὑπηρέτησε κατ' ἀρχὴν ὡς δύκιμος μηχανικὸς ἐπὶ 1 μῆνα καὶ 17 ἡμέρας, ἐν συνεχείᾳ ὡς λιπαντῆς ἐπὶ 150-μερον καὶ, τέλος, ὡς γ' μηχανικὸς ἐπὶ τετράμηνον ἐπὶ μηνιαίων μισθῶν ἐκ Λ.Α. 107. 09.04, πλέον ἐπιδόματος Κυριακῶν καὶ τροφῆς. Οὔτος δὲν ἦτο κάτοχος διπλῶματος γ' μηχανικού, ἀλλὰ οὔτε συνέτρεχον κατὰ τὴν ὡς γ' μηχανικού ναυτολογήσην του, οἱ ἀειρετικαὶ προϋποθέσεις τοῦ ἄρθρου 4 παράγρ. 2 τοῦ Νομοθετικοῦ Διατάγματος 2651/53 — ὅτι ὁ ναυτολογησίς αὐτοῦ ἐπεδώλλετο πρὸς πλήρωσιν κενῶν, ὄργανος κατά τὴν συνέθεσην τοῦ πληρωμάτος καὶ ὅτι δὲν ὑπῆρχον ἡ δὲν προσφέροντο πρὸς ναυτολογησην πρόσωπα ἔχοντα τὰ νόμιμα προσόντα. Ἐπίσης, δὲν ἐτηρήθησαν αἱ διὰ τὸ ἔγκυρον τῆς ναυτολογήσεως αὐτοῦ διατυπώσεις, τις ἀδείας τῆς Ἀρχῆς, ὡς καὶ τῆς καταχωρίσεως αὐτῆς εἰς τὸ ὑμερολόγιον καὶ τὸ ναυτολόγιον τοῦ πλοίου. Διὰ τὸν λόγον τούτου ἐκρίθη παρὰ τὸ δικαστήριον, ὅτι ἡ συμβάσις ναυτολογήσεως τοῦ ἐν λόγῳ ναυτικοῦ ὡς γ' μηχανικού, ὑπῆρξεν ἄκυρος.

Παρὰ ταῦτα, ὅμως, ἐπειδὴ ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως ἐλύθη διὰ καταγγελίας ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ἐδέχθη τὸ δικαστήριον, ὅτι δικαιούται ὁ ναυτικός τῆς ὑπὸ τῶν ἄρθρων 75 καὶ 76, παράγρ. 2 τοῦ Κώδικος Ἰδιωτ. Ναυτ. Δικαίου, ὁρίζομενης ἀποζημιώσεως από πλοίων, ἡ ὅποιας ἐφ' ὅσον ἡ ἀπόλυτης ἔγενετο εἰς λιμένα τοῦ Πειραικού Κόλπου, συνίσταται εἰς ποσὸν ἀναλογούντος μὲ τὸν πλοίον τοῦ πλοιοκτητρίας ἐταιρίας ὑπῆρξεν μὴ νόμιμος.

Εἰς τὴν τοιαύτην κρίσιν προῆλθε τὸ ὡς ἐφετείον δικάσαν Πρωτοδικείον Πειραιῶς, διότι καθ' ἄρχην ἐκ τῶν συνδεδυσμένων διατάξεων τῶν ἄρθρων 4 καὶ 5 τοῦ Νομοθετικοῦ Διατάγματος 2651/53 ἀπερι συνέθεσης τῶν πληρωμάτων τῶν ἐλληνικῶν πλοίων καὶ τῶν ἄρθρων 1 κλπ. τοῦ Ν.Δ. 2689/53 «περὶ διπλῶμάτων, πτυχίων καὶ ἀδειῶν ναυτικῆς ίκανότητος ἐν τῷ Ε.Ν.», ἐν συνδιαστών καὶ πρὸς τὰ ἄρθρα 3, 174 καὶ 180 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, σαφῶς προκύπτουν τὰ ἀκόλουθα: 'Η ἀπογραφή ναυτικοῦ καὶ ἡ κτῆσις διπλῶματος, πτυχίου ἡ ἀδείας ναυτικῆς ίκανότητος, εἰς ἀπειροτάτην περιπτώσεις ἀπαιτεῖται τοιούτον, ἐπιβαλλούνται ἐκ λόγων γενικούτερου δημοσίου συμφέροντος, διότι ἀποσκοπούν, ἀφ' ἐνὸς μὲν εἰς τὴν ναυτολογησην μόνον τῶν ἐκ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος προερχομένων, ἀφ' ἐτέρου δὲ εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν. 'Αποτελούν δὲ ούσιαδεις προϋπόθεσεις διὰ τὴν ναυτολογησην τοῦ ναυτικοῦ καὶ τὸ κύρος τῆς διὰ ταύτης συναπτομένης συμβάσεων.

σεως ναυτικῆς ἔργασίας, ἡ διοία, ἐφ' ὅσον ἐλλείπουν τὰ στοιχεῖα ταῦτα καὶ δὲν συντρέχουν οἱ εἰς τὰ ὡς ἄνω ἄρθρα, ἔξαιρετικοὶ ὅροι, είναι ἀκυροί. Σχετικὴ είναι καὶ ἡ ὑπ' ἀριθ. 670/1956 Νοβ 5 381 'Απόφασις τοῦ Ἀρείου Πάγου.

Ἐξ ἄλλου, ἐκ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 72, 75 καὶ 76 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., σαφῶς συνάγεται, ὅτι καὶ ἐπὶ σχέσεως ναυτολογήσεως, προκυπτούσης ἐξ ἀκύρου συμβάσεως ἔργασίας, ὁ πλοιάρχος καταγγέλλων τὴν σύμβασιν ταῦτην ὑπόκειται, ἐάν ἡ καταγγελία δὲν δικαιολογήται ἐπειδὸν τοῦ ναυτικοῦ, εἰς πληρωμὴν τῆς ὑπὸ τῶν ἀνωτέρω διατάξεων ὀρίζομενης ἀποζημιώσεως, ἀφού αὕτη σκοπούσα εἰς ἔξασφάδισιν τῶν στοιχειώδων μέσων συντρήσεως τοῦ ναυτικοῦ, μέχρις ἀνευρέσεως ὑπ' αὐτοῦ ἔργασίας, συνιστᾶ μέτρον προνοίας, συγγενές πρὸς τὰ λοιπὰ τοιαῦτα, ἀτινα ἀποβλέπουν εἰς τὴν προστασίαν τοῦ ἔργαζομένου, τόσον ἐφ' ὅσον τελεῖ ὑπὸ ἔγκυρων σύμβασιν ἔργασίας, ὅσον καὶ ἐφ' ὅσον τελεῖ ὑπὸ ἀπλῆν σχέσιν τοιαῦτης. Παρεμφερής ἡ ὑπ' ἀριθ. 192/1962 ἀπόφασις τῆς 'Ολομελείας τοῦ Ἀρείου Πάγου.

Ἀνεξαρτήτως, ὅμως, τῶν ἀνωτέρω, εἰς τὸ αὐτὸν ἀποτέλεσμα ἔχει καὶ ἡ παραδοχὴ τῆς κατὰ τὴν διοίαν ὡς γ' μηχανικού ναυτολογησίας τοῦ ναυτικοῦ, καίτοι μὴ κεκτημένου σχετικοῦ πτυχίου, ὑπῆρξεν ἔγκυρος, συμφώνως πρὸς τὴν κατ' ἔξουσιο δότησιν τῶν ἄρθρ. 3 καὶ 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/53 ἐκδοθείσαν ἔγκριτικὴν πράξιν, διὰ τῆς ὁποίας κατὰ τὴν ὡς γ' μηχανικού παρέκκλισιν τῶν περὶ δημοσίας τάξεων, ἀποτελεῖται τὴν ὑπὸ τοῦ πλοίου στηματικὴ διατάξη, διάλογην σημαίας, ναυτολογήσης, μὴ ἔχοντων τὰ νόμιμα προσόντα, διὰ τὴν διότι προσλήφθησαν διπλῶματα τοῦ ημερολογίου. "Ο-θεν ὅρθως ἐπεδικάσθη διὰ τῆς πρωτοδικοῦ ἀποφάσεως τὸ ἀνωτέρω ποσὸν ἀποζημιώσεως, δοθεῖσας ὅτι ὁ ναυτικὸς ἀπελύθη δικαιούτων τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ πλοίου, συνεπείᾳ τοῦ ὅποιου δικαιούτων τῶν ἔξοδων παλινοστήσεως του καὶ ἐὰν ἀκόμη ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως ὑπῆρξεν ἀκυρος.

Λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν ἀνωτέρω τὸ ὡς ἐφετείον δικάσαν Πρωτοδικείον κατέληξεν, ὅτι ἡ πορακρότησις τοῦ ποσοῦ τῆς ἀποζημιώσεως, δοθεῖσαν ὅτι διαφέρει της συμβάσεως ὑπὸ τῶν δικαιούτων τῶν πλοίων, συνεπείᾳ τοῦ ὅποιου δικαιούτων τῆς πτυχίου παρέκκλισης της σημαίας τοῦ πλοίου.

Ἐξ ἄλλου, ἐβεβαιώθη παρὰ τὸ δικαστήριον, ὅτι καθ' ὄλον τὸ τετράμηνον, κατὰ τὸ ὄποιον ὑπηρέτει ὡς γ' μηχανικὸς ὁ ναυτικός, τὸ πλοίον ἐπὶ τοῦ ὅποιου ὑπηρέτει, ἐξετάλει πλόας μὲ ἐλλιπή σύνθεσιν τοῦ μηχανοστασίου κατὰ 2 μηχανοδηγούς. 'Η ἐκτέλεσις τῆς ἔργασίας τούτων είχεν ἀνατεθῆ ὑπὸ τοῦ πλοίου τῆς πτυχίου εἰς τὸν περὶ οὐ δόλος ναυτικὸν καὶ εἰς τρεῖς ἑτέρους μηχανικούς.

Συνεπών, ἔκρινε τὸ δικαστήριον ὅτι ὁ ναυτικὸς δικαιούται τὸ ¼ τοῦ κατὰ τὸ ὡς ἀναφερόμενου χρονικοῦ διαστήματος συνολικού μισθοῦ τῶν ἀσφάλειαν τῶν πλοίων τοῦ πληρωμάτος, συμφώνως πρὸς τὰ ἄρθρα 8 καὶ 9 τοῦ Ν.Δ. 2651/1953.

ΜΙΣΘΟΣ

ΜΙΣΘΟΣ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ ΚΑΤΑΒΑΛΛΕΤΑΙ ΕΙΣ ΝΟΣΗΛΕΥΟΜΕΝΟΝ ΕΚΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

Κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 66 τοῦ Κώδικος Ἰδιωτ. Ναυτικού Δικαίου ἐδάφιον α', ὁ ναυτικὸς ἀσθενήσας, δικαιούται εἰς μισθὸν καὶ νοσηλεύεται δαπάναις τοῦ πλοίου, ἐὰν δὲ η σύμβασις ναυτολογήσεως λυθῇ λόγῳ τῆς ἀσφάλειας των θαλασσίων συγκοινωνιῶν. 'Αποτελούν δὲ ούσιαδεις προϋπόθεσεις διὰ τὴν ναυτολογησην τοῦ ναυτικοῦ καὶ τὸ κύρος τῆς διὰ ταύτης συναπτομένης συμβάσεων.

σθένεια, ούχι, όμως, πέραν τών τεσσάρων μηνών. 'Επίσης είς τὸ ἔδαφον γ' τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου προβλέπεται ὅτι πρὸς ὑπολογισμὸν τῶν κατὰ τὸ παρὸν ἄρθρον ἀπαιτήσεων, ἐπιτρέπεται νὰ συνομολογήται εἰδικός μισθός.

'Επικαλούμενον τὸ ὑπουργεῖον τὸ ὡς ἄνω ἄρθρον τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ἐπὶ ναυτεργατικῆς διαφορᾶς τεθίσης παρὰ πλοίου ψοφτηγού πλοίου, ἐγνώριστεν εἰς αὐτὸν, ὅτι, ὡς συνάγεται ἐκ τῶν διατάξεων τούτων, ὁ μισθός ἀσθενείας καταβάλλεται εἰς τὸν ναυτικὸν μόνον ὅταν οὗτος ἀπολογῇ τοῦ πλοίου λόγω τῆς αἰτίας ταύτης καὶ νοσηλεύεται οἱκοί ή ἐν νοσοκομείῳ. 'Αλλὰ καὶ ἐκ τῶν ἰσχυίς διατάξεων δὲν ἀπορρέει δικαίωμα τοῦ πλοίου ψοφτηγού καταβολῆς εἰς ναυτικὸν μισθὸν ἀσθενείας, ἀντὶ τοῦ κανονικοῦ τοιούτου τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως του, ἐκ τοῦ λόγου ὅτι δικαιόδοξος ἀπέχει τῆς ἐκτελέσεως τῶν καθηκόντων του, ἰσχυρίζομενος ἀσθενείαν.

'Εξ ἀλλοῦ, ὁ ἀδικαιολογήτως μὴ παρέχων τὰς ὑπηρεσίας του ναυτικός, συμφώνως εἰς τὸ ἄρθρον 65 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., στερεῖται τοῦ ἀναλόγου μισθοῦ, ἐπιφυλασσομένου καὶ τοῦ δικαιωμάτος ἀποζημιώσεως. 'Ἐπ' αὐτοῦ τονίζεται, ὅτι δὲν δύναται νὰ τύχῃ ἐφαρμογῆς τὸ ἐν λόγῳ ἄρθρον 65, ἐὰν αἱ συνθῆκαι τῆς ἀτομικῆς ή δημοδικῆς ἀποχῆς ἐκ τῆς ἐργασίας τῶν ναυτικῶν εἶναι δεδικαιολογημέναι.

Περαιτέρω ὑπενθυμίζεται εἰς τὸ σχετικὸν ἐγγαφον, ὅτι ὁ πλοίοιρχος ἔχει δικαίωμα ἀπειδολῆς προστίμου εἰς τὰ μέλη τοῦ πληρώματος, τῆς λιμενικῆς ή προξενικῆς ἀρχῆς ἔχοντος τὸ δικαιώματα δι' ἡτοιογημένης ἀποφάσεως της νὰ ἐπικυρώσῃ, τροποποιήσῃ ἢ νὰ ἀρῃ τὸ ὡς ἄνω πρόστιμον, δυναμένη καὶ νὰ αὐξήσῃ τοῦτο, ἐφ' ὅσον ἡθελει κρίνει ὡς ἀδεστίμους τοὺς λόγους τῆς ἐνώπιον αὐτῆς ἀσκηθείσης προσφυγῆς του ναυτικοῦ. Σχετικὴ πρόδηλεψις ὑφίσταται εἰς τὸ ἄρθρον 69 τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

ΟΡΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΕΙΣ ΦΥΛΑΚΗΝ ΜΗΧΑΝΗΣ ΣΥΜΜΕΤΕΧΕΙ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΙΣΤΗΣ

Τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 114 τοῦ Κανονισμοῦ 'Ἐργασίας ἐπὶ Φορτηγῶν Πλοίων 800 κ.ο.χ. καὶ ἄνω, ἐπεκαλέσθη τὸ ὑπουργεῖον ἐπὶ διαφορᾶς ναυτικῆς ἐργασίας, σχετικῆς μὲ τὸν καθορισμὸν τῶν καθηκόντων καθαριστοῦ.

Οὕτω, συμφώνως πρὸς τὸ ὡς ἄνω ἄρθρον τοῦ Κ.Ε.Ε.Φ.Π., ὁ καθαριστής ἐν πλῷ συμπεριλαμβάνεται μεταξὺ τοῦ προσωπικοῦ μηχανῆς, τοῦ κατανεμούμενον ὑπὸ τοῦ α' μηχανικοῦ εἰς φυλακάς, ἐκτελῶν οὗτος κανονικὴν φυλακήν, μετὰ τοῦ ὑπολοίπου πρωτοτικοῦ μηχανῆς.

Κατὰ ταῦτα, ἐφ' ὅσον ἡ ὄργανική σύνθετις πληρωμάτος τοῦ πλοίου, προβλέπει μεταξὺ τοῦ κατωτέρου πρωτοτικοῦ μηχανῆς καὶ καθαριστήν, οὗτος ὑποχρεούμενος ἀπετέλη τῆς κανονικῆς φυλακῆς, τῆς δριζομένης ὑπὸ τοῦ α' μηχανικοῦ καὶ δέον ὅπως ἐκτελῇ ἀπαντά τὰ ἐν τῷ Κανονισμῷ 'Ἐργασίας ἀναφέρομένα καθηκόντα τοῦ κατωτέρου πρωτοτικοῦ μηχανῆς, μὴ δικαιούμενος εἰς ἐτέραν ἀμοιβήν, πλὴν τῆς τοιούτης τῆς εἰδικότητος του.

Ο ΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΝ ΕΡΓΑΣΙΑΝ

Ζήτημα ἐγεννήθη ἐδὲ ἡ ἐργασία χρωματισμοῦ τοῦ πλοίου δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς ἐπείγουσα, μὴ ἐπιδεχομένη ἀναδολῆς καὶ ὡς ἐπείγουσα, τὸν πλοίον δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς ἐπείγουσα,

συμφώνως πρὸς τὸ πνεῦμα τῆς ὑπὸ ἀριθμ. 101680/8745 ἀπὸ 18.12.67 ἐγκυκλίου τοῦ Υ.Ε.Ν. «περὶ μεθοδεύσεως τῆς ἐργασίας κατὰ Κυριακάς ἐν πλῷ καὶ ἐν λιμένι», εἰς τὴν ὁποίαν ὡς τοιούται χαρακτηρίζονται αἱ ἐργασίαι, αἱ ἀναγόμεναι εἰς τὴν ἀσφάλειαν, τὴν ἀπρόσκοπτον κίνησιν καὶ λειτουργίαν τοῦ πλοίου, τὰς προετοιμασίας διὰ τὴν ἔγκαιρον διενέργειαν φορτώσεων, ἐκφόρτωσεων, ἀνεφοδιασμοῦ, ἀπόπλου, μεθορμίσεως, δεξαμενισμοῦ κ.λπ. τῶν πλοίων, ὡς καὶ αὐτά αὐταὶ αἱ ἐργασίαι φορτώσεων, ἀνεφοδιασμοῦ, ἀπόπλου, μεθορμίσεως, δεξαμενισμοῦ.

ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΑΜΟΙΒΗ

ΑΜΟΙΒΗ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΚΥΤΩΝ ΠΛΟΙΟΥ ΜΠΑΛΚ - ΚΑΡΡΙΕΡ

Συμφώνως εἰς τὴν διάταξιν τοῦ Κεφαλίου Ζ', παρ. 1, ἔδαφ. β' τῆς ισχυούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν κυτῶν καὶ τῶν deep tanks, καταβάλλεται ιδιαιτέρα ἀμοιβὴ ἐκ λιρῶν 'Ἀγγλίας 11.13.04 ἔως 14.0.0. κατὰ κύτος, διὰ τὰ πλοῖα χωρητικότητος μέχρι 13.000 τόννων d.w. 'Ἐπίσης, διὰ τὰ πλοῖα χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 13.000 τόννων d.w. καταβάλλεται ἀμοιβὴ ἐκ λιρῶν 'Ἀγγλίας 15.03.04 ἔως 18.13.04 κατὰ κύτος.

Διὰ τὴν ἀνωτέρω διάταξιν, ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ Υπουργείου, συνεπείᾳ διαφορᾶς ἀχθείσης πρὸς ἐπίλυσιν, ἐγνωμοδότησεν ὅτι ἡ ἐν γένει διατήπωσις ταύτης ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰ δεδομένα τῶν συνήθους τύπου σκαφῶν, τὰ ὅποια, ἀναλόγως τῆς χωρητικότητος αὐτῶν, διαθένουν κατά τὸ μᾶλλον ἡ ἡτον ἔναν ὡρισμένον ἀριθμὸν κυτῶν, οὐχὶ ὅμως καὶ πρὸς ἐνίους τύπους συγχρόνων σκαφῶν, ὡς τὰ μπάλκ - κάρριερς, τὰ ὅποια ὑπὸ τὰς τάσεις τῆς σημειρήνης ναυπηγικῆς κατασκευάζονται φέροντα σχετικῶς μικρὸν ἀριθμὸν κυτῶν, ἡ χωρητικότης ὅμως τῶν ὅποιων ἰσούται μὲ τὴν χωρητικότητα δύο ἡ καὶ τριῶν κυτῶν πλοίων συνήθους τύπου, τῶν ὅποιων πλοίων, ἡ δλική χωρητικότης εἶναι ἀντίστοιχος πρὸς ἐν πλοίον τύπου μπάλκ - κάρριερ.

Κατὰ ταῦτα, ἡ αὐτότητα χραμματική ἐρμηνεία καὶ ἡ ἐφαρμογὴ τῆς σχετικῆς διάταξεως τῆς συλλογικῆς συμβάσεως εἰς τὴν περίπτωσιν καθαρισμοῦ κύτους μπάλκ - κάρριερ, θὰ ἡγαγεῖ εἰς τὸ ὅποιον πυρηναῖς καθαρισμοῖς τῶν κυτῶν, διὰ τὴν μεταφορὰν αὐτῆς εἰς τὰς ἀποθήκας τοῦ πλοίου, δικαιούσται ιδιαιτέρας ἀμοιβῆς, καθοριζομένης διὰ συμφωνίας μετά τοῦ πλοίορχου, ἀναλόγως τῆς ποσότητος τῆς ξυλείας καὶ τοῦ χρόνου ἀπασχολήσεως, τὸ αἰτηθὲν ποσὸν τὸ ὅποιον ἐτέθη ὑπὸ ὅψιν τῆς ὑπηρεσίας, κρίνεται ἐξόχως ὑπερβολικὸν ποσόν, μενομέρως καθορισθέν.

ΕΞΑΡΜΩΣΙΣ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΙΣ ΤΡΙΒΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΟΣ ΔΙΟΣΤΗΡΟΣ

'Η ἐργασία ἐξαρμώσεως καὶ ρυθμίσεως τριβέων διοστήρος, καθὼς καὶ ποδὸς διοστήρος μηχανῆς, ἐκριθῆ παρὰ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ Υ.Ε.Ν., ὅτι ἀνάγεται εἰς τὰ συνήθη καθηκόντα τοῦ προσωπικοῦ μηχανοστασίου. "Άλλως τε, ὡς τονίζεται εἰς τὸ σχετικὸν πρὸς τὸν ὑπουργείον, η ἐργασία αὐτῆς δεν περιλαμβάνεται μεταξὺ τῶν περιοριστικῶν ἀπαριθμούμενων ἐργασιῶν τοῦ Κεφαλαίου Ζ' τῆς ισχυούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως τῶν ἀμειβομένων δι' ιδιαιτέρας ἀμοιβῆς (extra).

Κατόπιν τούτου, μόνον ἡ ἀπασχόλησης εἰς τὴν ἐργασίαν ταύτην πέραν τοῦ ὄκταρου συνεπάγεται καταβολὴ ὑπερωρίας.

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΞΥΛΕΙΑΣ DUNNAGE

'Υπὸ πλοιάρχου φορτηγού πλοίου, φέροντος τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, ἀνεφέρθη εἰς τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅτι τὸ ὑπ' αὐτὸν πλήρωμα, προκειμένου νὰ διενεργήσῃ καθαρισμὸν τῶν κυτῶν καὶ μεταφοράν ξυλείας Dunnage, ἀπαιτεῖ ὡς ἀμοιβῆν προκαταβολικὸς μετρουμένην, ὑπερβολικὸν ποσόν, μενομέρως καθορισθέν.

Τὸ ὑπουργεῖον ἐγνώρισεν εἰς τὰ ἀνδιαφερόμενα μέρη, ὅτι μολονότι τὸ πλήρωμα διὰ τὴν ἀφαίρεσιν ξυλείας Dunnage ἐκ τῶν κυτῶν καὶ τὴν μεταφορὰν αὐτῆς εἰς τὰς ἀποθήκας τοῦ πλοίου, δικαιούσται ιδιαιτέρας ἀμοιβῆς, καθοριζομένης διὰ συμφωνίας μετά τοῦ πλοίορχου, ἀναλόγως τῆς ποσότητος τῆς ξυλείας καὶ τοῦ χρόνου ἀπασχολήσεως, τὸ ἀιτηθὲν ποσὸν τὸ ὅποιον ἐτέθη ὑπὸ ὅψιν τῆς ὑπηρεσίας, κρίνεται ἐξόχως ὑπερβολικὸν.

'Ανεξαρτήτως, ὅμως, τῆς ἐπιτευχεως συμφωνίας ή ὅχι, ὡς πρὸς τὸ υψός τῆς ἀμοιβῆς, τὸ πλήρωμα, κατέληξε τὸ ὑπουργεῖον, ὑποχρεούται νὰ ἐκτελέσῃ τὴν ἐργασίαν ταύτην ἐπιφυλασσόμενον νὰ θέσῃ τὴν διαφοράν του ταύτην ὑπὸ τὴν κρίσιν τῆς πρωτηνούς λιμενικῆς ή προξενικῆς 'Αρχῆς τοῦ λιμένος κατάπλου τοῦ πλοίου.

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΣΤΗΛΗΣ

Πλοιάρχον Δ. B., διευθυντὴν ναυτικῆς έταιρίας, Πειραιῶ: 'Ἐπὶ τοῦ ἐρωτήματός σας εἰς ποίας περιπτώσεις κατασγέλλεται νομοτύπως ή σύμβασις ἀφορίστου χρόνου, σᾶς γνωρίζομεν, ὅτι σχετική τυγχάνει ἡ ὑπὸ ἀριθμὸν Φ.Υ. 70440/69 ἀπὸ 4.3.69, εἰς περιλαμβάνεται ἀντίστοιχος ἀπάντησης ἡ οποία κατατέθη:

Κατὰ τὸν Κ.Ι.Ν.Δ. (ἄρθρ. 73) ἡ σύμβασις ἀφορίστου χρόνου δύναται νὰ κατασγέλλη μετὰ παρέλευσιν ἔτους ἀπὸ τῆς συνάψεως τῆς καθαρισμοῦ κυτῶν σκαφῶν εἰδικοῦ τύπου, ὡς τὰ μπάλκ - κάρριερς, ἡ ἀλιγάτωρες τῆς αὐτῆς ἐργασίας, ἐκτελουμένης εἰς πλοίοις συνήθους τύπου καὶ ἀντίστοιχου χωρητικότητος.

'Ἐκ παραλλήλου, ὅμως, τὸ ἄρθρον 1 τοῦ Ν.Δ. 2652/53, τὸ ὅποιον διατηρεῖται ἐν ίσχυί, δυνάμει τοῦ ἄρθρου 295 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., θεωρούμενον ὡς συμπληρωμὸν τὸ ἀνωτέρω ἄρθρον τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., προβλέπει ὅτι, «εἴας ὁ λιμὴν προστίμου τοῦ πλοίου δὲν κείται εἰς τὸν Μεσόγειον καὶ τὴν Εύρωπην, η κατασγέλλεται σύμβασις παρατείνεται αὐτοδικίας, μέχρις ἐξευρέσεως νομίμου ἀντικαταστάτου τοῦ κατασγέλλαντος τὴν σύμβασιν ναυτικοῦ, ἀλλὰ πάντως, οὐχὶ πλέον τῶν 7 μηρῶν». 'Ἐκ παραλλήλου, δηλαδή, τὸ πλοίον τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. προστίμου τοῦ πλοίου δὲν κείται εἰς τὸν Μεσόγειον καὶ τὴν Εύρωπην, η κατασγέλλεται σύμβασις παρατείνεται αὐτοδικίας, μέχρις ἐξευρέσεως νομίμου δικαιολογίας, πρὸ τῆς λήξεως τῆς ἀνειλημμένης νομίμου ὑποχρεώσεως του, ἀποτελεῖ βαρύ πειθαρχικὸν παράπτωμα τούτου».

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ Α.Ε.

ΑΛΛΑΓΗ ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ

'Απὸ 20ῆς Απριλίου 1970 τὸ τηλεφωνικὸν κέντρον τῶν Ναυπηγείων 'Ελευσίνος εἰναι:

0291-6121

(δέκα γραμματί)

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΚΑΘΙΕΡΟΥΤΑΙ ΔΙΑ Ν. ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΟΣ

35ΕΤΙΑ ΔΙΑ ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

ΤΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΑΝΤΑ ΗΔΗ ΤΟ ΟΡΙΟΝ ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ
ΕΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΜΕΧΡΙ ΤΟΥ ΕΤΟΥΣ 1974

Η 35ετία καθορίζεται ως άριον άποχρήσεως τών έπιβατηγών πλοίων της υπηρεσίας. Ειδικώς, τὰ συμπληρώσαντα ήδη την 35ετίαν σκάφη θά παραμείνουν έν υπηρεσία μέχρι τού 1974.

Τὰ άνωτέρω καθορίζονται εἰς τὸ μῆδημοσιευθὲν μέχρι στιγμῆς εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, ὀλλὰ κυρώθεν ὑπὸ τοῦ 'Πυρογρίκου Συμβούλιου Νομοθετικὸν Διάταγμα «περὶ ἀναγνωρίσεως ἐπιβατηγών πλοίων καὶ καθορισμοῦ ἡλικίας ἔξδου αὐτῶν», τὸ πλήρες κείμενον τοῦ ὅποιου δημοσιεύομεν κατωτέρω:

"Αρθρον 1.— 'Ἐπιβατηγὸν πλοῖον κατὰ τὴν ἔνωσιν τοῦ παρόντος θεωρεῖται πᾶν πλοῖον ἐκατακευῆς ἢ μετασκευῆς προοριζόμενον διὰ τὴν μεταφορὰν πλειόνων τῶν δώδεκα (12) ἐπιβατῶν.

"Αρθρον 2.— 'Απὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος Νομοθ. Διατάγματος, ἵνα πλοῖον ἀναγνωρισθῇ ως «Ἐλληνικὸν ἐπιβατηγόν», δέον δῆτας:

1. Προκειμένου περὶ πλοίου, ἐκτελοῦντος πλόας ἐσωτερικοῦ, συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις περὶ νέων πλοίων τῶν ἔκαστοτε ἴσχυόντων ἐσωτερικῶν κανονισμῶν, τῶν ἔκδομένων κατ' ἔξουσιοδότησιν τοῦ Ν.Δ. 4258/1962 καὶ τοῦ Ν. 4473/1965.

2. Προκειμένου περὶ πλοίου ἐκτελοῦντος διεθνεῖς πλόας, συμμορφοῦται πρὸς τὰς διατάξεις τῆς ἔκαστοτε ἰσχυούσης Διεθνοῦς Συμβάσεως «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ». Τὰ ἐν αὐτῇ ἀναφερόμενα ως ἐπιτάχυντα πλοίοι δέον δῆτας συμμορφοῦνται πρὸς τὰς διατάξεις περὶ «ἐνέων πλοίων τῆς προϊσχυσάσης Διεθνοῦς Συμβάσεως. Δι» ἢ θέματα δὲν προβλέπεται ἡ ἐν λόγῳ Διεθνῆς Σύμβασις ἐφαρμόζονται οἱ ἐσωτερικοὶ κανονισμοί.

3. Κριθῇ κατάλληλον ὑπὸ τῆς 'Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων κατόπιν ἐλέγχου τῶν ἀπαιτουμένων μελετῶν, σχεδίων καὶ λοιπῶν στοιχείων καὶ διενεργείας γενικῆς ἐπιθεωρήσεως, ἀνάλογως τοῦ προορισμοῦ του, κατὰ τὰς διατάξεις τῶν παραγράφων 1 καὶ 2 τοῦ παρόντος ἀρθρου.

"Αρθρον 3.— 1. Τὰ συμφώνως πρὸς

τὴν παράγραφον 1 τοῦ προηγουμένου ἀρθρου ἀναγνωρίζομενα πλοῖα, ως καὶ τὰ ἡδη ἀνεγγωρισμένα τοιαῦτα ἡ μῆδημοσιευθέντος παραγράφουνται ὑποχρεωτικῶς ἐκ τῆς ἐξυπηρετήσεως τῶν ἀκτοπλινέων συγκοινωνιῶν τῆς χώρας, ἐφ' ὅσον συμπληρώσουν δριον ἡλικίας τριάκοντα πέντε (35) ἔτῶν, ἀρχόμενον ἀπὸ τῆς 31ης Δεκεμβρίου τοῦ ἔτους καθελκυσθέως των.

2. 'Ἐφ' ὅσον η ἡμερομηνία τῆς 31ης Δεκεμβρίου τοῦ ἔτους καθ' ὃ συμπληρώνται ἡ ἡλικία ἀπομακρύνονται τοῦ πλοίου, δὲν συμπίπτει πρὸς τὴν τοιαῦτην λήξεως δρομολογιακῆς τίνος περιόδου, ως χρόνος συμπληρώσεως τοῦ δριον ἡλικίας διὰ τὴν ἀπομάκρυνσιν ἐκ τῶν ἀκτοπλινέων συγκοινωνιῶν, λαμβάνεται ἡ ἀμέσωσις πρὸ τῆς 31ης Δεκεμβρίου ἡμερομηνία λήξεως δρομολογιακῆς περιόδου.

3. Κατ' ἔξαρτεσιν τὰ κατὰ τὸν χρόνον τῆς

δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος ἐπιβατηγά πλοίων, τὰ δῆτα συνεπλήρωσαν μέχρι τῆς 3ης Δεκεμβρίου 1969 τὸ τριακοστὸν πέμπτον (35ον) ἔτους. Ετος τῆς ἡλικίας των, ἐπιτρέπεται δῆτας παραμείνουν εἰς τὴν ἐξυπηρετήσειν τῶν ἀκτοπλινέων συγκοινωνιῶν μέχρι καὶ τοῦ ἔτους 1974. Τὰ πλοῖα ταῦτα μέχρι μὲν καὶ τῆς 31ης Δεκεμβρίου τοῦ ἔτους 1972 δύνανται νὰ δρομολογοῦνται εἰς τὰς ἀκτοπλινέων συγκοινωνίας, ὅπου περιορισμοῦ τίνος, ἐν σχέσει πρὸς ἔτερα ὑπάρχοντα πλοῖα τῆς κατηγορίας των, ἀπὸ δὲ τοῦ ἔτους 1973 μέχρι καὶ τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1974 εἰς γραμμάτης ησσονος σημασίας, ώς τούτο θέλει εἰδικώτερον καθορισθῆ δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, μετὰ γνώμης τῆς Γνωμοδοτικῆς 'Επιτροπῆς 'Ακτοπλινέων συγκοινωνιῶν.

'Η διάταξις τῆς προηγουμένης παραγράφου ἔφαρμοδέται ἀναλόγως καὶ ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς παρούσας.

"Αρθρον 4.— 'Απὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος καταργοῦνται:

1. Τὸ ἄρθρον 20 τοῦ Ν. 5304/1932 «περὶ μέτρων προστασίας τῆς ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας» (Φ.Ε.Κ. 14 Α').

2. Τὸ ἄρθρον 1 τοῦ Α.Ν. 1303/1938 «περὶ τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ Ν. 5304 «περὶ μέτρων προστασίας τῆς ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας» (Φ.Ε.Κ. 253 Α')», καὶ

3. Τὸ ἄρθρον μόνον τοῦ Β.Δ. 532/1968 «περὶ δριού ἡλικίας ἐπιβατηγῶν πλοίων διὰ τὴν ἀναγνωρίσιν των ὡς ἐλληνικῶν».

"Αρθρον 5.— 'Ισχὺς τοῦ παρόντος ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Διαπιστώσεις καὶ προβλέψεις

ΚΥΡΙΑΡΧΟΥΝ ΤΑ ΣΟΥΠΕΡ ΤΑΝΚΕΡΣ

ΣΚΑΦΗ, ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΔΙΓΛΩΣΣΗ ΜΕΓΕΘΟΝΟΝΤΑΙ

Τελευταῖς, ἡ προσοχὴ σύμπαντος τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου ἔχει στραφῆ πρὸς τὰ γιγαντιαῖς δεξαιμενόπλοια. Τὸ σήμερον ἀνήκει, ἀναμφισβάτως, εἰς τὰ σκάφη αὐτὰ καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ ἀντιμετωπίζουν εἰς τὴν πρᾶξιν καταστάσεις, αἱ ὅποιαι μέχρι πρὸ τίνος δὲν ἦσαν περὰ μόνον προβλέψεις καὶ εἰκασίαι.

Ἡ ἀπάλεια τοῦ «Μαρκτρα» καὶ «Κόδυκ Χάσκον VI» ὑπόδειξιν δέονται κίνδυνοι, οἵτινες δὲν ἦτορ δυνατὸν νὰ προβλεφθοῦν. 'Ἐν τούτοις, εἰς γενικὰς γραμμάτης, ἡ ἀπόδοσις τῶν σούπερ τάνκερς ἀπεδείχθη διὰ τοῦ ἡ ἀναμενομένη τοιαύτη. Τοῦτο καθιστάται ἐναργές ἀπὸ τὸ ἀκάλουθον ἀπόσπασμα τῆς ἐπιστίας ἀκόμησεως τῆς Ρόγιαλ Ντάτας Σέλλα: «Ἄι οἰκονομίαι αὖτε τὴν χρήσιν τῶν ὑπερδεξαμε-

νωπλοίων εἰχον σημαντικὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τοῦ κόστους μεταφορᾶς. Παρὰ τὴν αὔξησιν τοῦ δύκου τοῦ μεταφερθέντος πετρελαίου, ἐν συγκρίσει πρὸ τὸ 1968, τὸ συνολικὸν κόστος ἦτορ χαμηλότερον». Σημειώτεον διὰ ταῦτα τὸ παρελθόντεον, τὰ ἐν υπηρεσίᾳ ὑπερδεξαμενόπλοια τῆς Σέλλας ἀνήρχοντο εἰς 25, ηδη τοῖς τοῦ ἔνδον τετάρτου τοῦ παγκοσμίου στόλου τῆς κατηγορίας αὐτῆς, μὲν ἐπειδὴ 5 σκάφη, παραδιαμενόμενα ἐντὸς τοῦ 1970.

Στατιστικὴ μελέτη, ἐκπονηθεῖσα ὑπὸ τῶν κ.κ. E. A. Γκίμπσον Φέργκιστον Οὐάλλντ Λτδ., ἀναφέρει διὰ ταῦτα τὴν 31ην Δεκεμβρίου, τὰ ἐν υπηρεσίᾳ καὶ ὑπὸ παραγγελίαν δεξαμενόπλοια ιδιωτικῆς διαχειρίσεως ἀνω τῶν 150.000 τόν. d.w., ἀνήρχοντο εἰς 264 πλοῖα, 56.3 ἑκατ., τόν. d.w., ἐκ τῶν δῆτοιων 136 σκάφη, 29.2 ἑκατ. τόνων δὲν εἰχον εἰσέτι ναυλωθῆ. 'Η ἔκθετης παραπτηρεῖ διὰ ταῦτα στάσεις αὐτῆς, μὲ τὰ ἀνὰ τὸν κόσμον ναυπηγεῖα ἐν πλήρει ὀργασμῷ καὶ τὴν προοπτικὴν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πετρελαίων τῆς 'Αλάσκας, προδιαγράφουν ἐν ἔτος Ικανοποιητικῆς δραστηριότητος διὰ τὴν κατηγορίαν τῶν σκαφῶν αὐτῶν. 'Η ιδία ἔρευνα ὑπολογίζει, διὰ περὶ τὸ 1974 τὰ δεξαμενόπλοια τῶν 150.000 τόν. d.w. καὶ ἀνω, θὰ καλύπτουν δῆτας τοῦ 50% τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων.

Περὶ τὰ τέλη τοῦ παρελθόντος ἔτους, τὸ ναυπηγικὸν κόστος καὶ τὰ ἀσφάλιστρα τῶν σούπερ τάνκερς ηγήθησαν σημαντικῶς. 'Εξ ὅλου, εἶναι πιθανὸν διὰ τὸ μέχρι τὰ τέλη τοῦ 1973, αἱ ἀμοιβαὶ τῶν ἐργαζομένων εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ισπανίας, ώς καὶ τὸ κόστος τοῦ χάλυβος, θὰ σημειώσουν περαιτέρω αύξησιν. Χαρακτηριστικὴ τῆς

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

ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ
‘Η πεῖρα μας θὰ σᾶς ἐξυπηρετήσῃ διὰ ταχεῖαν
καὶ οἰκονομικὴν ἀποστολήν.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ
ΤΗΛ. 422.671 - ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΙΣ ΚΑΤΑΛΙΝΑ



τάσεων αύτής είναι ή κατά 15% αυξησης τών έργαστικών άμοιδων είς Ιαπωνίαν, κατά τό 1969, έναντι προβλεφθέστης μόνον 12%. Διά τό άμεσον μέλλον, αἱ έργαστικαί αύξησεις εἰς τήν Εύρωπην, ύπολογιζονται διά είναι τής τάξεως 6 - 7% έτησίως, μὲ ἀντίστοιχον αύξησιν τών τιμών τοῦ χάλυβος εἰς 7 - 8%.

Ως ἀπότελεσμα, τιμαὶ 24 ἑκατομ. δολαρίων καὶ ἄνα ζητοῦνται εἰς τήν Εύρωπην διά τάκερς τῶν 250.000 τόνων, μὲ παράδοσιν τό 1974. Διὰ παρόμοιον σκάφος, αἱ τιμαὶ τῶν Ιαπωνικῶν ναυπηγείων είναι ὑπέρ τό 22 ἑκατομ. δολλάρια.

Ἡ ναυλαγορά τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ ὁ ἀντίστοιχος κλάδος τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας παρουσιάζουν βαθμαίως μίσον δμοιότητα, ὅσον ἀφορά εἰς τήν ζήτησιν, μὲ τὴν κατάστασιν τήν δημιουργηθεῖσαν μετά τό πρώτων ἐκείσημων τοῦ Σουέζ. Τὴν φορὰν αὐτήν, ὅμως, ἡ διάρωξ ἀποτελεῖ μόνον ἔνα ἐκ τῶν παραγόντων οἵτινες ὀδήγησαν εἰς αὔξησιν τοῦ κόστους τῶν ναυπηγήσεων. Ἐν τούτοις, τὸ γεγονός διπέρ προεκθέσεις τὴν συμφόρησιν, δεν ἦτο ή ἐλλειψις ναυπηγικῆς ικανότητος, ἀλλὰ οἱ λιμένες, οἱ δποίοι δὲν ἥσαν εἰς θέσιν νὰ δεχθοῦν τὰ ἐν λόγῳ μεγαθῆρια. Μολονότι ἡ ἔνθαλάσση μεταφόρτωσις ἀπέδωσε σχετικήν εὐελίξιαν καὶ οικονομικά δόφειλ, καθ' ὅν χρόνον τὰ ὑπερδεξαιμενόπλοια ἥδυνάστουν νὰ εἰσπλέουσσον εἰς τοὺς λιμένας ἐν πλήρει φόρτῳ, ἡ μέθοδος αὐτῆς ἐγένετο δεκτή μόνον ὡς προσωρινὸν μέτρον, διότι περιώριζε τὸ μάξιμου τῆς ἀποδοτικότητας τῶν.

Ἡδη, ὅμως, ἡ κατάστασις ἐπιστρέφεται εἰς φυσιολογικὰ συνθήκας, καθὼς λιμένες ὡς τὸ Φόρος, τῆς Μασσαλίας, τὸ Ρόπτερνταμ, τὸ Γκότεμπουργκ καὶ ἡ Χάρηη ἡρχισταν νὰ δέχωνται ἔμφορτα σούπερ τάκερ. Σχετικαὶ ἔργασιαι ἔχουν προχωρήσει ἀρκετά καὶ εἰς δευτερεύοντας λιμένες, εἰς τρόπον ὥστε ὑπερδεξαιμενόπλοια καταπλέουν τακτικῶς τάρα εἰς τοὺς λιμένας Σάλα (Νορβηγία), Τέμζεξεν καὶ Τράνμερε ('Αγγλία), μὲ ἡλαττωμένον βύθισμα. Ἐπιπροσθέτως, διώλιστήρια εἰς τήν Ιαπωνίαν καὶ τήν Σιγκαπούρην τροφοδοτοῦνται ὑπό σούπερ τάκερες.

Ο ταχέως αύξανόμενος ἀριθμὸς τῶν γιγαντιαίων δεξαμενοπλοίων, δόφειλει, κατ' ἀνάγκην, νὰ συνοδεύηται ἀπό παράλληλον ἐπέκτασιν τῶν διώλιστηρίων. Τούτο είναι ἰδιαίτερως ἐμφανές εἰς τὸ Ρόπτερνταμ, ὃ ποτὲ ἦταν διεθνής τάκεριστης τῶν διώλιστηρίων, διότι διαθέτει 80 ἑκατομ. φιορίνια, πρὸς ἐπέκτασιν τοῦ εἰς Γιουροπόρτ διώλιστηρίου τῆς. Μετά τὸ πέρας τῶν ἐν λόγῳ ἔργασιων, τό 1971, ἡ παραγωγή του θὰ ἔχῃ αύξηση ἀπό 5 εἰς 15 ἑκατομ. τόνους ἐτησίως καὶ θὰ είναι τό μεγαλύτερον διώλιστηριον τῆς Β. P. εἰς τὸν κόσμον.

Τοιουτορόπτως, ἐνῷ τὰ πλοῖα, οἱ λιμένες, τὰ διώλιστηρια κ.λπ. βελτιώνται εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἀποτελέσουν ἐν συνεχών ἀποδοτικώρεον σύστημα προμηθείας ἐνέργειας, προσομοίωσιν μὲν μὲ τὸ σύστημα ἀγωγῶν, χωρὶς δόμως τὰ μειονεκτήματα αὐτοῦ, νέσι μέθοδοι μελετώνται διά τὴν μεταφορὰν τοῦ ἀργού πετρελαίου τῆς Ἀλάσκας εἰς τὰ διώλιστηρια. Ἀναμφιδόλια, ἀσχέτως τοῦ ἔδαν ἡ μεταφορά γίνη διά δεξαμενοπλοίων ἡ δι' ἀγωγῶν ἡ δι' ἀμφοτέρων, θὰ ἀνακύψουν τεράστια προβλήματα. Ὡς ἡδη ἐπεδεβαιώθη, ἡ B.P., ἡ Απλάντικ Ρίτσφολδ καὶ ἡ Χάμπλ "Οἴλ προτίθενται νὰ κατασκευάσουν ἀγωγὸν μῆκους 700 μιλίων, δοτις θὰ συνδεσῃ τὴν βόρειον ἀκτὴν τῆς Ἀλάσκας μὲ τὸν λιμένα τοῦ Βαλντέζ, εἰς τὸν κόλπον τῆς Ἀλάσκας. Προϋπολογισθεῖσα διπάνη τοῦ ἀγωγοῦ 900 ἑκατ. δολλάρια. Ἐκ τοῦ Βαλντέζ τὸ πετρέλαιον θὰ μεταφέρεται ἐπὶ δεξαμενοπλοίων εἰς Πιούτζετ Σάουντ τῆς πολιτείας Ουάσιγκτόνων καὶ ἑκεῖθεν, δι' ἐπέρου ἀγωγοῦ, μῆκους 2.600 μιλίων, εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Σικάγου.

Τὸ μέγεθος τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ αἱ ἀντίστοιχοι ἐπενδύσεις συνεπάγονται κινδύνους, οἵτινες είναι δύνατὸν νὰ περιορισθοῦν σημαντικῶς διά τῆς χρήσεως μικτῶν μεταλλοφόρων/πετρελαιοφόρων ἡ O.B.O. Κλείονται ἡδη ἀρκεταὶ παραγγελίαι διά μεταλλοφόρων/πετρελαιοφόρων τῶν 250 - 270.000 τ. d.w. Τὰ σκάφη αὐτὰ διαθέτουν μεγαλύτεραν εὐελιξίαν. Δύνανται, ἐπὶ παραδείγματι, νὰ μεταφέρουν μετάλλευμα εἰς Ιαπωνίαν, πετρέλαιον εἰς Εύρωπην καὶ πάλι μετάλλευμα.

Ολόσεν μεγαλύτερον ἐνδιαφέρον παρουσιάζει, ἐπίσης, ἡ μεταφορὰ ὑγροποιημένου φυσικού ἀερίου (LNG). Τὸ ταξίδιον τοῦ «Εσσο Μπρέγκας μὲ LNG ἀπό τὴν Βόρειον Α-

φρικήν εἰς Η.Π.Α., είναι μία ἔνδειξις, διτιθανώτατα ὡς τομέας οὗτος τῶν μεταφορῶν θὰ διευρυθῇ περαιτέρω μὲ ταξίδια ἀπό τὴν Νιγηρίαν εἰς τὰς Η.Π.Α., τὴν Νότιον Αμερικήν κ.λπ. Ἀξιοσημείωτον είναι, ἐν προκειμένῳ ἀρχείον, τὸ σχέδιον μεταφορᾶς ὑπὸ τῆς Σελλ φυσικού ἀερίου ἀπό τὸ Μπρουνέι εἰς τὴν Ιαπωνίαν. "Εξ, ειδικῶς διά τὸν σκοπὸν αὐτὸν ὑπερηφάνειαν. Δύνανται, ἐπὶ παραδείγματι, νὰ μεταφέρουν μετάλλευμα εἰς Ιαπωνίαν, πετρέλαιον εἰς Εύρωπην καὶ πάλι μετάλλευμα.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΟΜΑΛΗΝ ΠΑΡΑΒΟΛΗΝ ΤΩΝ ΣΟΥΠΕΡ ΤΑΝΚΕΡΩΝ

Ἐπὶ τῶν γεφυρῶν τῶν ἀνὰ τὸν κόσμον σούπερ τάκερς ἀρχίζει νὰ ἐμφανίζεται ἐν μέλαιν κυτίον, διπέρ ἔχει σκοπὸν τὴν ὑποδοθησιν τῆς ὀμαλῆς παρασβολῆς τῶν πλοίων. Τὸ κυτίον αὐτὸν δεικνύεται εἰς τὸν ἐπὶ τῆς γεφύρας χειριστήν πόσον μακράν τῆς πορείας του κινεῖται τὸ παραβάλον πλοῖον μέχρι τοῦ παραβάλλει ἡ ἀγκυροδολήσει.

Ο μηχανισμὸς τῶν ἀνωτέρω κυτίων βασίζεται ἐπὶ τῆς τελικῆς μετρήσεως ταχυτήτων Ντόπτελερ, ἡτοις ἐλασθε τὸ δύναμα τῆς κατά τὸν 19ον αἰώνα, ἀπό τὸν Λύστριακὸν φυσικὸν Χριστιανὸν Ντόπτελερ.

Ο μηχανισμὸς οὗτος ἐπιτρέπει τὴν ἀκριβῆ μέτρησιν τῆς ἀλλαγῆς συχνότητος, δι' ἡς τὰ κύματα — ἡλεκτρομαγνητικά, φωτεινὰ ἡ ἡχητικά — ἀνασκόπωνται ἀπό σταθερού τίνος σημείου μὲ αὔξουσαν ἡ ἀλαστουμένην συχνότητα, ἐνδεικνύοντα σύντο τὴν πορίαν ἡ ἀπόστασις ἀπό τὸν σημεῖον τοῦτο μειούνται ἡ αὔξησηται.

Αἱ βασιζόμεναι ἐπὶ τῆς ἀρχῆς Ντόπτελερ ναυπλιακαὶ συσκευαί, χρησιμοποιούσαι κύματα Σόναρ ἡ Ραντάρ, ἀνεπτυγχθοῦν ὑπὸ διαφόρων σίκων, ίδια πετρελαίου, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν Μαρκόν, Ιντερνάσταναλ Μαρίν Κορπορέσιον καὶ τὸ τημῆτα τῶν ναυτικῶν συστημάτων Σπέρρου τῆς Σπέρρου Ράντ Κορπορέσιον.

Τὸ ἐπὶ τῆς γεφύρας μελανὸν κυτίον πα-

ρουσιάζει τὴν εἰκόνα ἀριθμητικῶς ἀμφοτέρων τόσον τὸν πρόσω τὴν ἀνάποδα ταχυτήτων, δύνανται καὶ τῆς πρὸς τὰ ἀριστερὰ ἡ δεξιὰ κινήσεως τῆς πρώρας ἡ πρύμνης.

Δύο ναυτικοὶ ἐμπειρογνόμονες τῆς Στάνταρ «Οἴλ περιέγραψαν διὰ τῶν ἔχης λόγων τὸ πρόβλημα:

«Τὸ κύριον πρόβλημα κατὰ τὴν παραδολὴν ἐνός πλοίου 200.000 καὶ πλέον τόνων εἰναι ἀπολύτως ἀσφαλῆς καὶ τὸ φορτίον τοῦ σκάφους ἔγγιση τὴν προβλήτα μὲ ταχύτητα ¼ περίπου τοῦ κόμβου ἡ 25 ποδῶν κατὰ λεπτόν, ἡ προβλήτης θέλει ὑποστῆ ζημίαν».

«Ἐάν ἐγγύση αὐτὴν ὑπὸ ταχύτητα 15 ποδῶν μόνον ἀνὰ λεπτόν, ἡ προβλήτης θὰ είναι ἀπολύτως ἀσφαλῆς καὶ τὸ φορτίον τοῦ σκάφους — ἀξίας πλέον τῶν 4.000.000 δολαρίων — δύνανται νὰ παραδοθῇ ἄνευ καθυστερήσεως».

Τὰ μεγαλύτερα τάκερς, ἀτινα είναι ἡδη ἐφωδιασμένα διὰ συσκευῆς παραδολῆς Ντόπτελερ - Σόναρ, είναι τὰ 6 τῶν 326.000 τόνων, ἀτινα εἰσπλέουν καὶ ἐκπλέουν ἀπὸ τὸ Μπαντρόντ Μπέν τῆς Ιρλανδίας, διὰ λογαριασμὸν τῆς Κάλωρ Οἴλ Κορπορέσιον.

Τὰ σκάφα αὐτὰ διαθέτουν συσκευῆς παρασβολῆς Edo. «Ο πλοίαρχος ἐνός τῶν πλοίων αὐτῶν ἀνέφερε, μετά τὴν πρώτην χρησιμοποίησιν τοῦ συστήματος, πρὸς παραδολήν τοῦ σκάφους του:

«Η περίστατη καταδεικνύει ὅτι τὸ Navtrak είναι ἐν ἔξοχον καὶ λίαν χρήσιμον βοήθημα διὰ τοὺς χειρισμούς ἀσφαλούς καὶ ταχείας ἀγκυροδολίας καὶ παραδολῆς».

Navtrak είναι ἡ ἐμπορικὴ ἐπωνυμία ἡ χρησιμοποιεῖ ἡ Edo Western Corporation of Satl Lake City, διὰ τὴν συσκευὴν τῆς Ντόπτελερ - Σόναρ. Ἐτερον ἀποδεκτήματα τοῦ συστήματος Σόναρ είναι ἡ παροχὴ ἀκριβούς ἐλέγχου τῆς ταχύτητος, μεθ' ἡς κινεῖται τὸ σκάφος, ὑπερθεν τὸ βαθύον. Ἡ πληροφορία αὐτὴ ἐπιτρέπεται εἰς τὸν πλοίαρχον ἡ τὸν πλοιογὸν νὰ δρμήσῃ τὸ σκάφος του ἀκριβῶς εἰς οἰονδήποτε ἀγκυροδολίον. Ἀναγινώσεις τῆς ὑπὲρ τὸν βαθὺον ταχύτητος μέχρι 10 κόμβων, ἐπιτυχάνονται μέχρι βαθῶν 600 ποδῶν.

Τρία ἐκ τῶν τεσσάρων συστημάτων ἐν χρήσται ἡ υπὸ ἀνάπτυξιν — Edo's, Marquardt's καὶ Σπέρρου — χρησιμοποιοῦνται σόναρ καὶ ἡχητικά κύματα.

Τὸ πειραματικὸν σύστημα τῆς "Εσσο χρησιμοποιεῖ ραντάρ. Αἱ συγκεντρούμεναι καὶ ἐμφανίζομεναι ἐπὶ τὸν εἰς τὴν ξηρὰν ἔνδεικτον τοῦ ραντάρ πληροφορίαι, μεταδίδονται διὰ A/T πρὸς τὸ πλοῖον.

34.200 ΙΠΠΩΝ!

Δηζελομηχανήν τύπου B & W, κατασκευής Ιαπωνικής, ένεακαλίνδρον, 34.200 ΙΠΠΩΝ πρόκειται νὰ ἐγκαταστήσῃ ὁ Νορβηγὸς ἀφοπλιστής Μπρέγκεσεν εἰς δεξαμενόπλοιον 276.000 τόνων. Θεωρεῖται ὡς ἡ μεγαλύτερα μέχρι τούθι ἐν ὑπεροείδι πρωστήριος μηχανὴ ἐσωτερικῆς καύσεως.

ΠΡΟΤΙΜΑΤΑ ΤΑ
Hempel's



ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΤΑ ΦΟΡΤΗΓΙΔΟΦΟΡΑ

Καὶ πρός τὰ «λάξ» τώρα ἡ στροφή. Περὶ τὰ δέκα πέντε φορτηγιδοφόρα πρόκειται νὰ παραγγείλουν Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταῖ. Πρώτη ἡ «Προυντένσιλ» παραγγέλλει πέντε ἀκόμη, τέραν τῶν ἡδη δι' αὐτὴν κατασκευαζόμενων. Τὰ ἡδη ναυπηγούμενα ἀνέρχονται εἰς ἅδεικα.

Δὲν καθυστεροῦν καὶ οἱ Εὐρωπαῖοι. Μετὰ τὴν «Ολανδ - Ἀμερικαν Λάιν», λέγεται δῆταὶ καὶ ἡ γερμανικὴ «Χάπταγκ» στρέφεται εἰς τὰ φορτηγιδοφόρα.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΥΠΕΡΡΗΓΕΑΝΙΩΝ

Ἡ Κόνφερανς τῶν υπερωκεανίων «Ἀτλαντικοῦ ἀνήγγειλε μεταβολὰς εἰς τὰ ναυλολόγια, τὰ ὁποῖα θὰ ισχύσουν ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ ἔτους 1971. Τὰ κατὰ κατώτατα δρια εἰσιτηρίων ἐπιβατῶν θὰ αὐξηθοῦν ἀπὸ \$ 9 - \$ 18.

Τὰ υπερωκεανία ἐνιαίας θέσεως θὰ προσέρουν εἰσιτηρία ἀπὸ \$ 258 μέχρι \$ 357 διὰ τὰ βασικὰ ταξίδια Ἀτλαντικοῦ κατὰ τὴν χειμερινή περίοδον καὶ ἀπὸ \$ 315 μέχρι \$ 435 κατὰ τὴν θερινήν.

Θεωρεῖται, δῆταὶ αἱ ἀνάτερα μεταβολαὶ ἀποβλέπουν, κυρίως εἰς τὸ μέλλον, δῆταὶ δρομολογηθοῦν τὰ πολλὰ ὑπὸ κατασκευὴν διπτοῦ χαρακτῆρος κρουαζιέρπλοια/ὑπερωκεανία ἐπιβατηγά. Δάδεικα, τούλαχιστον τοιάσια σκάρη, χαρητικότητος 15 - 20.000 τόνων ἐκαστον εὐρίσκονται ὑπὸ ναυπήγησιν.

Ἡ αὐτὴ Κόνφερανς ἀπεφάσισε τὴν αὔξησιν τοῦ δικαιώματος παραμονῆς εἰς τὴν ξηράν ἀπὸ 21 εἰς 35 ἡμέρας, προκειμένου περὶ τῶν ἐκδρομικῶν εἰσιτηρίων τοῦ 1971. Τὰ εἰσιτηρία τῆς κατηγορίας αὐτῆς τυχάνουν ἐφέτος ἑκπτώσεις 15%. Ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ ἔτους 1971 θὰ παρέχεται η αὐτὴ ἑκπτώσις 15% εἰς τοὺς ἐπιβάτας ἀνατολικῆς κατεύθυνσεως καὶ 20% εἰς τοὺς δυτικῆς. Ἐπίσης, ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ ἔτους θὰ διατίθενται μειωμένα ἐκδρομικά εἰσιτηρία — ἀνεξαρτήτως ἑποχῆς — δι' ἐπιβάτας κυκλικῶν ταξιδίων, συνεχῶν, δμως, καὶ διὰ τοῦ αὐτοῦ πλοίου.

ΙΤΑΛΙΑ

ΣΤΡΟΦΗ ΠΡΟΣ ΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Νάη περιορίσουν προτείνεται δι' ἐμπιστευτικῆς τοῦ ἄρμοδιου «Υπουργοῦ εἰσηγήσεως τὴν εἰς ἐπιβατηγά πλοία δραστηριότητά των καὶ αἱ τέσσαρες ἐπιχορηγούμεναι ἐταιρίαι τῆς Ἰταλικῆς «Φινμάρ» «Ιταλια, Λόδιο Τριεστίνο, Ἀδριατικαὶ καὶ Τυρρένια». Αἱ ζημιαὶ των κρίνονται ὡς δυσδάστακτοι. «Υπολογίζονται ἐπησίως εἰς 115,2 ἑκατομ. δολάρια.

Εἰδικαὶ ἐπιτροπαὶ συνεστήθησαν καὶ ἐμελέτησαν τὸ ὅλον θέμα. «Ἐπ' αὐτῶν ἐστριχή καὶ η ἐπίσημης τοῦ Ιταλοῦ ὑπουργοῦ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας. Συνιστάται:

1. Ἡ σημαντικὴ αὐξησις τοῦ μεγέθους

γησιν. Ἡ ζημιά θὰ ἦτο πολὺ μεγαλύτερα, ἀν ὁ κ. Ὁνάστης — σημαντικός μέτοχος τῶν ναυπηγείων — δὲν ἀπέσυρε τὴν ἀπὸ τὰ τέλη τοῦ 1968 «ἀψινθ» παραγγελίας του διὰ τὴν ναυπηγήσιν σούπερ τάνκερ, ἀξίας 8 ἑκατομμυρίων λιρῶν.

Ἐν σούπερ τάνκερ, παράμοιον ἐκείνου τὸ ὅποιον εἶχε παραγγείλει ὁ κ. Ὁνάστης, κοστίζει σήμερον 10 ἑκατομ. λιρῶν, αὐτὴν δὲ ἀκριβῶς τὴν τιμὴν πρόκειται νὰ καταβάλῃ ἡ «Εουόρλντ Γουάιντ Σίππιγκ», τοῦ Χόγκ - Κόγκ, δι' ἑκαστον τῶν δύο σούπερ τάνκερς, τὰ ὁποῖα παρήγειλεν εἰς τὰ ναυπηγεία «Χάρλαντ καὶ Γούλφ».

Κρίσιν, ἔξ ἀλλου, ἀντιμετωπίζουν καὶ τὰ ναυπηγεία «Ἀπερ Κλάύν», παρὰ τὸ γεγονός δῆταὶ ἡ βρετανικὴ κυβερνητικὴ παρεῖχε βοήθειαν 20 ἑκατομμυρίων στερλινῶν. Ἐνῷ καταβάλλεται προσπάθεια διὰ τὴν συγκέντρωσιν τῶν προσπαθειῶν εἰς πλοῖα δυνάμενα νὰ παραχθῶν μαζικῶς — ὡς τὸ ἀντιλιμπερτό τύπου «Κλάύν» — η ἐκτέλεσις ὅλων παραγγειλιῶν καθυστερεῖ.

Ἐνδεικτικήν περίπτωσιν ἀποτελεῖ τὸ πλοῖον καντεύειν «Οθερσήϊς Κοντεῖνερ», τοῦ ὅποιού η παράδοσις καθυστερεῖ κατὰ ἐτοις. Κινδυνεύει νὰ μη μυουληθῇ εἰς «Άμβούργον, διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν του!

Δυσχερείας πρερχομένας ἀπὸ τὸ ὑψηλὸν κόστος τῆς ἔκτελέσεως παλαιῶν παραγγειλιῶν, ἀντιμετωπίζουν, ἐπίσης, τὰ ναυπηγεία «Κάμελ Λαΐρντ» καὶ «Σουάν Χάντερ».

Κατὰ τὸ ἔτος 1969 τὰ ναυπηγεία «Χάρλαντ καὶ Γούλφ» τοῦ Μπέλφαστ ὑπέστησαν ζημιάς 3,77 ἑκατομμυρίων λιρῶν, πρόγμα διπερισματίνεις ἐπάνοδον εἰς τὰς μεγάλας ζημιὰς τῶν μέσων τῆς παρελθόντης δεκαετίας.

Τοῦτο ἀνεκοίνωσεν ὁ πρόεδρος τῶν ναυπηγείων λόρδος Μάλλαμπαρ, διὰ τοῦ παραπομποῦ τῆς ιστορίας τοῦ παραπίθητος θεοφίδης. Ο λόρδος Μάλλαμπαπ προδίδει τὰς ζημιάς τῶν ναυπηγείων κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη εἰς τὰς ἀλλεπαλλήλους ἀπεργίας καὶ εἰς τὴν δινοδον τοῦ ἐργατικοῦ κόστους.

ΑΥΞΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΜΙΣΘΟΥΣ

Ἄπειδεχθή ἡ «Ενωσις τῶν Αγγλῶν ναυτῶν τὴν προτείνειν αὔξησιν κατὰ 20% ἐπὶ τῆς μισθοδοσίας των (£ 2.16.0 ἔδημοισιάσιων). Ἡ σύμβασις αὕτη θὰ τεθῇ ἐν Ισχύι ἀπὸ τὴν 2ας Ιουλίου 1970 καὶ θὰ είναι διαφορείας τούλαχιστον ἐνὸς ἔτους.

Ἡ νέα σύμβασις περιλαμβάνει, ἐπίσης, αὔξησιν τῶν υπερωρῶν κατὰ 1/6 ὀριστικῶν διὰ τοὺς ναύτας, 9 οἱ διὰ τοὺς ναυτόπαιδας καὶ 10 οἱ διὰ τοὺς υπαξιωματικούς.

Ο μέσος ἔδημοισιάδος συνολικὸς μισθὸς τοῦ ναύτου — συμπεριλαμβανομένων τῶν υπερωρῶν — θὰ ἀνέλθῃ ἀπὸ 25 εἰς 30 στερλίνισσας.

ΚΑΤΕΠΛΕΥΣΕΝ ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ ΤΟ «Q.E. 2»

Κατέπλευσε τὴν 27ην Ἀπριλίου καὶ ἡγκυροβόλησεν ἐντὸς τοῦ λιμένος Πειραιῶς τὸ μεγαλύτερον καὶ νεώτερον υπερωκεανίου τοῦ κόσμου «Κουήν Ελίζαμπεθ II», τῆς «Κιούναρντ Λάιν», ἀποπλέυσαν τὴν ἐπομένην διὰ τὸν προορισμὸν του. Κατὰ τὴν σύντομον παραμονὴν τοῦ βρετανικοῦ υπερωκεανοῦ, πολλοὶ ἐπισκέπταις ἀνῆλθον ἐπ' αὐτοῦ, περιηγήθησαν τοὺς ἀχανεῖς καὶ καλαισθήτους κοινοχρήστους χώρους του. Ή σφραγὶς τῆς τεχνι-

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΚΡΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΗΓΕΙΑ

«Ο βρετανικὸς Τύπος ἐπισημαίνει τὰς δυσχερείας, τὰς ὁποῖας ἀντιμετωπίζουν τὰ ναυπηγεία, εἰς στιγμὴν μάλιστα, κατὰ τὴν ὁποίαν τὰ βιδλία παραγγειλόν των εἰναι πλήρη.

«Η ἔκτελέσις τῶν παραγγειλιῶν αὐτῶν συνεπάγεται ζημιάς, καθ' ὃσον αἱ τιμαὶ εἰς τὰς ὁποῖας συνήφθησαν τὰ συμβόλαια δὲν ἀνταποκρίνονται εἰς τὸ παρὸν κόστος παραγωγῆς.

Παρὸ τὰς περὶ αὐτὸν διαβεβαιώσεις των, οἱ ναυπηγοὶ ἐδέχθησαν κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη πολυάριθμους παραγγειλαὶς εἰς συμφέρουσαν τόπο τιμῶν. Εν συνεχείᾳ ἡ ἀντιμετωπίσης τῶν πρώτων ὥλων καὶ ἡ αὔξησις τοῦ ἐργατικοῦ κόστους, κατέστησαν τὰς παραγγειλαὶς αὐτάς πράγματι ἐπιζημίους.

Τὰ ναυπηγεία «Χάρλαντ καὶ Γούλφ» τοῦ Μπέλφαστ ἀνεκοίνωσαν πρὸ τινος, δῆταὶ ὡφελούστανται ζημιάς 2,85 ἑκατομμυρίων λιρῶν ἐπὶ τῶν σκαφῶν, τὰ ὁποῖα τελούν ὑπὸ ναυπή-

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

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΑΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

ΠΟΥ ΚΑΙ ΠΩΣ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΠΟΘΕΡΜΑΝΣΙΝ ΤΟΥ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Αι της πρώτης γραμμής ναυτιλιακοί και ναυπηγικοί χώροι, ιδιαιτέρως δε ή 'Ισπανία και ή Μεγάλη Βρετανία, είχαν έπιδοθή, άπο διετίας περίπου, είς άγνων περιστολής των πάσης φύσεως ένθερρυντικών υπέρ ναυπηγήσεων μέτρων και δή καθ' ὄν χρόνον — ώς και σήμερον συμβαίνει — τὰ ναυπηγεία ήσαν υπερσπασμολημένα μὲν πληθύρων παραγγελιών και ήδυναντον νὰ δεχθούν νέας παραγγελίας μὲ παράδοσιν πρὸ τῆς παρελεύσεως και δύο - τριῶν άκομή ἐτῶν.

'Αποτέλεσμα τῆς ἀνωτέρω ἐπιδιώξεως τῶν μεγάλων ναυπηγικῶν χωρῶν ὑπῆρχεν ή κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐπελθόντα συμφωνία εἰς τὸν 'Οργανισμὸν Οἰκονομικῆς Συνεργασίας και 'Αναπτύξεως (Ο.Ο.Σ.Α.), περὶ περιορισμοῦ τοῦ ἐπιτοκίου τῶν πιστώσεων μέχρις 6% (τὸ ὅποιον ήτο κατώτερον τοῦ διεθνούς κρατοῦντος τοιούτου). 'Ηδη διεξάγονται συζήτησεις εἰς τὸν ὅποιον δρογνοσμὸν πρὸς περιστέρω περιορισμὸν τῶν πάσης φύσεως προστατευτικῶν μέτρων, ἀτίνα εἶναι δυνατὸν νὰ ἔχουν τὰς ἀκολούθους κυρίας μορφάς:

Πιστώσεις. "Όλαι αἱ κύριαι ναυπηγικαὶ χώραι παρέχουν πιστώσεις ἔξαγωγῶν, πλὴν τῶν Σκανδιναϊκῶν χωρῶν, ὃπου παρέχονται παράλληλοι ἀντεγγυηστέοι μόνον και ἐπαφίεται εἰς τὰ ναυπηγεῖα ὅπως ἔξευρίσκουν δάνεια εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν. Τὰ σουηδικὰ ναυπηγεία ισχυρίζονται, ὅτι τὰ δάνειά των εἶναι πρὸς 7 - 12%, ἐνῷ τὰ ναυπηγεῖα ἀλλῶν χωρῶν χάρισσον ἐπιχορηγουμένων ἐπιτοκίων 6%. Μείσωσις κατὰ 1% τοῦ ἐπιτοκίου σημαίνει οὐσιαστικὴ ἐπιχορήγησιν 2 - 3% τοῦ δόλου κόστους κατασκευῆς τοῦ πλοίουν, ὑπολογιζομένου βάσει πηγαδούντος τοῦ κόστους εἰς μετρητά. 'Ο υπολογισμὸς οὗτος βασίζεται εἰς τὸ ὅποιον Ο.Ο.Σ.Α. ἀναγνωρίζομενα ὥρια ἔξοφλησεως τῶν δανείων ἐντὸς 8ετίας και μέχρις 8%. Οι κανόνες Ο.Ο.Σ.Α. δὲν ισχύουν, προκειμένου περὶ παραγγελιῶν ἐσωτερικοῦ, ὡς πρὸς τὰς ὅποιας τὰ σχετικὰ ἐπιτοκία δανεισμού εἶναι 4½% και ἄνω. Οι 'Ισπανίες ηγείσαν προσφάτως τὰ ἐπιτοκία τῶν ἀπὸ 4% εἰς 5¾% περίπου. Παρό ταῦτα, ἀλλὰ ληφθούν ὑπὸ ὅψιν τὰ χρεωστάσια κ.λπ., τὰ πραγματικὰ ἐπιτοκία εἶναι 4½% - 5%. Οι Γερμανοὶ ἔχουν πολὺ ἐλαστικὸν σύστημα ἐπιλογῆς εὐθύνων πιστώσεων η εἰδικῶν παροχῶν, ισθοντῶν πρὸς τὰ ἐπιχορηγούμενα ἐπιτόκια.

Τελωνειακοὶ δασμοί. 'Ἐλαχίσται χώραι ἔχουν δασμολόγια — μὲ τὴν ἔξαιρεσιν τῆς 'Ισπανίας και 'Ισπανίας — ἀλλ' αἱ πλειστοὶ επιβάλλουν εἰσαγωγικούς δασμούς, ἀδείας εἰσαγωγῶν και ἐλέγχους συνολλάγματος, πρὸς τὸν ὅποιον σκοτόν. Αἱ ἀδείαι διστόλως ἀνακαλύπτονται. 'Η Μεγάλη Βρετανία ἔξαιρει τὰ ωλικὰ ναυπηγήσεων ἀπὸ τοὺς εἰσαγωγικούς δασμούς και παρέχει ἔκπτωσην, ὡς πρὸς τοὺς ἐμμέσους φόρους. 'Η Νορβηγία δίδει ἔκπτωσιν ἀντίστοιχον πρὸς 6% τοῦ κόστους

πλοίου, η 'Ισπανία 12% και οὕτω καθ' ἐξης.

'Επιχορήγησις (ἀμιγεῖς). "Όλαι αἱ χώραι τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος (τῆς 'Κοινῆς Ἀγορᾶς') — πλὴν τῆς Γερμανίας — καταβάλλουν ἐπιχορηγήσεις παραγωγῆς: 'Η Γαλλία 10%, η 'Ιταλία 12½%, τὸ Βέλγιον 6%, ισχυριζόμεναι ὅτι ἀποδέπουν εἰς τὴν ὑποδημσιν τῆς ἀναδιοργανώσεως τῆς βιομηχανίας. 'Η 'Ισπανία δίδει «πρήμιου» 9%, τὸ ὅποιον, ὅμως, οἱ συναγωνισταὶ χαρακτηρίζουν ὡς ἐπιχορήγησιν.

'Επιχορήγησις (ἀνώσεως). 'Η Γαλλία ἔχει κάμει μεγάλην χρῆσιν τοῦ συστήματος πούτουν, καλύπτουσαν ὑπὸ αὐτὸν ἐπιχορήγησιν τῆς ναυπηγικῆς τῆς βιομηχανίας. Τὸ γερμανικὸν σύστημα «Lander» ὑποκρύπτει πολλὰ παρόμοια και αἱ βρετανικαὶ κυβερνητικαὶ παροχαὶ πρὸς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ "Αππερ Κλάιν" ἐμπίπτουν εἰς τὴν αὐτὴν περίπτωσιν. Τὸ ἐν προκειμένῳ καίριον ζήτημα εἶναι τὸ πόσον διαρκεῖ ἡ ἀνδιοργισμένη βιομηχανία. Μετὰ παρελεύσιν ὡρισμένου χρόνου, η προσωρινὴ βοήθεια/ἐπιχορήγησις καθίσταται μόνιμος.

Περιφέρειακαὶ ιακών. 'Επιχορήγησις εἰς περιπτώσεις, κατὰ τὰς ὅποιας η συγκεκριμένη ναυπηγικὴ μονάς συνταυτίζεται μὲ περιοχὴν δικαιολογούσαν περιφερειακὴν ἀρωγήν.

Κατακόρυφοι συγχωνεύσεις. 'Η ἐνοποίησις ναυπηγικῶν και χαλυβουργικῶν παραγωγικῶν διαστάσων δύναται νὰ ἀποτελέσῃ τρόπον συγκεκαλυμμένης ἐπιχορηγήσεως. 'Εν τούτοις, διὰ τὴν Γερμανίαν και 'Ισπανίαν, δην αἱ τοιούτην φύσεως συγχωνεύσεις εἶναι συνήθεις, δυνάμεις νὰ ὑποθέσων δητὶ τὰ βασικὰ κίνητρα εἶναι καθερῶς οἰκονομικά.

"Α μνησι. Αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι εἶναι ἡ κατ' ἔξοχην χώρα τοῦ συστήματος ἐπιχορηγήσεων ἐπὶ βάσεως Ιανούκης ἀμύνης. Ούτω αἱ παράκτοι μεταφοραὶ διενεργούνται ὑπὸ ἀμερικανικῶν πλοίων μόνον, ἀλλὰ ἀκόμη μέχρι τοῦ Πουέρτο Ρίκο και τῆς 'Αλάσκας (ἥτις ἔχει νῦν ιδιαιτέρων δλως σημασίαν, λόγω τῶν ἐκεὶ ἀνακαλυφθέντων πετρελαϊων).

Τέλος, ὡς τυχάνει γνωστόν, εἰς ὁρισμένας χώρας — ως τὴν 'Ισπανίαν, 'Ισπανίαν, 'Ισπαίαν και τὰς 'Ηνωμέναις Πολιτείαις — ὁ ἔθνικός των στόλος ναυπηγεῖται, ἐξ ὀλοκλήρου η σχεδὸν ἐξ ὀλοκλήρου, εἰς τὰ ἔθνικά των ναυπηγεῖα, ἐνῷ εἰς ἄλλας χώρας — ως τὴν Γερμανίαν και τὴν Γαλλίαν — τὸ αὐτὸ παραπρετεῖται, κατὰ τὸ μεγαλύτερον μέρος. 'Αντιθέτως, εἰς ἄλλας προηγμένας ναυτιλιακὰς και ναυπηγικὰς χώρας — ως τὴν Μεγάλην Βρετανίαν και τὴν Νορβηγίαν, τὸ πλοία τῶν ἔθνικῶν των στόλων ναυπηγούνται εἰς ἔθνικὰ ναυπηγεῖα, εἰς ποσοστὸν μικρότερον και τοῦ 20% (κατὰ στατιστικὰ τοῦ 1968).

κῆς ἀρτιότητος, στερεότητος και ἀσφαλείας εἶναι παντοῦ ἔκδηλος. Τὸ σκάφος, διπλῆς χρήσεως — δρομολόγια εἰς τὸν Βόρα. 'Ατλαντικοὶ τοὺς θερινοὺς μήνας και διεθνεῖς περιηγήσεις τοὺς ὑπόλοιπούς μήνας — ἐστοχίσται περὶ τὰ 30 ἐκατομμύρια στερεινῶν, δύναται δὲ νὰ διαπλέσῃ μέσω τῶν διωρύγων Παναμᾶ και Σουέζ.

Τὸ ὑπερωκεάνιον εἶναι ἔνιας θέσεως, η δὲ μεταφορική του ίκανότης ἀνέρχεται εἰς 2.

Τὸ μῆκος 293,5 μέτρων ὑπερωάνιον διεθετεῖ ἐπίσης σύστημα ηλεκτρονικοῦ ἐγκεφάλου, ἐκ τῶν τελειοτέρων διὰ τὸν συνιδασμὸν τῶν τεχνικῶν, ἐπιχειρησιακῶν και ἐμπορικῶν λειτουργιῶν, ἐπίσης και ἄλλαι ἐργασίαι, ως η τήρησις ἡμερολογίου, ἐλεγχος μηχανῶν, μετεωρολογικὸν δελτίον, ὑπολογισμὸς τῆς καλυτέρας ταχύτητος και διαδρομῆς πρὸς μείωσιν τῆς καταναλώσεως καυσίμων και προβλεψις τῶν εἰς ἐφόδια και ὕδωρ ἀναγκῶν τοῦ πλοίου.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ
Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΙΣ
ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

'Ενῷ τὰ σουηδικὰ ναυπηγεῖα ἀντιμετωπίζουν ἔξαιρετικά δυσχερείας εἰς τὴν χρηματοδότησί των, δεδομένου ὅτι εἶναι συχνὰ υποχρεωμένα νὰ διαινεῖσαν μὲ διπλάσιον τόκουν ἐκείνου δι' οὐ πιστώνου τούς εφοπλιστᾶς πετλάτας των, οἱ νορβηγικοὶ ναυπηγοὶ οἵκοι δὲν φαίνεται νὰ ἔχουν ἐνώπιον τῶν παρόμοιον πρόβλημα. Διότι εὐρίσκουν πράγματι εἰς τὴν ἔθνικὴν ἀγοράν των, μὲ λίαν λογικὸν τόκον, ὅλα τὰ διὰ τὴν χρηματοδότησιν τοῦ ναυπηγικοῦ των προγράμματος ἀναγκαιούντα κεφάλαια. Νέαν ἀπόδειξιν τοῦ γεγονότος αὐτοῦ ἀποτελεῖ τὸ προσφάτως τεθέν εἰς κυκλοφορίαν διμολογιούχον δάνειον τῆς Νορβηγικῆς Τραπέζης Ναυτικῶν 'Υποθηκῶν. 'Η Τραπέζα αὐτὴ, ἀνήκουσα εἰς τέσσαρας μεγάλους πιστωτικοὺς ὄργανοις δάνειον τῆς Νορβηγίας, ἔχοντας δάνειον 40 ἑκατομμυρίων κορωνῶν, μὲ τόκον 6,5% εἰς τὸ 99,5% δικαιετοῦς ἔξοφλησεως και ἡγυγημένους ὑπὸ τῶν ὡς ἄνω τεσσάρων Τραπέζων. Αἱ διμολογίαι εἶναι ὀνομαστικαὶ τῶν χιλίων, πέντε και δέκα χιλιάδων κορωνῶν, η δὲ ἐγγραφὴ παρέμενεν ἀνοικτὴ μόνον ἐπὶ τέσσαρας ἡμέρας ἀπὸ 31ης Μαρτίου ἵως 2ας Απτρίλιου, πρᾶγμα ὅπερ ἐπισημαίνει τὰς δυνατότητας ἀπορροφήσεως τῆς νορβηγικῆς ἀγορᾶς. Σημειωτέον, ὅτι η Τραπέζα Ναυτικῶν 'Υποθηκῶν δὲν εἶναι πρόσφατον κατασκεύασμα, ἀλλὰ ἔχει ιδρυθεί ἀπὸ τοῦ 1906 και ἔχει συμβάλει τεραστίως εἰς τὴν χρηματοδότησιν τῆς νορβηγικῆς ναυτιλίας. Δίδουσα δάνειον μὲ πρώτην ὑποθήκην μέχρι 50% τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, ἔχει παράσχει μέχρι τοῦδε πιστώσεις πρὸς τὸν νορβηγικὸν ἐφοπλισμὸν ὑψους 249 ἑκατομ. κορωνῶν. Τὸ κεφάλαιον τῆς ἀνέρχεται εἰς 27,5 ἑκατομ. κορωνῶν και αἱ εἰς κυκλοφορίαν διμολογίαι εἶναι 209 ἑκατομ. κορωνῶν.

ΣΟΥΗΔΙΑ

ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ
ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τὰ ἀκαθάριστα ἔσοδα ἐκ ναύλων ἔξωτεροι τῆς σουηδικῆς Ναυτιλίας, ἀνεκοινώθη ὅτι ἀνήλιθον κατὰ τὸ 1969 εἰς 3.634 ἑκατομ. κορωνῶν, ἔναντι 3.576 ἑκατομ. τοῦ 1968. 'Εστημεώθη διλαδή αὐξησις μόνον κατὰ 58 ἑκατομ. 'Αντιθέτως, αἱ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν διαπάναι τῶν σουηδικῶν πλοίων ηγεμότησαν κατὰ πολὺ ἐντονώτερον ρυθμόν, φθάσασαι τὸ 1969 τὰ 2.054 ἑκατομ. κορωνῶν, ἔναντι 1.834 ἑκατομ. τοῦ 1968. Αὔξησις, δηλαδή, κατὰ 220 ἑκατομ., ἐξ δύο τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν ἔσημεώθη κατὰ τὰ δύο τελευταῖα τρίμηνα τοῦ ἔτους (88 και 92 ἑκατ. ἀντιστοίχως). Τοιουτοπρότοτος, τὸ πλεόνασμα τῶν ισοζυγίου τῶν ναύλων ἡλιστήρωθη ἀπὸ 1.742 ἑκατομ. κορωνῶν τὸ 1968 εἰς 1.580 ἑκατομ. τὸ 1969, παρουσιάσαν μείωσιν 162 ἑκατομτους.

'Εξ ἄλλου, ἀνεκοινώθη, ὅτι αἱ εἰς σουηδικούς λιμένας διαπάναι τῶν ξένων πλοίων ηγεμότησαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος κατὰ 180 ἑκατομ. κορωνῶν,



ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ 'Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφήν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηλόδιον, βάσει τοῦ ἀρθροῦ 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Φ ὁ σ ω»: Ναυπηγούμενον μπάλκαρριερ N. 841, 18.700 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ολυμπίος» (κ. Ἰάσων Ἀλεξάνδρης).

2. «Π ὁ λικράσιον»: Φορτηγόν, (πρώην Ἱσπανικὸν «Heian Maru»), νεοαγορασθέν, 6.724 τόν. γκρός, τοῦ 1951, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Χελμός» (Grov Shipping Agency).

3. «Αρης»: Ναυπηγούμενον φορτηγόν, 10.016 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀρης» (Πλειάδες Ε.Π.Ε. Ναυτικαὶ Ἔργασιαι).

4. «Κριός»: Ναυπηγούμενον φορτηγόν, 10.016 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ζούνο» (Πλειάδες Ε.Π.Ε. Ναυτικαὶ Ἔργασιαι).

5. «Αιολος»: Ναυπηγούμενον φορτηγόν, 10.016 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀλέθεα» (Πλειάδες Ε.Π.Ε. Ναυτικαὶ Ἔργασιαι).

6. «Μαριά»: Ναυπηγούμενον φορτηγόν, 9.068 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Φρόδων» (κ. Ἰω. Παράσχος).

7. «Εύγελος Μ.»: Φορτηγόν, (πρώην παναμαϊκὸν «Καστόπη»,) 4.723 τ. γκρός, τοῦ 1949, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Νασταλία» (κ.κ. Μάριος - Βασιλείος Σοφιανούς).

8. «Ταύρος»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην «Biblos», γαλλικόν), νεοαγορασθέν, 19.674 τόν. γκρός, τοῦ 1955, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ταύρος» (κ. Παν. Παναγιώτου).

9. «Χαροκόπειον»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην γαλλικόν «Vendee»), νεοαγορασθέν, 18.815 τόν. γκρός, τοῦ 1957, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Χάμσιν» (κ. Μεν. Ταφλαμπάτης).

10. «Αργού»: Φορτηγόν, (πρώην σουηδικόν «Louisa Gortheus»), νεοαγορασθέν, 3.327 τόν. γκρός, τοῦ 1953, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σάνταντ» (κ. Διον. Γαβριλάκης).

11. «Ιωσήφ Β.»: Δεξαμενόπλοιον, (πρώην λιθεριανὸν «Harrington Trader»), νεοαγορασθέν, 12.897 τόν. γκρός, τοῦ 1959, ἀνῆκον εἰς τὸν κ. Νικ. Βαρδινογιάννην.

12. «Ελένη Β.»: Δεξαμενόπλοιον, (πρώην λιθεριανὸν «Markab»), νεοαγορασθέν, 12.266 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνῆκον εἰς τὸν κ. Νικ. Βαρδινογιάννην.

13. «Σωκράτης»: Φορτηγόν, (πρώην λιθεριανόν, ὑπὸ τὸ αὐτό διοματί), 10.096 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Βέστα» (Πλειάδες Ε.Π.Ε. Ναυτικαὶ Ἔργασιαι).

14. «Σταύρος Τ.»: Δεξαμενόπλοιον, (πρώην νορβηγικόν «Cate Brovig»), νεοαγορασθέν, 10.407 τόν. γκρός, τοῦ 1952, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Αργινούσαι» (Eleston Maritime Corp.).

15. «Αγιος Σπυρίδων»: Φορ-

τηγόν, (πρώην γερμανικὸν «Yildun»), νεοαγορασθέν, 5.421 τόν. γκρός, τοῦ 1950, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Τοξότης» (κ. Εύάγ. Ποθητός).

16. «Χόριον»: Φορτηγόν, (πρώην «Les Annassers»), νεοαγορασθέν, 1.586 τόνων γκρός, τοῦ 1949, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Τίτικας» (κ.κ. Κουιμάνης - Σιμόπουλος).

17. «Εκτορ»: Ναυπηγούμενον μπάλκαρριερ N. 1.455, 17.500 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μαρμαντάτο» (κ. Κων. Χαλκιάς).

18. «Μικρασιατικόν»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην ἄγγλικὸν «Border Lass»), νεοαγορασθέν, 11.343 τόν. γκρός, τοῦ 1954, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἐρέτρια» (κ. Νικ. Χαλκιάς).

19. «Πιστικόν»: Δεξαμενόπλοιον ναυπηγούμενον N. 102, 1.550 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν Α.Ν.Ε. Ναυτικαὶ Ἔπιχειρήσεις Α/φοι Α. Συμιακού.

20. «Αγιος Τριάντατος»: Φορτηγόν, ναυπηγούμενον N. 1.061, 9.240 τόν. γκρός, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κόρονετ» (Αιγαίος Ν.Ε.Π.Ε.).

21. «Αγιος Στυλιανός»: Φορτηγόν, (πρώην ἄγγλικὸν «Belle Etoile»), νεοαγορασθέν, 7.289 τόν. γκρός, τοῦ 1946, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Άγιος Στυλιανός» (κ. Κων. Χριστιανός).

22. «Μαριά»: Φορτηγόν, (πρώην λιθεριανὸν «Καρδαμαλίτης»), 10.169 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνῆκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Τρανσπόρτες Τζενεράλες» (κ. Ισίδ. Ασπιώτης παρά τὴν Κρόνος ('Ελλάς) Ο.Ε.).

ΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Τάς τελευταίας τοῦ Μαρτίου, παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (Οἶκος Κουλουκουντῆ) τὸ 26.000 τόν. μπάλκ - κάρριερ «Ελένη» (ναυπηγεία Ζωστίν καὶ Πίκεργκιλ).

— Τήν 31ην Μαρτίου παρεδόθη εἰς τὴν ἐταιρίαν τοῦ κ. Όναση ἀπό τὰ ναυπηγεία Κούρε τὸ 212.000 τόν. d.w. τάνκερ «Ολύμπικ Αρρόσου». Μηχανὴ Σωλτζερ, 23.000 ίππων.

— Επίσης τήν 31ην Μαρτίου παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του τὸ φρήντον «Επιμελεῖα» (κ.κ. Αγγελικούσης - Εθύμιου), ἀπό τὰ ναυπηγεία τοῦ Τόκιο τῆς Ισικαβατζίμα - Χαρίμα.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Δύο SD 14, παραγγελθέντα ἀπό τὸν κ. Τσαβλίρην, ἐπωλήθησαν εἰς τὸν κ. Φραγκίσταν ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 3.300.000 δοll. ἔκαστον. Παράδοσις τὸ 1971.

— Τὸ παραδόμενον ἀπό τὰ ναυπηγεία τοῦ Σκαραμαγκά τὸν Οκτώβριον 1970 τύπου SD14 φορτηγόν ἡγοράσθη ἀπό τὸν κ. Μίχαλον, ἀντὶ 3.220.000 δοllαρίων.

ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΜΠΑΛΚ - ΚΑΡΡΙΕΡ

Καθελκύσται τὴν 8ην Μαΐου, ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Ταμιές τὸ 29.000 τόνων d.w. μπάλκ - κάρριερ, τοῦ οἴκου I. K. Χατζηπατέρα. Ἀνάδοχος αὐτοῦ ἡ κ. Μαρία I. K. Χατζηπατέρα. "Ονομα: «Εκτωρ». Σημαία: 'Ελληνική.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

'Υπογράφει κατ' αὐτάς δὲ κ. Όνασης συμβόλαιον, διὰ τὴν ναυπηγείην ἐνὸς τάνκερ τῶν 263.000 τόνων, μὲ τὰ ναυπηγεία Χιτάτσι. Παράδοσις Μάρτιον 1973. Τὰ αὐτὰ ναυπηγεία ἐδέχθησαν ηδη παραγγελίας τοῦ κ. Όναση, διὰ τὴν κατασκευὴν πέντε τάνκερς μαυμαύθη, τῶν 213.000 τόνων.

— Τὰ ναυπηγεία Χακοντάτε συμβόλαιον μὲ τὴν ἐλληνικὴν ἑταῖρον «Τράνς - Μαρίνα», διὰ τὴν κατασκευὴν δύο μπάλκ - κάρριερς τοῦ γνωστοῦ τύπου τῶν 25.300 τόν. d.w. Παράδοσις Νοέμβριον 1971 καὶ Μάρτιον 1972. Τιμὴ 4.7 ἑκατομ., δοll. Μηχανὴ Σωλτζερ, ἑξακούλινδρος, 12.000 ίππων. Ταχύτης 15.2 μιλ.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 7ην Απρίλιου καθελκύσθη ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Χακοντάτε τὸ 25.500 τόνων d.w. μπάλκ - κάρριερ «Κάθηρη Λ.», τὸ δεύτερον μιᾶς σειρᾶς τεσσάρων ἀδελφῶν σκαφῶν, παραγγελθέντων διὰ λογ/σημὸν τοῦ οἴκου I. P. Λιθανοῦ. Σημαία ἐλληνική.

— Τὴν 25ην Μαρτίου, ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Μιτσούΐ καθελκύσθη τὸ 30.300 τόν. d.w. μπάλκ - κάρριερ «Γεώργιος Σ. Εμπειρίκος». Σημαία ἐλληνική.

— Τὴν 23ην Μαρτίου, ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Ισικαβατζίμα - Χαρίμα καθελκύσθη τὸ 23.800 τόν. d.w. τάνκερ δι' ειδικά πετρελαιοειδῆ «Σταβάντα». Σημαία ἐλληνική.

— Τρία ἀκόμη μίνι μπάλκ - κάρριερς, τὰ «Μίνι Λέικ», «Μίνι Λάμπτη» καὶ «Μίνι Λέο», καθελκύσθησαν τὴν 18ην Μαρτίου ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Χακοντάτε, Σημαία ἐλληνική.

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ T.W.A. ΚΑΙ ΣΑΝ ΛΑΪΝ

Η «Σάν Λάϊν» τερματίζει τὴν ἐταιρικὴν συνεργασίαν της μὲ τὴν «Ολύμπιον - Αμερικα Λάϊν». Η συμμετοχὴ της ἐξηγοράσθη ἀπὸ τὴν ἀεροπορικὴν ἑταῖρον «T.W.A.», ητοιούσια οὕτω ἐπεκτείνει τὴν ἐπιχειρηματικὴν της δραστηριότητα, μετὰ τὰ σενοδοχεῖα, καὶ εἰς τὰ κρουαζιερόπλοια. Ειδικὴ ἀνώνυμος ἑταῖρος η «Σάν Λάϊν», συνεστήθη.

ΠΑΝΤΑΧΟΥ ΠΑΡΟΝΤΕΣ

Τὸ μεγαλύτερον σιτοφορτίον — 27.000 τόνων — ἐκομίσθη εἰς τὸν λιμένα τοῦ Χούλη τῆς Αγγλίας, μὲ τὸ ἐλληνικὸν μπάλκ - κάρριερ «Μίνι Λ. Καμπάνη». Τὸ πρό αὐτοῦ μεγαλύτερον τὸ 25.150, εἶχε μεταφερθῆ μὲ τὸ «Ατλάντικ Χόπτ», τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1968.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

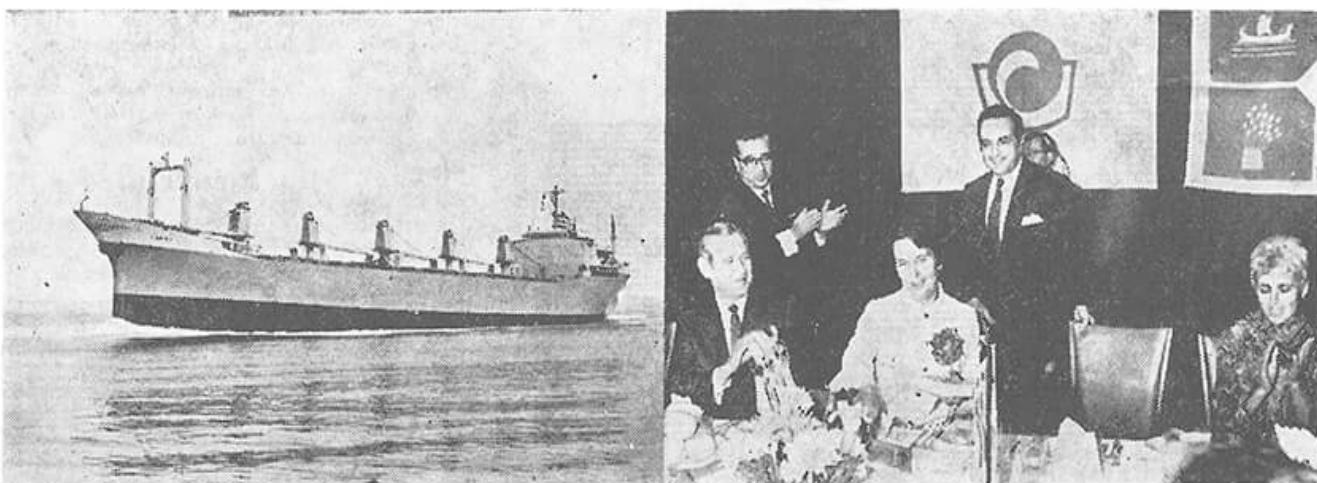
Παρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθη, ἀντὶ ποσοῦ 173.000 λιρῶν τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Bannercliffs», 7.328 τόν. γκρός, 10.300 τόν. d.w., τοῦ 1948.

— Τὸ νορβηγικὸν δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Cate Brovigs», 10.407 τόν. γκρός, 16.210 τόν. d.w., τοῦ 1952 ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, ὡς ἐστὶ καὶ εύρισκεται, ἀντὶ 350.000 δοllαρίων.

— Αὐτὶ ποσοῦ 1.000.000 δοll. ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον Ισπανικὸν φορτηγόν «Ritsuyo Maru», 8.406 τόν. γκρός, 13.004 τόν. d.w., τοῦ 1957.

— «Ελλήνες ἡγόρασαν τὸ ἀτμοκίνητον

ΠΑΡΑΔΙΔΟΝΤΑΙ ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ



Εις τούς πλοιοκτήτας του (Οίκον Ι. Π. Λιβανού) παρεδόθη ἀπό τὰ ναυπηγεῖα Χακοντάτε τὸ πρῶτον μιᾶς σειρᾶς ἀδελφῶν σκαφῶν 25.000 τόνων, παραγγελθέντων ἀπό τοὺς αὐτοὺς πλοιοκτήτας. "Ονομα αὐτοῦ «Λάρρυ Α.». Εἰς τὴν ἀνωτέρω εἰκόνα ὁ κ. Γ. Π. Λιβανός, ὄμιλῶν κατά τὴν τελετὴν τῆς παραδόσεως τοῦ σκάφους. Σημαία Ἑλληνική.

Ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Tsuneshima Maru», 9.357 τόν. γκρός, 11.945 τόν. d.w., τοῦ 1953.

— Παρ' Ἑλλήνων ἡγοράσθη, ἐπίσης, τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαιμενόπλοιον «Drafn», 11.931 τόν. γκρός, 19.400 τόν. d.w. τοῦ 1956. Μηχανές Ντόξφορντ, 7.200 ἵππων.

— Τὸ παναμαϊκὸν μότοροπιτ «Emanuela», 500 τόν. γκρός, 823 τόν. d.w., τοῦ 1951, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ μετωνομάσθη «Jacobs K.». Σημαία ἑλληνική.

— Τὸ δηζελοκίνητὸν ἀγγλικὸν δεξαιμενόπλοιον «Border Fusilier», 11.330 τόν. γκρός, 16.629 τόν. d.w., τοῦ 1954, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων, ἀντὶ 725.000 δολλαρίων.

— Ἐλλήνες τῆς Νέας Υόρκης ἡγόρασαν ἀντὶ 3.150.000 δολ. τὸ ιαπωνικὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Garciani», 8.190 τόν. γκρός, 14.538 τόν. d.w., ναυπηγηθὲν εἰς Μπιλμπάο, τὸ 1967.

— Ἐπίσης, παρ' Ἑλλήνων τῆς Νέας Υόρκης ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον λιθεριατὸν δεξαιμενόπλοιον «Harrington Trader», 12.897 τόν. γκρός, 20.150 τόν. d.w., τοῦ 1959. Τιμὴ 1.532.000 δολλ.

— Ἀντὶ 2.400.000 δολλ. ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων τῆς Νέας Υόρκης τὸ δηζελοκίνητον γαλλικὸν δεξαιμενόπλοιον «Vendémiaire», 18.589 τόν. γκρός, 29.583 τόν. d.w., τοῦ 1958.

— Ἐλλήνες τοῦ Λονδίνου ἡγόρασαν τὸ δηζελοκίνητον γερμανικόν φορτηγὸν «Hestia», 2.512 τόν. γκρός, 4.070 τόν. d.w., τοῦ 1951 ἀντὶ 800.000 μάρκων.

— Τὸ δηζελοκίνητον λιθεριατὸν μπάλκ - κάρριερ «Nelson C. White», 24.807 τόνων γκρός, 47.475 τόν. d.w., ναυπηγηθὲν εἰς Κόμπε, τὸ 1967, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων.

— Παρ' Ἑλλήνων ἡγοράσθη, ἐπίσης τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Sanjo Maru No. 1», 9.786 τόν. γκρός, 14.153 τόν. d.w., τοῦ 1946, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 620.000 δολλαρίων.

— Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Astronomer» 8.032 τόν. γκρός, 9.940 τόν. d.w., ναυπηγηθὲν εἰς Σάντερλαντ τὸ 1951 ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ 210.000 λι-

ρῶν. — Παρ' Ἑλλήνων ἡγοράσθη καὶ παραληφθὲν ὑψωσεν τὴν κυανόλευκον τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν δεξαιμενόπλοιον «Border Lass», 11.344 τόν. γκρός, 16.030 τόν. d.w., τοῦ 1954, ἀντὶ ποσοῦ 675.000 δολλαρίων. Μετωνομάσθη «Μικρασιάτης».

— Ἀντὶ 2.000.000 δολλ. ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ ὅτε παραληφθῆ τὸν 'Οκτώβριον, τὸ δηζελοκίνητον σουηδικὸν μπάλκ - κάρριερ «Floridaland», 11.925 τόν. γκρός, 17.100 τόν. d.w., τοῦ 1961.

— Ἐλλήνες ἡγόρασαν τὸ δηζελοκίνητον

ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Grainton», 8.472 τόν. γκρός, 12.306 τόν. d.w., τοῦ 1958, ἀντὶ 450.000 λιρῶν.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθη τὸ νορβηγικὸν φορτηγὸν «Savpolyma», 8.984 τόν. γκρός, τοῦ 1956 καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Αριστίλλος».

— Παρελήφθη, ἐπίσης, τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Beaumont», 9.777 τόν. γκρός, τοῦ 1943. Μετωνομάσθη «Βένουσ». Σημαία ἑλληνική.

— «Χαμσίν» μετωνομάσθη καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον γαλλικὸν δεξαιμενόπλοιον «Vendee», 18.815 τόν. γκρός, τοῦ 1957.

— Τὸ ἀγγορασθὲν σουηδικὸν δεξαιμενόπλοιον «Eric K. Fernstrom», 27.885 τ. γκρός, τοῦ 1963, παρελήφθη, ὑψωσε τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Τζίνα Μ.». Τιμὴ ἀγορᾶς 5.000.000 δολλαρίων.

— «Ψύκει τὴν κυανόλευκον τὸ παραληφθὲν δλλαφικὸν δεξαιμενόπλοιον «Darestad», 12.495 τόν. γκρός, 18.403 τόν. d.w. τοῦ 1965. Μετωνομάσθη «Κάππαται Βίκτωρ».

— Τὸ ἀγγορασθὲν σουηδικὸν φορτηγὸν «Floria», 2.392 τόν. γκρός, τοῦ 1950, παρελήφθη καὶ μετωνομάσθη «Πρωτεύς».

— Παρελήφθη, διετήρησε τὴν λιθεριατὴν καὶ μετωνομάσθη «Μάνια τὸ ἀγορασθὲν φορτηγὸν «Gemma», 1.962 τόν. γκρός, τοῦ 1946.

— Παρελήφθη, ἐπίσης, τὸ ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Azumaya, Maru», 7.363 τόν. γκρός, τοῦ 1963 καὶ ὑψωσε τὴν λιθεριατὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Μίνιαν Κίγκα».

— Μετωνομάσθη «Ἀγγελικα» καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ παραληφθὲν ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Eiken Maru», 6.336 τόν. γκρός, τοῦ 1952.

— Τὸ παραληφθὲν καὶ μετονομασθὲν εἰς «Ελένη Η. Φ.» νορβηγικὸν μπάλκ - κάρριερ «Norbulk», 19.523 τόν. γκρός, τοῦ 1961, ὑπόστη τὴν κυανόλευκον, ἐπανεπωλήθη εἰς λιθεριατὰ συμφέροντα καὶ μετωνομάσθη «Uranus».

— Παρελήφθη, ὑψωσε τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Τορένια τὸ ἀγορασθὲν περουβιατὸν φορτηγὸν «Auriginea», 8.077 τόνων γκρός, τοῦ 1957.

— Τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἑλλήνων φορτηγὸν «Πολλάρις», 9.603 τόν. γκρός, τοῦ 1958, παραληφθὲν ἀπό τοὺς ἀγοραστάς του μετωνομάσθη «Θεαν Α. Σ.».

— Παρελήφθησαν ἐπίσης τὰ πωληθέντα μεταξὺ Ἑλλήνων φορτηγά «Εύραλος», 6.132 τόν. γκρός, τοῦ 1957 καὶ «Εύριμδων», 8.631 τόν. γκρός, τοῦ 1957, μετωνομασθέντα εἰς «Λάμπτρος» καὶ «Φάντερ», ἀντιστοί-

χως.

— Παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν τὸ ἀγορασθὲν σουηδικὸν φορτηγὸν «Αργεντίνη», 7.044 τόν. γκρός, τοῦ 1944. Μετωνομάσθη «Ιστιμήνη».

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Διαλυταὶ Ἀπω 'Ανατολῆς ἡγόρασσαν τὸ λιθανικὸν φορτηγὸν «Νικοπάλ», 5.236 τόν. γκρός, τοῦ 1941.

— Τὸ λιθεριατὸν δεξαιμενόπλοιον «Αγάπη», 11.417 τόν. γκρός, τοῦ 1953, ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τοῦ Ταΐθαν.

— Πρὸς διάλυσιν ἐπωλήθη ἐπίσης τὸ φορτηγὸν «Μανές Π.», 7.568 τόν. γκρός, τοῦ 1955.

— Τὸ φορτηγὸν «Κωστῆς», 2.853 τόνων γκρός, τοῦ 1950 διαλύεται εἰς Σπέτζια.

— Τὸ φορτηγὸν «Γεώργιος Φ.», 867 τόν. γκρός, τοῦ 1943 διελύθη.

— Διελύθη ἐπίσης τὸ φορτηγὸν «Τρευτικάνη», 8.741 τόν. γκρός, τοῦ 1962.

— Πρὸς διάλυσιν ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Χρυσοπηγή», 4.204 τόν. γκρός, τοῦ 1945.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ φορτηγὸν «Φλώρα Ν.», 3.534 τόνων γκρός, τοῦ 1954 μετωνομάσθη «Νέα Τύχη».

— Τὸ παναμαϊκὸν λίμπερτο «Ορχιδέα», 7.261 τόν. γκρός, τοῦ 1944, μετωνομάσθη «Αρτένα». Υψωσε τὴν κυπριακὴν.

— Τὸ φορτηγὸν «Άγιος Αντώνιος», 2.073 τόν. γκρός, τοῦ 1952, μετωνομάσθη «Σάννα Αντώνιο». Ή κυανόλευκος διετηρήθη.

— Εἰς «Σάδδας» μετωνομάσθη τὸ λιθανικὸν λίμπερτο «Σταύλω», 7.230 τόν. γκρός, τοῦ 1943. Υψωσε τὴν κυπριακὴν.

— Τὸ κυπριακὸν δεξαιμενόπλοιον «Μαρσέλ Μουνέρ», 1.973 τόν. γκρός, τοῦ 1954, μετωνομάσθη «Αννα - Φάνιν».

— Τὸ φορτηγὸν «Σάντα Ανθούσα», 2.681 τόν. γκρός, τοῦ 1945, μετωνομάσθη «Φάστ Ντόλφιν».

— 'Επισής, τὸ φορτηγὸν «Αριστόφιλος», 10.645 τόν. γκρός, τοῦ 1957, μετωνομάσθη «Γουστίνιαν».

— Εἰς «Νουμέριαν» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Αριστοκλής», 10.710 τόν. γκρός, τοῦ 1960.

— Τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Κασσιόπη», 4.723 τόν. γκρός, τοῦ 1949 μετωνομάσθη «Εύαγγελος Μ.» καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον.

— Εἰς «Μαρία Α. Λ.» μετωνομάσθη τὸ λιθεριατὸν φορτηγὸν «Καρδαμούλιτζ», 10.016 τόνων γκρός, τοῦ 1956. Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

— Τὸ φορτηγὸν «Καππαταμάρκος», 7.622 τόν. γκρός, τοῦ 1950, μετωνομάσθη «Μάρκος».

ΔΙΑ ΤΗΝ ΣΤΕΓΑΣΙΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Μὲ προσφάτους ἀπόφασις τῆς Νομοσηματικῆς Ἐπιτροπῆς ἐλήφθησαν νέα μέτρα υπὲρ τῶν καταθέτων τοῦ Στεγαστικοῦ Ταμειαυτηρίου. Διὰ τῶν μέτρων αὐτῶν ηὗθη τὸ ἀνώτατον ὄριον τῶν χορηγουμένων ὑπὸ τοῦ Στεγαστικοῦ Ταμειαυτηρίου στεγαστικῶν δανείων ἀπὸ 200.000 εἰς 300.000 δραχμάς διὰ τοὺς καταθέτας του "Ἐλληνας ἔργαζομένους εἰς τὸ ἔξωτερον καὶ ναυτικούς καὶ ἀπὸ 175.000 εἰς 250.000 δραχμάς διὰ τοὺς καταθέτας του τοῦ ἑσωτερού.

Μὲ τὰς αὐτὰς ἀπόφασις οἱ καταθέται τοῦ Στεγαστικοῦ Ταμειαυτηρίου οἵτινες συνεπλήρωσαν ἐντὸς διετίας τὰ ἀνώτατα ὄρια καταθέσεων δικαιούνται στεγαστικοῦ δανείου ἀμα τῆ συμπληρώσει τῆς διετίας χωρὶς νὰ είναι ἀναγκάσιον νὰ ἀναμένουν τὴν παρέλευσιν τριῶν ἔτῶν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν καταθέσεων των.

Ο ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

Τὴν 3ην Ιουνίου συνέρχεται εἰς Ἀθήνας ἡ ἑπτοσία διάσκεψις τῆς Ἐλληνικῆς Τεχνικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος. Εἰς τὰ θέματα τῆς "Ημερησίας Διατάξεως περιλαμβάνονται καὶ αἱ δοθεῖσαι λύσεις εἰς τὰ ἐγερθέντα παρὰ μελῶν τῆς Ἐπιτροπῆς ζητήματα.

ΑΙ ΔΩΡΕΑΙ ΛΙΒΑΝΟΥ

Ο κ. Γεώργιος Στ. Λιβανός ἀνέλαβε προσφάτως τὴν δαπάνην τῆς ἀντικαταστάσεως τοῦ δημοτικοῦ φωτισμοῦ τῆς πόλεως Χίου. Ή πόλις θὰ φωτίζεται τοῦ λοιποῦ ἀπλέτως.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΟΥ Υ.Ε.Ν.
ΚΑΤΑ ΤΟ 1969

Ἡ ἀπὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους καθιερώθεισα ἐπίσημος ἑτοσία ἔκθεσις πεπραγμένων τοῦ Ὅπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐσυνεχίσθη ἐφέτος βελτιωμένη καὶ ἐπηγῆμένη. Τόμος 240 σελίδων, λίαν καλαισθήτου ἐμφάνισες καὶ ἐπιμελήμένης ἐργασίας, περιέλαβε τὸ σύνολον τῆς δραστηριότητος τοῦ Υ.Ε.Ν. κατὰ τὸ ἀπέλθον ἔτος 1969. "Ολοι, ἀνεξαιρέτως, οἱ τομεῖς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐρευνῶνται λεπτομερῶς εἰς ιδιαί τεκμηρίωσις, κατά τρόπον συνθέτοντα μίαν πλήρη εἰκόνα τοῦ ἐλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ ἐπιτεύγματος. Κατ' ἀρχήν, τὸ πλοίον ὡς ὅργανον θαλασσίων μεταφορῶν: 'Ἡ ποντοπόρος καὶ ἡ ἀκτοπλούσσα Ναυτιλία καὶ ἡ ἀσφάλεια τῆς ναυσιπλοΐας. Παραδήλωσ, ὡς κύριος παράγων τοῦ ναυτιλιακοῦ θάμυτος ὁ Ἐλλην ναυτικός', μετὰ τῶν ἐπὶ μέρους θεμάτων τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως καὶ τῆς προνοίας. Ἀκολουθεὶ ἡ ὅργανωσις τῶν λιμένων, ἡ ναυπηγικὴ καὶ ἐπισκευαστικὴ βιομηχανία καὶ ἡ ἀστυνόμευσις λιμένων καὶ ἀκτῶν. Καὶ τέλος, τὸ βιθλίον κλείει μὲ τὴν συμβολὴν τοῦ κρατικοῦ παράγοντος, ὃν ἐκπροσωπεῖ τὸ Υ.Ε.Ν. καὶ τὸ ἐπανδροῦν τὰς ὑπηρεσίας του Λιμενικὸν Σώμα. Παραστατικαὶ εἰκόνες καὶ φωτογραφίαι προτάσσονται ἐκάστου κεφαλαίου, ἐνῷ τὰ ἄσθοντα στατιστικὰ στοιχεῖα ἐφ' ὅλων τῶν πτυχῶν τοῦ ναυτιλιακοῦ ζητήματος, καθιστοῦν τὸ ἔργον πολύτιμον βοήθημα διὰ πάντα ἐνδιαφερόμενον.

Χαρακτηριστικαὶ περικοπαὶ ἔχ οὐλιάν τοῦ Πρωθυπουργοῦ κ. Γ. Παπαδοπούλου, ἀναφερομένων εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἀναθημογράφιαν καὶ μία πυκνὴ εἰς νοήματα καὶ λίδεας εἰσαγωγικὴ ἔκθεσις τοῦ Ὅπουργοῦ

Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, καθηγητοῦ κ. Ἰω. Χολένα, προλογίζουν τὸ ὄλον ἔργον. Διὰ τὴν ἔκδοσιν του, ἀξιζουν συγχαρητήριων πάντες οἱ συμβάλλοντες καὶ συνεργασθέντες καὶ ιδιαιτέρως ὁ ἐπιμεληθεῖς τῆς συγγραφῆς καὶ ἐκτυπωσεως διευθυντής Πρωταρματισμοῦ πλοίαρχος Λ.Σ. κ. Ἀρ. Ἀναγνωστόπουλος.

ΗΜΑΡΤΗΜΕΝΑΙ ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ

Εἰς τὴν στήλην τοῦ Ειδόσεις τοῦ τεύχους τῆς Ιης Ἀπριλίου εἰς τὴν σελίδα 49, διπο σχολιάζεται τὸ βιθλίον "Ἀναμνήσεις καὶ σκέψεις ἐνὸς ναυτικοῦ", παρεισέφρυσαν δύο τυπογραφικά λάθη, ἀτινα καὶ νομίζομεν ἀναγκαῖον νὰ ἐπισημάνωμεν:

- 1) Εἰς τὴν παράγραφον 9 τῆς σελίδος 49, ἡ φράσις: «Ο συγγραφέυς δέν παραδείπει νά παραθέσῃ, σχολιάσῃ καὶ παραδώῃ...», μετεβλήθη διὰ τῆς ἀντικαταστάσεως τῆς λέξεως παραδάλει: 2) Εἰς τὴν πρώτην παράγραφον τῆς σελί-

δος 50 παρεισέφρυσεν ἔνα «δένειν μεταξὺ τῶν λέξεων «ἄγωνος» καὶ «ἔτοι δ μόνος».

Τὴν παράγραφον διλόγημον θεωρούμεν πρέπον νὰ ἐπαναστάσωμεν ἐνταῦθα, ἔχουσαν οὕτω:

«Ο ναύαρχος Καβδαδίας, διδηγήσας τὸν στόλον εἰς Μ. Ἀνατολήν μὲ τὴν ἀπαράμιλλον ἀνδρείαν του καὶ τὴν πίστιν εἰς τὴν συνέχισιν τοῦ ἀγώνος, ἥτο δ μόνος τῶν ναυάρχων, ὡς καὶ ὑπὸ τοῦ συγγραφέως διαπιστούσαι, δοτις ἀπ' ἀρχῆς ἐπίστευσεν εἰς τὸν ἀποταρισμόν.

Ἡ παράθεσις τοῦ ἀνωτέρῳ κειμένου γεννᾷ τὴν ὑποχρέωσιν συμπληρώσεως τῆς ἴστορικῆς ἀληθείας, ἥτις ἔχει δέξη:

Ἐκτὸς τοῦ ναυάρχου Καβδαδία, εἰς τὸν ἀποταρισμὸν τοῦ στόλου πρὸς συνέχισιν τοῦ ἀγώνος ἐπίστευσεν ἀναμφισθήτης καὶ διάποτος Α.Γ.Ε.Ν. ναύαρχος Σακελλαρίου, μὲ τὴν διαφοράν διτὶ ὁ τελευταῖος, λόγω τῆς τότε δημιουργημένης ἀμμοσφαίρας, ἀπέλειε μέχρι καὶ τῆς πρωΐας τῆς Μεγάλης Παρασκευῆς τὴν κάθιδον αὐτοῦ τοῦ ιδίου μετά τοῦ στόλου ἦ καὶ ὑπὸ οἰσινήποτε ἀλληγορίας.

ΠΕΝΟΗ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΥ ΞΥΛΑΣ

Ἐγεννήθη εἰς Καρδάμυλα Χίου τὸν Μάιον 1897. Ἐφοίτησεν εἰς τὸ Γυμνάσιον Χίου καὶ κατόπιν ἐνεγράφη εἰς τὴν Ἰατρικὴν Σχολὴν τοῦ Πανεπιστημίου Ἀθηνῶν, τὰ μαθήματα τῆς ὅποιας παρηκολούθησεν ἐπὶ ἐν ἔτος. Ἀκολούθως μετεγράφη εἰς τὴν Νομικὴν Σχολὴν τοῦ Πανεπιστημίου Ἀθηνῶν, ἀλλ' ἀμέσως κατόπιν ἐστρατεύθη καὶ παρακολουθήσας μαθήματα Οὐλαμοῦ Ἀνθυπολοχαγῶν προήχθη εἰς ἀνθυπολοχαγόν κατὰ τὸ ἔτος 1918. Ὡς ἀνθυπολοχαγός ἐλέσε μέρος εἰς τὴν ἐκτορατείαν τῆς Μικρᾶς Ἀσίας καὶ ἐπολέμησε γενναιότατα εἰς πλείστας δσας μάχας. Κατὰ Μάρτιον 1921 ἐτραυματίσθη βαρύτατα εἰς τὴν μάχην τῆς Κοδαλλίτσας καὶ ἐπὶ δεκαήμερον ἀνεφέρετο εἰς τοὺς καταλόγους τῶν φονευθέντων. Διασωθεὶς μετὰ πολλὰς προσπαθείας, με-



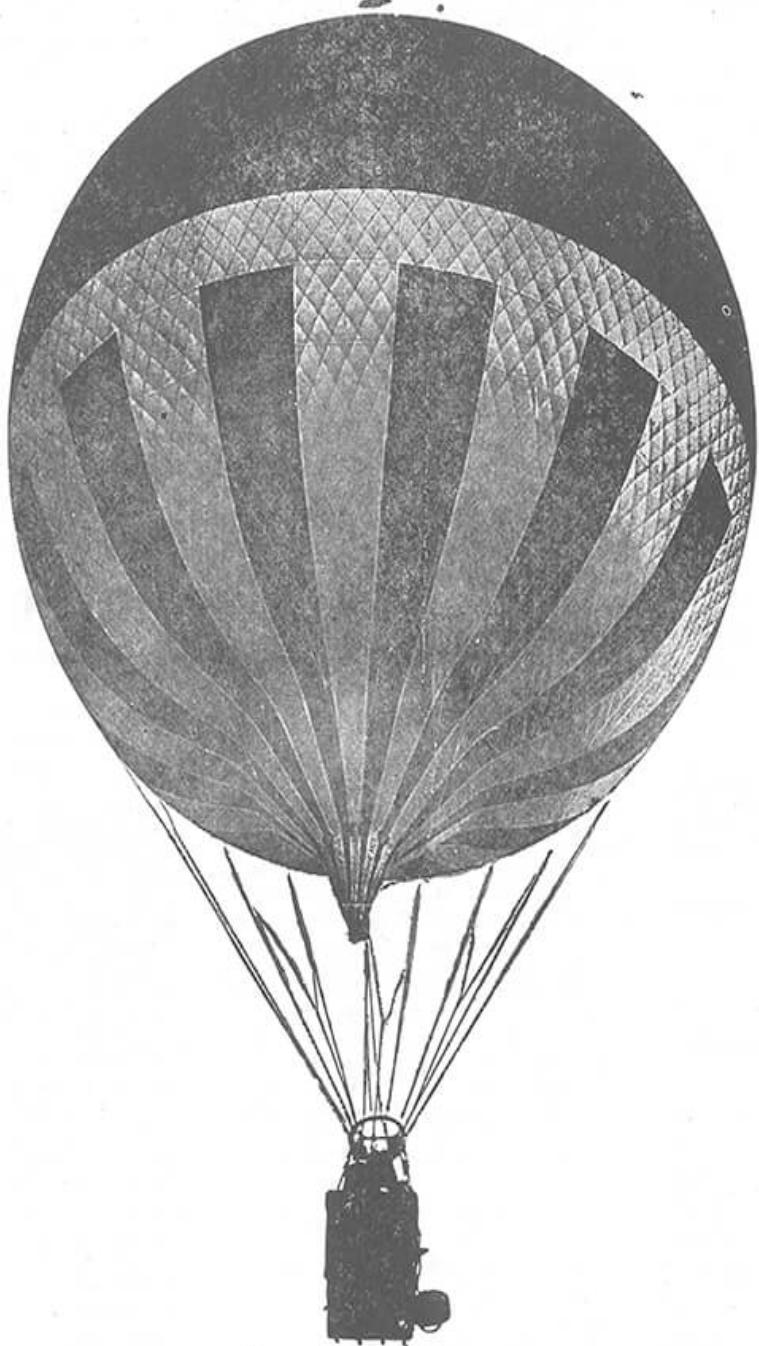
τὰ τὴν ἀπόλυτον του ἐκ τοῦ Στρατοῦ προσήλθεν εἰς ἑξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ πτυχίου τῆς Νομικῆς Σχολῆς καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς ἑξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν ἀδείας δικηγόρου. Ἀκολούθως ἐδικηγόρησεν εὐδοκίμως εἰς Πειραιά καὶ Ἀθήνας ἐπὶ πολλὰ ἔτη, ταυτοχρόνως δὲ ἀνεμίχθη λίαν ἐπιτυχῶς εἰς ναυτικάς καὶ ἄλλας ἐπιχειρήσεις. Ἐνυμεύθη τὸ ἔτος 1927 ἐκλεκτὴν καὶ ικανοτάτην σύζυγον, τὴν "Ανναν θυγατέρα Μιχαήλ Μιτρωΐου, ἐκ Καρδαμύλων Χίου, ἵης ἡς ἀπέκτησεν ἔνα οὐλὸν καὶ μίαν θυγατέρα. Ηὐτύχησε νὰ ἰδῃ τὰ τέκνα του λαμπρῶς ἀποκατεστημένα καὶ διατέρπεντα. Ὁ υἱὸς του Μάρκος ἔχει Ναυτικὸν Γραφεῖον εἰς Νέαν Ύρκην καὶ ἀπέκτησε καὶ διαχειρίζεται λίαν σημαντικὸν στόλον καινουργῶν μπάλκ κάρριερς καὶ ἄλλων τύπων πλοίων. Ἡ θυγάτηρ του Σταματίας ἥδη σύζυγος "Αρη Σιμοπούλου μετέχει εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις τοῦ ἀδελφοῦ της, ὃ δὲ σύζυγός της είναι διαπρεπής ψυχίατρος ἐγκατεστημένος εἰς Βαλτιμόρην τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν ἔνθα διδάσκει ὡς ὑφηγητής. Ἡ ἐργατικότης καὶ δραστηριότης τοῦ ἀσιδήμου Γεωργίου Ξυλᾶς ἦτο παροιμιώδης, διέπρεψεν ὁ μεταστάτας, ἀγαπώμενος καὶ τιμώμενος παρ' ὅλων τῶν συμπλοτῶν, τῶν συναδέλφων καὶ γνωρίμων του, ἐνὶ δὲ λόγῳ ὑπῆρξεν παραδειγματικός πρότιτος τοῦ οικογένειας του ἀνωτέρα πάσης περιγραφῆς. Καὶ εἰς κοινωφῆ δημόσια ἔργα, ἰδιαίτερα τὴν γενέτειράν του Καρδαμύλα, διέπρεψεν ὁ μεταστάτας, ἀγαπώμενος καὶ τιμώμενος παρ' ὅλων τῶν συμπλοτῶν, τῶν συναδέλφων καὶ γνωρίμων του, ἐνὶ δὲ λόγῳ ὑπῆρξεν παραδειγματικός πρότιτος τοῦ οικογένειας του.

ΑΛΕΞ. ΝΙΚΟΛΑΙΔΗΣ

Ἀπεδίωσε πρό τινων ἡμερῶν, εἰς τὴν Ἀμέρερσαν ὁ Ἀλέξ. Νικολαΐδης, παλαιός ναυτικός πράκτωρ τοῦ γνωστοῦ οἴκου Νικολαΐδης καὶ Σιά. Ποικιλοτρόπως καὶ εἰς χαλεπούς καιρούς έξυπηρέτησε τὴν ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν.

Διεκρίνετο διὰ τὸ θῆσος, τὴν ἀπόλυτον συνέπειαν εἰς τὰς ὑποχρεώσεις του, τὴν εὐπρεπή πάντοτε παράστασιν καὶ τὰ πατριωτικά του αἰσθήματα, διὰ τὰ ὄποια καὶ ἡ Ἐλληνικὴ Πολιτεία τὸν ἐτίμησε.

Συλλυπούμεθα τὴν οικογένεια του.



Don't hang around with a load of gas!

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

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

the removal of oil residues that build up in cargo tanks - and thus get rid of the gas quicker.

BP MARINE TANK CLEANER - does what it says - thoroughly and cheaply. To receive full information about BP MARINE TANK CLEANER and a quotation for your own vessels contact:-

F. ZOGRAFOS

199, Pireos Str. Athens-Greece Tel. 361.995, 420.218

or



River Plate Shipping and Trading Agency Ltd.
Windsor House, 83, Kingsway, London, E.C.2
01-405 8015 Telex: LONDON 261619
Tel.: 01-405 0111
Telegrams and Cables: Plataship London, E.C.2



BP Marine Tank Cleaner
does what it says -
thoroughly.



Tò 15νθήμερον

ΑΓΚΥΡΑ: 'Από Λατάκια διά Λουδίνον, προσήγισεν εἰς Λισσαβώνα την 21ην 'Απριλίου, λόγω άνωμαλιών εἰς τὴν μηχανήν και ἀπέπλευσε τὴν ἐπομένην.

ΑΛΛΕΓΚΡΟ: Πυρκαϊά ἔξερράγη ἐπὶ τοῦ σκάφους τὴν 9ην 'Απριλίου εἰς Κέπι Τάουν. 'Υπέστη ζημίας εἰς τὴν πρωράτιν δεξιαμενήν ζυγοσταθμίσεως.

ΑΜΦΙΘΕΑ: Προσπάθειαὶ ἀνέλκυσεῶς του τὴν 10ην 'Απριλίου ἀπέτυχον (ἴδε τεῦχος 15. 4.70). Οἱ σώσται ἀπεφάσισαν νὰ ἐπισκευάσουν ρῆγμα εἰς τὸ κύτος No. 2, ὅπερ προελήθη κατὰ τὴν προσάρσειν καὶ νὰ ἀντλήσουν τὸ ἀυτῷ ὕδωρ. Τὴν ἐπομένην, πάσσα ἐργασία διασωσεῶς ἀνεστάλη, λόγω κακοκαιρίας. Τὴν 14ην 'Απριλίου ἔγένετο ἑτέρα ἀνεπιτυχῆς προσπάθεια, διὰ τῆς ὀποίας, διμως, τὸ σκάφος μετεκινήθη εἰς εὐνοϊκωτέραν θέσιν, δι' ἀνέλκυσιν. Σοδαρά διαρροή εἰς τὸ κύτος No. 2 καὶ τὸ διπύθμενα 1 καὶ 2. Τελικῶς, τὴν ἐσπέραν τῆς 18ης 'Απριλίου ἀνειλκύσθη, τῇ βοηθείᾳ ρυμουλκοῦ, ἀφοῦ προηγουμένως ἔξεφορτώθησαν 700 τόνοι φορτίου. 'Επειθεωρήθη διὰ ζημίας εἰς τὸν πυθμένα καὶ διεπιστάθη διαρροή εἰς τὰ No. 1 καὶ 2 τῶν διπύθμενων.

ΑΝΘΕΜΙΟΣ: 'Ηγκυροβολημένον εἰς Σηάτη. Κατὰ τὴν διάρκειαν προθερμάνσεως τῆς μηχανῆς του, ἔσυρε τὴν ἄγκυράν του καὶ προσέκρουσεν ἐπὶ προβολῆτος καὶ φορτηγίδος, τὴν 27ην Μαρτίου. Ζημίας εἰς τὰ δεξιὰ ἔλασματα ἐπεσκευάσθησαν, τὴν 30ην δὲ Μαρτίου ἀπέπλευσε διὰ Γιοκοχάμαν.

ΑΝΤΖΗ: 'Από Μένα 'Αμπιντούλλα διὰ Πουσάν, ἀφίχθη εἰς Σιγκαπούρη, τὴν 13ην 'Απριλίου, μὲ ζημίαν εἰς τὴν γεννήτριαν. 'Επειθεωρήθη, ἔγένοντο ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 21ην 'Απριλίου ἀπέπλευσε διὰ τὸν προορισμὸν του.

ΑΡΓΚΟΣΚΑ·Υ·: 'Ως ἀνέλκυσθη εἰς Χάδρην, τὴν 21ην 'Απριλίου, τὴν νύκτα της 19ης πρὸς 20ην ἔξερράγη πυρκαϊά, εἰς τὸ ἔξι λιχθαλεύου φορτίον τοῦ κύτους No. 4, ἥτις συντόμως ἐτέθη ὑπὸ ἔλεγχον. Κατεστράφησαν 50 τόνοι φορτίου. Τὸ σκάφος δὲν ὑπέστη ζημίας.

ΑΥΛΙΣ: Τὴν νύκτα της 20ης 'Απριλίου

ἔθραυσθη ὁ κυαδακοφόρος ἀξιῶν τῆς μηχανῆς, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ παραμεινῃ ἀκύρωτην, εἰς ἀπόστασιν 100 μιλίων Β.Δ. τῆς Μάλτας. Τελικῶς ἐρρυμουλκήθη ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Μπριτάνια», βάσει συμφωνητικοῦ Λόγδης ἀνοικούτου τύπου καὶ ἀφίχθη εἰς Μάλταν τὴν 24ην 'Απριλίου.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ: Κατ' ἀνακοίνωσιν τοῦ πλοιο-ἀρχοῦ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Ρέσκιου», ἡ καταστασὶ τοῦ σκάφους τὴν 3ην 'Απριλίου ἦ-το δυσχερεστάτη (ἴδε τεῦχος 15.4.70). 'Ε-ζητήθησαν προσφοραὶ διὰ τὴν πλώλησιν τοῦ σκάφους «ῶς ἐστὶ καὶ ὅπου εὑρίσκεται».

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΠΟΝΤ: 'Απὸ Μπεζάτια δι' Ἀμπιτζάν, μὲ φορτίον ἀργοῦ πτερελάτου. Προσήραξε λόγω κακοκαιρίας, ἔξωθι τοῦ λιμένος προορισμοῦ του, τὴν 14ην 'Απριλίου. Τὴν ἐπομένην ἀνειλκύσθη, διὰ ἀνειλκύσθη καὶ ἐπλευσεν εἰς τὴν προβλῆτα ἐκφορτώσεως του. 'Υπέστη ζημίας ἀσημάντους.

ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ: 'Απὸ Μιτωμὸν διὰ Καράτσι, μὲ πλήρες φορτίον γεννημάτων, προσήραξε νοτίως τοῦ Γκάλδεστων, τὴν 22αν 'Απριλίου. Προσπάθειαὶ ἀνέλκυσεως δι' ίδιων τοῦ μέσων ἀπέτυχον. Τελικῶς ἐνσαλάθησαν δύο ρυμουλκά, ἀπίνατα ἀπέτυχον νὰ ἀνειλκύσουν αὐτὸν τὴν 24ην 'Απριλίου. 'Επειθεωρήθη εἰς Γκάλδεστων.

ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ: 'Ως ἀνέλκυσθη εἰς Νε-άπολιν, τὴν 14ην 'Απριλίου, ἐπειθεωρήθη εἰς τὸν ὡς ἄνω λιμένα, πρὸς διεκρίων ζημιῶν ἐκ κακοκαιρίας, ἐξ ἀμέλειας τοῦ πληρώματος τῆς μηχανῆς καὶ ἐπὶ προσκρουσεώς ἐπὶ τοῦ βυθοῦ. 'Ανειλθήθησαν ἐπισκευαῖ.

ΕΜΕΡΑΛΝΤ: Προσήραξεν ἔμφορτον εἰς τὸν ποταμὸν Δούναβιν, τὴν 11ην 'Απριλίου. 'Ανειλκυσθὲν τὴν ἐπομένην, ἐπλευσεν εἰς Χά-ΐφαν, ὅπου ἀφίχθη τὴν 17ην 'Απριλίου. Δὲν παρετηρήθησαν ζημίαι.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ.: 'Απὸ Ραθένων δι' Αϊγυπτον, μὲ φορτίον λιπασμάτων. 'Εξώκειλε τὴν 21ην 'Απριλίου εἰς Μαρίνα ντὲ Μοντεμπροτσάνο, πλησίον τῆς 'Αυκόνας. 'Ανειλκυσθὲν τὴν ίδιαν ἡμέραν, ἀνευ βοηθείας, συνέχισε τὸν πλοῦν του.

ΗΡΑΚΛΗΣ: Ποντίσερυ διὰ Τούμπα. 'Αφίχθη εἰς Χόγκ - Κόγκ, τὴν 6ην 'Απριλίου, δι' ἐπισκευάς εἰς τὴν μηχανήν καὶ ἀπέπλευσε τὴν 17ην 'Απριλίου.

ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ: 'Απὸ Κούδαν διὰ Λα-τάκιον, μὲ φορτίον σακχάρεως. 'Υπέστη ζη-μίας εἰς τὸ κύτος καὶ τὸ φορτίον, συνεπείς κακοκαιρίας. Προσωριναὶ ἐπισκευαὶ ἐτελέ-σθησαν εἰς Καντίς, ἀπὸ 22 ἔως 25 Μαρτίου. 'Αφίχθη εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ τοῦ τῆς 5ης 'Απριλίου.

ΚΑΛΥΜΝΟΣ (900 τόν. d.w.): Μὲ φορτίον πετρελαίου προσέκρουσεν ἐπὶ τῆς βραχώδους ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Ρόδου, τὴν 12ην 'Απριλίου καὶ ὑπέστη ρήγματα. Ποσότης πε-τρελαίου ἔξεχθυτη εἰς τὴν θάλασσαν.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ: Τὴν 8ην 'Απρι-λίου προσέκρουσεν ἐπὶ προδλῆτος εἰς Νέαν 'Υόρκη·, ὑποστάν ζημίας εἰς τὰ ἔξωτερικά ἐλάσματα δεξιά. 'Επισκευαὶ ἀνεβλήθησαν.

ΚΑΣΣΙΟΠΗ: Τὴν 10ην 'Απριλίου ἀνέφε-ρεν εἰς Πειραιά, διὰ τὴν 2αν 'Απριλίου προσ-ήραξεν εἰς Σαγκούντο.

ΚΕΡΚΥΡΑ: Εἰς Πειραιά τὴν 11ην 'Απρι-λίου, ἀνέφερε ζημίας εἰς τὴν μηχανήν, τὴν δὲ ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ Μπουένος 'Αύρες.

ΚΙΠΚ ΚΑΔΜΟΣ: Προσέκρουσεν ἐπὶ προ-δλῆτος εἰς Νέαν 'Υόρκην, τὴν 14ην 'Απριλίου, καθ' ὃν χρόνον ἐπλεύριζε, τῇ βοηθείᾳ δύο ρυμουλκῶν. Κάμψιν ὑπέστησαν 4 ἔξωτερικά ἐλάσματα τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς, ἀπίνατα χρή-ζουσι μερικῆς ἀνανεώσεως. 'Επισκευαὶ ἀνε-βλήθησαν.

ΚΙΝΑΡΟΣ: Εἰς Πειραιά τὴν 11ην 'Απρι-λίου, ἀνειλκύσθη διὰ τὴν 29ην 'Ιανουαρίου συνεκρούσθη εἰς Πέραμα μετὰ τοῦ κυπριακοῦ δηζελοπλοίου «Χάππιλαντ».

ΚΟΝΙΣΤΡΑ: Προσήραξεν ἔξωθι τῶν Ια-πωνικῶν ἀκτῶν, ἡμιέμφορτον, τὴν 17ην 'Α-πριλίου. 'Εξεφορτώθη τὸ ἑκ. 2.000 τόνων φορτίον του καὶ ἀφοῦ ἡντλήθη πεπιεσμένος ἀήρος εἰς τὰ διπύθμενα τοῦ σκάφους, ἀνειλκύ-σθη τὴν πρωίσαν τῆς 20ης 'Απριλίου, βάσει ανοικούτου συμφωνητικοῦ Λόγδης'.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.: Τὴν 24ην 'Απριλίου συ-εκρούσθη εἰς πλάτος 50.39' βόρειον καὶ μῆ-κος 0.43' ἀνατολικόν, μετὰ τοῦ γερμανικοῦ δηζελοπλοίου «Κάπτ Σάν Νικόλας», ὑποστάν ρήγμα εἰς τὴν ἀριστεράν πλευράν. Τὸ «Λεω-νίδας Δ.», διπερ μετεφέρει φορτίον σόγιας καὶ ἀραβοσίτου ἐκ Νέας Όρλεάνης εἰς Ρόττερ-νταμ, ἡγυκροδόλησεν ἐν ἀναμονῇ δηγγιῶν. 'Η καταστασὶ τοῦ σκάφους δὲν ἐπιτρέπει τὴν πρόσω πίνησιν τοῦ σκάφους, διότι ὑφί-σταται κίνδυνος ἐπεκτάσεως τοῦ ρήγματος. Τούτῳ θὰ ρυμουλκηθῇ εἰς Ρόττερνταμ μὲ τὴν πρύμνην, διὰ γὰρ ἐκτελεσθοῦν μόνιμοι ἐπι-σκευαῖ.

ΛΙΝΤΑ: 'Απὸ Φρημάντλ διὰ Σαγκάνη. Προσήραξεν εἰς Σούντα Στρέτ, πλάτος 5. 50' νότ. καὶ μῆκος 105.51' ἀνατ. τὴν 14ην 'Απριλίου. Τὸ ρυμουλκόν «Κλάιντ» ἀφίχθη τὴν 16ην 'Απριλίου εἰς τὸν τόπον τοῦ ἀπο-χήματος. 'Υπεγράφη συμφωνητικὸν Λόγδης'.

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 Metarchias Street, PIRAEUS
CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS - TEL. 421.011, 012, 013

άνοικτού τύπου. Τὸ σκάφος μετέφερεν 20.000 τόν. κριθής, χύμα. Πρώτη προσπάθεια άνελκύσεως τὴν 17ην 'Απριλίου ἀπέτυχε. Δὲν παρεπερήθησαν διαρροαί. 'Αναζητεῖται ἐλεύθερον τονάκι, πρός μεταφόρτωσιν.

ΜΑΡΙΟΓΚΑ: 'Απὸ Σάντος διὰ Ριον 'Ιανέρον, κενόν. Τὴν 11ην 'Απριλίου ἔθραυσθη τὸ περιβόλυμα τῆς 'Αντλίας καυσίμων τῆς κυριῶς μηχανῆς. 'Επισκευαὶ ἑτελέσθησαν εἰς Ριον 'Ιανέρον.

ΜΕΡΛΙΝ: 'Απὸ Μορμουγκάδι' 'Ιαπωνίαν. Τὴν 25ην 'Απριλίου συνεκρύσθη μετά τοῦ ἀγγλικοῦ δεξαμενοπλοίου «Ἀρνταράϊκ» ἔξωθι τῆς Σιγκαπούρης, ὅπου καὶ ἀφίχθη πρὸς ἐπιθεώρησιν ζημιῶν.

ΜΗΛΕΑ: 'Απὸ Κεμπέκ ἀφίχθη εἰς Γιοκοχάμαν τὴν 26ην 'Απριλίου, μὲ ἔθραυσμένον τὸν στροφαλοφόρον ἄξονα τῆς ύπ' ὀρίθ. 3 γεννητρίας.

ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ: Μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ ἐξ ἀραδοσίτου φορτίου του εἰς Μασσαλίαν, ἔδηλώθη τὴν 28ην Μαρτίου, ὅτι ὑπῆρχε διαρροὴ εἰς τὸ κύτος No. 5. Τὸ ύδωρ ἤντλητη ἐκ τοῦ κύτους καὶ ἐγένοντο ἐπισκευαὶ, μετὰ τὸ πέρας τῶν ὅποιων ἀπέπλευσε τὴν 4ην 'Απριλίου.

ΜΙΝΩΣ: 'Αφίχθη εἰς Σκαραμαγκάν τὴν 25ην Μαρτίου, πρὸς ἐπισκευὴν ζημιάς εἰς τοὺς λέβητας, ἥτις διεπιστώθη τὸν παρελθόντα 'Ιανουάριον. Τὴν 9ην 'Απριλίου παρεπερήθη ἑτέρα ζημία εἰς τοὺς λέβητας, ἀπαιτούσα τὴν ἀντικατάστασιν 2.772 αὐλῶν. 'Η ζημία ἀπεδόθη εἰς ἀμέλειαν τοῦ πληρώματος.

ΜΠΙΑΝΚΑ: 'Απὸ Μπέλεμ διὰ Βρέμην, προσήραξεν ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ Βέζερ, τὴν 14ην 'Απριλίου, ἀλλ' ἀνείλκυσθη ἀμέσως, κατόπιν ἐπιτυχοῦς χειρισμοῦ. 'Αγνοεῖται ἐὰν ὑπέστη ζημιάς.

ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ: Εἰς Οζάκαν τὴν 21ην 'Απριλίου, μὲ ζημίας εἰς τὴν γεννήτριαν.

ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ: Τὴν πρώταν τῆς 14ης 'Απριλίου συνεκρύσθη ἔξωθι τοῦ Μπουένος "Αὔρες μετὰ τοῦ δηγελοπλοίου «Ρίο Σεγκούντο». 'Αμφότερα ὑπέστησαν ζημιάς. Τὸ «Ντόνα Κατερίνα», διπέρ μετέφερε φορτίον γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν, ἀφίχθη εἰς Μπουένος "Αὔρες, δι' ίδιων τοῦ μέσων, διπού καὶ ἐπισκευάσθησαν αἱ ζημιάι.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ-1-Σ: 'Απὸ Φορκάντος ἀφίχθη εἰς Χάδρην τὴν 16ην 'Απριλίου μὲ ζημιάς εἰς τὴν μηχανήν.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ: 'Απὸ Πρόδιντενς δι' 'Αρούμπτα. Παρέκλινε τῆς πορείας του καὶ ἀφίχθη εἰς Κιουρασάο τὴν 9ην 'Απριλίου, πρὸς ἐπιθεώρησιν τῆς μηχανῆς. Τὴν ἐπομένην διά Ιπρέσκον Κόλπον.

ΠΟΛΕΙΡΕ: 'Απὸ Ίρλανδίαν διὰ Πολωνίαν, ἔμφορτον. Προσήραξεν εἰς Κέττιλε τῶν νήσων Σίλλου, τὴν 15ην 'Απριλίου. Πυκνὴ δύμιχλη ἐκάλυψε τὴν περιοχὴν κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς προσαράξεως. Τὸ σκάφος ἐγκατελείφθη μετ' ὀλίγον ὑπὸ τοῦ πληρώματος, διπερ παρελήφθη ὑπὸ ἀλιευτικοῦ σώφου. 'Αργότερον ὁ πλοιάρχος ἀνέφερε, ὅτι τὸ πλοῖον ἐνθύιζετο καὶ ἡ διάσωσις τοῦ μᾶλλον ἀδύνατος. Τὴν ἐπομένην ηρχίσειν ἡ διάσωσις τῶν ἡλεκτρονικῶν συσκευῶν καὶ τῶν μηχανημάτων ἀποτελεῖ τὸ δυνάτων νό μετακινηθῆν. Τὰ μόνα σημεῖα, μὴ καλυπτόμενα ὑπὸ τῶν ὑδάτων ἥστεν τὸ πρόστεγον καὶ ἡ γέφυρα.

Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ: Τὴν 15ην 'Απριλίου ἀφίχθη εἰς Σιγκαπούρην ἀπὸ Κασίμα, δι' ἐπισκευάς εἰς τὴν μηχανήν. Τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ Περσικὸν Κόλπου.

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ: 'Υπέστη ζημίας εἰς τὸ κύτος, συνεπείᾳ προσκρύσεως ἐπὶ προβλήτος εἰς Τοκογιάμα, τὴν 11ην 'Απριλίου.

ΣΙΘΩΝΙΑ: Εἰς Γιοκοχάμαν τὴν 14ην Απριλίου, ἀνέφερε ζημίας ἐκ προσαράξεως.

ΣΝΙΚΟΛΑΣ: Εἰς Άλεξάνδρειαν τὴν 18ην 'Απριλίου, συνεκρύσθη μὲ τρία ρωσικά πολιεμικά σκάφη. 'Επισκευαὶ ἀνεβλήθησαν ἐπ' ἀρίστου.

ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ Α·Ι·ΝΑΝΤΣ: 'Απὸ Μαύρην Θάλασσαν διὰ Μπαχρέιν. 'Ηγκυροδηλήσεν ἔξωθι τοῦ Τσανάκαλε τὴν 14ην 'Απριλίου, ἀλλὰ λόγω τοῦ ισχυρῶς πνέοντος ἀνέμου ἀπώλεσεν αὐτὴν μετά τῆς ἀλύσου της.

ΤΕΝΑΣΙΤΥ: Εἰς Ρεσίφ τὴν 20ην 'Απριλίου, μὲ ἐκτεταμένας ζημίας εἰς τὸν κύλινδρον No. 5 τῆς κυρίως μηχανῆς. 'Επιθεωρήτης τῶν πλοιοκτητῶν ἔθεσεν ἐπὶ τόπου, ἵνα παράσχῃ βοήθειαν. 'Εχοργήθη πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοίας καὶ τὴν 22ην 'Απριλίου ἀπέπλευσε διὰ Μπουένος "Αὔρες, μὲ τὸν κύλινδρον ἐκτὸς λειτουργίας.

ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: Κατὰ τὴν διάρκειαν ταξιδίου του ἀπὸ Ροζάριο διὰ Ραβέναν, 15 - 24 Μαρτίου, ὑπέστη θράσιων δ. No. 1 στροβιλοφορτωτήρ. Προσωριναὶ ἐπισκευαὶ ἑτελέσθησαν εἰς "Αγιον Βικέντιον (Κ.Β.) καὶ διετροβιλοφορτωτήρ παρέμεινεν ἐκτὸς χρήσεως ἡστοτε τῆς ἀφίξεως τοῦ σκάφους εἰς Ραβέναν. 'Εκείθεν ἐπλευσεν εἰς Τάραντο πρὸς δεξαμενοσύνην. 'Επιθεωρήθη τὴν 14ην 'Απριλίου. 'Απασαι αἱ ἐπισκευαὶ ἀνεβλήθησαν.

ΥΠΑΤΙΑ ΔΡΟΣΙΑ (489 κ.ο.χ.): Τὴν 11ην 'Απριλίου εύρισκετο ἐν κινδύνῳ εἰς πλάτος 32.25' βρόειν καὶ μῆκος 20.20' ἀντολικού. 'Αργότερον ἀνεκοινώθη, ὅτι προσήραξεν πλησίον τῆς Τάρας καὶ ἐγκατελείφθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος. Τὸ σκάφος μετέφερε φορτίον μπετονίτων.

ΧΑΡΙΣ 11: Προσέκρουσεν ἐπὶ προβλήτος εἰς Πουάντ Α Πίερ, τὴν 9ην 'Απριλίου, ὑποστάν ζημίας εἰς τὴν πρόθραν. 'Απαιτούνται προσωριναὶ ἐπισκευαί. 'Η προβλήτης ὑπέστη σοβαράς ζημίας.

ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ: Τὴν 8ην 'Απριλίου ἀνεκοινώθη εἰς Νέαν 'Υόρκην, ὅτι ἐπεσκευάζοντο ζημίας εἰς τὸ πηδάλιον. Αἱ ζημίας προεκλήθησαν ἐκ κακοκαιρίας τὴν 17ην Μαρτίου, ἐν πλῷ, ἀπὸ Λορ. Μάρκες διὰ Βαλτιμόρου.

ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ: Τὴν 22ην 'Απριλίου ἀνέφερε ζημίας εἰς τὰ ὅρματα τῆς γεωντηρίας. Καινουργὴ τοιαύτα ἀπεστάλησαν ψερποτηρικῶς εἰς Ράς Τανούρα, ὅπου εύρισκετο τὸ σκάφος.



GREEK SHIP OWNERS

Give an order to your broker to place a part of your insurances in the greek marine market.

- The "ILIOS" greek insurance company cooperates with all London brokers, specializing in the insurance of greek hulls.
- Trust your insurances to the experienced choice of your broker.
- The existence of a healthy insurance market is in the interest of the greek mercantile marine.

ILIOS
YOUR INSURANCE

86, ACADEMIAS STREET - ATHENS 142
CABLES: CONAPO
TEL. 629.431
TELEX NO. 21.5834 CAP. GR

"ILIOS" Greek Insurance Company Ltd.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Η σταθεροποίησις, παρά τὴν ἐποχήν, εἶναι τὸ κύριον χαρακτηριστικὸν τῆς ναυλαγορᾶς καὶ κατὰ τὸ β' 150ήμερον τοῦ Ἀπριλίου. Ἐπὶ υψηλοῦ ὀπωσδήποτε ἐπιπέδου διετηρήθησαν οἱ ναῦλοι, μετὰ τὴν θεαματικὴν ἀνατίμησιν τῶν προηγουμένων μῆνών. Ἀκαθόριστον εἰσέτη ἀν ἐντὸς τῶν ἀμέσως προσεχῶν ἡμερῶν κάποιος κάμψις ήθελε σημειωθῆ διὰ τοὺς θερινοὺς μῆνας. Μέχρι τούτου δὲ δὲν διαφαίνεται. Ἰδιαιτέρως ὑπεγραμμίζετο τὸ γεγονός τῆς ἐπανεμφανίσεως εἰς τὰ στιοφορτὰ ἀριθμοῦ τινος δεξαμενοπλοίων καὶ ὑπεδεικνύετο ὅτι ἡ αὔριον τῆς ἀγορᾶς θέλει ἔξαρτηθῆ καὶ ἀπὸ τὴν πορείαν τῶν ναῦλων διὰ τὰ πετρέλαια. Πιῶσις αὐτῶν θὰ προεκάλει τὴν φυγὴν ἀπὸ τὰς μεταφορᾶς τῶν πετρελαίων μικρᾶς χωρητικότητος τάνκερών. Τὰ στιοφορτά πιθανὸν νὰ είναι συμφερόπερα.

"Οπωσδήποτε ὅμως ἀπὸ τὰς εἰς ζωηρότητα εἰσέτη τῶν κλειμένων χρονοναυλώσεων καὶ ἀπὸ τὴν ἐπίμονον ζήτησιν τοννάς διὰ τὰ πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν γαιανθρακοφορτά ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν — ἐκλείσθη ἀπὸ τοὺς Ἰαπωνας τόσον τοννάς διὰ γαιανθρακας ἐντὸς τριμήνου (13.5 ἑκατομ. τόν.), δύον δι' ὄλοκληρον τὸ 1969 (15 ἑκατομ. τόν.) — τεκμαίρεται ὅτι ἡ μεταφορή κίνησις ἐμφανίζεται τὴν αὐτὴν σφριγγήν ἐντασσεῖ, ὥστε νὰ δικαιολογήται ἡ πρόδηλεψις ὅτι τὸ «επούμα» τῆς ναυλαγορᾶς θέλει συνεχισθῆ καθ' ὅλον τὸ 1970. Ἰδιαιτέρως ὁ Ἰαπωνικὸς παράγων ἐμφανίζεται εἰς τὴν ἀγορὰν μὲ τὸ αὐτὸν πρόχειν ἐνδιαφέρον διὰ ναῦλωσις μικρᾶς διαφορετικῶν μεγάλων ιδίᾳ σκαφῶν. Καὶ τὰ δεδομένα τῆς Ἰαπωνικῆς οἰκονομίας δικαιολογοῦν πλήρως τὸ ἐνδιαφέρον αὐτό.

"Ἡ κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τομεῖς είχεν τὰς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ — ΚΑΝΑΔΑΣ: Χαλαρὰ ἡ ζήτησις χωρητικότητος ἀπὸ τὸν Κόλπον. Ναῦλοι χαμηλότεροι διὰ τίνας ἡμέρας, ἀνακτήσαντες ἐν συνεχείᾳ τὰ πρότερον ὑψηλότερα ἐπίπεδα. Τὰ 8 δολάρια δι' Ὁλλανδίαν εἰς μέτρια μπάλων κάρριερς διεδέχθησαν τὰ 9 δολάρια καὶ 9.15 - 9.20 — τὸ ρεκόρ τοῦ ἔτους — διὰ σκάφη 30 - 35.000 τόνων διὰ Ἀμέρεσαν, Ἀμβούργον Ρέιντζ. Διὰ Δανίαν δολ. 10.50 εἰς μικρὸν σκάφος καὶ Πολωνίαν δολ. 11 εἰς σκάφος 27.000 τόν. Συμβόλαιον δι' 10.400 τόν. στηρά ἀπὸ Κόλπον διὰ Βραζιλίαν (Ἰούνιον - Ιούλιον) δολ. 11.75. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 14 καὶ 13.75 εἰς μέτρια σκάφη (ὅτῳ ἡμέραι). Διὰ τὴν Καρδιαγίαν δολ. 11 καὶ διὰ Λουάνταν 14.62½. Διὰ Φορμόζαν δολ. 18.25. Ὁκτὼ συνεχῆ ταξίδια (σκάφη 25 - 30.000 τόν.) δι' Ἰαπωνίαν δημητριακά δολ. 11.25 μὲ ἐναρξιν Αὔγουστον. (Οψιὸν διὰ γαιανθρακας ἀπὸ Χάμπτον Ρόδος δολ. 9.25). Ἀπὸ Νόρδερην Ρέιντζ διὰ Πολωνίαν δολ. 10.70 φίο (20.000 τόν.). Ἀπὸ Βαλτιμόρην διὰ Ρόττερνταμ δολ. 8.25 φίο.

ΑΓ. ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ — ΜΕΓ. ΛΙΜΝΑΙ: Ἡ ὀλιγωτέρα κίνησις ἀπὸ τὸν Κόλπον ἀντεσταθμίσθη μὲ τὴν σημειωθεῖσαν ἔκτακτον ζωηρότηταν ἀπὸ τὸν "Αγίου Λαυρέντιον. Ναῦλοι βελτιωμένοι ἐπιληράθησαν. Τὰ 7.60 δολ. εἰς σκάφος 25.300 τόν. ἐπιληράθησαν ἀπὸ Κεμπέκη ἡ Θρῆ Riberes (Μάϊον) δι' Ἀμβούργον. Διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 7.20 εἰς σκάφος 16.500 τόν. ἀπὸ Πόρτο Καρτιέ. Διὰ τὴν Ἀγγλίαν ἀπὸ "Αγ. Λαυρέντιον 72/6 (σκάφος 19.500 τόν.) καὶ κατ' ἀποκοπὴν 170.000 φίο διὰ Τίλμπουρου (σκάφος 23.000 τόν.). Διὰ Γλασκώθην 67/9 φίο. Τὰ 9.50 δολ. διὰ Βενεζουέλαν εἰς σύνηθες σκάφος. Τάνκερ 21.500 τόν. ἀπὸ Μιτσι Κομώ ἡ Πόρτο Καρτιέ δι' Ἀλεξάνδρειαν τρία συνεχῆ ταξίδια δολ. 11.25. Ἀπὸ "Αγ. Λαυρέντιον ἐπίσης διὰ Νορβηγίαν δολ. 9.10 μὲ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Τοννάς Νιάρχου διὰ φορτίου 270.000 τόν. κριθῆ διὰ Μάργην Θάλασσαν (σκάφη 27 - 40.000 τόν.) δολ. 13 (Μάϊον) καὶ 20 σέντης ὀλιγώτερον ἐξαν Ιούνιον - Αὔγουστον (4.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ.). Ἐπίσης τάνκερ

καὶ φορτηγὰ Μαρκεσίνη δολ. 11 μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. δι' 100.000 τόν. σίτου ἀπὸ Μιτσι Κομώ ἡ Πόρτο Καρτιέ δι' Ἀλεξάνδρειαν (Ἰούλιος - Οκτώβριος). Ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας (Φόρτ Ούτισιμ - Πόρτ "Αρθουρ") δι' Αγγλίαν 122/6 (μικρὸν σκάφος) καὶ ἀπὸ Σικάγον δι' Ὀλλανδίαν δολ. 11.50 (μικρὸν ἐπίσης σκάφος) καὶ 19 δολ. (Μάϊον) ἀπὸ Μιλγουέκη διὰ Μιτιλιμπάτο.

Γαὶ αἰνὴν θρησκευτικὸν τὴν προηγουμένων μηνῶν, ἡ ζήτησις τωνάς διὰ χρονοναυλώσεις διεπηρήθη ζωηρά, διὰ μεγάλα ίδια πλοῖα, καὶ οἱ ναῦλοι σταθεροὶ διετηρήθησαν. Περισσότεροι αἱ χρονοναυλώσεις διὰ ταξίδια ἀπλά καὶ μετ' ἐπιστροφῆς. Διὰ μπάλων κάρριερς ἐπιληράθησαν δολ. 5 διὰ 2 - 3 μῆνας (σκάφος 30.110 τόν. π.ν.). Δι' ἔξ - ἐννέα μῆνας δολ. 4.50 (σκάφος 25.000 τόνων). Δι' ἔνδεκα - δέκα τρεῖς μῆνας δολ. 4.50 (19.680). Διὰ 12 μῆνας δολ. 4.50 (40.501 τόν. δολ. 3.95. Διὰ 12 μῆνας δολ. 4.50 (16.650). Διὰ δύο ἔτη δολ. 3.50 (σκάφος 25.000 τόν.) καὶ διὰ πέντε ἔτη σκάφος 54.000 τόν. δολ. 2.60 καὶ 55.000 τόν. δολ. 2.50. Ἀπαντά δηζελοκίνητα. Ἀποκίνητον 20.672 τόν. δολ. 4.50 δύο ταξίδια Ειρηνικοῦ ἀπὸ Ἰαπωνίαν. Σκάφος 9.712 τόν. διὰ 40 - 100 ἡμέρας ὡς φορτηγίς δολ. 1.350 ἡμερησίως.

KONTINENT - ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ: Φωσφάτα ἀπὸ τὸ Μαρόκον 140/- (σκάφος 12.500 τόν.) καὶ 145/- (σκάφος 9.500 τόν.). Ἀπὸ Θεσσαλονίκην λιπάσματα δι' Ἰνδίαν 160/-. Μεταλλεύματα ἀπὸ Ἀλγέριον ("Ανώματα") δι' Ἰταλίαν δολ. 2.10 (σκάφος 23.000 τόν.). Ορύζα ἀπὸ Ἀλεξάνδρειαν δι' Ἰνδίαν εἰς σάκκους 175/- εἰς σκάφη μικρά. Θεῖον ἀπὸ τὸ Κόντινεντ δι' Ἰνδίαν δολ. 15.50 εἰς μικρὸν σκάφος.

ΤΑΞΙΔΙ ΤΣΑΡΤΕΡΣ: Χωρὶς βεβαίως νὰ ἔχῃ τὴν ἔκτασιν τῶν προηγουμένων μηνῶν, ἡ ζήτησις τωνάς διὰ χρονοναυλώσεις διεπηρήθη ζωηρά, διὰ μεγάλα ίδια πλοῖα, καὶ οἱ ναῦλοι σταθεροὶ διετηρήθησαν. Περισσότεροι αἱ χρονοναυλώσεις διὰ ταξίδια ἀπλά καὶ μετ' ἐπιστροφῆς. Διὰ μπάλων κάρριερς ἐπιληράθησαν δολ. 5 διὰ 2 - 3 μῆνας (σκάφος 30.110 τόν. π.ν.). Δι' ἔξ - ἐννέα μῆνας δολ. 4.50 (σκάφος 25.000 τόνων). Δι' ἔνδεκα - δέκα τρεῖς μῆνας δολ. 4.50 (19.680). Διὰ 12 μῆνας δολ. 4.50 (40.501 τόν. δολ. 3.95. Διὰ 12 μῆνας δολ. 4.50 (16.650). Διὰ δύο δύο δολ. 3.50 (σκάφος 25.000 τόν.) καὶ διὰ πέντε ἔτη σκάφος 54.000 τόν. δολ. 2.60 καὶ 55.000 τόν. δολ. 2.50. Ἀπαντά δηζελοκίνητα. Ἀποκίνητον 20.672 τόν. δολ. 4.50 δύο ταξίδια Ειρηνικοῦ ἀπὸ Ἰαπωνίαν. Σκάφος 9.712 τόν. διὰ 40 - 100 ἡμέρας ὡς φορτηγίς δολ. 1.350 ἡμερησίως.

Πάντως ἡ ζωηρά, κατὰ τοὺς ἐφοπλιστάς, δὲν πρόκειται νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὰ χαμηλότερα τοῦ 1969 ἐπίπεδα, πολὺ δὲ περισσότερον εἰς ἔκεινα τὰ πρὸ τοῦ Σουέζ. Καὶ ἡ πρόδηλεψις τῶν αὐτὴν στηρίζεται καὶ εἰς τὸ γεγονός ὅτι αἱ διπάναι κινήσεως καὶ συντηρήσεως τῶν πλοίων βαίνουν σταθερῶς αὐξανόμεναι, χωρὶς νὰ ληφθῇ ὑπ' ὅψιν καὶ ἡ μεγαλυτέρα μεταφορική κίνησις. Τὰ ἐπίπεδα ναῦλων θὰ ἡσαν στήμερον βαρύτατα ἐπίζημα.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ἀπηκριθεμένα εἰμαντίουν, πράγματι, δυσάρεστον τὴν ἔξελιξιν τῶν δαπανῶν των διὰ τὰ πλοῖα, τὰ χρονοναυλώσθεντα πρὸ ἔτους διὰ μακρὸν χρονικὸν διάστημα. Τὰ τότε μισθώματα ζήτημα είναι ἀν καλούπτεν τὰς διπάναις εἰς δημητέον προϋπολογίσθησαν. Καὶ προϊόντος τοῦ χρόνου χειροτέρα βάθια είναι ἡ κατάστασις μέχρι τοῦ σημείου, δεδουμένου τοῦ νομισματικοῦ πληθωρισμοῦ καὶ τῶν υψηλοτέρων δημητέων δαπανῶν μισθοδοσίας, ἐπισκευῶν καὶ καυσίμων νὰ πιστεύεται ώς μὴ ἐνδεικνυομένη ἡ πρέπεια τῆς τριετίας, κατὰ μέγιστον δρίον, χρονοναυλώσις.

Τόση είναι ἡ κίνησις τῶν πλοίων ἀνὰ τὴν "Υδρόγειον, ὥστε ώρισμένοι κεντρικοί σταθμοὶ πετρελαιεύσεως — πρὸ τὴν "Απὸ Ανατολὴν κύριως — νὰ μὴ ἐπαρκούν πλέον εἰς τὸν ἀνεφοδιασμὸν εἰς καύσιμα. Ἀνετίθησαν καὶ αὐτά.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

"Ησυχος ἡ ναυλαγορά διὰ τὰ πετρέλαια. Ολίγαις αἱ διὰ Μάϊον ναῦλωσεις ἀπὸ τὸ Περσικὸν Κόλπον, ἐνῷ τὸ τοννάς Μαΐου ψηλογίζετο γύρω τῶν 4 ἑκατομ. τόνων. Διὰ δυτικούς προορισμοὺς οἱ ναῦλοι ἐκυμαίνοντο γύρω τῶν 130 τοῦ Γουορλντσκέπη ("Απρίλιον), μὲ τηματικὸν δύμως πτώσιν διὰ τὴν "Απω Ανατολήν κύριων (γύρω τῶν 120 τοῦ Γουορλντσκέπη). Σκάφος 220.000 τόν. ἐπιληράθη (Απρίλιον) 121 %. "Ετερον 100 χιλ. τόν. διὰ Φορμόζαν εἰς τὰ 115 τοῦ Γουορλντσκέπη.

Χαλαρά καὶ ἡ Καραϊβική. Μέτρια σκάφη δι' Ηνωμένας Πολιτείας εἰς τὰ 105 - 120 τοῦ Γουορλντσκέπη. "Υπερστλαντικά 115. "Απὸ Μεσόγειον δι' Αγγλίαν - Κόντινεντ γύρω τῶν 135 τοῦ Γουορλντσκέπη.

"Αθρόσαι αἱ χρονοναυλώσεις. Διὰ τρία - πέντε ἔτη 28/7½ ἀπὸ Ιούνιον καὶ 28/8 καὶ 30/ - διὰ τρία ἔτη (μικρὰ κύριων σκάφων). Σκάφος 227.425 τόν. ἐπιληράθη δολ. 3.59 διὰ τὸ α' ἔτος ταύμα τσάρτερ, 2.64½ διὰ τὸ δεύτερον, μὲ παράδοσιν Ἰαπωνίαν (Μάϊον 1970).

ΑΙ ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

ΤΟ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ ΚΥΡΙΟΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΝ ΜΕΣΟΝ

TONNAZ 1960: 4 ΕΚΑΤΟΜ. ΤΟΝ. - 1968: 44 ΕΚΑΤΟΜ. ΤΟΝ. D.W.

‘Υπό τού νορθηγικού οίκου «Φέρινεϊ και Έγκερς Τσάρτεριγκ» τού “Οσλο, έδημοσιεύθη πρό τινων ήμερών ή γνωστή μελέτη έπι της έξειδεως τού παγκοσμίου στόλου των μπάλκ - κάρριερ και τών διενεργουμένων δι' αυτών μεταφορών, κατά το 1968.

Έν αρχή έξεταζεται ή έξειδεις τού δύκου τού παγκοσμίου διά θαλάσσης μεταφορέμενου έμπορίου και δή τών κυριωτέρων ηρώων εις χύμα φορτίων, ήτοι σιδηρομεταλλευμάτων, δημητριακών, γαστινθράκων, βωξίτου, άλουμινου και φωσφάτων.

Τό 1960 ή δύκος ούτος, ύπολογιζόμενος εις έκατομμύρια μετρικών τόνων, ήγγισε τά 228 έκατ. διά νά άνελθη εις τά 384 τό 1968. Η αύξησης 68%.

‘Εάν ληφθούν υπό διά θαλάσσης μεταφορέμενου έμπορίου και δή τών κυριωτέρων ηρώων εις χύμα φορτίων, ήτοι σιδηρομεταλλευμάτων, δημητριακών, γαστινθράκων, βωξίτου, άλουμινου και φωσφάτων.

Τό 1960 ή δύκος ούτος, ύπολογιζόμενος εις έκατομμύρια μετρικών τόνων - μιλίων) και 1.614.000 κατά τό 1968, ήτοι έσημειώθη αύξησης 116%. Η διαφορά αύτη εις τόν ρυθμόν τής αύξησης έρμηνεται έκ τού γεγονότος, διά ένω τό 1960 ή μέση άποστασίας άνηρχητος εις 3.300 μιλία, τό 1968 άνηρχητος εις 4.200 μιλία. Ή έπιμήκυνσις αύτη τών διαδρομών, λόγω άναζητήσεως πηγών παραγωγής, εύρισκομένων εις διαφάνως μεγαλύτερας άποστασίες τών κέντρων καταναλώσεως, άποτελεί ένα τών βασικών λόγων τής έπιτυχίας τού μεγάλου μπάλκ - κάρριερ. Η αύξησης τής μεταφορικής του ίκανότητος, βασίνουσα παραδίλλως πρός τήν αύξησην τής ταχύτητος και τής έξειδεικεύτεως, καθίσταται περισσότερον άποδοτική, καθ' διάδρομον.

Δεδομένων τών άνωτέρω, ούδεις θά έκπλαγη διαπιστώνων διά ένα άναπτυξις τού διά τών μπάλκ - κάρριερ μεταφορέμενου παγκοσμίου έμπορίου είναι περισσότερον άξιοσημείωτος, έν συγκρίσει πρός έκείνην τού

συνόλου τών μεταφορών.

Τά μεταφερόμενα φορτία ύπο τών μπάλκ - κάρριερ, συμπεριλαμβανομένων και άλλων, πέραν τών προαναφερθέντων, προϊόντων, (ώς μπάλκ) - κάρριερ οι «Φέρινεϊ και Έγκερς» θεωρούν τά ηρού φορτίου ένος καταστρώματος σκάφη χωρητικότητος άνω τών 18.000 τόν. d.w.), άντιπροσωπεύουν εις έκατομμύρια μετρικών τόνων 38 μονάδας τό 1960 και 326 μονάδας τό 1968. Τούτο σημαίνει, διά τά μεγάλα μεταφορικά συμμετείχαν κατά ποσοστούν διλγάρτερων τού 20% τής κινήσεως πρό 9 έτών, άλλα διά τά ¼ περίπου τού συνόλου τών μεταφορών τό 1968. Δέον νά σημειωθή, πάντως, διά ή τελευταία αύτη άναλογία μειούται κατά τά τελευταία έτη, έξα ληφθούν υπό διφέρεντας άλλα εις χύμα φορτίων, μή αναφερθέντα άνωτέρω, βαίνοντας αύξανομένα, σημαντικόν θμώς μέρος τών διπλών μεταφέρεται και ύπο τών κλασικών πλοίων.

Σημειωτέον, έπισης, διά με βάσιν τόν τόν-

νον/μίλια, τά μπάλκ - κάρριερ μετέφερον τά 16 - 17% τών παγκοσμίων μεταφορών τών φορτίων τό 1960, ή δέ άναλογία άνηρθεν εις 75% τό 1968.

Λέγομεν άνωτέρω, διά τά διάγος τών ηρώων φορτίων, έκ τό διά τού στοδηρομεταλλεύματος, τών δημητριακών τών γαιανθράκων, τού βωξίτου, τού άλουμινου και τών φωσφάτων αύξανεται. Ο διάγος ούτος, έγγιζων μόλις τό 1%, τό 1960, άνηρθεν εις 18%, τό 1968. Έξυπακούεται διά τά έδω άλκημη, εις τά διάφορα φορτία τά μπάλκ - κάρριερ θά έχουν πεδίον δράσεως διαφέροντας και εύρυτερον. Αφ' διου έν προϊόν έπιζητεί τήν μεταφοράν του εις ίκανοτητικάς ποσότητας και έπι άποστάσεων άρκούντως μακρών, άξιζει τόν κόπον νά τεθούν έν υπηρεσία καταλλήλως μπάλκ - κάρριερ, άντι τών συμβατικών πλοίων.

Η μεταπότισις αύτη τών μεταφορών πρός τά μεγαλύτερα σκάφη καθίσταται σφεστέρα έκ τού κατωτέρω πίνακος:

Έπη	Έκατομμύρια μετρικοί τόννοι	Χιλιάδες έκατομ. τόννοι - μίλια				
	Μπάλκ - κάρριερς	Λοιπά σκάφη	Σύνολον	Μπάλκ - κάρριερς	Λοιπά σκάφη	Σύνολον
1960	38	190	228	122	624	746
1961	52	187	239	178	655	833
1962	72	174	246	257	597	854
1963	95	174	269	361	595	956
1964	132	176	308	511	635	1.146
1965	159	1168	327	624	636	1.260
1966	183	157	340	780	580	1.360
1967	217	135	352	969	496	1.465
1968	267	117	384	1.250	364	1.614

Σημειώσιμο: Εις τόν δρον «λοιπά σκάφη» συμπεριλαμβάνονται τά σελτερντέρες, τά πολλαπλάν καταστρώματών πλοίων, ώς και τά μπάλκ - κάρριερ, άνω τών 18.000 τόν. d.w.

Διά τού κατωτέρω συνολικού πίνακος διδούνται στοιχεία, σχετικά πρός τόν στόλον τών μεγάλων μεταφορικών και τάς μεταφο-

ρών, καθορίζομένων ούτω έτι καλύτερον τών διαγραφομένων τάσεων:

ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΩΝ ΔΙΑ ΜΠΑΛΚ - ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 1960 - 1968

(ΣΚΑΦΗ ΑΝΩ ΤΩΝ 18.000 ΤΟΝΝΩΝ D.W.)

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Στόλος εις έκατομ. τόν. d.w.	4,1	5,3	7,9	11,1	14,7	18,0	24,1	33,2	44,0
Μεταλλοφόρα	2,0	2,4	2,8	3,3	3,6	4,1	4,9	5,8	6,2
Συνθετικούμενου φορτίου σκάφη	1,2	1,3	1,5	1,8	2,4	2,8	3,6	5,7	8,9
Λοιπά μπάλκ - κάρριερς	0,9	1,6	3,6	6,0	8,7	11,1	15,6	21,7	28,9
Χύμα φορτία εις έκατομ. τόν.	38	53	73	98	138	171	207	258	326
Υπό μεταλλοφόρων	20	28	30	33	37	44	54	64	71
Υπό μικτών σκαφών συνθετικούμενου φορτίου	10	12	13	16	20	24	27	20	13
Φορτία πετρελαίου εις έκατομ. τόνων ..			(Μή διαθέσιμα)			5	11	29	54
Υπό σκαφών μικτών συνθετικούμενου φορτίου	9,3	10,0	9,2	8,9	9,4	9,5	8,7	7,8	7,4
Χύμα φορτία εις τόνων κατά τόν. d.w. .			(Μή διαθέσιμα)			9,8	9,1	8,6	8,6
Χύμα φορτία και φορτία πετρελαίου εις τόνων κατά τόν. d.w.	3.210	3.400	3.440	3.780	3.840	3.850	4.250	4.540	4.730

Σημειώσιμο: Τά διά τόν στόλον στοιχεία άναψφέρονται: εις τό μέσον έκαστου έτους.

Ως συμβαίνει: εις έκαστην στατιστικήν, άντιρροποι οι άθιστες έπιπρέσσαν τούς άριθμούς. Μεταξύ τών θετικών ροπών, οι συντάκται τής μελέτης περιλαμβάνουν τήν αύξησην τής ταχύτητος και τήν μεταφορικήν άποδοτικότητα τών πλοίων, ώς και τήν βελτίωσην τών συνθηκών εις τούς λιμένας.

Αντιθέτως, αι διαφοραι ώς πρός τήν σημαντικότητα τών φορτίων, αι τροποποιήσεις εις τήν άποδοσιν τών λιμένων και τών πρός

διάνυσιν άποστασεων, προκαλούν πολλάκις άρνητικά άποτελέσματα, όλλ' ένιοτε και θετικά.

ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ

Ιακολούθως ή μελέτη έγκυπτε εις ώρισμένας ίδιαιτέρως μεταφοράς. Παρέχονται οι άριθμοι διά τά φορτία σιδηρομεταλλευμάτων, γαστινθράκων, σιτηρών κ.λπ. Και πρώτον τά σιδηρομεταλλευμάτων: ‘Η παγκόσμιος παραγωγή σιδηρομεταλλευμάτων τό 1968 έξεπι-

μάτο εις 670 έκατομμύρια τόνων περίπου, έναντι 630 έκατομμυρίων τόνων τό 1967.

Έκ τού άνωρυχθέντος τονάζ περίπου 250 έκατομμύρια τόνων έχηχθησαν, έξ ών 138 έκατομμύρια διά θαλάσσης.

Τό θαλάσσιον έμποριον σιδηρομεταλλεύματος έπιβεβαιούνται διά ηγέηθη κατά 23 έκατομμύρια τόνων, έν συγκρίσει πρός τό 1967 και κατά 35 έκατομμύρια τόνων έν συγκρίσει πρός τό 1966.

Τὸ 1968 τὸ παγκόσμιον διὰ θαλάσσης ἐμπόριον σιδηρομεταλλεύματος ἔφωδισε κυρίως τὰ μέσα μεταφορᾶς ἀπὸ τὰς σκανδιναϊκὰς χώρας μὲ 31,6 ἑκατομμύρια τόνων καὶ τὴν Ἀνατολικὴν Ἀφρικήν μὲ 31,2 ἑκατομμ., τόνων ἔναντι 9,1 μόνον τὸ 1967, καθίσταται σοδαρὸς ἀνταγωνιστῆς, ὃς καὶ ὁ Καναδᾶς (16,5 τὸ 1968 ἔναντι 14,7 τὸ 1967), δῆστις, ἐκτὸς τῶν καθαρῶν διὰ θαλάσσης ἔξαγωγῶν του, ἀποστέλλει περίπου 19 ἑκατομμ., τόνων εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας καὶ τὰς Μεγάλας Λίμνας.

Εἰς τόνους/ μ λίσης ἡ θαλάσσης διακίνησης ἀνήλθε συνολικῶν εἰς 775.000.000.000 μονάδας τὸ 1968, σημειωθεῖσης πρόσδου ἔξ 124.000.000.000, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1967. Εἰς τόνους/ μ λίσης (διεκατομμύρια μονάδων) ἡ Ἀνατολικὴ Ἀφρικὴ καταλαμβάνει τὴν πρώτην θέσην (146), καὶ ἀκολουθῶν ἡ Ινδία (95), ἡ Χιλή (88), ἡ Βραζιλία (83) καὶ ἄλλαι χώραι. Κύριος εἰσαγωγεὺς παραμένει ἡ Ἰαπωνία — πάντοτε εἰς διεκατομμύρια τόνων/ μ λίσην — μὲ 416, ἥτοι πλέον τοῦ ήμισυ τοῦ συνόλου, ἀκολουθῶν δὲ ἡ Γερμανία (108), αἱ λοιπαὶ χώραι τῆς Ε.Ο.Κ. (68) καὶ αἱ Ἡνωμ. Πολιτεῖαι (66).

Ποίας ὑπῆρξεν ἡ συμμετοχὴ τοῦ μπάλκ - κάρριερ εἰς τὰς διακίνησεις αὐτάς; Δέον νὰ σημειωθῇ κατ' ἀρχήν, ὅτι ἐνῷ τὸ 1960 πὸ σιδηρομεταλλεύματα ἀντεπροσώπευε τὰ 82% τοῦ τονῶν καὶ τὰ 80% τοῦ τονῶν/ μ λίσην τῶν φορτίων τῶν μπάλκ - κάρριερ, ἡ ἀναλογία αὐτῆς ἐμειώθη ἀντιστοίχως εἰς 46% καὶ 42%, τὸ 1968. 'Ἐν τῷ μεταξύ, πράγματι τὸ μπάλκ - κάρριερ ἐμονοπάλησε καὶ ἄλλα προϊόντα.

Εἰς ὅτι ἀφορᾶ μόνον τὸ σιδηρομεταλλεύμα, τὸ μπάλκ - κάρριερ παρενέθη διὰ ποσοστοῦ 81% τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν (84% εἰς τόν./ μ λ.).

ΤΑ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ: Καθ' ὅσον ἀφορᾶ τὰ δημητριακά, εἰς τὴν μελέτην ἀναφέρεται ὅτι ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ τὸ 1968 ὑπολογίζεται εἰς 800 ἑκατομ., τόνων, ἔναντι 760 ἑκατομμ., τόνων τὸ 1967 καὶ 740 ἑκατ., τόν. τὸ 1966. 'Ἡ διακίνηση σιτοφορτίων ἀπὸ θαλάσσης ἀνήλθεν εἰς 65 ἑκατ., τόνων, ἔναντι 68 ἑκατομ., τοῦ 1967. Αἱ Ἡνωμ. Πολιτεῖαι συμμετέσχουν μὲ 29,2 ἑκατ., τόνων, δὲ Καναδᾶς μὲ 10 ἑκατ., τόνων, ἡ Ἀργεντινὴ μὲ 5,7 ἑκατ., τόν. καὶ ἡ Ανατολία μὲ 5,2 ἑκατ., τόν.

Αἱ μέσαις ἀποστάσεις διὰ μεταφορῶν δημητριακῶν ὑπελογίζετο εἰς 5.200 μίλια, μέση ἀπόστασις, αὐξήθεισα διὰ τὰς βορειο-μερικανικὰς μεταφορᾶς εἰς 6.800 μίλια, λόγω τῶν μεγάλων μεταφορῶν σιτοφορτίων πρὸς τὸν Ἰνδικὸν Ὁκεανὸν (Ἰνδία - Πακιστάν) καὶ τὴν Ἀπω. Ἀνατολήν.

Ἡ συμμετοχὴ τῶν μπάλκ - κάρριερς ἔφθασεν εἰς 29,4 ἑκατομ., τόν. τὸ 1967 καὶ 39,8 τὸ 1968. Τὰ 58% τῶν δημητριακῶν ἐφορτώθησαν εἰς μεγάλην χωρητικότητὸς πλοῖοι, δοσον ἀφορᾶ τὰς Η.Π.Α., ἀλλὰ κατὰ γενικὸν κανόνα τείνουν νὰ μονοπωλήσουν τὰς ἔξαγωγάς δημητριακῶν δὲλων τῶν ἔξαγωγικῶν χωρῶν. Εἰς Καναδᾶ τὸ ποσοστὸν ἔφθασε τὰ 80% καὶ εἰς Ἀνατολίαν τὰ 75%. Δέον ἀκόμη νὰ σημειωθῇ, ὅτι χωρητικότης 4 ἑκατομ., τόνων τάνκερς μετέσχειν εἰς τὰς μεταφορᾶς τοῦ 1968.

Ο ΓΑΙΑΝΘΡΩΠΑΣ: "Οσον ἀφορᾶ τὸν γαιάνθρακα, ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ ἀνήλθεν εἰς 2.200.000 τόν., ἔξ ὁν 73.000.000 τόν. μετεφέρθησαν θαλάσσησι.

Κυριότεροι ἔξαγωγεῖς ἦσαν αἱ Η.Π.Α., μὲ 30,8 ἑκατομ., τόν., ἡ Ανατολία μὲ 12,2 ἑκατ., τόν. καὶ ἡ Πολωνία μὲ 11,8 ἑκατ., τόν.

Εἰς μεγίστην ἀναλογίαν ἡ συμμετοχὴ τῶν μεγάλων μπάλκ - κάρριερς καὶ κυρίως δοσον ἀφορᾶ τὰς μεταφορᾶς τῶν Η.Π.Α. πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν.

"Ἐπὶ ἐνὸς συνολικοῦ ποσοῦ 72,9 ἑκατομ., τόνων μετεφέρθησαν ἀπὸ θαλάσσης, πά 48,3 ἑκατομμύρια ἐφορτώθησαν ἐπὶ μεγάλων μπάλκ - κάρριερς 48,3%.

Τὰ Ο.Β.Ο. καὶ τὰ μικτά, καινοφανεῖς τύ-

Καταπληκτικὴ ἀνάπτυξις τῆς Ἰαπωνικῆς βιομηχανίας χάλυβος

ΤΕΡΑΣΤΙΑ Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΠΡΩΤΩΝ ΥΛΩΝ

"Ἡ Ἰαπωνία εἶναι ἥδη ἡ τρίτη εἰς τὸν κόσμον — μετὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Σοβιετικὴν "Ενωσιν — χώρα παραγωγῆς χάλυβος καὶ ὑψηλοτάτης ἐνδείξεις ὅτι ὑπάντατα νὰ ἔξειλιχθῇ καὶ εἰς τὴν πρώτην ἀκόμη θέσιν εἰς τὸ οὐρι ἀπότελον μελλον.

Κατὰ τὸ 1969, ἡ παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ἀνήλθεν εἰς 82.000.000 μετρικοὺς τόνους, εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας εἰς 128.000.000, εἰς τὴν Σοβιετικὴν "Ενωσιν εἰς 110.000.000 καὶ εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν, τὴν κατέχουσαν τὴν τετάρτην θέσιν, εἰς 45.000.000 μετρικούς τόνους.

Συμφώνως πρὸς τοὺς ὑπολογισμούς τῆς Ἰαπωνικῆς Ομοσπονδίας Σιδήρου καὶ Χάλυβος, ἡ κατά τὸ τρέχον ἔτος παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὴν Ἰαπωνίαν θὰ ἔγγισται τοὺς 100.000.000 μετρικούς τόνους θὰ εἶναι πιθανώς τῆς τάξεως τῶν 96.800.000 μ. τόνων, ἥτοι ἀνάτερα τῆς τοῦ 1969 κατὰ 11,4%. Κατὰ τὰ τελευταῖα 5 ἔτη, ἡ Ἰαπωνικὴ παραγωγὴ ἀκατεργάστου χάλυβος ηὔξηθη κατὰ μέσον ὅρου κατὰ 16.3% ἐπησίως. Πρόκειται περὶ μεγέθους αὐξήσεως, τὸ ὅποιον ὑπερβαίνει τὸ ἀντίστοιχον οἰσαδήποτε ἀλλής σημαντικῆς χώρας παραγωγῆς χάλυβος. 'Ἡ τοιαύτη ἀναπτυξιακὴ ἔξειλιξ τῆς Ἰαπωνίας εἶναι ιδιαιτέρως ἀξιοσημειώτως λαμβανομένου ὑπὲρ τὸν ὅπεραν τῆς Ἰαπωνίας εἰσάγει πρὸς τοῦτο πλέον τῶν 95% δὲλων τῶν διὰ τὴν παραγωγὴν τοῦ χάλυβος ἀπαιτουμένων πρώτων υλῶν.

Τὰ ἀνάτερα προϋποθέτουν ὅτι ἡ ἔθνικὴ οἰκονομία τῆς Ἰαπωνίας θὰ ἔξακολουθήσῃ νὰ ἀναπτύσσεται μὲ τὸν παρόντα ρυθμὸν 11 - 13% ἐπησίως. Τοῦτο φαίνεται εὐλογον.

"Ἡ δι' ἡ Ἰαπωνικὸν χάλυβα χήτησις τόσου ἀπὸ τὴν ἑστατηρικὴν ἀγοράν, δοσον καὶ ἐκ τοῦ ἔχωτερικοῦ ἐνδέχεται νὰ συνεχισθῇ αὐξανομένη εἰς υψηλὸν βαθμόν. Αἱ ἐπησίαι ἔξαγωγαὶ υπολογίζονται εἰς περίπου 18.000.000 μετρικούς τόνους μέχρι τέλους Μαρτίου 1971. 'Ως πρὸς τὰς ἔξαγωγάς ταύτας ὁ στόχος τῶν Ἰαπώνων δὲν εἶναι αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, μετὰ τῶν ὅποιων ἔχουν συμφωνίαν ποσοστασίων εἰσαγωγῶν, ἀλλὰ ἄλλαι χώραι. Οὐνω αἱ πρὸς Ἡνωμένας Πολιτεῖας ἔξαγωγαὶ Ἰαπωνικοῦ χάλυβος ἔχουν περιορισθῆ ἐπί 5.000.000 τόνους περίπου. Τὸ κατὰ τὸ 1969 σύνολον ἔξαγωγῶν ἀνήλθεν εἰς 16.000.000 μετρικούς τόνους, αὐξανομένης ἐπί περίπου 2.297.000.000 περίπου. Τοῦτο ἥτοι ἀνάτερον τῶν ἔξαγωγῶν τοῦ 1968 κατὰ 26,8%.

Αἱ πρὸς τὰς Ἀσιατικὰς ἀγορὰς ἔξαγωγαὶ προϊόντων σιδήρου καὶ χάλυβος ηὔξησαν σημαντικῶς — κατὰ 32,7%, ἔναντι τοῦ 1968 — αἱ πρὸς τὰς Εὐρωπαϊκὰς κατὰ 24,2% (ἀνελθούσαι εἰς 2.120.000 τόνους) καὶ αἱ πρὸς τὰς ἀγορὰς τῆς Νοτίου Αμερικῆς κατὰ 137% (ἀνελθούσαι εἰς 1.210.000 τόνους).

"Ἡ Ἰαπωνία εἶναι σήμερον ἡ μεγαλυτέρα

ποι σκαφῶν — μετέσχειν μόνον κατὰ 3.000.000 τόνους.

Διὰ τὸν βωβίτην καὶ τὸ ἀλουμίνιον ἀναφέρεται ποσὸν παραγωγῆς 46 ἑκατομ., τόνων, ἔξ ὁν 26 ἑκατομ., τόν., μετεφέρθησαν ἀπὸ θαλάσσης. Τὸ ἡμίσιο μετεφέρθησε πρώτην τάξην τοῦ 1966 καὶ 40,9 ἑκατ., τόν. τὸ 1967. 'Ἡ χωρητικότης τῶν μικτῶν καὶ τῶν Ο.Β.Ο. ἐνεφάνισεν ἀπὸ τοῦ 1968 ταχυτάτην ἀνάπτυξιν. 'Απὸ 3,1 ἑκατομ., τόν., ἔφθασαν εἰς τὰ 10 ἑκατ. τόν., τὰς ἀρχὰς τοῦ 1969. Οἱ νέοι αὐτοὶ τύποι μετέφερον τὸ 1968 8,8 ἑκατομ., τόνων εἰς μεταλλεύματα, 3,1 γαιανθρακας, 150.000 τόν. σιτοφορτία καὶ 550.000 τόν. διάφορα φορτία εἰς χώμα.

ἔξαγωγικὴ χώρα χάλυβος.

"Ἐξ ὅλου κατὰ τοὺς ὑπολογισμούς τῆς Ἰαπωνικῆς Ομοσπονδίας Σιδήρου καὶ Χάλυβος, ἡ ἐπόπτης τοῦ τρέχοντος ἔτους κατὰ κεφαλὴν ἀνάλωσις χάλυβος θὰ εἶναι 1.540 - 1.584 λίτραι — περίπου τὸ ίσοποσον τῆς διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ὑπολογιζομένης ἀνάλωσεως.

"Ἡ βιομηχανία χάλυβος ἀποτελεῖ τὸν μεγαλύτερον ἔξαγωγικὸν παράγοντα τῆς Ἰαπωνίας. 'Ἐν τούτοις αἱ διὰ τὴν παραγωγὴν τοῦ χάλυβος ἀπαιτούμεναι εἰσαγωγαὶ πρώτων ύλων ἀντεπροσώπευσαν τὸ 1969 ἀξίαν \$ 1.821.000.000 — ἔναντι ἔξαγωγῶν προϊόντων χάλυβος άξιας ὡς ἥδη ἐλέχθη \$ 2.297.000. 'Ητοι ἐπετεύχθη πλεόνασμα \$ 476.000.000, ἐνῷ ὑπάρχουν καὶ οἰκονομολόγοι ὑποστηρίζοντες ὅτι τὸ πραγματικὸν πλεόνασμα εἶναι ἀνάτερον, ἀνερχόμενον εἰς \$ 840.000.000.

"Ἡ διὰ χάλυβα χήτησις τῆς ἑστατηρικῆς ἀγορᾶς ἀπαιτεῖ τὴν συνεχὴ ἀνάπτυξιν τῆς δυναμικότητος τῆς βιομηχανίας χάλυβος. 'Ἡ διὰ τὸ τρέχον ἔτος ηήξημένη χήτησις προέρχεται μεταξὺ ἀλλών ἐκ τῶν προγραμμάτων τεραστίων δημοσίων ἔργων, τῶν προγραμμάτων περὶ κατασκευῆς 1.700.000 οἰκοδομῶν, τῆς παραγωγῆς τουλάχιστον 5.000.000 αὐτοκινήτων καὶ μόνη ἀπορροφῇ τὰ 10% τῆς ὀλίγης Ἰαπωνικῆς ἀνάλωσεως χάλυβος.

"Ἡ Ἰαπωνία θὰ τείνη νὰ καταλάβῃ τὴν εἰς τὸν κόσμον θέσιν ὡς παραγωγὸς χάλυβος.

Συμφώνως πρὸς ὡρισμένους ὑπολογισμούς καὶ ἡ παραγωγὴ ἀκατεργάστου χάλυβος εἰλατούντων νὰ ἀνέλθῃ εἰς 160 ἑκατ., μετρικοὺς τόνους μέχρι τοῦ Μαρτίου 1976. 'Ἐν τούτοις ἔνιοι τῶν Ἰαπώνων οἰκονομολόγων διατηροῦν ἐπιφυλάξεις. Οὗτοι πιστεύουν ὅτι διὰ νὰ ἔξασφαλισθῇ τοιαύτη τεραστία παραγωγῆς προϋποτίθεται ἡ διατήρηση τοῦ ρυθμοῦ ἀναπτύξεως τοῦ ἀκαθαρίστου ἔθνους εἰς υψηλὸν ἐπίπεδον. 'Αλλοι κύκλοι τρέφουν ἀνησυχίας διὰ τὸ ἐνδεχόμενον ἔλλειψεως ἐπαρκῶν εἰσαγωγῶν σιδηρομεταλλεύματος καὶ γαιανθρακών. 'Ἐπισημάνεται σχετικῶς καὶ ἡ Ἐλλειψις ἐπ αρκούς ἀριθμοῦ μ π ἀλ κ κάρριερ εἰς 1.200.000 διάνεστοις διαδικτύων ποιότητας διατάληρον ποιότητα.

"Τὰ Ἰαπωνικὰ χαλυβουργεῖα θὰ ἀπαιτήσουν ἐπτοῖς περὶ τὰ 200 ἑκατ. τόν. σιδηρομεταλλεύματος καὶ περὶ τοὺς 100.000.000 τόνους διὰ τὴν παραγωγὴν 160.000.000 τόν. ἀκατεργάστου χάλυβος. Τὴν στιγμὴν ἀυτήν, οἱ Ἰαπώνες χαλυβουργοί «δὲν ἔχουν ιδέαν» ποὺ μποροῦν νὰ ἔξειρουν τοιαύτας τεραστίας ποσότητας πρώτων υλῶν καὶ εἰς κατάλληλον ποιότητα.

"Αἱ διὰ τὴν πλήρη ἀπασχόλησιν τῶν χαλυβουργείων μέχρι τοῦ 1973 ἀπαιτούμεναι πρῶται ὑλαι εἶναι ἔξησφαλισμέναι.

ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

• Παγκοσμία ή Ελλειψις πρώτων βιομηχανικών ύλων άπό τού γαιανθρακούς μέχρι τού χαλκού. Είσι αύτήν τήν 'Αμερικήν ή βιομηχανία χάλυβος στερείται έπαρκος γαιανθρακούς και κώκ. Τὸ νίκελ και τὸ παλαιοσίδηρα περιλαμβάνονται εἰς τὰς ἐλειψίεις.

• 'Η Ισπανία, μὲ τὴν πρόδειψιν τῆς περιτέρω βιομηχανικῆς τῆς ἀναπτύξεως, ἔχει στραφῆ πρὸς κάθε ὑπερπόντιον πηγήν, διὰ τὴν ἔξασφάλισιν πρώτων ύλων.

• 'Η Κίνα εἶναι παρόυσα εἰς τὴν ἀγοράν. Προσπαθεῖ ἀρόβων νὰ εἰσαγάγῃ ὅσας πρώτως ψῆλας τῆς λείπουν καὶ ὅπως διαπιστώνται, νὰ δημιουργήσῃ ἀποθέματα, μὴ ἀποκλείουσα τὸ ἐνδεχόμενον πολεμικῶν ἀνωμαλιῶν.

• Δὲν εἶναι ὀλιγώτερον δύσκολος ἡ θέσις καὶ τῆς βιομηχανίας τῶν χωρῶν τῆς Δυτ. Εὐρώπης. 'Ανεπαρκῆς ὁ εἰς πρώτως ψῆλας ἀνεφοδιασμὸς τῆς βιομηχανίας χάλυβος.

• 'Απὸ τὴν προσπάθειαν τῆς ἐκ πάσης πηγῆς ἔξευρέσεως τῶν πρώτων ύλων, ἵσως νὰ δικαιολογήται καὶ ὁ σημειούμενος ἀδιάπτωτος μεταφορικὸς ὄργασμός.

• 'Ενθαρρυντικὴ διὰ τὰ δεξαμενόπλοια εἴδησις. Κατὰ τὴν Σέλλ, δύο καὶ ἥμισυ ἐκατομμύρια βαρέλια ἡμερησίων πετρελαίου περισσότερο θὰ παρέχωνται ἐφέτος ἔναντι τοῦ 1969.

• Τὰ γνωστὰ κέντρα φορτώσεων σιτηρῶν ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ τὸν

Καναδῶν μειωμένην ὀσημέραι ἐμφανίζουν κίνησιν εἰς σιτοφορτία. Τῶν αὐτοραδιασῶν λιμένων τούναντίον ἡ κίνησις αὐξάνει. 'Η Ισπανία στρέφεται κατὰ μεγαλύτερον ποσότην τῶν τῶν εἰσαγωγῶν τῆς εἰς σιτηρὰ πρὸς τὴν Αὐτοράδιαν, ἡ Κίνα ἐπίσης, ἐνῷ ἡ εἰς σιτηρὰ αὐτάρκεια ἐπισημαίνεται εἰς πλείστας ὅσας χώρας.

• Εἰς τὴν ἐπὶ τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας ἔκθεσιν τοῦ Διεθνούς Νομισματικοῦ Ταμείου διὰ τὸ 1969 ὑπογραμμίζεται τὸ γεγονός τῆς σταθερᾶς, ὅσον καὶ ταχείας, αὐξήσεως τῆς μεταφορικῆς ἀπὸ θαλάσσης κινήσεως.

— Κατὰ τὴν ἔκθεσιν, αἱ ἔξαγωγαι τοῦ ἐλευθέρου κόσμου ηὗξηθσαν κατὰ 14,1% τὸ 1969 ὑπὲρ τὸ 1968 καὶ κατὰ 60% διὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν. Καὶ προδέπεται νὰ συνεχισθῇ ἡ αὐξήσεις αὐτὴ διὰ τὴν προσεχῆ πενταετίαν.

— Διὰ τὸ 1970 θεωρεῖται πιθανὴ ἡ σταθεροποίησις τῆς αὐξήσεως, χωρὶς νὰ συνεχισθῇ αὕτη, λόγω τῶν ληφθέντων διὰ τὴν ἀποθέμανσιν τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας μέτρων καὶ τῶν κατὰ χώρας συναλλακτικῶν περιορισμῶν.

— Ηὕημένη διαπιστώται καὶ θέλει συνεχισθῇ ἡ μεταφορικὴ κίνησις διὰ τὰς πρώτας βιομηχανικὰς ψῆλας, τὰ μεταλλεύματα, τὸν γαιανθρακό, τὴν ξυλείαν, τὰ πετρέλαια.

τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιον 27 - Μάιον 15. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.): Οὐχὶ βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος "Άύρες 15.000 τὸν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν, 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντς δολ. 12.12, ἐλ. ἐκφορτωτικὸν μὲ 3.000/3.000 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιούνιον - 'Ιούλιον.

ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.): Οὐχὶ βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος "Άύρες 14.800 τὸν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν, 'Ρότερνταμ, 'Αμστερνταμ τρία συνεχῆ ταξίδια, δολ. 12.75 τὸ α', δολ. 12.50 τὸ β' καὶ δολ. 11.50 τὸ γ' ταξίδιον μὲ 2.000/3.000 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Μάιον 20 - 'Ιουνίον 5.

ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ: Οὐχὶ βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος "Άύρες 11.000 τὸν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν, 'Ρότερνταμ, 'Αμστερνταμ τρία συνεχῆ ταξίδια, δολ. 19.75, ἐλ. ἐκφορτωτικὸν μὲ 2.000/3.000 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Μάιον 8 - 25.

ΔΕΣΠΟΥ: Οὐχὶ βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος "Άύρες 10.000 τὸν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν, 'Αμβούργον ρέιντς δολ. 12.65 ὄψιν 'Αμβέρσαν, 'Ρότερνταμ, 'Αμστερνταμ δολ. 12.50 ἐλ. ἐκφορτωτικὸν μὲ 1.500/3.000 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Μάιον 9 - 23.

ΝΑΝΑ Π. (κυπρ.): Τζωρτζάσιουν 3.800 τὸν. ζαχάρεως χύμα Σαΐντ Τζά δολ. 8 μὲ 750/1.100 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν, τέλος 'Απρίλιον.

ΜΑΡΙΓΩΡ Ρ.: Οὐχὶ βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος "Άύρες 11.000 τὸν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν, 'Ρότερνταμ, 'Αμστερνταμ τρία συνεχῆ ταξίδια, δολ. 19.75, ἐλ. ἐκφορτωτικὸν μὲ 2.000/3.000 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίον 15.

ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.): Οὐχὶ βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος "Άύρες 12.900 τὸν. γεννημάτων (636.000 κ.π.) 'Αμβέρσαν, 'Ρότερνταμ, 'Αμστερνταμ δολ. 170.000 ἐλ. ἐκφορτωτικὸν μὲ 2.000/3.000 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Μάιον 15 - 20.

ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ (εἰς τάιμ τούρτερ): Οὐχὶ βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος "Άύρες 14.000 τὸν. γεννημάτων νότιον 'Ισπανίαν δολ. 19.50, ἐλ. ἐκφορτωτικὸν μὲ 2.000/2.500 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίον 16 - 'Ιουλίον 16.

ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΗΣ (εἰς «Border Lasso»): Οὐχὶ βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος "Άύρες 16.000 τὸν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν, 'Ρότερνταμ, 'Αμστερνταμ δολ. 13, μὲ 2.000/3.000 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Μάιον 15 - 26.

ΑΡΧΩΝ ΖΕΡΑΦΕΙΜ: Οὐχὶ βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος "Άύρες 10.000 τὸν. γεννημάτων Μπέλφαστ δολ. 14.50 ἐλ. ἐκφορτωτικὸν μὲ 2.000/3.000 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Μάιον 18 - 'Ιουνίον 1.

ΠΛΟΥΤΩΝ (κυπρ.): Οὐχὶ βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος "Άύρες 13.200 τὸν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντς δολ. 14.50 ὄψιν 'Αμβέρσαν, 'Ρότερνταμ, 'Αμστερνταμ δολ. 14.25 ἐλ. ἐκφορτωτικὸν μὲ 2.000/3.000 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν, τέλος 'Απρίλιον 24.

ΑΝΤΩΝΥ II (λιβ.): Μπουένος "Άύρες 12.000 τὸν. αἵλευμά Κεύλανη δολ. 35, ἔνα λιμένα ἐκφορτωτικό, δολ. 35.30 δύο, ἐλ. ἐκφορτωτικόν, Μάιον 15 - 25.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΝΤΑΛΕΜΟΣ: Λόγκ Μπήτς 16.000 τὸν. κώκ πετρελαίου 'Ισπανίαν δολ. 9, Μάιον.

ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (λιβ.): 'Αμερ. λιμένας βορείου Ειρηνικού 14.500 τὸν. σίτου χύμα Τσιταγκόγκη η Τσάλιαν δολ. 20.90, 'Απρίλιον 5 - 15.

ΣΚΙΡΩΝ (λιβ.): Λόγκ Μπήτς 25.000 τὸν. κώκ πετρελαίου Ρότερνταμ δολ. 10.75 μὲ 4.000/4.000 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιον 10.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ. P.: Βρετ. Κολομβίαν 15.000 τὸν. κρήτης νότιον 'Ισπανίαν δολ. 12.50 μὲ 1.000 τὸν. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουνίον 1 - 20.

ΜΑΡΠΗΣΑ: Βανκούμερ, Νιού Ούεστμινστερ 12.000 τὸν. φορτίου εἰς σάκκους ἀντολικήν ὀπτή 'Ινδιας δολ. 26, ὄψιν δολ. 26, ὄψιν δολ. 26.35, δύο λιμένας ἐκφορτωτικοί ίδιας ὀπτής 25 σίντες 2.500 τὸν. φορτωτικό, δολ. 26.35, δύο λιμένας φόρτωσιν, 650 τὸν. ἐκφόρτωσιν, 'Μάιον 11 - 26.

ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ (λιβ.): (εἰς τάιμ τούρτερ): 'Αμερικαν. λιμένας βορείου Ειρηνικού 18.000 τὸν. σίτου Τσιταγκόγκη η Τσάλιαν δολ. 19.50 ἐλ. ἐκφορτωτικόν, Μάιον.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΝΑΒΙΑ (λιβ.): Θεσσαλονίκην 12.300 τὸν. εἰς σάκους 'Ινδιας 160/-, δύο λιμένας ἐκφορτωτικοί ίδιας ὀπτής 2/6 έξτρα, διαφορετικῶν σκότων 5/- έξτρα με 950/650 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιον 27 - Μάιοι 12.

ΡΙΓΚΕΑ (λιβ.): 'Αλεξανδρείαν 9.000 τὸν. δρύνης 'Ινδιας 175/- μὲ 1.000 τὸν. φόρτωσιν, 650 τὸν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, 'Απρίλιον 25 - Μάιον 10.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ·Ι·Τ: Νιούκαστλ - Πόρτ Κέρτλα 25.000 τὸν. γαιανθράκων 'Ισπανίαν δολ. 7.75 μὲ 10.000/10.000 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν 'Απρίλιον - Μάιον.

ΔΕΛΑΦΟΙ (λιβ.): Βομβάνη 14.000 τὸν. ςαχάρεως κώνου Μόντρεαλ δολ. 16.10 μὲ 800/1.000 τὸν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απρίλιον 27 - Μάιοι 12.

ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.: Νιούκαστλ η 'Νοτ Λόντον 12.400-13.100 τὸν. ὀραβοστικού τρεῖς λιμένας 'Ισπανίας 122/- μὲ 2.000 τὸν. γκρός φόρτωσιν, 2.500 τὸν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Μάιοι 1 - 25.

ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Μ.Ε.Κ. Α' Τάξεως, εἰδίκευθεις εἰς τὴν παρακολούθησιν τῶν ἔργασιν κατασκευῆς ναυτικῶν μηχανῶν Diesel τύπου SULZER, ἦτοι: Inspection and study of fabricating, machining and other manufacturing techniques, also the various stages of engine erection including full load testing εἰς τὰ ἔργοστάσια George Clark and N.E.M. Wallsend England, ζητεῖ ἀνάλογον ἔργασιον. Δέχεται ὅπως ταξιδεύῃ καὶ ἐπί τινα χρόνον μετά τὴν καθελκυσιν τῶν πλαιών. Τηλ. 420072

ΤΟΝΙΖΑΣ ΝΙΑΡΧΟΥ: "Αγ. Λαυρεντίου 270.000 τὸν. κριθῆς εἰς σκάρη 27.000-40.000 τὸν. Μαύρην θάλασσαν δολ. 13 φόρτωσις Μάιον, δολ. 12.80, 'Ιουνίον - Αἴγυπτον μὲ 4.000 τὸν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν.

ΑΙΓΑΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιβ.): Χάρηπον 20.000 τὸν. κριθῆς εἰς σκάρη 27.000-40.000 τὸν. Μαύρην θάλασσαν δολ. 13 φόρτωσις Μάιον, δολ. 12.85, ἐλ. ἐκφορτωτικόν με 3.000 τὸν. ἐκφόρτωσιν.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 24.000 τὸν. γεννημάτων 'Ολλανδίαν δολ. 8, Μάιοι 1 - 15.

ΜΑΡΙΑΥΝ Α. (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 11.000 τὸν. λιπαροστάσιον, μέρος φορτίου, Σάντος δολ. 9, Μάιον.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΣΚΙΝΟΣ: Σάντο Ντομίγκο 3.000 τόν. ζυχάρως χυμός άμερικαν. λιμένας Κόλπου δολ. 6.65 μέ 700/2.000 τόν. φορτοκορύθωσιν, όμεσος φόρτωσις.

ΚΙΤΓ ΘΗΣΕΥΣ: Κείπ Τάσου ή "Νησ Λόντον"

12.500 τόν. άραβοσίτου Βεραρουάδ δολ. 13.30 μέ

2.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 1.000 τόν. δλ. έκφόρτωσιν.

ΕΥΘΑΛΙΑ: Ντάρμπιτς ή "Νησ Λόντον 14.000

τόν. άραβοσίτου τρεις λιμένας 'Ιστανιάς 122/6

μέ 2.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 2.500 τόν. δλ. έκφόρτωσιν.

Μαΐου 22 - 'Ιουνίου 12.

ΕΥΤΕΝΙΑ (εἰς τάιμ τούρπτερ): Δάρι λιμένας Σάντο Ντομίγκο 12.000 τόν. ζυχάρως 'Ιστανιάς δολ.

12.75 ήε 700/1.000 τόν. φορτοκορύθωσιν, 'Ιουνίου 5 - 20.

ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (εἰς τάιμ τούρπτερ): Δυτικής ακτής Μεζικού 14.500 τόν. ζυχάρως άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 10.25 μέ 1.000/1.500 τόν. φορτοκορύθωσιν, Μαΐου 10 - 30.

ΚΑΜΙΝΑ ΜΠΑΙΗ: Καζαμπλάνκαν φορτιού φυστάφων νότιου Κίναν 145/- διώρια Σεγκάη 146/- βορείου Κίναν 147/- μέ 1.500 τόν. έκφόρτωσιν, Λίρας 150 έξτρα σασφάλιστρα, 'Απρίλιου 27 - Μαΐου 10.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΙΣ

ΦΑ.Υ.ΤΕΡ (εξ «ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ»): 13.610 τόν. δ.ν. (30 π. 7 1/8 ήντσ.) (644.600 κ.π., 14 μίλ., 33 τόν. φιούσελ διλ) δολ. 3.100 ήμερσιώς, παράδοσης Μισισιπών, 'Απρίλιου 13 - 20, έπαναπαράδοσης Φρεντίρικοτσαντ, Άμπρογκιν ουχή άνατολικώτερον τής δυτικής Ιταλίας.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΝΤΟΝ (λιδ.): 16.656 τ. δ.ν. (750.000 κ.π., 13½ - 14 μίλ., 20 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 4.60, ταξίδια 11 - 13 μηνών, παράδοσης διεπλέοντας Νότιου Κορδεάν, 'Απρίλιου 15 - Μαΐου 5, έπαναπαράδοσης 'Ιστανιάν.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (λιδ. Νιάρχου): 44.843 τ. δ.ν. (40 π. 3 ήντσ.) (14.5 μίλ., 39 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 3.85, ταξίδια 12 μηνών, παράδοσης και έπαναπαράδοσης 'Ιστανιάν, 'Απρίλιου - Μάιον.

ΓΕΡΑΝΙΑ: 11.500 τ. δ.ν. (504.000 κ.π., 11½ μίλ., 15 τόν. φιούσελ διλ) δολ. 2.600 ήμερσιώς, παράδοσης Μάλτων 'Απρίλιου 21 - 28, έπαναπαράδοσης Τουρκίαν, ένα κυκλικόν ταξίδιον άνατολικού Καναδά.

ΑΔΑΜΠΡΟΣ Μ. ΦΑΤΣΗΣ: 14.100 τόν. δ.ν. (635.000 κ.π., 14 μίλ., 18 - 19 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) ένα κυκλικόν ταξίδιον νοτίου ή νοτιοανατολικής Αφρικής δολ. 3.000 ήμερσιώς, έμπορος παράδοσης Μπογιάν, έπαναπαράδοσης 'Αγγλιαν, Κόντινεντ.

ΕΥΠΛΟΙΑ (λιδ.): 13.460 τ. δ.ν. (614.582 κ.π., 14 μίλ., 22 τόν. φιούσελ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 4.75, ταξίδια 6 - 8 μηνών, παράδοσης 'Ειδονγάουσόυ, 'Απρίλιου 17 - 25, έπαναπαράδοσης 'Αγγλιαν, Κόντινεντ.

ΦΑΙΔΡΑ: 24.000 τ. δ.ν. δολ. 6.65, παράδοσης Βούδην, 'Απρίλιου 11 - 20, έπαναπαράδοσης 'Ιστανιάν.

ΝΕΙΛΟΣ (λιδ.): 15.930 τ. δ.ν. (15 μίλ., 48 τόν. φιούσελ διλ) δολ. 5.75, παράδοσης 'Ιστανιάν, 'Απρίλιου 20 - 25, έπαναπαράδοσης 'Ιστανιάν.

ΤΟΛΜΗ: 9.850 τ. δ.ν. (564.000 κ.π., 13 μίλ., 30 - 32 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 1.525 ήμερσιώς συμπεριλαμβανούμενων των υπεροριών, παράδοσης 'Ιστανιάν, την ίδια ημέρα ή προτού του Βάστερ, Μαΐου 14 - 25, έπαναπαράδοσης 'Αγγλιαν, Κόντινεντ.

ΧΑΙΔΗΡΑ: 24.000 τ. δ.ν. δολ. 6.65, παράδοσης Βούδην, 'Απρίλιου 11 - 20, έπαναπαράδοσης 'Ιστανιάν.

ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λιδ.): (εἰς τάιμ τούρπτερ): 47.572 τ. δ.ν. (11.950.716 κ.π., 15 μίλ., 45 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 3.85, ταξίδια 12 - 13 μηνών, έναρξης Ιούνιον.

ΑΝΥΤΟΣ (5. κωπ.): 17.150 τ. δ.ν. (801.000 κ.π., 12½ - 13 μίλ., 26 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 4.05 ένα κυκλικόν ταξίδιον νοτίου Αμερικής, παράδοσης και έπαναπαράδοσης Ιταλίαν, πέλος Απρίλιου.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Τ. ΛΕΜΟΣ: 12.825 τ. δ.ν. (622.000 κ.π., 13½ μίλ., 17 - 18 τόν. φιούσελ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 38/-, ταξίδια 15 - 18 μηνών, παράδοσης Κωνσταντίζαν, Μαΐου 1 - 31, έπαναπαράδοσης Εύρωπων - Αφρικήν - Ασίαν.

ΜΑΡΙΑ Ε. (8. κωπ.): 16.720 τ. δ.ν. (778.000 κ.π., 13 μίλ., 17 τόν. ντηζελ διλ και 2 τόν. φιούσελ διλ) δολ. 3.82, ταξίδια 15 μηνών, παράδοσης Κόντινεντ Σικελίαν, Μαΐου 15 - 30, έπαναπαράδοσης 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον.

ΚΡΕΣΤΑ (διμετερού): δολ. 3.95 μέ 2.000 δολ. έξτρα άσφαλιστρα, παράδοσης κατά τήν διεύθυνση εις Σάντχεντρι, 'Απρίλιου 18 - Μαΐου 18, έπαναπαράδοσης Μόλι - Τόκιο ρέιντζ.

ΙΔΑΙΚΟΣ (λιδ. δ.): 20.900 τ. δ.ν. (955.000 κ.π., 15 μίλ., 50 τόν. φιούσελ διλ) δολ. 3.000 ήμερσιώς, παράδοσης ήλια Λιμπερταντ ('Εκουανταρ') 'Απρίλιου 18 - 22, έπαναπαράδοσης Ιταλίαν μέσω Ρίβερ Πλέιτ.

ΣΙΩΝΙΑΤΙΑ: 14.912 τ. δ.ν. (676.000 κ.π., 13½ μίλ., 18 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 3.95, έπισης τρεις ήπιες παράδοσης και έπαναπαράδοσης 'Ιστανιάν, 'Ιουνίου 15 - 'Ιουλίου 15.

ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (Σαρ.): δολ. 3.90 μέ 1.500 έξτρα σασφάλιστρα παράδοσης έμπορος Καλοκατούντων, έπαναπαράδοσης 'Ιστανιάν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ: 13.430 τ. δ.ν. (605.000 κ.π., 13 - 13½ μίλ., 17 - 18 τόν. φιούσελ

διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 1.250 ήμερσιώς, παράδοσης Ρότερντερμ, 'Απρίλιου 27 - Μαΐου 4, έπαναπαράδοσης Νούμενα.

ΑΡΤΚΟΣΚΑΪ- (λιδ.): 4.700 τ. δ.ν. (297.000 κ.π., 15 μίλ., 15 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 2.500 ήμερσιώς, παράδοσης Σαβάναν, Μαΐου 4 - 15, έπαναπαράδοσης Μερογούσιον.

ΟΑΥΓΜΠΙΚ ΠΡΑ-ΙΝΤ (λιδ.): 25.500 τ. δ.ν. (11.083.399 κ.π., 15½ - 16 μίλ., 42 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 5.75, ήμερσιώς παράδοσης Βρετ. Κολομβίαν, έπαναπαράδοσης 'Αγγλιαν, Κόντινεντ.

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: 27.471 τ. δ.ν. (11.139.000 κ.π., 15 μίλ., 38 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) παράδοσης διαπλέοντας 'Ιστανιάν, Μαΐου 2 - 12, έπαναπαράδοσης άμερικαν. λιμένας 'Αλταντικού (Βαρείων Χάππερας) δολ. 4, έπιν έπαναπαράδοσης Βρετ. Κολομβίαν, έπαναπαράδοσης 'Αγγλιαν, Κόντινεντ.

ΠΡΕΒΕΖΑ (λιδ.): 17.240 τ. δ.ν. (655.000 κ.π., 13½ μίλ., 23 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 4.05, ήμερσιώς διαπλέοντας 'Ιστανιάν, Μαΐου 5 - 10.

ΑΙ-ΔΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΕΡ (λιδ.): 14.800 τ. δ.ν. (701.000 κ.π., 15 μίλ., 27 - 28 τόν. φιούσελ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 3.250, παράδοσης διαπλέοντας Βρεμένη, 'Απρίλιου 15 - 20, έπαναπαράδοσης 'Ιστανιάν.

ΟΑΥΓΜΠΙΚ ΠΗΓΑΣΟΣ (λιδ.): 26.700 τόν. δ.ν. (1.036.000 κ.π., 15 μίλ., 40 τόν. φιούσελ διλ και 2½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 4.05, παράδοσης 'Ιστανιάν, Μαΐου 5 - 18, έπαναπαράδοσης 'Αγγλιαν, Κόντινεντ.

ΙΝΒΙΚΤΑ (λιδ.): 20.600 τόν. δ.ν. (997.000 κ.π., 13 - 13½ μίλ., 40 τόν. φιούσελ διλ) δολ. 4.50, δύο κυκλικά ταξίδια Ελρηνικού, παράδοσης και έπαναπαράδοσης 'Ιστανιάν, Μαΐου 5 - 25.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙ-ΑΙ ΣΑΣ (λιδ.): 13.316 τ. δ.ν. (616.688 κ.π., 13½ - 14 μίλ., 17 - 18 τόν. φιούσελ διλ) δολ. 4.27, ταξίδια 14 - 20, έπαναπαράδοσης Αθωραΐαν.

ΡΕΝΑ: 13.320 τ. δ.ν. (621.000 κ.π., 13 - 13½ μίλ., 18 τόν. φιούσελ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 4.27, ταξίδια 11 - 13 μηνών, παράδοσης 'Ιστανιάν, Λιούσιου 15 - Αύγουστου στον Βόρειο Αιγαίο.

ΦΑΡΟΣ (λιδ.): 24.020 τ. δ.ν. (1.010.676 κ.π., 13, μίλ., 50 τόν. φιούσελ διλ) δολ. 3.400 ήμερσιώς, παράδοσης άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (Βαρείων Χάππερας) Μάριον, έπαναπαράδοσης 'Αγγλιαν.

ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Α.Σ (λιδ.): 9.872 τ. δ.ν. (531.000 κ.π., 13½ - 14 μίλ., 17 - 18 τόν. φιούσελ διλ) δολ. 4.27, ταξίδια 11 - 13 μηνών, παράδοσης 'Ιστανιάν, Τέλος Μαΐου.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ: 16.591 τ. δ.ν. (703.000 κ.π., 14 μίλ., 40 τόν. φιούσελ διλ) δολ. 2.600 ήμερσιώς, παράδοσης 'Ιστανιάν, έλαος Μαΐου.

ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιδ.): 30.501 τ. δ.ν. (1.740.000 κ.π., 14 μίλ., 40 τόν. φιούσελ διλ και 2 - 3 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 3.95, ταξίδια 11 - 13 μηνών, παράδοσης 'Ιστανιάν, τέλος Μαΐου.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ: 16.591 τ. δ.ν. (703.000 κ.π., 14 μίλ., 40 τόν. φιούσελ διλ) δολ. 2.600 ήμερσιώς, παράδοσης 'Ιστανιάν, έλαος Μαΐου.

ΠΑΤΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (λιδ.): 15.548 τ. δ.ν. (713.000 κ.π., 14½ μίλ., 42 - 44 τόν. φιούσελ διλ) δολ. 6.25, παράδοσης Βιζασσοπούρων, Μαΐου 20 - 'Ιουνίου 8, έπαναπαράδοσης νότιον 'Ιστανιάν.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΙΚΤΩΡ: Τενερίφ 17.000 τόν. Πεύρο Ρίκο, Γουορλετσεϊλ 100, 'Απρίλιου 19.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑ-ΙΝΤΝΕΣ (λιδ.): Περσικόν Κόλπον 35.000 τόν. (μέρος φορτιού) 'Ιταλίαν, Γουορλετσεϊλ 130, 'Απρίλιου 13.

ΓΑΛΑΞΙΑΣ: 'Ιταλίαν 30.000 τόν. 'Αγγλιαν, Σκανδιναβίαν, Γουορλετσεϊλ 135, 'Απρίλιου 15.

ΟΣΕΑΝ ΛΑΝΣΕΡ (λιδ.): Περσικόν Κόλπον 24.500 τόν. Ταϊτςακόγκ, Γουορλετσεϊλ 202½, 'Απρίλιου 25.

ΕΡΟ-ΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Καραϊβικήν 25.000 τόν. άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (Βαρείων Χάππερας), Γουορλετσεϊλ 202½, 'Απρίλιου 30.

ΜΙΧΑΗΛ Α. (λιδ.): Καραϊβικήν 18.000 τόν. άμερικαν. λιμένας διάστης 'Ατλαντικού, Γουορλετσεϊλ 122½, 'Απρίλιου 26.

ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ: Αλάσκαν 27.000 τόν. 'Ιστανιάν, Γουορλετσεϊλ 150, Μαΐου 25.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (λιδ.): Περσικόν Κόλπον 41.000 τόν. άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (Βαρείων Χάππερας), Γουορλετσεϊλ 1115, Μαΐου 3.

Γουορλετσεϊλ 125, 'Απρίλιον.

ΔΗΛΑΙΑΝ ΛΗΤΩ: Περσικόν Κόλπον 25.000 τόν. Νηέ Σαλαμίνας.

ΚΑΝΑΡΗΣ: Ρότερντερμ, 'Απρίλιον 22.

ΜΙΑΗΤΟΣ: Ρότερντερμ 18.000 τόν. θερινή.

ΜΙΑΗΤΟΣ (λιδ.): Καραϊβικήν 27.000 τόν. θερινή.

ΕΦΕΣΟΣ (λιδ.): Καραϊβικήν 28.000 τόν. θερινή.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α-ΙΝΤΗΑΛΑ (λιδ.): Περσικόν Κόλπον 19.000 τόν. καθαρό.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α-ΙΝΤΗΑΛ (λιδ.): Περσικόν Κόλπον 152%, 'Απρίλιον 20.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΟΓΡΕ-Ι-Σ (λιδ.): Περσικόν Κόλπον 43.000 τόν. 'Ιστανιάν, Όκιναβά, Γουορλετσεϊλ 155, Μαΐου 2.

ΟΡΙΦΕΙΝ (λιδ.): Ταρκινίαν 19.000 τόν. άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (Βαρείων Χάππερας), Γουορλετσεϊλ 130, 'Απρίλιον 26.

ΣΕΙΡΙΟΣ: Περιορικόν Κόλπον 25.000 τόν. 'Απωντολή, Σιγκαπούρη, Γουορλετσεϊλ 155, Μαΐου 2.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΑΙΒΑΝΟΥ (λιδ.): Περσικόν Κόλπον 28.000 τόν. 'Απωντολή, Γουορλετσεϊλ 155, 'Απρίλιον 25.

ΕΥΑΝΘΙΑ ΒΙΑΣ (λιδ.): Περσικόν Κόλπον 30.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουορλετσεϊλ 122½, 'Απρίλιον 26.

ΓΕΩΡΓΙΟΥΔΗ ΒΙΑΣ (λιδ.): Καραϊβικήν 34.000 τόν. άμερικαν. λιμένας διάστης 'Ατλαντικού, Γουορλετσεϊλ 122½, 'Απρίλιον 26.

ΜΙΧΑΗΛ Α. (λιδ.): Καραϊβικήν 18.000 τόν. άμερικαν. λιμένας διάστης 'Ατλαντικού, Γουορλετσεϊλ 122½, 'Απρίλιον 26.

ΜΙΧΑΗΛ Β. (λιδ.): Καραϊβικήν 24.000 τόν. 'Ιστανιάν δολ. 6.32½ έπιν μέσος φόρτωσης.

ΚΑΛΔΟΜΟΣ (λιδ.): Καραϊβικήν 22.000 τόν. άμερικαν. λιμέν

SOCIEDAD ESPANOLA DE CONSTRUCCION NAVAL

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 CADIZ DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 13.000 TONS D.W.

SHIPBUILDERS

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

DIESEL ENGINE BUILDERS

UNDER LICENSE OF SULZER, B&W, STORK, WERKSPoor

SHIPS EQUIPMENT MANUFACTURERS

LIPS PROPELLERS - ATLAS WINCHES ETC.

REPAIRING COMMERCIAL SERVICE

P.O. BOX 30 - CADIZ - CABLE ADDRESS: NAVAL - TELEX: 76022

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ - REPRESENTATIVES:

ΕΙΣ ΑΟΝΔΙΝΟΝ

ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

GOURDOMICHALIS & CO. (CHARTERING) LTD

MANAGEMENT HOUSE,

PARKER STREET, LONDON W.C.2 ENGLAND

Telephone: 01-242-0981 — Telex: 267704

Teleg.: KAVOSHIP, LONDON W.C.2

ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 51

ΤΗΛ. 429.333 - ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: KAVOS

Ημιγήις των Ελληνικών Πλοίων

ΑΓΑΘΩΝ		έτ. «Κιοσαδός»	70	10008	άνεχ. Κόπιε 16 'Απρ. διά Χίροσιμα
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ		έτ. «Πρωτεύς»	68	35477	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 22 Μαρτ. διά Τομπάτα
ΑΓΑΠΗ		έτ. «Άγαντη»	69	10009	άνεχ. Λέιν Τσόρλε 25 Μαρτ. διά Τζέντα
ΑΓΓΕΛΙΚΑ		έτ. «Αντζύ»	52	6336	έφθ. Γιουάσι 12 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ		έτ. «Σπυρουσίπης»	29	1943	έφθ. Μάλταν 24 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Λ.		έτ. «Εδέρμια»	58	8952	άνεχ. Μη. Αύρες 3 'Απρ. διά Κεύλανην
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)		έτ. «Κάρογκα Θεανίκια»	57	11630	έφθ. Μηνιαίας 19 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Χριστόπολιν»	57	8473	έφθ. Αχαρπα 2 'Απρ.
ΑΓΓΛΙΑ		έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	1920	διπλήθ. Γιβραλτάρ 20 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΑΓΓΙΑ ΆΝΝΑ		Κουτλάκης - Θανόπουλος	39	1000	άνεχ. Άμποι Ντομπι 21 'Απρ. διά Σίκκα
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II		έτ. «Τράπη Σίπηπουκη»	70	19370	είς Οζάκαν υπό συμπλήρωσιν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ		έτ. «Γκόλφο Αζουλ»	54	8796	άνεχ. Χιούστον 21 'Απρ. διά Ριγιέκαν
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ		έτ. «Καρδαμούλιαν»	55	3057	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 19 'Απρ. διά Πειραιᾶ
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ		έτ. «Αρμενιότζης»	68	20500	άνεχ. Νιουκαρκούν 12 'Απρ. διά Ναγκόγια
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ		έτ. «Αντρεβιθήζην»	51	7066	έφθ. Κολόμπο 3 'Απρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ		έτ. «Σεάρντντα»	61	10770	διπλήθ. Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		έτ. «Νικοπανα»	45	2464	είς Πειραιά (έπισκευαι)
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ		έτ. «Εύπεμπεια»	62	16565	άνεχ. Ρίο Ιανέριο 18 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ		έτ. «Κύρλε»	44	1902	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Ρίο Πάρντο»	59	8067	άνεχ. Λάς Γκουαΐρα 9 'Απρ. διά Βερακρούζ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Μπιλού Όράζιον»	56	8267	διπλήθ. Μπρουνόμπουτελ 16 'Απρ. διά Κολόμπο
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκον»	55	8828	άνεχ. Λάς Πάλμας 10 'Απρ. διά Σαγκάπον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Ν. Βλάχος - Μ. Μακρυνόδης	46	2414	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 16 'Απρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Γ. Γιακουμόπουλος & Σια	49	1932	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Ντάμπκα»	51	1988	εσφ. Ντόύβερ 15 'Απρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III		έτ. «Τίταν»	70	15345	διπλήθ. Παναμά 5 'Απρ. δι' 'Οζάκαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV		έτ. «Ντελαγκράτοια»	53	11558	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 3 'Απρ. διά Κίναν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Μαρέάντε»	55	8254	άνεχ. Βανκούμπερ 11 'Απρ. δι' 'Ινδιόν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Γκόλφο Αζουλ»	57	9921	άνεχ. Κεμπέκ 14 'Απρ. διά Σύρον
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Τούτσπη»	50	5421	υπό παραλαβήν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ		έτ. «Αγ. Στυλιανός»	64	7289	υπό παραλαβήν
ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ		Γ. Φουντουλάκης	21	2725	άνεχ. Αμπαντάν 8 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)		έτ. «Μάρινερ Σ.»	54	11077	άνεχ. Τριπόλιν (Λιβάνου) 19 'Απρ. διά Μπιζέρτα
ΑΓΙΟΣ ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ		'Αχ. Χαλκούσης	56	7989	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 19 Μαρτ. διά Σαγκάπον
ΑΓΚΥΡΑ		έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	46	1892	άνεχ. Λιοσάδενα 22 'Απρ. διά Λονδίνον
ΑΓΝΗ		έτ. «Καρένα»	47	4479	έφθ. Μονρόδιαν 22 'Απρ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ		«Διαμοντής Ειδική ANE»	55	7967	έφθ. Μασσαλίαν 21 'Απρ.
ΑΔΑΜΑΣ		έτ. «Ελικών»	69	10121	άνεχ. Σίδηνευ 15 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ		έτ. «Αύλις»	35	3724	έφθ. Πειραιᾶ 20 'Απρ.
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ		έτ. «Άνης Νικολας»	56	8846	άνεχ. Γκρέυς Χάρμπορ 22 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΔΩΝΙΣ		έτ. «Άδωνης»	59	12180	έφθ. Ρίο Ιανέριο 17 'Απρ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ		Ζαχάρης - Βασιλάς	44	1545	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 17 'Απρ. διά Γιουγκοσλαυίαν
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ		Σιγάλας - Πλατῆς	31	2992	διπλήθ. Κώνων πολίν 11 'Απρ.
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Μαρφουτάντο»	52	6333	άνεχ. Γιβραλτάρ 20 'Απρ. διά Ντακάρ
ΑΘΑΝΑΣΙΑ		έτ. «Γκρικόπον»	46	4984	είς μεταφοράς Κίνας
ΑΘΕΝ		έτ. «Άστρο Μαρινέρο»	51	2699	άνεχ. Σάν Νικόλαος ('Αργ.) 3 'Απρ. διά Ραμάλο
ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ		έτ. «Πόριτος»	54	5129	έφθ. Σαιν Τζόν (N.B.) 14 'Απρ.
ΑΘΗΝΑ		έτ. «Σέλμαρ»	59	8132	έφθ. Ήντ Λόντον 4 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΘΗΝΑΙ		έτ. «Τρανσόπασιφικ»	56	2863	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 14 'Απρ.
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)		'Ελλ. Γραμμή Ν. Αμερικής	53	3575	έφθ. Τεργεστόν 21 'Απρ.
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ		έτ. «Πάκομπο»	55	10027	άνεχ. Μένα Αχαντί 21 'Απρ.
ΑΘΗΝΟΥΛΑ		έτ. «Ξενοφών»	59	9010	άνεχ. Μαντράς 21 'Απρ. διά Καλκούτταν
ΑΘΕΛΟΝ		έτ. «Άγκα»	63	10862	έφθ. Μπατόν Ρουζ 7 'Απρ.
ΑΘΩΣ		έτ. «Αθλος»	45	13570	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 12 'Απρ. διά Σιγκαπούρων
ΑΓΓΙΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ		έτ. «Μαραθώνιονδρόβιος»	62	10008	άνεχ. Θεύστα 10 'Απρ. διά Κέπι Τάουν
ΑΓΓΙΣ ΜΕΡΙΤ		έτ. «Ντέλμαρ»	59	10528	υπό παραλαβήν
ΑΓΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ		έτ. «Μπουμπουλίνα»	62	10456	έφθ. Τακοράντι 16 'Απρ.
ΑΓΓΙΣ ΠΑΓ' ΟΝΗΡ		έτ. «Επινόγυνελ»	69	9355	άνεχ. Μπουμπουλίνα 6 'Απρ.
ΑΓΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ		έλλην. συμφέροντα	70	9355	είς Μπρέμερχαφεν υπό συμπλήρωσιν
ΑΓΓΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)		έτ. «Κάμεβε»	53	12377	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 'Απρ. δι' 'Αρούμπα
ΑΓΓΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ		έτ. «Κόρονετ»	70	9070	είς Σκαρομαγκά υπό συμπλήρωσιν
ΑΓΓΙΣ ΦΑΙΗΘ		έτ. «Σπηνόγυνελ»	69	9345	έφθ. Κόπιε 16 'Απρ.
ΑΓΓΙΣ ΣΙΟΥΡΙ		έτ. «Μαρλέμα»	61	13058	υπό παραλαβήν
ΑΙΓΥΠΤΟΣ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	άνεχ. Αίγιον 15 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΑΙΟΛΟΣ		έτ. «Κρέων»	51	7860	διπλήθ. Παναμά 14 'Απρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	άνεχ. Ντακάρ 5 'Απρ. διά Κίναν
ΑΙΤΟΛΙΑ		έτ. «Σαρόνικ»	61	14431	έφθ. Οζάκαν 22 'Απρ.
ΑΙΤΟΛΙΣ		έτ. «Μαράνια»	57	9175	άνεχ. Σάν Λορέντζο ('Αργ.) 22 'Απρ.
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΩΝ		έτ. «Αντρια»	57	2332	έφθ. Ντακάρ 19 'Απρ.
ΑΚΡΩΤΗΡΙ		έτ. «Σηγουράνες»	52	1534	είς Κωνστάντζαν υπό 1 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)		Θ. Παπαδημητρίου	48	8783	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 20 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Άλεμάτ»	59	9735	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 19 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ		Στρατής Ανδεάσπης	44	7207	έφθ. Πειραιᾶ 2 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		έτ. «Ηλίος»	55	8280	έφθ. Σφάλ 17 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ΙΙ		άδ. Τσουρινάκη	39	3375	άνεχ. Βιρυττών 16 'Απρ. διά Γιαρίκα
ΑΛΕΞΙΑ II		έτ. «Μορτέρο»	47	1597	διπλήθ. Κώνων πολίν 17 'Απρ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ		έτ. «Ευπρός»	54	7234	έφθ. Μπλέφαστ 15 'Απρ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ		έτ. «Αλιάκμων»	58	9818	άνεχ. Μπιλιμπάσ 20 'Απρ. διά Λάς Πάλμας
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓ' ΟΝΗΡ		έτ. «Αλιάκμων»	57	8192	είς θέσιν 35.14 N. - 72.45 A. 21 'Απρ. διά Φρημάντλ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ		έτ. «Αλιάκμων»	56	8192	έφθ. Τήλ 21 'Απρ.
ΑΛΙΑΡΤΟΣ		έτ. «Αργώ - Ελλάδα»	58	8077	άνεχ. Σαίντ Αννα Μπάι 2 'Απρ. διά Βερακρούζ
ΑΛΚΑΝ		έτ. «Ραιμπόσου»	60	9959	έφθ. Γιοκοχάμαν 18 'Απρ.
ΑΛΚΥΩΝ		έτ. «Σηγουράνες»	53	1886	άνεχ. Ντουάλα 20 'Απρ. διά Λόμε
ΑΛΜΑΡ		έτ. «Άλκωνία»	49	5049	διπλήθ. Παναμά 18 'Απρ. διά Τομπότε
ΑΛΜΠΑ		έτ. «Μαρβέρας»	47	5441	άνεχ. 'Αγ. Βικέντιον 20 'Απρ. διά Μάντοςετερ
ΑΛΜΠΑ		έτ. «Αστροντεάσο»	42	6967	άνεχ. 'Αιμέρεραν 20 'Απρ. διά Μη. Αύρες
ΑΛΟΥΕΤ		έτ. «Κορινθία»	53	4509	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 22 'Απρ.
ΑΛΤΑΓ' Π'		έτ. «Κάνοπους»	50	10426	έφθ. Ράς Καριμπ 13 'Απρ.
ΑΛΦΑ		έτ. «Στέλαλ»	39	1830	άνεχ. Μάλταν 13 'Απρ.
ΑΜΑΖΩΝ		έτ. «Άκαρνανία»	48	5021	άνεχ. Ντακάρ 2 'Απρ. διά Μογκαντίσιο
ΑΜΑΛΙΑ		έτ. «Ιόνιαν Ρομάνο»	49	3261	έφθ. Βαλέντινος 18 'Απρ.
ΑΜΒΕΡΣΑ		έτ. «Αργώ - Ελλάδα»	58	4230	άνεχ. Πειραιᾶ 20 'Απρ. διά Βιρυττών
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (Λάινερ)		έτ. 'Εθν. Αλλ. Γραμ. Αμερ.	52	16485	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 19 'Απρ. (κρουσιέρα)
ΑΜΠΕΛΟΣ		έτ. «Πόλεις»	47	2193	έφθ. Γένοβαν 17 'Απρ.
ΑΜΥΝΑ		έτ. «Άμυνα»	49	3831	άνεχ. 'Ιτέα 12 'Απρ. δι' 'Υμουνίτεν
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ		έτ. «Μίνι Ζίτη»	45	5838	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 'Απρ. διά Κίναν
ΑΜΟΙΩΝ (δ.)		έτ. «Γκάλικι	58	12772	έφθ. Φώλευ 22 'Απρ.
ΑΝΑΣ		έτ. «Άναξη»	55	8519	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 12 'Απρ. διά Τοιταγκόκ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ		έτ. «Μίντυουσετ»	59	7965	έφθ. Μπιλμπάσ 21 'Απρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ		Θ. Εύσταθίου	52	2039	άνεχ. Πόρτ Ω Πρίνς
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Λ. (δ.)		έτ. «Άνατόλιαν»	52	12525	άνεχ. Μανάους 10 'Απρ. διά Πούντα Καρντόν
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (δ.)		έτ. «Κάνοπους»	57	11978	άνεχ. Αντεν 23 'Απρ. διά Γουέστερνπορτ
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)		έτ. «Πασιφήκ Οίλη»	69	99460	έφθ. Γιουρούπόρτ 22 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ		έτ. «Νόρθ Γουέστερνη»	69	21399	άνεχ. Νιούκαστλ (Αύστρ.) 18 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Ιντερόδεαν»	69	21399	άνεχ. Νιούκαστλ (Αύστρ.) 21 'Απρ. διά Μανίλαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)		έλλην. συμφέροντα	70	99850	είς Κούρε υπό συμπλήρωσιν

ΑΝΑΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Πανοσεάνικ Τ.Κ.»	69	99849	έφθ. Σπ. "Αίλαντ 22 'Απρ.
ΑΝΑΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)	έτ. «Τρανσόπασίφικ Μαρίν»	69	98983	άνεχ. Μίλφορντ Χάφεν 23 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΝΕΜΩΝΗ .	έτ. «Εύγενεια»	52	7168	έφθ. Σφαδ 19 'Απρ.
ΑΝΕΜΩΝΗ .	έτ. «Ενομένα»	45	7072	έφθ. Γδύνια 16 'Απρ.
ΑΝΕΤΤΑ .	έτ. «Ανέττα»	54	2489	έφθ. Γκέλα 10 'Απρ.
ΑΝΖΙ (δ.)	έτ. «Αναβίς»	61	21824	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 17 'Απρ. διά Κουδάτη
ΑΝΟΕΜΙΟΣ	έτ. «Υμπτιός»	70	10006	έφθ. Γιοκοχάμαν 16 'Απρ.
ΑΝΝΑ .	έλλην. συμφέροντα	47	2287	έφθ. Δουνκέρκην 20 'Απρ.
ΑΝΝΑ Κ.	έτ. «Κάστωρ»	49	4933	έφθ. Σπέτζια 18 'Απρ.
ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ	έτ. «Στάρκο»	47	2111	έφθ. Καλκούτταν 5 'Απρ.
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	έτ. «Σιμάπα»	57	5668	άνεχ. Σρόπορτ (Μπαχ.) 17 'Απρ. διά Ριγιέκαν
ΑΝΝΑ Π. Κ.	έτ. «Μαρπάτρο»	47	5932	άνεχ. Πλότες 5 'Απρ. διά 'Αλγέριον
ΑΝΝΑ Φ.	έτ. «ΕΦ. Ναθάλη»	48	4804	έφθ. Βιρτούτων 15 'Απρ.
ΑΝΝΙΤΑ .	έτ. «Διαμάντη»	53	2236	άνεχ. "Άντεν 21 Μαρτ. διά Κοπεγχάγην
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	12113	έφθ. Μαρτινιέρ Κανάλ από 8 Δεκ.
ΑΝΤΖΕΛΑ	έτ. «Μαρκοβίστα»	52	1384	έφθ. Μπασάουα 3 'Απρ.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΙΝΙΚΣ	έτ. «Αγγελικά Πτερά»	58	9585	έφθ. Μπ. "Αύρες 21 'Απρ.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	έτ. «Αγγελικαν Δυνάμεις»	59	9584	έφθ. Γδύνια 11 'Απρ.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	έτ. «Αγγελική Προστασία»	63	20625	άνεχ. Ρουέν 9 'Απρ. διά Κπέμε
ΑΝΤΖΗ (δ.)	έτ. «ΕΦ. Κρουσάντερς»	58	21986	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 21 'Απρ. διά Πουσάν
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κορίννα»	57	12558	έφθ. Μάλταν 31 Μαρτ.
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρπελόζ»	59	24716	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον 21 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
ΑΝΤΥΤΡΙΚ .	έτ. «Φιλία»	49	7832	άνεχ. Σάντον 26 Μαρτ. διά 'Αγκρα ντός Ρέις
ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Μαρκυκέρνονα»	46	2957	άνεχ. Κέπ Τάουν 18 'Απρ. διά Πουατ Νούάρ
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΔΕΜΟΣ	έτ. «Ελήνη»	61	14985	άνεχ. Νιούκαστλ (Άυστρ.) 2 'Απρ. διά Κέπ Τάουν
ΑΝΤΩΝΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Εύθαλασία»	59	7893	έφθ. Σουρμπιγάνα 16 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ	Κ. Γ. Βεντούρης	50	2167	άνεχ. 'Ελατ 19 'Απρ. διά Ντώρμπλαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλεντοίανα»	61	10932	διήλθε Ειρηνάταρ 21 'Απρ. διά 'Αμδούργον
ΑΝΤΩΝΥ .	έτ. «Αντωνι»	59	6841	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 19 'Απρ. διά Κίναν
ΑΟΥΡΟΡΑ II	έτ. «Σωτήρας»	68	15353	άνεχ. Βικτώρια (Β.Κ.) 15 'Απρ. διά ΗΠΑ
ΑΠΟΛΛΩΝ ΧΙ (δ.)	έτ. «Εριέττα»	57	22479	άνεχ. Γενοβαν 18 'Απρ. διά Συρίαν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ .	έτ. «Μαργκράντε»	61	11127	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 7 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ .	έτ. «Λούναρ»	49	1502	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ .	έτ. «Παρνές»	67	16210	άνεχ. Γκρίλογκ 30 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΑΠΡΙΛΙΟΥ ΠΑΤΡΙΩΤΕΣ (δ.)	έτ. «Προφήτης Ήλιας»	54	11815	έψη. Λονδίνον από 2 'Απρ. (επικενταί)
ΑΡΑΝ .	έτ. «Αράνη»	70	10000	έφθ. Βαλαρόν 21 'Απρ.
ΑΡΓΟΛΙΣ .	έτ. «Ετδλικά»	56	8823	διήλθε Παναμᾶ 8 'Απρ. διά 'Αγγλίαν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ .	έτ. «Οσεανφάριγκ»	61	13553	άνεχ. Νιούκαστλ (Άυστρ.) 14 'Απρ.
ΑΡΓΟΣ .	έτ. «Αργος»	69	10006	άνεχ. Γκουασιάκιλ 19 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΡΓΩ .	έτ. «Φίσες»	68	2763	άνεχ. Αμέρεραν 18 'Απρ. διά Κάσσα "Αίλαντ
ΑΡΕΤΗ .	έλλην. συμφέροντα	58	1018	ύπο παραλαβήν
ΑΡΕΤΟΥΣΑ .	έτ. «Αστρο Ασεντέντε»	47	7173	έφθ. Ρουέν 20 'Απρ.
ΑΡΗΣ .	έτ. «Λίμπραμπ»	69	9038	άνεχ. Μάντσεστερ 22 'Απρ. διά Λίθερπουλ
ΑΡΙΑΔΗΝΗ .	έτ. «Αριάδηνη»	49	6550	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 6 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΑΡΙΑΔΗΝΗ .	έτ. «Αστρο Ναβγκέιδον»	57	12538	έφθ. Ροζάριο 18 'Απρ.
ΑΡΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11897	άνεχ. "Απανα) λάγκος 16 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Σομπεράνο»	56	8792	διήλθε Παναμᾶ 20 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ .	έτ. «Καστελτάσουν»	46	7783	άνεχ. Γιαστάθα 13 'Απρ. διά Ναχότκα
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ .	έτ. «Μεντόμιο»	58	10226	άνεχ. Μη. "Αύρες 21 'Απρ. διά Μοντεβίδεο
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ .	έτ. «Ηατκότ»	40	5488	άνεχ. Τούλαν 17 'Απρ. διά Τοιταγκόκ
ΑΡΙΣΤΑΝΑΡΟΣ .	έτ. «Πίνδος»	68	10016	άνεχ. Καράτον 8 'Απρ. διά Δυτ. Αυτραλίαν
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ .	έτ. «Μίνωας»	45	8422	διήλθε Κων 15 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.) .	έτ. «Νέαρχος»	51	9810	έφθ. Πειραιᾶ 6 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΣΥΛΑΣ .	έτ. «Εξόρμποις»	57	6452	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 4 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΕΥΣ .	έτ. «Πίνδαρος»	69	10009	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 19 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΕΥΣ .	έτ. «Φοινέντο»	58	8805	άνεχ. Βρέστην 17 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΙΣΤΙΠΠΑΛΟΣ .	έτ. «Μαριντόλο»	56	8985	έφθ. Λονδίνον 21 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ .	έτ. «Παναρέπανα»	58	9000	άνεχ. Σαδόνα 10 'Απρ. διά Σπέτζια
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ .	έτ. «Μαρνουέστρο»	60	8865	έφθ. Λάς Πάλμας 21 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΝΗΣ .	έτ. «Μαρνουέστρο»	47	6780	διήλθε Κυν) πολίν 11 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΑΡΙΣΤΟΚΑΙΔΗΣ .	έτ. «Λώρενς»	45	7351	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 'Απρ. διά Κίρκενες
ΑΡΙΣΤΟΚΑΗΣ .	έτ. «Αστρο Μαρίνο»	60	10710	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ .	έτ. «Νάδες Τρανσόσεαν»	59	9000	άνεχ. Τακόμα 20 'Απρ. διά Λός "Αντζελες
ΑΡΙΣΤΟΝ .	έτ. «Ομπρος»	56	10182	άνεχ. Λάς Πάλμας 16 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΑΡΙΣΤΟΝ .	έτ. «Μαρβιτράντ»	59	10689	έφθ. Μουροράν 9 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ .	έτ. «Σύμβολο»	58	7864	έφθ. Ντώρμπλαν 16 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .	έτ. «Προσοπάθεια»	69	24599	άνεχ. Νιούκαστλ (Άυστρ.) 18 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .	όρ. Θεοδωρίδης Κ.λ.π.	44	4856	έφθ. Μπιλμπάρο 13 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΔΗΝΗΣ .	έτ. «Οσεάνιο Γαλάτε»	57	10652	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ .	έτ. «Οσεάνικα Σέντραλ»	57	10645	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 'Απρ. διά Μη. "Αύρες
ΑΡΜΑ .	έτ. «Αρμα»	58	9364	διήλθε Γιβραλτάρ 10 'Απρ. διά Νεάπολιν
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ .	έτ. «Εμπρόδης»	43	2905	έφθ. Αμέρεραν 22 'Απρ.
ΑΡΜΟΝΙΑ .	έτ. «Αρμονία»	61	9443	διήλθε Παναμᾶ 18 'Απρ. διά Γλασκώβην
ΑΡΟΣ .	έτ. «Αλεξία»	48	3783	άνεχ. Καρδτο 22 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΡΡΑ (δ.) .	έτ. «Άντρα»	52	10099	άνεχ. Κάλιφαρ 20 'Απρ. διά Πειραιᾶ
ΑΡΤΑ .	έτ. «Σπγουαΐνς»	55	1875	άνεχ. Αμέρεραν 21 'Απρ. διά "Ηοτκαμ
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.) .	έτ. «Αρτεμις»	50	8785	έφθ. Χογκ Κόγκ 7 Μαρτ.
ΑΡΤΕΜΙΣ .	έτ. «Εσπερία»	62	15781	έφθ. Πειραιᾶ 16 'Απρ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ .	έτ. «Σπάνμελ»	49	1594	άνεχ. Παραντίν 8 'Απρ. διά Χιροχάτα
ΑΡΧΙΜΗΑΝΗ .	έτ. «Αρχαγγελού»	63	15929	άνεχ. Μουμπάσα 16 'Απρ. διά 'Άργεντινην
ΑΡΧΟΝΤΑΣ .	έτ. «Ασώματοι»	60	10142	άνεχ. Σιδηνεί 11 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ.) .	έτ. «Ολυμπους»	66	16142	έφθ. Μωρούγκαδα 19 'Απρ.
ΑΡΧΩΝ .	έτ. «Ζέπαγκους»	68	25755	διήλθε Παναμᾶ 20 Μαρτ. διά Γιοκαϊ
ΑΡΧΩΝ .	έτ. «Ντέλ Καρίμπη»	51	15961	έφθ. Ρίο Ιανέριο 10 'Απρ.
ΑΡΧΩΝ .	έτ. «Αστροβαλέτωρ»	51	1991	διήλθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Βαρκελώνην
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΑ .	έτ. «Αντελίκατλή»	51	7594	άνεχ. Κέπ Τάουν 27 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΦΑΕΙΜ .	έτ. «Πλανορμπίτης»	50	7657	έφθ. Κόπερ 13 'Απρ.
ΑΣΕΜΠΟΥΡΝ .	έτ. «Σανχερουσθείμ»	54	5605	άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 20 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ .	έτ. «Αουμπουν»	56	10414	άνεχ. Ντουμάρη 22 'Απρ.
ΑΣΠΑΣΙΑ .	έτ. «Αλάντε»	48	2577	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 22 'Απρ.
ΑΣΣΙΟΣ .	Ραφ. Δ. Μελαχροινός & Υιοι	47	2463	διήλθε Κυν) πολίν 11 'Απρ. διά Γαλάται
ΑΣΤΕΡΙΣ .	έτ. «Ντόρικ»	63	13461	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 'Απρ. διά Μη. "Αύρες
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ .	έτ. «Γκόλντ Στάρ»	51	4177	άνεχ. Ντακάρ 17 'Απρ. διά Ντουάλα
ΑΣΤΥΑΝΑΣ .	έτ. «Ατρόμποτς»	60	2535	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 'Απρ. διά 'Αμδούργον
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ .	έτ. «Αλάν»	56	6156	εἰς θέσιν 29.55 B. - 15.24 Δ. 22 'Απρ. διά Κίναν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΦ .	έτ. «Σηγνουαΐνς»	55	1916	έφθ. Κυκατόν (Ζαμ.) 16 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ .	έτ. «Βλασμανί»	55	1941	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 21 'Απρ. διά Κεελάνγκ
ΑΤΑΛΑΣ .	έτ. «Στάρ»	63	15921	άνεχ. Λάς Πάλμας 27 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΤΑΛΑΣ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.) .	έτ. «Αναζ»	58	9724	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον 14 'Απρ. διά Γενόβαν
ΑΤΡΑΣ (δ.) .	έτ. «Ατλα»	52	11516	άνεχ. Μόντρεαλ 18 'Απρ. διά Γερμανίαν
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.) .	έτ. «Ακάμας»	51	8867	άνεχ. Κιουρασάο "Αλαντ 13 'Απρ. διά Μπραϊέτον Πόιντ
ΑΤΤΙΚΑ (δ.) .	έτ. «Ατρωτος»	53	13675	άνεχ. Ντουμάρη 29 Μαρτ. διά Μπατάνζας
ΑΤΤΙΚΟΝ .	έτ. «Δάιμην Τρανσάτλ.»	60	29741	άνεχ. Μπράκε 21 'Απρ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΑΤΥΣ (δ.) .	έτ. «Εύροσπινκ»	53	6160	άνεχ. Μπρισμπαίν 10 'Απρ. διά Μπαχρέιν
ΑΥΔΙΣ .	έτ. «Μαργκουάρντια»	53	12305	έφθ. Μάλταν 24 'Απρ.
ΑΥΔΟΣ (δ.) .	έτ. «Εουρέκα»	48	1501	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 30 Μαρτ. διά Σύρον
ΑΥΔΟΣ .	Σανθόπουλος & Σιά	49	1157	έφθ. Μπρισμπαίν 30 Μαρτ. διά Σύρον
ΑΥΡΑ .	έτ. «Αύδλος»	52	11237	έφθ. Μη. "Αύρες 11 'Απρ.
ΑΥΡΑ .	έτ. «Σηγνουαΐνς»	54	1756	έφθ. Φρίταουν 20 'Απρ.
ΑΥΡΑ .	έτ. «Μεντιτεράν. φρούτ»	53	1028	άργει Πειραιᾶ όπλο 20 Μαΐου 1968
ΑΦΟΒΟΣ .	έτ. «Αφοδος»	68	35477	έφθ. Μπιλμπάρο 21 'Απρ.
ΑΦΟΡΟ .	έτ. «Σάνλαντ»	53	3361	ύπο παραλαβήν
ΑΧΑΪΚΑ ΣΤΑΡ .	έτ. «Μόλασαι»	49	2755	έφθ. Μαδέρα 5 'Απρ.

ΑΧΑΙΚΑ ΧΟΟΥΠ		49	2574	προσήραζεν εις 31.20 Β. — 9.21 Α. 8 Δεκ.
ΑΧΙΛΛΕΥΣ		65	21505	άνεχ. Βανκούβερ 11 'Απρ. διὰ Κίναν
ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		60	30347	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 19 'Απρ. διὰ Ράς Λανούφ
ΒΑΛΜΑΣ		41	5295	έφθ. Κόπερ 13 'Απρ.
ΒΑΡΑΗΣ Β. (δ.)		56	20022	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 23 'Απρ. διὰ Μέρσα έλλ Χάμρα
ΒΑΡΗ (δ.)		66	49440	ύπο παραλαβὴν
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.		62	10741	άνεχ. 'Αστόρια 7 'Απρ. διὰ Τόκιο
ΒΑΣΙΛΗΣ		43	5331	άνεχ. Λορεντζό Μάρκες 22 'Απρ.
ΒΑΣΙΛΑ, ΆΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)		56	21716	έφθ. Πειραιά 21 'Απρ.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)		27	16435	εις Πέραμα ἀπὸ 4 Νοεμ.
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)		59	43373	έποχ. Πειραιά 6 'Απρ.
ΒΕΓΑΣ (δ.)		58	20958	άνεχ. Μένα 'Αχαμαντί 21 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΒΕΓΡΟΝΙΑ		52	6576	άνεχ. Οζάκαν 21 Μαρτ. διὰ Μπαγκόκ
ΒΕΛΑΜΠΑ		47	1998	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 24 'Απρ.
ΒΕΝΟΥΣ		43	9777	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 21 'Απρ. δι' Ινδίαν
ΒΕΡΟΙΝΟΝ		45	1892	άνεχ. Πειραιά 20 'Απρ. διὰ Γερακίνι
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		58	13186	άνεχ. Μπαντάρ Μαχασάρη 10 'Απρ. διὰ Τανζιούγκ Ούμπαν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.		49	2334	διῆλθες Γιβραλτάρ 20 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ		54	8251	άνεχ. Ντακάρ 23 'Απρ. δι' Αμπιτζάν
ΒΙΡΜΑ		54	6229	άνεχ. Μπατόν Ρουζ 9 'Απρ. διὰ Μη. "Αύρες
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		44	1923	έφθ. Αμβούργον 21 'Απρ.
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ		54	3669	έφθ. Αυδέρσαν 25 'Απρ.
ΒΡΟΥΛΙΔΙΑ		56	8414	άνεχ. Ντώριμπαν 6 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ		59	9374	άνεχ. Ντακάρ 20 'Απρ. διὰ Σαγκάν
ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.)		53	13406	άνεχ. Τσάρλεστων 19 'Απρ. δι' Αρούμπα
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)		61	18588	διῆλθες Γιβραλτάρ 20 'Απρ.
ΓΑΛΗΝΗ		60	10186	άνεχ. Σιγκαπούρην 22 'Απρ. διὰ Χόνκ Κόγκ
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ		37	5613	άνεχ. Λάς Πάλμας 20 'Απρ. διὰ Γουαμπόα
ΓΕΡΑΝΙΑ		46	2016	άνεχ. Θέουτα 23 'Απρ. διὰ Σαιν Τζώνς (Ν.Φ.)
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		56	6424	έφθ. Βηρυττόν 24 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΑ		52	2824	άνεχ. Καζαπλάνκα 18 'Απρ. διὰ Λά Παλίς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)		60	23451	διῆλθες 'Ακρωτήριον 21 'Απρ. διὰ θιννάρτη
ΓΕΩΡΓΙΟΣ		53	6241	έφθ. Πειραιά 15 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ		62	16765	άνεχ. Τούμπα 13 'Απρ. δι' Ινδίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)		61	18564	έφθ. Πρόδιντεν 23 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)		48	10928	έφθ. Βενετίαν 23 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (δ.)		58	16605	έφθ. Νταλούζι (Ν.Β.), 16 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		56	8818	έφθ. Ρότερντρον 18 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ		39	2958	άνεχ. Ντακάρ 22 'Απρ. διὰ Κείν Τάουν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ		69	10006	άνεχ. Ήστ Λόντον 22 'Απρ. διὰ Βερακρούζ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		70	18700	εἰς Ταμένο ύπο συμπλήρωσιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΑΡΕΑΔΗΣ		43	7176	δρέγι. Ελευσίνοι ἀπὸ 21 Νοεμ.
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)		57	12729	άνεχ. Βοστώνη 22 'Απρ. δι' Αρούμπα
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		60	41982	άνεχ. Χάρκι 'Αιλαντ 16 'Απρ. διὰ Τενερίφην
ΓΙΑΝΝΗΣ		63	11194	άνεχ. Βομβάνη 17 Μαρτ. διὰ Ροστόκ
ΓΙΑΝΝΗΣ		52	6033	ύπο παραλαβὴν
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.		65	21374	έφθ. Σέδεν 'Αιλαντς 24 'Απρ.
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (δ.)		63	25768	έφθ. "Αγ. Βικέντιον 25 'Απρ.
ΓΙΝΑ		53	3899	έφθ. Κων(πολίν) 15 'Απρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ		52	8129	άνεχ. Χάρδον 20 'Απρ. διὰ Σάντα Μάρτα
ΓΚΑΛΙΚ ΠΡΙΝΣ		56	1937	έφθ. Λονδίνον 24 'Απρ.
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		61	29333	διῆλθες Γιβραλτάρ 24 'Απρ.
ΓΚΙΚΑΣ		48	2358	έφθ. Νόρκοπικ 8 'Απρ.
ΓΚΑΛΟΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		58	19231	διῆλθες Γιβραλτάρ 12 'Απρ. δι' Αύγουστον
ΓΚΛΟΡΥ		52	2048	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 20 'Απρ.
ΓΚΟΘΙΚ ΠΡΙΝΣ		55	1965	άνεχ. Χάϊφα 24 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΝ		52	1961	άνεχ. Απαπα Λάγκος 21 'Απρ. διὰ Βενετίαν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΔΑΝΤ		30	3011	έφθ. Αλεξάνδρειαν 23 'Απρ.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ (δ.)		56	21049	άνεχ. Ντώριμπαν 23 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ		68	11148	έφθ. Κασσιούνηκ 7 'Απρ.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΝΣ		69	11148	άνεχ. Σασέμπο 17 'Απρ. διὰ Τακόμα
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΛΙΣ		69	11148	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 22 'Απρ.
ΓΚΟΥΤ ΧΟΟΥΠ		49	2641	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 14 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ		57	9132	άνεχ. Φρομάντηλ 17 'Απρ. διὰ Β. Κορέαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ		63	15373	έφθ. Σασέμπο 21 'Απρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΜ		62	15389	άνεχ. Βανκούβερ 3 'Απρ. διὰ Κίναν
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)		52	11580	διῆλθες Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διὰ Βομβάνη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ		52	15762	διῆλθες Μπράνουμποւτελ 21 'Απρ. διὰ Ρίθερ "Ελμπε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ		68	22531	άνεχ. Νιούκαστλ (Άντορ) 8 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ		68	23366	άνεχ. Γίαμπι Σάσουντ 14 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)		61	15979	άνεχ. Καρδάγενην 18 'Απρ. διὰ Ράς Τανόύρα
ΓΡΑΒΙΑ		51	2170	διῆλθες Γιβραλτάρ 20 'Απρ. διὰ Ντόθερ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ		44	7227	έφθ. Αύγουστον 13 'Απρ.
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ		52	1549	άνεχ. Χαϊφα 18 'Απρ. διὰ Κύπρον
ΔΑΜΩΝ (δ.)		55	11307	άνεχ. Βρέμπον 22 'Απρ. διὰ Ρότερνταμ
ΔΑΝΑΟΣ		43	1845	έφθ. Μπάρον 24 'Απρ.
ΔΑΝΑΟΣ		39	4569	διῆλθες Παναμά 20 'Απρ.
ΔΕΛΦΟΙ		48	1553	άνεχ. Αμβέρσαν 11 'Απρ. δι' Αγιον Νικόλαον
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		59	9312	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 15 'Απρ. διὰ Ρότερνταμ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.		37	2002	έφθ. Κων(πολίν) 22 'Απρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Η.		43	7359	έφθ. "Απαπα" Λάγκος 3 Μαρτ.
ΔΕΣΠΟΥ		44	7265	άνεχ. Λιοσσόνηα 22 'Απρ. δι' Αγ. Βικέντιον
ΔΕΥΤΕΡΩΝ		37	4989	άνεχ. Κείπ Ταουν 25 'Απρ. διὰ Πόρτ Σουδάν
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)		63	16417	έφθ. Γκάλθεστων 24 'Απρ.
ΔΗΛΙΑΝ ΔΗΤΩ (δ.)		64	16417	άνεχ. Μπαχρέιν 22 'Απρ. διὰ Ράς άλλ Χαφζί
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)		61	16417	άνεχ. 'Αρουμπα 9 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΔΗΜΗΤΡΑ		58	9325	έφθ. Κόμπη 19 'Απρ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ		53	2379	άνεχ. Βουλόνη 14 'Απρ. διὰ Κωνσταντζαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ		61	9326	έφθ. Μη. "Αύρες 14 'Απρ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.		49	3676	άνεχ. Τακοράντι 20 'Απρ. δι' Αλεξάνδρειαν
		55	3534	άνεχ. Σιμίζου 20 'Απρ.

ΑΝΑΡΙΑΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΣΥΡΟΣ

Πρακτορεύσεις, Τροφοδοσίαι, Προμήθειαι θύλικων καταστρωμάτων και Μηχανής.
 Δ/νσις: Λ. και Θ. KOYNTOURIS
 Τηλ. Δ/νσις: ΑΝΔΡΙΑΚΟΝ ΣΥΡΟΣ
 Τηλέφ.: 2-65, 2-24

ANDRIAKON SHIPPING AGENCY SYRA - GREECE

Ship Agents and Suppliers Deck and Engine Stores
 Directors: L. and TH. KOUNTOURIS
 Cables: ANDRIAKON SYROS
 Tel.: 2-65, 2-24

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ		ετ. «Θεοπατόρων»	56	8782	διπλήθε Κων) πολιν 22 'Απρ. διά Βάρναν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Φιλίορι»	63	10524	άνεχ. Ντακάρ 11 'Απρ. διά Μη. "Άυρες
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Μινέρβα»	44	13488	άνεχ. Λάς Πάλμας 2 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Κολόνη»	49	3984	άνεχ. Λαύριον 3 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.		Μ. Γκιγκιλίνης	52	1812	έφθ. Πειραιά 20 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ		έτ. «Μαρμπίνενς»	52	8790	έφθ. Σπάτη 10 'Απρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)		Ν. Βαρδίνογιάννης	58	16277	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 'Απρ. δι' 'Αμουσιάν Μπαιν
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ		έτ. «Διάκαν»	59	4263	ύπό παραλαβήν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Φουρκερο»	58	9087	άνεχ. Μορμουγκάο 7 'Απρ. διά Κόμπε
ΔΙΟΝΥΣΗΣ		έτ. «Πάσινπρη»	50	1515	άνεχ. Ραούμα 20 'Απρ. διά Πειραιά
ΔΙΡΦΟΥΣ ΙΙ		έτ. «Άστρο Ντικόζο»	59	7801	άνεχ. Κοσιν 26 Μαρτ. διά Βαρκελώνην
ΔΙΩΝΗ		έτ. «Παρίταν»	57	9722	διπλήθε Γιβραλτάρ 17 'Απρ. διά Κουθέϊτ
ΔΩΡΟΦΕΑ		έτ. «Πάν - Όσεαν»	25	3297	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 Μαρτ.
ΔΩΡΟΣ		έτ. «Μαρούμα»	49	4727	διπλήθε Παναμά 19 'Απρ.
ΕΒΗ		έλλην. συμφέροντα	70	10006	διπλήθε Παναμά 23 'Απρ. δι' 'Αλγερίαν
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)		έτ. «Άστρο Καστελλάνο»	56	9041	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Σάντα Ειρήνη»	58	8005	έφθ. Καράτι 20 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΜΑ		έτ. «Ρηνούλα»	43	8292	άνεχ. Ντακάρ 19 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΕΙΡΗΝΗ Κ.		Άφοι Καρμιρ	44	2074	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΡΗΝΗ Μ.		έτ. «Λακανική»	48	3269	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διά Κόρκ
ΕΙΡΗΝΗ Μ.		έτ. «Μαντόμεν»	49	4825	έφθ. Τακοράντι 24 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ		έτ. «Θάρρος»	54	7835	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 16 'Απρ. διά Τοιρεμπόν
ΕΚΑΛΗ		έτ. «Καρνέσιον»	63	14203	έφθ. Πόρτ Κέμπιλα 21 'Απρ.
ΕΚΤΩΡ		έτ. «Άλμπιον»	52	4423	άνεχ. Ντακάρ 21 'Απρ. δι' 'Αμπιτζάν
ΕΛΕΑΝΑ (δ.)		Ε. Σαρλάς κ.λ.π.	50	2643	άνεχ. Σαδόνα 20 'Απρ. διά Γένοβαν
ΕΛΕΑΝΑ		έτ. «Άριες»	70	104000	άνεχ. Μενά Αχαρνάτι 12 'Απρ. διά Χάθρων
ΕΛΕΑΝΑ		έτ. «Στανίπα»	44	5202	άνεχ. Αμπόχωστον 8 'Απρ. διά Μερσίνα
ΕΛΕΑΝΑ		έτ. «Γιουνάιτεντ Σ.Ε.»	63	1197	διπλήθε Κων) πολιν 21 'Απρ.
ΕΛΕΑΝΑ Μ.		έτ. «Χρυσόλενα»	58	5729	έφθ. Μορμαδα 24 'Απρ.
ΕΛΕΑΝΗ (δ.)		έτ. «Εύονιος»	58	2739	άνεχ. Πειραιά 15 'Απρ. δι' 'Αύγούσταν
ΕΛΕΑΝΗ		έτ. «Ανδρία»	48	8420	ανεκ. Κολόμπι 21 'Απρ. διά Παραντίπ
ΕΛΕΑΝΗ (δ.)		έτ. «Βιότα Ρίος»	52	12239	έφθ. Ντώρμπαν 24 'Απρ.
ΕΛΕΑΝΗ		έτ. «Αλάντζε»	47	2577	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 6 'Απρ. διά Σικανουκβίλ
ΕΛΕΑΝΗ Β. (δ.)		Νικ. Βαρδίνογιάννης	58	12632	υπό παραλαβήν
ΕΛΕΑΝΗ Η. φ.		έτ. «Μαρκαρί»	61	19523	ιδε «ΟΥΡΑΝΟΣ», σημαία Λιθερίας
ΕΛΕΑΝΗ Μ. (δ.)		έτ. «Μίνως»	49	11389	διπλήθε Κων) πολιν 20 'Απρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΕΛΕΑΝΗ Μ.		έτ. «Ελενιαρί»	58	8523	άνεχ. Ντακάρ 3 Μαρτ. διά Ντάρεν
ΕΛΕΑΝΗ Τ.		έτ. «Έλετο»	49	3225	ανεκ. Πορτ Σεύτεχαμ 12 'Απρ. διά Χάθρων
ΕΛΕΑΝΗ Τ.		έτ. «Τούνελ»	46	1680	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 22 'Απρ.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ		Λ. Δ. Γαβδελάς κ.λ.π.	46	2271	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 'Απρ. διά Πολωνίαν
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ		έτ. Τομπούλης	29	2581	έφθ. 'Απανα) Λάγκος 14 'Απρ.
ΕΛΙΖΑ		έτ. «Θηρεσία»	47	3596	έφθ. Μη. 'Άυρες 17 'Απρ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		έτ. «Εύπλοια I»	49	4500	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΕΛΛΑΣ		έτ. «Αλάντζε»	48	2548	άνεχ. Γιοκοχάμον 30 Μαρτ. διά Χοινκάγκ
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ		έτ. «Τρανοπασίφικ»	56	4380	ανεκ. Πειραιά 20 'Απρ. διά Μεσόνινα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΛΚΥΩΝ		έτ. «Ετέρνιτου»	70	19000	ανεκ. Γιοκοχάμον 20 'Απρ. διά Τόκιο
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΑΝΤΕΡ		έτ. «Γιουνιθέρσοαλ»	43	7989	έφθ. Βαλτιμόρην 24 'Απρ.
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΛΟΡΕΑ		έτ. «Τρανοπασίφικ»	62	6666	άνεχ. Μαντράς 23 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	61	7293	ανεκ. Νέαν 'Υόρκην 11 'Απρ. διά Ντώρμπαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ		έτ. «Τρανοπασίφικ & Γιουνίδ.»	54	8121	έφθ. 'Αμβέρσαν 26 'Απρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΛΟΙΝ		έτ. «Γιουνιθέρσοαλ»	60	7297	άνεχ. Αντεν 21 'Απρ. διά Νταμμάν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΓ' ΟΝΗΡ		έτ. «Γιουνιθέρσοαλ»	44	7989	έφθ. Βαλτιμόρην 29 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΜΠΗΜΗ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	62	6659	άνεχ. 'Αντεν 16 'Απρ. διά Καλκούταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΑΕΝΤΑΡ		έτ. «Γιουνιθέρσοαλ»	44	7989	έφθ. Βαλτιμόρην 24 'Απρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΡΜ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	59	9550	άνεχ. Κέιπ Τάουν 25 'Απρ.
ΕΛΛΕΡΟΣ		έτ. «Μαδιμί»	52	2778	άνεχ. Κόπερκι 24 'Απρ. διά Δουνκέρκην
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ		έτ. «Γιουνιθέρσοαλ»	57	7068	ανεκ. Μπουσίρε 21 'Απρ. διά Μαντράς
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεχ. Χιούστον 22 'Απρ. διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΙΚΟΣ (δ.)		έτ. «Κορρεντόρες Ντέλμαρ»	58	15674	ανεκ. Χιούστον 2 'Απρ. διά Ταιταγκόγκ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	άνεχ. Ντάρεν 9 'Απρ. διά Ριγιέκα
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ		έτ. «Τρανοπασίφικ»	56	7510	άνεχ. Ντάρεν 'Υόρκην 23 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ		έτ. «Τρανοπασίφικ»	56	7510	άνεχ. Ντώρμπαν 8 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	έφθ. Πειραιά 17 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ		έτ. «Τρανοπασίφικ»	57	7063	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Απρ. διά Νταμμάν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	έφθ. Ντώρμπαν 22 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7200	άνεχ. Βιρτυτόν 15 'Απρ. διά Ριγιέκαν
ΕΛΛΗΝΙΣ (λάτινερ)		έτ. «Μαρφουέρτζα»	32	18564	άνεχ. Γευέλινγκτων 14 'Απρ. διά Σαουθάμπτον
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ		έτ. «Κανάρης»	55	8021	έφθ. Κολόμπι 23 Μαρτ.
ΕΛΣΙΣ		έτ. «Ελδίς I»	52	1924	έφθ. Σεπτέσια 24 'Απρ.
ΕΛΟΝΑ		Κ. Εύσταθίου	25	4011	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διά Βεγγάζην
ΕΛΠΙΔΑ		έτ. «Ρέα»	56	8377	άνεχ. Πόρτ Λίνκολν 15 'Απρ. διά Κίναν
ΕΛΠΙΔΑ		Π. Παππίης & Ν. Κουκουνάς	46	3472	άνεχ. Κολόμπι 18 Φεβρ. διά Σαγκάνην
ΕΜΕΡΑΛΤ		έτ. «Σπάμπολ»	54	1599	διπλήθε Κων) πολιν 20 'Απρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΩΝΙΤΟΥ		έτ. «Γιουνάιτεντ Μαριτ.»	46	4119	έφθ. Χάιφα 17 'Απρ.
ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Εμρα»	48	3932	άνεχ. Αλεξανδρειαν 20 'Απρ. διά Δυτ. 'Αφρικήν
ΕΝΟΤΗΣ		έτ. «Άστρο Βαλιέντε»	57	21185	άνεχ. Βίλεμποχάρεν
ΕΝΟΤΗΣ		έτ. «Μάρφοφ»	56	10529	έφθ. Πόρτμπαντερ 3 'Απρ.
ΕΝΟΤΗΣ		έτ. «Αστρομερίτο»	54	8146	άνεχ. Τενερίφον 3 'Απρ. διά Σαγκάνην
ΕΞΠΕΡΙΣ (δ.)		έτ. «Εστρέλλα Βεντουρόζα»	65	37469	έφθ. Κιασαρόο 21 Μαρτ.
ΕΣΤΙΑ		έτ. «Επιμέλεια»	70	10000	άνεχ. Ναγκούρια 9 'Απρ.
ΕΤΕΟΚΛΗΣ		έτ. «Ικάμελδη»	69	11296	άνεχ. Κοσιν 18 'Απρ. διά Μπέιρα
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ		Βεντούρης	43	1589	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΡΓΙΝΑ		έτ. Ιω. Λατός	66	47115	ανεκ. Τενερίφον 31 Μαρτ. διά Περούκον Κόλπον
ΕΥΡΓΙΝΑ Μ.		έτ. «Τρανομούντο»	52	15848	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 23 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΕΥΡΓΙΝΑ Σ. Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		έτ. «Άργκολία»	58	12168	άνεχ. Τζάκονσιδι 14 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΕΥΔΡΟΜΟΣ		έτ. «Εστία»	52	7743	άνεχ. Λός Πάλμας 6 'Απρ. διά Καράτοι
ΕΥΗ Τ. (δ.)		έτ. «Ετεοκλής»	37	5574	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 20 'Απρ. διά Ρουέν
ΕΥΘΑΛΙΑ		έτ. «Ελευθερίδης»	54	10251	έφθ. Τόρρε Ανουνζάτα 9 'Απρ.
ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ Ι (δ.)		Ν. Ι. Βαρδίνογιάννης	51	16203	εις Ράς Σαντάντας άπο 27 'Ιουν.
ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ ΙΙ (δ.)		έτ. «Ναταλία»	49	4723	έφθ. Πειραιά 6 'Απρ.
ΕΥΕΡΓΕΝΗΣ		έτ. «Φράνκο»	67	9854	έφθ. Γιοκοχάμαν 18 'Απρ.
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ		έτ. «Άστρο Ακόρντε»	61	8999	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 22 'Απρ. δι' 'Ιανωνίαν
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ		έτ. «Πόλις Σάντος»	57	9061	διπλήθε Πιέραλτάρ 22 'Απρ.
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ		έτ. «Βιτζές Μοντιάλες»	43	7234	έφθ. Ραβέναν 19 'Απρ.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		έτ. «Τούνελμαρ»	52	9894	διπλήθε Κων) πολιν 19 'Απρ. διά Βατούνη
ΕΥΡΥΤΑΝ		έτ. «Κόνκορντ»	57	10488	άνεχ. Λάς Πάλμας 6 'Απρ. διά Καράτοι
ΕΥΡΥΤΕΡΗ		Κ. Εύθυμιαδης	54	12423	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΕΥΤΥΧΙΑ		έτ. «Εύθημιδης»	53	9957	έφθ. Κέρδιο 15 'Απρ.
ΕΥΧΑΡΙΣ		έτ. «Ελάτο»	50	4734	έφθ. Μόζι 14 'Απρ.
ΕΦΘΗ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	6132	ίδε «ΛΑΜΠΡΟΣ», ώς μετωνυμάσθη
ZANET		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	ανεκ. Γιοκοχάμαν 7 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ZAPATOΥΣΤΡΑΣ		έτ. «Σάν Νικόλαος»	56	9659	άνεχ. Χόγκ - Κόγκ 22 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	έφθ. Βερακρούζ 20 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	άνεχ. Αιθέρσαν 24 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	ίδε «ΦΑ

ZAKARIAΣ Ζ.	Ζαχάρης - Βασιλάρης	49	2806	άνεκ. 'Αλεξάνδρειαν 12 'Απρ. διά Βεγγάζην
ZINNIA	έτ. «Γκαρολάντι»	51	7114	ύπο παραλαθήν
ZΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)	έτ. «Μαρμπονάτσα»	53	15899	άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 14 Μαρτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	έφθ. Μπρέμερχαφεν 22 'Απρ.
ΗΛΙΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Άδελφόπης»	52	11206	άνεκ. Βανκούμερ 28 Μαρτ. διά Ντάϊρεν
ΗΛΙΑΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ελίρει»	57	9060	άνεκ. Τουρκούμι 14 'Απρ. διά Πόρτ Κέμπλα
ΗΡΑ	έτ. «Mira»	55	7757	άνεκ. Βαλένθια 24 'Απρ. διά Νέαν 'Υρκην
ΗΡΑΙΟΝ	έτ. «Πλονί»	48	1889	έφθ. Σεβίλλην 16 'Απρ.
ΗΡΑΚΑΗΣ	έτ. «Νάταλα»	47	7173	άνεκ. Χόγκ - Κόγκ 17 'Απρ. διά Τοιμπον
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	έτ. «Βουλκάνη»	66	21347	έφθ. Βανκούμερ 16 'Απρ.
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	άνεκ. Σεμαινίους 13 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΘΕΑΝΩ Α. Σ.	έτ. «Άντροθέα»	58	9603	άνεκ. Ναγκόγια 13 'Απρ. διά Μπιλιμπάο
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	έτ. «Εῦδοσιο»	57	12629	έφθ. Άμδούργον 3 'Απρ.
ΘΕΛΗΣΙΣ	έτ. «Ισόπης»	59	12149	εἰς Ταμπα ἀπό 24 'Ιαν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Φονταντόρη»	44	7258	άνεκ. Ντακάρη 5 'Απρ. διά 'Αιων 'Ανατολήν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Θεμιστοκλής»	57	1325	άνεκ. Ρόττερνταμ 23 'Απρ. διά 'Αμστερνταμ
ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)	έτ. «Εμπρέσας»	61	21710	έφθ. Φιλαδελφειαν 24 'Απρ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	Νικ. Βαρδινογιάννης	54	19043	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 10 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Λ.	'Αρφοι Λάδη	50	1507	άνεκ. Θλώσιον 20 'Απρ.
ΘΕΟΛΟΓΟΣ	έτ. «Μαρκορόνα»	61	16561	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 11 Νοεμ. (ἐπισκευαί)
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Θεοφάνων»	63	15929	άνεκ. Μορμουγκάο 19 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Ποσειδώνια»	58	15895	έφθ. Μίλφορτ Χάφεν 25 'Απρ.
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	'Ελλην. Δεξαμενονόλοια	50	8173	άνεκ. Θεσί νίκην 4 Μαρτ. διά 'Αλιθέρι
ΘΕΤΙΣ Κ.	X. Καλαφάτης	50	2276	έφθ. Αλεξάνδρειαν 17 'Απρ.
ΘΕΩΡΙΣ	'Αγγελάκης	38	3581	έφθ. Ντίγκιμπι 16 'Απρ.
ΘΗΡΑΙΟΣ	έτ. «Λότζα»	35	2680	άνεκ. Μπρέμερχαφεν 20 'Απρ. διά Τουρκίαν
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Ναυαμάσσα»	46	1988	έφθ. Ντευτόρη 21 'Απρ.
ΘΙΣΜΗΝΗ	έλλην. συμφέροντα	51	3435	διπλόθε. Γιρβαλτόρ 19 'Απρ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΘΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Γκραίτοια»	65	40043	άνεκ. Χόγκ - Κόγκ 12 'Απρ. διά Μπαχρέιν
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	έτ. «Μαρνουέστρο»	53	2969	άνεκ. Κεμπέκ 23 'Απρ. διά Βερακρούζ
ΙΑΣΩΝ	έτ. «Καρυκοδαιόνες»	70	11489	διπλόθε. Κενύ πολίν 11 'Απρ. διά Τουάφ
ΙΑΣΩΝΙ	έτ. «Ιάσουν»	51	2071	άνεκ. Μασσαλίαν 20 'Απρ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΙΖΩΜΠΕΛ	έτ. «Τζένεραλ. Κάρριερς»	57	9746	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκου 1 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΙΘΑΚΗ	έτ. «Ούλανδος»	68	9066	άνεκ. Γιοκοχάμαν 5 'Απρ. διά Παναμᾶ
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Πλειστόνη»	68	11670	έφθ. Γιοκοχάμαν 17 'Απρ.
ΙΚΤΙΝΟΣ	έτ. Λινέας 'Ιντεροσεανίκας	69	11489	έφθ. Τζακάρταν 23 'Απρ. διά Μπαγκόκ
ΙΛΙΟΝ	Σαρλάς - Παπαδέης	48	3514	έφθ. Πειραιών 10 'Απρ.
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	'Ελλην. Δεξαμενονόλοια	52	8633	άνεκ. Σουάμπαν 26 Μαρτ. διά Τζακάρταν
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ I. (δ.)	'Ελλην. Δεξαμενονόλοια	53	8995	εἰς Τζακάρταν ἀπό 9 Φεβρ.
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΙ	έτ. «Πάνος»	48	2088	άνεκ. Κόλντιγκ 4 'Απρ. διά Βίσμαρ
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Βιαγκράντε»	49	1991	έφθ. Ντουάλα 21 'Απρ.
ΙΡΙΣ	έτ. «Μαρίνικα Σιππιγκ»	59	8479	ύπο παραλαθήν
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)	έτ. «Τρανσόπορτες 'Άρμι.»	65	42824	άνεκ. Μάρος ἐλ Μπρέγκα 20 'Απρ. διά Φώλεϋ
ΙΤΑΛΙΑ	έτ. «Ελληνικήν Α.Ε.»	46	6727	άνεκ. Βιρτούτων 21 'Απρ. διά Μπουργκάς
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ροζόντορ»	50	5317	άνεκ. Κελόριαν 4 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Χανδασόδημ»	48	3246	προστράζεν ἐξωθι 10 'Ιαν.
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	45	9918	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Βαρνίκος»	56	12230	άνεκ. Νέαν 'Υρκην 16 'Απρ. διά 'Αρούμπαν
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Αγγελάκης κ.λ.π.»	38	4740	άνεκ. Τσάλνα 1 Μαρτ. διά Σανκάν
ΙΩΑΝΝΗΣ N. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Συγδός»	48	1845	άνεκ. Ναγκόγια 18 'Απρ. διά Μορμουγκάο
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Σαλαμίς»	67	20568	έφθ. Ντακάρη 16 'Απρ.
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	έτ. «Ερόικα»	55	8799	άργει Πειραιά ἀπό 14 Σεπτ.
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	έτ. «Ελένη»	59	2746	άνεκ. Ρόττερνταμ 22 'Απρ. διά Μεσούγειον
ΚΑΒΟ ΑΛΥΚΟΝ	Νικ. Βαρδινογιάννης	58	12632	διπλόθε. Κενύ πολίν 20 'Απρ.
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ (δ.)	έτ. «Μαρεπόκα»	61	10934	διπλόθε. Μπρούνουμποτελ 23 'Απρ. διά Ροστόκ
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	έτ. «Άστρο Ναθεγκάντε»	52	10160	διπλόθε. Μοντεβίδεο 22 'Απρ. διά Ροζάριο
ΚΑΒΟ ΔΕΛΔΙΝΙ	έτ. «Άστρο Τρινέντε»	49	7612	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 21 'Απρ. διά Σαΐγκκον
ΚΑΔΔΟΜΣ (δ.)	έτ. «Μαρντεβότο»	60	10934	άνεκ. Σαντάντερ 20 'Απρ. διά Κή Γουέστ
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	έτ. «Χάρη Τάνκερς»	60	14077	άνεκ. Τζώρτζιανου (Ν.Κ.) 19 'Απρ. διά 'Αρούμπαν
ΚΑΛΙΡΡΟΗ	έτ. «Ελούδαρα»	70	14900	έφθ. Πουάδαν 5 'Απρ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	έτ. «Αριστείδης»	59	8860	άνεκ. Χακαδόπαν ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	έτ. «Ιντάστριας»	55	11792	έφθ. Ρόττερνταμ 26 'Απρ. διά Καζαμπλάνκαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Άστρο Ναδιέρα»	55	6133	άνεκ. Λός - Αντζελές 7 'Απρ. διά Μανίλα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	N. Μιχαλούς & Υιοί	44	7249	άδεις. Σπαλάτον 24 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Ζαΐδη»	65	15932	άνεκ. Φρομάντηλ 10 'Απρ. διά Κίναν
ΚΑΛΥΨΩ	έτ. «Σέδεν 'Αιλζ»	51	7154	άνεκ. Μπουένος 'Αύρες 16 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΚΑΜΙΝΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Σπάρτο»	45	5130	έφθ. Αμδούργον 15 'Απρ.
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	έτ. «Λούνα»	49	11771	διπλόθε. Κενύ πολίν 23 'Απρ.
ΚΑΠ ΚΡΙΟΣ	έτ. «Ηοτ Μεντηπέρανεν»	53	1548	έφθ. Χάιφαν 14 'Απρ.
ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. «Κάπ Σούνιον»	64	1763	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Κάπ Φαιστός»	62	1551	άνεκ. Πόρτο Τόρρες 22 'Απρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΚΑΠΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	άθανασίδης-Γεωργύρηος	48	2017	άδεις. Μπλέλατον 23 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Τ.	Άφοι Τουρινάκη	36	4031	άνεκ. Πόρτορπορτ 20 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Πιουνάτεντ Μπαλκ.»	67	16098	έφθ. Πιουνάτεντ Μπαλκανού 21 'Απρ. διά Ναούρου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Αλαφούζος»	68	9031	άνεκ. Ντακάρη 17 'Απρ. διά Δυρράχιον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	Πικλόμπαλ Μπάλκ Κάρ.»	68	24801	άνεκ. Μορόβια 21 'Απρ. διά Δυρράχιον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΤΗΣ	έτ. «Γλαύκην»	50	5120	έφθ. Τιαγκάγκυρ ρόδη 16 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Αστροκλάρο»	53	5185	έφθ. Μπλόραν 19 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Πράμος»	51	6076	άνεκ. Λάς Πάλμας 18 'Απρ. διά Σάντος
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	έλλην. συμφέροντα	46	2103	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝΟΥ	έτ. «Κερκέτιαν»	50	4876	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 18 'Απρ. διά 'Ανκόνα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Οσεάνικ Μπάλκι»	68	24668	άνεκ. Νιούκαστολ (Αύστρ.) 23 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I.	έτ. «Ολυμπος»	68	15355	άνεκ. Ντώρμπαν 13 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Κόλμεναρ»	67	24734	άνεκ. Γιοκοχάμαν 18 'Απρ. διά Φουκουγιάμα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Πελνιάδον»	62	18410	άνεκ. Χάμπτον ρόδης 18 'Απρ. διά Βενεζουέλαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΟΛΗΣ	έτ. «Σεβ Ηυκλ»	69	9044	άνεκ. Μπιλμπάο 12 'Απρ. διά Μπ. 'Αύρες
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ (δ.)	έτ. «Αστροπροτέκτωρ»	58	16357	άνεκ. Καρπίτο 21 'Απρ. διά Νέαν 'Υρκην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΡΟΣ	έτ. «Γιουνάτι. Τσάρτερικη»	66	16164	άνεκ. Καρματού 14 'Απρ. διά Παραντίπ
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Παρνάσσο»	59	21854	άνεκ. Τζεπάλι Ντανά 19 'Απρ. διά 'Αγγλιαν
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	Παλαιοκρασσώς	46	4576	άνεκ. Ντακάρη 30 Μαρτ. διά Μομπάσα
ΚΑΠΤΑΝΑΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Μαρεπίκο»	50	7622	ΐσε «ΜΑΡΚΟΣ», ὡς μετωνυμάσθη
ΚΑΠΤΑΣ ΣΥΡΟΥΣ	έτ. «Μαρμπράδαι»	49	7591	άνεκ. Ήρπηρος (Μπαχ.) 17 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Σάντα Σεαΐλαια»	60	8717	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 17 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΙΚΤΩΡ	έτ. «Μαρίνοι Σίππιγκ»	55	12494	έφθ. Τενερίφην 22 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Μαρέρο»	60	8493	άνεκ. Θεότα 24 Μαρτ. διά Δυρράχιον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΑΪ'ΚΑΛ	έτ. «Ιντερ. Σ. Τρέιντερ»	62	9229	έφθ. Γκέλα 10 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Γιούτι»	53	11164	άνεκ. Μπ. 'Αύρες 14 'Απρ. διά Ιταλίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΠΗΣ	έτ. «Μπράτ Στάρ»	44	4184	άνεκ. Χόγκ - Κόγκ 14 'Απρ. διά Καλκούταν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δ.)	έτ. «Κάρολος»	47	9956	άνεκ. Νέον 'Υρκην 17 'Απρ. διά Λά Ρομάνα
ΚΑΡΟΛΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	47	2408	άνεκ. Τενερίφην 16 'Απρ. διά Μπ. 'Αύρες
ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Ζαδέ»	47	8288	διπλόθε. Παναμά 23 'Απρ.
ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Ακτίς»	68	25084	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΣΕΔΑ	έλλην. συμφέροντα	51	2959	έφθ. Βαλαραΐζο 25 'Απρ.
ΚΑΣΣΕΔΑ	έτ. «Μαρμπρέας»	53	5627	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 14 'Απρ.
ΚΑΣΣΕΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Αγιαμόντες»	51	9396	άνεκ. Μπάρι 19 'Απρ. διά Θεού νίκην
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	έτ. «Βασιλικά»	53	1901	άνεκ. Ντακάρη 19 'Απρ. διά Τουλών
ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ	έτ. «Καστρέντζα»	49	2317	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ II	έτ. «Κατιανάβ»	48	1501	άνεκ. Χόγκ - Κόγκ 16 'Απρ. διά Σιδνεύ
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνοπους»	60	10494	άνεκ. Λονδίνον 13 'Απρ. διά Ντεμαράρα
KATE Ν. Λ.	έτ. «Κρέθων»	51	2373	έφθ. Νάρθικ 22 'Απρ.
KATIΓΚΡ (δ.)	έτ. «Άρδοια»	65	18723	άνεκ. Καράτοι 24 'Απρ. διά Χάργκ 'Αιλαντ
	έτ. «Φοι Κολοκοτρώνη	50	11136	

ΚΑΤΙΓΚΩ Χ. (δ.)	έτ. «Ενοάδιν»	54	11647	άνεχ. Σαλβαδόρ 25 'Απρ. διά Φορταλέτσα
ΚΑΤΙΝΑ	Μ. Πανουλάτος & Σία	56	1082	άνεχ. Σαδόνια 10 'Απρ. διά Νεάπολιν
ΚΕ'ΙΠ ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ. «Ηοτ Μεντίτ. Τρανο.»	55	1518	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕ'ΙΠ ΝΕΡΙΤΑ	έτ. «Σαρόφτια»	57	9092	άνεχ. Τζέντα 24 'Απρ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κο - Βεντούρα»	62	10493	άνεχ. Σίγκαπούρην ρόδις 18 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Λουκέρο»	44	5057	έφθ. Ντάρ εξ Σαλάμ 22 'Απρ.
ΚΕΡΚΗΣ	έτ. «Πόκο»	47	2131	άνεχ. Τενερίφον 19 'Απρ. διά Μπ. "Αύρες
ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζαδέ»	48	4030	άνεχ. Φριμάντλ 7 'Απρ. διά Ιαπωνίαν.
ΚΕΧΑΡΙΤΩΜΕΝΗ	έτ. «Ρεντόντο»	62	10860	άνεχ. Κοσίν 15 'Απρ. διά Χιούστον
ΚΙΤΙΚ ΑΙΓΑΙΟΥ	Μ. Νομικός	56	8362	εἰς Γιοκοχάμαν ύπο συμπλήρωσιν
ΚΙΤΙΚ ΑΙΓΑΙΟΥ ΤΕ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ (δ.)	έτ. «Μακεδονίαν»	70	111000	άνεχ. Πόρτ φ Σπαίν 1 'Απρ. διά Ντάρ εξ Σαλάμ
ΚΙΤΙΚ ΘΗΣΣΕΥΣ	έτ. «Θησεύς»	57	9153	άνεχ. Κείν Τάου 21 'Απρ. διά Αμοτερνταρ
ΚΙΤΙΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Κίκη Θήρας»	63	15740	έφθ. Μόπτογυντ 17 'Απρ.
ΚΙΤΙΚ ΜΙΝΩΣ	οτ. «Μίνων»	58	11156	άνεχ. Μόντρεαλ 21 'Απρ. διά Σικάγο
ΚΙΤΙΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Πύλος»	63	15378	έφθ. Μπ. "Αύρες 22 'Απρ.
ΚΙΜΩΛΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	39	4866	άνεχ. Σίγκαπούρην ρόδις 18 'Απρ. διά "Αντεν
ΚΙΜΩΝ (δ.)	έτ. «Πρώτη»	61	16068	έφθ. Άμερεραν 10 'Απρ.
ΚΙΝΗ (δ.)	έτ. «Κίνη»	67	25409	έφθ. Ρεσίο 20 'Απρ.
ΚΙΡΙΝ	έτ. «Καλύμπα»	56	9403	έφθ. Κάμπιε 15 'Απρ.
ΚΛΑΕΚΗ	έτ. «Άντηγονη»	55	8562	έφθ. Βολένθια 18 'Απρ. διά 'Αλγέριον
ΚΝΩΣΣΟΣ	Κ. Εύθυμιάδης	49	2146	άνεχ. Βολένθια 18 'Απρ. διά 'Αλγέριον
ΚΟΛΝ	έτ. «Νάδες Νεπτούνια»	53	5619	ύπο παραλαβήν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Καλίδρα»	58	10034	έφθ. Μόζι 20 'Απρ.
ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρδένιούστο»	56	20855	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 18 'Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΚΟΝΚΟΡΝΤ	έτ. «Σπίζετ Ι»	48	2159	έφθ. Μπάραν 20 'Απρ.
ΚΟΡΦΙΑΝ	έτ. «Κόρφιαν»	58	9292	άνεχ. Φριμάντλ 24 'Απρ. διά Σιδνεύ
ΚΟΡΦΟΥ Α'ΙΛΑΝΤ	έτ. «Σουνίον Σπέσιολ»	59	4267	ύπο παραλαβήν
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	έφθ. Ρόττερνταμ 26 'Απρ.
ΚΟΡΩΝΙΣ	έτ. «Διομάντι»	46	2361	άνεχ. Ειλάτ 22 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	έτ. (Ν.Ε.Κ.)	50	10315	εἰς Πειραιά ἀπό 3 Μαρτ. (ἐπισκευαί)
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	έτ. «Λούνα III»	64	28349	άνεχ. Μπαχέριν 20 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΚΟΥΡΚ Β.	έτ. «Κούρκ»	53	7021	ύπο παραλαβήν
ΚΡΕΣΤΑ	έτ. «Βιλαδισία»	44	7135	έφθ. Τοιταγκόκ ρόδις 13 Μαρτ.
ΚΡΟΝΙΟΣ	έτ. «Κρόνιος»	51	2372	έφθ. 'Ασοντόν 18 'Απρ.
ΚΡΟΝΟΣ	έτ. «ΕΛ Σάκο»	48	8610	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 27 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Μίραμπρ»	59	9360	έφθ. Πούλο Μπούκομ 25 'Απρ.
ΚΥΘΩΝΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	46	3648	άνεχ. Μπάκια Μπλάνκα 15 'Απρ. διά Ρόττερνταρ
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ. «Ζαφίρ»	39	3287	έφθ. Σάντος 23 'Απρ.
ΚΥΜΑ	Ρούσσος & Σία	38	2838	άνεχ. Αλεξανδρείαν 1 'Απρ. διά Μπουργκάς
ΚΥΠΡΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	3799	άνεχ. Λονδίνον 23 'Απρ. διά Κων(η)πολίν
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Κυρά»	49	2032	έφθ. Καζαμπλάνκα 23 'Απρ.
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άμπα»	56	9086	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 12 'Απρ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΚΥΡΙΑΚΗ	έτ. «Αλχαϊμό»	45	3312	εἰς Γιοκοχάμαν ἀπό 18 Φεβρ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	έτ. «Καπετάν Διαμαντηώς»	66	20516	έφθ. Νέαν 'Ορλεάντην 22 'Απρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Κόρντιαλ»	68	9084	διπλής Παναμά 20 'Απρ. διά Μπατόν Ρούζ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ Μ.	έτ. «Σοο. Άρμαντόρα»	56	8775	έφθ. Νεάπολιν 20 'Απρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έλλην. συμφέροντα	37	1272	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Α. Κ. Μίχαλος	54	8063	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 8 'Απρ. διά Γουαμπά
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	έτ. «Μάρφο»	67	15355	άνεχ. Ντάρημπαν 24 Μαρτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΩΣΤΑΦΛΩΡΑ	έτ. «Λεντούμα»	53	5921	έφθ. Σαδάνη 25 'Απρ.
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝ	έτ. «Λόδς Χερμανος»	56	8474	άνεχ. Φαγιάλ 16 'Απρ. διά Κόλπον Η.Π.Α.
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	έτ. «Αίτζιαν»	65	14088	άνεχ. Ροζάριο 7 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΛΑΙΛΑΨ	έτ. «Οσεάνικη»	56	8108	έφθ. Μπ. "Αύρες 22 'Απρ.
ΛΑΙ'ΟΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ	έτ. «Λόμπος»	43	3874	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΛΑΙ'ΟΝ ΟΦ ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Κούμπετκολ»	49	2273	έφθ. Πόρτ Σουδάν 19 'Απρ.
ΛΑΙ'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	έτ. «Χριστούμη»	50	2494	εἰς Πέρτ Σουδάν ἀπό 27 Μαρτ.
ΛΑΚΩΝΙΑ	έτ. «Κουμπακούμη»	54	3315	έφθ. Πειραιά 14 'Απρ.
ΛΑΜΠΡΟΣ	έλλην. συμφέροντα	60	14431	άνεχ. Χάλιφας 18 'Απρ. διά Γλασκώθην
ΛΑΜΠΡΟΣ Μ. ΦΑΤΣΗΣ	έτ. «Αλφα»	57	6132	έφθ. Ντάρημπαν 5 'Απρ.
ΛΑΡΡΥ Λ.	έτ. «Ελφορτούνα»	60	9486	άνεχ. Ναγκίγιον 9 'Απρ. διά Ντάρημπαν
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ	έτ. «Αστρολέαλ»	48	9181	άνεχ. Σαγκόνιαν 15 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΛΕΑΝΔΑΡΟΣ	έτ. «Ντιαμόντε»	62	10514	άνεχ. Βικτώρια (Β.Κ.) 7 Μαρτ. διά Κίναν
ΛΕΥΚΑΔΙΟΣ	έτ. «Αστρο Ντινάμικο»	49	9412	έφθ. Καράται: 19 'Απρ.
ΛΕΥΚΙΠΠΙΟΣ	έτ. «Σκαραστέλ»	36	4997	διπλής Γιβραλτάρ 17 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	έτ. «Ραπανάμελ»	47	2784	άνεχ. Τρόπτακίαν 10 'Απρ. διά 'Αλεξανδρείαν
ΛΕΩΝΗΣ	Έχ. Χαλκούνας	50	6724	άνεχ. Ντακάρ 5 'Απρ. διά Λόμη
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΙΑΝΗΣ	έτ. «Φαίροψ»	65	15738	άνεχ. Γδόνια 21 'Απρ.
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Αστρο Μαντάτο»	59	12821	άνεχ. Αντεν 26 'Απρ. διά Τζιμπούτι
ΛΗΝΤΕΡ ΟΥΑΝ	έτ. «Μαρεσόλ»	44	2872	άνεχ. Λιοσσάνηα 11 'Απρ. διά Χουέλθα
ΛΗΝΤΕΡ ΤΟΥ	έτ. «Βάτικα»	47	2740	έφθ. Πειραιά 13 'Απρ.
ΛΙΒΟΡΝΟ	έτ. «Τρανσαπασίφικ»	52	4995	έφθ. Μόμπιλ 24 'Απρ.
ΛΙΔΔΥ	έτ. «Χεφαλλινικάνη»	46	1670	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	έτ. «Μαρκούνα»	51	4137	άνεχ. Λιδερόπουλος 24 'Απρ. διά Λιοσσαδώνα
ΛΙΝΔΟΣ	έτ. «Τόρρες»	62	10833	έφθ. Μόντρεαλ 22 'Απρ.
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρδιέντο»	60	14302	προσολούσεν εἰς 5.59° N. - 105.51° A. 14 'Απρ.
ΛΙΣΣΑΒΟ	έτ. «Κάλα»	51	2428	έφθ. Λατάκια 17 'Απρ.
ΛΟΝΔΑΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	έφθ. Βρέσπιν 24 'Απρ.
ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥΎΔΑ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	έτ. «Νόροπιτς»	51	11347	άνεχ. Ντακάρ 21 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΛΟΡΕΝΤΖΟ (δ.)	Έχ. Χαλκούνας	54	10024	άνεχ. Νέαν Υόρκην 3 'Απρ. διά 'Αρούμπαν
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	έτ. «Ιόνιων Ναδιγκ.»	64	9615	έφθ. Πόρτ Αρόδου 16 'Απο.
ΛΟΥΚΙΑΝΑ Ν.	έτ. «Μουζάκη»	46	4249	εἰς Τοιταγκόκ ρόδις 13 Μαρτ.
ΛΥΡΑ (δ.)	έτ. «Χάρπη»	51	10203	άνεχ. Τζιμπούτι 23 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	έτ. «Ακτίς»	69	25168	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 'Απρ.
ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Σελόζη»	58	18297	έφθ. Πουέρτο λα Κρούζ 16 'Απρ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Μαίανδρος»	63	15929	άνεχ. Πόρτ Σαλαζάρ 23 'Απρ. διά Δουνκέρκην
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Μίνιμαρ»	68	22391	έφθ. Γιοκοχάμαν 9 'Απρ.
ΜΑΙΡΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Εξάντασις»	60	12091	άνεχ. Ντακάρ 4 Μαρτ. διά Κίναν
ΜΑΚΑΛΛΑ	έτ. «Εκάλη»	55	1517	άνεχ. Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (ΜΙΚΤΟΥ)	«Ελλενικ Μπάλκ Τράνον.»	67	38286	διπλής Παναμά 8 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΜΑΚΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	έτ. «Μακόβεντσιουρ»	38	5147	έφθ. Μπάκια Μπλάνκα 19 'Απρ.
ΜΑΚΟ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Μάκο Προγκρές»	43	4419	άνεχ. Θεύστα 25 'Απρ. διά Ρίο Ιανέπρο
ΜΑΚΟ ΘΡΕ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Μάκο Θρέιντερ»	47	2271	έφθ. Νόρκοπικ 19 'Απρ.
ΜΑΝΑ (δ.)	έτ. «Μάνα»	67	1831	άνεχ. Αλεξανδρείαν 14 'Απρ.
ΜΑΝΕΣ	Έχ. Χαλκούνας	55	11430	ύπο παραλαβήν
ΜΑΝΟΥΕΛΑ (δ.)	έτ. «Μοτοράνδες»	55	8526	άνεχ. Λάς Πάλας 13 Μαρτ. διά Χοινάγκ
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	έτ. «Βαρνίμα»	51	11022	άνεχ. Ρόττερνταρ 24 'Απρ. διά Μπορντώ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	Έλλ. Δεξαμενοπλοία	45	3766	εἰς Πειραιά ἀπό 10 'Ιαν. (ἐπισκευαί)
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	'Ιω. Λάτος	51	16440	άνεχ. Μαρθάνισιον 16 'Απρ. διά Μέρσα έλ Χάμρα
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.)	έτ. «Πιθαγόρας»	66	18569	άνεχ. Μίζουσιάμ 14 'Απρ. διά Νιούκαστλ (Αντόρτ.)
ΜΑΡΓΚΕΤΙΝΑ	έτ. «Μαρκοριέντε»	53	11376	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 22 'Απρ. διά Νεάπολιν
ΜΑΡΗ ΧΑΝΑΡΗ	έτ. «Μαργκετίνα»	49	4311	έφθ. Απάνα (Λάγκος) 17 'Απρ.
ΜΑΡΘΑ (δ.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	66	18569	έφθ. Βανκούμπερ 20 'Απρ.
ΜΑΡΙ	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	49	10123	άνεχ. Μη. Αύρες 19 'Απρ. διά 'Αμεριγρόν
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μαρι»	58	4219	έφθ. Πειραιά 19 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ III	έτ. «Ιονίαν»	62	9455	άνεχ. Σάντο Ντομίγκο 15 'Απρ. διά 'Αννάμπα
ΜΑΡΙΑ Α. Λ.	Γιολδόπον - Μαρούλης	53	824	έφθ. Τέμα 22 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΔΗΝ	έτ. «Τρ. Τζενεράλες»	56	10016	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ Ε. (δ.)	έτ. «Μέρεμαρ»	56	8799	διπλής Παναμά 22 'Απρ. διά Σάντο Ντομίγκο
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	52	10607	έφθ. Μη. Αύρες 22 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Φρόδω»	70	9070	διπλής Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΜΑΡΙΑ Μ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	έφθ. Γιοκοχάμαν 12 'Απρ. διά Βαλένθια 8 'Ιαν. (ἐπισκευαί)

ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πλατσάνι»	41	5291	έφθ. Μέροευ Μηπάρ 25 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ (δ.)	έτ. «Σαλίδι»	58	12493	άνεχ. Πούλο Σαμπού 22 'Απρ. διά Ντουμάϊ
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Πασούφικα Φινανσιάρια»	62	12228	έφθ. Κεμπτεκ 23 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ Τ.	έτ. «Ελεστον»	36	1597	άνεχ. Κατάνια 24 Μαρτ. διά Μαρσάλα
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πλανδίστα»	57	10314	έφθ. Μη. Αύρες 21 'Απρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ρημάραν»	62	14782	έφθ. Γιοκοχάμα 20 'Απρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ελεής II»	54	8025	άνεχ. Πούλο Μηπούκομ 4 'Απρ. διά Σαγκάπων
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	Ίω. Λάτος	50	16394	άνεχ. Άλεξανδρειαν 5 'Απρ.
ΜΑΡΙΒΑ	έτ. «Βάρκο»	54	3146	έφθ. Άμβερραν 23 'Απρ.
ΜΑΡΙΓΩ	Α. & Μ. Μπουσαές	47	1595	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ	«Γέμελας Μαρ. 'Εντερπ.»	68	10016	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 'Απρ.
ΜΑΡΙΓΩ Ρ.	έτ. «Γκόλφο Άζουλ»	69	10816	έφθ. Σαδάνιαν 25 'Απρ.
ΜΑΡΙΓΩ Φ.	έτ. «Ροδόσιο»	53	5842	διπλήθε Κων) πολιν 9 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Αιλάντερς»	55	5118	άνεχ. Μάσουν Μασυκανού 6 'Απρ. διά Πάγκο Πάγκων
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έλλην. συμφέροντα	24	2359	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΚΑ	Μ. Μαρκαντώνακης & Υιοι.	62	1511	άνεχ. Βόλον 10 'Απρ. δι' Οσλο
ΜΑΡΙΛΕΑ Μ. (δ.)	έτ. «NEK»	53	15789	άνεχ. Καρθαγένην 21 'Απρ. δι' Αρζέβ
ΜΑΡΚΟΣ	έλλην. συμφέροντα	50	7622	άνεχ. Ρότερνταν 25 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	έτ. «Βρουλίδια»	62	10485	διπλήθε Παναμά 22 'Απρ. δι' Ιαπωνιάν
ΜΑΡΛΕΝ	έτ. «Τίταραμάρ - I.V.K.»	51	1851	άνεχ. Κόρκ 14 'Απρ. διά Δουβλίνον
ΜΑΡΛΙ (δ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20827	άνεχ. Μαντράς 22 'Απρ. διά Χάρηκ 'Αιλαντ
ΜΑΡΜΙΝΑ	Ν. Γκούμας	44	2817	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	έτ. «Μαρκρεσίεντε»	60	19663	εἰς Αμερικάντα 22 'Απρ.
ΜΑΡΟΥΛΙΟ Β.	έτ. «Βουλκάν»	50	1694	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 19 'Απρ. διά Χοντέιντα
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ουνιβέρσαλ»	55	9125	διπλήθε Κων) πολιν 17 'Απρ. διά Κίναν
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	Ίω. Λάτος	52	11198	έφθ. Ρότερνταν 17 'Απρ.
ΜΑΡΩΝΙΑ	έτ. «Πλέιτ Σιππιγκ»	49	5038	άνεχ. Πενοσάδα 13 'Απρ. διά Λιθερπουλ
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9162	άνεχ. Ναγκόνια 16 'Απρ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Μαιστρός»	69	22391	άνεχ. Ντακάρ 22 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνβια»	57	8906	έφθ. Ριγιέκαν 15 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	έτ. «Μιραλάγκο»	55	7471	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 'Απρ.
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Αυτόλυκος»	57	8823	έφθ. Μίλαζο 24 'Απρ.
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα»	57	32168	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 4 'Απρ. διά Μοντεβίδεο
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάνη»	57	9168	άνεχ. Βαλαρού 19 'Απρ. διά Πόρτλαντ
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	Έλλενικ Μαρίτ. Τραστ.	65	14264	διπλήθε Κων) πολιν 8 'Απρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΜΕΘΩΝΗ	έτ. «Μεθώνη»	48	2227	διπλήθε Παναμά 21 Μαρτ. δι' Ιαπωνιάν
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. «Μελίτρα»	61	14661	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 11 'Απρ.
ΜΕΛΙΤΩΝ	έτ. «Φρήντομ Ιντερκοντ.»	68	10017	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 'Απρ. δι' Αρούμπα
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	έτ. «Αυτούριας»	58	21479	άνεχ. Σιγκαπούρην 25 'Απρ.
ΜΕΡΑΙΝ	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7235	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 20 'Απρ.
ΜΕΣΣΗΝΗΑ	έτ. «Αιτζιάν Φράιτ»	60	14431	άνεχ. Κόμπε 8 'Απρ. διά Σιδηνεϋ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	έτ. «Αιγίγος»	69	18263	έφθ. Γουέλιγκτων 17 'Απρ. διά Μπαντάρ Μαχοάκρων
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	έτ. «Βάρκιζα»	70	18263	άνεχ. Βατλιμόρων 17 'Απρ. δι' Αρούμπα
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	έτ. «Φορεντο»	54	11744	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 23 'Απρ. διά Τέξας Σιτού
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	έτ. «Ικερίγε»	70	18250	άνεχ. Φρήτασον 19 'Απρ. διά Περισκόν Κόλπον
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΟΛΗΝ (δ.)	έτ. «Αστρο Εξίτο»	65	54863	άνεχ. Σιγκαπούρην 19 'Απρ. διά Μόσι
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)	έτ. «Μάρες Μπενίγκος»	55	20364	διπλήθε Κων) πολιν 29 Μαρτ. διά Πειραιά
ΜΕΤΑΤΑΛΤΙΚ	έλλην. συμφέροντα	47	1700	έφθ. Γιοκοχάμαν 26 'Απρ.
ΜΗΛΑΕΑ	έτ. «Τραμουντάνα»	46	7713	άνεχ. Μπανάνα 18 'Απρ. διά Ρότερνταμ
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Ακρίς»	49	9004	διπλήθε Παναμά 23 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Κόδοτα ντε Μάρφιλ»	63	10514	έφθ. Καλλάδ 23 'Απρ.
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μανύμπα»	49	8409	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 'Απρ. δι' Αρούμπα
ΜΙΑΟΥΑΗΣ (δ.)	έτ. «Λούνα II»	52	18306	άνεχ. Απόλα Λάγκος 17 'Απρ. διά Κόνακρου
ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Ερέτρια»	54	11344	ύπο παραλαθήν
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάδες»	57	9200	άνεχ. Απόλα Λάγκος 17 'Απρ. διά Κόνακρου
ΜΙΜΟΖΑ	έτ. «Πρότο»	56	8618	ύπο παραλαθήν
ΜΙΝΑ	«Επτανησιακή ΝΕΠΕ»	53	1963	έφθ. Τουκτοριν 20 'Απρ.
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	έτ. «Μαρεμπλάμα»	69	16413	έφθ. Χούλλ 21 'Απρ.
ΜΙΝΕΡΒΑ II	Μ. Βέτας	56	1194	άνεχ. Καζαμπλάνκα 22 'Απρ. διά Μπαγιόν
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	έτ. «Ε. Λάμπη»	70	1570	άνεχ. Φρήτασον 19 'Απρ. διά Περισκόν Κόλπον
ΜΙΝΙ ΔΕΙΓΚ	έτ. «Ε. Λέικι»	70	1570	εἰς Μουροράν ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΕΩ	έτ. «Ε. Λέικι»	70	1570	εἰς Μουροράν ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΙΔΑΚ	έτ. «Ε. Λιλάκ»	70	1570	εἰς Κόμπε ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΔΙΛΥ	έτ. «Ε. Λίλι»	70	1570	εἰς Κόμπε ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	έτ. «Ε. Λότους»	70	1570	εἰς Κόμπε ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΟΥΤΣΙ	έτ. «Μινούτσιοι»	48	6122	άνεχ. Βρέμιν 23 'Απρ. διά Πουέρτο Καμέλο
ΜΙΧΑΗΑ Ε.	έτ. «Πινελόπη»	56	8905	έφθ. Βενετίαν 21 'Απρ.
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	έτ. «Ταλαθέρα»	56	8046	άνεχ. Ριγιέκαν 22 'Απρ. διά Καζαμπλάνκα
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκρεάντα»	57	12317	άνεχ. Σλόχαφεν 18 'Απρ. διά Κιουρασόν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	έτ. «Μινιμίκι»	68	23067	άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 'Απρ. διά Γλαντάντσουν
ΜΙΧΑΗΑΣ Κ.	έτ. «Τρίνιτυ»	61	2490	άνεχ. Βιλμπικτων (Β.Κ.) 20 'Απρ. δι' Αντίγκουα
ΜΙΧΑΙΛΟΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Εύλογια»	61	12662	έφθ. Παναμά 12 'Απρ.
ΜΟΜΠΛΙΑΤΑ (δ.)	έτ. «Πανοσεάνικ Ναβ.»	69	47958	άνεχ. Γιουροπόρτ 8 'Απρ. διά Μπαντάρ Μαχοάκρων
ΜΟΝΙΚΑ Ζ.	έτ. «Δίδυμοι»	52	1950	έφθ. Τούλα 24 'Απρ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	άνεχ. Κοπεγχάνην 18 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΜΠΕΛΛΑ	έτ. «Μπέλλα»	53	2990	έφθ. Ικούΐτος 19 'Απρ.
ΜΠΕΡΓΚΟΥΜ	έτ. «Κιλάνι»	57	2208	έφθ. Ελλεισμέρ Πόρτ 19 'Απρ.
ΜΠΙΑΝΚΑ	έτ. «Ζαδέ»	52	5153	άνεχ. Αμδούργον 19 'Απρ. διά Φορταλέτσα
ΜΠΙΛΛΙ	έτ. «Παν. - Όσεαν»	36	5275	διπλήθε Κων) πολιν 19 'Απρ.
ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	έτ. «Μπράιτ Σάν»	45	3450	έφθ. Μάλιο 13 'Απρ.
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ'	Γ. Εύσταθιουν - Π. Παππάς	51	6022	έφθ. Αμδούργον 17 'Απρ.
ΜΠΡΟΔΕΡΣ	έτ. «Στύλκο»	50	2424	άνεχ. Χάιφα 20 'Απρ. διά Μερινά
ΜΥΚΗΝΑΙ	έτ. «Ελλην. Γραμμή Ν. Αμερ.	34	2709	διπλήθε Κων) πολιν 12 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	άργει Πειραιά όπα 19 Φεβρ. 1969
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Παραδημητρίου	47	9957	έφθ. Σαβόνα 21 'Απρ.
ΜΥΤΙΔΙΟΥΤΣΣΑ	έτ. «Σαλαμινία»	57	9345	έφθ. Μπριμπαίνην 23 'Απρ.
ΜΥΣΩΝ	έτ. «Πρέσσος»	51	4029	έφθ. Ρότερνταμ 26 'Απρ.
ΜΥΤΡΙΚ	έτ. «Βικτωριάνα»	56	7841	έφθ. Γένοβαν 23 'Απρ.
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λίμνηρα»	58	13152	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 'Απρ. δι' Αμδέροαν
Ν. ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. «Νόροπο Φρέντερς»	59	11299	έφθ. Μασαλλαν 19 'Απρ.
ΝΑΙΤΑΣ Κ.	έτ. «Λουτσκατ»	50	5326	έφθ. Κολόμπη 9 'Απρ.
ΝΑΝΟ	έτ. «Μαϊνγκούς»	50	1391	έφθ. Τακοράντη 16 'Απρ.

THE LONDON
STEAM-SHIP OWNER'S MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD.
(ESTABLISHED 1866)

Ασφαλίσεις προστασίας και άποζημιώσεως (P & I)
ΔΙΑ ΝΑΥΑΩΝ. ΣΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ

Πληροφορία: εἰς τοὺς διαχειριστὰς

A BILBROUGH & CO. LTD

Telegrams: Billingsgate, London, E.C. 3.

Walsingham House, Seething Lane, EC3

Telephone : Royal 4971
TELEX : 242570

TELEX: 262670

NAYAPINO	Katritonop - Drauganias	57	2000	eis meisoigiaikas metaforas
NAYAPINO ΜΠΑΙΓ'	et. "Triphilalia"	50	1501	anex. Ntobep 25 'Apr. dia Sannterlan
NAYTILOS	"Makreseinata"	46	2270	anex. "Alezandresian 23 'Apr. dia Sifai
NEA MONI	"Inomanei"	47	4981	dimili. Ooudan 18 'Apr. dia "Alezandresian
NEA TUXH	"Louvinio"	54	3534	anex. Oloswiuk 17 'Apr. dia Kavada
NEPTOUN	"Eponeria"	54	7968	anex. Ntowmpion 6 'Apr. dia N. Amerikin
NERINA	"Giounvaitent S.E."	63	1197	anex. Thesouta 6 'Apr. dia "Imperio
NESTOR	Oultrampar "Armantrada	51	17225	anex. Mozi 14 'Apr. dia Baladrou
NESTOR	"Neotwaro"	48	3286	dimili. Kawn) polin 21 Mart. dia M. Thalassosan
NESTOR	"Polioixi"	49	2036	ef. Balednithia 24 'Apr.
NEFOS	N. I. Varodinogianvns	56	7911	anex. Xamption rodes 11 'Apr. dia "Italiav
NHL APMSTRGK (δ.)	"Skavndinaviai"	60	25920	anex. Viladelfeian 5 Mart. dia "Aroympan
NHSOS ΘASOS	"Morpeas"	38	1770	arguei Venetian ap 4 'Apr.
NHSOS AEROS	et. "Morpeas"	48	2000	ef. Penayk 24 'Apr.
NHSOS PAROS	et. "Morpeas"	49	1953	anex. Sylgakoupru rodes 17 'Apr. dia Sipmou
NHSOS SERFOOS	Φ. Georropousoulos	49	1849	anex. Sabdon 17 'Apr. dia Latakkia
NHSOS SKOPELOS	A. "Athenasapdis"	54	2006	anex. Venetian 20 'Apr. dia Durrachion
NHSOS SKYROS	Φ. Georropousoulos	47	2017	anex. Thesouta 19 'Apr. dia Mpissos
ΝΙΑ	"Neimo"	51	2061	eis Peiraias (episkeuai)
ΝΙΚΗ	et. "Atanatikos"	58	9999	ef. Mnoumenathontoura 24 Mart.
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ	et. "Maraioentra"	53	1503	eis meisoigiaikas metaforas
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	St. Ntaifas k.l.p.	44	3911	anex. Tripolin (Libanon) 22 'Apr. dia "Apapa) Lagonos
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Δ.	et. "Ionumar"	69	9038	ef. Sabdannan 11 Mart.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ.	et. "Ekalop"	55	1520	eis meisoigiaikas metaforas
ΝΙΚΟΣ	et. "Markomare"	51	6987	unpo paralabhn
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	et. "Barvniupros"	49	15980	eis Raks Gkariup ap 27 Maiou 1969
ΝΙΚΟΣ Σ.	et. "Trikonitivnetral"	44	7232	ef. Nakala 20 'Apr.
ΝΙΝΗ	et. "Oso Sippiyki"	62	28651	dimili. Panamad 30 Mart. dia "Iapanian
ΝΟΡΔΑΡ	et. "Ebmika"	48	2351	anex. Pottternta 23 'Apr. dia Sannternter
ΝΟΡΔΑΧΙΝΤ	et. "Akavanta"	48	2342	anex. Peiraias 19 'Apr. dia Kalliar
ΝΟΡΘ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ	et. "Plakakalantzes"	60	10236	dimili. Panamad 13 'Apr.
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	et. "Palamantres"	57	10904	ef. Venetian 11 'Apr.
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	et. "Plankokouista"	58	10662	ef. Moriounykd 16 'Apr.
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	et. "Plaoiprik Karrerop"	66	25820	ef. Pottternta 19 'Apr.
ΝΟΡΘ ΑΟΡΝ (δ.)	et. "Pridim"	59	12390	anex. Mpaixrein 3 'Apr. dia Baikarai
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	et. "Pouverto Rhail"	59	8646	ef. Genoban 17 'Apr.
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΕΣΣ	et. "Planto"	58	8639	ef. Batimopron 23 'Apr.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	et. "Priontopi"	61	15092	anex. Pottternta 18 'Apr. dia Koldpon H.P.A.
ΝΟΡΘ ΧΑΙΝΕΣ	et. "Plorntiopie"	62	15110	ef. Mp. "Aures 16 'Apr.
ΝΟΡΘΕΡΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	et. "Tota"	58	9998	anex. "Apapa) Lagonos 20 'Apr. dia Pouant Noular
ΝΟΡΜΑ	ellin. sumfereonta	39	1742	anex. Ntoumprednik 17 'Apr. dia Mpexia
ΝΟΡΤΡΑΝΣ ΓΙΟΥΝΙΤΙ	et. "Koraiokapki"	59	12256	anex. Ayoudontos 7 'Apr. dia Liperi
ΝΟΤΗΣ	et. "Alko"	48	2266	ef. Rouen 22 'Apr.
ΝΤΑΛΕΜΟΣ	et. "Astortronopito"	50	12240	ef. "Ozakan 18 'Apr.
ΝΤΑΡΛΙΝΙΚ	A. Panaoyakois	47	2095	dimili. Kawn) polin 6 Mart. dia M. Thalassos
ΝΤΑΡΑ	et. "Alantemparan"	53	4234	anex. Boulawn 22 'Apr. dia "Fotrt nte Frans
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	et. "Ofortouna A."	65	35774	ef. Amberas 26 'Apr.
ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΕΙΑ (δ.)	et. "Arere"	66	15840	unpo paralabhn
ΝΤΗΟΑ'ΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	et. "Movento"	64	35412	Sylgakoupru rodes 18 'Apr. dia Bilmiketw
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	et. "Arxontondnoos"	62	14150	ef. Tokio 10 'Apr.
ΝΤΙΝΟΣ Μ.	et. "Iamvairis"	56	7962	anex. "Hot Lontou 2 'Apr. dia Mezik
ΝΤΟΛΑ ΜΑΡΙΑ	et. "Morilina"	57	9094	anex. Ousaki 18 'Apr.
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	et. "Euripioldis"	57	7285	anex. Mp. "Aures 24 'Apr. dia Giabata
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	et. "Hrobdotis"	56	8716	ef. Giokokamau 19 'Apr.
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	et. "Kobdros"	69	9072	anex. "Ankona 7 'Apr. dia Durrachion
ΝΤΟΡΙΚ ΑΡΡΟΥ	et. "Xios"	70	18776	eis Rigieskan unpo sumplhriowin
ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ	et. "Marperphekta"	59	13381	anex. Mozi 18 'Apr. dia Naosouru
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	et. "Sountrameriaka"	50	2059	anex. Lmchax 22 'Apr. dia Kotka
ΟΘΩΝ	et. "Altizian"	57	9448	anex. Poedario 16 'Apr. dia "Iapanian
ΟΛΛΑΝΑΙΑ	et. "Ellinikini" A.E.	56	4380	dimili. Gibraltarp 22 'Apr. dia Xiosuton
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερ.)	et. "Tranostatlanтика"	53	17434	anex. Nean "Yorkin 20 'Apr. dia (krouasieira)
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	et. "Prodromosis"	55	2552	anex. Zerpon 23 'Apr. dia Ganpon
ΟΛΥΜΠΙΚ	et. "Eubioia"	37	2354	ef. Spetzia 11 'Apr.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	et. "Gkraftontu"	69	109579	anex. En Aliaut 12 'Apr. dia Pottternta
ΟΜΑΛΑ	et. "Oimala"	50	5593	dimili. Kawn) polin 22 'Apr.
ΟΝΕΣΤΙ	et. "Merteobri"	47	1663	ef. Gkottetoupoirk 21 'Apr.
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	et. "Salamis"	39	5235	anex. Ntiekou Souarez 4 'Apr. dia Saikani
ΟΝΤΡΥ	K. Grattos	45	7258	eis Toitakongk ap 9 'Jan.
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	et. "Astotrokoreisntuo"	56	10929	ef. Genoban 22 'Apr.
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	et. "Astotromprilllo"	57	9367	anex. Ntowmpion 17 'Apr. dia Kejmek
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΓΝΕΡ	et. "Orienteant Hot"	45	7787	anex. Ntowmpion 24 'Apr. dia Montrreas
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	et. "Astortrovato"	49	5684	anex. Neaut 16 'Apr. dia Nean "Orleanev
ΟΡΦΕΥΣ	et. "Orefeu"	56	9942	ef. Lasc Palmas 23 'Apr.
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	et. "Plyadosis"	61	16622	anex. Orpmanil 13 'Apr. dia Kivon
ΟΣΕΑΝΙΚ	et. "Oseanik"	61	10966	anex. Kompis 19 'Apr. dia Kimitous
ΟΥΑΛΣΕΣΣ ΑΙΓΑΛ	et. "Arkeloios"	50	2500	anex. Gkalkouosai 17 'Apr. dia Mowntreas
ΟΥΑΛΣΕΣΣ ΚΑΣΤΑ	et. "Ouladeses Sipinivki"	54	2731	ef. Gkalkosetou 12 'Apr.
ΟΥΑΛΣΕΣΣ ΡΗΦΕΡ	et. "Antikleia"	50	3206	ef. Rottternta 25 'Apr.
ΟΥΑΛΣΕΣΣ ΩΓΥΤΙΑ	et. "Obousaeo"	55	1799	anex. Amboirygon 22 'Apr. dia Gkalkosetou
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	et. "Bolantdro"	63	15377	anex. Sylgakoupru rodes 26 Mart. dia Mp. "Aures
ΠΑΙΑΝ	et. "Renges"	60	9317	ef. Gkalkouk 18 'Apr.
ΠΑΙΚ'ΚΟΝ (δ.)	et. "Marosaeano"	58	23607	anex. Meva "Ahamant 24 'Apr.
ΠΑΚΑΛΑ	et. "Oliumiptote"	47	6702	anex. Ntakar 21 'Apr. dia Balednithia
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	et. "Pjerto 'Alegkor"	56	16250	anex. Antev 4 'Apr. dia "Agyllian
ΠΑΝΑΓΙΑ	"Agygelaokis"	51	5170	ef. Pouant ot Pjir 20 'Apr.
ΠΑΝΑΓΙΑ	ellin. sumfereonta	54	2588	anex. Venetian 21 'Apr. dia Tergeostin
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	G. M. Moun dreas & Afoi.	52	1295	ef. Peiraias 16 'Apr.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	et. "Gouiantrado"	44	7251	anex. Mpoka Gkranite 15 'Apr. dia Koatzakoko
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	et. "Akme"	57	10508	ef. Radenon 20 'Apr.
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.	et. "Tzeneral-Mar. Entep."	47	2576	eis meisoigiaikas metaforas
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ	Tsovirianiki	39	2456	anex. Ammokhoton 21 'Apr. dia Peiraias
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	N. Alafados	50	1312	anex. Neaut 16 'Apr. dia Kivon
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΖΥΛΑΣ	et. "Balaleinte"	55	10135	ef. Spetton 7 'Apr.
ΠΑΝΔΩΡΑ	et. "Plymeneis"	50	7468	anex. Tzimouti 23 'Apr. dia N. Afrikin
ΠΑΝΟΣ	et. "Arirouonto"	47	2811	anex. Sfak 21 'Apr. dia Sipmenvik
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	et. "Nta Koita"	45	4229	anex. Mp. "Aures 3 'Apr. dia Doublion
ΠΑΝΟΡΑΙΑ	et. "Pjara Biadezis"	54	7853	dimili. Kawn) polin 7 'Apr. dia Bärwan
ΠΑΡΑΙΣΚΕΥΗ ΛΑΙΜΟΥ (δ.)	et. "Pjanwaria"	39	4550	ef. Pjewer Meros 20 'Apr.
	et. "Gerontina"	59	13205	eis Xoig - Koyk ap 5 Auy.
E. Sarladias k.l.p.	54	2427	ef. Pjort Soudan 14 'Apr.	
ΠΑΣΙΟΙΚ ΚΑΙΩ	et. "Armaanta II"	56	6156	anex. Xenoloulou 14 'Apr. dia Saipan
ΠΑΣΙΟΙΚ ΠΩΔ	et. "Armantrores"	57	5176	anex. Sylgakoupru rodes 7 'Apr. dia Kivon
ΠΑΤΙΟΝΙΚ	et. "Mountiala"	56	8984	anex. Loundion 25 'Apr. dia "Alezandresian
ΠΑΤΡΑΙ	E. Ellinikini A.E.	47	2752	anex. Sait "Anna Mpsai 22 'Apr. dia Marakaimpo
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	et. "Márdes"	65	34501	anex. 'Adekalida 23 'Apr.
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)	A. Xanbordis	50	16259	eis Racs Sannant ap 5 Auy.
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	N. S. Varodinogianvns	51	15861	anex. Maosailian 18 'Apr. dia "Anampta
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	M. Marakontavakis & Yiosi	62	1510	ef. Ssoumthampon 22 'Apr.
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	et. "Xryssobalalantou"	56	2399	anex. Lasc Palmas 4 'Apr.
ΠΕΛΙΑΣ	et. "Ntetempe"	46	8590	anex. "Alezandresian 19 'Apr. dia Giouygkosalauian
PENNY	et. "Szan Panteleimoun	41	3496	anex. Oum Sait 14 'Apr. dia Galilai
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	et. "Plankorompo"	59	23607	

ΠΕΡΓΑΜΟΣ				
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μικτόν)	έτ. «Θράνικον»	48	1594	έφθ. "Απανα) Λάγκος 7 'Απρ.
ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	«Τρείνητ Αμπάσαντερ»	55	17999	άνεχ. Ούν Σαιδ 1 'Απρ. διά Καμπάνα
ΠΕΡΣΑ ΛΥΔΙΑ	έτ. «Περικλής»	56	20776	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 17 'Απρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Ελπίνα»	58	2667	άνεχ. Εμδεν 22 'Απρ. διά Καέν
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Μαρνάτο»	63	33462	διπλήθ. Γιβραλτάρ 26 'Απρ.
ΠΕΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Κανόνους»	56	15852	έφθ. Πουέρτο Μιράντο 21 'Απρ.
ΠΕΤΡΟΛΑ II (δ.)	έτ. «Εστρέλλα Όσεάνικα»	57	7843	έφθ. Μη. "Άυρες 2 Μαρτ.
ΠΕΤΡΟΛΑ III (δ.)	έτ. «Πλιόννηρ»	52	15880	ύπο παραλαβήν
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (δ.)	'Αχ. Χαλκούσης	58	20592	διπλήθ. Παναμά 5 'Απρ. διά Κουϊνάνα
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κάνονους»	57	11089	έφθ. Χιροκάθα 4 'Απρ.
ΠΗΛΕΑΣ	έτ. «Πλιλέας»	69	10010	άνεχ. Χακόδαπτην 4 'Απρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Τορκουάτο»	61	10072	άνεχ. Ρότερνταμ 2 'Απρ. διά Τάγκα
ΠΗΝΕΛΩΝΗ	έτ. «Ζαδέ»	41	3307	άνεχ. Τενέριφην 24 'Απρ. διά Δυρράχιον
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομέρσιολ Μαριτάμι»	54	8603	άνεχ. Θεούτα 12 'Απρ. διά Πειραιά
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Κάνονους»	58	9503	έφθ. Τρόντχαιμ 10 'Απρ.
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Μαρκομάντο»	63	10736	άνεχ. Σαδόνα 16 'Απρ.
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Πλιέάς»	56	10190	άνεχ. Άιδι 19 'Απρ. διά Πόρτλαντ ('Ορ.)
ΠΟΒΗΤΗ	έτ. «Υπέρμαχος»	57	9486	άνεχ. Ντακάρ 17 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Κανόνους»	58	9603	ίδε «ΘΕΑΝΟ Λ.Σ.» ώς μετωνυμάσθη
ΠΟΛΕΜΙΚ ΚΩΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαργκάσια»	54	12859	έφθ. Μη. "Άυρες 23 'Απρ.
ΠΟΙΗ	έτ. «Παναχάς»	54	8825	έφθ. Μπιλύπα 9 'Απρ.
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Κάνονους»	61	9958	άνεχ. Πόρτ Αρδουρ 13 'Απρ. δι' "Ιμμιγχαμ
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	έτ. «Νάθα Στραθίλι»	62	11260	άνεχ. Βανκούμπερ 14 'Απρ. διά Κίναν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	έτ. «Ατλάντα»	57	9797	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 16 'Απρ. διά Σιγκαπούρων
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	14425	άνεχ. Βαλτιμόρην 11 'Απρ. διά Γαλλίαν
ΠΟΛΥΦΗΜΟΣ	έτ. «Πολύφημος»	47	8485	έφθ. Μπορντώ 13 'Απρ.
ΠΟΠΗ				
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	έτ. «Οοεγανγουαίνς»	38	2562	άνεχ. Βαρκελώνην 23 'Απρ. διά Μη. "Άυρες
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Μ. Βέτας	53	1365	έφθ. Σέπτε 20 'Απρ.
ΠΡΙΑΜΟΣ	Μ. Μαρκογιαννάκης	53	4085	είς Πειραιά (έπισκευα)
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Μαριντπάλ»	65	20529	άνεχ. Πόρτ Ελλαμπεθ 9 'Απρ. διά Σιγκαπούρων
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ·ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Κωστογιάννην»	30	4184	είς Σαφάρικα από 20 Δεκ.
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Νουέρδα Σεβίλλα»	64	40093	άνεχ. Ράς Τανούρα 14 'Απρ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (δ.)	'Ιω. Λάπτον	64	37304	άνεχ. Τενέριφην 23 'Απρ. διά Μένα 'Αχιαντί
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «ΕΛ Ντοράντο»	55	13095	άνεχ. Τάπα 15 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΙΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Σάμψα»	69	9073	άνεχ. Λάς Πάλμας 13 'Απρ. διά Κίναν
ΠΡΟΕΣΤΩΣ	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	άνεχ. Μαντράς 20 'Απρ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Προεστώς»	59	8494	άνεχ. Λάς Πάλμας 11 'Απρ. διά Τοικτάσ
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	58	10995	άνεχ. Φραντάντλ 16 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13606	άνεχ. Μαμούνα 10 'Απρ. διά Τζάκονθιλ
ΠΡΟΟΔΟΣ	έτ. «Προμηθεύς»	68	35491	άνεχ. Νταμπίερ 18 'Απρ. διά Χιροκάθα
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	έτ. «Μαρπρίου»	61	2063	άνεχ. Μασαλίαν 14 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	έτ. «Γκίννα»	70	10006	έφθ. Βανκούμπερ 18 'Απρ.
ΠΡΟΣΩ	έτ. «Μαρμινίκη»	47	2280	έφθ. Αυδέρσαν 25 'Απρ.
ΠΡΟΤΕΥΣ	έτ. «Πρόδω»	68	34640	άνεχ. Μουρράρην 15 'Απρ. διά Πόρτ Χέντλαντ
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έλλην. ουμφερόντα	50	2392	ύπο παραλαβήν
ΠΡΩΤΟΝ	έτ. «Μπλάκοπη»	56	9218	έφθ. Γενόβαν 17 'Απρ.
ΠΡΩΛ (δ.)	Γ. Μανόπουλος	48	6771	έφθ. Κιέλουν 14 'Απρ.
ΠΡΩΛΑΡΟΥΝ	'Ιω. Λάπτον	52	10224	διπλήθ. Κων) πολιν 22 'Απρ. δι' 'Οδησσόδ
PANTIAN MENT	έτ. «Χελμόδης»	51	6724	ύπο παραλαβήν
PEGGINA				
PEGGINA Δ. (δ.)	έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	άνεχ. Ξέρον 21 'Απρ. διά Δουνκέρκην
PEΘΥΜΝΟΝ	έτ. Κοοπερείτηκ Εντζίνιερς	54	1203	έφθ. Λιοσαδάνην 24 'Απρ.
RENA	έτ. «Ναπίερ»	54	12858	άνεχ. Ραβέναν 20 'Απρ. διά Μπορντώ
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Ρέμυμνον»	66	1127	έφθ. Μπέλφαστ 23 'Απρ.
ΡΙΟ ΠΛΑΤΑ	έτ. «Σύοινος»	55	8902	διπλήθ. Κων) πολιν 20 'Απρ. διά Κωνατάντζαν
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ανεσίσ»	55	7790	άνεχ. Λονδίνον 25 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΡΟΖΕΑΝ	έτ. «Μάρδαν»	55	8117	έφθ. Αμβούργον 30 Μαρτ.
POTTERYNTAM	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Κων) πολιν 24 'Απρ.
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Στάλιτσ»	54	2676	έφθ. Μασαλίαν 21 'Απρ.
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	έτ. «Τρανοπασιφίκη»	45	3863	έφθ. Λονδίνον 26 'Απρ.
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Μπικονοφίλδη»	48	5487	άνεχ. Ντακάρ 4 'Απρ. δι' 'Ινδονησίαν
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	«Ελληνική» Α.Ε.	54	4562	διπλήθ. Κων) πολιν 16 'Απρ. διά Κωνατάντζαν
ΣΑΓΚΑ	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 16 'Απρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΣΑΙΝΤ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Κεραμιές»	56	21081	άνεχ. Χάργκ "Αίλαντ 13 'Απρ. διά Τσίμπα
ΣΑΙΝΤ ΘΟΕΤΙΝΗ	έτ. «Σάγκα»	51	2464	έφθ. Λονδίνον 19 'Απρ.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	Σ. Ροσδόλυμος. έτ. «Ειρήνη»	56	1749	έφθ. Μπέλφαστ 4 'Απρ.
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.)	έτ. «Σαιντ Ειρήνη»	60	12160	διπλήθ. Κων) πολιν 20 'Απρ. διά Κωνατάντζαν
ΣΑΛΒΙΑ	Καπετανίου - Παγουλάτος	47	1575	άνεχ. Λονδίνον 25 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΣΑΛΛΥ	έτ. «Μαΐσφαιρ»	52	10081	έφθ. Αμβούργον 30 Μαρτ.
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Ολγά»	56	8613	έφθ. Πουέρτο Καμπέλο 31 Μαρτ.
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ	έτ. «Σόμια»	56	10488	άνεχ. Λουάντα 23 'Απρ. διά Δουνκέρκην
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Σάμος»	66	17208	έφθ. Καζαμπλάνκα 22 'Απρ.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	έτ. «Σπανάλιν»	52	2929	άνεχ. Δουνκέρκην 20 'Απρ. διά Βισμάρ
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Μαριανέλλα»	37	2409	έφθ. Λονδίνον 23 'Απρ. διά Πειραιά
ΣΑΝΚΤ ΤΖΑΚΟΜΗ	έτ. «Κατερίνα»	52	1746	ανά. Χ. Περάλη Μπούκομ 18 'Απρ. διά Κοτόνο
ΣΑΝΚΤ ΙΝ	έτ. «Βαλερόζα»	58	9104	άνεχ. Αμπιτζάν 19 'Απρ. διά Κοτόνο
ΣΑΝΤΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Σανούδιν»	54	2485	διπλήθ. Μπρούνομπουτελ 17 'Απρ. διά Βισμάρ
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Σίππη Ντεβελόμπεντ»	57	10376	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 24 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΘΟΥΣΑ	έτ. «Σάντα Αλίσια»	63	13841	άνεχ. Παραντην 15 'Απρ. διά Βακαγιάμα
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σίπη Ντεβελόμπεντ»	44	2681	διπλήθ. Κων) πολιν 14 'Απρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Κατάνι»	58	10397	έφθ. Καζαμπλάνκα 24 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	έτ. «Ανθούσια»	48	5957	άνεχ. Μη. "Άυρες 10 'Απρ. διά Ρεσίφ
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	έτ. «Σάντρα Καικίλια»	60	8772	έφθ. Χάρια 20 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	έτ. Α. Ν. 'Αθανασιδήν	44	2289	έφθ. Μπαχερίν 25 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΤΡΙΝΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Καρδαμύλιαν»	59	3027	διπλήθ. Γιβραλτάρ 17 'Απρ. διά Γερμανίαν
ΣΑΝΤΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Σίπη Ντεβελόμπεντ»	58	10391	έφθ. Ρότερνταμ 26 'Απρ.
ΣΑΡΜΠΙΟ	έτ. «Σάρμπιο»	57	2447	άνεχ. Μη. "Άυρες 15 'Απρ. διά Ταιθάν
ΣΑΡΩΝΙΣ				άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 4 'Απρ. διά Δυτ. Αφρικήν
ΣΑΣ	έτ. «Κρήτη»	65	1129	άνεχ. Ασοντον 20 'Απρ.
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ	«Αφοι Σιγάλα	40	5360	έφθ. "Αλεξάνδρειαν 19 'Απρ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	«Γιουν. Μαριτ. Εντερπράΐζ»	46	3921	άνεχ. Αμδεράσαν 23 'Απρ. διά Πειραιά
ΣΕΜΙΡΑ	έτ. «Κάνονους»	55	16241	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδς 9 'Απρ.
ΣΕΝΕΓΚΑΛ	έτ. «Ζάπα»	53	6838	έφθ. Γδύνια 7 'Απρ.
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Αλφα ΙΙ»	47	1835	έφθ. Σεβίλην 21 'Απρ.
ΣΗ ΜΠΡΑΙΤ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	63	3098	έφθ. Γκόττεμπουργκ 23 'Απρ.
ΣΗ ΜΠΡΗΖ	έτ. «Μαρέστε»	50	2774	έφθ. Βούδαν 22 'Απρ.
ΣΙΘΩΝΙΑ	έτ. «Εσονίλιτα»	52	3256	άνεχ. Λάς Πάλμας 23 'Απρ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΡΕΣΤ	έτ. «Ωρντον»	68	10016	έφθ. Αίοι 14 'Απρ.
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΗ	έτ. «Σιλαβέρ Κρέστ»	51	2652	έφθ. "Αλεξάνδρειαν 20 'Απρ.
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΤΑΡ	έτ. «Σιλαβέρ Στάρ»	50	7210	άνεχ. Φουκουγιάμα 12 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΣΙΛΑΒΕΡ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Μπράιτ Γκρήκ Σκάύ»	52	4998	διπλήθ. Παναμά 24 'Απρ. διά Γκουαγιακίλ
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Αμάντα»	45	5313	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 11 'Απρ. διά Κίναν
ΣΙΜΣΜΕΤΑΛ	έτ. «Ζάντε»	43	4763	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον 15 'Απρ. διά Ρότερνταμ
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	έτ. «Τρανούδι & Νάδιγκ»	58	18287	έφθ. Αμαγκασάκι 14 'Απρ.
ΣΙΦΟΝΑΣ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	52	3097	άνεχ. Γκόττεμπουργκ 21 'Απρ. δι' "Ααρχους
ΣΚΙΝΟΣ	έτ. «Γιακούμπατ»	53	1813	ύπο παραλαβήν
ΣΚΛΕΡΙΟΝ	έτ. «Μαρμάνα»	53	2340	άνεχ. Σάντο Ντομίγκο 19 'Απρ. διά Κίγκοτον (Ζαρ.)
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Καρδάμυλιαν»	69	9057	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 21 'Απρ. διά Ντάιρεν
ΣΚΥΡΙΑΚΗ	έτ. «Κόραλλ»	48	3745	έφθ. Μασαλίαν 22 'Απρ.
	έτ. «Σκυριακή»	38	4836	έφθ. Φρίτσαυν 19 'Απρ.

ΣΛΑΥΓΙΚ ΠΡΙΝΕ	έτ. «Νορτένα»	55	2283	άνεκ. Λάδ Γκουλέτ 14 'Απρ. διά Τρίπολιν (Λιθύνς)
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	έτ. «Ναυαρίνο Σ.»	37	2163	έφθ. Άλεξάνδρειαν 19 'Απρ.
ΣΟΛΩΝ	έλλην. συμφέροντα	54	1423	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΟΙΑ	έτ. «Νικλέντια»	43	2729	διάλθετ Κων) πολιν 31 Μαρτ. διά Γαλάτοι
ΣΟΟΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έτ. «Άμαλκιο»	62	14622	άνεκ. Μη. Αύρες 22 'Απρ. διά Ιανωνιαν
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ Α'ΙΔΑΝΤΣ	έτ. «Εντπόρο»	47	5010	έφθ. Τσανάκολε 14 'Απρ.
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΕΜΤΖΙΝΙΕΡ	έτ. «Απίγανος»	50	10487	άνεκ. Λάδ Παλμας 19 'Απρ. διά Ντάρεν
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΚΑΝΤΑΙΝ	έτ. «Σπλαματόρι»	56	5720	άνεκ. Αυδέροαν 17 'Απρ. διά Σαγκάν
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΣΗΜΑΝ	έτ. «Μαρβίγια»	50	9189	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 6 'Απρ. διά Χοινκάγκ
ΣΠΑΡΤΗ (δ.)	ΈΛΛ. Δεσμαίνενοπλοία	50	9959	άνεκ. Τζακάρτα 29 Μαρτ. διά Πλατζού
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	57	9460	άνεκ. Ηγ. Βικέντιον 18 'Απρ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Ζάφυρο»	43	3328	έφθ. Αμδέροαν 25 'Απρ.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ. «Μαρφάνα»	54	12808	άνεκ. Νέαν Ύρκν 23 'Απρ. διά Τρίνινταν
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Απολλώνια»	26	5648	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΥΡΟΣ II (δ.)	έτ. «Μάρτεν»	45	10375	άργει Πειραιά ἀπό 22 'Ιαν.
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Γαρουφαλίδη»	68	26481	ανεκ. Λορέντζο Μαρκές 13 'Απρ. διά Χιροχάτα
ΣΠΥΡΟΣ Λ.	Σπύρος Λάδης	40	2209	άνεκ. Ζαντάρα 22 'Απρ. διά Ραδέναν
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	έτ. «Μαρφιάντζα»	70	18263	εἰς Ναυκόγια ύπο συμπλήρωσιν
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	έτ. «Μαρντίτα»	70	18263	εἰς Ναυκόγια ύπο συμπλήρωσιν
ΣΤΑΛΟ	έτ. «Βάσα»	53	7487	άνεκ. Ντακάρ 26 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Μ.	έτ. «Νιλοκαμ»	38	3304	άνεκ. Βενετίαν 22 'Απρ. διά Καζαμπλάνκα
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	έφθ. Ριγέκαν 29 Μαρτ.
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Ποσεδώνια»	56	8789	έφθ. Κολόμπο 20 Μαρτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Αστροβίδη»	44	7223	έφθ. Ταμπικο 16 'Απρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	έτ. «Σταύρος Σίπηγκ»	64	44726	άνεκ. Μάλταν 24 'Απρ. διά Σιδώνα
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	Σ. Ελευθερίδης	49	8830	άνεκ. Σάντα φε 20 'Απρ. διά Ροζάριο
ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (δ.)	έτ. «Αργινούσαι»	52	10407	ύπο παραλαβήν
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	Σ. Μάτας	45	4014	έφθ. Άλεξάνδρειαν 24 'Απρ.
ΣΤΕΛΛΑ ΠΟΛΛΑΡΙΣ	έτ. «Πανοεσάνικ»	59	10801	άνεκ. Σιγκαπούρην 24 'Απρ. διά Μπαγκόκ
ΣΤΟΛΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	έτ. «Μέκο»	55	10553	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 17 'Απρ.
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	έτ. «Γκαράντε»	39	7401	έφθ. Τόκιο 3 'Απρ.
ΣΥΜΦΟΝΙΑ	έτ. «Συμφωνία»	44	1732	έφθ. Άλεξάνδρειαν 14 'Απρ.
ΣΥΡΕΝ (δ.)	έτ. «Συρέν»	56	15392	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 10 'Απρ. διά Κίναν
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Οσαν Γκάζ»	53	1092	έφθ. Χάδσν 18 'Απρ. (έπισκευαι)
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Βέστα»	56	10096	άνεκ. Ντώρμπαν 21 'Απρ. διά Λίθερπουλ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Βαλίντα»	45	7767	άνεκ. Ναυκόγια 18 'Απρ. διά Ιταλίαν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΒΕΡ	έτ. «Τάργουναϊβ»	65	10865	άνεκ. Βικτώρια (Β.Κ.) 'Απρ. διά Κίναν
ΤΑΣΟΥΛΑ	έτ. «Πιπέλλα Κορίνα»	46	3496	έφθ. Πύλον 18 'Απρ.
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	56	20332	άνεκ. Ράς Σουκέρι 28 Μαρτ. διά Ρεοτόκ
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Ταύρος»	55	19674	ύπο παραλαβήν
ΤΑΥΡΟΣ	Π. Βράγκος	39	1502	άνεκ. Βιρτρότον 11 'Απρ. διά Μήλον
ΤΕΑ	έτ. «Σαντιλάνα»	49	5532	άνεκ. Ραγκούν 25 'Απρ. διά Αγγλίαν
ΤΕΛΑΜΩΝ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	9236	άνεκ. Πιοκάραμ 3 'Απρ. διά Ταμακομάτι
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	έτ. «Τενάσιτυ»	51	11124	άνεκ. Ρεοίφ 21 'Απρ. διά Ροζάριο
ΤΕΡΡΥ	έτ. «Αστρο Επίκο»	55	7798	άνεκ. Βακαγιάμα 9 'Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	έτ. «Τέτα III»	60	20058	διπλήθε Πανομά 27 Μαρτ.
ΤΕΤΗ Ν.	έτ. «Σημπερντ»	69	10009	άνεκ. Πούντα Κουνσιόλι 19 'Απρ. διά Ναυκασάκι
ΤΖΑΚΑΡΑΝΤΑ	Σ. Χ. Χαράκογλου κλπ.	53	1591	όγκε. Ντακάρ 11 'Απρ. διά Οθέντο
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ	έτ. «Σύνεσις»	61	7558	άνεκ. Μπελαδάν 30 Μαρτ. διά Βρέμην
ΤΖΕΛΕΠΗΣ	Αχ. Χαλκούσης	56	7989	διπλήθε Παναμά 26 Μαρτ. διά Ιαπωνιαν
ΤΖΕΜΙΝΙ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Αλίετο Οσεάνικο»	52	7403	έφθ. Χονγκίντα 22 'Απρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μούντιαλ»	65	47544	άνεκ. Πιουροπόρτ 24 'Απρ. διά Μπάνιας
ΤΖΕΝΗ	έτ. «ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ»	59	9855	έφθ. Πόρτ Σουδάν 23 'Απρ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	έτ. «Ρούμπιοταρ»	62	16563	άνεκ. Βενκουσύβερ 23 'Απρ. διά Κίναν
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «Τέτα IV»	63	28099	άνεκ. Σάλμου 14 'Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Θεος νίκη»	65	40043	άνεκ. Σακάι 4 'Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΤΖΩΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκερίντο»	56	21185	άνεκ. Δουνκέρκην 16 'Απρ. διά Μπόννυ
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Βλασσόδεσαν»	53	12962	διπλήθε Κυνγύπολιν 23 'Απρ. διά Αγγεύσταν
ΤΙΝΑ Δ.	έτ. «Κάδανο»	57	2536	άνεκ. θιλαδέφειαν 22 'Απρ. διά Ταμπικο
ΤΙΝΤΑΧΟΔ	έτ. «Θαλῆς»	43	4314	άνεκ. Σουκουγάμια 13 'Απρ. διά Ντάρεν
ΤΙΝΤΕΦΤΖΕΛ	έτ. «Σπλάδιον»	53	6504	έφθ. Ντιπτρότ 22 'Απρ.
ΤΙΤΑΝ	Παπαχρήστου	47	1832	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 21 'Απρ. διά Βεγγάζην
ΤΟΛΜΗ	έτ. «Τόλην»	49	6971	έφθ. Τοιτακόργκ ρόδες 20 'Απρ.
ΤΟΛΜΗ	Μαρία Μελά κ.δ.	54	1336	άνεκ. Πειραιά 22 'Απρ. διά Κάλιαρι
ΤΟΡΕΝΙΑ	έτ. «Πακέταρι»	57	8077	άνεκ. Καλλάδ 21 'Απρ. διά Σαλαβέρρου
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν)	έτ. «Πουέστερν Ναδ.»	69	41687	άνεκ. Μένα Αχμαντί 18 'Απρ. διά Λονδίνον
ΤΟΥΛΑ Ν.	έτ. «Σηνούσιφτ»	53	3411	έφθ. Νέαν Ύρκν 21 'Απρ.
ΤΟΥΛΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Ετερνίτα»	56	8297	άνεκ. Ντακάρ 14 'Απρ. διά Σαγκάν
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Ελληνικήν Α.Ε.	56	2863	άνεκ. Χιούστον 21 'Απρ. διά Κωνσταντζαν
ΤΡΕΙΝΤ ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	έτ. «Τρείντ Λάινς»	45	7678	διπλήθε Κυνγύπολιν 23 'Απρ. διά Βάροναν
ΤΡΕΙΝΤ ΝΤ ΜΙΑΝΝΕΡ	έτ. «Τρείντ Λάινς»	45	7643	άνεκ. Μη. Αύρες 19 'Απρ. διά Κόλδυπο
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Πρόδιντενς»	48	11172	έφθ. Βενετίαν 4 'Απρ. διά Τανούρα
ΤΗΝΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	έτ. «Οδύντενταλ»	64	52619	άνεκ. Μίλφορτ Χάρεν 2 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΤΥΧΗ	έτ. «Αστροσιτ»	52	7744	έφθ. Αμδέροαν 24 'Απρ.
ΥΔΡΑ (δ.)	έτ. «Ούλούσσες»	68	14840	ύπο παραλαβήν
ΥΔΡΑΙΟΣ III	Ραφαήλ-Μελαχροίνδς & Υιοι	38	5239	άνεκ. Νέαν Όρλεάνην 20 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ»	59	23678	άνεκ. Αμδούργον 17 'Απρ. διά Μπόννυν
ΟΑΙΔΑΣ	έτ. «Μεσονία»	70	11490	εἰς Σάντερλαντ ύπο συμπλήρωσιν
ΟΑΙΔΡΑ	έτ. «Μαρόσιο»	66	15565	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 23 'Απρ. διά Ιαπωνιαν
ΟΑΛΗΡΩΝ	έτ. «Φόλλον»	39	1880	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 16 'Απρ.
ΟΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ	Γ. Γιακουμόπουλος & Σιά	44	1906	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΑ'ΥΤΕΡ	έτ. «Ελντοράνια»	57	8631	έφθ. Αμδούργον 24 'Απρ.
ΟΕΝΤΕΡΑΛ ΔΕΊΚΣ	έτ. «Πάτρας»	69	12748	άνεκ. Τάμπα 22 'Απρ. διά Χαμιλτον ('Οντ.)
ΟΗΑΡΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εστέρλελα»	62	31050	άνεκ. Τενερίφη 4 'Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΟΙΔΙΑ	έτ. «Επαντοιακή»	44	1596	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 24 'Απρ. διά Ριγέκαν
ΟΙΛΟΘΕΝ	έτ. «Φαιρύ»	47	8207	άνεκ. Ντώρμπαν 25 Μαρτ. διά Μπουργκάς

"THE HELLENIC SUPPLY AGENCY LTD.,

Agencia Hellenica Fornecimentos de Navios Ltda.
GENERAL SHIP SUPPLIERS & COMMISSION AGENTS

ΝΟΜΑ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΥΔΡΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ DREW - AMEROID - ΚΡΕΑΤΑ ΝΩΡΑ & 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 - 43-2584 - 43-7142 RIO DE JANEIRO BRASIL

TELEGRAMS
PANELLENICA
RUA NEWTON PRADO 67 67 A
RIO DE JANEIRO

ΦΙΛΟΤΗΣ		έτ. «Φιλότης»	55	7578	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 'Απρ. διά Καναδᾶ
ΦΙΝΕΑΤΙΤ		έτ. «Κέσσοςπι»	51	2277	εἰς 'Αμπερντόνην ἀπό 24 Φεβρ.
ΦΛΩΡΑ Ν.		έτ. «Διάπορι»	54	3534	ιδε «ΝΕΑ ΤΥΧΗ» ὡς μετωνυμάσθη
ΦΛΩΡΙΑ		έτ. «Άρμαντρα Σουντάμ»	50	2392	ιδε «ΠΡΩΤΕΥΣ»
ΦΛΩΡΙΤΑ		έτ. «Φλωριντάραμ»	49	3632	άνεχ. Βαλτιμόρων 23 'Απρ. διά Πολωνίαν
ΦΟΙΒΟΣ		έτ. «Άρφιβν»	57	9949	άνεχ. Βίλλα Κονοτίτσούνην 18 'Απρ. διά Μη. 'Αύρες
ΦΟΙΝΙΣ		έτ. «Κατερίνα»	69	11489	άνεχ. Ναγκόγια 14 'Απρ. διά Βανκούμερ
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ		έτ. «Γινθίκτα»	47	2475	έφθ. Σαν Λορέντζο ('Αργ.) 21 'Απρ.
ΦΡΗΝΤΟΝ		έτ. «Ινθίκτα»	70	10006	άνεχ. Γιοκοχάμαν 16 'Απρ. διά Νιού Γουεστμίνστερ
ΦΡΙΞΟΣ Α.	M. A. Χαμπούρης & Σιά	47	1391	άνεχ. Μίνα ἀλ Φαχάλ 22 Μαρτ. διά Μπέρια	
ΦΡΟΣΩ Κ.	έτ. «Σαιντ 'Ιωάννης»	69	9070	άνεχ. Μη. 'Αύρες 10 'Απρ. διά Μόζι	
ΧΑΔΙΕΣ	M. Καπότας κ.λ.π.	27	2448	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΧΑΙΑ'ΝΤΑ	«Κοοπερείτικ Εντζινιέρς»	52	1175	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΧΑΜΕΣΙΝ (δ.)	έτ. «Χαμοίν»	57	18815	ύπο παραλαβήν	
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Άκμε»	60	9319	διήλθε Παναμά 20 'Απρ. διά Μπατόν Ρούζ.	
ΧΑΡΙΕΤ	έτ. «Χάριετ»	46	6939	άνεχ. Θεοσ. νίκην 4 'Απρ.	
ΧΑΡΙΣ II	έτ. «Χάρισελ»	55	4721	έφθ. Φόρτ ντε Φράνς 17 'Απρ.	
ΧΑΡΟΥΑ	έτ. «Χρήγκαλ»	55	1791	διήλθε Κων) πολιν 21 'Απρ. διά Νοσθορωσικον	
ΧΑΡΠΕΦΤΖΕΛ	έτ. «Σπάρδρα»	53	6518	έφθ. Λονδίνον 24 'Απρ.	
ΧΙΑΝ Α'ΓΛΑΝΤ	έτ. «Τραμίτ Τάνκερς»	69	10000	άνεχ. Βανκούμερ 20 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν	
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Φρίντομ»	68	10016	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 18 'Απρ.	
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	έτ. «Φρίντομ»	68	10121	άνεχ. Πενάγκ 24 'Απρ. διά Μιλγουώνι	
ΧΙΑΝ ΖΕΨΥΡ	έτ. «Φρίντομ»	69	10000	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 12 'Απρ. διά Μη. 'Αύρες	
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Φρίντομ»	67	10086	άνεχ. Αρχούς 20 'Απρ. διά Χάλιφας	
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	έτ. «Φρίντομ»	69	10100	άνεχ. Βανκούμερ 9 'Απρ. διά Νοσθορωσικον	
ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ	έτ. «Φρίντομ»	68	10121	διήλθε Παναμά 20 'Απρ. διά Μίναμπατα	
ΧΙΑΝ ΣΗ	έτ. «Αϊλάντερ»	69	10016	άνεχ. Καμαροί 11 'Απρ. διά Μελδούρνην	
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	έτ. «Ασοσίειντεν Κόντ.»	69	10016	άνεχ. Σπάτλ 16 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν	
ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	έτ. «Φρίντομ»	69	10100	διήλθε Παναμά 19 'Απρ. διά Βαλτιμόρην	
ΧΙΑΝΤΕ ΙΡΙΝΑ	έτ. «Νόργκροκ»	44	2463	άργει Πειραιά ἀπό 4 Σεπτ.	
ΧΙΟΣ	Έφοι Κοντού	44	1752	άργει Πειραιά ἀπό 15 'Ιαν.	
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ	έτ. «Πάιόνιον Σιππιγκ»	53	8458	άνεχ. Μη. 'Αύρες 23 'Απρ. διά Ρόττερνταμ	
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Μαριφάντη»	53	11310	άνεχ. Ντώρπων 21 'Απρ. διά 'Αγγλιαν	
ΧΛΑΟΗ (δ.)	έτ. «Μάγια»	54	16193	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 4 'Απρ. διά Κασσιούγκ	
ΧΟΠ	έτ. «Τιτίκα»	49	1586	ύπο παραλαβήν	
ΧΡΗΓΚΑΛ	έτ. «Χρήγκαλ»	45	2886	διήλθε Μπρούνομπουτελ 21 'Απρ. διά Ροστόκ	
ΧΡΥΖΟΥΛΑ	έτ. «Κάναδη»	45	2096	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Θ.	Έφοι Θωμᾶ	52	1224	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	έτ. «Πλαστικ Κορπ.»	69	28006	άνεχ. Αμοτερνταν 15 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς	
ΧΡΗΣΤΟΣ Σ.	έτ. «Μεντιτέρεναν»	45	2321	εἰς Πύλον ἀπό 10 'Οκτ.	
ΧΡΥΖΟΠΗΓΗ	έτ. «Μπλούζ Σῆ»	45	4746	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 24 Φεβρ. διά Σικανουκβίλ	
ΧΡΥΖΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Οοσάνικα»	49	7526	άνεχ. Ντακάρ 7 'Απρ. διά Σιγκαπούρην	
ΟΚΕΑΝΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Ωκεανομάχος»	55	9242	άνεχ. Σμύρνην 15 'Απρ. διά Σαγκάνην	
ΟΚΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	έτ. «Κλαυδίας»	66	9854	έφθ. Γλασκώδην 25 'Απρ.	

Tο υπό Segas Spinaios

ΑΒΙΣ ΟΡΝΙΣ (οπμ. Γιόρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεοπάρδ»	56	5403	έφθ. Λονδίνον 25 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΑ ΔΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγγελά»	52	3714	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Απρ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάρι»	56	12231	διήλθε Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Τεργέστην
ΑΓΓΕΛΙΚΗΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κυπαροΐα»	59	15660	έφθ. Χάμπτον ρόδς 24 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Άύρα»	48	8482	έφθ. Δάντοικ 17 'Απρ.
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τζένεραλ»	49	3718	έφθ. Άλεξάνδρειαν 23 'Απρ.
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2847	διήλθε Κων) πολιν 14 'Απρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΓΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια Ερυθιάνη»	56	20153	άνεχ. Χογκ Κούκ 25 'Απρ. διά Μπαλίκπαπαν
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουφέροντα	43	4806	έφθ. Γύδανα 18 'Απρ.
ΑΓΓΙΑ ΣΚΕΠΗΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εϋελπίς»	47	3316	άνεχ. Ναγκόγια 17 'Απρ.
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουαίροβρεστ»	55	5064	έφθ. Άλεξάνδρειαν 18 'Απρ.
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίνιτη»	53	11010	άνεχ. Πόρτ Λίμον 6 'Απρ. διά Μπάχο Γκράντες
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριστοτέλης»	56	20140	διήλθε Παναμά 25 'Απρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άναστασις»	49	2358	έφθ. Άλεξάνδρειαν 17 'Απρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νικολας»	53	11023	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 12 'Απρ. διά Ραθέναν
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μποβογιάγκη»	55	3391	έφθ. Γύδνια 23 'Απρ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδαμαντιά»	53	13256	εἰς Νέαν 'Υόρκην ἀπό 2 Ιουν. 1968
ΑΔΑΜΑΝΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστανέρα»	56	15881	έφθ. Κοσιν 23 'Απρ.
ΑΔΕΛ (κυπρ.)		έτ. «Λαβέρα»	49	4930	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 15 'Απρ. διά Ντακάρ
ΑΔΕΛΦΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Άδελφοι»	50	11693	άνεχ. Όσεαν Αϊλαντ 19 'Απρ. διά Λύτελτον
ΑΕΛΛΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	άνεχ. Ντακάρ 5 'Απρ. διά Περικόν Κόλπον
ΑΖΑΛΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άζαλέα»	48	9506	άνεχ. Ούμ Κάρρ 17 'Απρ. διά Μπάραρον
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ ΙΙ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Τροπικό»	47	7638	άνεχ. Νοβορωσικον 24 'Απρ. διά Μασσαλίαν
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (λιδάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σπηγουάνη»	49	4113	άνεχ. Ξέρον 20 'Απρ. διά Δουνκέρκην
ΑΘΕΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνετ»	67	48747	άνεχ. Τέιμπλ Μπαίν 20 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΘΕΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νορδόποτερη»	70	8825	έφθ. Μη. 'Αύρες 21 'Απρ.
ΑΘΗΝΑ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οδερσότζ Μίνεραλ»	64	30682	διήλθε Παναμά 18 'Απρ.
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ήατ Μεντίτ»	68	16042	άνεχ. Μπωμόντ 23 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλλα»	67	44708	άνεχ. Βαγκαρέι 4 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΑΘΗΝΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	19462	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 'Απρ. διά 'Αρούμπα
ΑΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιοτράλ»	62	9943	εἰς θέσιν 34.21 Β. - 35.46 Δ 15 'Απρ. διά 'Αθάναν
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίας»	53	12023	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 24 'Απρ.
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'ΙΜ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάννερ»	69	9024	άνεχ. Χοσσούμια 15 'Απρ. διά Κούθα
ΑΙΓΙΣ ΧΟΟΥΠ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φέιμι»	69	9241	άνεχ. Γιοκοχάμαν 11 'Απρ. διά Παναμά
ΑΙΓΙΤΣΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλκον»	51	5678	διήλθε Παναμά 24 'Απρ. διά Κούθαν
ΑΙΘΑΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίντζαζ»	56	1333	άνεχ. Καζαμπλάνκα 20 'Απρ. διά Ρουέν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Νίορο»	56	12355	έφθ. Κάρδιφ 23 'Απρ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αιθαλία»	52	7604	έφθ. Ιντσόν 13 'Απρ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Σῆ»	67	28774	άνεχ. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 15 'Απρ. διά Σίδνευ
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρίμο»	58	10018	έφθ. Σαδόνα 15 'Απρ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άιλαντ Σή»	58	928	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 'Απρ. διά Τρίπολιν
ΑΙΓΑΙΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρίμο»	58	10020	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 18 'Απρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιντα»	55	21584	άνεχ. Βοστώνην 23 'Απρ. διά 'Αρούμπαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν Σή»	69	51627	άνεχ. Γιοκοχάμαν 12 'Απρ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρσποζ»	67	32644	άνεχ. Νταμπιέρ 15 'Απρ. διά Κούρε
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στόνταρτον»	67	32644	έφθ. Κιοσαρόδι 16 'Απρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φρέντερς Τρανσιτ.»	56	8835	έφθ. 'Αμφερούδιον 26 'Απρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Κάρριερ»	66	22362	άνεχ. Γκλάντοτοσουν 20 'Απρ. διά Βακαγιάμα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ»	66	22362	άνεχ. Γκλάντοτοσουν 20 'Απρ. διά Φουκουγιάμα
ΑΙΚΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ. 'Οσεαννουαίνς Κάρριερς	65	18452	άνεχ. Παρανίτ 11 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΚΙΚΙΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φόρ. 'Ηστ»	43	8435	άνεχ. Μη. 'Αύρες 22 'Απρ. διά Ιρλανδίαν
ΑΙΚΟΥΑΓΚΕΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ταύρος»	58	9199	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 16 'Απρ. διά Μακέιο
ΑΙΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	άνεχ. Πόρτ Χέντλαντ 10 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΙΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	διήλθε Παναμά 25 'Απρ.
ΑΙΚΟΥΑΜΠΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 'Απρ. διά Συντ.
ΑΙΚΟΥΑΤΖΟΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	67	25168	άνεχ. Μόζι 18 'Απρ. διά Περού
ΑΙΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 18 'Απρ.
ΑΙΚΟΥΑΦΑΙΝΘ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	68	25168	άνεχ. Μόζι 18 'Απρ. διά Τόκιο
ΑΙΚΟΥΙ'ΑΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλτάρι»	57	8889	εἰς θέσιν 17.13' Β. - 17.4' Δ. 7 'Απρ. διά Κουβάδητ

ΑΚΡΟΓΙΑΛΙ	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλίκη»	49	2935	σφθ. Ριγιέκαν 21 'Απρ.
ΑΚΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτή»	56	10370	άνεκ. Αρούμπαν 19 'Απρ. διά Σαιντ Πέτεροπουργκ
ΑΚΤΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρικανή»	58	11351	άνεκ. Μόντρεαλ 20 'Απρ. διά Τορόγκο
ΑΚΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίγκουελ»	54	11582	άνεκ. Νέας Όρλεανης 11 Μαρ. διά Καράτοι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέξ»	58	10499	άνεκ. Μομπάσα 3 'Απρ. διά Χάλιφας
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαζαρόπητρον»	56	20926	άνεκ. Μομπάσα 22 'Απρ. διά Μένα Αχμαντί
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	68	44646	άνεκ. Γιουρούπορτ 26 Μαρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταρόζα»	55	12380	άνεκ. Ρόττερντα� 26 Μαρ. διά Κάρλοχαμον
ΑΛΕΞΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλισσον»	56	2343	άνεκ. Εμβεν 23 'Απρ. διά Καέν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρχαλιέτο»	43	3605	εις Ντώρμπαν ἄπο 25 Σεπτ. 1968
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΝΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζενεράλ Φράύτερς»	67	14845	σφθ. Νέαν Όρλεανης 23 'Απρ.
ΑΛΑΪΑΚΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλιακμων»	68	16475	σφθ. Νιούκστολ (Λιούστρ. 21 'Απρ.
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	(N.A.T.)	έτ. «Τάρταρ»	70	9800	εις Μπρέμερχαρν τόπο συμπλήρωσιν
ΑΛΙΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλις»	44	7189	σφθ. Κίγκοταν (Ζαμ.) 24 'Απρ.
ΑΛΙΤΡΙΚ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	53	7564	διηλθε Παναμά 20 'Απρ. δι' Ειρηνικόν
ΑΛΙΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάστλ»	55	11971	σφθ. Λύγούσταν 18 'Απρ.
ΑΛΚΑΝ		έτ. «Άλκαν»	66	27985	άνεκ. Αμέρεραν 25 'Απρ. διά Νόρδικ
ΑΛΛΕΓΙΚΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαιθικ Μαρ. Κάρριερς»	67	46401	άνεκ. Κέιν Τάουν 18 'Απρ.
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στενάκας»	57	12630	σφθ. Γενόβαν 17 'Απρ.
ΑΛΑΜΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα Σ.»	41	9097	σφθ. Αθάναν 22 'Απρ.
ΑΛΑΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιτζρόύ»	58	13023	σφθ. Αρούμπαν 20 'Απρ.
ΑΛΑΜΠΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξτραμάρ»	54	13145	διηλθε Παναμά 93 'Απρ.
ΑΛΑΜΠΙΟΝ		έτ. «Ντάρενπορτ»	69	15808	άνεκ. Μορμούκας 14 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΑΝΤΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλντα»	42	7292	σφθ. Αθάναν 14 'Απρ.
ΑΛΑΠΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλπα»	43	9159	άνεκ. Μιάρσραν 25 'Απρ. δι' Αμποντάν
ΑΛΑΦΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	41	7368	άνεκ. Κίγκοταν (Ζαμ.) 12 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΜΑΡΥΛΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άμαρυλις»	56	8959	άνεκ. Γενόβαν 8 'Απρ. δι' Αθάναν
ΑΜΕΡΦΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	«Άμερικαν Κομπούτερ»	53	11466	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 22 'Απρ. διά Ταμπικό
ΑΜΟΓΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	61	14073	διηλθε Θέρονταιν 11 'Απρ.
ΑΜΠΟΥΡΙΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανπατράδ»	50	10608	σφθ. Κοιν 22 'Απρ.
ΑΜΩΙΘΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άμφιτρίπτη»	39	5171	εις Φρίπορτ (Μπαχ.) 18 'Απρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άιλα Χερόδα»	66	23571	άνεκ. Μορμούκας 18 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ «Έντ»	69	15869	σφθ. Κουνταμάσιον 30 Μαρτ.
ΑΝΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άράγια»	53	4314	διηλθε Μπρούνεμπουτελ 28 Μαρ. διά Βέντοπιλς
ΑΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίστα»	65	15597	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 25 'Απρ. διά Κατάνια
ΑΝΑΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	67	21423	διηλθε Παναμά 30 Μαρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΑΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	55	19125	άνεκ. Μόζι 16 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΝΑΡΟΣ ΣΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	68	21426	άνεκ. Βιτόρια 22 'Απρ. δι' Αμβούνον
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	68	21418	άνεκ. Δουκέρκην 18 'Απρ. διά Χαμπτον ρόδης
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζερύ»	63	33375	διηλθε Παναμά 22 Μαρ. διά Σάν Νικόλας Μποιν
ΑΝΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μορία της Λούρδος»	43	7314	άνεκ. Ριόν 'Ιανέριον 24 'Απρ. διά Σάντος
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	άνεκ. Αμέρεραν 25 'Απρ. διά Ζουετίτινα
ΑΝΝΑ K.		έτ. «Γουέστ «Άφρικα»	54	6112	σφθ. Ντώρμπαν 23 'Απρ.
ΑΝΝΑ ΦΑΝΝΥ (κ.δ.)		έλλην. ουμφέροντα	54	1973	άνεκ. Τύνιδα 24 'Απρ. δι' Άλγεριον
ΑΝΝΑΝΣΙΕΣΙΟΝ ΝΤΑΙΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλνταν Στάρ»	46	8047	άνεκ. Γενόβαν 19 'Απρ. διά Κούβαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Άννίτσα»	65	19758	διηλθε Παναμά 14 'Απρ. διά Τόκιο
ΑΝΝΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	49	2149	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΖΟΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρη Ν. Κ.»	59	20935	άνεκ. Χάρυκ «Αίλαντ» 6 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΑΝΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Ντάμουντη»	56	8411	εις θέσιν 2.40' B. - 29.36' D. 9 Αύγ. δι' Ενσενάντα
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτζένιο»	66	15597	άνεκ. Χόγκη - Κούγκ 25 'Απρ. διά Μπιούτη Πόιντ
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρπακι	44	3178	διηλθε Γιβραλτάρ 14 'Απρ. διά Κοατζακοάλκρες
ΑΝΤΙΝΟΥΣ		έτ. «Άντινους»	53	7427	σφθ. Γενόβαν 30 Μαρτ.
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	63	14048	άνεκ. Κέιν Τάουν 11 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλευσμου»	57	22130	άνεκ. Χαμπτον ρόδης 11 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΝΤΩΝΗΣ II	(N.A.T.)	έτ. «Άντωνης»	48	6259	διηλθε Κωνάκιον 2 'Απρ. διά Κωνατάντζαν
ΑΝΥΤΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγνωνταρο»	55	11148	σφθ. Βενετίαν 19 'Απρ.
ΑΟΥΡΟΡΑ (κ.)		έτ. «Άγνωνταρο»	46	8380	διηλθε Γιβραλτάρ 25 'Απρ. διά Κούβαν
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άπατούρια»	43	7269	σφθ. Καλκούταν 22 'Απρ.
ΑΠΟΛΛΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προπλέλερ»	54	1274	σφθ. Γουάστερ 19 'Απρ.
ΑΠΟΛΛΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλων»	68	27989	άνεκ. Ρόττερνταμ 21 'Απρ. διά Χαμπτον ρόδης
ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άπλινα»	63	29141	σφθ. Αμβούργον 22 'Απρ.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (η.)		έτ. «Απόστολος»	40	1280	σφθ. Αμπού Νταμι 25 'Απρ.
ΑΠ. ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	48	3901	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΑΓΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	54	3726	άνεκ. Θέσιατα 17 'Απρ. διά Ρουέν
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόβια»	56	10180	άνεκ. Δάντοικ 23 'Απρ. διά Ρουέν
ΑΡΑΓΚΟΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραγκόν»	43	7248	σφθ. Σετετίνον 19 'Απρ.
ΑΡΑΜΙΣ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πινάρες»	45	2929	σφθ. Λέγκορ 8 'Απρ.
ΑΡΓΙΚΟΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπια	51	3481	άνεκ. Νεάπολιν 23 'Απρ. διά Πειραιά
ΑΡΓΙΚΟΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αργκοσπή»	50	3500	σφθ. Γκουαγιακίλ 17 'Απρ.
ΑΡΓΙΚΟΣΚΑΨ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπια»	51	3425	σφθ. Χάρην 19 'Απρ.
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιτας»	35	4965	άνεκ. Ντάκαρ 15 'Απρ. διά Μπαγιόν
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλος»	64	28313	σφθ. Πειραιά 18 'Απρ.
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέποτουνη»	68	24894	άνεκ. Βακαγιάμα 2 'Απρ. διά Χουάσκο
ΑΡΕΝΤΑΑ (κ.)		έλλην. ουμφέροντα	43	7265	άνεκ. Μασσαλίαν 18 'Απρ. διά Κούβαν
ΑΡΕΤΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρετη»	42	7176	άνεκ. Μανζανίλο (Μεξ.) 24 Μαρτ. διά Τόκιο
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	45	4578	άνεκ. Ντάκαρ 20 'Απρ. διά Ντώρμπαν
ΑΡΦΟΥΡΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστροραίλελο»	58	16258	άνεκ. Ράς Τανούρα 16 'Απρ. διά Νάχα
ΑΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασπροβαλέντο»	47	6906	άνεκ. Λονδίνου 22 'Απρ. δι' Αθάναν
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο «Αμπρίλλο»	62	25211	διηλθε Θέρονταιν «Αίλαντ» 16 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΑΡΙΕΤΤΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριέττα»	64	31331	άνεκ. Ράς ές Σιδέρ 20 'Απρ. δι' Αύγουσταν
ΑΡΙΜΑΘΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κέπι Χόρν»	48	2815	άνεκ. Μπ. Αύρες 7 'Απρ. διά Ματαντί
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άριας»	63	28029	άνεκ. Βαλτιμόρων 20 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	37	4635	άνεκ. Καλκούταν 18 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε»	35	992	εις Νεάπολιν ἄπο 2 Δεκ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ II (π.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	43	2909	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΟΤΟΛΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέξ»	38	10280	σφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 22 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΤΟΛΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζη»	45	4693	άνεκ. Χιούστον 6 'Απρ. διά Ντόρντρεχτ
ΑΡΙΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριων»	38	5245	σφθ. Αθάναν 18 'Απρ.
ΑΡΚΤΙΚ (μικτόν)		έτ. «Εξηλόρερ»	68	39617	διηλθε Παναμά 10 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΜΑΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμάρ»	46	6957	άνεκ. Άθαναν 23 'Απρ. διά Σιενφουσέγκος
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Συνκρεοτ»	67	45376	άνεκ. Χάρην 23 Μαρτ. διά Χάρηκ «Αίλαντ
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άργω»	58	7772	διηλθε Γιβραλτάρ 14 'Απρ. διά Κουβάντη
ΑΡΝΤΕΝΑ		έτ. «Άρντενα»	44	7261	άνεκ. Ντουμπρόβικ 21 'Απρ. διά Λάντας "Εντ
ΑΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρο»	56	22670	άνεκ. Τζεπιέλ Ντανά 20 'Απρ. διά Λάντας
ΑΡΟΖΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκμαρ»	43	7233	άνεκ. Βαρκελώνη 16 'Απρ. δι' Αθάναν
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρούνα»	54	1960	άνεκ. Ήτα Λόντον 10 'Απρ.
ΑΡΣΕΝΑΛ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	48	3675	άνεκ. Μπόρων 24 Φεβρ. (ΕΠΙΛΗΘΗ)
ΑΡΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άρτα»	56	1647	άνεκ. Έμδεν 23 'Απρ. διά Στεττίνον
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	έτ. Οδεροίζ Μπάλκ Κάρριερς	64	18000	άνεκ. Ντώρμπαν 17 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντοσουνη»	44	10454	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 2 'Απρ. διά Μπαλίκπαν
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρχιμποντης»	52	8076	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 18 Μαρτ. διά Βρέμπν
ΑΣΗΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	60	12287	άνεκ. Σπέτζια 23 'Απρ. διά Τριπολίν (Λιβανού)
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	διηλθε Παναμά 3 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΑΣΤΕΡΕΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομαρίνη	45	14133	άνεκ. Μοντεβίδεο 24 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΣΤΕΡΟΥΣ (δ.)		έτ. «Αστέρους»	49	8525	σφθ. Μπρέμερχαρεν 21 'Απρ.
ΑΣΤΗΤΡ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Άστητρ»	50	7633	άνεκ. Τζεμπέλ Ντανά 21 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	63	33375	άνεκ. Ταματάτε 18 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	12623	άνεκ. Σουδίμπα 31 Μαρτ. διά Τοκογιάμα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίων»	58	21144	άνεκ. Ντώρμπαν 21 Μα

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Στάρθαινάνοιν»	64	31716	άνεκ. Τοίμπα 17 'Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ»	63	15977	άνεκ. Τερνόδεν 22 'Απρ. διά Γκάλφορτ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ' (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Κιγκ»	57	25172	έφθ. Αμβέρσαν 13 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Κουην»	57	24813	άνεκ. Νακάλα 11 'Απρ. διά Χέρ άλ. Αμάγια
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Λαϊντυ»	55	12985	άνεκ. Ντάρδιν 23 'Απρ. διά Γουΐντχαμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Λόρντ»	53	11322	άνεκ. Κοικοχάμαν 16 'Απρ. διά Τούμπα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μάρκες»	68	40962	άνεκ. Γενόβαν 13 'Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μαρτσιόνες»	68	40962	έφθ. Οζάκαν 18 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΪΝΤ (N.A.T.)	έτ. «Μέρμαϊντ»	54	16033	άνεκ. Φουκουγιάμα 29 Μαρτ. διά Χουάσκο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (N.A.T.)	έτ. «Μέρτσαντ»	66	15697	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 14 'Απρ. διά Μπαντάρ Μαχεάρχ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΟΑΡΚ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Μόναρκ»	68	48936	άνεκ. Τάμπα 23 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μπάρον»	53	12696	άνεκ. Γκρότον 18 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μπάρονες»	53	12712	άνεκ. Κουάλα Ρομπίν 22 'Απρ. διά Φουκουγιάμα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ (N.A.T.)	έτ. «Μπρίζ»	63	15985	άνεκ. Νακάλα Ρομπίν 22 'Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΐΤ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Νάιτ»	56	14839	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 14 'Απρ. διά Μπαντάρ Μαχεάρχ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουέστ»	64	39066	άνεκ. Ράς ες Σιδέρ 23 'Απρ. διά Τής
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Πρίνσες»	66	40884	άνεκ. Ράς Τανούρα 24 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (N.A.T.)	έτ. «Σάν»	57	10149	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΙΤΗΜ (N.A.T.)	έτ. «Σάνπιτημ»	58	10150	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 17 'Απρ. διά Κέιν Τάουν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΤ'Ζ (N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Σάνράτζ»	58	10150	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 22 'Απρ. διί. 'Ινδιαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ»	56	10087	άνεκ. Βανκούμπερ 7 'Απρ. διί. 'Ινδιαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (N.A.T.)	έτ. Σάουθ "Ηοτ Άτλαντικ"	64	15977	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 22 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΡΙΤΥ (N.A.T.)	έλπην. ουμφέροντα	70	14900	εις Χακοδάτην υπό ουμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΘΑΛΚΟΝ (N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Θάλκον»	59	10505	έφθ. Κούρε 8 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΘΙΟΥΡΥ (N.A.T.)	έτ. «Φιούρυ»	60	10505	άνεκ. Κεμέκ 23 'Απρ. διά Σάν Χουάν (Π.Ρ.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΘΡΗΝΤΟΜ (N.A.T.)	έτ. «Φρήντομ Σίππινγκ»	62	10522	έφθ. Ιντσόν 14 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΕΖΑΝ (N.A.T.)	έτ. «Χελμουάν»	69	16291	άνεκ. Βακαγίαμα 15 'Απρ. διά Γκόδα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΣ (N.A.T.)	έτ. «Χεριτάζ»	69	16291	άνεκ. Γιοκοχάμαν 9 'Απρ. διά Σακάιντες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ (N.A.T.)	έτ. «Χέρο»	69	16475	άνεκ. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 18 'Απρ. διά Μανίλαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΟΡΑΓΖΩΝ (N.A.T.)	έτ. «Χοράζων»	69	16475	άνεκ. Μουρούραν 16 'Απρ. διά Μαρμουνγάκο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ (N.A.T.)	έτ. «Χώκ»	69	16291	άνεκ. Βανκούμπερ 9 'Απρ. διί. 'Ισπωνίαν
ΑΤΟΜΙΚ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Άλμπατρος»	67	45321	διπλής Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διά Σουειτίνα
ΑΥΓΗ (N.A.T.)	έτ. «Μπιλέρ»	56	10312	άνεκ. Μπ. "Άυρες 22 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΥΣΤΕΡΑΙΣ (ύπερηκ. πον.) (N.A.T.)	έτ. «Ωκεανία»	40	26315	άνεκ. Νέαν 'Ορκνη 22 'Απρ. διά Σαουθάμπτον
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.) (N.A.T.)	έτ. «Απόστολος 'Άνδρεάς»	56	8136	έφθ. Αγ. Βικέντιον 5 'Απρ. διά Χοινκάγκ
ΑΦΟΡΟΣ (N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706	έφθ. Μπράια 6 'Απρ.
ΑΧΑΙΟΣ (N.A.T.)	έτ. «Μαραγκούλια»	50	5455	άνεκ. Αλεξανδρείαν 10 'Απρ. διά Δυτ. Αφρικήν
ΑΧΙΛΛΕΤ (Λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Αχιλλετ»	41	5281	έφθ. Πειραιάδ 6 'Απρ.
ΒΑΡΔΙΑΝΗ (π.) (N.A.T.)	έτ. «Κερατέα»	33	5432	άνεκ. "Αγ. Βικέντιον 22 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΒΑΡΟΣΙ (κ.) (N.A.T.)	έτ. «Νηρέυς»	41	4189	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 21 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΒΑΣΙΛΕΙΑ (Π.) (N.A.T.)	έτ. «Άλμπαράν»	55	979	άνεκ. Τής 24 'Απρ. διά Μάντοεστερ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κυπρ.) (N.A.T.)	έτ. «Φράνκο»	44	7192	προσφράζει εἰς θέσιν 22.26 Β. - 73.1 Δ. 31 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ δ. (N.A.T.)	έτ. «Άστρο Νουέστρο»	55	10839	άνεκ. Τζέστη 6 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΒΕΓΑΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μαρασούϊντο»	51	10677	διπλής Θέρανται 'Αιλάντ 17 'Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΒΕΝΟΥΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γιούκον»	48	15794	έφθ. Σαίντ 'Αννα Μπαίν 15 'Απρ.
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (κυπρ.) (N.A.T.)	έτ. «Βένους»	53	12897	άνεκ. Πάνερτ Μιράντα 19 'Απρ. διά Βίλεμοχαφεν διπλής Πάνερτ Μιράντα 19 'Απρ. διά Λονδίνου
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (κυπρ.) (N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	68	9070	έφθ. Ρόττερνταμ 25 'Απρ.
ΒΕΡΙΤΑΣ (κυπρ.) (N.A.T.)	έτ. «Βέρας»	43	6490	έφθ. Μπ. "Άυρες 18 'Απρ.
ΒΕΡΜΟΝΤ Ι (N.A.T.)	έτ. «Ρεπουπλικ Μαρίτ»	55	6231	άνεκ. Καλλάο 11 'Απρ. διά Κορίντο
ΒΙΚΤΡΙΞ (π.) (N.A.T.)	έτ. «Μίντ "Ηοτ"»	49	1592	έφθ. Βενετίαν 21 'Απρ.
ΒΙΚΤΩΡ (N.A.T.)	έτ. «Κονγουαίνη»	57	8805	άνεκ. Μαρικίουν 18 'Απρ. διί. 'Αλεξάνδρειαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ Ι (N.A.T.)	έτ. «Πράντο»	64	15238	άνεκ. Ρεζάριο 22 'Απρ.
ΒΙΝΤΣΕΣΙΑ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερα»	62	25133	άνεκ. Χάρηκ 'Αιλάντ 1 'Απρ. διί. 'Ιαπωνίαν
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριαν Τσανόδο»	58	27372	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 18 'Απρ. διί. 'Αρούμπα
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Σαντιγκά»	58	11625	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 10 'Απρ. διί. 'Αρούμπα
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (N.A.T.)	έτ. «Πριμούλα»	68	31093	έφθ. Ναγκόγιαν 18 'Απρ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Βιργίνια»	57	11623	άνεκ. Πόδι Μπάτης 19 'Απρ. διί. 'Αρούμπα
ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.) (N.A.T.)	έτ. «Βάσα»	53	5608	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 19 'Απρ. διά Κεϋλάνην
ΒΡΑΧΟΣ (πον.) (N.A.T.)	έτ. «Μανόδας»	45	2885	έφθ. Τούμπα 22 'Απρ. διά Κωνσταντζαν
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (N.A.T.)	έτ. «Μαρίνη»	56	8615	έφθ. Τούμπα 15 'Απρ.
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν) (N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρο»	64	33245	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 13 'Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.) (N.A.T.)	έτ. «Αστρο»	54	8720	άνεκ. Θέστα 3 'Απρ. διά Καραϊσικήν
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ντέιθιντ»	68	24894	έφθ. Γκλάντστοουν 23 'Απρ.
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	25988	άνεκ. Νέαπολιν 21 'Απρ. διά Νέαν 'Υρκην
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Άρδιατικ»	64	32231	άνεκ. Γιουροπόρτ 18 'Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (N.A.T.)	έτ. «Άντεξ»	56	9462	έφθ. Τούμπα 17 'Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΓΑΛΗΝΗ (N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα»	55	9462	έφθ. Μαρμουνγάκο 4 'Απρ.
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (κ.) (N.A.T.)	έλπην. ουμφέροντα	57	9744	άνεκ. Παναμά 24 'Απρ.
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Αρδιάτικ»	63	30650	άνεκ. Σιράχα 22 'Απρ. διά Μένα 'Αχμάντι
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ (N.A.T.)	έτ. «Μάρφο»	67	15414	έφθ. Νέαν 'Υρκην 19 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ (κ.) (N.A.T.)	έτ. «Μανάντο»	52	7503	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.) (N.A.T.)	έτ. «Κίμων»	53	7378	άνεκ. Χάλιφας 23 'Απρ. διά Κούβαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Κόρθιον»	48	1911	άνεκ. Σέτε 9 'Απρ. διά Γένοβαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (κυπρ.) (N.A.T.)	έτ. «Φρανκόνια»	66	30647	διπλής Ούσαντ 11 'Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Λαγονήσι»	58	9483	άνεκ. Ντακάρ 7 Φεβρ. διά Κίναν
ΓΕΩΡΓ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.) (N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Όιλ»	54	18790	άνεκ. Βαλιτιμόρην 5 'Απρ. διί. 'Αρούμπα
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.) (N.A.T.)	έτ. «Γκόλτγουντ»	68	9070	έφθ. Πούλο Μπούκομ 24 'Απρ.
ΓΙΟΛΑΝΤΑ (N.A.T.)	έτ. «Βικτόρια»	31	2841	έφθ. Πειραιάδ 12 'Απρ.
ΓΚΕΜ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μερκούρια»	40	7188	άνεκ. Αιμέρεσην 21 'Απρ. διά Νεάπολιν
ΓΚΙΩΝΑ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Αδριατικ»	52	10381	άνεκ. Μπωμόντ 24 'Απρ. διά Ταμπίκο
ΓΚΙΩΝΑ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Πετρούμαρ»	63	30650	έφθ. Τριπούλιν (Λιθάνου) 21 'Απρ.
ΓΚΡΑΤΕΙΟΖΑ (N.A.T.)	έτ. «Βερακρούζ»	50	6638	άνεκ. Αδάναν 25 Μαρτ. διά Νουεβίτας
ΓΛΑΧΗ (N.A.T.)	έτ. «Βόξ»	64	15282	άνεκ. Λάς Πάλμας 1 'Απρ. διά Μπρισμπάιν
ΓΛΑΥΚΟΣ (N.A.T.)	έτ. «Γλαυκός»	68	16475	άνεκ. Λόσιερ Μπουτσάνον 18 'Απρ. διά Μουροράν
ΓΟΡΓΟΝΑ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γοργόνα»	53	21577	διπλής Ακρωτηρίου 15 'Απρ. διά Μονρόδια
ΓΟΥΕΣΤΣΕΡΝ ΗΓΚΑ (N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	45	7648	άνεκ. Μόντρεαλ 22 'Απρ. διί. 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΙΛΕΜ (N.A.T.)	έτ. «Φαρμάσιντ»	43	14313	άνεκ. Πόρτλαντ (Ορ.) 13 'Απρ. διά Σπάττλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΕΝΤ (N.A.T.)	έτ. «Γορινίθιαν»	57	26032	άνεκ. Ζουεύτα 17 'Απρ. διί. 'Ανγούσταν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΛΑ (N.A.T.)	έτ. «Πετρούμαρ»	66	23570	άνεκ. Κουσίρο 17 'Απρ. διά Γουαμπίδα
ΓΟΥΟΡΑΝΤΙΟΖΑ (N.A.T.)	έτ. «Βερακρούζ»	50	6638	έφθ. Καλκούταν 18 'Απρ.
ΓΛΑΥΚΟΣ (N.A.T.)	έτ. «Γλαυκός»	68	16475	άνεκ. Σίδνευ 17 'Απρ. διί. 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΑΤΣΑΡ (N.A.T.)	έτ. «Τζέντρυ»	65	27278	άνεκ. Σακάλι 13 'Απρ. διά Ραθέναν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΙΝΤΑΝΕ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γκρέσχαμ»	55	27278	άνεκ. Ράς Ε σιδέρ 16 'Απρ. διί. 'Ιμπιγκαχαμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Φαιρφας»	55	25317	άνεκ. Μένα Σαουδ 12 'Απρ. διά Μιζουσίμα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (N.A.T.)	έτ. «δέντον»	54	27278	άνεκ. Γιουροπόρτ 4 'Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΤΙΓ' (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γιουνίς»	54	27277	έφθ. Νιού Χάρεν 21 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	53	21284	άνεκ. Μουρόδια 24 'Απρ. διά Δουνκέρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΣΠΛΟΡΕΡ (N.A.T.)	έτ. «Ομαιλ»	62	11971	άνεκ. Τζιμπούτο 30 Μαρτ. διά Ράς Σουκείρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΣΠΡΕΣΙΟΝ δ. (N.A.T.)	έτ. «Κάνες»	57	25489	άνεκ. Βοστώνη 14 'Απρ. διί. 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Τιγκούτ»	57	25490	έφθ. Ούμ Σαϊδ 25 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ δ. (N.A.T.)	έτ. «Κέλσο»	57	25357	άνεκ. Τοίμπα 17 'Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιμονένπος»	57	26032	άνεχ. Λέγκορν 15 'Απρ. διά Ράς Λανούφ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάγκο»	57	26032	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 20 'Απρ. διά Βραζίλιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζουμπιλή»	58	25222	άνεχ. Ράς Τανούρα 12 'Απρ. διά Λισασθώνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΤ'ΙΝΤΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντράμιουντ»	69	41477	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 15 'Απρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάρο»	50	18802	άνεχ. Κείτ Τάουν 16 'Απρ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λύδοσανδρος»	49	18802	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 'Απρ. διά Γερμανίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νότλευ»	50	25305	άνεχ. Ντωρμπουν 7 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑ'ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Πηνελόπη»	49	18802	άνεχ. Βανκούβερ 8 'Απρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανια»	50	18802	διπλήθε Βιρβατάρ 21 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομάρ»	49	25360	άνεχ. 'Αμαγκάσακι 16 'Απρ. διά Νιουκαστλ (Αύστρ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντίνα»	49	18802	έφθ. Αμέρεραν 26 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουρόλραντ Μπάννερ»	58	20546	έφθ. Αμέρεραν 26 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακρόν»	57	27902	έφθ. Γκάμπον 10 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλεξην»	57	20533	έφθ. Φορκάντος 18 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αγκάτε»	67	22549	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 'Απρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καπρικούν»	67	23064	έφθ. Γένοβαν 23 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέσιπερ»	68	22513	άνεχ. Πόρτ Χέντλαντ 9 'Απρ. διά Φουκουγιάμα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΜΠΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπρά»	68	23064	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένινι»	67	23064	άνεχ. Ταράντο 16 'Απρ. διά Λόουερ Μπουτσάναν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΑΤΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέντιν»	67	22549	έφθ. Κιοσάροβ 17 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΟΛΕΤΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάγχαμ»	69	41477	έφθ. Γιουροπόρτ 17 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ'ΓΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τουρόλραντ Ντέιλ»	52	15729	άνεχ. Δουκέρχην 15 'Απρ. δι' ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τιούντορ»	53	12843	άνεχ. Σαιντ 'Αννα Μπαίν 19 'Απρ. διά Στάνλοου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτεν»	58	11201	άνεχ. Φόττερνταμ 16 'Απρ. διά Μακαπά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρρα»	55	20165	άνεχ. Μένα 'Αμπντούλα 2 'Απρ. διά Ναγκασάκι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Νιουρέιν»	58	11200	έφθ. Μονρόβια 21 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέγκα Σ.»	58	25888	άνεχ. Λά Σαλίνα 11 'Απρ. διά Καλούντημποργκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάνοερ Σ.»	54	20864	άνεχ. Αρούμπα 19 'Απρ. δι' 'Αμουσιν Μπαΐν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόλμα»	64	47344	έφθ. Πειραιά 17 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΕΝΤΣΠΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντίλον»	65	49437	άνεχ. Σταδάγκερ 23 'Απρ. διά Σκαραμαγκά
ΓΡΑΝΑΔΑ		έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	διπλήθε Κων) πολιν 23 'Απρ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίμνος»	50	3364	έφθ. Κολόμπο 22 'Απρ.
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Βένκεντορ»	54	11866	έφθ. Σάροχ 19 'Απρ.
ΔΑΦΝΗ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθερόπι Μίνεραλς»	63	31289	άνεχ. Κόμπιε 6 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΔΕΛΦΟΙ		έτ. «Δελφοί»	68	8796	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 20 'Απρ. διά Βομβάνη
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσάργκο»	53	5579	άνεχ. Νέαν Όρλεαννην 9 'Απρ. διά Μπέιρα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρια»	54	8712	έφθ. Λιοσσαδώνη 24 'Απρ.
ΔΗΛΟΣ		έτ. «Πιοντον»	59	9493	άνεχ. Αμπτζάν 16 'Απρ. διά Σασσάντρα
ΔΗΜΗΤΡΑ		έτ. «Μαρκόκεντο»	68	9583	άνεχ. Βίζακαπτανώμ 18 'Απρ. διά Καλκούτταν
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Σομ.)		έτ. «Τζένεραλ Ναϊγκ.»	53	7829	διπλήθε Κων) πολιν 1 'Απρ. διά Χερούντα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιώμπ. Οσεανγκουένης»	53	13173	έφθ. Σαιντ 'Αννα Μπαίν 16 'Απρ.
ΔΙΑΙΑΜΟΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αυρορά Μπορέάλις»	44	7067	άνεχ. Φόρπορτ (Μπαχ.) 23 Μαρτ. διά Πρέοτον (Κούθα)
ΔΙΑΝΑ		έτ. «Διάνα»	52	3714	άνεχ. Πουέρτο Μπάριος 22 'Απρ. διά Σάντο Τόμας
ΔΙΩΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	52	12523	άνεχ. 'Αγ. Βικέντιον 23 'Απρ. διά Λιοσσαδώνη
ΔΩΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβαλόρη»	52	11675	άνεχ. Νεαπόλιν 16 'Απρ. διά Γκέλα
ΔΡΟΜΩΝ		έτ. «Κύκνος»	64	17487	διπλήθε Παναμά 24 'Απρ.
ΔΩΡΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κνωσόδης»	51	1272	άνεχ. Σπετζιά 15 'Απρ. διά Σάν 'Αντιόκο
ΔΩΡΙΕΥΣ		έτ. «Δωριεύς»	58	8538	άνεχ. Κολόμπο 23 'Απρ. διά Δάντοικ
ΔΩΡΙΣ		έτ. «Δωρίς»	54	6042	διπλήθε Βιρβαλτάρ 14 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΔΩΤΩ		έτ. «Βιτάσσα»	68	35191	άνεχ. Βακαγάδα 15 'Απρ. διά Περού
Ε. Α. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωρ»	58	9431	έφθ. Μέροευ Μπάρ 20 'Απρ.
ΕΒΗ		έτ. «Νέπτουν Μαρίταιμ»	57	13637	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 22 'Απρ. διά Κόπερ
ΕΒΗ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθυδος»	48	3627	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΕΒΗ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	8122	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 13 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΕΒΗ Λ.		έτ. «Ελπιμέρος»	67	14800	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 20 'Απρ. διά Τοιταγκόκ
ΕΒΡΟΣ		έτ. «Εδροίσ»	63	15983	άνεχ. Αλέζανδρειαν 20 'Απρ.
ΕΓΝΟΣ		έτ. «Ντρέικι»	56	10329	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 11 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΕΙΡΗΝΗ Λ.		έτ. «Καρολίνη»	56	10289	άνεχ. Μόζι 8 'Απρ. δι' ΗΠΑ
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρικάνι»	48	3627	διπλήθε Μπρωνύμουποτελ 3 'Απρ. διά Κλαϊπέντα
ΕΛ ΜΙΝΑ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζ»	53	1980	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίλ Τράνσοπορτ»	59	30189	άνεχ. Ράς Τανούρα 26 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελεκτρά»	59	20915	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 'Απρ. διά Νέαν 'Υρκην
ΕΛΕΝ		έτ. «Ατλαντίς»	67	27989	διπλήθε Παναμά 29 Μαρτ. δι' Ιαπωνιαν
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνσοπορτ»	58	20830	άνεχ. Καράκας Μπαίν 19 'Απρ.
ΕΛΕΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίδιον»	39	4909	έφθ. Πόρτ Σουδάν 25 'Απρ.
ΕΛΕΝΗ		έτ. «Χάμιλτον»	70	15500	άνεχ. Σάντερλαντ 10 'Απρ. διά Πόρτ Ροάδες
ΕΛΕΥΘΕΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	58	13066	άνεχ. Μπαντάρ Μαχάρδα 21 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερώτρια»	56	2709	έφθ. Αμέρεραν 14 'Απρ.
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία»	45	3883	εις Πειραιά από 3 'Απρ. 1969 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΕΛΙΑΝΑ		έτ. «Αμπλεος»	45	2068	έφθ. Ρουέν 20 'Απρ.
ΕΛΙΚΟΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρνος»	58	8370	έφθ. Τεργέστον 10 'Απρ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		έτ. «Τζούλαντ»	60	10530	έφθ. Πόρτο 'Αλένκρε 22 'Απρ.
ΕΛΛΗΝ		έτ. «Σάγκα»	56	10312	άνεχ. Μπ. 'Αύρες 15 'Απρ. δι' 'Αγγλιαν
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπιδόφρος»	35	4963	έφθ. Αθάναν 31 Μαρτ.
ΕΜΜΑΝΟΥΗ ΜΑΡΚΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράμι»	60	8539	έφθ. Μορμούνχαο 19 'Απρ.
ΕΠΙΚ (ιωτάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλές»	58	30332	διπλήθε Όυσάντ 22 'Απρ. διά Λόουερ Μπουτσάναν
ΕΡΑΤΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαρμπαρίνο»	43	7247	διπλήθε Κων) πολιν 23 'Απρ. διά Βατούμ
ΕΡΝΑ		έτ. «Ρίταλεξ»	48	3497	έφθ. Γένοβαν 21 'Απρ.
ΕΡΟ'ΙΚ		έτ. «Ρόκετ»	64	29396	διπλήθε Παναμά 18 Μαρτ. δι' Ιαπωνιαν
ΕΣΠΕΡΟΣ		έτ. «Αλάντικ»	57	10317	άνεχ. Σάντος 23 'Απρ. διά Πόρτο 'Αλένκρε
ΕΥΑ		έτ. «Μοντελίντο»	57	6046	άνεχ. Μπείρα 16 'Απρ. διά Τζιμπουτί
ΕΥΑΓΓ. ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρης Σίπινιγκ»	55	2472	άνεχ. Προσράπες πληνοι Ραθένας 21 'Απρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευασέ»	39	3971	έφθ. Ίμπιλοχαμ 26 Μαρτ.
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιοφικ Οίλ»	66	38339	άνεχ. Φίλαδελφειον 20 'Απρ. διά Πουάντ α Πιέρ
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμπθέν»	54	11208	άνεχ. Φίλαδελφειον 20 'Απρ. διά Μπάνιας
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορφεύς»	64	34827	εις Μασσαλίαν από 26 Φεβρ. (έπισκευα)
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καλόδας»	56	10053	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 24 'Απρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατάντικ Οίλ»	54	19406	άνεχ. Περιφεράς Λάντς 14 'Απρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόμπουργκικ»	56	30158	έφθ. Γκίλογκ 24 'Απρ.
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκνα»	64	35774	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 'Απρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΕΥΚΤΗΜΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	20	1599	έφθ. Ειδονμασού 18 'Απρ. διά Κόλπον ΗΠΑ
ΕΥΛΑΛΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενά»	54	2234	άνεχ. Φίλαδελφειον 11 'Απρ. διά Μπάνιας
ΕΥΠΛΟΙΑ		έτ. «Εύκρισια»	59	9003	άνεχ. Βαλτιμόρη 4 'Απρ. δι' Ινδίαν
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναΐας»	43	2896	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 4 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευστάθιος»	55	12497	άνεχ. Αρούμπα 20 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεύμαρ»	49	17613	άνεχ. Ράς Τανούρα 12 'Απρ. διά Γενόβαν
ΕΦΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ»	65	35527	άνεχ. Ράς Τανούρα 12 'Απρ. διά Γενόβαν
ZANETTA III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμέρικαν Κομπιούτερ»	53	10919	έφθ. Ταάρεστων 23 'Απρ.
ZEYΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταβιέρνες»	40	3496	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ZΗΝΟ		έτ. «Μαλάγια»	68	9583	διπλήθε Παναμά 13 'Απρ. διά Τόκιο
ZΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροάρμοι»	58	19417	διπλήθε Ακρωτήριον 22 'Απρ. διά Λάντς 'Εντ
ΗΓΚΛ (π.δ.)		έτ. «Πανευρόπα»	55	20216	έφθ. Βοινδόσιον 18 'Απρ.
ΗΒΗ		έτ. «Οσεαν Φράιτερς»	68	28774	άνεχ. Πόρτ Χέντλαντ 17 'Απρ. διά Χιροκάτα
ΗΛΙΑΣ Λ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλντέλιον»	50	3343	άνεχ. Ταματάδε 21 'Απρ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΗΡΑ		έλλην. Δάρδανος	48	4574	έφθ. Μπ. 'Αύρες 2 'Απρ.
ΗΡΟΔΗΜΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελέα			

ΘΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οράζονα»	57	10316	έφθ. Μη. "Αύρες 20 'Απρ.
ΘΑΣΟΣ Α' ΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάσος»	52	12057	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 13 'Απρ. διά Κανοκάδα
ΘΕΑΝΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λατομίτισσα»	53	979	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 'Απρ.
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουρένα»	44	7286	άνεχ. Λατάκια 16 'Απρ. διά Πειραιά
ΘΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοδοσίος»	54	12016	άνεχ. Εσκραβός ρίθερ 1 'Απρ. διά 'Αργεντινήν
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάννα Παρασκευή»	57	20414	άνεχ. Σουάμπα 21 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκουίστα 'Οσεάνικα»	63	31581	άνεχ. Ράς Τανούρα 8 'Απρ. διά Θάλευ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνια»	65	27960	άνεχ. Λός Αντζελες 15 'Απρ. διά Καλέτα Πατίλος
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ κ. (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Νταλμάστερ»	47	2673	εις Γένοβαν όποι 1 Δεκ.
ΘΕΟΚΛΗΤΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαλάκονι»	56	3649	έφθ. Γένοβαν 17 'Απρ.
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν»	56	3799	άνεχ. Λάς Πάλμας 25 'Απρ. διά Μπαγιόν
ΘΕΟΜΑΝΑ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάννα Παρασκευή»	65	16901	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 'Απρ. διά Βανκούμπερ
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γράμπερ»	54	10916	άνεχ. Κοστάζικολας 21 'Απρ. διά Πόρτ Τζέφερον
ΘΕΟΜΗΤΩΡ III	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	16851	άνεχ. Μη. "Αύρες 12 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάννα Παρασκευή»	59	29141	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 'Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάννα Παρασκευή»	58	26650	διπλήθε 'Ακρωτήριον 15 'Απρ. διά 'Αγγλίαν
ΘΕΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μορόβια»	60	8461	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Απρ. διά Κόλπον Η.Π.Α.
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	62	14151	έφθ. Μόντρεαλ 16 'Απρ.
ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαζέ»	55	2740	άνεχ. Αμβούργον 21 'Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΘΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	22630	άνεχ. Τομπάτα 9 'Απρ. διά 'Αιόλι
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιροπίς»	66	40933	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 14 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΘΥΜΑΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Τράνσορπτ»	61	14032	
ΙΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	
ΙΘΑΚΑ ΜΑΡΙΝΕΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρισίπη»	50	11631	
ΙΘΑΚΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καναντά»	53	12504	έφθ. Σαιν Τζών (N.B.) 25 'Απρ.
ΙΛΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάννα Σπυρίδων»	37	5925	άνεχ. Άμβοργον όποι 28 Νοεμ. (επισκευα)
ΙΛΙΣΣΟΣ		έτ. «Ντεύον»	47	4962	άνεχ. Ήσσούτα 22 'Απρ. διά 'Αθανάν
ΙΑΚΩΝ Α' ΥΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρταν»	58	21291	εις Σαγκόν όποι 21 'Απρ. 1968
ΙΜΑ		έτ. «Αλκυονία»	68	27989	έφθ. Ρόττερνταμ 21 'Απρ.
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπουκίο»	44	12646	διπλήθε Παναμά 2 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΙΝΤΡΕΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέινιντ»	59	22762	άνεχ. Αγ. Φραγκίκον 3 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ιων»	49	4719	διπλήθε Ποναρά 23 'Απρ. διά Ειρηνικόν
ΙΩΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικόσμικη»	65	30516	έφθ. θερίν 46.52' E. - 7.44' Δ. 20 'Απρ. διά "Ιμπιγκαμ
ΙΩΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βουλακίνια»	67	20950	έφθ. Χάπιτον ρόδης 19 'Απρ.
ΙΩΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλεϋ»	64	13516	άνεχ. Λιοσαδώνα 23 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδης
ΙΩΝΙΑΝ ΠΑΓΙΩΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνια»	66	20959	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΩΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέντροφροντ»	63	13517	άνεχ. Σπάτα 2 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσέανικη»	58	22531	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 16 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρουζ
ΙΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρκλόύτσερ»	66	45280	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 'Απρ. διά Τήνος
ΙΡΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρένα»	43	7232	άνεχ. Ήσσαδώνα 10 Μαρτ. διά Σαντιάγκο (Κούβα)
ΙΡΕΝΕ I (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρανέας»	56	1820	άνεχ. Πόρτ Λιμον 19 'Απρ. διά Γκάλπορπ
ΙΡΙΣ		έτ. «Ιλαριόδομαρ»	33	3946	διπλήθε Κωνώπιον πολίν 11 'Απρ. διά Βραΐλα
ΙΣΗΜΗΝΗ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	44	7044	έφθ. Ρουέν 19 'Απρ.
ΙΩΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεγγίνα»	69	15869	άνεχ. Χάροντ 17 'Απρ. διά Δουθλίνον
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ευορο»	58	10057	έφθ. Κολόμπο 23 'Απρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάσου Μεντίτερρανεάν»	68	16046	άνεχ. Βιζαραπανάμ 11 'Απρ. διά Κοκούρα
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	άνεχ. Μόρσα έλ Μπρέγκα 22 'Απρ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάννα Τζιοβάνι»	42	7020	εις Αλεξανδρειαν όποι 9 Σεπτ. 1968
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	57	12614	έφθ. Λα Λιμπερνάντ (Έκουαδόρ) 16 'Απρ.
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καβαλάρης»	48	4804	άνεχ. Κορίν 23 'Απριλ. διά Σιγκαπούρην
ΚΑΒΑΛΙΕΡ ΟΦ ΑΘΕΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άδριάτικη»	49	6740	έφθ. Αμεριτερνάμ 17 'Απρ.
ΚΑΒΟ ΑΕΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέρο»	55	12151	άνεχ. Είδενμάσοθ 23 'Απρ. διά Μπατόν Ρούζ
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάβο»	44	7638	έφθ. Λείδερος 23 'Απρ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικη»	57	10110	άνεχ. Μη. "Αύρες 17 'Απρ. διά Τόκιο
ΚΑΒΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούν Μαριτάιμ»	64	10864	άνεχ. Λιοσαδώνα 15 'Απρ. διά Χιούστον
ΚΑΒΡΙΝ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάθιν»	67	43231	έφθ. Τούμπα 25 'Απρ.
ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Πεντρεγκαλή»	65	23524	άνεχ. Λιοσαδώνα 19 'Απρ.
ΚΑΙΤΗ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθερολέύ»	55	11991	διπλήθε Παναμά 25 'Απρ.
ΚΑΛΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζούσι»	51	1923	άνεχ. Ντάς Αίλαντ 8 'Απρ. διά Ιταλίαν
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Βαλένθια»	67	34498	άνεχ. Άγ. Βικέντιον 14 'Απρ. διά Μοντεδίδεο
ΚΑΛΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνη»	57	8774	άνεχ. Ωλείδη 9 'Απρ. διά Κέιπ Τάουν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	άνεχ. Κόμπε 14 'Απρ.
ΚΑΜΕΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελαφίνια»	52	8111	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Απρ.
ΚΑΜΠΟ ΤΡΕΣ ΜΟΝΤΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμπο τρές Μόντες»	69	3282	άνεχ. Πειραιά 10 'Απρ.
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάφος»	39	8464	έφθ. Κιμίτον 13 'Απρ. διά Σιδνεύ
ΚΑΝΤΜΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάντιμιλος»	48	4949	άνεχ. Λιθέρπουλ 23 'Απρ. διά Παροϊκόν Κόλπον
ΚΑΠ ΟΡΤΕΓΚΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρομάρ»	56	9011	έφθ. Τοίχαγκο 26 Μαρτ.
ΚΑΠ ΤΑΙΝΑΡΟΝ (π.)		έτ. «Ηοτ. Μεντίτ. Τρανα.»	57	1550	άνεχ. Βρέμπνη 18 'Απρ.
ΚΑΠ ΦΡΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρομάρ»	55	5879	έφθ. Μελδούρην 23 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγία Βαρδάρα»	50	3913	έφθ. Αλεξανδρειαν 22 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	63	17059	άνεχ. Κιμίτον 13 'Απρ. διά Σιδνεύ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Π.»	57	24854	άνεχ. Λιθέρπουλ 23 'Απρ. διά Παροϊκόν Κόλπον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	55	15683	έφθ. Κόμπε 20 'Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τέραμπο»	50	6841	έφθ. Φιλαδέλφειαν 15 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Βολκάνικα»	68	23666	άνεχ. Λός Αντζελες 12 'Απρ. διά Ναγκόγια
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλιότο»	50	3910	άνεχ. Απανό Λάγκος 20 'Απρ. διά Ντουάλα
ΚΑΠΙΤΑΛ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάσποτρο»	61	24871	άνεχ. Ντόρνυον 28 Μαρτ. διά Βίρτζιν "Αίλαντ
ΚΑΠΡΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλιμαρ»	59	29626	έφθ. Ταϊλάνδη 19 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΕΡΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίριος»	51	15784	άνεχ. Κιμίτον 13 'Απρ. διά Σιδνεύ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοράφτι»	56	20899	άνεχ. Λιθέρπουλ 23 'Απρ. διά Παροϊκόν Κόλπον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φρούτερα»	65	18995	έφθ. Χιροχάτα 17 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σιππιγκ»	31	1871	έκτελει πλάση Παναμά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελεοφάρερς»	61	13437	έφθ. Μίκη 17 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑΒΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλιανσα»	52	7597	διπλήθε Παναμά 21 'Απρ. διά Βανκούμπερ
ΚΑΡΑΜΥΛΙΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελιμαρίνα»	66	19827	έφθ. Ταϊλάνδη 24 'Απρ.
ΚΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άργονάρη»	56	10016	ίδε. «ΜΑΡΙΑ Α. Λ.», ομη. έλληνική
ΚΑΡΝΤΙΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φερεόιδ Κάρριερς»	69	9072	έφθ. Φουσικί 19 'Απρ.
ΚΑΡΟΛΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιφ»	55	21075	διπλήθε Παναμά 29 Μαρτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΑΡΟΛΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	54	3996	διπλήθε Μπρούνομπούτελ 22 'Απρ. διά Ταλλίν
ΚΑΡΠΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καραπούλη»	47	1876	άνεχ. Πλότες 14 'Απρ. διά Γκιζόν
ΚΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριόμαρ»	66	3401	έφθ. Μπριουσαΐνα 9 'Απρ.
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρλάτη»	58	14606	άνεχ. Σπέτζις 18 'Απρ. διά Αύγούστον
ΚΑΣΣΙΟΠΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κασσιόπη»	49	4723	ίδε. «ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.», ομη. έλληνική
ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιαννίκος»	53	7641	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 16 Μαρτ. διά Σαγκάπων
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Κάργκο»	57	20564	διπλήθε Παναμά 25 'Απρ. διά Μπορούτω
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	29	9215	άνεχ. Τόκιο 13 Μαρτ. διά Λός Αντζελες
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεσσαλία»	56	15802	άνεχ. Νέαν Ύρκην 8 'Απρ. διά 'Αρούμπαν
ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρόζα»	53	10339	έφθ. Σαλδαρό 22 'Απρ. διά Λισσαδώνα
ΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάννα Σεοίλιο»	58	13996	άνεχ. Κέιπ Τάουν 14 'Απρ. διά Λισσαδώνα
ΚΕΥΠΙ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλντέσσα»	58	11755	έφθ. Σουέτερπουρτ 20 'Απρ.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ινταστριαλ Φρεύτη»	57	17180	άνεχ. Ρόττερνταμ 11 'Απρ. διά Ρίον Ιανέτρον
ΚΕΡΚΕΝΝΑΧ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουλινάν»	51	6137	άνεχ. Λά Γκουλέτ 23 'Απρ. διά Μπιζέρτα
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυκήναιαν»	66	44867	άνεχ. Μίνα άλ Φαχάλ 3 'Απρ. διά Τενερίφων
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	άνεχ. Αντεν 23 'Απρ. διά 'Αγγλίαν
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N				

ΚΟΝΔΩΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακουιλλα»	19	2949	έφθ. Αλεξάνδρειαν 21 'Απρ.
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΓΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ»	68	23258	άνεχ. Βακαγιάμα 24 Φεβρ. διά Χίλην
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ Μαριτάμι»	70	23400	άνεχ. Τσάνταραλ 25 Μαρτ. διά Καλντέρα
ΚΟΝΣΕΝΟΠΕ'ΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσενόενς»	53	12331	έφθ. Τάιν 23 'Απρ.
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονστελλεσίον»	52	11755	άνεχ. Άμουσιν Μηνιν 10 'Απρ. διά Καμπάνα
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωντεσσά»	56	12754	άνεχ. Άμουσιν Μηνιν 16 'Απρ. διά 'Αρούμπα
ΚΟΠΠΕΡΛΑΝΤ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέγκαινα»	55	3264	άνεχ. Πόρτ Λίμον 16 'Απρ. διά Βοστώνην
ΚΟΡΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οζιλιαρ»	41	5173	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 19 Μαρτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανουέθα»	63	30705	άνεχ. Άμυδρουρον 19 'Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΚΟΡΣΑΓ'ΙΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτερον Σή Τράπονταρ»	62	15000	άνεχ. Παραντίν 21 'Απρ. διά Τομπάτα
ΚΟΡΦΟΥ Α'ΙΛΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Νόλος»	69	9045	άνεχ. Μακάρι 21 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόδμος»	49	7378	άνεχ. Λάδ Πλάμας 24 'Απρ. διά Μη. 'Άυρες
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Χόδη»	57	30332	άνεχ. Σακάι 4 'Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφίελ»	44	14875	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 11 'Απρ. διά Βραζιλίαν
ΚΟΥΗΝ ΣΟΛΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάροιλ»	53	10000	άνεχ. Λονδίνον 23 'Απρ. διά Πειραιᾶ
ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουνίστρα»	44	7199	έφθ. Λιοσσάδην 13 'Απρ.
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24664	άνεχ. Τσάλινον 16 'Απρ.
ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ Θρέύτερς»	47	1860	άνεχ. Τσάλινον 14 'Απρ. διά Τσιταγκόκ
ΚΡΗΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αίδουρο Κουσούτ»	43	8443	άνεχ. Τσάλινον 16 'Απρ. διά Κυνοτάντζαν
ΚΥΘΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σείλιον»	57	13895	έφθ. Σασέπινο 18 'Απρ.
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	άνεχ. Τόκιο 16 'Απρ. διά Λός 'Αντζελες
ΚΥΠΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηριάθ»	43	6996	έφθ. Σασέπινο 18 'Απρ.
ΚΥΠΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	53	1813	ύπο παραλαβήν
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βρόκα»	52	7415	άνεχ. Τής 24 'Απρ. διά Τάμπα
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρδαμύλιαν»	51	2644	έφθ. Μη. 'Άυρες 21 'Απρ.
ΚΥΡΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κύρκοποριγκ»	54	11743	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 20 'Απρ.
ΚΥΣΤΑΝΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πηλου Ζαΐρ»	48	3455	άνεχ. Δουβλίνην 17 'Απρ.
ΚΥΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεύς»	64	34827	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 18 'Απρ. διά Ρόττερνταν
ΚΥΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταμάσσος»	52	10593	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 24 'Απρ. διά Μπάκια Μπλάνκα
ΚΥΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβιράζον»	51	2430	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 22 'Απρ.
ΚΥΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλικήν»	53	10918	έφθ. Καρσιούγκ 7 'Απρ.
ΚΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριομάρ»	56	3430	εις θεόν 3.58 Β. - 96.41 Δ. 20 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΥΣΤΙΚΟΣ (λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κοοτίκος»	39	2993	έφθ. Ραθένων 25 Μαρτ.
ΛΑΒΕΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Μαριτάιμ»	55	8281	άνεχ. Αμέρεραν 12 'Απρ. διά Τζάκοσονθιλ
ΛΑΕΡΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στάλα»	50	8530	άνεχ. Ντώρμπαν 17 'Απρ. διά 'Αγγλιαν
ΛΑΙΔΗ ΕΛΣΠΕΩ	(N.A.T.)	έτ. «Χρόλακι»	53	3545	ύπολθες Κυνών πολιν 14 'Απρ. διά Γαλάται
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 23 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΛΑΚΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γλόριαθ»	47	8537	εις θείαν 3.2 Ν. - 5.52 Δ. 20 'Απρ. διά 'Αμέρεραν
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27462	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 18 'Απρ. διά Ράς ές Σιδέρ
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	65	34185	έφθ. Τής 25 'Απρ.
ΛΑΚΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νούσεια Σεβίλλα»	61	13360	άνεχ. Κριστούπαλ 18 'Απρ. διά 'Αρούμπα
ΛΑΜΨΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάμψις»	55	3000	άνεχ. Βέιμπλ Μπαίν 24 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέο»	56	23838	άνεχ. Αρμούλερες 21 'Απρ. διά Τέλα
ΛΑΣΤΡΙΤΩΝΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιθος»	56	4388	άνεχ. Ράς Τανούρα 31 Μαρτ. διά Καλούντηποργκ
ΛΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωνοταντίνος»	47	7029	ύπολθες Κυνών πολιν 17 'Απρ. διά 'Ελλαδα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινα»	48	2563	άνεχ. Ιπουούτης 22 'Απρ. διά Ρουέν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιλισσός»	57	10499	άνεχ. Νιούκατλ (Λύστρ.) 11 'Απρ. διά Ροστόκ
ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Θρέύτερς»	67	28776	έφθ. Ρόττερνταν 24 'Απρ.
ΛΙΑΝΑ (λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλλα»	53	12577	άνεχ. Σακάι 3 'Απρ. διά Μπαλίκπαν
ΛΙΝΔΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτα»	42	2881	έφθ. Αλεξάνδρειαν 13 'Απρ.
ΛΟΙ'ΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιο Αζούλ»	58	15987	άνεχ. Πούλο Σαμπού 12 'Απρ. διά Ντουμάι
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Νόροπος»	57	20730	άνεχ. Πρόβιτνες 23 'Απρ. διά Βενεζουελαν
ΛΟΥΙΖΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικά Πασιφίκα»	54	11602	έφθ. Μίλφορντ Χάφεν 25 'Απρ.
ΛΟΥΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	57	7478	έφθ. Μπάρα 17 'Απρ.
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλα»	58	27526	άνεχ. Γενόβαν 22 'Απρ. διά Ράς ές Σιδέρ
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	58	27466	άνεχ. Τερύπονταν 19 'Απρ. διά Ράς ές Σιδέρ
ΛΥΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντοτελέσιον»	64	29396	άνεχ. Σακάι 11 'Απρ. διά Χίλην
ΛΩΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λιάζαν»	52	2906	ύπολθες Γιβραλτάρ 26 'Απρ.
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλλα»	67	44646	άνεχ. Μένα 'Αχαρντι 1 'Απρ. διά φιλαδέλφειαν
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	60	13592	άνεχ. Σαιντ 'Αννα Μηνιν 13 'Απρ. διά Λονδίνον
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	άνεχ. Σιμότου 14 'Απρ. διά Μουροράν
ΜΑΙΤΣΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα Μπρεαλίς»	69	18923	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 'Απρ. διά Γκλάντονουν
ΜΑΛΑΓΚΑΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιότι»	47	4344	άνεχ. Αμέρεραν 22 'Απρ. διά φιλαδέλφειαν
ΜΑΛΑΜΠΑΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λατομίτισα»	54	1970	άνεχ. Μαλδάρα 22 'Απρ. διά Λίθερπουλ
ΜΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλ. Θαλάσσια Μεταφοραί»	57	10044	έφθ. Σαδόνα 8 'Απρ.
ΜΑΝΔΡΑΚΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάνια»	46	1962	άνεχ. Ταράντο 21 'Απρ. διά Γκέλα
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιλίτζιαν Σίππι»	54	3596	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 20 'Απρ. διά Ρόττερνταν
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντινένταλ»	58	22286	άνεχ. Ντώρμπαν 13 'Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΜΑΡΑΘΩΝ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργυκο»	57	20564	άνεχ. Οιλαδέλφειαν 18 'Απρ. διά 'Αρούμπα
ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρόπο»	58	16522	άνεχ. Χιούστον 21 'Απρ. διά Αρούμπα
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σέδουθερν Κρός»	43	15028	ύπολθες Παναμά 20 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΓΙΚΡ	(N.A.T.)	έτ. «Παναδιέρο»	66	15404	άνεχ. Κείπ Τάουν 18 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσαυέρτε»	51	1600	έφθ. Μελδόνιουν 20 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρβα»	60	25190	άνεχ. Βιρτόνιον 18 'Απρ. διά Καλούς Λιμένας
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ισθενία»	56	12231	ύπολθες Θέρονταίν 22 'Απρ. διά Νουμέα
ΜΑΡΙΑ ΘΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	52	1780	άνεχ. Κριστούπαλ 22 'Απρ. διά 'Ελλ. Παλίτ
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεάντερη»	64	34827	εις μεσοειδικάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερθέσαν Κάρριερς»	70	51600	άνεχ. Ράς Τανούρα 21 'Απρ. διά Τογιάμα
ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίν»	43	8518	έφθ. Ρόττερνταν 23 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ ΦΩΡΞΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρταρο»	59	28693	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 23 Μαρτ. διά Μπόννυ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμαδέρα»	44	2088	ύπολθες Μπρούνομπουτελ 20 'Απρ. διά Κότκα
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Βεντούροδο»	58	9299	έφθ. Σιδνεύ 12 'Απρ.
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Σιγκάλ»	51	5747	άνεχ. Σιδνεύ 12 'Απρ. διά Λιοσαβώνα
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Τζεμπέλ Ντανά 3 'Απρ. διά Λιοσαβώνα
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	άνεχ. Γλασκώνην 24 'Απρ. διά Τάιν
ΜΑΡΙΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρέκο»	43	7290	άνεχ. Βίγκο 29 Μαρτ. διά 'Αθάναν
ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ντελαντέρα»	63	9190	άνεχ. Σαιντ 'Αννα Μηνιν 22 'Απρ. διά Κ. 'Αμερικήν
ΜΑΡΙΚΑ ΜΑΘΘΑΙΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοκίνα»	55	4808	ύπολθες Παναμά 22 'Απρ. διά Τζάκοσονθιλ
ΜΑΡΙΑΥΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλαπόρες»	68	14800	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 3 Μαρτ. διά Ντουμάτι
ΜΑΡΙΜΟΥΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπούντα»	49	10596	ύπολθες Γιβραλτάρ 13 'Απρ.
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπέλλα»	55	12897	εις Ράς Τανούρα 23 'Απρ.
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπρούνα»	55	23802	άνεχ. Γιοκοχάμα 4 'Απρ. διά Κόλπον ΗΠΑ
ΜΑΡΙΝΑ (Σου.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίντελιτου»	66	19411	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 6 'Απρ. διά Ντουμάτι
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Εδρος»	44	7203	έφθ. Πουάντ Νουάρ 17 'Απρ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπένο»	63	15364	έφθ. Βακαγιάμα 15 'Απρ.
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλαμπίνα»	65	19805	έφθ. Λιοσσάβνα 22 'Απρ.
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς»	48	2739	έφθ. Ρίο Γκράντε 21 'Απρ.
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριφίλια»	58	12443	έφθ. Ιννοσίμα 7 'Απρ.
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπέρλα»	50	15747	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδες 6 'Απρ. διά Ντουμάτι
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπρίμα»	51	10216	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 6 'Απρ. διά Ντουμάτι
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριρόζα»	53	12705	έφθ. Πειραιά από 25 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	51	7742	άργει Πειραιά από 24 Μαρτ.
ΜΑΡΙΣΙΑΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρισίαρα»	49	10337	άνεχ. Πούλο Σαμπού 15 'Απρ. διά

ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σιών»	64	9390	άνεκ. Βανκούβερ 23 'Απρ. δι' 'Ινδίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσοπαρο»	46	7333	άνεκ. Λατάκια 17 'Απρ. διά Τουρκίαν
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γαλαξίας»	65	34185	άνεκ. Χάρηκ «Αίλαντ 8 'Απρ. διά Τσίμπα
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αίρβιλ Μότοροπ»	57	8855	άνεκ. Νέαν 'Ορλέανην 19 'Απρ. διά Δανιάν
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	52	22353	άνεκ. Ντάρμπον 16 'Απρ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΜΕΘΩΝΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	58	29139	άνεκ. Ντάρ «Αίλαντ 28 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπεργάκας»	57	11691	διπλήθε Σιγκαπούρην 15 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Καρντινάλ»	66	39617	άνεκ. Χάρηκ «Αίλαντ 8 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς ανεκ. Αμέρειον 12 'Απρ. διά Μόντρεαλ εἰς Πειραιά ἀπό 7 'Ιαν. (ἐπισκεψια)
ΜΕΡΡΥΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεριτάθ»	43	8158	ανεκ. Αθάναν 5 Μαρτ. διά Ματάνιζας (Κούβα)
ΜΕΡΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουλά»	43	7214	ανεκ. Τσίμπα 16 Μαρτ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΑΡΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουΐλα Γκαλάντε»	65	57307	ανεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 6 'Απρ. διά Τακόμα
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνεπούνο»	58	25275	ανεκ. Φωλαύ 29 Μαρτ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	61	30906	έθ. Πειραιά 22 'Απρ.
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιολαρίς Σ.»	48	2086	άνεκ. Γένοβαν 22 'Απρ.
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις Σ.»	44	7291	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 13 Μαρτ. διά Τζάκονθια
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλάς & Βιοι.	60	18889	ανεκ. Καράκας Μποϊ 10 'Απρ.
ΜΙΑΝΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	ανεκ. Ντάρκαρ 19 'Απρ. διά Θρήσουν
ΜΙΜΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμμαρεθ»	36	2760	ανεκ. Αδάναν 12 Μαρτ. διά Σιενόρουεγκος
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργουάρτια»	68	9069	ανεκ. Μένα 'Άκμαντι 4 'Απρ. διά Καϊμά
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	ανεκ. Βιλέσες Κων) πολιν 17 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελαμίς»	39	3485	ανεκ. Εδάνον 13 'Απρ. διά Βρέμην
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λαιντυ»	69	1572	έθ. Ιντούν 13 'Απρ.
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λαίον»	70	1570	ανεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 6 'Απρ. διά Τακόμα
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'Τ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάιτ»	70	1569	ανεκ. Φωλαύ 29 Μαρτ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάκ»	69	1560	έθ. Πειραιά 22 'Απρ.
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάνς»	69	1572	ανεκ. Γένοβαν 22 'Απρ.
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάρκ»	69	1560	ανεκ. Χιούστον 22 'Απρ. διά Θρηπορτ
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Ν	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λείν»	70	1569	έθ. Πόρτ Χέντλαντ 21 'Απρ.
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Σ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λείς»	69	1572	ανεκ. Κουνάν 13 'Απρ. δι' 'Ιντούν
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λιφτ»	70	1565	έθ. Πόρτ Χέντλαντ 23 'Απρ.
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λόρντ»	69	1565	ανεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 2 'Απρ. διά Τοιρεμπόν
ΜΙΝΩΑΝ ΚΙΓΚ		έτ. «Απόλλοι»	63	7363	έθ. Ηλιγκαν 8 'Απρ.
ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΛ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Ναθ.»	58	10490	ανεκ. Ροζάριο 21 'Απρ. διά Μπάχια Μπλάνκα
ΜΙΝΩΑΝ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μίνωαν»	57	8180	έθ. Προβίτενες 7 'Απρ.
ΜΙΝΩΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	57	21267	έθ. Πειραιά 23 Μαρτ.
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μίσιαρ»	66	22241	ανεκ. Μορουγκάο 17 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτώρ»	69	9241	έθ. Κλίκατον (Ζαμ.)
ΜΙΣΤΡΑΛ Ι	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράλ»	49	1683	έθ. Αμπιτζάν 19 'Απρ.
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροβίγκια»	59	26737	ανεκ. Μένα 'Άκμαντι 21 'Απρ. δι' Ούλασάν
ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιλουντόζοτο»	55	15807	ανεκ. Νέαν 'Υόρκην 13 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΜΙΧΑΗΛ Γ. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρομιέντο»	65	28313	ανεκ. Λάς Πάλμας 16 'Απρ. διά Γκάμπα
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	22129	ανεκ. Χάρην 3 'Απρ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	53	11289	ανεκ. Νέαν 'Υόρκην 21 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΜΙΧΡΙΣ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	54	3964	διπλήθε Μπρούνομποւτελ 14 'Απρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΜΟΣΧΑΝΟΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεδάντε»	51	3386	διπλήθε Μπρούνομποւτελ 3 'Απρ. διά Ρωσίαν
ΜΠΑΖΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάζιλ»	48	3574	ανεκ. Λισσαθώνα 20 'Απρ. δι' 'Αβίλεας
ΜΠΑΖΙΑ ΙΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σέρο - Γκουάκα»	65	18459	ανεκ. Αγ. Βικέντιον 22 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΠΕΛΛΟΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρφας»	52	4303	ανεκ. Κλίκατον (Ζαμ.) 17 'Απρ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΜΠΕΣΣΗ Α. ΠΑΠΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέσον»	67	43231	ανεκ. Βίλελμοσάφεν 13 'Απρ. διά Μάρσα έλ Μπρέγκα
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπίδερ»	57	20464	ανεκ. Μένα 'Άκμαντι 27 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΜΠΛΑΚ ΝΑΙ'Τ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Δηλόσις»	45	5101	ανεκ. Ρόττερνταμ 0 'Απρ. διά Χάρην
ΜΠΛΟΥ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Ση»	48	3335	έθ. Αστόντ 22 'Απρ.
ΜΠΟΝΑΜΑΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επορεός»	58	988	ανεκ. Λισσαθώνα 22 'Απρ. διά Καζαμπλάνκα
ΜΠΟΡΝΑΙΟΥΘ	(N.A.T.)	έτ. «Μπορνμάουθ»	56	10413	ανεκ. Φιλαδέλφειαν 20 'Απρ. διά Ραβέναν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	53	12861	ανεκ. Μπαχρέιν 12 'Απρ. διά Μόσσελ Μπαίν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγις»	59	22844	ανεκ. Τόκιο 14 'Απρ. διά Ντουμάι
ΜΠΟΥΕΝΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (π.δ.)		έτ. «Μπουένα»	53	12187	ανεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 8 'Απρ. διά Ντουμάι
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουετούγιντην»	56	10062	ανεκ. Λουάντη 20 'Απρ.
ΜΠΟΥΟΝΑΒΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμδος»	42	7265	εἰς θέσιν 37 Β. - 15.23 Α. 24 'Απρ. διά Β. Βιετνάμ
ΜΠΡΙΓΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλορίανα»	51	2633	ανεκ. Σαδένναν 22 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλδα»	50	9627	ανεκ. Νέαν 'Υόρκην 17 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΜΠΡΙΜΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεινάντε Τρανα.»	63	10594	έθ. Ιμιγκαν 23 'Απρ.
ΜΥΘΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μπορέας»	67	39617	ανεκ. Χαρμπού 106 της 23 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυστράς»	57	25267	ανεκ. Τσίμπα 24 Μαρτ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κενταυρος»	64	17487	διπλήθε Παναμά 9 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	67	11025	άνεκ. Μη. «Άυρες 19 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΑΒΙΑ		έτ. «Αργούς»	43	8505	έθ. Αλεξανδρείαν 13 'Απρ.
ΝΑΝΑ Π. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νανά Π.»	53	4502	άνεκ. Φόρτ ντε Θράντες 18 'Απρ. διά Καϊέν
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	έθ. Νέαν 'Υόρκην 24 'Απρ.
ΝΑΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζάντη»	59	24009	άνεκ. Προβίτενες 18 'Απρ. διά Βενεζουέλαν
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	έθ. Μαυρικιον 13 'Απρ.
ΝΑΥΑΜΑΧΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναυμάχος»	46	8550	άνεκ. Πουόλ Μπουούκομ 24 'Απρ. διά Σαγκάν
ΝΑΥΣΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαφέλι»	61	10744	έθ. Μορουγκά 11 'Απρ.
ΝΑΥΤΟΜΟΝΙΑΙ Ι (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουλνάρτ»	52	20387	άνεκ. Χάρηκ «Αίλαντ 28 Μαρτ. διά Καράτοι
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέα Ελλάς»	69	9241	εἰς θέσιν 32.53 Β. - 165.40 Α. 1 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακιλλεύς»	58	12624	ανεκ. Πόρτλαντ (Με) 15 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργυράντε»	58	24068	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 'Απρ. διά Ντόντζες
ΝΕΔΔΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νόστα»	43	14304	άνεκ. Γκιζόν 20 'Απρ. διά Σαντάνα
ΝΕΔΙ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτις»	38	7679	άνεκ. Σαντιάγκο (Κούβα) 16 'Απρ. διά Καζαμπλάνκα
ΝΕΙΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νοσιέντο»	56	10693	έθ. Πιοκοχάμον 17 'Απρ.
ΝΕΛΛΑ (π.)		έτ. «Νέλλα»	38	4996	έθ. Γένοβαν 12 'Απρ.
ΝΕΛΣΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστο Ν. Κ.»	57	12784	ανεκ. Τζωρτέανον (N.K.) 17 'Απρ. διά Κοατζακόλκος
ΝΕΠΟΚ ΑΝΤΒΑΝΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσούεσάν Τ.»	58	29262	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΕΡΒΙΟΝ		έτ. «Καρντενόζα»	67	15996	άνεκ. Φόρτ ντε Θράντες 22 'Απρ. διά Μασσαλίαν
ΝΕΡΕΊΝΤ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρα»	44	8577	έθ. Αλεξανδρείαν 14 'Απρ.
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέρειντ»	44	10544	εἰς Τοτανόκην ἀπό 31 Μαΐου 1969
ΝΕΦΕΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέστος»	64	16073	άνεκ. Κάλιαρι 3 'Απρ. διά Ταμόρα
ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πολαρίσι»	58	24256	έθ. Ντάς «Αίλαντ 23 'Απρ.
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοποϊ(ΦΙΚ)»	67	54502	άνεκ. Μένα 'Άκμαντι 4 'Απρ. διά Καροσιούγκ
ΝΙΚΙΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Περγκάι»	52	11267	διπλήθε Καριπότη 23 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ Κάρριερς»	60	14203	άνεκ. Βασκελώνη 3 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	45	3739	ανεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 17 'Απρ. διά Πουέρτο Καμπέζας
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένερα Φράτερερ»	68	9034	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 10 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (N.A.T.)		έτ. «Πετρόλεσουμ»	53	12396	άνεκ. Μπλεμ 17 'Απρ. διά Μάντρες ντε Ντέους
ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα»	48	3635	άνεκ. Δουνκέρκην 18 'Απρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφορ ντε Πάναμα»	68	97500	άνεκ. Χάρηκ «Αίλαντ 17 'Απρ. διά Λάντς "Εντ
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρων Κορπ.»	58	7324	έθ. Φορκάλι 23 'Απρ.
ΝΙΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιλ I.»	51	3364	έθ. Πουάντ ο Πίτο 17 'Απρ.
ΝΙΜΑΡΞ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιμάρ»	53	13459	έθ. Μόντρεαλ 24 'Απρ.
ΝΙΟΥΓΚΕΊΤ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιούγκεΐτ»	41	6743	έθ. Τοιταγκόνης 10 'Απρ.
ΝΙΟΥΦΟΡΕΣΤ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλ. Τοσθλίρης	44	7145	άνεκ. Πειραιά ἀπό 11 Μαρτ.
ΝΟΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόθα»	44	7377	έθ. Τοάλα 24 'Απρ.
ΝΟΕΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καμέλια»	41	7251	διπλήθε Κων) πολιν 23 'Απρ.
ΝΟΡΑΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμψών»	58	20451	άνεκ. Μένα 'Άκμαντι 20 'Απρ. διά Τής
ΝΟΡΑΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Φράτερ»	44	14800	εἰς θέσιν 11.29 - 12.43 Α 20 'Απρ. διά Παλουπαντάν
ΝΟΡΑΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουέστρα»	58</		

ΝΤΑΡΧΑΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμι»	58	23102	άνεχ. Πόρτλαντ (Me) 17 'Απρ. δι' Αμουσίν Μπαίν
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πουντγουορντ»	58	30235	εφθ. Τουμάτα 19 'Απρ.
ΝΤΕΓΚΕΝΤΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνορ»	68	9079	άνεχ. Άθανάν 22 'Απρ. διά Σαντιάγκο (Κούβα)
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σπή 'Εντερόπράΐζ»	61	13198	εις Οζάκαν 22 'Απρ.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωρική & Δελφική»	57	23960	εις θεών 12.5 N. – 42.32 A 18 'Απρ. διά Λέγκορν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Σπή 'Εντερόπράΐζ»	63	13751	άνεχ. Κέιπ Τάουν 21 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΤΕΡΜΠΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπηγουαίν»	58	10596	εφθ. Μπαρμπάντος 22 'Απρ.
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πράντο»	63	15249	άνεχ. Κέιπ Τάουν 27 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΤΗΣΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καζαμπλάνκα»	57	22006	εφθ. Γενόβαν 13 'Απρ.
ΝΤΗΣΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον»	57	20458	άνεχ. Αρούμπα 20 'Απρ. διά Πόρτ Εθεργκλέίντς
ΝΤΗΣΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΝΤησέρτ»	56	20352	εφθ. Σύμρον 8 'Απρ.
ΝΤΗΘΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ναδιγκείτορς»	60	19988	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 20 'Απρ. διά Ντουγκούν
ΝΤΟΒΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντόβερ»	53	15826	διπλήθε Παναμά 22 Μαρτ.
ΝΤΟΛΙΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Ντόλφιν»	48	2413	διπλήθε (Κων) πολιν 22 'Απρ. διά Βάρον
ΝΤΟΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θουκίδης»	51	12590	άνεχ. Βίλεμαχαφεν 20 'Απρ. διά Πειραιά
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	53	12200	άνεχ. Κοκούρα 20 'Απρ. διά Ντουμάι
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	50	9956	άνεχ. Ντούμαι 17 'Απρ. διά Πλατζού
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	43	10865	εφθ. Πούλο Μπούκον 18 'Απρ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τζενέραλ Κάρριερς»	58	10483	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 20 'Απρ. διά Ντουγκούν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μίντλαντη»	51	14804	άνεχ. Μορμουγκάο 7 'Απρ. διά Βακαγιάμα
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	54	11478	διπλήθε Γιόρδαλάρ 20 'Απρ.
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζενέραλ Κάρριερς»	57	9881	εφθ. Κεμπέν 23 'Απρ.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	55	11209	άνεχ. Πειραιά 21 'Απρ. διά Λιθανον
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπομπη»	56	8716	διπλήθε Παναμά 11 'Απρ. δι' Αιθούργον
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης»	60	28655	εις θέσιν 22.18 N. – 102.03 A. 13 'Απρ. διά Περσ. Κόλπον
ΝΤΟΡΑΛΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίμορ»	52	12218	εφθ. Λόδς Αντζελες 23 'Απρ.
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζόλιουτη»	56	10486	διπλήθε Παναμά 16 'Απρ. διά Σίδνευ
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέζεντη»	66	45280	εις Νεάπολιν ἀπό 24 Θερ.
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκον»	56	8424	άνεχ. Ντακάρ 26 Μαρτ. διά Κούθαν
ΝΤΡΑΓΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροίτζ Μπαλκ Τρανα.»	56	11412	εφθ. Νόρβικ 22 'Απρ.
ΞΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρη»	47	2836	διπλήθε (Κων) πολιν 22 'Απρ. διά Νεάπολιν
ΟΛΓΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανια»	43	7265	άνεχ. Σαιν Μικαέλ 22 'Απρ. διά Κούθαν
ΟΛΙΒΑ (κ.)		έτ. «Λάιτνιγκ»	48	2724	εφθ. Ρότερνταν 22 'Απρ.
ΟΑΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ (π.)		έτ. «Ριψεράρδαμ»	39	2815	διπλήθε (Κων) πολιν 18 'Απρ. διά Βραίλα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντοντράγκο»	69	97468	διπλήθε Ούσαντ 8 'Απρ. διά Κουδίν 'Αιλαντ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)		έτ. «Ντεμεράρα»	70	98726	άνεχ. Γιουροπόρτ 25 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)		έτ. «Κόλδιπεκ»	70	108500	εις Σακάι υπό συμπλήρωσιν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΞΙΟΝ (δ.)		έτ. «Ουμπορντ»	70	111500	άνεχ. Χάρηξ 'Αιλαντ 17 'Απρ. δι' Αγγλιαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΥ (δ.)		έτ. «Γράντον»	70	98000	άνεχ. Πούλο Σαμπού 14 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγκένα Σίππιγκ»	54	13652	άνεχ. Βαλτήμπρον 22 'Απρ. διά Πούντα Πάλμας
ΟΑΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμρόσου»	54	20453	άνεχ. Νέαν Υόρκην 18 'Απρ. διά Σαίν Κρουά
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ειδοντείλη»	54	20495	άνεχ. Φορκάντος 12 'Απρ. διά Γιουροπόρτ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήλγουελ»	65	38607	άνεχ. Σαβόνα 9 'Απρ. διά Ράς Λανούφ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντημπανκ»	64	32380	άνεχ. Βαγκαρέι 4 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντεν»	65	32478	άνεχ. Σιδώνα 19 'Απρ. διά Αύγουσταν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ»	64	38598	διπλήθε Γιόρδαλάρ 23 'Απρ. διά Της
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΟΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρταμπαρ»	65	38608	άνεχ. Δουνκέρκην 10 'Απρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονέοπαιον»	65	32407	διπλήθε Παναμά 24 'Απρ. ανέκ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρός Σίππιγκ»	54	14047	άνεχ. Νέαν Υόρκην 19 'Απρ. διά Αρούμπα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρηνούιτε»	58	27602	άνεχ. Ρότερνταν 8 'Απρ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανομαρίν»	50	24741	άνεχ. Ντακάρ 21 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΟΑΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοστερέρη»	53	14221	άνεχ. Χάρηξ 'Αιλαντ 23 'Απρ. διά Μοντεβίδεο
ΟΑΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιμάρπιντος»	53	14009	διπλήθε Παναμά 17 'Απρ. διά Λόδς Αντζελες
ΟΑΥΜΠΙΚ ΛΕΙΤ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδα»	54	17999	διπλήθε 'Ακρωτήριον 20 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΛΩΡΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλουζφίλντ»	49	24682	άνεχ. Τζεμπέλ Ντανά 2 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ»	53	18781	άνεχ. Αρούμπα 19 Μαρτ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουανστή»	54	13934	άνεχ. Ρότερνταν 8 'Απρ. διά Αρούμπα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθίλη»	55	13709	άνεχ. Νέαν Υόρκην 19 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΟΑΥΜΠΙΚ ΝΤΕΙΓ'Λ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	54	18476	εφθ. Πόρτ ντε Μπουν 23 'Απρ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίτομοντ»	66	15625	διπλήθε Παναμά 13 'Απρ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ	(N.A.T.)	έτ. «Κλιφτον»	65	15577	άνεχ. Ροζάριο 21 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ινγουντηντ»	68	15800	εις Κόμπε 25 'Απρ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σώμαρεστ»	65	15577	εφθ. Μαντράς 22 Απρ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φόδιουσθ»	65	15671	εφθ. Ντόρμπαν 24 'Απρ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΙΓ'ΙΣ		έτ. «Κινστέιλ»	69	15688	άνεχ. Βανκούβερ 21 'Απρ. δι' Ανατολήν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΡΑΙ'ΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αντέρελευ»	67	15697	εφθ. Κόμπε 1 'Απρ. διόποκευαλ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ολίντα»	69	15808	διπλήθε Παναμά 24 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ		έτ. «Χόδουλαντ»	69	15668	άνεχ. Ντόρμπαν 22 'Απρ. διά Σάντος
ΟΑΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερύλεντ»	55	13934	διπλήθε Παναμά 3 'Απρ. διά Λα Εστακάντα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	32008	άνεχ. Ντακάρ 23 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούζορ»	59	32007	άνεχ. Ράς άλ Χαρζί 26 Μαρτ. διά Κιουραμά
ΟΑΥΜΠΙΚ ΡΟΚΙ		έτ. «Σημπρουκ»	54	17999	εφθ. Ντόρμπαν 21 'Απρ. διά Βάλθις Μπαίν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάσον 'Ατλάντικ»	55	18790	εφθ. Παλέρμο 13 'Απρ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτη Τράνονπορτ»	55	13934	άνεχ. Βαλτήμπρον 21 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενσενάντα»	54	13665	άνεχ. Μπόννυ 12 'Απρ. διά Μοντεβίδεο
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντσερδόντο»	54	20595	άνεχ. Πόρτ αλφεντ 23 'Απρ. δι' Αρούμπα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντ»	49	17792	άνεχ. Νέαν Υόρκην 20 'Απρ. διά Αρούμπα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμόντε»	54	14047	εφθ. Μάλταν 13 'Απρ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	24689	άνεχ. Ντακάρ 31 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τράνονπορτ»	59	37958	εφθ. Λιθερουλού 23 'Ιαν. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουεντ Σίππιγκ»	60	37744	άνεχ. Ράς Τανούρα 28 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραπάιν»	63	30574	άνεχ. Ράς Τανούρα 30 Μαρτ. διά Σακάι
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούσερν»	64	30581	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 12 'Απρ. δι' Αιθούργον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΑΕΩΘΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μέλμπουρι»	65	15179	άνεχ. Εσπεράντος 5 'Απρ. διά Λονδίνον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οξελμπουρ»	58	27602	άνεχ. Ντόρμπαν 24 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕΙ'Μ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάλκον»	65	47493	άνεχ. Αιθούργον 24 'Απρ. διά Λιθύπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΙ'Μ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπίφορντ»	50	17791	άνεχ. Βοστώνην 24 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπενέρδαλη»	64	47493	άνεχ. Ρότερνταμ 19 'Απρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. ύπερωκ)		έτ. «Χού Λάινς»	31	18563	άνεχ. Νέαν Υόρκην 24 'Απρ. (κρουαζέρα)
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάδνη»	43	11753	εφθ. Ριόν Ιανέριον 23 'Απρ.
ΟΡΕΑΝΤ		έτ. «Λό 'Εμπρέσσα»	56	21090	διπλήθε Βιλαράταρ 16 'Απρ. διά Μπάνιας
ΟΡΙΕΝΤ ΣΑΙΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερδόσεαν Μπάλκ»	56	12159	άνεχ. Γιοκοχάμαν 15 'Απρ. διά Πόρτ Χέντλαντ
ΟΡΙΕΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέρινταντ»	54	12069	εφθ. Τάιν 12 'Απρ.
ΟΡΙΕΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Κάμπεον»	54	12846	άνεχ. Κοινέρτερο 25 'Απρ.
ΟΡΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οροσούλ»	56	20921	άνεχ. Κοινέρτερο Μπαιν 16 'Απρ. διά Τουμάκο
ΟΡΟΝΤΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούσος»	42	2881	εφθ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 12 'Απρ. διά Βεγγάζην
ΟΡΟΣΟΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορο»	53	9839	άνεχ. Πειραιά 15 Μαρτ.
ΟΡΦΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάολας»	57	1358	άνεχ. Αιμέροβαν 13 'Απρ. δι' Όραν
ΟΡΧΙΔΕΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέρομαρ»	44	7261	ίδε «ΑΡΝΤΕΝΑ», ώς μετωνομάσθιν
ΟΣΕΑΝ ΛΑΓ'ΟΝ (δ.)		έτ. «Χόδεν Σάρ»	70	72000	εις Μπιλμπάν υπό συμπλήρωσιν
ΟΣΕΑΝ ΛΑΝΞΕΡ (δ.)	(

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Τζώρτζ»	43	8426	ένεχ. Αμέδεροαν 22 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελατρόνοπορτ»	57	10493	άνεχ. Ντώρμπαν 23 'Απρ. διά Ταιβάν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόπκατ»	39	3562	εἰς. «Απανα) Λάγκος 29 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΟΣ Α. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανάγος»	52	2517	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 'Απρ. διά Μηάνιας
ΠΑΝΑΧΑΪΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρο»	63	30408	άνεχ. Σαβάνναν 25 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΠΑΝΘΗΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμαρτ»	54	15841	έφθ. Άλεξάνδρειαν 9 'Απρ.
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναῦς»	43	2867	άνεχ. Μποχρέιν 22 'Απρ. δι' 'Οκινάουα
ΠΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριν Κ.»	58	12417	προστίραξη νοτιώς Σούδα 21 Δεκ.
ΠΑΝΤΑΡΑΪ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πράμπα»	37	1575	άνεχ. Μασαλιάν 21 'Απρ. διά Σιδηνα
ΠΑΝΠΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελένη»	67	43231	έφθ. Μοτρίλ 10 Μαρτ.
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάλιμα»	44	3857	έτθ. Ρόττερνταμ 26 'Απρ.
ΠΑΡΘΕΝΟΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανάνδ Σίπινγκ»	51	996	έφθ. Μοριουγκάς 5 'Απρ.
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπάχια»	57	8184	άνεχ. Ντώρμπαν 20 'Απρ. διά Περιοικόν Κόλπον
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλακόρπο»	59	23607	εἰς Τόκιο 21 'Απρ.
ΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλδρα»	61	13912	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 'Απρ. διά Μπόννυ
ΠΑΣΙΟΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελεστιαλ»	65	38116	άνεχ. Σαβάνναν 22 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΠΑΤΕΡ ΗΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλτερ»	54	7530	εἰς θέσιν 3.26' N. - 6.38' Δ. 'Απρ. διά Τζακάρταν
ΠΑΤΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πύλα»	50	5623	άνεχ. Βερακρούζ 24 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΠΑΤΡΑΪΚ ΣΚΑΪ	(N.A.T.)	έτ. «Πάτραρχ»	43	7172	άνεχ. Βενετίαν 18 'Απρ. δι' 'Αθάναν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόμος»	43	6998	άνεχ. Νιουκαστο (Άντρ.) 22 'Απρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΠΑΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κίνυρος»	58	13545	διπλήθε Κων) πολιν 16 Μαρτ. διά Σουύμενα
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροεσάνο»	56	24520	άνεχ. Οδυ Σαιδ 24 'Απρ. διά Λονδίνον
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόδι»	36	5164	εἰς θέσιν 35.50' Β. - 13.46' Α. 23 'Απρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορνέλλη»	54	19440	έφθ. Βαλτιμόρη 27 Μαρτ. (έπικενει)
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροεσάνο»	56	24502	άνεχ. Χάρης Αίλαντ 18 'Απρ. διά Ντώρμπαν
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περαματάρης»	41	6464	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντάρκτικ Γκάζ»	51	1077	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. δι' 'Αλγερίου
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	64	10865	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδη 22 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	58	8466	διπλήθε Άκρωτηρίον 19 'Απρ. διά Γιοκαϊσι
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	63	10867	άνεχ. Βανκούμπερ (Ουασ.) 17 'Απρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΤΗΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	62	9908	έφθ. Λιθέρπουλ 11 'Απρ.
ΠΕΤΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσιπαρο»	48	3349	άνεχ. Βενετίαν 18 'Απρ. διά Γιβραλτάρ
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Πάσιφικ Οίλα»	65	41255	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 1 'Απρ. διά Περιοικόν Κόλπον
ΠΗΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροεσάνο»	58	23607	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 19 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΠΗΤΕΡ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελνάδαλ»	61	13437	άνεχ. Μπ. Αύρες 16 'Απρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σηληρέψ»	67	48747	άνεχ. Τείμπλ Μπαιν 24 'Απρ. διά Τουμάτα
ΠΛΑΤΡΕΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάτρες»	44	7244	άνεχ. Θράπορτ (Μπαχ) 10 'Απρ. διά Μ. Θάλασσαν
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμα»	53	12513	άνεχ. Βοστώνην 17 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΠΛΕΙΤΤ ΜΑΣΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλέιτ»	53	9422	έφθ. Κρίστομπολ 6 Μαρτ.
ΠΛΟΥΤΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βράχος»	59	10918	άνεχ. Πόρτο Λάγκερ 24 'Απρ. διά Σάντα Φέ
ΠΛΩΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτριξ»	68	35191	άνεχ. Πόρτ Λάτα 16 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σκάδυντομ»	66	33291	διπλήθε Παναμά 5 'Απρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΠΟΛΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Πάσι»	56	10483	άνεχ. Βαλένθια 21 'Απρ. διά Νεάπολιν
ΠΟΛΕΙΡΕ (κ.)		έτ. «Φός»	54	1599	προσπράξην εἰς Τρέσκο 15 'Απρ.
ΠΟΛΥΝΙΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρμπακ»	45	3605	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 25 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	άνεχ. Ντώρμπαν 14 'Απρ. δι' 'Αμστερνταμ
ΠΟΡΤΑΛΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αργυρούς»	44	4897	έφθ. Μη. Αύρες 16 'Απρ.
ΠΡΕΒΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστομπτονερ»	57	10389	έφθ. Γιοκαϊσι 16 'Απρ.
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόπτην»	46	8362	έφθ. Μπελάδην 17 'Απρ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΒΗΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Κονκουίστα»	50	7721	διπλήθε Παναμά 12 'Απρ.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύες»	59	9633	έφθ. Φιλαδέλφειαν 19 'Απρ.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύες»	64	6345	έφθ. Κλήδελαντ 24 'Απρ.
ΠΡΟΦΕΤ ΗΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τουέστ Αφρίκα»	58	8369	έφθ. Ρίο Γκράντε 12 'Απρ.
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτόκλητος»	44	7984	έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Απρ.
ΡΑΙΜΠΟΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντωνία»	52	1346	άνεχ. Χουέλαδα 6 'Απρ. διά Μονφαλκόνε
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίνκυε»	57	23693	έφθ. Παλέρμο 17 'Απρ.
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορομάρ»	38	5548	διπλήθε Κων) πολιν 31 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΡΕΓΓΙΝΑ (π. επιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνεῖς Κρουαζέραι»	39	10153	άνεχ. Τενερίφον 23 'Απρ. (κρουαζέρα)
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραρεικάνα»	59	19047	έφθ. Χαμπον σόδης 19 'Απρ.
ΡΙΓΚΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον Σπλέντορ»	51	6895	έφθ. Χερώνα 10 'Απρ.
ΡΙΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραλάντα»	65	16334	άνεχ. Ντώρμπαν 3 'Απρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΡΟΔΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόδι»	55	16927	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σπή»	56	21028	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 20 'Απρ. δι' 'Οκινάουα
ΡΥΘΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	έφθ. Σάντα Φέ 22 'Απρ.
ΡΩΜΥΛΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα»	59	21275	έφθ. Σηρπορτ 12 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
Σ. & Κ. ΓΙΟΥΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιλντοτόνο»	56	9206	άνεχ. Τοίμπα 15 'Απρ. διά Τομακομάϊ
ΣΑΒΒΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σένναν»	43	7230	άνεχ. Μπέρον 25 'Απρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΣΑΙΝΤ ΑΘΗΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αθηνᾶ»	54	2716	άνεχ. Λάς Πάλμας 27 Μαρτ. διά Σουραμπάγια
ΣΑΙΝΤ ΑΝΔΡΕΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάντερ»	58	3065	έφθ. Πασάγιες 20 'Απρ.
ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Νικολας»	57	20686	άνεχ. Ολμπανο (Ν.Υ.) 13 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Κωνσταντίνη»	58	9438	άνεχ. Χάλκη - Κόκγ 12 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Νικόλαος»	56	12279	άνεχ. Ιμιγκαχ 24 'Απρ. διά Λοντόντερου
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Μαρία»	53	8715	έφθ. Νουμέα 18 'Απρ.
ΣΑΙΝΤ ΜΙΧΑΗΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλάύντ»	59	12900	έφθ. Ρίον Ιανείρον 23 'Απρ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονέβαλλη»	66	16334	έφθ. Τοκουγιάδα 11 'Απρ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν Μαρίτ.»	53	22453	άνεχ. Τείμπλ Μπαιν 8 'Απρ. διά Μένα 'Αχαμαντί
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν·Εξπρές»	53	7490	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 'Απρ. δι' 'Εμδεν
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Τζώρτζ»	54	9755	άνεχ. Χαλκίδα 31 Μαρτ. διά Βόλον
ΣΑΙΝΤΑ ΕΛΑΜΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσείδων»	56	2709	έφθ. Σουέτεγκαμ 22 'Απρ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρίδασ»	57	8952	άνεχ. Νεάπολιν 20 'Απρ. διά Τορόντο
ΣΑΙΝΤΑ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Έντρες Ριος»	51	10353	έφθ. Τενερίφον 30 Μαρτ. διά Βομβάν
ΣΑΙΝΝΥ ΚΛΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λάζια»	49	1439	έφθ. Μπορντού 20 'Απρ.
ΣΑΙΝΝΥ ΛΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπολ Δ.»	53	6530	έφθ. Βερακρούζ 23 'Απρ.
ΣΑΙΝΟΥ ΚΩ.	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπολ Σ.»	53	6531	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 19 'Απρ.
ΣΑΙΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηγουαΐς Κάρριερς»	55	11922	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΣΑΙΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια Βαρδάρα»	46	29486	άνεχ. Βοστώνη 18 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΣΑΙΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίντα»	53	2550	άνεχ. Καζαμπλάνκα 18 'Απρ. δι' 'Ιμιγκαχ
ΣΑΙΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντουέρο»	65	31779	άνεχ. Πόρτ Αρθουρ 24 'Απρ.
ΣΑΙΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	57	9143	έφθ. Μακόρις 9 'Απρ.
ΣΑΙΝΤΑΙΑΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σαντέσσορ»	57	11471	άνεχ. Λάς Πάλμας 13 'Απρ. διά Περιοικόν Κόλπον
ΣΑΙΝΕΣΟΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οστρούσορ»	70	10600	έφθ. Γδύνια 23 'Απρ.
ΣΑΙΟΥΘΟΥΓΟΥΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόθεαν-Φράγκτερ»	44	14020	έφθ. Χάμιλτον ('Οντ.) 24 'Απρ.
ΣΕΡΦ ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαντινέλα»	54	19053	άνεχ. Αμέδεροαν 22 'Απρ. διά Μπόννυ
ΣΕΡΙΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντσάρτιαλ Κάρριερς»	58	13944	έφθ. Μπ. Αύρες 22 'Απρ.
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνα»	59	9165	διπλήθε Παναμά 16 'Απρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΣΗ ΣΤΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φρίντομη»	51	3904	άνεχ. Σάντος 14 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΣΗΒΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οδεροτίς Φρ.»	61	13083	έφθ. Λός Αντζελες 23 'Απρ.
ΣΗΓΚΑΛ		έτ. «Σηγκαλ»	47	6507	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 'Απρ. δι' 'Ινδονησίαν
ΣΗΛΑΤ ΛΟΓΓΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εσσαρ»	40	5355	έφθ. Χαρκαρτ 27 'Απρ. διά Γενεβαν
ΣΙΔΕΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσμαρίνη»	43	7275	άνεχ. Απανα) Λάγκος 27 'Απρ. διά Γενεβαν
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρτάστο»	65	33287	έφθ. Φίλαδέλφειαν 25 'Απρ.
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σινσέριτυ»	54	15942	έφθ. Βομβάν 17 'Απρ.
ΣΙΝΤΥ		έτ. «Βισφέλλ»	69	18287	άνεχ. Σίνδενη 17 'Απρ. δι' 'Αμστερνταμ
ΣΙΡΙΣ (δ.)		έτ. «Αστρομάντο»	60	29592	άνεχ. Χάρης Αίλαντ 15 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΣΙΣΤΕΡ ΑΜΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αγάπη»	57	944</	

ΣΩΝΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Τάνγκερ»	62	28387	διπλήθε Παναμά 3 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΟΥΕΡΤΕ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουέρτε»	43	7267	διπλήθε Κωνι 22 'Απρ.
ΣΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Λίζα»	57	10661	άνεχ. Κέπι Τάουν 16 'Απρ. διά Τρίνινταντ
ΣΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορύτσα»	53	10164	άνεχ. Κολόμπη 17 'Απρ. διά Πούλο Σαμούν
ΣΟΥΛΙ	(N.A.T.)	έτ. «Παρνασσός»	45	12723	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 'Απρ. διά Σαλί Νίκολας
ΣΟΦΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	29	9375	έφθ. Αθάναν 22 'Απρ.
ΣΟΦΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγουιντ»	65	14048	άνεχ. Μη. Αύρες 17 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΟΦΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπονίτο»	57	10398	άνεχ. Φρίτσουν 15 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΤΖΟΥΝ. (Σουμ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτο»	35	758	άνεχ. Ντώρμπαν 13 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΠΑΡΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ανέλ»	69	8825	άνεχ. Καζαμπλάνκα 17 'Απρ. διά Μασσαλίαν
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γράθικ»	56	1743	άνεχ. Της 14 'Απρ. διά Χάργκ 'Αιλαντ
ΣΠΗΝΗΤΤΟΥΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινούσουλαρ»	57	20683	εις Λονδίνον 25 'Απρ.
ΣΠΙΛΑΙΑΔΑ		έτ. «Ακτιβ»	54	6994	εις Αμερέροαν από 6 'Οκτ.
ΣΠΛΑΕΝΤΙΤ ΣΚΑΪ' (παν.)		έτ. «Ούδισουες»	64	34593	άνεχ. Ράζ Τανούρα 4 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουαρέζ»	65	31428	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 24 'Απρ. διά Περσ. Κόλπον
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουάλντεν»	56	30709	έφθ. Χόδιν 19 'Απρ.
ΣΤΑΛΩ (Αιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόδιτς»	43	7230	— ίες «ΣΛΑΒΒΑΣ» ώς μετωνυμάσθη
ΣΤΕΛΛΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντινί»	55	3411	έφθ. Τέκασονθι 23 'Απρ.
ΣΤΕΦΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφολντ»	60	10733	διπλήθε Παναμά 8 'Απρ. διά Βαλπαραΐζο
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκαύρο»	56	10360	έφθ. Κουώ Μπαιν 22 'Απρ.
ΣΤΟΛΤ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενίρ»	53	8031	άνεχ. Τορόντο 23 'Απρ. διά Τολέδο
ΣΤΟΛΤ ΙΘΑΚΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιθακα Στάρ»	51	12540	έφθ. Μελβούρνην 15 'Απρ.
ΣΤΟΛΤ ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζέμινι»	60	13481	άνεχ. Λόκος 'Αντζελες 24 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΣΤΡΥΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στρυμών»	69	16475	έφθ. Γιοκοχάμαν 25 'Απρ.
ΣΥΠΡΙΑΝ ΠΡΩΤΙΟΥΣΕΡ (κυπρ.)		έτ. «Στάρ Στην Ναδ.»	53	1764	εις Λονδίνον 26 'Απρ.
ΣΥΠΡΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κυπρ.)		έτ. «Γκρίνι»	50	1776	άνεχ. Ντόμερ 15 'Απρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΣΥΡΙ ΣΦΑΚΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Θράυτερς»	68	9024	άνεχ. Νιού Πλύμουθ 8 'Απρ. διά Νούμεα
ΤΑΙΝΑΡΟΝ		έτ. «Άιθορος Κόσουτ»	44	8636	άνεχ. Τσάλια 14 'Απρ. διά Τσιταγκόγκ
ΤΑΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικ Σίππιγκ»	55	10697	έφθ. Μπιλμπάρο 20 'Απρ.
ΤΑΖΙΑΡΧΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλεξάνδρα»	51	2979	— ίες «Γένοβαν 21 'Απρ. δι' 'Ιεραπλ
ΤΑΡΠΟΝ ΚΛΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Διμπονέά»	44	7349	έφθ. Θεσσαλίκι 17 'Απρ.
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τάρπομπρεύ»	60	8742	έφθ. Φουσίκι 20 'Απρ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ταρού»	58	13581	άνεχ. Σαΐνη Νταίν 21 'Απρ. διά Πούντα Καρντόν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκινη»	56	8001	έφθ. Κολόμπο 2 'Απρ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΓΙΩΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ταρασουΐτ»	57	7977	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 19 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκινη»	58	8465	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 18 'Απρ. διά Βάλδις Μπαιν
ΤΑΡΣΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άγι. Σπυρίδων»	68	11026	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 23 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Αναστάσιος»	57	21450	έφθ. Μηνάριον 11 'Απρ.
ΤΕΑΖΑΝΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερβόσεαν Οίλη»	68	48339	άνεχ. Κέπι Τάουν 14 'Απρ.
ΤΖΑΝΙΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Ελεούχοκούρο»	68	14800	έφθ. Ελεούχορειαν 25 'Απρ.
ΤΖΕΗΝ (κυπρ.)		έτ. «Ούμος»	48	2226	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 'Απρ. διά Κεμπέκ
ΤΖΕΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτιν»	65	19421	έφθ. Τρινιτάντ 20 'Απρ.
ΤΖΕΝΝΥ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπεον»	51	4359	άνεχ. Ντόμπον 11 'Απρ.
ΤΖΕΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σποτρέπη»	69	9072	άνεχ. Ντώρμπαν 11 'Απρ. διά Βρέσπην
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλένεον»	53	10856	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 'Απρ.
ΤΖΟΥΛΙΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμιτόρες»	68	14800	έφθ. Μόζι 12 'Απρ.
ΤΖΩΝ ΔΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκ»	42	7268	έφθ. Άμπιτζεν 17 'Απρ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μημπλάρ»	54	19129	έφθ. Μπαντάρ Μαχούρχ 5 'Απρ.
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστάντικ»	66	39556	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 'Απρ. διά Κέπι Τάουν
ΤΖΩΝΝΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρτα»	57	8680	εις θέσιν 5.2 N. — 5.38 Δ. 20 'Απρ. διά Λονδίνον
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (ο.Μάλτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβαντάιν»	39	5270	άνεχ. Ντακάρ 18 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνιας»	53	28798	έφθ. Γένοβαν 20 Μαρτ. (έπιοκευαί)
ΤΙΤΙΚΙ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όρνκα»	52	11218	εις Χούκ Κόγκ από 15 Θερ. (έπιοκευαί)
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μασφορτόνα»	64	15597	άνεχ. Ταράντο 17 'Απρ. διά Δουνκέρκην
ΤΟΜΑΖΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθερόλα»	28	1390	εις Παλέρμου από 25 Νοεμ. 1968
ΤΟΥΡΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλά Καραπιέρη	43	7176	διπλήθε Κωνιών 17 'Απρ. δι' 'Οδοσσόν
ΤΟΥΛΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	59	21617	άνεχ. Κιοσαρού 17 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΠΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	37	6435	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 24 'Απρ. διά Σαγκάπου
ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΕΑΡΙΝΚ (μικτ.)		έτ. «Τρέιντ»	54	12570	έφθ. Αίλαντ Κράιν 21 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανίκοδ»	55	15510	άνεχ. Χορμαύρχ 18 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	53	5493	έφθ. Μουρούραν 12 'Απρ.
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαφοτρίν»	57	10493	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 17 'Απρ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν»	67	34501	άνεχ. Μπακρέν 24 'Απρ. δι' Ιμπιγκαμ
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βισλόγκρο»	64	28311	άνεχ. Βαλτιμόρην 22 'Απρ. διά Μεζικό
ΤΡΟΓΙΑΝ (κυπρ.)		έτ. «Τρόπικα»	54	11913	άνεχ. Κολόμπο 12 'Απρ. διά Κωνιών
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμνία»	60	10392	έφθ. Χάρμπον 22 'Απρ.
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Κλίπερ»	66	45255	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 14 'Απρ. διά Χιούστον
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοάλλεντζερ»	51	2491	άνεχ. Χάργκ 'Αιλαντ 16 'Απρ. διά Κοοίν
ΤΣΑΡΛΑΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλι»	57	23664	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 'Απρ. δι' Αμβούργον
ΥΔΡΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντοράντο»	57	12881	άνεχ. Αντεν 16 'Απρ. διά Λάς Πάλμας
ΦΑΕΩΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	έφθ. Μπιλμπάν 15 'Απρ.
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμετ»	45	15005	διπλήθε Παναμά 18 'Απρ. διά Σάν Βινσέντε
ΦΑΑΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λιάνσερι	45	13849	άνεχ. Γκίζον 21 'Απρ. διά Σέθεν 'Αιλαντ
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόλατικο»	43	13548	άνεχ. Θεούτα 17 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδες
ΦΑΛΛΟΥΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	60	13998	άνεχ. Θεούτα 17 'Απρ. διά Χάμπτον
ΦΑΝΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φάλλου»	48	2436	άνεχ. Κόμπε 13 'Απρ. διά Χονολουλού
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερδάντ»	57	21910	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέιζι»	44	13854	έφθ. Νέαπολιν 17 Μαρτ. (έπιοκευαί)
ΦΕΛΙΤΣΙΑ (κυπρ.)		έτ. «Αννα»	45	7095	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Απρ.
ΦΕΛΤΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύαγροςάς»	53	1385	άνεχ. Σαντάντερ 22 'Απρ.
ΦΙΛΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδαι»	63	50872	άνεχ. Ταράντο 20 'Απρ. διά Λίπαρι
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουμπάνιο»	36	3149	άνεχ. Χάργκ 'Αιλαντ 9 'Απρ. διά Σακάτι
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πασούκ Μαρ. Κάρριερς	67	46382	έφθ. Σακάτι 17 'Απρ.
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.)		έτ. «Φιντέλιτι»	53	12107	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 21 'Απρ.
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Ρ.		έτ. «Λίζα»	49	5136	έφθ. Βρέμπν 23 'Απρ.
ΦΛΑΜΙΚΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύερέκα»	49	1502	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΟΛΕΓΑΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	60	13997	έφθ. Αλγέριον 31 Μαρτ.
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρνιτο»	63	10392	άνεχ. Ντακάρ 20 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΦΡΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντόρερη»	58	12035	έφθ. Ληθ 18 'Απρ.
ΦΡΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλ. Τασβλίρης	44	7132	έφθ. Αθάναν 20 'Απρ.
ΦΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αρρώνι»	49	9694	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ.
ΦΡΙΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σλένινς»	44	15020	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 20 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΦΩΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άλφοτρίν»	57	10493	έφθ. Κορίντο 7 'Απρ.
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	68	44646	άνεχ. Μίλφορτ Χάφεν 31 Μαρτ. διά Μπακρέιν.
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελκοπίταιν»	67	36365	άνεχ. Μουρόρην 19 'Απρ. διά Σάν Νίκολας (Περού)
ΦΑΠΠΥΔΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόπνη»	48	9080	εις θέσιν 22.31 B. — 13.16 Δ. 25 Μαρτ. διά Κίναν
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)		έλληπν. συμφέροντα	59	22630	άνεχ. Μόντρεαλ 22 'Απρ. διά Νασάου
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλιγκριμ»	56	10713	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 24 'Απρ. διά Τελόκ Ραμούνια
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χιος»	56	10597	έφθ. Αράντη 22 'Απρ.
ΧΡΙΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χρίλακ»	44	2783	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 21 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτι»	66	19419	άνεχ. Ρας άλ Χαφζι 23 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσένο Ατλάντικο»	59	29141	άνεχ. Μένα Σαουδ 19 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόγιαλ»	55	23930	άνεχ. Φιλόδελφειον 18 'Απρ. δι' 'Ελ Παλίτο
ΧΡΥΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19183	άνεχ. Κουίλον 14 'Απρ. δι' Αντόνιο 'Ενες
ΧΡΥΣΗ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκρία»	51	5563	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Μαρτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πισαϊκί Οίλη»	66	41066	έφθ. Αμβούργον 7 'Απρ.
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έλληπν. συμφέροντα	55	2376	άνεχ. Μουπάσα 23 'Απρ.
ΟΚΕΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεξτάντη»	56	8390	άνεχ. Αίλ οφ Γκράιν 12 'Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΟΚΕΑΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίρα»	60	29086	διπλήθε Παναμά 28 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΚΕΑΝΟΣ	(N				

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 230

EDITOR : D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st MAY 1970

Foreign Exchange from Shipping

It may have come as a surprise to some people to note that Greece's foreign exchange earnings from shipping have remained static, around the \$240 million mark per annum, in spite of the continuing growth of Greek shipping and the marked increase in shipbuilding during the past two years.

On closer examination of the Bank of Greece's statistics, however, it will be seen that crew remittances are by no means static but have increased to a certain degree.

Furthermore, funds imported by shipowners for the purchase of real estate or for investment in local enterprises is not classed by the Bank as "shipping exchange".

At the same time, money brought in by repatriated seamen (an average of three to four hundred dollars per man) who are estimated at about fifteen thousand per annum, is also not classed as "shipping exchange".

Also to be taken into account are the foreign exchange revenues of the Seamen's Pension Fund (N.A.T.) which are deposited abroad.

Again, investments such as those pertaining to the expansion of the Neorion Yard in Syros and the recent contracts signed with the Greek Government by Messrs. Onassis and Niarchos are not classed as "shipping exchange" in spite of the fact that they are primarily of maritime origin. In this respect, so are the payments on shipbuilding loans advanced by local banks and the commissions paid to these banks for guarantees.

Finally, foreign exchange earned by shipyards for repair work and conversions and the revenues from port dues, lighthouse dues, pilotage, etc. should all be included in "foreign exchange earnings from shipping".

The British Chamber of Shipping employs an entire team and makes use of a computer to assess the revenues from shipping. We should attach equal importance to making an accurate assessment of our own earnings from this lucrative source of foreign exchange if only to enable us to evaluate its importance to the national economy.

Difficult Days Ahead

All nationalities are being recruited for employment as lower deck crews on Greek ships. Pakistanis, Egyptians, Black Sea Turks, Indians, Malays, Filipinos and Indonesians. Many of them are already working on our foreign-flag vessels. This is unavoidable. The labour market here has run dry. Not a deck-boy is to be found.

As for the efficiency of these Asian and African crews, opinions are varied. Some say they work well. Others, that they are not compatible with Greeks on the same ship. Quarrels are apt to break out and gross breaches of discipline are frequent. Also, whites are apt to resent having to share living quarters with Asians or Africans. Some companies with foreign-flag ships have already solved this problem by providing separate quarters on board.

The employment of coloured crews is there-

fore an unavoidable evil. And the future does not hold any promise of improvement in the situation. More and more Greek workers are migrating to Germany. Desertions are increasing. Some days ago, the entire deck complement of a Greek ship, eight in all, deserted en masse in an Australian port. The industrialisation of Greece is keeping many workers happy in shore jobs. Hellenic Shipyards have recently called for 1,500 more workers of whom 200 are to be seamen. We are suffering the same fate as the Scandinavians in this respect. And although they are making up for the crew shortage by acquiring larger vessels with smaller crews, we are continuing to snap up everything in sight with no consideration as to how we are to man them.

Months ago the Greek Shipowners' Association sounded the alarm and suggested a line of action to the Ministry of Mercantile Marine. The planning and the funds for an intensive recruitment were provided. Circumstances, however, prevented the Ministry from mounting this campaign. Panic-stricken by the accounts of frequent disasters at sea and the accompanying loss of life, youngsters are flatly refusing to take up sea careers.

There are difficult days ahead for Greek shipping in this respect and the lack of crews will inevitably put a halt to its future development.

Facing up to the problem

The Greek Shipowners' Association has our wholehearted support in its efforts to lay down the future guidelines of merchant navy training.

Indeed, both timely and very necessary, these efforts will prove to be extremely valuable to the state since it is the shipowners, more than anyone else, who should know what sort of training is required and it is they, in the end, who will reap the benefits from this training.

There is no doubt we are passing through a transitory period during which most of the old concepts are being revised. Electronic equipment, automation and vast increases in the size of ships are the three main features of modern shipping. Our officers have to work hard and spend long hours of study merely to keep up with these new developments. At the same time, a whole new range of problems has cropped up with no easy solutions in sight. Will an electrician's branch

be recognised? Who is to be responsible for a ship's electronic equipment? What will be the duties of the radio officer in modern ships? Will we have to train specialised crews? And finally, how are we to unify the duties of the deck and engineer officers on board?

These are new but vital problems, the solution of which will bring about far-reaching changes in the make-up of a ship's complement and the specialised duties of each man.

It is therefore fortunate that the Shipowners' Association has undertaken to find the answers. Nothing could be more useful or valuable than the combined opinions of the shipowners who live these problems day by day. We are informed that a start has been made in respect of the curriculum of the Electricians' School to be followed by working rules for automated ships and the general planning of merchant navy training. The shipping world will stand behind the Association in this praiseworthy project.

The Onassis Crews

A shining example to be followed by all Greek shipowners is the special care and attention lavished on their ships' officers and crews by the Onassis companies. If they prove their worth, these officers and men can be sure that they will be treated as individuals and not as mere ciphers, that they will have assured employment and regular promotion.

In addition, the other benefits they enjoy come under three headings: General financial measures; Improvement of conditions on board and Special measures.

As far as the first is concerned, officers and crews working for Olympic Maritime have received, as of April 1, an 8% increase in wages. This is really a 15% increase since it is applied on actual wages and not on those laid down by the collective agreement.

Moreover, this company was the first to introduce long service bonuses to all, from Masters to deckboys for service of two years or more on company ships. The insurance plan described in our last issue is another case in point.

Finally, Onassis crews enjoy a world-wide network of medical care and hospitalisation.

As for the improvement of conditions on board ship, the Onassis companies have provided, in addition to the usual amenities

VENUS MARITIME AGENCIES SHIPPING & FORWARDING AGENTS

ARE YOU LOOKING FOR A SHIPPING AGENCY IN GREECE;

THEN WRITE TO: VENUS MARITIME AGENCIES FILONOS 145 PIRAEUS, GREECE.
or CABLE: "VENUSMAR — PIRAEUS"

- OUR SPECIALISED AND CAPABLE STAFF
- KNOW HOW TO RENDER YOU EXCELLENT SERVICE WITH EXTRA CARE AND ATTENTION
- WHATEVER YOUR PROBLEM WE CAN HANDLE IT QUICKLY AND EFFICIENTLY
- WE ARE THE PROUD OWNERS OF THE MOST EXPERIENCED AND UNIQUE AGENCY
- THINK OF US NEXT TIME ONE OF YOUR SHIPS HEADS FOR GREECE
- WE CAN DO THE JOB FAR BETTER AND MUCH FASTER
- WE INVITE YOU TO WRITE TO US FOR ANY INFORMATION YOU REQUIRE AND GLADLY ANSWER YOU WITHOUT ANY OBLIGATION.

of a modern ship, such things as closed-circuit TV, film shows, tape-recorded music and a regular supply of newspapers and magazines. There are also libraries on board, well-stocked and kept up-to-date. In addition, there are English-language courses and a news bulletin published by Olympic Maritime to keep crews up-to-date with the latest company developments and other items concerning Greek shipping as a whole.

The special measures consist of year-end lotteries with plots of land as prizes, Christmas and Easter parcels for seamen's families and a post-graduate training programme by which Masters attend courses on super-tankers at Grenoble at company expense, or seminars in Piraeus. Masters who happen to be in Piraeus are frequently gathered for conferences in the company's offices for an exchange of views and opinions on the running of their ships.

A shining example indeed for all Greek shipowners to follow.

Conferences Galore

One after the other, in interminable succession, maritime conferences of all types and description are held in the capitals of Europe and the piles of printed documents are equalled in size and number only by the receptions and cocktail parties that are an indispensable outgrowth of every conference.

To those of the International Labour Office and the Maritime Law Association have been added the conferences of IMCO, UNCTAD, UNIDROIT and others, each concerned with some aspect or other of shipping. Worthy of note are the activities of IMCO which were once of a purely technical nature but which, via its legal committee, is now also involved in unifying the Maritime Code.

One of the main subjects of discussion is that of sea pollution. The reaction against the traditionally objective responsibility of the owner has led to a serious study of the proposal by which an international fund could be set up to cope with damages arising from pollution. This is not a bad idea but it will require much more discussion before an effective system can be devised.

Moreover, the attempt to revise international maritime legislation by UNCTAD is likely to produce longdrawn and wordy discussions around international conference tables. These discussions are generally dominated by the delegates of underdeveloped countries with negligible merchant navies and

little maritime activity. Imbued by the naive or rash enthusiasm of the novice, the natural reaction against their betters and a sense of power in numbers, these delegates are seeking to reform everything in sight!

As a result of this attitude and the fact that each of them wields a valid vote, resolutions are passed with no consideration for the interests of the traditionally maritime nations.

Of course, the traditionally maritime countries are under no obligation to ratify these international resolutions and, fortunately, their application often depends on ratification by a certain number of purely maritime nations. In spite of all this, it cannot be denied that the existence of an international agreement detrimental to the interests of free shipping does create problems. God, therefore, protect us from this spate of international legislation!

Unforeseen Circumstances

Additional insurance premiums for ships calling at U.S. ports will result from the Water Quality Improvement Act of 1970 recently signed by President Nixon. A ship's liability for pollution is set at \$ 100 per ton up to a maximum of \$ 14,000,000. The Act also sets a time limit for U.S.-flag vessels to be fitted with equipment to dispose of oily wastes.

These extra premiums will affect tankers on longterm charter since these were certainly not taken into account when the charter-parties were signed two years ago. The risks of large-scale pollution and the consequences of the "Torrey Canyon" disaster had not yet made themselves felt.

The additional burden may spell the difference between profit and loss for many Greek-controlled ships on longterm charter.

Hellenic Lines Crews

In a letter to the President of the Masters and Mates Union, Captain P. Doukellis, port captain of Hellenic Lines, outlines the benefits enjoyed by Hellenic Lines officers and crews. These consist of a 10% increase in wages for officers and crews for every five years of service, dating back to 1946. He goes on to say that many officers and men receive as much as 40% extra for long service.

In addition, a 10% bonus is granted to officers and men employed on ships that run to the Indian Ocean, Persian Gulf and Red Sea. Moreover, deck officers and engineers are eligible for a technical bonus amounting to 25% — 60% of the contractual wage and additional to the bonuses mentioned above.

In times of crisis, when there was a super-abundance of labour available, Hellenic Lines never abolished these bonuses.

At the present time, when more masters are available than can be employed, they are rotated on a 18-month basis on Hellenic Lines ships.

Captain Doukellis concludes by saying that the entertainment provided on board in the way of radio, TV, libraries, etc. is so well known to all that it does not need to be mentioned.

Counterattack

A longshoremen's boycott of the many Italian ships that call at Greek ports was enough to put paid to the communist-inspired attacks on Greek ships in Italian ports. We wonder why our longshoremen's unions never thought of this method of counterattack.

Lube Technical Reports

Two new technical reports on the performance and application of marine lubricants now are available from Esso.

"Lubricants for medium speed trunk piston diesel engines operating on distillate and residual fuels" is an award-winning paper by Dr. Bhola N. Seth, head of marine lubricants research at the Esso Research Centre in Abingdon, England, and Mr. George H. Clark, now retired from Esso Petroleum Company, Limited. In 1969 the Diesel Engineers and Users Association, London, presented its Percy Still medal to Dr. Seth and Mr. Clark for this paper.

"Lubricants for marine equipment" is a summary description of Essomarine products for crosshead diesel engines, trunk piston engines, steam turbines, hydraulic equipment and other shipboard requirements. It gives information on usual applications and typical inspections of the lubricants.

The reports are available without charge from Esso companies marketing marine lubricants.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΟ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 476.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Α.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΩ ΝΟΜΩ:

Έκδότης - Διευθυντής
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
 'Ορφεως 18 - Ν. Σμύρνη

Διευθυντής Συντάξεως
ΕΞΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
 'Αριστοτέλους 180 - 'Αθήνα

Διευθυντής Τυπογραφείου
ΑΘ. Α. ΚΩΣΤΑΡΑΣ
 Θεμίδος 80 - 'Αμαρούσιον

Τυπογραφική έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεύς