

NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1970

Αρ. Φύλλου 841/600



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΙ' (Περιόδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 841/600

ΕΚΔΟΤΗΣ :
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1970

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΕΙΡΑΦΕΤΗΣΙΝ

'Άμοιβαίν κεφάλαιον πλοιοκτησίας διὰ τοὺς ναυτικούς μας

ΜΙΑ ΩΡΑΙΑ ΠΡΟΤΑΣΙΣ ΤΟΥ κ. Μ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

'Η φωτεινή σκέψις του κ. Μανώλη Κουλουκούντη και ή παρ' αὐτοῦ ἀνέκαθεν καθολική ἐντατείνεσις τῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας μας, ἀντικατοπτρίζεται εἰς τὴν κατωτέρω βαρυτήμαντον ἐπιστολήν του. Συνέλαβε καὶ ὑποδεικνύει καὶ ὑποκαταστάσεως τῶν μοχθούντων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ὅπερ ἐφαρμοζόμενον προώρισται νὰ ἐνίσχυσῃ τὰ μέγιστα τὴν πλήρη ἐκατέρωθεν μεταξὺ πλοιοκτήτων καὶ καυτικοῦ κατανόησιν καὶ τὴν στενὴν ἐπὶ ἀπάρασταλέντων βάσεων συνεργασίαν τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας μας, αὐτῶν τῶν δημιουργῶν τοῦ «θαύματος» διὰ τὸ ὅποιον ὅλοι μας τώρα ὑπερφανεύομεθα.

Ο κ. Κουλουκούντης εἰσηγεῖται καὶ ἐν γενικαῖς γραμμαῖς προδιαγράφει εἰς τὴν ἐπιστολήν του, τὴν σύστασιν κατὰ ἐφοπλιστικούς ὅμιλους ἐνὸς ἀμοιβαίου κεφαλαίου (mutual fund), ὅπερ προώρισται νὰ ἐπενδυθῇ εἰς πλοῖα. Θὰ συμμετέχουν διὰ τῶν εἰσφορῶν τῶν εἰς τὴν πλοιοκτησίαν ὅλοι οἱ στέργοντες πρὸς τοῦτο ναυτικοῖς, οἱ εἰς τὰ πλοῖα τοῦ κάθε ἐφοπλιστικοῦ οίκου ὑπηρετοῦντες. 'Η διαχείρισις τοῦ οὕτου κτιωμένου πλοίου ἡ πλοίων θὰ ἀνετίθετο βεβαίως, εἰς τὸ κάθε ἀνολαμβάνον τὴν σύστασιν τοῦ κεφαλαίου ἐφοπλιστικοῦ γραφείου, ὅπερ καὶ θὰ λογοδοτῇ πρὸς τοὺς μετόχους του, τοὺς συνεργάτας του ναυτικούς.

Εὐγένειστέραν, πλέον ἀνθρωπιστικὴν ιδέαν δὲν θὰ ἥδυνατο κανεὶς ἄλλος παρὰ ὁ κ. Μανώλης Κουλουκούντης νὰ προτείνῃ, διὰ τὴν πραγματικὴν χειραφέτησιν τοῦ "Ἐλληνος ναυτικῶν, τοῦ φιλοτίμως μοχθούντος ἐργάτου θαλάσσης. Προνόμιον, ὅλως τε, τοῦ πραγματικοῦ αὐτοῦ ἡγέτου τῆς Ναυτιλίας μας ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν ἡ ἐνίσχυσις τῆς ἐπαγγελματικῆς πραγματικῆς τῶν ὄσων ηὐτύχησαν κατὰ περιόδους κρισίμους — ιστορικὰς διὰ τὴν Ναυτιλίαν — νὰ τὸν γνωρίσουν καὶ νὰ ἐπιζητήσουν τὴν συμπαράστασιν του. 'Ο κ. Μανώλης Κουλουκούντης ἐδημόσια — ἐφοπλιστάς, λαμπρῶς ἀναπτυ-

χθέντας καὶ ἀναπτυσσομένους, διὰ τῆς συνχότατα ἀνιδιοτελοῦς καθοδηγήσεως καὶ ἐνισχύσεως πλοιάρχων καὶ μηχανικῶν εἰς τὴν ὥραίαν πρὸς τὴν ἀνιοῦσαν προσπάθειάν των, τὴν τόσον δύσκολον εἰς τὰ πρώτα της βήματα. "Οχι δύλιγος οἱ παρ' αὐτῷ χειραγωγήθεντες. Τὸ χρονικὸν τῆς Ναυτιλίας μας τῆς τελευταίας 40ετίας πολλὰ ἔχει νὰ ἀναφέρῃ διὰ τὴν πρωτόδουλον δρᾶσιν, τὴν εὐεργετικήν, τῷ ὄντι, τοῦ κ. Μ. Κουλουκούντη.

Τώρα, διὰ τοῦ προτεινομένου σχεδίου του, διανοίγει καὶ πάλι τὸν δρόμον τῆς ἐπαγγελματικῆς πραγματικῆς εἰς τὸν ναυτικούς μας. Τοὺς φέρει ἐγγύτερον πρὸς τὴν πλοιοκτησίαν, τοὺς καθοδηγεῖ πρὸς τὴν οἰκονομικὴν πρόσδον, τοὺς ἀποκαθιστᾷ συνειδητοὺς ἐργάτας τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποστάσεων, τοὺς σταθεροποιησεως τῶν κεκτημένων. Παρέχεται οὕτω ἡ εὐχέρεια εἰς τὸν ναυτικὸν νὰ τοποθετῇ νὸν ὑστέρημά του εἰς ἐπιχείρησιν συμφιλίᾳ μὲ τὴν ἐπαγγελματικήν του ἐπίδοσιν, ἀπόδοτικήν καὶ κατὰ πολὺ βεβαίως, ἀσφαλεστέρων τῶν τόσων ἐπικινδύνων γνωστῶν παραφυάδων τῆς Οὐαλλα Στρήτη, τοῦ τύπου I.O.S.

Ο κ. Κουλουκούντης ἡκολούθησεν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ σχεδίου του τὸ ἀπὸ παλαιοτέρων χρόνων ἐφαρμοσθὲν σύστημα τῶν μεριδιούχων ναυτικῶν, ὅπερ τόσα ἀπέδωκεν. "Υπὸ τὸ σύστημα αὐτὸν ἡ ἐφοπλιστικὴ ἐπιχείρησις εἰς τὸ ἀπώτερον παρεβόλητης τῆς ιστιοφόρου ναυτιλίας, ἀκόμη καὶ τῆς ἀτμήρους εἰς πλείστας ὄσας περιπτώσεις κατὰ τὰ πρώτα της βήματα. Τώρα, διὰ τοῦ προτεινομένου ἀμοιβαίου κεφαλαίου, τὸ σύστημα διευρύνεται, θεσμοθετεῖται. 'Ἄξιζει νὰ τύχῃ τῆς ιδιαιτέρας προσοχῆς τῶν ἐφοπλιστῶν μας.

Εἰς ἐποχὴν τόσων δυσχερειῶν, ἀνυπερβλήτων διὰ τὴν ἔξεύρεσιν ἐμφύσου ὄλικου, διὸ τὴν καλὴν συνεργασίαν τῶν στελεχῶν τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τὴν προσέλκυσιν ιδιαιτέρως πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα τῶν νέων, τὸ προτεινομένον σχέδιον ἔρχεται νὰ προσφέρῃ εἰς τὸν ναυτικὸν, τὸν συνει-

δητὸν ἐργάτην θαλάσσης, τὴν καλύτεραν αὐριον, τὴν πραγματικὴν χειραφέτησιν.

'Αλλ' ἂς ἀφῆσωμεν τὸν κ. Κουλουκούντην νὰ μᾶς ἀναπτύξῃ, ὡς κατωτέρω, τὰς σκέψεις του:

Η ΕΠΙΣΤΟΛΗ
ΤΟΥ κ. Μ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Κύριε Διευθυντά,

"Η τελευταίως παρουσιασθείσα μεγάλη ἔλλειψις πληρωμάτων καὶ ἡ παρατηρουμένη ἐλάσσωσις τῶν νεοσυλλέκτων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα μοῦ ἐγένησε σοβαρὰς ἀνησυχίας διὰ τὸ μέλλον τῆς ἐλληνικῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως.

Τὰ πληρωμάτα μας διεδραμάτισαν πρωταρχικὸν ρόλον εἰς τὴν μνημειώδη ἔξελιξιν τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ ἡ συνεργασία των εἰναις ἀπολύτως ἀναγκαῖσι, ὅχι μόνον διὰ τὴν περατώρω ἐπεκτασιν τῶν ἐργασιῶν μας, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν διατήρησιν τῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ ψηφιδὸν ἐπίπεδον, εἰς τὸ ὅποιον σήμερον εὐρίσκεται.

"Αν συγκρίνωμεν τὴν συντελεσθεῖσαν πρόσδον τοῦ οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἐφοπλιστῶν μὲ τὴν παράλληλην καλυτέρευσιν τῆς θεσεως τῶν ναυτικῶν, θὰ ἔλθωμεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι παρὰ τὴν ψώσιν τῶν ἀπολαβῶν, τῶν δρῶν ἐνδιαιτησεως καὶ τὴν ἄνετον ἐγκατάστασιν τῶν πληρωμάτων ποὺ προσφέρουν τὰ νεοανυπηγέντα σκάφη, ἡ τάξις τῶν τελευταίων εὐρίσκεται μᾶλλον καθυστερημένη.

Προπολεμικῶς, ὁ εἰσερχόμενος εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, είχε τὴν δυνατότητα, ἀν διὰ τῆς οἰκονομίας καταρρώθων νὰ συγκεντρώσῃ μικρὸν κεφάλαιον, νὰ συνεταιρισθῇ, ἀν ἡτο πλοίαρχος, μὲ συναδέλφους του ὀξιωματικούς καταστρώματος καὶ μηχανικούς, νὰ συγκεντρώσῃ πόσον, ποὺ τοῦ ἐπέτρεπε μὲ τὴν βοήθειαν τῶν Ναυτικῶν Γραφείων τοῦ Λονδίνου, γὰρ προθή εἰς ἀγορὰν πλοίου. Οι περισσότεροι σημερινοί μεγάλοι ἐφοπλιστικοὶ ὄργανοισμοὶ προήλθον ἀπὸ τὴν τάξιν τῶν ναυτικῶν καὶ σιγάσιγά ἔξειλιχθησαν.

Αἱ προπολεμικαὶ ὀξίαι τῶν μεταχειρισμένων φορτηγῶν ἡσαν χαμηλαί. Μὲ 10 ἢ 15 χιλιάδας λιρῶν ἡγοράζοντο παλαιά, ἀλλὰ χρησιμά ἀκόμη σκάφη. "Αν, ὅπως πολλές φορές ἔχρειάζετο, τὰ γραφεῖα τοῦ Λονδίνου συμμετεῖχον τῆς ἐπιχειρήσεως, διὰ νὰ συμπληρώσουν τὸ πόσον τῶν μετρητῶν, ὅπερ θὰ ἐδημιούργει τὴν δυνατότητα ἔξευρέσεως δανείου.

Σήμερον, τούτο δὲν είγαι δυνατόν. Αἱ τιμαὶ τῶν μεταχειρισμένων σκαφῶν εἶναι ἀστρονομικαὶ καὶ οἱ όροι δανεισμοῦ, μὲ τοὺς ὑψηλοὺς τόκους, ποὺ ὀπταῖτον οἱ χρηματοδόται, εἶναι δυσβάστακτοι. Μολογότι κάποια κίνησις ἐστημειώθη ἐκ μέρους ναυτικῶν, ἐν συνδυασμῷ μὲ ναυλομεσίτας τοῦ Πειραιῶς καὶ κεφαλαιούχους τῆς Ἑράκλειας καὶ ἄρκεταί ἀγοραὶ μεταχειρισμένων σκαφῶν ἐπετελέσθησαν, δὲν ἐλπίζομεν ποτὲ νὰ φθάσῃ τὸν ρυθμὸν τῆς ἀθροᾶς εἰσόδου εἰς τὸ ἐφοπλιστικὸν ἐπάγγελμα, ποὺ ἔχαρκτηριστεῖ τὴν τελευταῖαν δεκαετίαν, πρὸ τῆς κηρύξεως τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

Ἐκτὸς ἀπὸ τὴν ἀκρίβειαν τῶν πλοίων καὶ τὴν δυσκολίαν τῆς χρηματοδοτήσεως τῶν ἀγορῶν, ἔχομεν ν' ἀντιμετωπίσωμεν τὸ γεγονός, ὅτι ἔχασσαμεν τὴν πηγήν, ἀπὸ τὴν ὅποιαν ἐπρομηθεύμεθα τὰ φορτηγά μας.

Ἡ ἀγγλικὴ Ναυτιλία δὲν ἔχει πλέον ἀρκετὰ διαθέσιμα καὶ ἐκτὸς ἀπὸ μικρὰ δεξιῶν πόλοις, αἱ Σκανδιναվικαὶ χώραι δὲν ἔχουν παρὰ τὰ μᾶλλον ἀκαταλληλὰ σκάφη τῶν τακτικῶν γραμμῶν των.

Κατ' ἀνάγκην θὰ τὰ ἀναζητήσωμεν ἀπὸ τὴν ἐλληνικὴν πλοιοκτησίαν, ἡ δοπία θα ἔχῃ νὰ διαθέσῃ σκάφη, ποὺ δὲν εἶναι ἀκούηται παράλικα, εἶναι χρήσιμα καὶ ἀποδοτικά, δὲν δύνανται ὅμως νὰ ἔξικολουθήσουν νὰ μετέχουν τοῦ συγχρο-

νισμένου στόλου τῶν ἰδιοκτητῶν των.

Νομίζω, ὅτι οἱ δυνάμεινοι ἔξι ἡμῶν ἔχουν τὴν εὔκαιριαν νὰ ἐνθαρρύνουν τοὺς ἐπιθυμούντας νὰ εἰσέλθουν εἰς τὸν ἐφοπλιστικὸν στίβον, προτιμούντες αὐτοὺς ἀπὸ ξένους ἀγοραστὰς καὶ παραχωρούντες δάνεια μὲ τόκον ἀνάλογον μὲ ἐκεῖνον, ποὺ αὐτοὶ οἱ ἴδιοι ἐπιτυγχάνουν ἀπὸ τὰ ἔνα ναυπηγεία.

Οὕτω θὰ δημιουργήσουν κλῆμα εύνοικὸν διὰ τὸν ναυτικὸν, ποὺ φιλοδοξεῖ νὰ γίνῃ ἰδιοκτήτης, συνεργαζόμενος μὲ ἄλλους πρὸς τὸν σκοτὸν αὐτὸν. Νέον αἷμα θὰ εἰσέρευῃ εἰς τὴν ζωτικὴν αὐτοῦ τὴν βιομηχανίαν.

Τούτῳ, βεβαίως, θὰ ἐνδιαφέρῃ ἔνα μικρὸν ἀριθμὸν τῶν σημερινῶν ναυτιλλομένων, ὀλίγους, δηλαδή, πλοιάρχους καὶ μηχανικούς, ἐνῷ, ἔχομεν ἐπείγουσαν ἀνάγκην νὰ προσφέρωμεν κίνητρα εἰς τὸν νέον νὰ εἰσέλθουν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ νὰ ἐνθαρρύνωμεν τοὺς ἡδη ὑπηρετούντας, νὰ τὸ ἔξικολουθήσουν.

Μὲ τὰς οἰκονομικὰς δυσκολίας τῆς I.O.S. καὶ τῶν διαφόρων τῆς funds, ἀπεκαλύφθη, τελευταῖς, ὅτι μεγάλα ποσά ἐπενδύθησαν εἰς μετοχάς τῶν ὀργανισμῶν αὐτῶν ἀπὸ τὰ πληρώματά μας. Ἐδελεάσθησαν, προφανῶς, ἀπὸ κέρδη ποὺ ἐπέτυχον οἱ ἀρχικῶς ἔγγραφέντες καὶ ἀπὸ τὰς ὑποσχέσεις τῶν πρακτόρων, οἱ ὅποιοι συχνὰ ὑπῆρχαν οἱ πλοί-

αρχοὶ τῶν πλοίων, εἰς τὰ ὅποια ὑπηρέτουν. Τούτῳ ὀποδεικνεῖ δύο τίνα: Πρῶτον τὴν διάθεσιν τῶν ναυτικῶν, νὰ ζητήσουν ἐπιπρόσθετον ἕσοδον ἢ κέρδος καὶ δεύτερον τὴν δυνατότητα ποὺ ἔχουν νὰ συγκεντρώσουν μεγάλα ποσά.

Αὐτὰ μοῦ ἔφερον τὴν σκέψιν, πῶς θὰ δύναμιν τὰς χρησιμοποιήσωμεν τὴν δύναμιν τῶν αὐτὴν πρὸς ὄφελός των, προσφέροντες εἰς αὐτοὺς τὴν εὔκαιριαν νὰ λαβούν μέρος εἰς ιδικὴν τῶν ἀποκλειστικῶν ἐφοπλιστικὴν ἐπιχείρησιν.

Προτείνω, λοιπόν, τὴν ἴδρυσιν ἐφοπλιστικοῦ fund ἀπὸ ἔνα ἔκαστον τῶν μεγάλων ἐφοπλιστικῶν μας οἰκῶν, ἀποκλειστικῶς διὰ τὰ πληρώματά των, μὲ προσποτικὴν τὴν ἐπένδυσιν τοῦ κεφαλαίου εἰς ἀγορὰν πλοίου, τοῦ ὅποιου ἡ ἐκμετάλλευσις θὰ ὑπεστηρίζετο μὲ τὸ κύρος τῆς διευθύνσεώς του καὶ ἀπὸ τὰς δυνατότητας τὰς ὅποιας θὰ τοῦ προσφέρεν εἰς τὰς ναυλαγορὰν τὸ μεγάλον ὄνομα τοῦ ἐφοπλιστικοῦ οἴκου.

"Ἄν μάλιστα ἥτο εἰς θέσιν ὁ οἴκος αὐτὸς νὰ συμπληρώσῃ τὴν προσφοράν του μὲ παραχωρήσιν, εἰς τὴν τιμὴν τῆς ἀγορᾶς, ἐνὸς ἢ δύο ἐκ τῶν παρηλίκων, ἀλλ ἀδύκομη χρησίμων καὶ ἐκμετάλλευσίμων πλοίων του, μὲ χωμπλότοκον δάνειον 5½ - 6%, νομίζω ὅτι θὰ ἔξιφαλιζε τὴν κατανόησιν καὶ τὴν πρόθυμον συνεργασίαν τῶν πληρωμάτων του, ἀπὸ τὴν ὅποιαν πολλὰ θὰ κερδίσῃ, διότι θὰ μεινουν σταθεροὶ εἰς τὴν θέσιν των, ἀντὶ νὰ μπαινοθεαίνουν ἀπὸ τὰ καράδια καὶ νὰ προκαλοῦν δυσβάστακτα ἔξιδα ἀεροπορικῆς παλιννοστήσεως. Θὰ ἐνίσχυσον οὕτω τὴν ἀλληλεγγύην μεταξὺ ναυτικού καὶ πλοιοκτητοῦ. "Ἄν δέ, ὅπως ἐλπίζω, ἡ ἴδεα ριζώσῃ καὶ γενικευθῇ ὁ θεσμὸς καὶ μεταξὺ τῶν μικροτέρων ὀργανισμῶν, θὰ ἐπετυγχάνετο ἡ συνένωσις τῆς δυνάμεως των καὶ ἡ ἴδρυσις ἀναλόγων funds. Θὰ ἐδίδετο οὕτω η εύκαιρια εἰς τὸ πρωτωπικόν των νὰ συμμετάσχῃ καὶ ἡ κοινοπραξία αὐτὴ θὰ ἔχῃ μεγίστην ἔξελιξιν.

Εἰς ἐφοπλιστικὴν ἐπιχείρησιν π.χ. 50 σκαφῶν ὑπηρετοῦν, κατὰ μέσον ὅσον, 300 ἀξιωματικοὶ καὶ 1.250 κοτώτερα πληρωμάτα. "Ἄν οἱ πρῶτοι διέθετον \$ 100 τὸν μῆνα διὰ τοιαύτην ἐπένδυσιν καὶ τὰ κατώτερα πληρώματα \$ 40, θὰ συνεκεντροῦντο περίπου \$ 1.000.000 κατ' ἓτος, ἥτοι \$ 5.000.000. εἰς πέντε χρόνια. Καὶ αὐτὸς δίδει μίαν ἰδέαν τῆς τερατίσσας οἰκονομικῆς δυνάμεως που περιμένει νὰ καθοδηγηθῇ καὶ νὰ δημιουργήσῃ καὶ παρουσιάζει μοναδικὴν εύκαιριαν τῆς ἐφοπλιστικῆς ἡγεσίας νὰ δείξῃ τὸ ἐνδιαφέρον τῆς δι' ὄλοκληρου τὴν ναυτικὴν οἰκογένειαν, πρωτωτατούσα εἰς τὸν κόσμον ὅλον μὲ τὴν ὀργάνωσιν τῆς μεταξὺ τῶν ναυτικῶν κοινοπραξίας.

Οἱ διευθύνοντες ἐφοπλιστικοὺς ὄργανους, θὰ διαθέσουν λίγο ἀπὸ τὸ ταλέντον των καὶ τὴν σκέψιν των, διὰ τὰς καταστήσουν τὴν ἐπιχείρησιν ἐπιτυχῆ.

Δὲν ὄγκων τὸ κερδοσκοπικὸν τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, πλὴν τὰ ἐπιτεύγματα τῆς τελευταῖας 25ετίας ἀπέδειξαν ἐπιτυχῆ ἔξελιξιν καὶ μολονότι κανεὶς τῶν ἐφοπλιστῶν δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἔγγυηθῇ ἀνάλογα κέρδη, θὰ δείξῃ τὸ παταρικόν του ἐνδιαφέρον καὶ τὴν προσπάθειαν πρὸς καλυτέραν ἀποκατάστασιν τῶν μελών τῆς ἐπαγγελματικῆς οἰκογενείας του.

"Οπως ὅλα τὰ σχετικὰ funds καὶ αὐτά θὰ ἔχουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἔξιφλούν τὴν συμμετοχὴν τοῦ ναυτικοῦ εἰς πρότην ζητήσιν καὶ μὲ τόκον 6%, οὕτως ὥστε ὁ συμμετέχων νὰ μὴ εἶναι δεσμευμένος εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν οἰκογε-

"Ἐνα ξακουστό ποτό "ἐνας διαλεχτός μεζές

ΠΟΛΟΥΝΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΕΔΩΛΙΜΟΠΩΛΕΙΑ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣΙΩΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΑΝΤΙΠ/ΠΟΣ ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗΣ Θ. ΚΑΡΕΛΑΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ: ΑΘΗΝΑΙ: Κηφισοός 41, Αγ. Ιων. Ρέντης-Τηλ. 484.111 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: Μοναστηρίου 37 - Τηλ. 510-285

ΑΤΕΛΩΣ (ΤΡΑΝΖΙΤΟ) ΔΙΑ: ΠΛΟΙΑ - ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ - ΠΡΕΣΒΕΙΑΣ - ΣΕΝΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ

νειακαί ή αλλαί άνάγκας έπιθαλλουν την άποχωρησίν του. Διὰ νὰ δημιουργηθῇ ἀρκετὸν κεφάλαιον, ποὺ θ' ἀποτελέσῃ βάσιν ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, ὁ ἔγγραφομενος θὰ ἔδει νὰ ἀναλαβῇ 12μηνον, τούλαχιστον, μηνιαίαν κατάθεσιν καὶ μόνον μετά πάροδον ἔτους θὰ δύναται νὰ ἀποχωρήσῃ.

Tας funds θὰ ἔχουν διαχειριστὰς τὰς ἑλληνικὰς Τραπέζας ἐδῶ, αἱ ὅποιαι θὰ λαμβάνουν τὰς συνδρομὰς, οὔτως ὥστε νὰ μὴ ἐπαναληρθῇ, ἡ περίπτωσις τοῦ I.O.S., η ὅποια εμείωσε τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα ποὺ εἰσήρχετο εἰς τὴν Ἐλλάδα. Θὰ είναι πάντοτε ἀρκετὰ ρευστὸν διὰ νὰ ἔξοφλησῃ οἰσσόδηποτε αἰτήσεις ἀποχωρήσεως ἐκ μέρους τῶν μετόχων του.

"Ισως μὲ τὰς σημερινὰς ὑψηλὰς τιμάς, ἀμεσος ἔξορθμης πρὸς ὄγοραν πλοίων νὰ μὴ είναι φρονίμος, ἀλλὰ εἰς τὸ μέλλον θὰ ὑπάρξουν εὐκαιρίαι, ὅπαν αἱ τιμαὶ θὰ είναι λογικώτεραι καὶ ἡ ἐπιχειρησίς, κατὰ τὴν κρίσιν τῶν διευθυνόντων, θὰ ἔχῃ πιθανότητας ἐπιτυχίας. Ἔν τῷ μεταξύ, τὸ κεφάλαιον δὲν θὰ μένῃ νεκρόν. Θὰ ἐπωφελήται τῶν ὑψηλῶν τόκων καὶ θὰ αὐξάνεται μηνιαῖας ἀπὸ τὰς περατέρως καταθέσεις τῶν συμμετεχόντων ναυτικῶν.

Οραματίζομαι, ίσως, ὅπως συχνὰ ὠραματίσθην εἰς τὸ παρελθόν. Νομίζω, ὅμως, ὅτι χρεωστούμεν πολλὰ εἰς τοὺς ναυτικούς μας καὶ ἔχομεν καθήκον νὰ τοὺς προστατεύσωμεν, ἐνθαρρύνοντες τὴν ἀποταμίευσιν καὶ προσφέροντες εἰς αὐτοὺς τὴν εὐκαιρίαν νὰ παρακαθήσουν εἰς τὸ τραπέζι μας.

Ποτὲ μὲ τὰ ναυτικὰ funds δὲν θὰ κινδυνεύσουν οἱ ναυτικοί, ὅπως ἐκινδύνευσαν καὶ ίσως ἔχασαν εἰς τὸ I.O.S. Βεβαίως, ἡ ἐπιτυχία θὰ ἔξαρτηθῇ ἀπὸ τὴν ἀπήχησιν ποὺ θὰ ἔχῃ μεταξύ των ὁ θεσμὸς τὸν ὅποιον προτείνων.

"Οταν πρὸ 60ετίας ἐταξίδευα μὲ τὸ βαπτόριο τοῦ πατέρα μου, συναντήσαμεν ἐν πλάῳ ἕνα νεοναυπήγητο ἑλληνικὸ φορτηγό. Ἐνδυμοῦμαι τὸν ἐνθυμιασμὸ τοῦ πληρώματος τοῦ παλιοῦ βαπτοριοῦ, τοῦ ὅποιον ἐπέδαινα καὶ τὸν χαιρετισμὸ ποὺ τοῦ ἔδωσαν. Τὸ ἴδιο περιμένω νὰ συμβῇ ὅπαν οἱ ναυτικοὶ συναντήσουν σκάφος εἰς τὸ πέλαγος η εἰς τὸ λιμάνι, ὀκνήκον εἰς τὴν κοινωνράξιαν.

Μὲ τὴν εἰκόνα αὐτὴν μπροστά μου, μένω ὁ φίλος σου

ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

Αθῆναι, 3 Ιουνίου 1970

AMOIBAIA TA SYGΧARHTHRIA

Μεστὸν πανηγυρικῶν ἐκδηλώσεων ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας τὸ διαφρεύσαν πρότον δεκαήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς. Ἐπεσκίασαν εἰς τὸν τύπον ὅλα τὰ ἑταπερικά γεγονότα, Περιεβλήθησαν ἔτι καὶ τὴν διεθνῆ χροιάν, ὅχι μόνον διὰ τῆς ἀφιερώσεως ἔκτενῶν σχολίων ἐν μέρους ξένων Ἑγκύρων δημοσιογραφικῶν ὄργανων, ἀλλὰ καὶ διὰ τῆς ἐδῶ ὁμαδικῆς ἀφίξεως τῶν σημαντικωτέρων ἐφοπλιστικῶν παραγόντων, τῶν εἰς τὸ ἑξωτερικὸν ἀκόμη δισμενόντων, ως καὶ τῶν ἐκπρώσωπων μεγάλων η μὴ ξένων ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων. Οἱ κρατικὸς παράγων, καὶ δὴ ἡ ἡγεσία τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως, περιέβαλε μὲ τὴν ἐμπρέπουσαν ἐπισημότητα τὰς ἐκδηλώσεις αυτάς, εἰς ἀναγνώρισιν τοῦ παραγογικοῦ ρόλου, τὸν ὅποιον δισδραματίζει ἡδη ἡ ἐμπορικὴ μας ναυτιλία εἰς τὴν οἰκονομίαν τοῦ Τόπου μας. Οἱ συρρεύσαντες ἐδῶ σημαίνοντες ἐφοπλισταὶ μας ἔξ οὖλων τῶν σημείων τοῦ κόσμου, οἱ πλείστοι τῶν ὅποιων σπανίως ἐπισκέπτονται τὴν ἑλληνικὴν πρωτεύουσαν, εἰχον τὴν εὐκαιρίαν νὰ παραστούντων εἰς ἐγκαρδίους συναδελφικὰς συνεστάσεις καὶ δεξιωσίες, νὰ ἀνταλλάξουν γνώμας καὶ ἀπόψεις, νὰ συνυμιλήσουν μετά τῶν πλέον ἀρμοδίων κρατικῶν ἐκπροσώπων ἐπὶ τῶν ἐνδιαφερόντων αὐτούς ζητημάτων καὶ συλλογικῶν νὰ πληροφορηθοῦν τὰ τῆς ἔξελίζεως τούτων, νὰ λάβουν δὲ τὴν διαθεβαίωσιν ἐκ στόματος τοῦ Πρωθυπουργοῦ τῆς Ἐλλάδος, ὅτι ἀμέριστον θὰ στραφῇ καὶ εἰς τὸ μέλλον τὸ ἐνδιαφέρον τῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν δισμών ἀκόμη προβλημάτων ὑφίστανται η μέλλουν νὰ παρουσιασθοῦν.

"Η ἐποικοδομητικὴ αὐτὴ δραστηριότης τῶν φορέων τῆς ναυτιλίας συνεδυσάσθη — οὐχὶ συμπτωματικῶς θὰ ἡδυνάμεθα νὰ εἴπωμεν — καὶ μὲ ἄλλα τινὰ γεγονότα, χαρακτηριστικὴ τῆς ἐδῶ ἐπιτελουμένης ταχυρύθμου ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς. Κατὰ χρονολογικὴν σειράν: Συνεκλήθη ἐδῶ ἡ γενικὴ συνέλευσις τοῦ Ἐλληνικοῦ 'Αλληλασφαλιστικοῦ 'Οργανισμοῦ Κινδύνων Πολέμου, ἐδημοσιεύθη ὁ νόμος περὶ δημιουργίας ἐπιχωρίου ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς, ἀνεκοινώθησαν τὰ πορίσματα τῆς συσταθείσης ὁμάδος ἐργασίας διὰ τὴν δημιουργίαν ἐν Πειραιεῖ Κέντρου Ναυλώσεων, ἐσημειώθη ἔξαρσις εἰς τὸν ρυθμὸν ἐγκαταστάσεως

ἐν Ἐλλάδι ναυτιλιακῶν ἑταιριῶν, ἐδημοσιεύθη ἡ σύμβασις τοῦ κ. Στ. Νιάρχου μετὰ τοῦ Δημοσίου διὰ τὰς πρὸς πραγματοποίησιν ὑψηλὰς ἐπενδύσεις κυρίως εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα, ἐνεκαινιάσθη ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ τοῦ Συντονισμοῦ κ. Ν. Μακαρέζου η μεγάλη μόνιμος δεξαμενὴ τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» Σκαραμαγκᾶ, ἐθεμελιώθη ἡ νέα εύπρόσωπος ἐπαγγελματικὴ στέγη τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, ἐπραγματοποιήθησαν ἐντυπωσιακαὶ παραγγελίαι καὶ ἀγοραὶ πλοίων.

Δὲν ήσαν, ἔξ ἄλλου, ήσσονος σημασίας καὶ αἱ δύο πραγματοποιηθεῖσαι ἐδῶ συσκέψεις, ἢτοι ἡ ἐτησία σύνοδος τῆς Ἐλληνικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νησιογάμονος εἰς τὸ «Χίλιον» ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ καθηγητοῦ κ. Στρατῆ Ανδρέαδη — ἡτις σύνοδος ἐπρόκειτο, ως συνήθως, νὰ λάβῃ χώραν τὸν προσεχῆ Ιούλιον, ἀλλ᾽ ἐπεσπεύθη διὰ νὰ συμπέσῃ μὲ τὰς λοιπὰς ἐκδηλώσεις — ώς καὶ ἐν συνεχείᾳ αἱ ἀρχαιρεσίαι τῆς Ἐνώσεως 'Εφοπλιστῶν καὶ ἡ πραγματοποιηθεῖσα κοινὴ σύνκεψις τοῦ Δ.Σ. τῆς Ἐνώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν καὶ τῆς Διοικούσης Ἐπιτροπῆς τῆς Ἐλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας τοῦ Λονδίνου.

"Η ἀπαριθμητικὴ αὐτὴ δραστηριότης τῶν φορέων τῆς ναυτιλίας συνεδυσάσθη — οὐχὶ συμπτωματικῶς θὰ ἡδυνάμεθα νὰ εἴπωμεν — καὶ μὲ ἄλλα τινὰ γεγονότα, χαρακτηριστικὴ τῆς ἐδῶ ἐπιτελουμένης ταχυρύθμου ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς. Κατὰ τὴν εἰσαγόμενην διαθεβαίωσιν τῆς Κυβερνήσεως, ἐμπράκτως ἀποδειχθεῖσας, πρὸς τὴν ἐποικοδομητικὴ συνεργασία καὶ σύμπνοια εἰπιμαρτυρεῖ, πλὴν τῶν ἄλλων καὶ τὸ στενὸν δεσμὸν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος μετὰ τῆς γενετείρας, ἀλλὰ καὶ τὴν κατανόσιν, τὴν εὐαισθησίαν καὶ τὴν εἰλικρινῆ διάθεσιν τῆς Κυβερνήσεως, ἐμπράκτως ἀποδειχθεῖσας, πρὸς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν. 'Υπὸ τὸ πρόσμα τοῦτο προσλαμβάνει ιδιαιτέραν σημασίαν η φράσις τοῦ Πρωθυπουργοῦ κ. Γ. Παπαδοπούλου, διστις ἀπευθυνόμενος πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς κατὰ τὸ παρατεθέν γεύμα εἰς τὸ «Χίλιον» ὑπὸ τοῦ 'Αλληλασφαλιστικοῦ 'Οργανισμοῦ κατὰ Κινδύνων Πολέμου ἐτόνισε χαρακτηριστικῶς διτι: «Ο φείλομεν νὰ συγχαρητεῖμεν ἀλλήλους διὰ τὰς ἐπιτεύγματα».

FOREIGN FREIGHT & FORWARDING SERVICES

(ASSOCIATES : UNIVERSAL SEA TRANSPORT)

HEAD OFFICE :

4TH FLOOR JANMABHOOMI CHAMBERS,
FORT STREET, BOMBAY - 1

(TELEPHONE 260326, TELEX 011-2040)

NEW DELHI OFFICE :

8A / 77 W.E.A., KAROLBAGH, NEW DELHI - 5

(TELEPHONE 567094, TELEX 031-427)

CHARTERING AND SHIPBROKERS AND STEAMSHIP AGENTS AT ALL PORTS IN INDIA

γάλην Ναυτιλίαν. Δέν υπερβάλλομεν υπολογίζοντες είς κύκλον έργασιών ταύτης περιπτήκοντα έκαπομπύρια δολλαρίων, όταν τά κέντρα έπισκευών και μετασκευών — χωρίς τάς ναυπηγήσεις — τού Σκαραμαγκά, της Έλευσίνος, τού Περάματος και της Σύρου θά φθασουν απόδιόντα την πλήρη παραγωγικότητά των. Προϋποτίθενται, βεβαίως, τά ανέτα μέσα δεξαμενισμού και ή έπαρκεια έμψυχου ύλικου.

Και ο στόχος αυτής της πλήρους απόδοσης δέν άπειχε και πολύ. Ζήτημα δύο ή τριών έτων είναι ή απότοκησις τών σύνων δεξαμενών μάς χρειάζονται και ή έξοπλισμός της έπισκευαστικής μας βιομηχανίας με τά πλέον σύγχρονα μέσα έπειργασίας τού μετάλλου και μηχανουργείου, ήνα περιορισθούν πως και αι είς έμψυχον ύλικὸν ύφισταμεναι και μέλλουσαι νὰ δημιουργηθούν μεγάλαι άναγκαι.

Άπομένουν, βεβαίως, πρὸς ρύθμισιν ωρισμένα διοικητικά μέτρα νὰ ληφθοῦν — τελωνειακοί περιορισμοί — έτι δὲ και ή θέσπισις της προβλέψεων διά τὴν πλέον ανετον χρηματοδότησην τῶν ἔχων διενεργουμένων έπισκευών τῶν πλοίων, ὥπως και διά τὴν προμήθειαν τῶν άναγκαιούντων ύλικῶν.

Οι "Ελλήνες έφοπλισται έχουν κάθε λόγον καὶ κάθε συμφέρον νὰ προτιμούν τὰ ἔχων έπισκευαστήρια. Εύθυνότερον είναι τὸ κόστος, ἀμεσωτέρα ή ἐπίβλεψις και ὀδάπανος ή ἀλλαγὴ — η τόσον συχνὴ — τού πληρώματος.

Μέλλον, κατὰ συνέπειαν, λαμπρὸν διαγράφεται διά τὴν έπισκευαστικήν μας βιομηχανίαν. Καθυστερημένα, κατανοήσαντες τὴν χρηματοδότηση της, ἑστράφημεν μὲ τὴν συμπαράστασιν τῆς Κυβερνήσεως πρὸς αὐτήν. "Εστω διώμας πολύτιμον τὸ ἐπιτελεσθὲν μέχρι τοῦδε ἔργον διὰ τὴν πλήρη συγκρότησιν της. Καλυτέρα ή αὔριον.

ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Η Κυβέρνησις, δχι μόνον διὰ δηλώσεων τού κ. Προέδρου αυτής και τού κ. ἐπὶ τοῦ Συντονισμοῦ "Υπουργοῦ, ἀλλὰ και διὰ τῶν μέχρι τοῦδε ἔργων και ἀποφάσεων της, ἀπέδειξη ὅτι έχει τάξεις ὡς στόχον τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυπηγείας και δη κατὸ τρόπον δότις έχων έπιτρέψη εἰς αὐτήν νὸν ἔξελιθμον εἰς συναγωνιστικὸν παράγονταν, ἔναντι τῶν ἄλλων ξένων μεσογειακῶν παραμοίων κέντρων.

Τὰ μεγάλα ναυπηγικά δάνεια και τὰ διάφορα ἄλλα ληφθέντα παραδίληλως μέτρα υπὸ τῆς Κυβερνήσεως ἐνίσχυσαν τὴν Ἑλληνικὴν απομικὴν πρωτοβουλίαν και δη τοὺς μεγάλους ἐφόπλιστας μας εἰς τὸ νὰ ἀναλάβουν τὴν ἴδρυσιν η ἐπέκτασιν μεγάλων τοιούτων μονάδων.

Οὕτω, μετὰ τὰ "Ελληνικὰ Ναυπηγεῖα Σκαραμαγκά, γνωστὰς ὡς Ναυπηγεῖα Νιάρχου, τὰ Ναυπηγεῖα Έλευσίνος, γνωστὰς ὡς Ναυπηγεῖα Ανδρέαδη, τὴν ἀγορὰν και ἀνάπτυξιν τοῦ Νεωρίου Σύρου, γνωστοῦ ἡδη ὡς Ναυπηγεῖον Α/φῶν Ν. Γουλανδρή, διαφαίνεται η ἀνάπτυξις και τῆς έπισκευαστικῆς μονάδος τοῦ Οίκου Χανδρῆ, ἡτις μετωνομάσθη ἡδη ἀπὸ ΕΛΒΕΣ Α.Ε. εἰς Ναυπηγεῖα Χανδρῆ. Αὐτὰι αἱ τεσσαρες μονάδες δημιουργοῦν μίαν παραγωγικὴν πνοήν εἰς τὸν τόπον, τὴν ὁποίαν δλίγοι θά ἐπίστευον ὡς πραγματοποιήσιμον, ἔστω και πρὸ διάγονος ἀκόμη χρόνου.

Παράλληλοι μονάδες, μικροτέρας δυναμικότητος δημιουργοῦνται διὰ τῆς συστηματοποιήσεως τῶν ἔξη έπισκευαστικῶν κέντρων τοῦ Περάματος, ἐνῷ ἐμφανίζονται ὅτι μέλλουν νὰ ιδρυθοῦν δύο εἰσέτι μονάδες, μία εἰς κόλπον Κεχρεῶν τῆς Κορινθίας και μία εἰς Εύβοικον Κόλπον.

Η τοιαύτη, ἐν τούτοις, ἀνάπτυξις, δὲν δύναται νὰ βασισθῇ μόνον εἰς τὰς μεγάλας γραμμὰς τῆς κυβερνητικῆς πολιτικῆς, ἀλλὰ προϋποθέτει και τὴν ἀναπροσαρμογὴν τῶν ισχουσῶν διατάξεων περὶ λειτουργίας

τῶν ναυπηγείων, προσαρμογὴ ἡτις θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς αὐτὰ· νὰ λειτουργοῦν υπὸ τοὺς αὐτοὺς ὅρους, ὑφ' οὐς λειτουργοῦν και τὰ ναυπηγεῖα τῆς ἀλλοδαπῆς.

Θὰ φέρωμεν ως παράδειγμα τὸ ἐφαρμόζομενον σύστημα παραδοσῆς και διαπιστώσεως ὀνταλόσεως τῶν χρηματοποιουμένων διὰ τὰς ναυπηγικὰς κατασκευὰς η δι' ἐπισκευαστικὰς πλοίων ύλικῶν.

Αἱ ναυπηγεῖακαι μονάδες παρ' ἡμῖν ἀποτελοῦν, ως ἐπὶ τὸ πλείστον, ἐλεύθερα τελωνειακὰ συγκροτήματα, περιτοχισμένα, ἀνεγχόμενα και φυλασσόμενα υπὸ τελωνειακὸν ὄργανων.

Παρὰ τὸ ἄνω γεγονός και ἀντιθέτως πρὸς τὰ ἐφαρμόζομενα εἰς ἄλλας χώρας, όπου τὰ εἰσαγόμενα πρὸς ἐπισκευὴν η κατασκευὴν πλοίων ύλικά, μετὰ τὴν εἰσαγωγὴν τῶν εἰς τὸν τελωνειακὸν χώρον, διακινοῦνται ἐλεύθερως ἐντὸς τῆς ζωῆς τοῦ ναυπηγείου, παρ' ἡμῖν, ἵνα η κατασκευαστικὴ η ἐπισκευαστικὴ μονάδας ἀπαλλαγῇ τῆς χρεώσεως ἔναντι τοῦ Τελωνείου διὰ τὰ ύλικά αὐτά, ὅφειλει νὰ παρουσιάζῃ πρακτικὸν εἰδικής ἐπιτροπῆς, ἀποτελουμένης ἐκ τοῦ τελόνου τοῦ συγκροτήματος, ἀντιπροσώπου τῆς "Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων και ἐκ προσώπου τῶν ναυπηγείων, δι' οὐ νὰ βεβαιοῦνται διὰ τὰ ύλικά αὐτὰ διετέθησαν εἰς ὡρισμένον τι σκάφος. Συγχρόνως, ἀπαιτείται ὅπως προσδιορίζεται τὸ δηλωτικὸν εἰσαγωγῆς εἰς ὃ ἀναφέρεται ἔκαστον τῶν χρησιμοποιηθέντων ύλικῶν.

Ἡ τοιαύτη ἀπαιτουμένη βεβαίωσις, εἰς τὴν πραγματικότητα, διὰ τοὺς γνωρίζοντας τὸ πράγματα, καταντᾷ θεωρητική, διότι εἶναι προβληματικὴ η διαπίστωσις τῶν χρησιμοποιηθέντων ύλικῶν μετὰ τὴν τοποθέτησιν αὐτῶν και τὸ πέρας τῆς κατασκευῆς ἡ ἐπισκευῆς.

Ἀντιθέτως, η Νομοθεσία μας, προκειμένου περὶ βιομηχανικῶν ἐργοστασίων, χρησιμοποιούντων πρώτας ύλας, εἰσαγόμενας ἀτελῶς ἐκ τοῦ ἔξτερπού, ἔχει θεσπίσει τὴν ἀνὰ τριεῖται διαπίστωσιν τῶν ἀναλόσεων, βάσει τῶν ἔπιστημάνων βιβλίων τῶν βιομηχανιῶν αὐτῶν. Ἐὰν δὲν εἴναι δυνατὸν νὰ ἐφαρμοσθῇ και ἐν "Ἑλλάδι, ὅπτι ἐφαρμόζεται και εἰς τὰς ναυπηγεῖας, δηλαδὴ η ἐξόφλησης τοῦ δηλωτικοῦ εἰσαγωγῆς ἐπὶ τὴν παραδόσει τῶν ύλικῶν εἰς τὰς ἀποθήκης τοῦ ναυπηγείου — νομίζομεν διὰ τοῦ ναυπηγείου δημοσιεύμενην κατωτέρω. Ἀπεστάλη ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν τακτικὸν γραμμῶν "Κανάντιον - Γκόλφ Λάϊν" πρὸς τοὺς ιδιοκτήτας τοῦ νεοτεύκτου φορτηγοῦ «Ικτίνος», τοὺς κ.κ. "Άδελφούς Λύρα.

Πόσον μετεστράφησαν τώρα αἱ καταστάσεις; Τὰς ἐλληνικὰ φορτηγὰ εἶναι τὰς ύποληψεως τῶν φορτωτῶν ύψηλῆς ἀξίας φορτίων δὲν ητο εύπρόσδεκτον ἀπὸ τὰς ἐταιρίας τακτικῶν γραμμῶν.

Πόσον μετεστράφησαν τώρα αἱ καταστάσεις; Τὰς ἐλληνικὰ φορτηγὰ εἶναι τὰς ύποληψεως τῶν φορτωτῶν ύψηλῆς ἀξίας φορτίων δὲν ητο εύπρόσδεκτον ἀπὸ τὰς ἐταιρίας τακτικῶν γραμμῶν.

Η ΚΑΤΑΚΤΗΣΙΣ

"Ἄλλοτε — προπολεμικῶς — ὁ τομεὺς τῆς ναυλαγορᾶς διὰ τὰς χρονοναυλώσεις ητο διὰ τὸ ἔλληνικὸν φορτηγὸν ζῶντης ἀπηγορεύμένη. "Ητο παρήλιον" δὲν ἔχαιρε τῆς ύποληψεως τῶν φορτωτῶν ύψηλῆς ἀξίας φορτίων δὲν ητο εύπρόσδεκτον ἀπὸ τὰς ἐταιρίας τακτικῶν γραμμῶν.

Καὶ τὰ συγχαρητήρια γράμματα διὰ τὸ καλὸν ἀποδίδονται τῶν φορτηγῶν τῶν χρονοναυλῶν σκαφῶν μας δὲν λείπουν. "Ἐνα ἀπὸ αὐτά, τὸ πλέον ἵσως χαρακτηριστικὸν εἰς περιεχόμενον, δημοσιεύμενον κατωτέρω. "Ἀπεστάλη ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν τακτικὸν γραμμῶν "Κανάντιον - Γκόλφ Λάϊν" πρὸς τοὺς ιδιοκτήτας τοῦ νεοτεύκτου φορτηγοῦ «Ικτίνος», τοὺς κ.κ. "Άδελφούς Λύρα.

Γράφει ὁ κ. Β. Α. Γκράουερ, ἀντιπρόδρομος τῆς ἐταιρίας:

Κύριοι,

"Ἐπέστρεψα εἰς τὰς "Ηνωμένας Πολιτείας ἀπὸ τὸ ταξίδιόν μου ἐπὶ τοῦ "Ικτίνος" πρὸς Τόκιο και Τζακάρταν. Μοῦ παρέχεται οὕτω η εὐκαρίπτα νὰ ἐκφράσω πρὸς ύμας τὰ συγχαρητήριά μου και τὴν πλήρη ικα-

**ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΗΝ Β. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ
ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΠΙΣΗΝ 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 Sortori & Berger
Teleg. Address "KYKLADES" c/o "Sortori" Telex : 02 92832

νοτοίσισιν διὰ τὴν ἔξαίρετον ἀπόδοσιν τοῦ καλού σας σκάφους, τὸν παρ' ἡμῶν χρονοναυλωμένου. Εἶναι, πράγματι ἄριστα σχεδιασμένον καὶ ὑπερκατάλληλον διὰ τὴν μεταφοράν δημοσιογραφικοῦ χάρτου.

Δικαιούσθε ἐπιπροσθέτως συγχαρητηρίων διὰ τὴν ἔξοχον συγκρότησιν τοῦ πληρωματος τοῦ σκάφους — τοὺς ἀξιωματικοὺς καὶ τὸ καπτηρόν τοιούτον — ὑπὸ τὴν διοίκησιν τοῦ ἴκανοῦ καὶ τῶν πάντων ἐφορεύοντος πλοιάρχου κ. Μιχ. Τσεβδοῦ. Μοὶ παρέσχεν πάντοτε οὐτοῖς τὴν καλυτέραν συνεργασίαν. Ἡ δὲ συμπεριφορά του κατὰ τὸ ταξίδιον ἥτο ἡ ἐνδεδειγμένη δι' ἔνα ψηλῆς στάθμης Κυβερνήτην.

'Ἐπωφελοῦμαι ἐπίσης τῆς εὐκαιρίας νὰ σᾶς συγχαρῶ διὰ τὸν ὑπαρχον κ. Κώσταν Γεωργούλην. Ἐπιτελεὶς καλὸν ἔργον. Εἶναι ἀκάματος καὶ πάντοτε ἐν ἐγρηγόρσει ἐπιβλέπων τὴν καλὴν μεταχείρισιν τοῦ φορτίου καθ' ὅλας τὰς φάσεις τῆς φορτοεκφοτάσεως.

'Αναφοραὶ ληφθεῖσαι εἰς τὸ κεντρικόν μας γραφείον τοῦ Χιούστον ἀπὸ τοὺς λιμένας φορτώσεως εἰς τὴν Βρετανικὴν Κολομβίαν ἀπῆχουν τὰς ἀγαθὰς ἐντυπώσεις μου διὰ τὴν ἀπόδοσιν τοῦ πλοίου σας καὶ τῆς Διοικήσεως του. Παρακαλῶ ὅπως διαβιβάστε τὰς εὐχαριστίας μου εἰς τὸν Πλοίαρχον καὶ τὸν "Υπαρχον τοῦ "Ικτίνου". Ἐπίζω καὶ εἰς τὸ μέλλον νὰ ἀναζητήσωμεν τὰς ὑπηρεσίας τοῦ καλοῦ σας σκάφους.

"Ολας ὑμέτερος
Β. Α. ΓΚΡΑΟΥΕΡ

Χιούστον, 6 Μαΐου 1970

ΔΙΕΥΡΥΝΕΤΑΙ Η ΔΡΑΣΙΣ ΤΩΝ

Τὰ μίνι μπάλκ κάρριερ τοῦ κ. Γ. Π. Λιβανοῦ καὶ εἰς τὸν Εὐρωπαϊκὸν χώρον. Τέσσαρα διετέθησαν ἥδη εἰς τὴν γραμμὴν 'Αγγλίας - Εὐρωπαϊκοῦ Κοντίνευτον καὶ Μεσογείου. 'Εξυπηρετοῦν τοὺς μὲ μικρὸν βύθισμα καὶ μὲ μικρὰ σχετικῶς κίνησιν ἀγγλικούς λιμένας καὶ τοὺς ἔξυπηρετοῦν ταχύτατα, μὲ χαμηλὸν κόστος. Αὐτός, ἀλλωστε, εἶναι καὶ ὁ προσρόμιος τῶν πρωτούπων αὐτῶν σκαφῶν τῶν 3.150 τόν. d.w.

Τεσσαράκοντα «μίνι» παρήγγειλεν ὁ κ. Γ. Π. Λιβανοῦ καὶ διὰ δέκα ἔτερα διατηρεῖ τὴν ὄψιὸν μὲ τὰ ναυπηγεῖα Χακοντάτε. 'Εξυπηρετοῦν ἥδη τὰς μεταξὺν Ιαπωνίας καὶ Κορέας μεταφοράς. Συνέδουν τοὺς λιμένας τῆς Καραϊβικῆς, τῆς Κεντρικῆς καὶ Νοτίου Αμερικῆς μὲ τὴν Βόρ. Αμερικήν, τοὺς ἐσωτερικοὺς λιμένας τοῦ Μισισιπῆ καὶ διευρύνουν ὀπέμέραι τὸ δίκτυον τῶν γραμμῶν των. Διαπλέουν ὅμως καὶ τοὺς ὡκεανούς. Τελεταίων τὸ «Μίνι Λάνξ», ὑπὸ πλοιάρχου τὸν κ. Σ. Νομικὸν κατέπλευσεν ἔμπορον ἐξ Ιαπωνίας εἰς τὸ Λόγκ Μιτήτς τῆς Καλιφορνίας, ὅπου καὶ ἔτυχεν ἐνθουσιώδους ὑποδο-

χῆς ἀπὸ τὰς ἑκεῖ λιμενικάς ἀρχάς. Τὸ «Μίνι Λάνξ» ὅπως καὶ ἐννέα ἄλλα ἀδελφὰ σκάφη τελοῦν ὑπὸ χρονοναύλωσιν τῆς μεγάλης Αμερικανικῆς μεταφορικῆς ἑταῖριας «Ρέτλα».

'Ἄντιμετωπίζει ὁ κ. Γ. Π. Λιβανοῦ τὴν δυνατότητα ἀπασχολήσεως τῶν μίνι μπάλκερ — ὅλα φέρουν τὴν Κυανόλευκον — καὶ εἰς τὴν Μεσόγειον. Συγκεκριμένως θέλει νὰ τὰ χρησιμοποιήσῃ διὰ τὰς μεταφορώσεις — ως feeders — ἀπὸ τὰ μεγάλα σκάφη, μὲ προορισμούς μικροτέρους λιμένας, ὅπου τὰ τελευταῖα δὲν συμφέρει οὔτε καὶ ἡμιπορία νὰ προσεγγίσουν. Τὰ μίνι μπάλκερ δύνανται νὰ μεταφέρουν καὶ κοντεῖνερ.

'Ἄξιοσημείωτον: 'Η ἐπιτυχία τῶν σκαφῶν αὐτῶν προεκλέπει τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ξένων ἐφοπλιστῶν. Τώρα οἱ Νορβηγοὶ προβαίνουν εἰς παραγελίας μικρὸν φορτηγῶν τοῦ αὐτοῦ τύπου. 'Η Ελληνική, πάντως, πρωτοβουνία ἀναγνωρίζεται. 'Η ἀρχικὴ ἰδέα διὰ τὰ μίνι μπάλκερ ἀπεδειχθῇ ἐπιτυχής. Συμπληρώνουν τὸ μεταφορικὸν κύκλωμα τῶν μεγάλων σκαφῶν.

ΠΡΟΣ ΝΕΩΤΕΡΟΥΣ Η ΣΚΥΤΑΛΗ

'Η πρό τινος — 23 Μαΐου — καθέλκυσις ἀπὸ τὰ «Ελληνικὰ Ναυπηγεῖα» τοῦ SD14 «Ρηνούλα» τῶν κ.κ. 'Άδελφῶν 'Αντ. Βαλμᾶ ἐνέχει ζωρότερον ἐνδιαφέρον διὰ τὸ δεύτερον ναυτικὸν μας κέντρον τὴν Σύρον. Τὸ «Ρηνούλα» καταλέγεται μεταξὺ τῶν ἐλαχίστων νεοτεύκτων σκαφῶν, τῶν κατοσκευασθέντων διὰ λ)σμὸν Συριανῶν ἐφοπλιστῶν (τῶν κ.κ. 'Άδελφῶν Ρεθύμνη καὶ 'Άδελφῶν 'Αντ. Βαλμᾶ).

..'Ο Οίκος Βαλμᾶ ἀριθμεῖ ζωὴν πολλῶν δεκαετηρίδων. Τὴν Σύρον ἀνέκαθεν είχεν ἐδραῖ τῶν ἐπιχειρήσεων του. Τρίτη γενεὰ οἱ κ.κ. 'Άδελφοι 'Αντ. Βαλμᾶ. Λίαν ἐπιτυχῶς ἀκολουθοῦν καὶ αὐτοὶ τὰς παραδόσεις. Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» τοῖς εὔχονται κάθε πρόσδον.

ΕΙΣ ΕΠΑΝΟΡΘΩΣΙΝ

'Ἐν σχέσει μὲ τὸ σημαίωμα τῆς παρούσης στήλης, τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὴν ἐπικριθεῖσαν στάσιν τῶν εἰς τὴν 'Αργεντινὴν ἐκπροσώπων τῆς χώρας μας ἔναντι τῆς μιᾶς τῶν δύο ἀνταγωνιζομένων ἐλληνικῶν ἑταῖρων τακτικῶν γραμμῶν, παραστηρεῖται ἀρμοδίως:

α) 'Οτι ἡ μία τῶν γραμμῶν, ἡ «Ελληνικὴ Γραμμὴ Νοτίου Αμερικῆς» είναι συμβατική. 'Η δράσις της ιστορεῖται ἀπὸ 15ετίας. 'Η Εθνικὴ ήμῶν Οἰκονομία ἀνελιπών δι' αὐτῆς ἔξυπηρετήτη καὶ ποικιλοτρόπως ὠφελήθη. Διηνόιξε τὸν δρόμον τῶν ἐμπορικῶν μας συναλλαγῶν μὲ τὰς χώρας τῆς Λατινικῆς Αμερικῆς.

β) 'Οτι εἰς τὴν ἐν λόγῳ γραμμὴν ἀπασχολοῦνται ἥδη δέκα τέσσαρα σκάφη καὶ πλοία - ψυγεῖα, πυκνὴν διατηροῦντας τὴν ἐπικοινωνίαν τῶν ἐλληνικῶν λιμένων μὲ ἐκείνους τῆς Νοτίου Αμερικῆς.

γ) 'Οτι τὰ πλοῖα - ψυγεῖα τῆς 'Ελληνικῆς γραμμῆς μεταφέρουν τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν φορτίων κατεψυγμένων κρέατων ἀπὸ τὴν 'Αργεντινὴν δι' 'Ελλάδα, αἱ εἰσαγωγαὶ τῶν ὁποίων ἥρχισαν μὲ 500 τόν. ἐτησίως διὰ νὰ φθάσουν τὰς πεντήκοντα χιλιάδας τόν. Μετέχουν ἀκόμη τὰ σκάφη αὐτὰ τῶν μεταφορών κατεψυγμένων φορτίων πρὸς τὴν Γαλλίαν, Ιταλίαν, Μαύρην Θάλασσαν, Αίγυπτον καὶ λοιπάς χώρας τῆς Μεσογείου.

δ) 'Οτι ἡ ἐπιλογὴ τοῦ πλοίου «Κάλυμνος» διὰ τὴν δεξιάσιν τοῦ 'Αργεντινοῦ τύπου ἐπεβάλλετο διότι τὸ πλοίον τούτο διατείχει εύρυτάτους κοινοχρήστους χώρους καὶ μέρα ὑπεράφθονα διὰ νὰ φιλοξενηθῇ τὸ εύρυτέρον κοινόν.

Καὶ προστίθεται τέλος ὅτι δέν πρέπει νὰ παραρρύσουν αἱ παρεχόμεναι καθημερινῶς διευκολύνσεις τῆς συμβατικῆς γραμμῆς εἰς τὴν μεταφοράν ἀπόρρω 'Ελλήνων μεταναστῶν καὶ φορτίων δημοσίας χρήσεως.

'Η Ελληνικὴ Πρεσβεία εἰς τὸ Μπουένος 'Αύρες είχεν υπὸ ὅψιν της ὅλα τὰ ἀνωτέρω εἰς τὴν ἐπιλογὴν τοῦ πλοίου τῆς 'Ελληνικῆς γραμμῆς.

ΔΙΑ ΤΟΝ κ. ΧΟΛΕΒΑΝ

Τὰ ἐρωτήματα είναι σαφῆ:

α) Τὰ σκάφη τῆς «Σάνι Λάιν», ἐφ' ὅσον κατὰ μέγιστον ποσοστὸν — ὑπὲρ τὰ 51% — μετεβιβάσθη ἡ κυριότης των εἰς ξένους, είναι ἐλληνικῶν πλέον συμφερόντων; Κατὰ συνέπειαν ἡ κυανόλευκος τοῖς ἀνήκει;

β) Ιδιαιτέρως διὰ τὸ ἔξι ιταλικῶν ἐπανορθώσεων «Στέλλα Όκεανις» ἡ πώλησις είναι ἔγκυρος, ἐφ' ὅσον αὐτὴ ἐγένετο παρὰ τὴν σύμβασιν μὲ τὸ Δημόσιον, τὴν ρητῶς ἀπαγορεύουσαν τὴν εἰς ἀλλοδαπούς ἑκτοίσιν τοῦ σκάφους, πρὸ τῆς παρελεύσεως δεκαετίας ἀπὸ τῆς κτήσεως.

Καὶ τὰ ἐρωτήματα αὐτὰ ἀπευθύνονται πρὸ τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας, τὸν τεταγμένον νὰ ἐφορεύῃ ἐπὶ τῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας καὶ τοὺς περὶ αὐτὴν Νόμους νὰ ἐφαρμόζῃ. Χρήζουν ἀπαντήσεως.

ΣΦΥΓΜΟΜΕΤΡΗΣΙΣ

'Η εἰς ἀνησυχαστικοὺς ἀριθμοὺς διαφροτὴ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος εἰς τὴν 'Αγγλίαν, ὡδήγησεν εἰς μίαν σφυγμομέτρησιν τῆς κοινῆς ναυτικῆς γνώμης, κατὰ τὸ σύ-

N. J. GOULANDRIS LTD.

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

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.

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

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

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

στημα Γκάλοπ, ή όποια, ως ήτο φυσικόν, ἀπέδωσε λίαν ἐνδιαφέροντα και χρήσιμα στατιστικά στοιχεία. Τὸ βασικὸν ἐρώτημα ἀφέωρα εἰς τοὺς λόγους ἐγκαταλείψεως τοῦ ἐπαγγέλματος, ἡκολούθουν ὅμως και πλειστα ὅσα δευτερύνοντα ἐρωτήματα, ἀπό τῆς δευτέρας ἀπασχολήσεως, μέχρι τῶν ἐκπαιδευτικῶν ἀναγκῶν.

Πρώτιστος πάντως λόγος ἀλλαγῆς εί-
παγγέλματος ἀπεδείχθη ὁ γάμος καὶ η οι-
κογένεια μὲ ποσοστὸν 26%. Ἀκολουθούν αἱ
συνθήκαι ἐργασίας ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ αἱ
χαμηλαὶ ἀπόδοσεῖ μὲ ποσοστὸν ὅντα 21%,
ἡ πλῆξις καὶ η μονοτονία μὲ 18% καὶ η ἔλ-
λειψις ἐπάρκων ἀδειῶν μὲ 14%. Φυσικὰ ἐ-
κτὸς τῶν κυρίων αὐτῶν λόγων, μία πληθώ-
ρα μικροτέρων ἀφορμῶν, ἀνεφέρθησαν ὡς
αἰτίαι εἴγκαταλείψεως. Ἡ ἔξεύρεσις ἐργα-
σίας εἰς τὴν Ἕπραν, ἡ βραδεῖα προσαγωγή,
ἡ κακὴ ἐνδιαίτησις, ἡ πειθαρχία κλπ. Εἰδι-
κῶς μάλιστα ὡς πρὸς τὴν πειθαρχίαν εἰ-
ναι χαρακτηριστικὸν ὅτι συντελεῖ κατὰ δύο
ἀντίτεστρόφους λόγους εἰς τὴν διαρροήν,
στεναγμῷσσα τοὺς ἀξιωματικοὺς διὰ τὴν
δυσκολίαν τηρήσεώς της καὶ ἀγανακτοῦσσα
τὰ πληρώματα διὰ τὴν αὐστηρὰν ἐφαρμο-
γῆν της.

'Εξ ολών τών δειγματοληπτικώς έρωτη-θέντων ναυτικών, τὸ 25% ἀπήντησεν ότι ζ-χει πρόθεσιν νὰ μὴ παραμείνῃ εἰς τὴν θάλασσαν πέραν τῶν πάντες ἑτῶν, τὸ δὲ 27% αὐτῶν ότι σχεδιάζει νὰ ξέσεύῃ ἐργασίαν εἰς τὴν Ἑηράν. Ἐντυπωσιακὴ ὑπῆρχεν διαφορὰ μεταξὺ ἀξιωματικῶν καταστρώματος καὶ μηχανῆς, δεδομένου ότι τὸ 73% τῶν πρώτων ἀπέδειπεν εἰς μόνιμον σταδιοδρόμιον ἐν τῷ ναυτικῷ, ἔναντι μόνον 26% τῶν δευτέρων. Πάντως καὶ οἱ ἀξιωματικοὶ καταστρώματος βλέπουσι μὲν ἀνησυχίαν τὸ μέλλον, κατεχόμενοι ὑπὸ αἰσθημάτων ἀδεβαιότητος καὶ μόνον τὸ 23% ἐξ αὐτῶν θὰ συνίσταται εἰς τοὺς νέους ν' ἀκολουθήσουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Φρονοῦν ἐξ ἄλλου ότι ἡ ἐκπαίδευσις των θα εἴναι ἀνεπαρκής διὰ τὰ πλοῖα τοῦ μέλλοντος καὶ ότι χρειάζονται περαιτέρω ἐκπαίδευσιν εἰς τὸν αὐτοματισμόν. Εἰς τοὺς μηχανικούς, η πρόθεσις ταχίσιας ἔξόδου τῶν πλοίων, διασκατέψει τὴν μεγάλην ἀναλογίαν, δεδομένου ότι τὰ τρία τέταρτα τούτων είλον ικανὴν ὑπηρεσίαν Ἑηρᾶς πρὶν εἰσέλθουν εἰς τὴν θάλασσαν καὶ δεδομένου ότι μεταξὺ τῶν διπλωματούχων μηχανικῶν Ε.Ν. ὑφίσταται τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν ἐγγάμων εἰς τὴν ναυτικὴν οἰκογένειαν.

Οσον αφορι τα πληρωματα, απετέλεσε εκπληξιν της σφυγμομετρήσεως, το γεγονός των διαφορετικών αίτιων απτινα ώθουν πρός την έγκαταλειψιν το προσωπικό καταστρώματος, μηχανής και γενικών υπηρεσιών. Ούτω διά το κατάστρωμα ως κύριοι λόγοι άνεφθησαν ή ασφάλειας και οι κακοί όροι διαβιώσεως, διά την μηχανήν αι σύζυγοι και διά το προσωπικό διαμερισμάτων και παγετέρου ή μακρά άπομνωσις. "Ολοι πάντως, άσχετως κλάδου, διεπύπωσαν ύποδειξιες δι' υψηλοτέρας αποδοχάς, καλυτέρας συνθήκας έργασίας και διαβιώσεως, περισσότερα δέσιες, βραχύτερα ταξίδια, συνοδείγαντες συζύγους και έξιψωσιν της κοινωνικής υποστάσεώς των.

Καὶ θὰ ἡτο ἀσφαλῶς ἐνδιαφέρουσα μία παρομοία σφυγμού ἑτηροῖς εἰς τὸν Ἑλληνικὸν ναυτικὸν κόσμον. Βεβαίως ἡ διαρροὴ δὲν παρουσιάζει ἐνταῦθη τὸν ἀνησυχητικὸν ρυθμὸν τῶν ἄλλων χωρῶν, ἀλλ᾽ ἡ βελτίωσις τῶν ὅρων τῆς ἀγορᾶς ἔργασίας εἰς τὴν Ἑράν, τὸ μεταναστευτικὸν δέλεαρ καὶ ἀκόμη ἡ ἀλλαγὴ τῆς νοοτροπίας εἰς τὴν σύγχρονην νεολαίαν, ἀποτελούν παράγοντας δυσμενεῖς διὰ τὴν προσέλκυσιν καὶ κυρίως διὰ τὴν διατήρησιν εἰς τὴν θάλασσαν. Παραλήλως ὁ στόλος αὐξάνει, αἱ ναυτικαὶ περιοχαὶ ἔξαντλούνται καί, ἔστω χωρὶς τὴν ὀμαδικὴν ἔγκατταλειψιν, τὸ πρόβλημα τῆς ἀνανέωσες τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς ναυτιλίας, παραμένει τὸ ὑπ' ἀριθμὸν ἔνα πρόβλημα.

ΚΑΙ Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

Έαν ομως ή ανανέωσις άποτελεί τό υπ' αριθμὸν ἔνα πρόβλημα, εἶναι βέβαιον ὅτι η ἐκπαίδευσις παραμένει τὸ πρόβλημα ὑπ' αριθμὸν δύο. Χαρακτηριστικὸν ἐν προκειμένῳ τῷ διτὶ πλείστα ὅσα ἐν τῶν στοιχείων τῆς προμηθείσης στατιστικῆς σφυγμομετρησεως ἐν Ἀγγλίᾳ, ἔχρησίμευσαν εἰς τὴν πρὸς τοῦτο συσταθεῖσαν Ἐπιτροπήν, ὡς βάσεις διὰ τὴν μελέτην τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ ζητήματος, ἥτις καὶ ἀπέδειξε τὴν ἀνάγκην ριζικῶν μεταβολῶν εἰς τὸ ὑφιστάμενον σύστημα ἐκπαιδεύσεως καὶ ἔξετάσεων ἐν τῷ ἐμπορικῷ ναυτικῷ. Οὕτω μεταξὺ ἄλλων κατηρτίσθη ἥδη σχέδιον, τὸ ὅποιον θὰ ἐπιτρέπῃ εἰς τοὺς δοκίμους καταστρώματος νὰ ὑφίστανται ἐντὸς τῆς Σχολῆς τάς ἀναγκαίας γραπτάς, προφορικές καὶ πρακτικές ἔξετάσεις καὶ, ἐπιτυγχάνοντες, νὰ λαμβάνουν δίπλωμα κολλεγιακῆς στάθμης εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπιστήμην. Οἱ ἴδιοι, συμπληρούντες τὴν προβλεπομένην θαλασσίαν ὑπηρεσίαν, θὰ δύνανται, ἀνενέν νέων ἔξετάσεων νὰ λαμβάνουν τὸ δίπλωμα ἀνθυποπόλιαρχού Ε.Ν. «Αἱ κοινai προσπάθειαι ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν» ἐτόνισεν ὁ Πρόεδρος τῆς Μονίμου Ἐξεταστικῆς Ἐπιτροπῆς «ὁφείλουν νὰ ἐπιτύχουν, διότι ἐν τελικῇ ἀναλύσει τὸ μέλλον τῆς ναυτιλίας θὰ ἔξαρτηθῇ ἐκ τῆς ποιότητος καὶ τῆς ἐκπαιδευτικῆς στάθμης τῶν στελεχῶν τῆς».

Καὶ περὶ μὲν τῆς ὄρθοτης τῶν γενικῶν αὐτῶν διαπιστώσεων, οὐδέμια ἐπιτρέπεται ἀμφιβολία. Εἰδικῶς ὁμως ἐπὶ τοῦ προαναφερέντος νέου 'Αγγεικού σχεδίου' ἔξετάσεις εἰς τὴν Σχολήν, πρῶτον διπλωματίανευ ἔξετάσεων κλπ. — δύναται τις μεθίκανανοποιήσεως νὰ παρατηρήσῃ ὅτι διὰ τῆς ὄργανωσεως τῶν Δημοσίων Ναυτικῶν Σχολῶν, η 'Ἑλλὰς' ἔχει προηγηθῆ εἰς τὸ σύστημα τῆς ἔξελίζεως τῶν 'Ἄξιωματικῶν'. 'Απομένει δημος ἡ κατοχύρωσις καὶ ἡ ἀνύψωσις τῆς στάθμης τῶν Σχολῶν καὶ τῶν διπλωμάτων. Μὲ ἀπολυτήριον Γυμνασίου καὶ πολιτευτήριον, ἐν συνεχείᾳ, ναυτικάς σπουδάς, θεοπρατικάς καὶ πρακτικάς, εἰναὶ ἄσκοις καὶ παράδογον γὰρ θεωρήται τις ἀπόφοιτος Μέσης 'Ἐπαγγελματικῆς Σχολῆς'. 'Ἄς μη λημνούμων δῖτι τὸ περὶ ἔξηψώσεως τῆς κοινωνικῆς ἐν γένει ὑποστάσεως τῶν ναυτικῶν, ἀποτελεῖ ἐν ἑκ τῶν βασικωτέρων αἵτημάτων τῆς τάξεως.

ΑΙ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΑΙ ΔΙΑΦΟΡΑΙ

Δέν ύπάρχουν ισως χρησιμώτεροι κώδικες διά τὸν πλοίαρχον, ἀλλὰ καὶ διά τὸν πλοιοτήτην, ὅπερ τάς κωδικοποιημένας ἔγκυλους τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τάς ἀναφερομένας εἰς τὰς ναυτεργατικὰς διαφοράς. Ἡ πολύτιμος αὕτη ἐργασία, τῆς ὁποίας ἀρχὴν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἐποίησαντο διά τῶν εἰδικῶν των σεβιδών, περιλαβόδυνα εἰς δύο κείμενα τὰς διαφοράς τῶν ἑτῶν 1964-68 καὶ τοῦ ἔτους

1969 και έκδοθείσα εις δύο κεχωρισμένο δελτία (ún' άριθ. 9 και 11) της 'Ενώσεως Έλλήνων 'Εφοπλιστών, αποτελούν άληθη καταστατικόν χάρτην της ναυτικής έργασίας.

Εις τὰς ἔγκυκλίους αὐτάς, διατηπούντας τὰ ἑρωτήματα ὡς πως ὑπεδήθησαν ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου ἡ τῶν μελών τοῦ πληρώματος καὶ ἀκόλουθούν αἱ ἀπαντήσεις ὡς ἐδόθησαν ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἵσχουσσης νομοθεσίας, τῆς συλλογικῆς Συμβάσεως, τῆς νομολογίας τῶν Δικαστηρίων, τῶν γνωμοδοτήσεων τῆς Μονίμου Διαιτητικῆς Ἐπιτροπῆς ἡ τέλος κατὰ τὴν ιδικήν του τεκμηριωμένην ἄποψιν. Τὸ γεγονός ὃ πομένως ὅτι αἱ ἐπὶ τῶν διαφορῶν λύσεις εἰναῑ θεμελιώμεναι κατὰ τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον, δίδει εἰς τὴν κωδικοποίησιν τὸν χαρακτήρα πολυτίμου ὁδηγοῦ καὶ συμβούλου διὰ τὴν ἔξομαλυνσιν τῶν σχέσεων ἐπὶ τῷ πλοιῷ καὶ τὴν ἀποφυγὴν μυρίων προστριβῶν. Καὶ μόνον ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐντὸς τῶν ἑτῶν αὐτῶν ὑποδηλθέντων ἑρωτημάτων, ἀτίνα αἱ ἀνέρχονται εἰς 305, καταδεικνύει τὴν σημασίαν τοῦ ἔργου. Οὔτε ὁ Νόμος, ἀλλ' οὔτε καὶ αἱ Συλλογικαὶ Συμβάσεις εἰναῑ δυνατὸν γ' ἀντιμετωπίσουν ἐκ τῶν προτέρων τ' ἀναρίθμητα ζητήματα, τὰ ὅποια ἡ ἐν τῇ πράξῃ ἀσκησίς τῆς ναυτικῆς ἐργασίας δημιουργεῖ. Αἱ' αὐτό, ἡ δι' ὅλων τῶν νομίμων μέσων ἐρμηνεία καὶ ἐπεξήγησις ἀποτελεῖ τὴν ιδιανικωτέραν συμπλήρωσιν τῶν διατάξεων.

Έξ αλλου, ή ταυτόσημος ένημέρωσις τών Λιμενικών και Προξενικών Ἀρχῶν ύπό τού Y.E.N. και τών Ναυτιλιακών Γραφείων ύπό τῆς Ἐνώσεως Ἀλήγων Ἐφοπλιστῶν, ἐπί τῶν αὐτῶν ἐπισήμων κειμένων, είναι ιδιαι-
τέρως ικανοποιητική, διότι ἀποκλείει τὰς ἀμφισβητήσεις. Ἀπομένει ἵσως ἐν κενόν.
Η εὑρετηρίασις τῆς πληθώρας τών θεμάτων.
Δεδομένου ὅτι ἔν καὶ τὸ αὐτὸ ἐρώτημα συμ-
βαίνει νό ἀπεταί δύο η περισσοτέρων ἐκ
τῶν Κεφαλαίων, εἰς τὰ ὅποια διαιρεῖ τὴν
ὅλην ὑλὴν ἡ ἐγκύλιος, είναι μοιραίον νὰ
προκαλοῦνται ἀμφιβολίαι καὶ δυσχέρειαι
εἰς τὴν ἀναζήτησιν. Τὸ ἐργον δὲν είναι ἀ-
κατόρθωτον καὶ ἡ E.E. ἀπέδειξεν ὅτι εί-
ναι εἰς θέσιν νὰ τὸ ἀναλάβῃ λίσαν ἐπιτυ-
χῶς.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΝΩΣΙΝ ΝΑΥΤ. ΔΙΚΑΙΟΥ

Μεγάλην ἐπιτυχίαν ἔσημείωσεν η ὑπὸ τῆς Ἐνώσεως Ναυτικοῦ Δικαίου ὄργανωθεῖσα διάλεξις τὴν 5ην Ἰουνίου, ὡμέραν Παρασκευῆς καὶ ὥραν 9.30 μ.μ. εἰς τὸ ξενοδοχεῖον «Κίνγκς - Πόλλας». Ἡ διάλεξις ήκουοθησε τὴν καθιερωμένην συνεστάσιαν τῶν μελῶν τῆς Ἐνώσεως, ὅμιλητής δὲ ἦτο ὁ ἐπιφανῆς Ἀγγλος νομικός κ. M. Summerskill, μέλος τοῦ Οἶκου Th. Miller καὶ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῶν ἐν Λονδίνῳ Arbitrators ἐπὶ ναυτικῶν ζητημάτων. Τούτον την παρουσίαν ὁ Πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως καθηγητής κ. Κυρ. Σπηλιόπουλος, διάτις καὶ τὸν ηὐχαρίστησε θερμῶς διὰ τὴν εὐγενὴ ἀ-

**LAMBERT BROTHERS
(HELLAS) LTD**

**Ship brokers, Ships' Agents
Sale & Purchase Brokers**

Oceanic Building

57 Akti Miaouli Piraeus

GREECE

LAMBERT MILLER LTD

Lloyd's Agents

Tel. 472.098 - 474.271 - 477.950

Telex 5012

Callsign **LAMILL**

ποδοχήν της προσκλήσεως. Τόθεμα «Η ασφάλισης και η εύθυνη τών τρίτων» παρουσίασεν έξαιρετην ένδιαφέροντα, δεδομένου ότι έθιγανσαν τα πλέον καίρια σημεία τού θεματού και αι πλείσται τών μνημονευθείσων περιπτώσεων ήσαν ειλημμέναι έκ της ναυτιλιακής πρακτικής. Ο όμιλητής άνεφθέρησε διδάσκαλον εις την Αγγλικήν νομοθείαν, τὸν Αμερικανικὸν νόμον και τὴν πρόσφατον διεθνῆ σύμβασιν περὶ ρυπανσεως τῆς θαλάσσης διὰ πετρελαιοειδῶν, ἐπεσήμανε τὰ κοινὰ σημεῖα και τὰς διαφοράς των και ἀνέλυσε τὴν νομολογίαν τῶν δικαστηρίων εἰς τίνας χαρακτηριστικὰς περιπτώσεις. Τὸ κείμενον τῆς ομιλίας, ἔκπτωθεν εἰς ειδικὸν τευχίδιον, διενεμήθη εἰς τὰ μέλη τῆς Ενώσεως.

Ο ΡΩΣΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ

Εις ἄλλην σελίδα τοῦ παρόντος τεύχους διεξοδικώτερον ἀχολούμενο μὲ τὴν ἐξελίξειν εἰσέτι τελούσαν διείσδυσιν εἰς τὸν στίθιον τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν τοῦ σοδιετικοῦ πλοίου. Δὲν παρέρχεται, πράγματι, ἡμέρα χωρὶς νὰ γνωσθῇ κάποια λεπτομέρεια τῆς καταβαλομένης ἀπὸ τὴν Μόσχαν ἀπίμονον προσπάθειας. Πολιτικο-οἰκονομικοὶ αἱ ἐπιδιώξεις. Η πλέον πρόσφατος ἀναφέρεται εἰς τὴν σύστασιν τακτικῆς γραμμῆς, τῆς πλουσιωτέρας, ξωσ, ὅλων τῶν γραμμῶν παγκοσμίων, μεταξὺ Ἡνωμένων Πολιτειῶν (Δυτικῆ Ἀκτῆ) και Ἰαπωνίας. Τὴν συμμετοχὴν ὀκριῶν εἰς τὸ ἄφονον ναυτιλιακὸν εἰσόδημα, τὸ ἐξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν προερχόμενον, — 40 δισεκατομ. δολ. ἑτησίως — ἐπιζητεῖ ἡ Ρωσία. Η σχετικὴ αἴτησις διὰ τὴν πρότην προσπάθειαν ὑπεβλήθη εἰς ὄρμοδιαν ὁμοσπονδιακὴν ὑπηρεσίαν ἀπὸ μέρους τοῦ ἄρμοδιου ναυτιλιακοῦ ὄργανισμοῦ τοῦ Βλαδιμοστὸκ και ἀπεριφθῆ.

Σημειωτέον ὅτι οἱ ναῦλοι τῆς ρωσικῆς γραμμῆς ήσαν αἰσθητῶς εὐθηνότεροι τῆς Κόνφερανς. Προεδρήθη ὅμως ἀπὸ τὴν Οὐασιγκτώνα ἡ βάσιμος δικαιολογία, ὅτι περιωρισμένη καθορίζεται εὐθύνη ἐκ τῶν ἐκδιδομένων φορτωτικῶν διὰ τὸ ρωσικὸν πλοῖον και διότι η ἐκδίκασις πάσης ἀπαιτήσεως η διαφορᾶς ἀποζημιώσεως ὑποχρεωτι-

κῶς δέον νὰ ἐπιλύεται εἰς τὴν Σοδιετικὴν Ρωσίαν.

Ἀπέτυχεν η πρώτη κρουσσις, χωρὶς ὅμως νὰ ἀποκλείεται ἐν καιρῷ νὰ ἐπαναληφθῇ αὐτὴ ὑπὸ περιστάσεις πλέον εύνοϊκάς. Η παρουσία ἄλλως τε τοῦ σοδιετικοῦ πλοίου εἰς τὴν παγκόσμιον μεταφορικὴν κίνησιν εἶναι πλέον γεγονός. Μετά τινα ἔτη — ὀλίγα πάντως — εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς, εἰς τὸ ὅλον δίκτυον τῶν τακτικῶν γραμμῶν, διαναγνωστός ἀπὸ τὸ κρατικῆς ιδιοκτησίας ρωσικὸν πλοίον θὰ εἶναι πλέον αἰσθητός, ὑπολογίσιμος. Νὰ τὸν ἀποφύγωμεν δὲν εἶναι δυνατόν. Μόνη προσπάθεια, ητίς και καταβάλλεται ἡδη ἀπὸ τοὺς διαχειρίζομενους τὰ τῶν Κόνφερανς Εὐρωπαίους ἐφόπλιστάς, εἶναι η ἐνσωμάτωσις ὑπὸ τοὺς συμφερωτέους δυνατοὺς ὥρους και τῶν ρωσικῶν πλοίων γραμμῆς εἰς τὰς κατὰ τομεῖς διασκέψεις τῶν λάπινερ. Εὔτυχημα εἶναι διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, ὅτι πρὸς τὸ παρὸν ἡ παρουσία τοῦ ρωσικοῦ τράμπου δὲν ἐπιστρέψανται ἀξιοπρόσεκτος. Πρὸς τὰς τακτικὰς γραμμᾶς στρέφεται, πρὸς τὸ παρόν, ἡ Μόσχα. "Ομως ὁ ρωσικὸς στόλος ὁ σημέραι διογούμεται. Τάνκερς μεγάλα και μπάλκ - κάρριερς ναυπηγούνται ἡδη εἰς τὰ ρωσικὰ ναυπηγεία. Σὺν τῷ χρόνῳ θὰ ζητήσουν τὰ φοριά, ὅπτε καὶ ἡ ναυλαγορᾶ τῶν τράμπων θὰ αἰσθανθῇ τὸν ἀντίκτυπον. Εὐθηνότεροι ὄπωσδήποτε θὰ εἶναι οἱ ναῦλοι τοῦ σοδιετικοῦ φορτηγοῦ. Κρατικὴ γάρ η διαχειρίσις και ἄλλοι οἱ λόγοι, ὅχι οἱ κερδοσκοπικοί, τῆς παρουσίας του εἰς τοὺς ώλεανούς.

ΑΙ ΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ ἡσχολήθησαν ἐν ἔκτασει, εἰς τὸ προγούμενον τεύχος των (1ης Ιουνίου, σελ. 72 - 73) μὲ τὰ κύρια σημεῖα τῆς ἐπὶ τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας ἐκδόσεως Ροτσντέιλ, βασικὸν χαρακτηριστικὸν τῆς ὀποίας εἶναι ἡ διὰ τὸ ἀπάρτερον μέλλον τῆς Διεθνοῦς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας αἰσιοδοξία και ἡ εἰς τὸ γενικότερον τούτο πλαίσιον ιδιαιτέρα αἰσιοδοξία περὶ τοῦ μέλλοντος και τῆς βρετανικῆς Ναυτιλίας, ὑπὸ τὴν αἵρεσιν ωρισμένων ἀναπτροσαρμόγων τῆς δευτέρας ταύτης πρὸς ὄρθας συγ-

χρόνους κατευθύνσεις, συνοψιζομένας: Εἰς τὴν μιόθετην νέων τεχνικῶν μεθόδων διεύθυνσεως τῶν ιδιωτικῶν ναυτιλιακῶν ἑταιρίων (και διὰ στελεχῶν ἀξίας και οὐχὶ ἐκ νεποτισμοῦ τοιούτων), τὴν πραγματοποίησιν «συγχωνεύσεων» («mergers») εἰς εύρυτερα ναυτιλιακὰ συγκροτήματα πλοιοκτησίας μεγάλης χωρητικότητος σκαφῶν και ιδίᾳ τὴν αὐξήσιν τοῦ ἀπολύτου ἀριθμοῦ και σχετικῆς ποσοστούς αἱ ἀναλογίας τῶν μεγάλης χωρητικότητος σκαφῶν, τῶν καταλλήλων πρὸς μεταφοράν χύδην φορτίων εἴτε περὶ υγρῶν εἴτε περὶ ξηρῶν τοιούτων πρόκειται. Εν διλίγοις, τὸ μέλλον τῶν ἀπόθαλάσσης διεθνῶν μεταφορῶν ἀνήκει εἰς τὰ γιγαντιαῖς τάνκερς και εἰς τὰ μπάλκ - κάρριερς.

Ἐκ τῆς τελευταίας ταύτης παρατηρήσεως τῆς ἐκθέσεως τῆς ἐπιτροπῆς Ροτσντέιλ ἀπορρέουν ώρισμέναι θασικαὶ ἐνδείξεις, ώς πρὸς τὰς ἀπωτέρας ἔξεδίζεις τῆς διεθνοῦς Ναυτιλίας:

1) «Πιστεύομεν — λέγει η ἔκθεσις Ροτσντέιλ — ὅτι ἔναν τὸ ἐμπόριον δὲν ἀναπτυχθῇ ἐπαρκῶς διὰ τὴν πλήρη ἀπασχόλησιν τοῦ παγκοσμίου στόλου, τότε περισσότερον θὰ πληγούν ἐκ μιᾶς τοισάντης ἀνεπαρκείας ἀπασχολήσεως οἱ πλοιοκτῆται τῶν γενικῆς χρησιμότητος τράμπται και μικρᾶς χωρητικότητος μπάλκ - κάρριερς οἱ τῶν μεγάλων μπάλκ - κάρριερς».

2) Διαπιστούται θεαματικὴ μεταβολὴ εἰς τὴν τοισάντην γιγαντιαῖς ταύτης διάρρωσιν τῆς Ναυτιλίας, καθ' ὅσον τόσον οἱ πλοιοκτῆται ὅσον και οἱ φορτωταὶ ἐπιδιώκουν πολυετεῖς χρονοναύλωσεις ἢ συμβόλαιας ναυλώσεων. «Ἐπὶ τοισάντης βάσεως, οἱ πλοιοκτῆται δέχεται ναῦλον, οἱ ὅποιοι θὰ ἡτο ἐντελῶς ἐπιζημιος διὰ τὸν πλοιοκτήτην τοῦ γενικῆς χρησιμότητος φορτηγοῦ «τράμπτ».

3) «Η ἐπικράτησις τῶν μεγάλων μπάλκ - κάρριερς ἀποτελεῖ και τὸν κύριον παράγοντα, τὸν ἐπεξηγούντα τὴν ἀπὸ τοῦ 1957 πτῶσιν τοῦ μέσου ὥρου τῶν ναῦλων εἰς ἐπίπεδον χομηλότερον τοῦ πρότερον κρατήσαντος. Η ἔκθεσις Ροτσντέιλ ἀφήνει νὰ υπονοεῖ, ὅτι ἐκεῖνοι οἱ παλαιοὶ καλοὶ ναῦλοι — οὐσιαστικῶς ὑπολογιζόμενοι — παρῆλθον ἀνεπιστρεπτί. Σήμερον, προκειμένου περὶ πολλῶν φορτίων μεταφερομένων

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


PHONES :
332.615
342.673

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

CABLES :
MEANDROS
MINOTAUROS

MEANDROS EAST MEDITERRANEAN REEFER LINE

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

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

AGENTS IN PIREAUS

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

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

διά μπάλκ - κάρριερς, ώς λέγει ή "Εκθεσίς Ροτσντέιλ": «Ο ύπερπόντιος ναύλος δυνατόν νά αντιπροσωπεύη τώρα πολὺ μικρότερον ποσοστόν του όλικού κόστους του φορτίου με παράδοσιν (εις τὸν ἀγοραστῆν).

4) Η βραχυπρόθεσμος ναυλαγορὰ — τῆς κλασικῆς περιπτώσεως τῶν τράππες — θὰ ύποκειται εἰς εύρειας ἀπολύτους μεταβολᾶς ζητήσεως καὶ προσφορᾶς «εἰς τρόπον ὥστε οἱ ναύλοι *"σπότ"* εἶναι ἐνδεχόμενον νά διακυμαίνωνται ἔτι περισσότερον παρὰ κατὰ τὰ πρόσφατα ἔτη» ἐντὸς τοῦ πλαισίου δμως σταθερῶν καὶ σχετικῶς χαμηλῶν ναύλων, διαμορφωμένων ὑπὸ τὴν ἐπήρειαν τῶν μπάλκ - κάρριερς.

5) Οι ἐφοπλισταὶ τῶν σημαιῶν εὐκολίας ἔξασφαλίζουν κυρίως φορτία χύδην, ξηρὰ ή υγρὰ καὶ χάρις εἰς τὴν σχετικὴν τῶν ἀσυνδοσίαν ἔχουν ὑπὲρ αὐτῶν τὸν παράγοντα τούτον περιθωρίου μειώσεως τῶν κρατούντων ναύλων καὶ λέγει ή Ἑκθεσὶς Ροτσντέιλ: «...Πιστεύομεν ὅτι οἱ κυβερνήσεις γενικῶς δὲν ἐπιθυμοῦν τὴν ἐπ' ἄριστον δραστηριότητα τῶν ἐφοπλιστῶν σημαιῶν εὐκολίας καὶ ἐκ τούτου βὰ βελτιωθοῦν αἱ μακρᾶς προνῆς προοπτικαὶ τῶν Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν...».

ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΤΣΑΡΤΕΡΣ

Αἱ ἀεροπορικαὶ Ἐταιρίαι τακτικῶν γραμμῶν — ιδιαιτέρως τῶν ὑπερωκαενίων — ἀφοῦ κατερθωσαν νὰ καταφέρουν δεινὸν πλῆγμα κατὰ τὸν ἐπιβατηγὸν σκάφους γενικῶς, ἥρχισαν αἰσθανόμενα καὶ αὐτὰ τὰ ἀποτελέσματα τοῦ συναγωνισμοῦ ἐκ μέρους τοῦ ἐλευθέρως ναυλωνομένου ἀεροσκάφους, τοῦ *"πτστρέρ"*.

Τὰ ἀποτελέσματα τοῦ συναγωνισμοῦ αὐτοῦ ἔγενοντο τελευταίως λίαν αἰσθητά, ίδια εἰς τὰς Η.Π.Α.

Σημαντικὸς ἀριθμὸς ἐπιβατῶν διαφεύγει καθ' ημέραν ἀπὸ τὰ ἀεροσκάφη τακτικῶν γραμμῶν. Κατὰ πολὺ χαμηλότεροι εἶναι οἱ ναύλοι τῶν τσάρτερ.

Ο ἀνταγωνισμὸς καθίσταται ὀσημέραι βαρύτερος διὰ τὰς ἀεροπορικὰς Ἐταιρίας ἀφότου τὸ Κογκρέσον παρεχώρησεν ἀδειαν λειτουργίας εἰς τὰ ἐλευθέρως διατίθεμενα ἀεροσκάφη.

Τὰ τελευταῖα ἔντείνουν τὴν δρᾶσιν τῶν ἐπὶ τῶν ἀποδοτικῶν γραμμῶν, δρομολογούμενο κατὰ τὰς ἐποχὰς τῆς μεγάλης κινήσεως καὶ ἔξασφαλίζοντα πληρότητα 100%, ητις παρὰ τοὺς μειωμένους ναύλους, ἀποδίδει θετικὰ κέρδη.

Αἱ κυριώτεραι ἀμερικανικαὶ Ἐταιρίαι τσάρτερ εἶναι αἱ *"Κάπιτολ"*, *"Μόντερν Αἴρηρ Τράνσπορτ"*, *"Οθερσής Νάσιοναλ Αἴργουσαίτζ"*, *"Πάρτιου"*, *"Σάτερν"*, *"Σάουθερ"*, *"Τράνς Ιντερνάσιοναλ"* καὶ *"Ού-ώλντ Αἴργουσαίτζ"*.

Αἱ ἄνω Ἐταιρίαι διαθέτουν 68 περίπου ἀεροσκάφη, τὰ πλεῖστα τῶν ὅποιων εἶναι νεωτάτου τύπου ἀεριοπρωθούμενα, παρέχοντα ἀσφάλειαν ἵση πρὸς τὴν τῶν ἀεροσκάφων τῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ ἀνάλογον ἡ καὶ κάποτε καλυτέραν ἔξυπρέτησιν τῶν ἐπιβατῶν.

Οἱ ἐκπρόσωποι τῶν Ἐταιριῶν τακτικῶν γραμμῶν ἀποκαλοῦνται *"κτειραματικά"*, διαθέτουν τὰ ἀεροσκάφη τῶν εἰς ταξιδιωτικὰ γραφεία ἡ πρακτορεία καὶ ἐκτελοῦν πτήσεις πρὸς διάφορα σημεῖα τῆς *"Υδρογείου"* ἔναντι ὀμαδικῶν εἰσιτηρίων ἡ καθωρισμένων ναύλων πτήσεως.

Η ὑπαρξίς καὶ ἀνάπτυξις τῶν Ἐταιριῶν αὐτῶν βασίζεται ἐπὶ τῆς γνωστῆς ἀρχῆς τοῦ οικονομικῶς συμφέροντος τοῦ ἀεροσκάφους, ἐφ' ὅσον τοῦτο ἰσταται ὑπὸ πλήρη ωφέλιμον φόρτου.

Η μέση τιμὴ εἰσιτηρίων τῶν τσάρτερ δι' ὀμαδικὴν πτήσιν ἐκ Νέας *"Υόρκης"* εἰς Λονδίνον μετ' ἐπανόδου, εἶναι περίπου 200 δολλάρια, ἐνῷ ή τιμὴ εἰσιτηρίου δι' ἀερο-

σκάφους τακτικῆς γραμμῆς δι' ἐπιβάτην α' θέσεως εἶναι 750 δολλάρια καὶ διὰ τὸν ἐπιβάτην τῆς τουριστικῆς 420 δολλάρια.

Ἡ διαφορὰ τιμῆς τῶν εἰσιτηρίων ἔχει τὸν λόγον διὰ τὸ ὅποιον οἱ ἐπιβάται, καὶ εἰδικῶς οἱ τουρίσται, κατὰ τὴν τουριστικὴν περίοδον, προστρέχουν πρὸς τὰ τσάρτερ.

Αἱ Ἐταιρίαι τακτικῶν γραμμῶν προσεπάθησαν νὰ ἀντιδράσουν κατὰ τοῦ καταστρεπτικοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν τσάρτερ διὰ τῆς θεσπίσεως εἰδικῆς τιμῆς ὀμαδικῶν εἰσιτηρίων, ἀτίνα π.χ. διὰ τὴν διαδρομὴν ἀπὸ Ν. *"Υόρκην"* εἰς Λονδίνον μετ' ἐπανόδου, ἔχουν ὄρισθη εἰς 170 δολλάρια μόνον.

Αἱ ἀεροπορικαὶ Ἐταιρίαι τακτικῶν γραμμῶν πρὸς ἀμυνόν των, ἐκτὸς τοῦ καθορισμοῦ χαμηλῶν τιμῶν ὀμαδικῶν εἰσιτηρίων, προσέφυγαν καὶ εἰς ἀσκησὶν πιέσεως ἐπὶ ὠρισμένων κυβερνήσεων, αἵτινες εἴτε λόγω καταβαλομένων ἐπιχορηγήσεων, εἴτε λόγω μετοχῆς εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν τακτικῶν ἀεροπορικῶν γραμμῶν ἐνδιαφέρονται δι' αὐτάς, ὅπως ἀπαγορεύσουν ἢ περιορίσουν εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατόν τὴν προσγείωσιν ἀεροσκαφῶν τσάρτερ εἰς τοὺς ἀερολιμένας τῶν.

Τὰ τελευταῖα αὐτὰ μέτρα, κατὰ τοὺς ἴσχυρισμοὺς τῶν ἀντιπροσώπων τῶν ἀεροσκαφῶν τσάρτερ, ἀπέδωσαν μεγάλως ὑπὲρ τῶν Ἐταιριῶν τακτικῶν γραμμῶν. Ως παράδειγμα φέρεται ὅτι κατὰ τὰς πρὸς Χαβάην μεταφοράς, τὸ 90% τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως ἔξασφαλίσθη ὑπὲρ τῶν ἀεροσκαφῶν τακτικῶν γραμμῶν, τόσον χάρις εἰς τοὺς ἐπιτευχθέντας περιορισμούς, ὅσον καὶ εἰς τὰ εἰδικῶς χαμηλὰ ἐφαρμοσθέντα ναυλολόγια.

Τὰ ἐπιχειρήματα τῶν ἀντιμαχομένων ὄργανισμῶν, τακτικῶν γραμμῶν καὶ τσάρτερ, ἀλληλοσυγκρύνονται. Οἱ πρῶτοι ισχυρίζονται δι' αἱ Ἐταιρίαι τσάρτερ ὑπέρδεσσαν κατὰ πολὺ τὸν ἀρχικὸν τῶν προορισμὸν διότι ἐπέτυχαν νὰ μετέχουν κατὰ ¼ περίπου τοῦ συνόλου τῶν ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαΐαν ἀεροπορικῶν μεταφορῶν ὑπὲρ τὸν Β. *"Ἀλαντικὸν"* κατὰ τὸ ἔτος 1969. Καὶ ἀν τοῦτο εἶναι ἀλλήλες ἡ ὑπὲρ τῶν τσάρτερ αὐξησίς εἶναι διπλασία ἑκείνης τοῦ 1968, ἀντιθέτως οἱ κατὰ τῶν ἀεροσκαφῶν τσάρτερ ισχυρίζονται δι' ὅντις οἱ ισόλογισμοὶ τῶν κατὰ τὸ 1968 παρουσίαζαν κέρδη 34.000.000 δολλαρίων, κατὰ τὸ 1969

παρουσίασαν ζημίαν 5.000.000 δολλαρίων.

Ἡ ὑπηρεσία Πολιτικῆς Αεροπορίας τῶν Η.Π.Α., ἔχει ἐπιληφθῆ σοβαρῶς τοῦ ζητήματος τοῦ δημιουργούμενου ἀνταγωνισμοῦ, εἰσηγήθη δὲ ἡδη κατὰ Ιανουάριον τ.ε. τὴν ἀναστολὴν τοῦ δικαιώματος ὑπεραστατικῶν πτήσεων τεσσάρων *"Οργανισμῶν τσάρτερ"* μὲ τὴν κατηγορίαν ὅτι οὗτοι ἐπραγματοποίουν ἀθεμίτους πτήσεις, συγκεριμένων δὲ ὅτι ἐπραγματοποίησαν 500 τοιαύτας καθ' ὅς μετέφερον 75.000 ἐπιβατῶν ἐκ Καλιφορνίας εἰς Εύρωπην.

Τὸ θέμα ἔχει εἰδικὴν σημασίαν καὶ δι' ήμας, διότι ἐνῷ ἀφ' ἐνὸς διὰ τῶν ἀεροσκαφῶν τσάρτερ διευκολύνεται ἵσως ὁ πρὸς τὴν χώραν μας τουρισμός, ἐξ Η.Π.Α. καὶ *"Ηνωμένου Βασιλείου"*, ἀφ' ἐτέρου τὰ ἀεροσκάφη αὐτὰ πλήττουν ὅχι μόνον τὰ ὑπερωκενιάτικα μας, ἀλλὰ καὶ τὴν *"Ολυμπιακὴν Αεροπορίαν"*.

Ἡ Ἐλλὰς ἡκολούθησε μέσην ὁδὸν ἐφαρμόσασα περιορισμὸν εἰς ἀριθμὸν τῶν δυναμένων νὰ προσγειωθοῦν εἰς ἐλληνικοὺς ἀερολιμένας ταράσσονται δι' αεροσκαφῶν τσάρτερ, οἱ ιδιοκτῆται ὄμως τῶν τσάρτερ κατώρθωσαν νὰ παρακάμψουν τοὺς περιορισμούς, μεταφέροντες τοὺς ἐπιβάτας των μέχρι τῆς Νοτίου Ιταλίας καὶ προωθοῦντες αὐτοὺς ἐκείθεντες μέσων πρὸς τὴν Ελλάδα.

ΤΟ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΩΔΕΣ *"ΚΑΡΟΝΙΑ"*

Ὑπὸ τὸν τίτλον *"κτενηγήτη ἀναπνοή δι"* ἀσθενὲς σκάφος 34.000 τόνων, ἔγκυρον ἀμερικανικὸν δελτίον, κυκλοφοροῦν μεταξὺ τῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν κύκλων, σχολιάζει τοὺς κατωτέρω τὰς ἀπεγνωσμένας προσπαθείας τοῦ *"Ελληνος"* κ. Κωνσταντινιδή, νὰ διατηρήσῃ ἐν ζωῇ τὸ πρώην ὑπερωκεάνιον *"Καρόνια"* τῆς Κιούναρτ. "Ἄς σημειωθῇ, ὅτι πρὸ καιροῦ τὸ σκάφος ἐξετέλεσε μικρᾶς ἐκτάσεως ἐπισκευάς, εἰς τὸ Πέραμα.

Προσφάτως, τὸ πρώην λάτινε τῆς Κιούναρτ *"Καρόνια"* καὶ ὡρὶ *"Καρίμπια"*, τῆς Ἐταιρίας *"Γιουνιμέρσαλ Λάζη"*, τοῦ Πλαναρί, κατέπλευσε ἦπερ τὸν λιμένα τῆς Νέας *"Υόρκης"* εἰς τὸ Μπρούκλιν, διὰ νὰ ἀγκυροβολήσῃ ἀνοικτὰ τοῦ Μπλεϊ Ρίντζ, πράγματοποιήσαν οὕτω τὸ ἐσχα-

NAYTIKA SΧΟΛΑΙ Σ. Μ. ΡΑΝΗ Πλωτάρχου Λ.Σ. ἐ.ἀ. ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

• Λειτουργοῦντα τμήματα:

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

ΥΠΟΦΗΦΙΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΚΑΙ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΑΙ

- Διὰ τὴν ἐπιτυχίαν 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 - Έγγραφαί:

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

τον και πλέον θετικόν δῆμαρα, εἰς τὴν προσπάθειάν του δημοσίου ἀποτέλεσμα εἰς τὴν προτέραν αὐτοῦ κατάστασιν. Ἐπὶ τοῦ σκάφους αἱρέσιον τοῦ 30 "Ελλήνες μηχανικοὶ καὶ ναυτικοὶ, ώς καὶ διπλοικήτης τού, δοτις ἡρχισε τὴν διαδικασίαν ἐπιθεωρήσεως καὶ ἐπισκευῆς, δοτε νὰ ἐπιθεωρήσεως καὶ ἐπισκευῆς, δοτε νὰ ἐπιθεωρήσεως τὸ πλοῖον, δημοσίου ἀπό τοὺς έτοις ἔτεσι: ἐν ἀρχῇ.

"Η προσωπικὴ ἐποπτεία ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου ἐνὸς ἐκ τῶν μεγαλυτέρων λάΐνερς τοῦ κόσμου καὶ ἐπὶ τῆς παραμικρᾶς ἀκόμη λεπτομερέστερῆς τῆς περιπλόκους ἀπό τῆς διαχειρίσεως, ώς ἀσκεῖται ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου τοῦ «Καρίμπια» — ἀπὸ τοῦ μηχανικοῦ μέχρι τοῦ ναυτοῦ καὶ ἀπὸ τοῦ ἐπιχειρησιακοῦ τομέως μέχρι τῶν νομικῶν προβλημάτων — ἔκρινετο τοδιάχιστον ὡς ἀνευ ἀξίας. Ἔξι ίσους ἀνευ ἀξίας είναι: καὶ τὸ θέρμαντον ἐνὸς πλοίου μὲν ὑποθήκας καὶ ὀφείλας ἀκατομῷρων δολαρίων, μαχομένου συλληρόφη μεταξὺ συμβολαιογράφου καὶ δικιαζοῦ, μὲ τὸ ἐνδεχόμενον νὰ ἐπιθεωρήσεως τὴν ἁνεργὸν ζωὴν.

Τὸ διτὸ τὸ «Καρίμπια» δὲν διελόθη, ὀφείλεται: πιθανῶς μόνον εἰς τὴν ἐπιμονὴν τοῦ κ. Λαζάρου Κονσταντινίδη, ὁ δοποὶς ἀπέκτησε τὸ σκάφος πρὸ 10 μηνῶν. Ἀνέλαβε τὴν «Γιουνιέρσαλ Λάδη», ἣτες ἤγραψε τὸ πλοῖον ἀπὸ τὴν «Κιούναρντ», τὸν Ιούλιον τοῦ 1968, ἀλλ' ἀπέτυχε νὰ χρησιμοποιήσῃ τὸ διπεριφερόν τοῦ διπλού πλοίου τοῦ Καραϊβικήν. Η Γιουνιέρσαλ παρεχώρησεν εἰς τὴν «Ντάΐνερς - Φουγκάλου» τὴν ἀποκλειστικὴν πρακτόρευσιν τοῦ ἐνοδοχειακοῦ τημήπατος τοῦ πλοίου. Η δευτέρη κρουαρέρα τοῦ διπειρίθη καταστρέπτειν. Σοδερά μηχανική βλάβη ὑπερέστησε τὸ σκάφος νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς Νέαν Υόρκην, μὲ ἀξίας αὐτού δυνάμεις. Πολλαὶ ἀκόμη κρουαρέραις ἤκρησαν. Υποχρεώμενον νὰ ἐπισκευῆσῃ τὰς ζημιές του, διὰ νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς τὴν

ὑπηρεσίαν, τὸ σκάφος ἐδημιουργήσει πληθύρων ἀποτιθέσεων, τὸ σύνολον τῶν ὅποιων ἀνὴρθε ταχέως εἰς πολλὰ ἑκατομμύρια δολαρίων. Ἐκτὸς τῶν ἀποτιθέσεων τοῦ πληγρώματος ἐξ 1,5 ἑκατομμυρίου δολαρίων, ὑφίσταται: κατάσχεσις μὲ πρώτην ὑποθήκην διὰ ποσὸν 1,5 ἑκατομ. δολαρίων ὑπὲρ τῆς «Κιούναρντ» καὶ δευτέραν ὑποθήκην ὑπὲρ τῆς «Ντάΐνερς - Φουγκάλου». Αἱ κατάσχεσις ὀφείλονται: εἰς τὴν ἀνικανθητὰ τῶν πρών πλοιοκτητῶν νὰ τηρήσουν τὸ σκάφος μικρὸν γρεθόν. Μερικαὶ ἐν τῶν μεγαλυτέρων ἀποτιθέσεων, ἐποιεῖσαν ὁ κ. Κονσταντινίδης εἰναι: τελείως ἀδικαιολόγητοι, θέως αἱ ἀφορῶσαι εἰς τὸ πλήρωμα, δεδομένου δια τοῦ ἀκολουθοῦ ἥδη τὴν νόμιμην διαδικασίαν εἰς N. Υόρκην.

Ἐὰν ἡ δικαστικὴ ἀπόφασις ἀποδῇ εὐνοϊκὴν διὰ τὸν κ. Κονσταντινίδην, είναι: οὐτος παπειμένος δια: δύναται: νὰ ἔξενηρη ἐπαρκη καφάλαια, ὅπερ τὸ «Καρίμπια» νὰ ἀναλάβῃ καὶ πάλιν ὑπηρεσίαν. «Οπως ἐδήλωσε τὰ 90% τῶν ἀναγκωνιῶν ἐπισκευῶν καὶ ἐπιθεωρήσεων ὑπὸ τοῦ Λόδγ'ς δύνανται νὰ πραγματιστοῦν ἐπ' ἀγνορά. Ἐν συνεχείᾳ, αἱ ὑπόλοιποι ἐργασίαι: θὰ συμπληρωθοῦν εἰς τοπικὸν νωπηγγείον, ητοι χρωματισμὸς καὶ καθαρισμὸς κατόπιν ἐνὸς ἔτης ἀγριωτείας τοῦ σκάφους εἰς τὴν ἀποσφαίρισην τῆς Νέας Υόρκης. Οἱ κοινόχρηστοι γῆραι καὶ γενικῶς τὰ διαιμερίσματα τὸν ἐπειστῶν εὑρίσκονται: εἰς ἀρίστην κατάστασιν.

Τὸ «Καρόνια» ἐνωπογνήθη ἀπὸ τὰ νωπηγγεῖα Τζόν Μπράουν εἰς Κλάιντμπουν καὶ ἐπραγματοποίησε τὸ περιθενέκον τοῦ ταξίδιον τὸν Ιανουάριον τοῦ 1949.

Τὸ μήνους 715 ποδῶν λάΐνερ, τὸ πρῶτον μεγαλύτερον ἐπιδιατηγόν πλοίον, νωπηγγθὲν μεταπολεμικὸν καὶ τὸ πρῶτον σχεδιασθὲν διὰ κρουαρέρας, κατέστη γνωστὸν εἰς τὸ εἰρηνικὸν ἐκ τοῦ πραξίνου χρόνικτός του. Προσέλαθε

τὸν τίτλον «Πραξίν Θεά» κατὰ τὸν κατάπλουν του εἰς Νέαν Υόρκην.

ΠΡΟΣ ΤΙ Η ΑΡΝΗΣΙΣ;

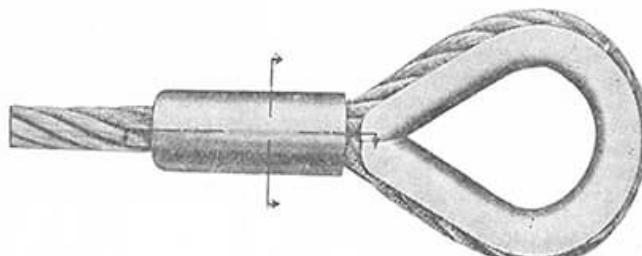
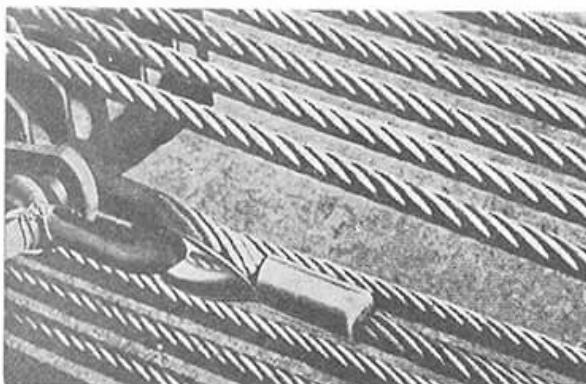
"Υπεδείξαμεν τὴν ἀνάγκην συστάσεως ἐνὸς ὄργανου συμποτέτησεως τῶν ναυτικῶν μας οὓς καὶ ἔχαιρετήσαμεν τὴν θύρωσιν τῆς «Τελεσέρβις».

"Ιδιαιτέρως ἐπονίσθη ἡ σπουδαιότης τῆς δυνατότητος συμμετοχῆς τῶν ναυτικῶν μας εἰς τὸ ΠΡΟ—ΠΟ μέσω τῆς «Τελεσέρβις». Πολύτιμον συνάλλαγμα, δημοσίευμα εἰς τὸ έξωτερικόν, εἰσάγεται οὕτως.

Τελευταίως, πληροφορούμεθα τὴν σύστασιν ἐνὸς δευτέρου συγκροτήματος, τῆς «Τηλεδώρων», ἣτις ἀποσκοπεῖ εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν συμβεδηλημάτων μετὰ τῆς I.T.T. πλοίων — ὡς γνωστόν, αἱ ὑπηρεσίαι τῆς «Τελεσέρβις» προσφέρονται μόνον εἰς πλοία συμβεδηλημένα μετὰ τῆς S.A.I.T. Σημειώτεον διὰ ἀπαντά τὰ πλοία τῶν κ.κ. Όναση, Νιάρχου, Κ. Μ. Λαιμού καὶ ἄλλων ἐπιφανῶν Ελλήνων ἔφοτιστῶν είναι συμβεδηλημένα μετὰ τῆς I.T.T.

"Ἐνῷ, δώμας, δ' Ὁργανισμὸς Προγνωστικῶν Αγώνων Ποδοσφαίρου ἔδεχθη νὰ συμβολῆθη μετὰ τῆς «Τελεσέρβις» διὰ τὴν συμμετοχὴν τῶν ναυτικῶν μας εἰς τὸ ΠΡΟ—ΠΟ, ἀπέρριψε τὴν σχετικὴν αἴτησιν τῆς «Τηλεδώρων».

Καὶ ἐρωτάται: Συντρέχουν εἰδικοὶ λόγοι διὰ τὴν διάκρισιν αὐτήν; "Ἐὰν δοκεῖ, φρονοῦμεν διὰ τὴν ἀπόφασίν του καὶ νὰ ίκανοποιήσῃ τὸ δίκαιον αἴτησιν τῆς «Τηλεδώρων», ἣτις εὐρίσκεται — ὡς μηδεμίαν — εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ συνιστᾶ εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους ναυτικούς τὸ Αγγλικόν ΠΡΟ—ΠΟ (Pools).

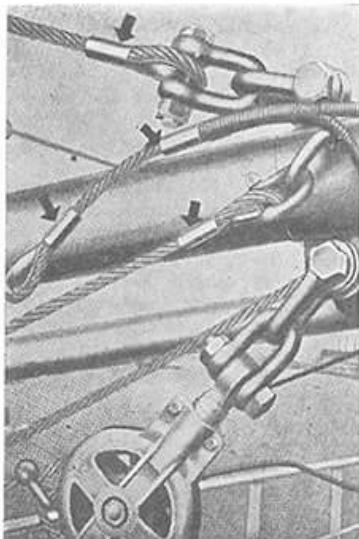


ΞΑΡΤΙΑ ΒΑΠΟΡΙΩΝ - ΠΟΔΑΡΙΑ ΜΠΙΓΩΝ
ΣΑΜΠΑΝΙΑ ΔΙΑΦΟΡΑ (APTANAI)

Συρματόσχοινα Ναυτιλίας μὲ LLOYD'S CERTIFICATE

ΜΕ ΠΡΕΣΣΑΡΙΣΤΟΥΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥΣ TALURIT
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΑΧΥΤΑΤΗ ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ

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

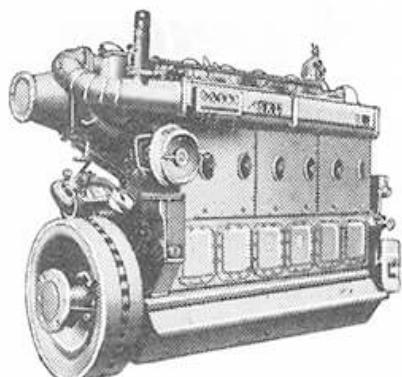




600/1

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΗΧΑΝΕΣ **SKL**

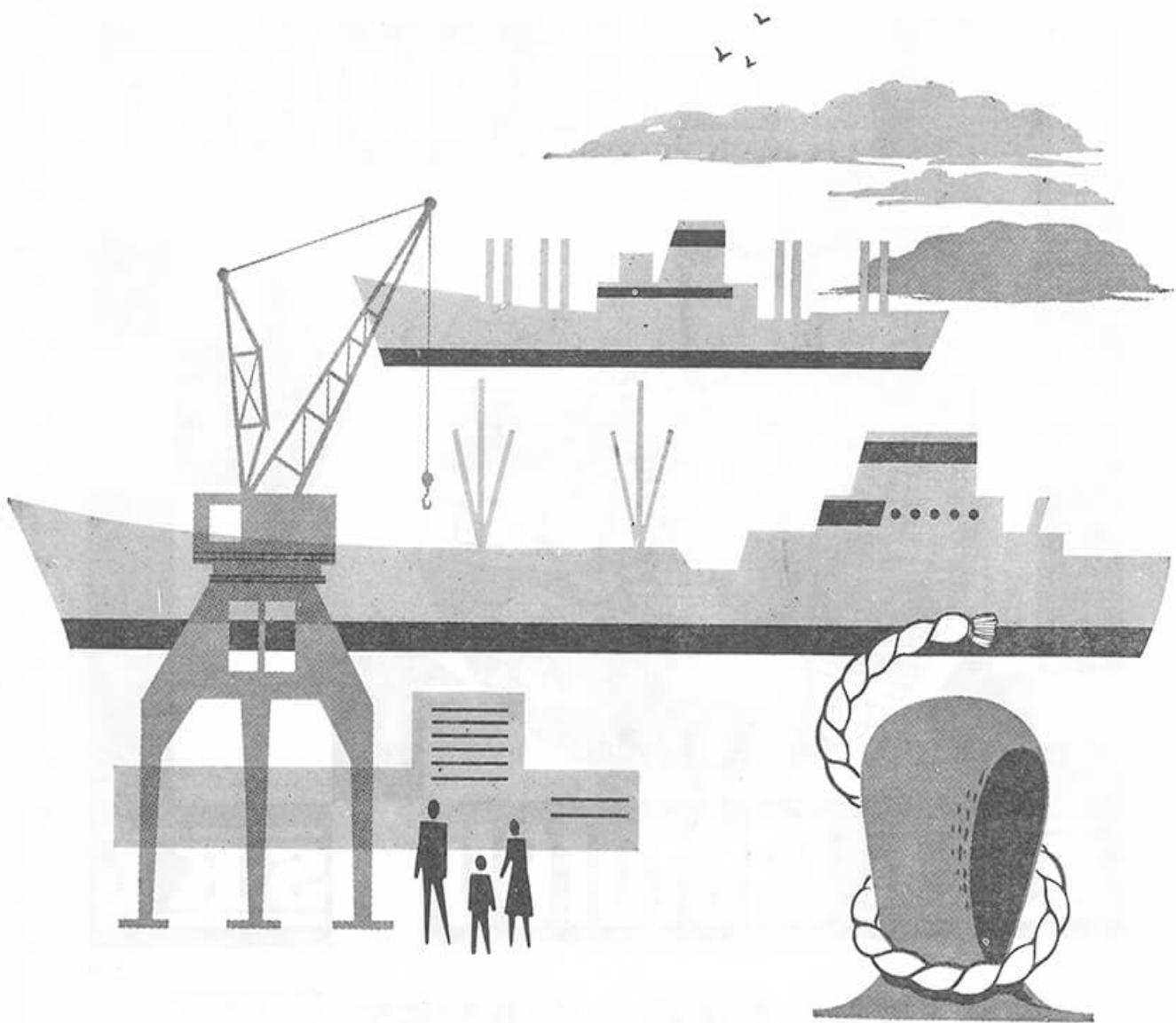
Από 20 έτών έχουν δοκιμασθή εις όλους τούς κλάδους τής Ναυσιπλοΐας.
Μέχρι σήμερον έχουν κατασκευασθή και λειτουργούν 70000 πετρελαιομηχανές.
Η μακροχρόνια πείρα έξασφαλίζει έγγυημένη και ύπεύθυνη έργασία.
Λύσατε τά προβλήματα κινήσεως και τροφοδοτήσεως ρεύματος διά των πετρελαιομηχανών προώσεως και ήλεκτροπαραγωγών ζευγών S.K.L.
Πετρελαιομηχανές S.K.L. από 60-1320 HP. • Ήλ. Ζεύγη S.K.L. από 75-1100 KVA.



ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ:
VEB SCHWERMASCHINENBAU KARL LIEBKNECHT
MAGDEBURG - DDR
KOMBINAT FÜR DIESEMOTOREN u. INDUSTRIEANLAGEN

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:
ΓΕΜΚΟ ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΛΕΠΤΟΥΡΓΟΣ ΑΒΕ.
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΑΘΗΝΩΝ 33/35
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 364.771 ΚΑΙ 364.772/5

ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ:
TECHNOCOMMERZ GmbH 108 BERLIN DDR



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



FRANK B. HALL & CO., INC.

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

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

Cable: "HALLCOY" NEW YORK

Telex: 42 02 33
22 21 21
62 915

Δημιουργία ἐν 'Ελλάδι ἐπιχωρίου ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς

ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ κ. ΙΩ. Κ. ΧΟΛΕΒΑ

Μία ἐκ τῶν ιδιομορφιῶν, τὰς ὅποιας παρουσιάζει ἡ Ἑλληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία είναι ἡ Ἑλλειψις ἐπαρκοῦς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς, δυναμένης νὰ ἀνταποκριθῇ ἵκανοποιητικῶς εἰς τάς, ὅσημέραι, αὐξανομένας ἀνάγκας αὐτῆς. Ἐν τῇ ἐννοιᾳ τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς ἐμπίπτει, ὡς γνωστόν, καὶ ἡ ἀσφαλιστική ἀγορᾶ.

Ὑπὸ τὴν ἴσχυράν πίεσιν τῆς ἐλλείφεως ταύτης, ἡναγκάσθη ὁ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς νὰ στραφῇ πρὸς τὴν ἀντίστοιχον διεθνῆ ἀγορὰν καὶ νὰ συνδεθῇ ὄργανοις μετ' αὐτῆς, οὕτως ὥστε ἡ ἔξτηρης αὐτοῦ ἐκ τῆς ἀνώ ἀγορᾶς νὰ ἔξακολουθῇ εἰσέτε νὰ διαδραματίζῃ ἀποφοιτιστικὸν ρόλον εἰς τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τοῦ πρωτοφανοῦς εἰς ὅγκον ἑθνικοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου.

Διάφοροι ὅμως παράγοντες, ὡς ἡ παρατηρηθεῖσα παλαιότερον σχετικῶς μεγάλη ἡλικία τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἰδίᾳ μετὰ τὴν κατὰ τὸν Α' Παγκόσμιον Πόλεμον περίοδον, ἡ διάθεσις προτιμήσεως ὑπὸ τῶν ἀλλοδαπῶν ἀσφαλιστῶν τῶν ἐθνικῶν τῶν πλοίων κλπ., εἶχον ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἐπιβολὴν ηὗξημένων ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ἀσφαλιστρῶν καὶ τὴν πρόσθετον ἐπιβάρυνσιν δι' ἐπασφαλιστρῶν τῶν κομιζομένων παρ' αὐτῶν φορτίων, μὲ συνέπειαν τὴν αὔξησιν τοῦ κόστους ἔκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, τὴν μείωσιν τῆς ἀνταγωνιστικῆς τῶν ἱκανότητος καὶ τόν, ἐν κατακλεῖδι, ἀποκλεισμὸν αὐτῶν ἐξ ὥρισμένων ἀγορῶν. Σημαντική, ἐξ ἄλλου, ἦτο καὶ ἡ ζημία, ἢν ψύστατο ἡ Ἑλληνικὴ οἰκονομία γενικῶτερον, ἐπὶ τῆς ἀπωλείας πολυτίμου διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς συναλλαγμάτου. Ἡ ἀπώλεια αὐτῆς ἐμφανιζομένη διττῶς, εἴτε ὡς ἐκροή ἐκ τῆς χώρας συναλλαγμάτος διοχετευομένου εἰς τὴν διεθνῆ ναυτασφαλιστικὴν ἀγορὰν πρὸς πληρωμὴν τῶν ἀσφαλιστρῶν, εἴτε ὡς ἀπώλεια εἰσφορῆς συναλλαγμάτος πρὸς πληρωμὴν ἀσφαλιστρῶν λόγω ἐλλείφεως ἐν 'Ελλάδι ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, ηὗξαινεν — καὶ ἔξακολουθεῖ καὶ σήμερον νὰ αὐξάνῃ — ἀναλόγως πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

Ἀπὸ τῶν πρώτων, μετὰ τὸ πέρας τοῦ Α' Παγκοσμίου Πολέμου, ἐτῶν, κατέστη ἐπιτακτικὴ ἡ ἔξτασις τοῦ θέματος τῆς ἰδρυσεως Ἑλληνικοῦ Ναυτιλιακοῦ ἀσφαλιστικοῦ φορέως.

Μὲ τὸ θέμα τοῦτο ἡ σχολή Τὸ πρώτον ἡ κατὰ τὸ 1928 συσταθεῖσα 'Ἐπιτροπὴ ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἦτις, μετὰ μελέτην διαφόρων προτάσεων, εἰσηγήθη τὴν ἰδρυσιν Ἑλληνικοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὄργανομού διὰ τῆς συμμετοχῆς εἰς τὸ Κεφάλαιον τούτου τοῦ Κράτους καὶ τῶν πλοιοκτητῶν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας.

Κατὰ τὰς ἐν συνεχείᾳ συνεννοήσεις μεταξὺ τῆς Δ/νσεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ μετέπειτα τοῦ 'Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀφ' ἔνδος καὶ τῆς Ἔνωσεως Ἑλλήνων 'Ἐφοπλιστῶν καὶ τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος ἀφ' ἐπέρεου, ἐπρόταθη ὑπὸ τῆς Ἔνωσεως Ἑλλήνων 'Ἐφοπλιστῶν ἡ σύστασις ἀλληλασφαλιστικοῦ ὄργανον περιορισμένης εὐθύνης, ὕνευ συμμετοχῆς τοῦ Κράτους, διετυπώθη δὲ ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου 'Ελλάδος καὶ σχετικὸν σχέδιον Νόμου, ἡ προώθησις ὡμως τοῦ ὅποιου ἀνεκόπτη μὲ τὸν ἐπελθόντα Β' Παγκόσμιον Πόλεμον.

Εἰρήσθω ὅτι προπολεμικῶς ἐλειτούργησεν εἰς μικράν κλίμακα ὁ Ἀλληλασφαλιστικὸς Συνεταιρισμὸς Πλοιοκτητῶν Πειραιῶν καὶ Νήσων, δότις ἐκάλυπτεν κυρίως πλοία χωρητικότητος μέχρι 1.500 κόρων.

Μεταπολεμικῶς, αἱ δημιουργηθεῖσαι πολιτικαὶ συνθῆκαι οὐδόλως ἐδημιουργούσαν πρόσφορον κλίμα διὰ τὴν ἐν νέου ἀνακίνησιν τοῦ θέματος.

Μετὰ τὴν 'Ἐπανάστασιν, ἡ, ἀπὸ μακροῦ, συζητουμένη ἰδέα ἰδρύσεως ἐν 'Ελλάδι Ἑθνικῆς ἀγορᾶς ἀσφαλιστῶν πλοίων ἥρχισε νὰ καλλιεργῆται καὶ πάλιν μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστικῶν καὶ ἀσφαλιστικῶν κύκλων, ὡς ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη, ἀνακυπτούσα τὴν ἐλλείψεως τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, ἐν τῷ μεταξὺ δὲ ἔγενοντα τὰ πρώτα, πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν, βήματα ἐκ μέρους τῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν τῶν ἐλεγχομένων ὑπὸ τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος καὶ τῆς Ἐμπορικῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος.

Ἡ 'Ἐθνικὴ 'Ἐπαναστατικὴ Κυβέρνησις, ἀπὸ τῆς πρώτης στιγμῆς τῆς ἀναλήψεως τῆς ἔξυστισις, ἔξήτασε σοδαρῶς τὸ θέμα τῆς δημιουργίας ἐν 'Ελλάδι ἐπιχωρίου ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς.

Ἡ διὰ τὴν μελέτην τοῦ θέματος τούτου συσταθεῖσα ὡμάς ἐργασίας, ὑπὸ ὄψιν τῆς ὁποίας ἐτέθησαν αἱ καταρτισθεῖσαι ὑπὸ τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος (Ε.Τ.Ε.) καὶ τοῦ Κέντρου Προγραμματισμοῦ καὶ 'Ερευνῶν (Κ.Ε.Π.Ε.), ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῆς Ἐλληνικῆς Τραπέζης Βιομηχανίκης 'Αναπτύξεως (Ε.Τ.Β.Α.), ἐπὶ μέρους μελέται, μὲ τὴν ἐντολὴν ὅπως μελετήσῃ ταύτας καὶ ἐπιδιώῃ τὸν, κατὰ τὸν δυνατόν, καλύτερον τρόπον συγκερασμὸν αὐτῶν, ὑπέβαλε τὰς σχετικὰς προτάσεις τῆς, αἱ ὁποῖαι διείποντο ὑπὸ πρακτικοῦ πενύματος καὶ παρείχον ὠλοκληρωμένην καὶ ρεαλιστικὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ θέματος, ἐντὸς τῶν πλαισίων τῆς σημερινῆς Ἑλληνικῆς πραγματικότητος.

Αἱ προτάσεις αὐταὶ, βελτιωθεῖσαι ὑπὸ τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως, ἀπετέλεσαν τὴν βάσιν τοῦ σχεδίου Νομοθετικοῦ Διατάγματος 'περὶ ιδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως ἀσφαλιστῶν πλοίων καὶ ἀεροσκοφῶν', τὸ ὁποῖον ψηφισθεῖν ἦδη παρὰ τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου, ἐδημοσιεύθη ὡς ὑπ' ἀριθ. 551/1970 Ν.Δ.

Διὰ τοῦ ὡς ἄνω Νομοθετήματος, ἐπιδιώκεται ἡ βαθμιαία δημιουργία Ἑλληνικῆς ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς, ἐδραζομένης ἐπὶ ύγιων ιδιωτικοϊκονομικῶν βάσεων, διὰ τῆς σταδιακῆς συμμετοχῆς τῶν Ἑλληνικῶν ἀ-

σφαλιστικῶν φορέων εἰς τὴν διεθνῆ ναυτασφαλιστικήν ἀγοράν.

Ὀσαύτως, διὰ τῆς ιδρύσεως τῆς ἐπιχωρίου ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς, σκοπεῖται ἡ μείωσις τοῦ ἐξαγορευούσου ἐκ τῆς χώρας συναλλαγμάτος διὰ τὴν ἀσφάλισην πλοίων, ἡ προσέλκυσις ἀλλοδαπῶν ναυτασφαλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, ἡ εἰσροή ἔνου συναλλαγμάτος καὶ ἡ συγκέντρωσις κεφαλαίων ἐπ' ὁφελεῖα τῆς Ἑλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς. Τέλος, ἐπιδιώκεται καὶ τῆς κεφαλαιαγορᾶς.

Εἰδικώτερον, διὰ τῶν παρεχομένων ὑπὸ τοῦ ἐλόγῳ νομοθετήματος κινήτρων ἐπιδιώκεται, εἰς πρώτους στάδιον, ἡ δημιουργία ναυτασφαλιστικῆς Κοινοπραξίας, ἦτις διὰ τῆς ἐλευθέρας συμμετοχῆς καὶ τῆς συνεργασίας εἰς ταύτην τῶν ἀσκουσῶν ἡ προτίθεμένων ν' ἀσκήσουν τὸν κλάδον ἀσφαλιστῶν πλοίων καὶ ἀεροσκαφῶν ἐταιριῶν, θὰ συντελέσῃ εἰς τὴν συγκέντρωσιν σημαντικῶν κεφαλαίων πρὸς καλύψιν πρωτασφαλιστικῶν εὐλόγων ποσοστῶν ἐκ τῶν προσκτωμένων ναυτασφαλιστικῶν ἐργασιῶν καὶ τὴν ἀσκήσην ὡριούσας ἀσφαλιστικῆς πολιτικῆς, μὲ προσπτικήν τὴν βαθμιαίαν ἐξέλιξην τῆς Κοινοπραξίας εἰς μίαν ὠλοκληρωμένην ὄργανων, ὡς συνέδη εἰς τὰς ἀγορὰς ἐτέρων οἰκονομικῶν καὶ ναυτιλιακῶν προγραμμάτων.

Διὰ τῶν ἐπὶ μέρους διατάξεων τοῦ ὡς ἄνω νομοθετήματος προσδιορίζεται σαφῶς τὸ ἀντικείμενον τῆς ἀσφαλιστῶν πλοίων, καθιερώνται εἰδικὴ ἀδειαὶ ἀσκήσεως τοῦ κλάδου τούτου, καθορίζονται αἱ προϋποθέσεις, τὰς ὁποῖας δέονταν νὰ πληροῦν αἱ ἡμέτοπαι καὶ ἀλλοδαπαὶ ἐταιρίαι, ἵνα τύχωσι τῆς ὡς ἄνω ἀδείας καταστήσῃ.

Παρέχεται ἐπίσης δυνατότης ἐκδόσεως τῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολαίων εἰς ζένας γλώσσας καὶ ξένου νόμισμα, ὡς καὶ συναλλαγματικοί, φορολογικοί διευκολύνσεις καὶ ἀπολλαγαί, ἵνα καταστῇ δυνατή ἡ ἀνάπτυξις τῆς Ἑλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς δραστηριότητος ἐντὸς τῶν πλαισίων τῆς Διεθνοῦς Οἰκονομίας.

Ὀσαύτως, καθορίζονται αἱ γενικαὶ ἀρχαὶ καὶ οἱ κανόνες λειτουργίας τῆς Κοινοπραξίας, εἰς ἣν ἐλπίζεται ὅτι θὰ συνενωθοῦν διὰ αἱσφαλιστικαὶ ἀταράς.

Σημειώνεται, ὅτι, ὅτι Κοινοπραξία δὲν θὰ ἀσκήσῃ ἐπιχειρήσεις ἀσφαλιστῶν δι' ιδίου λογαριασμού, ἀλλὰ θὰ δέχεται ἐργασίας ἀποκλειστικῶν καὶ μόνον μέσω τῶν μελῶν αὐτῆς, ὡς καὶ ὅτι ἡ συμμετοχὴ εἰς τὴν Κοινοπραξίαν τῶν ἐταιριῶν, δὲν στερεῖ ταύτας της δυνατότητος διενεργείας ἀσφαλιστῶν πλοίων.

Ἐξ ἄλλου, παρέχονται εἰς τὰς μετεχούσας τῆς Κοινοπραξίας ἐταιρίας ὠρισμένα οἰκονομικά καὶ συναλλαγματικά κίνητρα, ἵνα διευκολυνθῇ ἡ ἐπίτευξις τοῦ ἐπιδιωκομένου σκοποῦ.

Δέν πρόκειται βεβαίως νὰ ἐπιλυθῇ ἀμέσως καὶ ὡς διὰ μαγείας, διὰ τοῦ Νομοθετήματος τούτου, τὸ θέμα τῆς δημιουργίας ἐπί Ελληνικῆς ἀγορᾶς, ἐδραζομένης ἐπὶ τῆς Κοινοπραξίας τῶν ἐταιριῶν, δὲν στερεῖ ταύτας της δυνατότητος τοῦ διετέρητον ὅτι δι' αὐτοῦ τίθενται αἱ υγιεῖς βάσεις, αἵτινες θὰ ἐπιτρέψουν, ὡς προσδοκώμενη, τὴν σύνταξην τοῦ χρόνου, πραγματοποίησιν τούτων.

Ἡ ἐκκίνησης γίνεται ἐπὶ τέλους καὶ χάρις εἰς τὴν 'Ἐπανάστασιν. Καὶ γίνεται ὑπὸ οἰωνῶν αἰσίους.

Τούτο ἀπόκειται καὶ ἐπαφίεται εἰς ὅλους παράγοντας: τοὺς 'Ελληνας ἀσφαλιστὰς καὶ τοὺς 'Ελληνας ἐφοπλιστάς.

Καθηγητὴς ΙΩ. Κ. ΧΟΛΕΒΑΣ
'Υπουργὸς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας

ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

Παρακαταθήκη καὶ τεχνικαὶ πληροφορίαι:
Γκόστα 'Εμπορικ. Ε.Π.Ε.
'Ακτή Γ. Κονδύλη 10 - Πειραιεὺς
Τηλ. 476.573, 471.889

ΑΙ ΑΠΩΛΕΙΑΙ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΩΝΙΩΔΗΣ Η ΕΡΕΥΝΑ ΕΙΣ ΟΛΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ. - Η ΑΝΑΖΗΤΗΣΙΣ ΤΗΣ ΑΙΤΙΑΣ ΤΩΝ ΕΚΡΗΞΕΩΝ. - ΜΙΑ ΠΡΟΤΑΣΙΣ ΕΛΛΗΝΟΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ. - Η ΚΑΚΗ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑ ΚΑΙ ΕΡΜΑΤΙΣΙΣ. - ΑΙ ΚΑΜΨΕΙΣ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΙ Η ΚΑΤΑ ΤΟ ΔΙΑΜΗΚΕΣ "Η ΕΓΚΑΡ-ΣΙΟΝ ΣΥΣΤΗΜΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΣ. - ΑΙ ΓΝΩΜΑΙ ΤΩΝ ΒΡΕΤΑΝΝΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΚΑΙ Η ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ ΤΟΥ ΑΓΓΛΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ

"Οπως ήτο φυσικὸν ὁ ἀντίκτυπος ἐκ τῶν προσφάτων ἀνεγγήτων ἀπωλειῶν τῶν μεγάλων πλοίων ἔξηπλῶθη ἀκτινοειδῶς πρὸς ὅλας τὰς κατευθύνσεις. 'Η ἔξηγησις τῶν μυστηρίων τῆς ἀναφλέξεως εἰς τὰ τάνκερ, τῆς κοπῆς τῶν μπάλκ κάρριερς καὶ τῆς ἐν γένει κατασκευαστικῆς ἀντοχῆς τῶν μεγάλων πλοίων, ἀποτελοῦν τοὺς βασικοὺς στόχους τῆς ἀγωνιώδους ἀναζητήσεως.

'Ως πρὸς τὸν πρώτον στόχον, τὸν ἀφορῶντα εἰς τὰς ἐκρήξεις τῶν δεξαιμενοπλοίων, παραλλήλως πρὸς τὰς σχετικὰς μελέτας τὰς ὅποιας διενεργοῦν οἱ ἴδιοι οἱ πλοιοκτῆται, αἱ ἑταῖραι πετρελαίων καὶ τὰ βιομηχανικὰ ἔργαστρα, ποικίλα προγράμματα βασικῶν ἔρευνων ἐπὶ τοῦ θέματος ἔχουν ἥδη ἀναλάβει καὶ ἐκτελοῦν διάφοροι ὄργανοι εἰς Ἰαπωνίαν, Δανίαν, Νορβηγίαν, Μεγ. Βρεταννίαν καὶ Ἡν. Πολιτείας τῆς Ἀμερικῆς. Δύο εἶναι αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῶν ἔρευνῶν αὐτῶν: 'Η ἀνεύρεσις τῆς αἰτίας τῶν ἀναφλέξεων καὶ ἡ μελέτη τῆς καταστάσεως τῶν ἀερίων ἐντὸς τῶν δεξαιμενῶν τοῦ πλοίου. Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν ἡ διεξαγωγὴ πειραμάτων ἐπὶ τῶν πλοίων εἶναι κατ' ἀνάγκην πειριωρισμένη, ἐνῷ αἱ εἰς χερσαίας δεξαιμενάς ἢ εἰς ἔργαστρα δοκιμαί, δὲν παρέχουν ὅλα τὰ ἀνάγκαια στοιχεία. Βεβαίως καὶ πάσα ἄλλη ἐνδεχομένη πηγὴ ἀναφλέξεως, ὡς οἱ ἐκ τριβῆς σπινθῆρες, ἢ αὐτόματος ἀναφλέξεις καὶ ἡ ἐκ πιέσεως τοιαυτή, εὐρίσκονται ὑπὸ συνεχῆ ἐλέγχου. Αντιθέτως ἡ μέτρησις τῶν ἐντὸς τῶν κυτῶν ἀερίων παρουσιάζεται εὐχερεστέρα καὶ τὰ ἐντατικά πειράματα ἐπὶ τῶν πλοίων ἐλπίζεται ὅτι λίγαν συντόμως θὰ παράσχουν μίαν πλήρη εἰκόνα τῆς πραγματικῆς ἀτμοσφαίρας ἐντὸς τῶν κυτῶν τοῦ σκάφους.

'Ἐπι τοῦ θέματος τούτου καὶ εἰδικῶς ἐπὶ τῆς αἰτίας τῶν ἀναφλέξεων, ὁ "Ἐλλην πλοίαρχος κ. Ἀθαν. Βολίκας, τοῦ τάνκερ μαρμυθὸς Νικόλαος Γουλανδρῆς", διασθέτων μεγάλην πείραν ἐπὶ δεξαιμενοπλοίων, διετύπωσε δι' ἐπαρκῶς θεμελιούμενης ἐπιστολῆς

τού μίαν ἐνδιαφέρουσαν ἀποψιν. Λέγει δηλαδὴ ὅτι οἱ ναυπηγοὶ καὶ οἱ τεχνικοὶ ἔχουν συγκεντρώσει ὅλον τῶν τὸ ἐνδιαφέρον εἰς τὴν ἔρευναν τῶν διαμήκων κάμψεων τοῦ σκάφους καὶ παραβλέπουν ἵσσας τὸ γεγονός ὅτι πλοία τὸ μὲταπότος 160 ποδῶν παρουσιάζουν καὶ κάμψεις κατὰ τὸ ἐγκάρσιον, αἴτινες δὲν εἶναι μὲν ἐπικίνδυνοι διὰ τὸ πλοίον, εἶναι ὅμως ἐπικίνδυνοι διὰ τὰς γραμμὰς φορτεκφορτώσεως καὶ τὰς ἐν γένει σωληνώσεις αὐτοῦ. Πράγματι αἱ γραμμαὶ αὐταὶ εἶναι κατασκευασμέναι ν' ἀκολουθοῦν τὰς κατὰ τὸ διάμηκες κάμψεις καὶ ὅχι τὰς κατὰ τὸ ἐγκάρσιον, τείνουσαι ὅμως κατ' ἀνάγκην ν' ἀκολουθήσουν καὶ τὰς κατὰ τὸ ἐγκάρσιον τοιαύτας, συγκρατοῦνται διὰ κοχλίων καὶ περιζώματων. 'Ἐὰν ὅμως ἡ κατὰ τὸ ἐγκάρσιον κάμψις αὐξηθῇ, τότε εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ θραύσουν αἱ σωληνώσεις τοὺς κοχλίας καὶ τὰ περιζώματα μὲν ἀπότελεσμα τὴν μετατόπισιν των καὶ τὴν τριβὴν των ἐπὶ τῶν βάσεων, ἔξ ης εἶναι φυσικὸν νὰ δημιουργηθῇ σπινθῆρη ὅστις, ἐάν ὑπάρχουν ἀρέια, θὰ προκαλέσῃ ἔκρηξιν. Παραβέτει τέλος μίαν ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἀπόφεως ταύτης ἔξηγησιν τῆς ἐκρήξεως τοῦ δ/ξ «Μάρπησσα» καὶ προτείνει τὴν κατασκευὴν τῶν σωληνώσεων οὐχὶ ἔθειών μὲν ὀλισθαινούσας, ἀλλ' εἰς σχῆμα πλαγίου. Σ διὰ νὰ δύνανται νὰ παρακολουθοῦν τὰς πρὸς ὅλας τὰς κατευθύνσεις κάμψεις τοῦ σκάφους.

"Οσον ἀφορᾷ τὸν δεύτερον στόχον, ἡ πρὸς τὰ ἐκεῖ ἔρευνα φαίνεται προελθοῦσα ἐκ τῆς διαπιστώσεως ὅτι ὃν αἱ ἐκρήξεις τῶν μεγάλων δεξαιμενοπλοίων ὄφελονται εἰς ἀγνωστον πρὸς τὸ παρόν περάγοντα, αἱ ἀπώλειαι τῶν ἄλλων σκαφῶν, τάνκερς ἢ μπάλκ κάρριερς, εἶναι προφανές ὅτι εἰς πλεισταὶ περιπτώσεις ὄφελονται εἰς κακὴν φόρτωσιν καὶ στοιβασίαν ἢ κατὴν ἔρματωσιν. Οἱ εἰς τὰς κάμψεις ἀναφέρομενοι εἰδικοὶ ὄροι hogging καὶ sagging (κάμψις πρὸς τὰ ἄνω καὶ πρὸς τὰ κάτω) δηλοῦν ὅτι

ὑπάρχουν ισχυραὶ ἐπιπρόσθετοι τάσεις ἀσκούμεναι ἐπὶ τῆς τρόπιδος καὶ τῶν ἐλασμάτων τῆς, αἵτινες μὲ τὴν πάροδον τῶν ἐτῶν εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ προκαλέσουν τὴν εἰς δύο ἀποκοπῆν τοῦ πλοίου. Βεβαίως, γράφει εἰς σχετικὸν ὅρθρον του "Ἀγγλος ἀσφαλιστῆς, τὸ πρόβλημα, εἶναι κυρίως τεχνικὸν καὶ ἀνήκει εἰς τοὺς εἰδικούς, ἀλλ' ἐν τῷ μεταξὺ οἱ ἀσφαλισταὶ ὀφείλουν νὰ γνωρίζουν ἔναν ἐν τάνκερ ἢ ἐν φορτηγὸν ἔχει ναυπηγῆθη καθ' ὅλους τούς κανόνας καὶ ἔναν εἶναι ἐπὶ πλέον ἔξησφαλισμένον διὰ διαμήκους πλαισιώσεως συγκρινομένης πρὸς τὴν ἔγκαρσιον τοιαύτην, ἡτοις ἀποδειχθεῖσα ἀπρόσθορος εἰς τὸ παρελθόν ἀπῆτησε πρόσθετον διαμήκην ἐνίσχυσιν.

'Αποκρινόμενος εἰς τὰς παρατηρήσεις αὐτὰς ὁ "Ἀρχιπειθεωρῆτης τοῦ Λόιδος Ρέτζιστερ, ἐδέχθη ὅτι εἶναι βεβαίως ὅρθι τὰ περὶ κακῆς στοιβασίας καὶ ἐμρατίσσως, πλὴν αἱ διατάξεις τόσον τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ γραμμῆς φορτώσεως, ὅσον καὶ τῶν Νηογνώμονων, ἀξιούν τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων ὑπαρχίαν ἔγχειριδίου φορτώσεως καὶ εὐσταθείας, παρέχοντος ὅλας τὰς ἀναγκαῖας πληροφορίας εἰς τὸν πλοίαρχον διὰ τὴν κανονικὴν κατανομὴν τοῦ φορτίου καὶ τοῦ ἔμπατος, εἰς τρόπον ὥστε ν' ἀποφέυγωνται ἀνεπιθύμητοι πιέσεις ἐπὶ τῆς μεταλλικῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου. 'Ἐξ ἀλλοῦ, ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὸ ναυπηγικὸν μέρος, ὑπεστήριξεν, ὅτι οἱ Κανονισμοὶ τοῦ Νηογνώμονος ἀπακοινούν ὅπως ὁ σκελετὸς τοῦ σκάφους διαθέτει διάμηκες σύστημα νομέων καὶ προποθέτουν διαμήκης νομεῖς εἰς τὰς πλευράς καὶ διαμήκη διαφράγματα, ὅταν τὸ μηκός τοῦ πλοίου ὑπερβαίνει τοὺς 656 πόδας, πλὴν παρεδέχθη ὅτι ὑφίσταται σήμερον ἐν ἐνεργείᾳ σημαντικὸς ἀριθμὸς δεξαιμενοπλοίων μὲν διαφοράς συνδυασμούς, ὡς π.χ. μὲ διάμηκες σύστημα νομέων εἰς τὸν πυθμένα καὶ τὰ καταστρώματα καὶ ἐγκάρσιον σύστημα εἰς τὰς πλευράς, χωρὶς νὰ ὑπάρξῃ ποτὲ διαμαρτυρία ὅτι ταῦτα εἶναι ὀλιγώτερον ἀσφαλή τῶν λοιπῶν. Πάντως, κατέληξεν, ὅλα τὰ φορτηγὰ ἄνω τῶν 395 ποδῶν καθὼς καὶ ὅλα τὰ δεξαιμενόπλοια καὶ τὰ μπάλκ κάρριερς, ἔχουν διάμηκης σύστημα νομέων εἰς τὸν πυθμένα καὶ τὰ καταστρώματα καὶ μόνον τὸ πλευρικὸν περίβλημα ἐνδέχεται νὰ εἶναι κατὰ τὸ διάμηκες σύστημα ἢ κατὰ τὸ ἐγκάρσιον, πράγμα τὸ ὅποιον δὲν ἐπηρεάζει τὴν διαμήκη ἀντοχὴν τοῦ σκάφους.

'Ασχέτως πάντως τῆς πιθανῆς αἰτίας τῶν ἀπωλειῶν αὐτῶν, ὁ προμηνυθεὶς "Ἀγγλος ἀσφαλιστῆς, ἐνδιαφερόμενος κυρίως διὰ τὴν οἰκονομικὴν πλευρὰν τῆς ἀσφαλισεως, διερωτᾶται πῶς εἶναι δυνατὸν νὰ γνωρίζουν οἱ ἀσφαλισταὶ κατὰ βάθος τὴν κατάστασιν τοῦ πρὸς ἀσφάλιστην προσφερόμενου σκάφους, ὅταν ὁ Νηογνώμων δὲν παρέχει στοιχεῖα περὶ τῆς μεθόδου διατάξεως τοῦ σκελετοῦ του. Προτείνει λοιπὸν ὅπως οἱ καταλογοὶ τῶν Νηογνώμονων σημειούν δι' εἰδικῶν ἐνδείξεων (ἐρυθρᾶς ἢ μελαίνης γραμμῆς) τὰς τοιαύτας κατασκευαστικὰς ἀδυναμίας ἢ ἀλαττώματα, οὔτως νὰ δύνανται ὁ ἀσφαλιστῆς νὰ κρίνῃ περὶ τοῦ συμφέροντος ἢ μὴ τῆς ἀσφαλίσεως ἢ περὶ τῆς ἐπιβολῆς ἀπασφαλίστρων. Τούτο, καταληγεῖ μὲ ίκανην δόσιν εἰλικρινείας, δὲν θὰ περιορίσῃ κατ' ἀνάγκην τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀπωλειῶν τῶν πλοίων, ἀλλὰ θὰ μειώσῃ σημαντικῶς τὸ ποσὸν τῶν ζημιῶν αἵτινες προκαλοῦνται εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγορὰν τοῦ Λοιδίνου. Καὶ ἐπ' αὐτοῦ πάντως, ὁ προαναφερθεὶς ἐπιθεωρῆτης τοῦ Λόιδος, παρετηρήσεις ὅτι τὸ σύστημα τῶν ἐρυθρῶν καὶ μελαίνων ἐνδείξεων ἔχει ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν καταργηθῆ καὶ ἔκτοτε οἱ Νηογνώμονες σημειώνουν εἰς τοὺς καταλόγους των ἐτῶν τὸ πλοίον ἔχη ἀπολέσεις τὴν κλάσην του (LR Class Withdrawn) ἐφ' ὅσον δὲν δέγη συμμορφωθῆ πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ἐπιθεωρήσεως ἢ ἐὰν τὸ πλοίον δὲν διατηρεῖ τὴν κλάσην του (LR Class Withdrawn - Reported Defect) ἐφ' ὅσον ἀνεφέρθησαν οὐσιώδεις ἀδυναμίαις ἢ ἀλαττώματα αὐτοῦ.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & Co.

A. ΕΥΛΑΣ - HAMBURG: H. TILLMANN
BREMEN: G. BERGMANN

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

HAMBURG 11 Holzbrücke 7	Tel. 363321 Telex 0211007 0215671 0215333	BRAKE Norderdeich 4-5 Tel. 510 Telex via Priv. 510 0244151
BREMEN 1 Wegesende 3-4	Priv. 2290860, 462228	NORDENHAM P.O.Box 98 Tel. 811 Telex via Priv. 881 0244151
BREMERHAVEN Kaisertorhafen	Tel. 40091 Priv. 40093 Telex	EMDEN Am Delft 34 Tel. 20268 Telex via Priv. 20268 027821

WILHELMSHAVEN
Ebertstr. 124
Tel. 26235
Telex via
Priv. 26236
0253375

TELEGRAMS " E R M I S "

Represented also at LÜBECK & KIEL

ΔΙΑ ΤΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΤΩΝ 200 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ ΔΟΛΑΡΙΩΝ

Έκυρωθη ή σύμβασις Δημοσίου και Στ. Νιάρχου

ΑΙ ΕΙΔΙΚΩΤΕΡΟΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ:

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ, ΑΙ ΔΞΑΜΕΝΑΙ, ΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ ΔΗΣΕΛΟΜΗΧΑΝΩΝ,
ΤΟ ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΕΙΟΝ ΚΑΙ Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΟΥ ΑΡΓΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

‘Ως από καιρού ἀνεμένετο, ἐκυρώθη ἡ ἀπὸ 13 Ἀπριλίου 1970 σύμβασις μεταξὺ Δημοσίου και τοῦ Σ.Τ. Νιάρχου διὰ τὴν πραγματοποίησιν βιομηχανικῶν ἐπενδύσεων ἐν ‘Ελλάδι ύψους 200 ἑκατομμυρίων δολαρίων. Τὸ σχετικὸν ὑπ’ ἀριθ. 549 νομοθετικὸν διάταγμα ἔδημοσιευθή εἰς τὴν ‘Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως’ (Φ.Ε.Κ. 122, τεύχος πρώτον τῆς 30.5.1970).

Ἐκ τῶν 60 συνολικῶν ἄρθρων τῆς συμβάσεως ἀπεμονώσαμεν καὶ δημοσιεύσομεν κατωτέρῳ, λόγῳ τοῦ εἰδικωτέρου ἐνδιαφέροντος ὅπερ παρουσιάζουν ταῦτα διὰ τὴν Ναυτιλίαν, τὰ ἄρθρα, 34 καὶ 35 τὸ ἀφορῶντα εἰς τὴν ἐπέκτασιν τῶν «Ναυπηγείων Σκαραμαγκάκη» καὶ τὴν ἴδρυσιν ἐργοστασίου ναυτικού μηχανῶν, 40, τὸ διακανονίζον τὰ τῆς μεταφορᾶς τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου καὶ 57 τὸ ποιοῦν μνείαν ειδικῶν διατάξεων ἐπενδύσεων κατηγορίας 11 καὶ συμμετοχῆς εἰς χαλιθδυργεῖον.

**ΕΠΕΚΤΑΣΙΣ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΣΚΑΡΑΜΑΓ-
ΚΑ — ΙΔΡΥΣΙΣ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΥ ΜΗΧΑ-
ΝΩΝ**

"Αρ θ ρ ο ν 34: 1) Ο 'Ανάδοχος ύποχρεούται σπώς ἐπεκτείνη τὰς ἔγκαταστάσεις τῶν ἐν Σκαραμαγκά ναυπηγείων, ἵνα αἱ ἔγκαταστάσεις αὐται· καταστοῦν ἰκαναὶ διὰ τὴν ναυπηγεῖσαν καὶ ἐπισκεψῆσαν σκαφῶν 240.000 τόνων δ.ν. τουλάχιστον. Πρὸς τὸν σκοπὸν τούτου δέον, ὅπως κατασκευάσῃ τὰς ἀναγκαίας κλίνας ἡ καὶ πλωτὰς δεξιανέας, προδῆ εἰς τὴν κατασκευήν ἡ καὶ διαμόρφωσιν κρηπτιδωμάτων καὶ προβλητῶν, εἰς τὴν ἔγκαταστασιν τῶν ἀναγκαίων μονάδων ἐπέξεργασίας, κοπῆς, συναρμολογήσεως καὶ ἡλεκτροσυγκολήσεως τῶν ἔλασμάτων καὶ λοιπῶν ὑλικῶν τῶν λοιπῶν ἀναγκαίων διὰ τὴν ἀκτέλεσιν τοῦ σκοποῦ μονάδων, νὰ προβῇ εἰς τὸν ἔξοπλισμὸν τῶν ἔγκαταστάσεων διὰ τῶν ἀπαραίτητων γερανῶν μονίμων ἢ κυλιομένων, τῶν ἀναγκαίων μεταφορικῶν καὶ ἀνωφορικῶν μέσων, τὴν κατασκευὴν τῶν ἀπαραίτητων ἀποθηκευτικῶν χώρων καὶ γενικῶς νὰ ἐφοδιάσῃ τὰ ναυπηγεῖα δι' ὅλων τῶν συγχρόνων μέσων, τὰ ὅποια θά καταστήσουν κακῶν ταῦτα νὰ ἀνταποκριθῶν εἰς τὸν σκοπόν, ὡς οὕτος δρίζεται διὰ τῆς παρουσῆς συνδέσσεως.

2) Ο 'Ανάδοχος επίσης υποχρεούται διώτας Ιδρύση και λειτουργήση έργοστάσιον κατασκευής μηχανών θαλάσσης (οιασδήποτε πιποδιμάρμεως) και ξηρᾶς (πιποδιμάρμεως ανά την 800 ίππων) Diesel και ένδεχομένως απόμοστροβίλων και γενιτηριών παραγωγής ηλεκτρικής ένεργειας. Τό έργοστάσιον θα πρέπει νά είναι ικανόν νά κατασκευάζῃ τοιαύτας μηχανάς, αποκλειομένης τής απλής συναρμολογήσεως τούτων. Δέν άπολειται παντως ή είσαγωγή έπει τού έξωτερικού έποιμών μερών τινων τών ώς ανά μηχανών, ίδια κατά τά πρώτα έπει λειτουργίας τούτου, και έφ' οσον ή έν 'Ελλάδι κατασκευή τών μερών τούτων παρά τού ιδίου τού ργοστάσιου ή έτέρων κατασκευαστών έν Ελλάδι δέν δύναται νά πραγματοποιηθῇ εἰς απάλληλον ποιότητα και διεθνεῖς συναγωγιστικάς τιμώς.

3) Φορές πραγματοποιήσεως τής έν παρ. τού παρόντος ἄρθρου ἐπενδύσεως δύναται ἀ είναι ή Α.Ε. «Ἐλληνικά Ναυπηγεῖα, τῆς ἐν παρ. 2 τού παρόντος ἄρθρου τοιαύτης Ιδιαιτέρα Ἀνώνυμος Ἐταιρία συσταθησ-ένη κατά τις διστάξεις τού ἄρθρου 3 τῆς παρόντος ἢ Α.Ε.»¹⁵

ταρούσης, ή Α.Ε. «Ελληνικά Ναυπηγεία». 4) «Η πραγματοποίησις τής μὲν ἐπενδύσεως περὶ ἡς ἡ παρ. 1 ποιόντος ἀρρούρου δέοντα συντελεσθῆ ἐντὸς προθεσμίας πεπτῶν» (7) ἔτον, της δὲ περὶ ἡς ἡ παρ. 2 τούτους εἴνας προθεσμίας ξε^ξ (8). Εἶναι δύ-

πὸ τῆς ἐγάρξεως ἰσχύος τῆς παρούσης.

"Η περί ής παρόμοια παράγραφος προθεσμία πραγματοποιήσεων της έπεκτάσεως των ναυπηγείων τελεί ύπό την προϋπόθεσιν, ότι ή απαλλοτρίωσις τού χώρου είναι διό ότι ανεγερθούν οι έγκαταστάσεις, ηθελε συντελεσθή έντος έξ (6) μηνών, από της ύποδολής είς την άρμοδιαν ύπηρεσίαν της σχετικής αίτίσεως μετά πλήρων στοιχείων και δικαιολογητικών, άλλως η προθεσμία αυτη παρατείνεται επί χρόνου ίσουν πρὸς τὴν ὑπέρβασιν τοῦ έξαμπλουν.

Ο χώρος διά την ἑτέκτασιν τῶν Ναυπηγείων καὶ τὴν ἔδραν τοῦ ἐργοστασίου Μηχανῶν ἀπεικονίζεται εἰς τὸ συνημένον τῆς παρούσης, ἀπό Φεβρουαρίου 1970 σχεδιαγράμματος τοῦ μηχανικοῦ Μουντζαλίε, τοῦ Δημοσίου δικαιουμένου ὅπως, κατ' ἔφαρμογήν τῶν διατάξεων τῆς παρ. 3 τοῦ ἄρθρου 21 τῆς παρούσης, μή ἐγκρίνῃ τὴν ἀπολογίωσιν μέρους τοῦ ὡς ἄνω χώρου, κειμένου ἐντὸς τοῦ τμήματος I—Κ—Λ—Μ—Ι, ἐφ' ὅσου τῷ μέρος τούτῳ είναι ἀπαραίτητον διὰ τὴν ικανοποίησιν σοθαρών δημοσίου συμφέροντος σκοπῶν.

5) Αι ἐπενδύσεις περὶ ὧν αἱ παρ. 1 καὶ 2 τοῦ παρόντος ἐφ' ὅσουν πραγματοποιηθῶν ὑπὸ τῆς Α.Ε. «Ἐλληνικά Ναυπηγεῖα», θὰ διέπωνται ὑπὸ τῶν διατάξεων τῆς ἀπό 12 Σεπτεμβρίου 1956 Συμβάσεως, τῆς κυρώθειστς διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθμὸν 3593/56 Ν.Δ., καθ' ὃ μέρος αἱ διατάξεις αὐταὶ ἀναφέρονται εἰς τὰς συνήκας λειτουργίας καὶ ἐν γένει τοῦ ισχύον διὰ τὴν δυνάμει ταύτης ίδρυσίσαν ἐπικείρησιν καθεστώς, ἀποκλειομένης πάντως τῆς ἐφαρμογῆς διατάξεων συνδεομένων εἰδικῶς μὲ τὴν πραγματοποίησιν τῶν ἐπενδύσεων, ὡς πρὸς τὴν ὅποιαν θὰ ἐφαρμόζωνται αἱ διατάξεις τῆς παρούσης συμβάσεως. Τὸ μετοχικὸν κεφάλαιον τῆς Α.Ε. «Ἐλληνικά Ναυπηγεῖα» θὰ αὐξῆθῃ κατά ποσὸν ἀντιστοιχοῦν εἰς ποσοστὸν 12,5% τῆς δαπάνης τῆς ἐπενδύσεως ταύτης.

"Αρθρον 35: Τὸ Δημόσιον, ἐπὶ μίαν
δεκαετίαν ἀπὸ τῆς ὁλοκληρώσεως τῆς ἐπε-
κτάσεως τῶν ναυπηγείων, κατὰ τὰ ἀνωτέρω

Dr. DIMITRIOS SALIVARAS
SHIP'S INSURANCE DOCTOR
IN BUENOS AIRES ARGENTINE

C. PELLEGRINI 641 TEL. 342851
BUENOS AIRES 354121
CABLES: «POSEIDON B. AIRES»

δριζόμενα, καὶ ἐντὸς τοῦ πλαστίου τῆς ὑπὸ τούτου ἀσκουμένης πιστωτικῆς καὶ γενικότερον οἰκονομικῆς πολιτικῆς καὶ ἐφ' ὅσον αἱ συναλλαγματικαὶ καὶ γενικώτερον αἱ οἰκονομικαὶ συνθῆκαι τῆς χώρας τὰ ἐπιτρέποντα, θά παράσχῃ εἰς τὸν Ἀνάδοχον πάσαν δυνατὴν διευκόλυνσιν, ἐπὶ σκοτῷ ὅπως καταστῇ εὐχερεστέρα ἡ ὑπὸ τούτου ἀξιοποίησις τῶν ἐπεκτάσεων τῶν ναυπηγείων. Αἱ διευκολύνσεις αὗται, ἐφ' ὅσον ἥθελον παρασχεθῆ, θὰ ἀφόρουν εἰς τὴν ναυπηγήσιν πλοίοιν, τὰ ὅποια θὰ τίθενται ὑπὸ Ἑλληνικῶν σημαίαν μέχρι τουλάχιστον τοῦ χρόνου ἔξοφλήσεως; οφειλῶν τῶν ἐκ πιστώσεων ληφθεισῶν παρὰ τῶν Ναυπηγείων ἡ παρὰ Ἑλληνικῶν πιστωτικῶν Ὁργανισμῶν, ἡ δὲ μεταξὺ ναυπηγικῶν βιομηχανιῶν κατανομὴ τούτων, καθ' ὃ μέτρον αὕτη ἔξαρτᾶται ἀπ' εὐθείας ἐκ τοῦ Δημοσίου ἡ ἔξι Ὁργανισμῶν ἐλεγχομένων ἀμέσως παρ' αὐτοῦ, θὰ ἐνεργήται ἀναλόγως τοῦ συνολικοῦ ὑψους τῶν πραγματοποιεῖσθων παρ' ἔκαστης ἐπενδύσεων, τῆς δραστηριότητος καὶ τῶν ἀντιστοίχων παραγγελιῶν διὰ νέας ναυπηγήσεις ἔκάστης ἐξ αὐτῶν.

МЕТАФОРА АРГОУ ПЕТРЕЛАИОУ

"Αρθρον 40: 1) (α) 'Ο Ανάδοχος δικαιούται καὶ ὑποχρεούται εἰς μεταφορὰν τοῦ ιδίου ἀργού πετρελαίου μετά δὲ τὴν ἔνωσην λειτουργίας τοῦ τρίτου Διύλιστηρίου, καὶ τοῦ εἰς τὸ Διύλιστήριον Ἀστροπύργου προσκομιζομένου ἀργού πετρελαίου τῆς RSC. 'Ως νῦν διὰ τὴν μεταφορὰν τῆς συνοικικῆς ποσότητος τοῦ ἀνωτέρου ἀργού πετρελαίου τῆς ἀντιστοιχούσης εἰς τὰ προ-νότα πετρελαίου τὰ διατιθέμενα ὑπὸ τοῦ 'Αναδόχου εἰς τὴν ἐσωτερικὴν κατανάλωσιν κα-τά τὸ ἀνήκον αὐτῷ δικαιώματα περὶ οὐ τὰ ὑ-πεδάφια (1) καὶ (ii) τοῦ ἔδαφου (β) τῆς παρ. Ἐν (1) τοῦ ἄρθρου 38 συμφωνεῖται ἀπό τούδε, ὃ ἐν παραγράφῳ πέντε (5) τοῦ πα-ρόντος ἄρθρου δριζόμενος εἰς δολλάρια H. P. A. νῦνλος ὡς οὗτος προκύπτει βάσει τῶν εἰς δολλάρια H. P. A. ἀναγραφομένων νῦνλον εἰς τὴν κλίμακαν Intascale, ὡς αὕτη ἴσχυε μέχρι τῆς ἡμερομηνίας ἀντικαταστάσεώς της διὰ τῆς κλίμακος Worldscale. 'Η οὕτω καθο-ριζομένη κλίμαξ Intascale παγιοποιεῖται καὶ δηλητὴν διάφορεις τῆς προμηθείας τοῦ ὡς ἕνω ἀργοῦ πετρελαίου.

(β) Ή μεταφορά τῶν λοιπῶν ποσοτήτων ἄργους πετρελαίου τοῦ προσκομιζόμενου εἰς τὸ Διυλιστήριον Ἀστροπύργου ἐνέργειται μερίμην καὶ εὐθὺνη τοῦ Δημοσίου.

2) Ἡ κατά τὰ ὀντωτέρω προκύπτουσα τιμὴ καὶ ναῦλον θά προσαυξανεῖται α) μὲ τὰ δικαιώματα διάπολης τῆς διώρυγος Σουέζ, ὡς ταῦτα καθορίζονται ἐκάστοτε ὑπὸ τῆς κλίμακος Worldscale, ή μὲ τὰ δικαιώματα πετρελαιαγωγοῦ, εἰς περίπτωσιν καθ' ἥδια τημήμα τῆς διαδρομῆς μεταφορᾶς τοῦ υφρού πετρελαίου ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου εἰς Μέσην αρχηγού ποιεῖται πετρελαιαγωγῶς καὶ β) μὲ τὰ πράγματι κατασβάλλομενα ἀσφάλιστρα φορτίου μεταφερομένου διὰ νεοτεύκτου πλοίου, ἀσφάλιστρα ἐκ κινδύνων πολέμου πλοίους καὶ πληρώματος καὶ τάς ἐκτάκτους παροχάς εἰς πληρώματα λόγῳ πολεμικῶν ζωῶν.

3) Ὁ κατὰ τὰς ἀνωτέρω παραγράφους ἐν (1) καὶ δύο (2) τοῦ παρόντος ἀρθρου

καθοριζόμενος ναύλος και δαπάναι μεταφοράς είναι καταβλητέα εἰς τὸ Ἐξωτερικὸν εἰς ἐλεύθερο δολάρια Η.Π.Α.

(4) Οι κατά τὰ ἀνωτέρω ναύλος θά ύποκειται εἰς ἑπτήσιαν ἀναθεώρησην (κλιμάκωσιν — Escalation) ἀναλόγως τῶν τυχὸν αὐξομειώσεων τῶν δικαιωμάτων λιμένων φορτωσεων και τῶν τελῶν λιμένος ἐκφορώσεως, ἀσφαλιστικῶν εἰσιφορῶν και ἀσφαλιστρων πληρώματος και πλοίου μὲ βάσιν τὸ κατά τὴν πρώτην Νοεμβρίου τοῦ χίλια ἑνεακόσια ἔξηκοντα ἑνέα (1.11.1969) πραγματικὸν ὑψος τῶν ἀνωτέρω ἀναγραφομένων κατηγοριῶν ἑξόδων, (β) ἡ ἐκ τῆς κατὰ τὴν παρούσαν παράγραφον τέσσαρα (4) ἀναθεωρήσεως προκύπτουσα ὡς προσθετέα διαφορά ναύλου είναι καταβλητέα ἐν Ἑλλάδι εἰς δραχμὰς μὴ ἐφαρμοζομένων ἐν προκειμένῳ τῶν διατάξεων τοῦ Α.Ν. χίλιοι ἑπτακόσια τέσσαρα τοῦ ἑτοῦ χίλια ἑνεακόσια τριάκοντα ἑνέα (1704/1939) ἡ ἄλλων ἀναλόγων ἡ ὁμοίων διατάξεων τῆς παρούσης ἡ μελλούσης νομοθεσίας.

(5) Οι εἰς τὴν παράγραφον ἐν (1) τοῦ παρόντος ἄρθρου ναύλος συμφωνεῖται εἰς Intascale μείον πεντήκοντα πέντε (55) ἐπὶ τοῖς ἑκατόν ἑξαειρέσεις τῆς περιπτώσεως καθ' ἥν ἡ Διώρυξ τοῦ Σουέζ είναι κλειστή, κατὰ τὴν ἐν παραγράφῳ ἔξι (6) τοῦ παρόντος ἄρθρου καθοριζόμενην ἑνοιαν ὅποτε ὁ ναύλος συμφωνεῖται εἰς Intascale μείον ἑξηκοντα ἑπτά (67) ἐπὶ τοῖς ἑκατόν, τοῦ διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου ἐκτελουμένου πλού μεταφορᾶς τοῦ ἀργού πετρελαίου ἐκ Περσικοῦ Κόλπου εἰς Μέγαρα και δι' ἣς μεταφορᾶς ἐκτελούνται διὰ τοῦ περίπλου τοῦ Ἀκρωτηρίου.

Εἰδικώτερον συμφωνεῖται:

(α) "Οτι τὰ δικαιώματα Διώρυγος Σουέζ δὲν ὑπόκεινται εἰς τὴν μείωσιν πεντήκοντα (55) ἐπὶ τοῖς ἑκατόν.

(β) "Οτι ἐφ' ὅσον ἡ Διώρυξ Σουέζ είναι ἀνοικτὴ κατὰ τὴν ἐν παραγράφῳ (6) τοῦ παρόντος ἄρθρου καθοριζόμενην ἑνοιαν τὰ δικαιώματα Διώρυγος Σουέζ ὑπολογίζονται δι' ἀμφοτέρας τὰς διελεύσεις, τὴν ἐμφορτον και μή, ἀσχέτως τοῦ πραγματικοῦ Δρομολογίου, τὸ διποίον ηθελεν ἀκολουθήσει τὸ πλοῖον.

6) Η Διώρυξ τοῦ Σουέζ θὰ θεωρήται ἀνοικτὴ ἐφ' ὅσον είναι δυνατὴ ἡ διέλευσις δι' αὐτῆς πλοίων βυθίσματος τριάκοντα ὅκτω (38) ποδῶν και δὲν ὑπάρχουν μείζονες περιορισμοί ἐκείνων οἵτινες ἴσχυον κανονικῶς

ἀμέσως πρὸ τοῦ κλεισμάτος τῆς Διώρυγος κατὰ τὸ ἔτος χίλια ἑνεακόσια ἔξηκοντα ἑπτή (1967). "Ἀλλως ἡ Διώρυξ θὰ θεωρήται κλειστή.

ΕΙΔΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ II : ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΕΙΣ ΧΑΥΒΟΥΡΓΕΙΟΝ

"Ἄρθρον 57: 1) Τὸ Δημόσιον, ἐντὸς προθεσμίας 12 μηνῶν ἀπὸ τῆς ἑνάρξεως ισχύος τῆς παρούσης, θὰ ἀνακοινώσῃ εἰς τὸ Ἀνάδοχον ἐκπονηθσομένην παρ' αὐτῷ μελέτην σκοπιμότητος (Feasibility Study) διὰ τὴν ίδρυσιν Χαλυβουργείου ἐν Ἑλλάδι. Ἐντὸς τριμήνου ἀπὸ τῆς τοιαύτης ἀνακοινώσεως τοῦ Δημοσίου, ὁ Ἀνάδοχος θέλει δηλώσει εἰς τὸ Δημόσιον ἔαν θὰ συμμετάσχῃ εἰς τὴν πραγματοποίησιν τῆς ἐπενδύσεως ταύτης. Ἐν καταφατικῇ περιπτώσει ὁ Ἀνάδοχος θὰ μετάσχῃ εἰς τὴν δαπάνην τῆς ἐπενδύσεως διὰ ποσοστοῦ 30%. Ἡ ἐπένδυσις θέλει πραγματοποιηθῆ ὑπὸ συσταθμούμενης πρὸ τοῦ Ἀνωνύμου Ἐταιρίας, εἰς ἥν ὁ Ἀνάδοχος θὰ μετάσχῃ κατὰ 30%, τοῦ κεφαλαίου τῆς Ἐταιρίας ταύτης μὴ δυναμένου νὰ δρισθῇ εἰς ποσοστὸν μικρότερον τοῦ 12,5% τῆς δλης δαπάνης τῆς ἐπενδύσεως, περιλαμβανομένου και τοῦ κεφαλαίου κινήσεως. Ἡ κατὰ τὰ ἀνωτέρω δριζομένη συμμετοχὴ τοῦ Ἀναδόχου είς τὴν δαπάνην ἐπενδύσεως συνισταται, πέραν τῆς καταθέσεως τοῦ ἀνήκοντος αὐτῷ ποσοστοῦ τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου, εἰς τὴν παρ' αὐτοῦ ἡ μεριμνη και εὐθύνη αὐτοῦ ἐξερευνεῖς τῶν ἀπαιτουμένων πρὸς πραγματοποίησιν τῆς ἐπενδύσεως δανειακῶν κεφαλαίων ἡ πιστώσεων κατὰ τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς του εἰς τὴν ἐπένδυσιν. Οι δροὶ τῶν δανείων τούτων θὰ εύρισκονται ἐντὸς τῶν δρίων τῶν δριζομένων ὑπὸ τῆς παρ. 2 τοῦ ἄρθρου 4 τῆς παρούσης.

2. Ο Ἀνάδοχος ἔχει τὴν εὐχέρειαν ὅπως, κατὰ τὸν χρόνον ἀνακοινώσεως τῆς συμμετοχῆς του εἰς τὴν ἐπένδυσιν ταύτην, κατὰ τὰ ἐν τῇ προηγουμένῃ παραγράφῳ δριζομένα, ζητήσῃ τοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς του. Ἡ μέχρι ποσοστοῦ 45% συμμετοχῆς τοῦ Ἀναδόχου εἰς τὴν ἐπένδυσιν είναι ὑποχρεωτική διὰ τὸ Δημόσιον. Αὔξησις τῆς συμμετοχῆς τοῦ Ἀναδόχου και πέραν τοῦ ποσοστοῦ τούτου, δύναται νὰ γίνηται κατόπιν συμφωνίας μετά τοῦ Δημοσίου. Ἐν περιπτώ-

σει αὐξήσεως τοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς τοῦ Ἀναδόχου εἰς τὴν ἐπένδυσιν, τὰ ἐν τῇ προηγουμένῃ παραγράφῳ δριζομένα ἐφαρμόζονται, αὐτονόμητας, διὰ τὸ ηγέητον ποσοστὸν συμμετοχῆς του.

3) Τὸ Δημόσιον δικαιούται νὰ μεταβιβάζῃ τὰς εἰς αὐτὸν ἀνηκόντας μετοχάς, ὑπὸ τὸν δρόν διὰ τὸ σύνιολον τῶν οὐτώ μεταβιβαζομένων μετοχῶν δὲν θὰ δύναται νὰ είναι μείζον τοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς τοῦ Ἀναδόχου. Ὁ Ἀνάδοχος ἐν πάσῃ περιπτώσει ἔχει δικαιώματα προτίμησεως ἀγορᾶς τῶν μετοχῶν τούτων, ὑπὸ τοὺς δρούς. Τὸ δικαιόματα τοῦ πανεύ οὐφιστάμενον ἀφ' ἥν ὁ Ἀνάδοχος ἀπέκτησε τοιαύτας μετοχάς ἀντιπροσωπευούσας ποσοστὸν μείζον τοῦ 50% τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου.

4) Ἐφ' ὅσον τὴν πλειοψηφίαν τῶν μετοχῶν ἔχει τὸ Δημόσιον και τοῦτο ἀσκεῖ τὴν διαχείρισιν τοῦ Χαλυβουργείου, ὑποχρεούται ὅπως τὴν διαχείρισιν ταύτην ἀσκῇ ἐπὶ τῇ βάσει καθαρῶν ἰδιωτικοοικονομικῶν ἀρχῶν, ἀποκλεισμένου τοῦ ἐπηρεασμοῦ τῆς ἰδιότητός του ταύτης ὡς ἐπιχειρηματίου ἐκ τῆς ἰδιότητός του ὡς Δημοσίου. Εἰς περιπτώσιν, καθ' ἥν ηθελε διαπιστωθῆ παραδίσησις ἐκ μέρους τοῦ Δημοσίου τῆς ἀνωτέρω ἀρχῆς, ὁ Ἀνάδοχος δικαιούται δημοσίης ζητήσης την παρὰ τοῦ Δημοσίου ἐξαγορὰν τῶν μετοχῶν του. Τὰ τῶν δρῶν τῆς ἐξαγορᾶς, τῆς προθεσμίας, ἐντὸς τῆς δροὶς δύναται αὐτῇ νὰ λάβῃ χώραν και πάσης σχετικῆς λεπτομερείας θέλουσι ρυθμισθῆ διὰ συμβάσεως μεταξι τοῦ Δημοσίου και Ἀναδόχου, συναφθούσης κατὰ τὸν χρόνον καθ' ὃν ὁ Ἀνάδοχος θὰ συμμετάσχῃ εἰς τὴν ἐπένδυσιν ταύτην, κατὰ τὰ εἰς τὰς ἀνωτέρω παρ. 1 και 2 δριζομένα.

5) Τὸ Δημόσιον δύναται νὰ ὑποκατασταθῇ εἰς τὴν παρούσαν ἐπένδυσιν ὑπὸ τῆς Ε.Τ.Β.Α. Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη δημοσίης ποσοστὸν ἀναφέρεται τὸ Δημόσιον νοεῖται και ἡ Ε.Τ.Β.Α.

6) Εν περιπτώσει ἀρνήσεως συμμετοχῆς τοῦ Ἀναδόχου κατὰ τὰ εἰς τὴν παρ. 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου δριζομένα, ἡ ἐξαγορᾶς ὑπὸ τοῦ Δημοσίου τῶν μετοχῶν τοῦ Ἀναδόχου, κατὰ τὰ εἰς τὴν παρ. 4 τοῦ παρόντος ἄρθρου δριζομένα διὰ ἀναλογικῶν και τα εἰς τὸ ἄρθρον 1 παρ. 4 και 5 δριζομένα, ητοι τὰ περὶ χορηγήσεως ὑπὸ τοῦ Ἀναδόχου εἰς τὸ Δημόσιον δανείου, ἀντὶ πραγματοποίησεως τῆς ἐπενδύσεως.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΓΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΓΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ

Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ ὥραν 10.00 διὰ ΑΜΟΡΓΟΝ (Αιγαίαν), ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

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

Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ ὥραν 13.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΛΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΒΑΘΥ.

Δ/Π ΜΙΑΟΥΛΗΣ

Ἐκ Θεσσαλονίκης ἐκάστην Δευτέραν και Πέμπτην ὥραν 9 π.μ. διὰ Σκιάθον, Σκόπελον, Σκύρον, Τήνον, Μύκονον, Θήραν, Ηράκλειον.

Δ/Π ΑΠΟΛΛΩΝ

Καθημερινῶς ὥραν 09.00 π.μ. διὰ ΤΗΛΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ. Ἐπιστροφή αύθιμερόν.



Πρωθυπουργικαὶ παραινέσεις πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς

ΑΔΗΡΙΤΟΣ ΑΝΑΓΚΗ Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Η ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΤΡΟΦΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΔΩ ΑΝΑΠΤΥΞΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΘΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΟΝ ΚΥΚΛΟΝ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΣ ΤΟΥ ΕΘΝΟΥΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ. - Ο ΣΗΜΑΙΝΩΝ ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ

ΑΙ ΠΡΟΣΦΩΝΗΣΕΙΣ ΤΩΝ k.k. ΣΤΡ. ΑΝΔΡΕΑΔΗ ΚΑΙ I. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Δὲν εἶναι ἡ πρώτη φορὰ καθ' ἥν ὁ Πρωθυπουργὸς κ. Γ. Παπαδόπουλος παρέχει ἀπτὰ δείγματα τῆς ἀπολύτου ἔνημερώσεως του εἰς πᾶν ὅτι ἀφορᾷ τὰ προβλήματα, ἀλλὰ καὶ τὰς ἔξελίξεις καὶ τὰς ἐνατενίσεις τῆς Ναυτιλίας μας, ἐν συναρτήσει μάλιστα πρὸς τὰς διεθνῶς κρατούσας τάσεις καὶ καταστάσεις.

Τὸ παρατεθὲν πρὸς τιμὴν του γεῦμα τὴν 30ῆ Μαΐου εἰς τὸ «Χίλιον» ὑπὸ τοῦ 'Αληλασφαλιστικοῦ 'Οργανισμοῦ κατὰ κινδύνων πολέμου, ἀπετέλεσε μίαν ἀκόμη ἀφορμὴν διὰ τὸν κ. Πρωθυπουργὸν νὰ ἐκφράσῃ κατὰ τὸ πλέον εὔστοχον καὶ σαφῆ τρόπον πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ — κατ' ἐπέκτασιν — δημοσίως, τοὺς ὄραματισμούς του διὰ τὴν μεγέθυνσιν τῆς ἑλληνοκτήτου ἐμπορικῆς ναυτιλίας, νὰ ὑπογραμμίσῃ τὸν σημαίνοντα αὐτῆς ρόλον εἰς τὰς παγκοσμίους μεταφορὰς καὶ τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν καὶ νὰ διατυπώσῃ τὰς ἀνησυχίας του, συμμεριζόμενος ἐν προκειμένῳ καὶ τὰς ἀνησυχίας τῶν ἐφοπλιστῶν, διὰ τοὺς ἀπειλούντας αὐτὴν κινδύνους, τοὺς καταστένοντας

εἰς τὴν ἀνάσχεσιν τῆς περαιτέρω ἀναπτύξεως τῆς.

ΑΓΑΘΑ. ΚΟΣΜΟΣ ΚΑΙ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ἡ συνεργασία εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς ἀπετέλεσε τὴν κεντρικὴν ιδέαν τῆς πρωθυπουργικῆς ὄμιλίας, ητὶς ὑπῆρξε μεστὴ νοημάτων καὶ παραινέσεων. "Ἐστερζεν ὁ κ. Πρωθυπουργὸς νὰ θίξῃ καὶ τὸ ζέον θέμα τῆς ἀνοδικῆς τάσεως τῆς ναυλαγορᾶς, ἀνεξήγητον ἀκόμη καὶ διὰ τοὺς εἰδήμονας καὶ μὲ τὸ χαρακτηρίζον αὐτὸν βάθος σκέψεως ἀνέλυσε τὴν κατάστασιν ὡς ἔξης:

«Ολο καὶ περισσότερον διευρύνονται τὰ ὅρια τῆς κοινωνίας, ἐντὸς τῶν ὅποιων ἡ στεγὴ συνεργασία καθίσταται ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἀρμονικὴν εὐτυχίην καὶ συνεχῶς ἀναπτυσσομένην πρὸς τὸ ἐμπρός ζωὴν τῶν ἀνθρώπων της. Ἐντὸς αὐτῆς, τῆς διευρυνομένης κατὰ τὰ ὅριά της κοινωνίας, βασικός παράγονς ἀναπτύξεως είναι ἡ ἐπικοινωνία καὶ ἡ μεταφορά. Θὰ διερράθει ἐπὶ τῆς ὑπαρχοῦσης κατὰ τὸν πελευτικὸν καιρὸν καταστάσεως εἰς ὅπι τὰς τιμὰς τῶν ναυλῶν, ἡ ὅποια ἐξημούρησε τοιαύτην οἰκονομικὴν εὐχέρειαν, ὥστε νὰ σπεύδετε ὅλοι μὲ τὴν ἐξασφαλίζοντας ἀπό τὸν καθένα ποσὸν νὰ αὐξήσετε τὰ σκάφη σας καὶ νῷ μῇ εὐρίσκετε

οὕτε πλοῖον ἀπό δεύτερον χέρι διὰ νὰ ἀγοράσετε, ἀλλὰ οὕτε καὶ Ναυπηγεία διὰ νὰ πάρετε προτεραιότητα διὰ ναυπηγησθεῖν.

Διερωτήθητε, διατί συμβαίνει αὐτό;

Μήτως θά πρέπει νὰ θεωρήσαμεν ὅτι αὐτὸν εἶναι τίποτε ὄλλο ἀπό τὴν φυσιολογικὴν ἐξέλιξιν ὑπὲρ τὴν πίεσιν τῶν ἀναγκῶν εἰς τὴν ὥποιαν ἀγόμενα, λόγω τῆς ἀνάγκης νὰ καλύψωμεν τὴν νέαν μορφὴν τῶν μεταφορῶν τῆς διευρυομένης κατὰ τὰ ὅρια κοινωνίας μας;

Ἐκορέθησαν, κύριοι, αἱ ἀγοραὶ, αἱ ὅποιαι ἐκαλύφθησαν ἀπὸ τὴν ἀναπτυχθεῖσαν βιομηχανίαν καὶ μὲ τὴν συλλογικότητα τῆς προσπαθείας.

Ἡ ἀναστατωμοῦ καὶ ἡ ἀνασυγκρότησις ἐπιβάλλουσαν ἐξασφαλίστων ὑπὲρ τῶν μελών ὀρισμένου μέρους τῆς πανανθρωπίνης κοινωνίας ἀγαθῶν παραγούμενων εἰς ὄλην περιοχήν. Καὶ τὰ ἀγαθὰ τῆς περιοχῆς τῆς παραγωγῆς διεφίλουσαν νὰ ἀχθοῦν μεταφερόμενοι εἰς τὴν περιοχὴν τῆς καταναλώσεως.

Καὶ γνωρίζετε, κατόλιπον παντὸς ὄλλου, ὅτι ὁ χώρος, ἐπὶ τοῦ ὅποιου εὐρύτερον ἀπό τὴς ἔηρας κινεῖται, ἀλλὰ καὶ ταχύτερον καὶ ἀποτελεσματικότερον, δὲ δύκος τῶν μεταφορῶν, είναι ὁ χώρος σας. Είναι ἡ θελαστική. Είναι ἡ Ἑλληνική θελαστική, ποὺ ἔχει καὶ τὴν ἀπεικόνισιν τῆς εἰς τὴν ἑλληνικὴν σημειάν.

Νά, λοιπόν, καὶ κάτι ὄλλο, εἰς τὸ ὅποιον οἱ "Ἑλληνες" ὑπῆρχαν πρόδρομοι. Οἱ "Ἑλληνες" ναυτικοί πρόδρομοι εἰς τὴν ίδεαν τῆς ἀναπτύξεως τῶν μέσων πρὸς κάθιψιν μιὰς νέας

έπερχομένης έκ της έξιδιξεως άναγκης. 'Ανάγκη καλύψεως τών αυξανομένων μεταφορών'.

KAI PROS TAS NAYPHIGHSEIS

Καὶ ἐπεσήμανε, περαιτέρω, ὁ κ. Πρωθυπουργός, ὅτι διὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τοῦ κύκλου τῆς προσποθείας τοῦ "Εθνους" εἰς τὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας, ἐπιβάλλεται ὅπως οἱ ἐφοπλισταὶ στραφούν συλλογικῶς καὶ πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἔγχωρίου ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Καὶ ἐπέμεινε, περαιτέρω, ἐπὶ τῆς ἀνάγκης συνεργασίας καὶ συλλογικῆς ἀμύνης, εἰπὼν τὰ ἔξης:

«Ἄυτὸς ποὺ ἐνδιαφέρει σήμερον, κύριοι, εἶναι ἡ ἀντιληφθῆσθαι ὅτι ὁ χώρος ἐμπρός σας διευρύνεται. Καὶ ὅτι, παρὸ τὴν ὑποισιδήποτε κλιμάκωσιν, αὖσην, ἀνδρωστὸν δὲν ἔσφρεκτε καὶ δὲν πρόκειται νότιος κέρκοπετο.

Σπεύστε, ἐπομένως, ἄλλα καὶ κρατεῖσθε χέρι - χέρι ὃ ἵνας κοντά εἰς τὸν ἄλλον, στεῖς, τὰ παιδιά σας τὰ ἐπαγγελματικά ἀναπτυσσόμενα παιδιά σας ὡς νέοι ἐπιχειρηματίαι εἰς τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν.

Εἶναι ἀνάγκη νότιο περιφράξητε καὶ νάμανθήτε τοῦ χώρου.

'Ἀλληλοδιοίθεια δὲ δὲν σημαίνει μόνον βοήθεια εἰς τὸ Ταξίδιον. Σημαίνει βοήθειαν εἰς τὰς ίδεας, εἰς τὴν ὄργανωσιν, εἰς τὴν ὄνταλλαγήν ἀπόρων καὶ εἰς τὴν σχεδίασιν. Εἰς τὴν σχεδίασιν αὐτοῦ τοῦ ἀνονύμου μεγάλου χώρου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας — ὁ ὄποιος ὅμως δὲν εἶναι ἀνώνυμος εἰς τὴν πραγματικότητα, διότι ἔχει τὸ δινομα τῆς μητρός Πατρίδος. Εἶναι ή 'Ελλάς. Καὶ εἰσὸς σεῖς η 'Ελλάς κύριοι εἰς τὴν θάλασσαν καὶ τὰς ἡπειρους ποὺ διατρέχετε καὶ περιτρέχετε.'

MH YPOKUPTETE EIS EKBIAZMNOUS

'Ακολούθως, ὁ κ. Πρωθυπουργός ἐξέφρασε τὴν πεποθησιν, ὅτι κράτος καὶ ἐφοπλισταὶ πρέπει νά συγχαροῦν ἀλλήλους διὰ τὰ ἀποτελέσματα τῆς συνεργασίας, ἀναφερεῖς ἐν συνεχείᾳ, εἰς τὸν ρόλον τοῦ 'Ἀλληλοσφαλιστικοῦ 'Οργανισμοῦ κατὰ Κινδύνων Πολέμου, ἀπογραμμίσας, μεταξὺ ἄλλων, τὰ ἔξης:

«Δὲν ἡμπορεῖ νά υπάρχῃ ἄλλος δρόμος ἐπιβιωτέος σας, ἔξασφαλισώς σας δι' ἐπιδιόσιν, ὅπο τὴν ἀλληλοσφάλειαν. Πετήρη πάνων πολέμοις. Καὶ μὲ τὴν τοιαύτην θέσιν δι' ὄλους τοὺς ἀνδρώσους, δὲν ἡμπορεῖ νά περιμένῃ κανεὶς ὅτι θά τὸ προσποτίσουν οἱ ἄλλοι.

'Ἐάν δὲν θωράσωμεν ὅτι η αἰτησης τῆς ἀσφαλείας εἶναι απαραίτητος προϋπόθεσις διὰ τὴν διαταραχή ποιείας αναπτύξεως, τότε, σκεφθήσεται ποίας ἀναστολέας εἶναι διανοτὸν νά περιεργάζεται σήμερον, μέσω τῶν διαφόρων ὄργανισμάν, πρὸς τὸν ὄποιον διά περιθέματα, προκειμένου νά ἔξασφαλιστετε, κατὰ τὴν τεχνικὴν

τὸν ὄσφαλειῶν, τὴν λεγομένην ὄσφαλειον ἔναντι κινδύνου.

Καὶ μόνον, κύριοι, δι' αὐτὸν τὸν λόγον ἀποτολμήσατε. Θά ἔφεναν νά εἴπω, ἀγνοήστε τὴν ἀνάγκην τῆς ἀσφαλείας καὶ μη ὑποκύπτετε εἰς τοὺς ἔνδιοισμούς. 'Έχουμε δύος τὴν δυνατότητα, ἔναντι εὐθῆς τῆς τακτικῆς νά ἀντικατοτήσουμεν αὐτὸν μᾶς ἐπιβάλλεται νά ἀγνοήσαμεν διὰ τῆς κοινῆς συλλογικῆς προσποθείας'.

Περαίνων ὁ κ. Πρωθυπουργός ἀπῆγεν πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς κεύχας τῆς μητρὸς πατρίδος καὶ τὴν ὑπόσχεσιν πάσης συμπαραστάσεως.

O K. STRATHE ANDREADEHS

Προηγουμένως προσεφώνησε τὸν κ. Πρωθυπουργὸν καὶ τοὺς παρισταμένους ὅτι Πρόδρομος τῆς 'Ενωσεως 'Ελλήνων 'Ἐφοπλιστῶν καθηγητῆς Στρατῆς 'Ανδρεάδης, διστις ἐξέφρασε τὰ θερμὰ συγχαρητήρια καὶ τὴν εὐγνωμοσύνην τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου πρὸς τὴν Κυβέρνησιν, τῆς ὥποιας λαμπρὰ καὶ μεγάλα είναι τὰ ἐπιτεύγματα εἰς τὸν θεμικόν, κοινωνικὸν καὶ οἰκονομικὸν τομέα.

'Αναφερόμενος εἰδικώτερον ὁ κ. 'Ανδρεάδης διὰ τὰ ὄσσα ὑπέρ τῆς ναυτιλίας ἐπετελέσθησαν, εἴπε τὰ ἔξης:

«'Απὸ δὲ τῆς σκοπιάς τῆς Ναυτιλίας, ἡ διαφρέσσα τριτική ὑπῆρχεν ιστορικὸς σταθμός. 'Εστεγάσθημεν ὑπὸ τὸ ὄνταλλοντας θεμελιώθην καὶ συνεχώς τελειοποιούμενον οἰκοδόμημα μίας λαμπρῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, ἡ ὥποιας ἦτο τὸν ἀναγκαῖον, καὶ ἡ ὥποια προάγει στοθερώς τὴν ναυτιλιακήν μας ἐπίδοσιν καὶ τὰ ἔκ της Ναυτιλίας ἔθνικά συμφέροντα.

Οι καρφοὶ τῆς πολιτικῆς ταύτης είναι ηδίλιοι σημαντικοὶ καὶ καθιστανταί σημέρει πλουσιώτεροι:

Κατό ἀκαντοτάδος ἐγκατεστάθησαν ἐν 'Ελλάδι τὰ Ναυτιλιακὰ Γραφεῖα, διὰ τῶν ὥποιων ἐντυπωτεροῖο τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῆς ἀλληλοκτήτητος.

Τὸ ἐφοπλιστικὸν καὶ ναυτεργατικὸν συνάλλαγμα σημειώνεται σημαντικήν κατ'

«Ἐπροστατεύθη ὁ ναυτεργατικός» μόχθος διὰ τῶν φορολογικῶν διεισιδόντων καὶ τῶν προσδοφόρων καταθέσεων εἰς συναλλαγμά.

'Εξοχότατε,

Εὔχοριστοι μεγάλοι θερμῶς 'Υμᾶς καὶ τοὺς ἐν τῇ 'Εθνικῇ Κυβερνήσει συνεργάτας σας διὰ τὸ ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας ἔνδιαφέρον αὐτῶν. 'Οφειλομένη τιμὴ καὶ ἐπανον εἰς τὸν Α' 'Αντιπρόδορον καὶ 'Υπουργὸν 'Εσωτερικῶν, ἀξιότιμον κ. Στύλιο Παππακόν, διὰ τὴν πολυτιμὸν συμπαράστασιν τοῦ εἰς πλεῖστον δυστόλου στιγμάτος.

Εἰς τὸν 'Υπουργὸν τοῦ Συντονισμοῦ, ἀξιότιμον κ. Νικόλαον Μακαρίζον, διὰ τὰς ἀνεκτημένους πρὸς τὸν ναυτιλιακὸν κόρμον, ὑπερστοιχίας καὶ περισσοράς του καὶ εἰς τὸν 'Υπουργὸν 'Εμ-

πορικής Ναυτιλίας, ἀξιότιμον Κύριον 'Ιωάννην Χολεβανδίδη τὴν πανδημολογουμένην ἐπιτυχίαν, μεθ' ἣς χειρίζεται τὸ συνθέτοντα τὴν Ναυτιλίαν Πολιτική θέματα.

'Εξοχότατε,

Πιστεύων ὅτι, μὲ τὴν βοήθειαν τοῦ Παντοδύνου Θεοῦ καὶ τὴν ἐπιτυχή συνέχισιν τοῦ ἀπαραιμένου ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας προσωπικοῦ ἐνδιαφέροντος ὑμῶν καὶ τῶν συνεργατῶν σας, ἡ 'Ελλάς θα ὀρχῇ εἰς τὴν κορυφὴν τῆς πυραμίδος τῶν Ναυτιλιακῶν δυνάμεων.

O K. I. KOULOUKOYNTHE

'Ακολούθως ὡμίλησεν ὁ πρόεδρος τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Αλληλοσφαλιστικοῦ 'Οργανισμοῦ κατὰ κινδύνων πολέμου κ. I. Κουλουκούντης, ὁ ὅποιος ἐτόνισεν ὅτι ὁ νέος 'Οργανισμός εἶναι καθαρὸν καὶ γνήσιον δημιουργήματα τῆς συλλογικῆς σκέψεως καὶ κοινῆς συνεργασίας τοῦ ἀλληλικοῦ, ἀποκλειστικῶς, ἐφοπλισμοῦ.

'Ο 'Οργανισμός ἐντὸς διαστήματος μόνον 9 ἐτῶν ηύδοκιμησε καὶ ἡνδρώθη ἐπὶ τοσοῦτον, ὥστε νά ἀποδῆ ὁ μεγαλύτερος τῶν εἰς τὸ εἶδος του 'Αλληλοσφαλιστικῶν 'Οργανισμῶν δῆλου τοῦ κόσμου.

'Ακολούθως ὁ κ. Κουλουκούντης ἀνεφέρθη εἰς τὰ συνθέτοντα τὴν δραστηριότητα τοῦ 'Οργανισμοῦ στοιχεία εἰπὼν τὰ ἔξης:

«'Έχουν ὄσφαλισθη 1.233 ἐλληνόκτητα ἡμιπορικά σκάφη ὀντιπροσωπεύοντας ὄσφαλιστέαν ἀξίαν 30.000.000.000 δολαρίων. Κατά τὰς ὅποιας ιστορικές τοῦ Α' Ιανουαρίου 1961 μέχρι σήμερον ἐργασίας του ὁ 'Αλληλοσφαλιστικός μας φορεὺς ἡνδρώθη νά σηματίζει ἀποδεματικό τῆς ἀξίας τῶν 1.900.000 δολαρίων.

Συνεργαζόμεθα τέ μέλη αὐτοῦ μὲ μονοδικὴν συνοχήν, διεσπεράκτων κατανόησιν καὶ ἀντιπούλωστον ἀλληλεγγύην. Τοιουτοπρώτων ἀπεκτήσαμεν πολύτιμον ἐμπειρίαν, δχι μόνον ἐπὶ τῆς τεχνικῆς τῶν ὄσφαλεων, ἀλλὰ καὶ περὶ τοῦ τρόπου τῆς συλλογικῆς συνεργασίας καὶ σύντο δημιουργήσαμε τάξις προϋποθέσεις μιᾶς εὐρυτέρας ἀσφαλιστικῆς δράσεως.

Τὴν ἐπιτυχίαν ταύτην ἐπιστέφει καὶ ὀλοκληρώνει ὁ ὄρθι κατανόησις καὶ ἡ οὐσιαστικὴ συμπαράστασις τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως. Διότι διό τοῦ A.N. 373/1968 προέβητε εἰς μιὰν ζωτικήν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας χειρονομίαν, νομοθετήσαμε τάξις προϋποθέσεις της, αἱ ὅποιαι δὲν ἐπιτέρφουσαν εἰς τὸν 'Ελληνικὸν 'Αλληλοσφαλιστικὸν 'Οργανισμὸν νά ἀποτρέψῃ τὰς περιπτετείας καὶ τὰς δοκιμασίας τοῦ παρελθόντος καὶ νά ἔξασφαλισῃ, ἐάν ποτε παροιστῇ ἀνάγκη, τὴν ἐπιδίωσην τῆς Ναυτιλιακῆς μας ἐπιδόσεως».

Περαίνων ὁ κ. Κουλουκούντης ἔπλεξε τὸ ἔγκωμιον τοῦ κ. Στρατῆς 'Ανδρεάδης καὶ ηχαρίστησε τὴν Κυβερνήσιν διὰ τὸ εἰδικήρινον ὑπέρ τῆς ναυτιλίας ἀδιάπτωτον ἐνδιαφέρον της.

SOL
Always at your service



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

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

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP."

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

GOTHENBURG

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

‘Ορόσημον ἡ ἐγκαινιασθεῖσα μεγάλη δεξαμενὴ «Εὐγενία Νιάρχου»

ΣΤΑΘΕΡΩΣ ΠΡΟΒΑΔΙΖΟΥΝ ΤΑ “ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ”

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ κ. Ν. ΜΑΚΑΡΕΖΟΣ ΕΞΗΡΕ ΤΟ ΝΕΟΝ ΚΟΛΟΣΣΙΑΙΟΝ ΕΡΓΟΝ, ΟΠΕΡ ΑΠΕΤΕΛΕΣΕΝ ΑΦΟΡΜΗΝ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΕΙΣ ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΡΙΕΤΙΑΣ. - ΘΑ ΑΥΞΗΘΗ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΕΙΣ 8.000 ΑΤΟΜΑ ΟΤΑΝ ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΘΟΥΝ Η ΔΕΥΤΕΡΑ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΤΩΝ 300.000 ΤΟΝ. ΚΑΙ ΤΟ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΜΗΧΑΝΩΝ. - ΔΙΕΘΝΗΣ Η ΠΡΟΒΟΛΗ ΤΟΥ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

Η ΛΑΜΠΡΑ ΤΕΛΕΤΗ ΤΩΝ ΕΓΚΑΙΝΙΩΝ

Καὶ ιδού τὸ ὄραμα μία ἀπτή πραγματικότης. “Οταν πρὸ 13 ἔτῶν ὁ ἐμπνευστῆς καὶ δημιουργὸς τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» Σκαραμαγκά κ. Στ. Νιάρχος ἔθετεν εἰς λειτουργίαν τὴν πρώτην βαρείαν ναυπηγεπισκευαστικὴν βιομηχανίαν τῆς χώρας ἐφιλοδόξει ὅπως αὕτη ἐξακολουθή πάντοτε νὰ διαδραματίζῃ τὸν πρώτον ρόλον εἰς τὰς παραγωγικὰς δυνατότητας τῆς χώρας μας. Καὶ ἐπέτυχε ὅχι μόνον τούτο, ἀλλὰ συνάμα καὶ τὴν κατάκτησιν ἐπιζήλους θέσεως διεθνῶς. ‘Η ἐπισήμως ἐγκαινιασθεῖσα μεγάλη μόνιμος δεξαμενὴ τῶν 240.000 τόνων κατατάσσει τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεία» πρῶτα μεταξὺ τῶν διαθετουσῶν τοιούτον ἐργαλείον χωρῶν τῆς Μεσογείου, ἡ δὲ δεξαμενὴ καταλέγεται μεταξὺ τῶν 6 ἢ 7 μεγαλυτέρων εἰς τὸν κόσμον. ‘Η πρωτοπορία τῶν Ναυπηγείων θὰ διατηρηθῇ καὶ εἰς τὸ μέλλον διὰ τῆς προγραμματισθείσης κατασκευῆς καὶ δευτέρας μονίμου δεξαμενῆς - ναυπηγικῆς κλίνης, εἰς τὴν ὥποιαν θὰ δύνανται νὰ κατασκευάζωνται πλοῖα τῆς τάξεως μέχρι 300.000 τόνων d.w. Εἰς τὰς θετικὰς αὐτές προσπτικὰς δέοντα νὰ προστέθῃ καὶ ἡ πρὸς ἕδραντιν βιομηχανία κατασκευῆς δηζελομηχανῶν ξηρᾶς καὶ θαλάσσης μεγάλης ιπποδυνάμεως, εἰς τρόπον ὥστε τὸ όλον συγκρότημα τοῦ Σκαραμαγκά νὰ καταστῇ ἡ μεγαλυτέρα βαρεία βιομηχανία τῆς χώρας, ὑποδειγματικὴ καὶ διὰ τὰ ἀνεπτυγμένα βιομηχανικῶν κράτη τοῦ Κόσμου, μὲ απασχόλησιν ἄνω τῶν 8.000 ἀτόμων.

Η ΤΕΛΕΤΗ ΤΩΝ ΕΓΚΑΙΝΙΩΝ

Λαμπρὰ ὑπῆρξεν ἡ τελετὴ τῶν ἐγκαινίων τῆς δεξαμενῆς, εἰς τὴν ὥποιαν προσεδόθη τὸ δόνομα τῆς Εὐγενίας Στ. Νιάρχου. Σχετικὴ πλάξις ἀπεκαλύφθη ὑπὸ τοῦ ‘Υπουργοῦ Συντονισμοῦ κ. Ν. Μακαρέζου ἐντὸς συγκινητικῆς ἀτμοσφαίρας, παρουσίᾳ καὶ τῶν κ.κ. Φιλίππου καὶ Σπύρου Νιάρχου. Αἱ ἀποστροφαὶ παραμυθίας τοῦ τελέσαντος τὰ ἐγκαίνια ‘Υπουργοῦ τοῦ Συντονισμοῦ διὰ τὸν ἀδόκητον χαμὸν τῆς Εὐγενίας Νιάρχου, ἀπήχησαν τὰ αἰσθήματα ὅλων τῶν παρισταμένων, ὁ ἀριθμὸς τῶν ὅποιων ὑπερέβη τὰς 2.000 ὀτόμων.

Εἰς τὰ ἐγκαίνια παρέστησαν ἐπίσης οἱ ‘Υπουργοί ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. ’Ιω. Χολέδας, ‘Αναπληρωτῆς ‘Υπουργὸς Συντονισμοῦ κ. ’Εμ. Φθενάκης, ‘Εργασίας κ. ’Απ. Βογιατζῆς, πολλοὶ γενικοὶ γραμματεῖς ὑπουργείων, ἀνώτατοι ἀξιωματικοὶ τῶν τριῶν ὅπλων καὶ Σωμάτων ‘Ασφαλείας, μέλη τοῦ διπλωματικοῦ Σώματος, πολλοὶ ἐφοπλισταὶ καὶ πλῆθος ἄλλων κεκλημένων.

ΥΨΗΛΟΤΕΡΑ ΤΟΥ... ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΥ!

Μέχρις ὅτου ὁ κ. ‘Υπουργὸς τοῦ Συντονισμοῦ θέσῃ εἰς κίνησιν τὰς ἀντλίας τῆς δεξαμενῆς παρεσχέθησαν εἰς τοὺς παριστα-

μένους τὰ κάτωθι ἐντυπωσιακὰ τεχνικὰ στοιχεῖα τοῦ ὅλου ἔργου:

‘Η δεξαμενὴ ἐσχεδιάσθη καὶ κατεσκευάσθη ὑπὸ τῆς ὀλλανδικῆς ἐταιρίας Royal Netherlands Harbour Works, ὑπὸ Ἑλλήνων ἐργατῶν τῇ ἐποπτείᾳ τῆς ἀγγλικῆς ἐταιρίας T. F. Burns & Partners.

● ‘Η κατασκευὴ τῆς ἥρχισε κατὰ Σεπτέμ-

βριον 1964. Κατὰ Νοέμβριον 1965 ἡ κατασκευὴ ἀνεστάλη λόγῳ τεχνικῶν δυσχερειῶν ἐκ τῆς ιδιομορφίας τοῦ ἐδάφους καὶ συνεχίσθη τὸν Μάρτιον τοῦ 1967, τελικῶς δὲ ἀπεπερατώθη τὴν 5ην Ἀπριλίου 1970.

● Τὸ μῆκος αὐτῆς εἶναι 335,28 μέτρα. ‘Εὰν ἡδύνατο νὰ στηθῇ ὥρθια, θὰ ἦτο κατὰ 50 μέτρα ύψηλοτέρα τοῦ Λυκαβηττοῦ.



Οι κ.κ. Μακαρέζος καὶ Κ. Δρακόπουλος μετὰ τῶν δύο υἱῶν τοῦ κ. Σταύρου Νιάρχου

• Ή δεξαμενή είναι κατασκευασμένη έξι όλοκλήρους άπό ώπλισμένους σκυρόδεμα. Διά τὴν κατασκευήν της έχρησιμοποιήθησαν 45 χιλιάδες τόνους τσιμέντου ή 900.000 σάκκοι, οι οποίοι τιθέμενοι ό ἔνας σπισθεν τού ἄλλου θά εκόλυπτον ἀπόστασιν ἀπό Ἀθηνας μέχρι τὴν Κωνσταντινούπολιν. Διὰ τὸν όπλισμὸν τοῦ σκυρόδεματος έχρησιμοποιήθησαν 4.000 τόνους σιδήρου.

• Ο πυθμὴν τῆς δεξαμενῆς κατεσκευάσθη διὰ διαστρώσεως σκύρων εἰς στρῶμα πάχους 6.50 μέτρων καὶ ἔγχυσεως τσιμέντου ὑπὸ πίεστος ἐντὸς τοῦ στρῶματος ὑπὸ τὸ ςδώρ. Ή μέθοδος αὐτὴ δὲν είναι πρωτότυπος, δεδομένου ὅμως ὅτι ἡ ἐπιφάνεια τοῦ πυθμένος είναι 18 στρέμματα, ἀποτελεῖ τὴν μεγαλυτέραν ἐπιφάνειαν ἡ οποίη ἔκαλύφθη ποτὲ μέχρι τοῦδε παγκοσμίως διὰ τῆς ὑποβρύχιου αὐτῆς μεθόδου.

• Ο ὄγκος τῶν χωμάτων ἐπ τῆς ἐκσκαφῆς τῆς δεξαμενῆς ἀνήλθεν εἰς 200.000 κυβικὰ μέτρα. Ταῦτα ἀπορριφθέντα εἰς τὴν ἔγγυς θαλασσίαν περιοχῆν, ἐσχημάτισαν μίσι ἔκτασιν 33.000 τετραγωνικῶν μέτρων ἐπὶ τὸν πόσιον θά ἔγκατασταθοῦν νέαι ἐγκαταστάσεις τοῦ Ναυπηγείου.

• Τὸ θυρόπλιον τῆς δεξαμενῆς κατεσκευάσθη ὑπὸ τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων βάσει σχεδίων τῆς ἑταῖρίας Sir William Arrol. Πρόκειται περὶ μάς τῶν μεγαλυτέρων μεταλλικῶν κατασκευῶν τῆς Ἑλλάδος βάρους 550 περίπου τόνων εἰς ἐν τεμάχιον μὲ ἄνοιγμα 54.0 περίπου μέτρων καὶ ἀκριβειαν κατασκευῆς τῆς ἐπιφανείας ἐπαφῆς τῆς τάξεως τοῦ χιλιοστοῦ.

• Η δεξαμενὴ αὐτὴ ἔχει χωρητικότητα 170.000 κυβ. μέτρων ὕδατος, τὸ ὄποιον ἴσοδυναμεῖ πρὸς τὸ $\frac{1}{2}$ τῆς ἡμερῆσίας καταναλώσεως ὕδατος τῆς πόλεως τῶν Ἀθηνῶν. Εάν προσπαθούσαμε νὰ τὴν γεμίσουμε χρησιμοποιῶντας μίαν κοινὴν βρύσην θὰ ἔχρειαζόμεθα 13 χρόνια.

• Τὸ ρεῦμα παρέχεται ὑπὸ τῆς Δ.Ε.Η. ὑπὸ τάσιν 22.000 βόλτ, μετατρέπεται δὲ εἰς χαμηλὴν τάσιν 380 βόλτ διὰ τοῦ ὑστεμένου ἐντὸς τῆς δεξαμενῆς ὑποσταθμοῦ.

• Τὰ δεξαμενιζόμενα πολοία ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν, μέσῳ καταλλήλων μετατροπέων ἡ ἀνορθωτικῶν συστημάτων, είναι δυνατὸν νὰ τροφοδοτοῦνται ὑπὸ τάσιν 110/220 βόλτ συνεχοῦς ρεύματος η 220/380/440 βόλτ ἐναλλασσομένου ρεύματος 50 περιόδων η 440 βόλτ 60 περιόδων.

• Η δεξαμενὴ διαθέτει ἐκτεταμένον σύ-

στήμα τροφοδοτήσεως συσκευῶν ἥλεκτρου συγκολλήσεων συνεχούς καὶ ἐναλλασσομένου ρεύματος. Ο μέγιστος ἀφίθηστος τῶν ἥλεκτρου συγκολλήσεων, ὁ ὄποιος δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ ἀνέρχεται περίπου εἰς 250.

• Διὰ τῆς ἐγκατεστημένης ἥλεκτρικῆς ἴσχυος ἐντὸς τῆς δεξαμενῆς, θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ ἥλεκτροδοτηθοῦν 400 χωρία τῶν 300 σπιτιῶν ἔκαστον. Τὸ μῆκος τῶν χρησιμοποιηθέντων καλωδίων είναι 55 χιλιόμετρα. Τὸ δὲ βάρος αὐτῶν περίπου 100 τόνουοι. Αἱ ἀντλίαι ἔχουν ἀντλητικὴν ικανότητα 55.000 περίπου κυβικῶν μέτρων ἀνά ώραν.

Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ κ. N. MAKAREZOY

· Ομιλῶν, μετὰ τὴν προσφώνησιν τοῦ Πρέδρου τοῦ Δ.Σ. τῶν «Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων» κ. K. Δρακοπούλου, ὁ Υπουργὸς Συντονισμοῦ κ. N. Μακαρέζος εἶπε τὰ ἔξης:

«Κύριε Δρακόπουλε,

Προσδιωρίστε τόσον σαφῶς τὰ καίρια σημεῖα περιγράφης τοῦ ἔγκαινιαζόμενου σήμερον, πράγματι γιγαντιαίου, εἰς τὸ εἶδος τοῦ, ἔργου, ως καὶ τὰς συνθήκας καὶ προϋποθέσεις, ὑφ' ἃς τοῦτο ἔξετελέσθη, ὥστε πολὺ στενὸν ν' ἀπομένῃ τὸ πεδίον τῶν ίδικῶν μου ἀναφορῶν.

· Εξεφράστε τὰ αἰσθήματα τῆς εὐγνωμοσύνης τῶν μελῶν τῆς ἀνθρωπίνης Κοινότητος, ἡ ὄποια σφύζει ἀπὸ παλιὸν δημιουργίας εἰς τὸν χώρων τοῦτον αἰσθήματα, ἀπευθυνόμενα πρὸς ὅλοκληρον τὴν Ἐθνικὴν Ἐπαναστατικὴν Κυβέρνησην.

· Εἰλικρινῶς δὲν γνωρίζω ποῖοι, ἐν προκειμένῳ, πρέπει νὰ είναι εὐγνώμονες πρὸς τοὺς ἄλλους.

· Σείς ὅλοι, οἱ μοχθοῦντες ἐδῶ καὶ, εὐρύτερον, ὅλος ὁ παραγωγικὸς κόσμος τῆς χώρας ἡ ἡμεῖς οἱ ἐν τῇ Κυβερνήσει, οἱ ὄποιοι ἔχομεν τὴν χαρὰν νὰ ἀκούωμεν τὰς διαπιστώσεις σας, ὅτι οἱ ἀμυδροὶ ὄραματισμοὶ τῆς προεπαναστατικῆς Ἑλλάδος ἔχουν μετατραπῆ σήμερον εἰς ἀπτήν πραγματικότητα.

· Βεβαίως, ἡ Ἐπανάστασις ἤνοιξεν εὐρύτατον — καὶ συνεχῶς διευρύνει — τὸν στίβον τῆς ἀθλήσεως δι' ἐπιστημονικήν, τεχνικὴν καὶ πνευματικήν, δι' οἰκονομικήν, κοινωνικὴν καὶ πολιτιστικήν, δημιουργίαν.

· Καὶ ἐπιδίωξις τῆς είναι η ἐπιτάχυνσις τοῦ ρυθμοῦ εἰσόδου εἰς τὸν στίβον τοῦτον δύσσον τὸ δυνατὸν περισσοτέρων ἀτόμων καὶ

εύρυτέρων ὄμαδων, ἐξ ὅλων τῶν στρωμάτων τοῦ πληθυσμοῦ.

· Θὰ ἔδραισώσωμεν τὴν Ἑλληνικὴν Ἐθνικὴν Δημοκρατίαν διὰ τῆς καθολικῆς συμμετοχῆς τοῦ ἐνεργού πληθυσμοῦ εἰς τὴν ἀναπτυξιν τῆς χώρας.

· Τρία μόλις ἔτη, ὑπῆρξαν ἀρκετά, ὥστε ἡ Ἑλλὰς τῆς προεπαναστατικῆς παρακμῆς ἡ Ἑλλάς φωροκόσταιναν ἡ Ἑλλὰς τοῦ ἀνυπολήπτου πολιτικοῦ, δημοσίου καὶ κοινωνικοῦ βίου, — ὁ ὄποιος διῆκε μέσω ἐνὸς στενοῦ κύκλου ἀτόμων — νὰ εἰσέρχεται σήμερον, εὐρωστος, ἀκμαίας καὶ ὑπερίφανος, εἰς τὴν σκηνὴν τῆς παγκοσμίου δραστηριότητος.

ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΑΘΛΟΙ

· Απὸ περίλυπος, ἐπαίτων καὶ περιφρονούμενος θεατής, ἡ Ἑλλὰς μετεβλήθη εἰς ὄρμητικὸν ἀθλητήν, διεκδικούντα διεθνὴ ρεκόρδη μηδιουργίας.

· Ἰδού:

— Η δεξαμενὴ αὐτὴ. Είναι η μεγαλυτέρα τῆς Μεσογείου καὶ συγκαταλέγεται μεταξὺ τῶν ἐπτὰ ἡ ὀκτὼ μεγαλυτέρων τοῦ κόσμου.

— Εἰς τὸν τομέα τῆς Ναυπηγικῆς Βιομηχανίας. Κατὰ τὸ 1969 αἱ καθελκύσεις ηγήθησαν μὲ ρυθμὸν 190% καὶ ἡ Ἑλλὰς κατέλαβε, ἀπὸ πλευρᾶς αὐξητικοῦ ρυθμοῦ, τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὸν κόσμον, κατὰ Ο.Η.Ε. καὶ Λούδης.

— Μὲ τὸν ρυθμὸν αὐξησεως τῆς ἥλεκτρικῆς ἐνέργειας, ἡ Ἑλλὰς κατέκτησε τὸ εύρωπα παρατίκον ρεκόρ.

— Η αὐξησης τοῦ Ἐθνικοῦ Εισοδήματος, κατὰ τὸ 1969, ἔδωσε εἰς τὴν Ἑλλάδα τὴν δευτέραν θέσιν εἰς τὸν κόσμον, μετὰ τὴν Ιαπωνίαν, κατὰ τὸν Ο.Ο.Σ.Α.

— Η αὐξησης τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς, κατὰ τὸ 1969, κατέταξε τὴν Ἑλλάδα, ὅμου μετὰ τῆς Γαλλίας, εἰς τὴν τρίτην θέσιν, μεταξὺ ὄλων τῶν χωρῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α., μετὰ τὴν Ιαπωνίαν καὶ τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν.

— Κατὰ τὸν «Φαινόντα Τάιμς», ἡ αὐξησης τῶν τιμῶν τῶν βιομηχανικῶν μετοχῶν, κατὰ τὴν μετεπαναστατικὴν περίοδον, κατέταξε τὴν χώραν μας εἰς τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὸν κόσμον, ἀπὸ πλευρᾶς αὐξητικοῦ ρυθμοῦ.

— Εἰς τὴν παραγωγὴν τσιμέντων, ἡ χώρα μας, κατὰ τὸν Ο.Ο.Σ.Α., κατέλαβε τὴν δευτέραν θέσιν, μετά τὴν Νορβηγίαν.

— Εἰς τὴν παραγωγὴν σιδηρομεταλλεύματος, ἡ Ἑλλάς, κατὰ τὸν Ο.Η.Ε., κατέτησε τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὸν κόσμον, ἀπὸ πλευρᾶς αὐξητικοῦ ρυθμοῦ.

— Κατὰ τὸν Σάιτο Μπάνκ, ἡ Ἑλλάς, ἀπὸ πλευρᾶς σταθερότητος τιμαρίθμου, κατέλαβε τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὸν κόσμον, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν τριών ἑτῶν τῆς Ἐπαναστάσεως.

— Κατὰ τὴν παρατυρίαν ιταλικοῦ ἐντύπου, ἐτησίως ἐκδιδούμενον ὑπὸ τὸν τίτλον: «Ιταλικὸν Κέντρον Στατιστικῆς διὰ τὰς Ἐπιχειρήσεις», ἡ Ἑλλάς ἔσπειρος θεοῖς, διὰ τρίτον κατὰ σειρὰν ἔτος, νὰ είναι η εὐθυνότερα χώρα εἰς τὸν κόσμον διὰ τὸν τουρίσταν, μὲ μέσην ἡμερήσιαν δαπάνην 10,66 δολαρία.

— Κατὰ τὴν Ἀμερικανικὴν Οἰκονομικὴν «Ἐπιθεώρησιν Στατιστικῆς καὶ Οἰκονομικῶν Ερευνών» «Ιντερνάσιοναλ Ρήπορτς» (20.3.70), ὁ Ἑλληνικὸς Λαός ἀντιμετωπίζει κόστος διαβιώσεως, ὡς πρὸς τὴν διατροφὴν καὶ τὴν ἐνδυμασίαν:

· Τρεῖς φορὰς μικρότερον τοῦ παρομοίου κόστους, τὸ ὄποιον ἀντιμετωπίζουν οἱ Λαοὶ τῆς Αὐστρίας, Δυτ. Γερμανίας, Νορβηγίας καὶ Ἐλβετίας καὶ

· Τέσσερις φορὰς μικρότερον τοῦ παρομοίου κόστους, τὸ ὄποιον ἀντιμετωπίζουν οἱ Λαοὶ τῆς Αμερικῆς, Γαλλίας, Ολλανδίας καὶ τῆς Ιαπωνίας.



Τὸ σύντερο τάνκερ «Παγκόσμιος Καλωσύνη» εἰσπλέον εἰς τὴν μόνιμον ἔγκαινιασθεῖσαν δεξαμενὴν

- Εις τὴν προσπάθειαν τῆς μειώσεως τῆς ἀνεργίας, κατὰ τὸ 1969, ἡ Ἑλλὰς κατέλαβε τὴν τρίτην θέσιν μεταξὺ ὅλων τῶν χωρῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α.
- Εις τὸν τομέα αὐξήσεως τοῦ ἐργατικοῦ εἰσδόματος:

Κατὰ τὴν πρώτην διετίαν τῆς Ἐπαναστάσεως (ἔτη 1967 καὶ 1968), βάσει στοιχείων τοῦ Ο.Η.Ε., ἡ χώρα μας κατέλαβε τὴν δευτέραν θέσιν εἰς τὸν κόσμον, μετά τὴν Ἰαπωνίαν.

Κατὰ τὸ ἔτος 1969, βάσει στοιχείων τοῦ Διεθνούς Γραφείου Ἐργασίας, ἡ Ἑλλὰς κατέλαβε τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὸν κόσμον.

- Τέλος, κατὰ τὴν «Φέρστ Νάσιοναλ Σίτυ Μπάνκ», ἡ Ἑλληνικὴ Δραχμή, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μετεπαναστατικῆς περιόδου, ὑπέστη τὴν μικροτέραν ἀπώλειαν ἀγοραστικῆς δυνάμεως ἀπό ὅλα τὰ νομίσματα τοῦ κόσμου καὶ συνεπῶς κατέστη τὸ σκληρότερον νόμισμα, μὲ ἀποτέλεσμα ἡ Ἀμερικανικὴ Οἰκονομικὴ Ἐπιθεώρησις Στατιστικῆς καὶ Οἰκονομικῶν Ἐρευνών «Ιντερνάσιοναλ Ρήπορτ» νὰ ὁμιλήσῃ περὶ ὑποψηφιότητος τῆς Δραχμῆς δι' ἀνατίμησιν.

Ἡ παλαιὰ Ἑλλὰς τῆς ἔξδου καὶ τῆς διασπορᾶς μετεβλήθη εἰς διεθνὲς Ἐπιχειρηματικὸν Κέντρον, χάρις εἰς τοὺς πρωτοποριακοὺς Νόμους τῆς Ἐπαναστάσεως.

Ἐπὶ τέλος, ἥλθεν ὁ καιρὸς νὰ ἔρχωνται οἱ ἄλλοι εἰς τὴν Ἑλλάδα.

Ἡ Ἑλλὰς τῆς Ἐπαναστάσεως κατέστη Πόλος Ἐλεξεως.

Θὰ γίνη Κέντρον διεθνούς θαυμασμοῦ ἐν εἰρήνῃ, ὅπως ὑπῆρξε φωτεινὸν μετέωρον δόξης ἐν πολέμῳ.

Η ΑΥΤΡΩΣΙΣ ΔΙΑ ΤΗΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ

Κύριε Δρακόπουλε,
Μετὰ θλίψεως ἀνέφερθητε εἰς τὴν σημερινὴν ἀπουσίαν τοῦ ἐμπνευστοῦ αὐτῆς ἐδῶ

τῆς δημιουργίας.

Βεδανιώθητε ὅτι συμμεριζόμεθα τὴν θλίψιν σας.

Ὁ ἐπαναστατικός μας ἀνθρωπισμὸς διεισδύει εἰς ὅλας τὰς πιτυχὰς τοῦ ἀνθρωπίνου πόνου, ὁ ὅποιος, ὅταν ἐπέρχεται διὰ τῆς καταδρομῆς τῆς Μοίρας, εἶναι σκληρότερος, ὑφ' οἰασθήποτε συνθῆκας ζωῆς.

Ἄλλ' εἴμεθα βέβαιοι ὅτι ὁ ἐμπνευστὴς καὶ δημιουργός, ἀνθιστάμενος θαραλλέως εἰς τὴν καταδρομήν, θ' ἀντιμετωπίσῃ τὸν «χαλαστὴν» καὶ ὡς «χτίστην» ὥπως πάντοτε ἀντιμετωπίζει τὸ πανάρχαιον θάρρος τοῦ «Ἐλληνος τὴν καταστροφικὴν δύναμιν τοῦ θανάτου».

Ἐδῶ, εἰς τὸν χῶρον τῆς ὑψηλῆς ἐμπνεύσεως καὶ τῆς δημιουργίας ἀναπηδᾶ καὶ ἡ λύτρωσις.

Ἐδῶ, ἡ γενεὰ τῆς διαδοχῆς ἔχει ἀνάγκην τοῦ ὄδηγοῦ της.

Κυρίες καὶ Κύριοι,

Αἰσθάνομαι ὅτι ἡ εὔτυχης καὶ συγκεκινημένος, θέσας εἰς πρώτην λειτουργίαν τὴν γιγαντιαίστις μονίμου δεξαμενήν, ὑπὸ τὸ σύνομα τῆς ἀειμνήστου, εὐγενοῦς — τὸ πνεύμα καὶ τὴν ψυχὴν — «Ἐλληνίδος: Εὐγενίας Στάυρου Νιάρχου».

Εὐχομαι εἰς τὴν τόσον δημιουργικὴν Ἑλληνικὴν οἰκογένειαν ὅπως, εἰς τὸ μέλλον, συνεχῶς λαμβάνουν χώραν ἐγκαίνια μεγάλων ἔργων της, ὑπὸ εὐτυχεῖς δι' αὐτὴν συνθῆκας».

Η ΠΡΟΣΦΩΝΗΣΙΣ ΤΟΥ Κ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Προηγουμένως ὁ Πρόεδρος τοῦ Δ.Σ. τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» κ. Κ. Δρακόπουλος προσεφώνησε τοὺς παρισταμένους. Απηχών τὰ αἰσθήματα τῶν συναδέλφων του καὶ τῶν ἐργαζομένων εἰς τὸν Σκαραμαγκά ἔξεφρασε τὴν εὐγνωμοσύνην ὅλων πρὸς τὸν Πρωθυπουργόν κ. Γ. Παπαδόπουλον καὶ τὰ μέλη τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν

προθυμίαν, τὴν πατρικὴν στοργὴν καὶ τὴν συμπαράστασιν καθ' ὅλας τὰς φάσεις τῶν ἐργασιῶν τῶν Ναυπηγείων, ιδίᾳ κατὰ τὴν περίοδον κρίσεως λόγω τοῦ κλεισμάτος τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ.

Περαιτέρω ἐτόνισεν ὅτι μὲ τὴν προσφάτως συναφθείσαν σύμβασιν Δημοσίου - Σ. Νιάρχου, διὰ τῆς ὁποίας προβλέπεται ἑπένδυσις 200 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, ποσὸν 50 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, πέραν τῶν ἥδη ἐπενδυθέντων μέχρι σήμερον 60 ἑκατ. δολ., καλούνται τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία» νὰ καλύψουν διὰ τῆς κατασκευῆς ἀφ' ἐνὸς νέας μονίμου δεξαμενῆς, εἰς τὴν ὁποίαν θὰ κατασκευάζωνται πλοῖα μέχρι 250.000 ἡ κατασκευάζωνται πλοῖα μέχρι 300.000 ἀκόμη τόννων, ἀφ' ἐτέρου δὲ διὰ τῆς κατασκευῆς μηχανῶν ξηρᾶς καὶ θαλάσσης μεγαλίας ἵπποδυνάμεως.

«Ἀναδογίζεσθε κατὰ συνέπειαν, ἐτόνισεν ὁ κ. Δρακόπουλος, ποιός θὰ είναι ὁ οικονομικὸς ἀντίκτυπος εἰς τὴν εθνική μας οικονομίαν καὶ ποιάς ἡ προβολὴ τῆς χώρας μας διεθνῶς, μετὰ τὴν περάτωσιν τῶν δύο αὐτῶν ἔργων, μὲ τὰ ὅποια θὰ ἐμπλουτισθούν αἱ ἀρτίαι καὶ πλέον σύγχρονοι ἔγκαταστάσεις τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων».

Ἀνέφερε προσέτι ὅτι τὸ προσωπικὸν τῶν Ναυπηγείων θὰ αὐξηθῇ εἰς 8.000 περίπου ἄτομα, ἔναντι τῆς σημερινῆς ἀπασχολήσεως 6.000 ἀτόμων.

Περαίνων ὁ κ. Δρακόπουλος, ἀφοῦ ἔχαρ-

κτήρισεν ὡς ὄρόσημον τὴν λειτουργίαν τῆς δεξαμενῆς, ηύχαριστης τὴν Κυβέρνησιν καὶ τοὺς διοικητὰς τῶν Τραπεζῶν διὰ τὴν ἀρμονικὴν συνεργασίαν.

«Εἰς τὴν χαρμόσυνον τελετὴν τῶν ἐγκαινίων, κατέληξεν ὁ κ. Δρακόπουλος, δὲν εὐρίσκεται μεταξὺ μας ὁ ἰδρυτὴς τῆς ναυπηγικῆς αὐτῆς μονάδος κ. Σταύρου Νιάρχου, λόγω τοῦ προσφάτου θιλερού γεγονότος, τὸ ὅποιον τοῦ ἐπεφύλαξεν ἡ σκληρὰ μοιρά. Ή σκέψις μας είναι μαζί του. Τὴν λύπην μας ἀπαλύνει ἡ παρουσία τῶν δύο υἱῶν του Φιλίππου καὶ Σπύρου».

TSAVLIRIS SALVAGE-TOWAGE LTD.

TOWAGE ANYWHERE IN THE WORLD



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

Representatives in the United Kingdom :

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

Telephone : 01-283 (Avenue) 4571—Telex : 2-3544 & 261501
Cables : "Mutuality", London, E.C.3., "Triminsur", London, E.C.3.
After Office Hours : Telephone : Billericay (Essex) 3921 & 01-739-2658

UNITED KINGDOM

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

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

Tel. : 263468 & 23778

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

After Office Hours — Telephone :

Orpington (Kent) 26885, 01-882

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

GREECE

95, Kolokotroni Street, Piraeus

Telephones : 424309, 422225, 470969

Telex : 2338 & 2340

Cables : "Tsvlico" & "Salvetow"

Telephones - after office hours :

670520, 412260 & 670530

HELLENIC SHIPYARDS Co



SKARAMANGA YARD - PIRAEUS - GREECE



A general view of Skaramanga Yard.

New Ships for New Times

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

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

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

OFFICES AT HOME & ABROAD

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

ΕΤΕΟΗ Ο ΘΕΜΕΛΙΟΣ ΛΙΘΟΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΜΕΓΑΡΟΥ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ

Ο 'Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Ιω. Χολέδας παρέστη την 2αν Ιουνίου είς την τελετήν θεμελιώσεως της νέας εύπροσώπου στέγης του έφοπλιστικού κόσμου είς άντικατάστασιν του κατεδαφισθέντος παλαιού κτιρίου επί της οδού Μητροπόλεως 42.

Τό νέον κτίριον θά διαθέτη έπαρκειαν χώρου, έντευκτηρίου, βιβλιοθήκην και άναγνωστήριον, ώς και χώρον δι' έκθεσις, θά καταστή δε κέντρον ιστορικών, πνευματικών και τεχνικο-οικονομικών ναυτιλιακών έρευνών.

Σχετικήν άναμνηστικήν πλάκα έθεσεν έπι τών θεμελίων της νέας οικοδομής δό Πρόεδρος της Ενώσεως Έλληνων Έφοπλιστών Καθηγητής κ. Στρατής Ανδρεάδης, δύσις παρέλασεν υπό του κ. Άλκ. Γράτσου έκ μέρους του Δ.Σ. της Ενώσεως περγαμηνήν διά τάς έξαιρέτους και άκοντος προσπαθείας του υπέρ της Ενώσεως.

Είς την τελετήν της θεμελιώσεως του νέου κτιρίου παρέστησαν έπιστης πολλοί έφοπλισται, μεταξύ των όποιων οι κ.κ. Ι. Κουλουκούντης, Α/φοι Λύρα, Ν. Παπαδίος, Αγγελούκουστης, Α/φοι Φαφλαίοι, Εμ. Κουλουκούντης, Ν. Βλασσόπουλος, Κ. Λαζαρός, Κ. Σκηνίτης, Ιωα. Κολοκοτρώνης και άλλοι, ώς έπισης και έκπρόσωποι του μεγάλου ναυλομεσιτικού οίκου Μόσ.

Η ΠΡΟΣΦΩΝΗΣ ΤΟΥ Κ. ΓΡΑΤΣΟΥ

Προσφωνών τους παρισταμένους, μετά τὸν τελεσθέντα άγιασμόν, δό άντιπρόεδρος της Ε.Ε.Ε. κ. Άλκ. Γράτσος εἶπε τὰ ἀκόλουθα:

«Αξιότιμε Κε 'Υπουργέ,
Αγαπητέ μας κ. Πρόεδρε,
Κύριοι Συνάδελφοι,

Είμαι εύτυχης, διότι παραδίδω σήμερον εἰς τὸν άγιαστόν καὶ ἐκλεκτὸν Πρόεδρον τῆς Ενώσεως μας τὸ «ΨΗΦΙΣΜΑ», τὸ όποιον τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ενώσεως Έλληνων Έφοπλιστῶν ἐν πλήρῃ διμοφωνίᾳ ἐψηφίσατο τὴν 9ην Μαΐου 1969.

Ήμεις, κ. Πρόεδρε, οι θητεύοντες εἰς τὴν διοίκησιν τῆς Ενώσεως, αἰσθανόμεθα μεγάλην υπερφάνειαν, διότι διὰ τοῦ ψηφιλοῦ προσωπικοῦ σας κύρους, διὰ τῶν δραστηριῶν προσπαθειῶν σας καὶ διὰ τῶν ψιλῶν προσφορῶν σας κατεστήσατε τὴν Ενώσει μας δργάνωσιν ἀνταξίου τοῦ ὄντος τῆς Ποντούπορου Ναυτιλίας.

Θά μοῦ ἐπιτρέψητε νὰ ύπενθυμίσω εἰς τοὺς συμπατισταμένους εἰς τὴν οικογενειακήν μας αὐτὴν τελετήν, διότι ἡ Ενώσει μας ἀπὸ τῆς Ιδρύσεως τῆς 1916, δηλαδή ἐπὶ 40 περίπου ἔτη, ἐστέγάζετο εἰς χώρους ἐλάχιστα τιμητικοὺς δι' αὐτῆν. Μόλις τὸ 1953, χάρις εἰς τὴν προσωπικήν σας πρωτοβουλίαν, ἡγοράσθη τὸ ἀκίνητον τούτο εἰς τὴν έξαιρετικῶν συμφέρουσαν τιμῆν τῶν δραχμῶν 1.200.000. Τοιουτόπως, ἡ Ενώσεις ἀπέκτησεν εύπρόσωπον ίδιακτην στέγην.

Ήδη ἐφιλοδοξήστε νὰ ἀνεγείρητε νέον, σύγχρονον, εύρύχωρον καὶ καλαίσθητον κτίριον καὶ ἀπεδύθητε εἰς νέαν προσπάθειαν. Εχειάσθη νὰ προσφέρετε τὸν προσωπικόν σας κόπον καὶ γενναῖας ψιλάκας προσφοράς.

Εστεγάσατε τὰ γραφεῖα μας δωρεάν εἰς ἐπὶ χώρου λίαν ψηφιλῆς μισθωτικῆς ἀξίας καὶ ἐντεύθητε ἡ Ενώσεις έξικονόμηση μεγάλην διπλάνην διὰ τὴν καταβολὴν ἑνοικίου 20 τούλαχιστον μηνῶν.

Διαθέσατε τὴν Τεχνικὴν Υπηρεσίαν τῆς Εμπορικῆς Τραπέζης διὰ τὴν ἐκπόνησιν τῶν μελετῶν καὶ τὴν ἐπίδειξιν τῶν κατασκευῶν.

Έχορηγήσατε υπό εύνοικούς δρους δάνει-

ον τῆς τάξεως τῶν 2.000.000 περίπου δραχμῶν, διὰ τὴν χρηματοδότησιν τῶν δαπανῶν ἀνοικοδομήσεως.

Πιστεύω, ἀγαπητέ μας κ. Πρόεδρε, διότι τὸν σαὶ προσφοράὶ σας πρὸς τὴν τάξιν τῶν Ποντούπορών Έφοπλιστῶν καὶ τὴν προσφωγὴν τῶν συμφερόντων τῆς Ναυτιλίας, δόσον καὶ ἡ ἀνάδειξις τῆς Ενώσεως μας εἰς Ὁραγισμῶν ἔθνικού καὶ διεθνοῦς ψηφιλοῦ κύρους, ἐκτῆμάντων πλήρως ἀπὸ τὸ σύνολον τῶν ἐφοπλισμῶν συναδέλφων.

Ἐξ ὀνόματος τῶν μελῶν τῆς Ενώσεως μας, ἀγαπητέ μας κ. Πρόεδρε, σᾶς παρακαλῶ νὰ δεχθῆτε μετά τῆς περγαμηνῆς ταύτης καὶ τὰς ἀπέιρους εὐχαριστίας μας, διὸ δόσας ἐπετελέστατε καὶ ἐπιτελέστε εἰς τὸν χώρον τῆς Ναυτιλίας.

Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ Κ. ΑΝΔΡΕΑΔΗ

Ἐν συνεχείᾳ τὸν λόγον ἔλαβεν ὁ πρόεδρος τῆς Ενώσεως κ. Στρ. Ανδρεάδης, ὁ όποιος ὑπεργάμμισε τὰ ἀκόλουθα:

«Αξιότιμε Κε 'Υπουργέ,
Αγαπητοί Συνάδελφοι,

Αἰσθάνομα πολὺ συγκεκινημένος ἀπὸ τὴν ἀγάπην καὶ τὴν συναδέλφικότητα, τὰς όποιας ἡ έφοπλιστική μας οἰκογένεια ἐκδηλώνει πρὸς τὸ πρόσωπόν μου.

Προσωπικῶς νομίζω, διότι οὐδὲν ἐπραξα πτέπον τῶν δσῶν μοῦ υπηγρέψαντον ὁ μεγάλος θαυμασμός μου πρὸς τὰ ἐπιτεύγματα τῶν συναδέλφων μου, ἡ μακρὰ οἰκογενειακὴ μου παράδοσις καὶ ἡ προσωπικὴ μου ἀφοσίωσις πρὸς τὴν πρόοδον τῆς Ναυτιλίας μας.

«Ἐαν δι' ὑμᾶς τοὺς ἐν τῇ Ενώσει συναδέλφους μου ἡ περγαμηνὴ καὶ τὸ ψήφισμα τούτο ἐκφράζουν τὴν ἀναγκώσιν τῶν δσῶν

ὑμεῖς μοῦ ἀποδίδετε προσφορῶν, δι' ἡ σημερινὴ σας χειρονομία ἀποτελεῖ θήκηδόν κινήτρων πρὸς νέας, χάριν τῆς Ενώσεως καὶ τῆς Ναυτιλίας, προσπαθείας.

Εὔνυς ὡς ἀποπερατωθῆται τὸ κτίριον μας, θὰ ἀποκτήσωμεν καλαίσθητον καὶ ἀνετούς έγκατάστασιν καὶ θὰ διαθέτωμεν ἐπάρκειαν χώρων διὰ νὰ στεγάσωμεν καὶ ἄλλας εύρυτεράς, ἀλλὰ πάντοτε ναυτιλιακάς, δραστηριότητας.

Μάζ είναι ἀπαραίτητον ἐν εύπρόσωπον ἐντευκτήριον, διὰ νὰ συναντώμεθα καὶ ὑποδεχώμεθα τοὺς φίλους τῆς Ναυτιλίας.

Θὰ ἐπιμελήθωμεν τῆς δργανώσεως τῆς «ευτιλιακῆς βιβλιοθήκης» καὶ ἀναγνωστήριού, διὰ τὸ ἐπιστημονικὸν καὶ σπουδαστικὸν κοινόν.

Θὰ καταστήσωμεν τὴν Ενώσειν κέντρον ιστορικῶν, τεχνικῶν, νομικῶν, οἰκονομικοναυτιλιακῶν κ.λπ., μελετῶν καὶ ἐρευνῶν.

Καὶ ἐν γένει θὰ θελήσωμεν νὰ ἀξιοποιήσωμεν πᾶσαν δυνατότητα, τὴν όποιαν θὰ μάς προσφέρουν ἡ θέσις καὶ οἱ χώροι τοῦ νέου μας κτιρίου.

Εύχαριστώ θερμῶς τὸν 'Υπουργὸν Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ιω. Χολέδαν, διότι ἐπίμετρος διὰ τῆς ἀγαπητῆς παρουσίας του, τὴν οἰκογενειακὴν αὐτὴν ἐκδήλωσίν μας καὶ διὰ τὴν ἀγάπην μὲ τὴν όποιαν περιβάλλει πάντοτε τὴν ναυτιλιακὴν μας υπόθεσιν.

Εύχαριστώ δλους ὑμᾶς, ἀγαπητοί μου φίλοι καὶ συνάδελφοι, διὰ τὴν μεγάλην χαρὰν καὶ ζωηρὰν συγκίνησιν, τὴν όποιαν μοῦ προσφέρατε κατὰ τὴν σημερινὴν ἡμέραν.

Εὔχομαι εἰς ὅλους σας πᾶσαν προκοπήν εἰς τὰς ἐργασίας σας καὶ ύγειαν καὶ εύτυχίαν δι' ὑμάς καὶ τὰς οἰκογενείας σας.

• Εξ ἄλλου, δημιύλων ὁ ὑπουργὸς κ. Χολέδας, ἐξέφρασε τὴν συγκίνησίν του, διότι ηύτηξε νὰ ἰδῃ ἐπὶ τῶν ἡμερῶν του τοιάσιτην πραγδαίαν ἐξέλιξιν εἰς τὴν Εμπορικὴν Ναυτιλίαν καὶ ηύχηθη ἐκ καρδίας πᾶσαν περαιτέρω πρόσδοσιν.

• Ακολούθως, ὁ κ. Ανδρεάδης ἐτοποθέτησεν εἰς τὰ θεμέλια τοῦ ἀνεγειρομένου κτιρίου ἀναμνηστικὴν πλάκα.

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

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

• ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

- ΝΑΥΛΩΣΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ.
- 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 ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΩΜΕΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ ΗΝ ΠΩΛΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ. — ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 475.227, 412.433.

• ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

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

• ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

- ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝ ΠΑΡΑ ΤΑ ΙΙΟΥΔ΄ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟΛΥΤΟΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ. ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 477.365, 412.433, 425.371.

• ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

- ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ.

• ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

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

ΕΝΘΟΥΣΙΑΣΜΕΝΟΙ ΟΙ ΔΙΟΡΓΑΝΩΤΑΙ ΤΗΣ

«Έκλεισαν τὰς πύλας των τὰ «Ποσειδώνια»

ΑΣΑΦΕΙΣ ΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΠΕΡΙ ΣΥΝΑΦΘΕΙΣΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ

Η διά δεύτερον κατά σειράν έτος διοργάνωσης έδω της διεθνούς ναυτιλιακής έκθεσης «Ποσειδώνια 1970», ή δόπια συνέπεσε με σειράν άλλων ναυτιλιακών έκδηλώσεων, κατέληπτε τὴν ἐντύπωσιν, ὡς ἄλλως της ὑπεγράμμισθη, καὶ ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων παραγόντων, τῆς ἀρτιώτερας συγκρότησεως τῆς.

Ἐν τούτοις, ἀσαφεῖς ὑπῆρχαν αἱ παρασχεδεῖσαι πληροφορίαι, ὅταν ἡ ἔκθεσις ἔκλεισε τὰς πύλας τῆς, τὴν παρελθόνταν Κυριακήν, καθ' ὅσον ἀφόρε τὸν κύριον σκοπὸν τῆς διοργανώσεως τῆς, ητοι τὰς πραγματοποιηθείσας συναλλαγάς. Αἱ πληροφορίαι αὐτὰ δημιούνται περὶ συνάψεων ἐμπορικῶν συναλλαγῶν, ὥσπερ τῆς πολλῶν ἐκστάσεων διλλαρίων, λιρῶν στερλινῶν καὶ εἰς ἄλλουν ξένουν συναλλαγμάτων.

Εἰς τὴν σχετικήν ἀνακοίνωσιν προστίθεται ἐπίσης, ὅτι οἱ ἔκθεσαντες εἰς τὰ «Ποσειδώνια» ἐπιχειρηματίαι ὑπῆρχαν μᾶλλον διακριτικοί, ὡς πρὸς τὸ ὑψοῦ τῶν πωλήσεων καὶ τῶν ἀγορῶν τῶν. Καὶ τοῦτο διότι, ὡς ἀναφέρεται, «εἰς τὴν βιομηχανίαν αὐτὴν ὁ συναγωνισμὸς εἶναι ἔντονος».

Ἐν τῶν δηλώσεων, πάντως, τοῦ προέδρου τῆς «Μαριτάιμ Πρεζεντέΐσον» κ. Ρίτσαρντ Στάμπης, προκύπτει ὅτι ἔκδηλωθη ἀπὸ τούτους ζωηρὸν ἐνδιαφέρον διά τὴν ἐπομένην ἔκθεσιν τοῦ 1972, δόποτε πιστεύεται βασίμως, ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐφετεινῶν ἔκθετῶν (90 συνολικῶς ἐν 15 ἔξιν χωρῶν), θὰ ὑπερβληθῇ σημαντικῶς.

Ἄξιζει νὰ ὑπογραμμισθῇ, ὅτι ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν «Ποσειδώνια» συνεκεντρώθησαν ἔδω πολλοὶ «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ, ὡς καὶ ἔνοι ναυτιλιακοὶ παράγοντες, ίδιαί Βρετανοὶ καὶ Ἰάπωνες. Μεταξὺ τῶν ἔκθετων συγκατελέγοντο ἑταῖροι ναυπηγῆσεων, ἐπισκευῶν, κατασκευῆς μηχανημάτων κλπ. Αἱ μετασχύσαι χώρας, ἐκτὸς τῆς Ἐλλάδος, ήσαν τὸ Βέλγιον, ἡ Βρετανία, αἱ Βερμούδαι, ἡ Γαλλία, ἡ Γερμανία, ἡ Γουγκοσλαβία, ἡ Δανία, ἡ Ἐλβετία, αἱ Ἡνωμ. Πολιτεῖαι, ἡ Ἰσπανία, ἡ Ἰταλία, ἡ Νορβηγία, ἡ Ν. Αφρική καὶ ἡ Σουηδία.

Η ΤΕΛΕΤΗ ΤΩΝ ΕΓΚΑΙΝΙΩΝ

Τὰ ἔγκαινια τῆς ἔκθεσεως ἐτελέσθησαν παρουσίᾳ πολλῶν ὑπουργῶν καὶ ἄλλων ἐπιστήμων, ὡς καὶ εὐρωπιμών ἐφοπλιστῶν εἰς τὸ Ζάππειον Μέγαρον, ἀπὸ κοινοῦ, ὑπὸ τῶν ὑπουργῶν Συντονισμοῦ καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ.κ. Ν. Μακαρέζου καὶ Ἱ. Χολένα.

Ομιλῶν ὁ τελευταῖος κατὰ τὴν τελετὴν, ἀνέφερεν ὅτι ἡ ἀπόφασις τῆς ἔδω διοργανώσεως τῶν «Ποσειδώνια» ήτο δρῆ, ἃν μὴ ἐπιβεδλημένη, καὶ τοῦτο ἀποδεικνύεται ἐκ τῆς ἀθρόας συμμετοχῆς ἔκθετῶν, ὡς καὶ ἐκ τοῦ τεραστίου ἐνδιαφέροντος, τὸ δόπιον ἡ ἔκθεσις προκαλεῖ παγκοσμίως.

Περακέτωρ, δ. κ. Χολένας, ἀφοῦ συνεχάρη τὴν «Μαριτάιμ Πρεζεντέΐσον», διὰ τὰς εύσυνειδήτους προσπαθείας διοργανώσεως τῆς ἔκθεσης, ὑπεγράμμισε τοὺς λόγους, διὰ τοὺς δόπιους δικαιοῦται ἡ Ἐλλάς νὰ φιλοξενῇ τοιάντη ἔκδηλωσιν, ἥτοι ἡ γεωφυσικὴ θέσις τῆς χώρας, τὸ ἐπιτελεσθὲν σύγχρονον ναυτιλιακὸν θαῦμα καὶ ἡ προσπάθεια ἀναδημιουργίας τῆς. Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως.

Ἀκολούθως δ. κ. Χολένας ἐτόνισεν, ὅτι διαρακτήρ τῶν «Ποσειδώνιων» εἶναι τεχνικοϊκονομικός, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ὅτι μετέχουν τῆς ἔκθεσης ἐπιχειρηματίαι καὶ ἀπευθύνονται πρὸς ἐπιχειρηματίας, ἐπὶ σκοπῷ συνάψεως συμφωνιῶν καὶ διενεργείας συναλλαγῶν. Πέραν, δομως, τοῦ οίκου οικονομικού χαρακτήρος, κατέληξεν δ. κ. Υπουργός, δημιουργεῖται ἡ εὐκαιρία προσεγγίσεως καὶ ἐπα-

τῆμα τοῦ διπέδου, τὸ δόπιον ἔδεικνε τὰς δυνήσεις, τὰς δημιουργουμένας ἐκ τῆς κινήσεως τῶν ἐπισκεπτῶν.

• Η ἐρευνα ἀπετέλει ἐπίσης θέμα ἐπιδείξεως. Ο σχετικός πίνας ἔδεικνε πῶς ὁ Λόγιος Ρέτζιστερ χρησιμοποιεῖ τὰς ἐγκαταστάσεις ἡλεκτρονικῶν διερευνητῶν του.

Τιμῆμα, τέλος, τοῦ περιπτέρου, ἡτο ἀφερωμένον εἰς ὑπόδειγμα ἐμπορευματοκιβώτιο - δεξιαμενῆς, τοποθετημένου εἰς συσκευὴν δοκιμῆς μὲ διάφορα φορτία, δεικνύμενα διὰ σειρᾶς ἔγχρωμων φώτων.

• Τὸ ἐνδιαφέρον τῶν εἰδημόνων προσείλκυσαν, ἐξ ἄλλου, αἱ ηλεκτρονικαὶ συσκευαὶ τῆς ἀμερικανικῆς ἑταρίας BENDIX COMMSCO, αἱ δόπιαι χαρακτηρίζονται ὡς Ιδανικαὶ διὰ τὴν χάραξιν πορείας ωκεανοπόρου πλοίου.

• Πολλοὶ ἐπισκέπται περιεργάσθησαν τὸν ναυτικὸν ἀεριστρόβιλον τῆς PRATT and WHITNEY, ὁ δόπιος ἀποτελεῖ ἔξελιξιν ἐνὸς πολυετοῦς προγράμματος ἐρευνῶν, τῆς ἐν λόγῳ ἑταρίας, μὲ τὴν συμμετοχὴν καὶ τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυτικοῦ. Διδεῖ ισχὺν χαλινωτήριον μέχρι 31.500 ὑπῶν εἰς ἐλεύθερον στρόβολον, τοῦ δόπιου ἡ ταχύτης περιστροφῆς ἀνέρχεται εἰς 3.600 στραφάς ἀνά λεπτόν.

φῶν ὅλων τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων. Ἐκ τῶν πλέον ἐντυπωσιακῶν συμμετοχῶν εἰς τὴν ἔκθεσιν ἦτο ἡ τοῦ Βρετανικοῦ Νηογνώμονος. Ἐκ τῶν κυριωτέων ἐκθεμάτων ἦτο τὸ πολέμειγμα, ὑπὸ κλίμακα, περιοχῆς τυπικοῦ λιμένος, εἰς τὸν δόπιον ἐφαίνοντο φωτιζόμενο, μὲ τὴν σειράν της περιγραφῆς των δι' εἰδικῆς ἐκφωνήσεως εἰς τὴν ἀλληλικήν καὶ τὴν ἀγγλικήν, πλοίοι, μια ἔξεδρα διατρέσεως πυθμένος εἰς ἀνοικτὴν θάλασσαν, ἐμπορευματοκιβώτιον, ἀποδέθραι φορτώσεως, σταθμοὶ παραγωγῆς ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας, χημικᾶς ἐργοστάσιας καὶ ἐργοστάσιοι πετρελαιοειδῶν. Πάντα τὰ ἀνωτέρω περιλαμβάνονται εἰς τὸν τομέα τῆς ἐπιβεδλημένων τοῦ Λόγιος Ρέτζιστερ.

• «Ἐπειδόντων ἐνδιαφέρον τὴν τημήσατος τεχνικῶν ἐρευνῶν. Ἐπειδεικνύετο ταλαντοσκόπιον, συνδεδεμένον μὲ

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

* Αντ/πος διδ την Ελλάδα: Κ. Ε. ΚΟΥΤΟΥΠΑΔΗΣ — Εύριπος 9 — Αθηναί — Τηλέφωνον 228-801 Διερκής Παρακαταθήη Τράνζιτο διδ τὸν ἐφοδιασμὸν πλοίων: Εἰς τοὺς κυριωτέους τροφοδότας Πειραιῶν

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Εις απάντησιν δημοσιευθέντων σχολίων εις τὸ ὑπ' ἀριθ. 838/597/1.5.70 φύλλον ἐγκρίτου υἱών περιοδικοῦ, ἔχομεν τὴν τιμὴν γὰρ γνωρίσωμεν τὰ κάτωθι:

Α'. Ἐπὶ τοῦ σχολίου ὑπὸ τὸν τίτλον «Ν. A.T. καὶ I.K.A.»:

1. Συμφωνία πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 18 παράγρ. 7 τοῦ N. 3170/55 «περὶ N.A.T.» καὶ 7 τοῦ N. 4502/66, εἰς καταβολὴν τακτικῆς εἰσφορᾶς ὑπὲρ N.A.T., ὑπέκειντο καὶ οἱ ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων, ἔχοντων συγκεκρημένον πλήρωμα, ἔργαζόμενοι ἀλλοδαποὶ ὡς καὶ οἱ ἡμεδαποὶ μὴ ἀπογεγραμμένοι ναυτικοὶ (διαβαθμισμένοι) ἐφ' ὅσον ἀνεγράφοντο ἐν τῷ ναυτολογίῳ.

2. «Ἡδη δύναμει τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 9 τοῦ N.D. 87/1969 οἱ ὡς ἄνω ἀλλοδαποὶ καὶ «Ἑλληνες μὴ ἀπογεγραμμένοι ναυτικοὶ δὲν ὑπόκεινται εἰς τὴν καταβολὴν εἰσφορᾶς ὑπὲρ N.A.T. κ.λπ., ἐφ' ὅσον δὲν καταλαμβάνουν ὄργανην θέσιν ἢ δὲν ἀνήκουν εἰς ναυτικήν εἰδικότητα, ἢ δὲν ὑπηρεσία τοῦ N.A.T., ἐφαρμόζουσα παγίως τὴν ὡς ἄνω διάταξιν, δὲν ὑπολογίζει πλέον εἰσφοράς ἐπὶ τῶν ναυτολογημένων πέραν τῆς ὄργανης συνθέσεως ἀλλοδαπῶν καὶ ἡμεδαπῶν μὴ ἀπογεγραμμένων ναυτικῶν.

3. «Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐν τῷ σχολίῳ ἀναφερομένην εἰδικήν περίπτωσιν ἐξ ἐρεύνης διεπιστώθη ὅτι πρόκειται περὶ τοῦ διαβαθμισμένου ναυτικοῦ Νικολάου ΚΟΥΡΑΧΑΚΗ, ναυτολογημένου ἕπει τοῦ πλοίου «Παντελῆς» Ν.Π. 3352 (Ναυτολόγιον 9 Λίθερπούλ 21.2.1969 ἔως 23.9.1969) τὴν εἰδικότητα τοῦ ἔνδον προσώπου. Διὰ τὸν ὡς εἴρηται ὅρθως ὑπελογίσθησαν εἰσφοραὶ ὑπὲρ N.A.T., δεδομένου ὅτι σύτος κατελάμβανεν ὄργανηκήν θέσιν τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου, εἰς ἣν δὲ περίπτωσιν δὲν ὑπελογίζοντο αὐτοὶ θὰ ἔσοι νὰ καταλογισθῇ ἐλλιπής σύνθεσις, ὅποτε ἡ ἐπιβάρυνσις τοῦ πλοίου θὰ ἥτο κατὰ πολὺ μεγαλυτέρα. Ἡ ἐν τῷ σχολίῳ σας προτεινομένη λύσις χρήζει νομοθετικῆς ρυθμίσεως, τὴν ὅποιαν ἔξετάζει ἡδη ὡς ὑπηρεσία.

Β'. Ἐπὶ τοῦ σχολίου ὑπὸ τὸν τίτλον «Ινανέφαρμοσθή»:

1. Ἡ ἔξαγορά τοῦ χρόνου ἐφεδρικῆς στρατιωτικῆς ἐν γένει ὑπηρεσίας, διανυθείσης ἐν πολεμικῇ περιόδῳ, ἔχει καθιερωθῆν ὑπὸ τῆς παραγράφου Β1 τοῦ ἄρθρου 24 τοῦ N. 4502/66 καὶ τελεῖ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ὁ αἵτων τὴν ἔξαγοράν ναυτικὸς ἥτο ἀπογεγραμμένος πρὸ τῆς στρατεύσεως τοῦ ὡς ἐφεδρος. Προθεσμίαν περιοριστικήν τῆς τοιαύτης ἔξαγορᾶς δὲν ἐπιτάσσει ὁ Νόμος.

2. Τὸ ἄρθρον 5 τοῦ N.D.375/1969 ἐπέτρεψε τὴν ἔξαγορὰν τῆς ἐν τῷ B.N. διανυθείσης ὑπηρεσίας πολεμικῆς περιόδου ὑπὸ τὰς αὐτὰς προϋποθέσεις τῆς παραγράφου Β1 τοῦ ἄρθρου 24 μὲν ΜΟΝΗΝ ἔξαγεται, ὅτι δὲν ἀπαιτεῖται ὅπως ὁ αἵτων τὴν ἔξαγορὰν εἶναι ἀπογεγραμμένος ναυτικὸς πρὸ τῆς στρατεύσεως του. Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς εὐεργετικῆς ταύτης διατάξεως ὁ Νόμος τάσσει ἔξαμην προθεσμίαν τῆς ἔξαγορᾶς δυναμένης νὰ πραγματοιηθῇ καὶ ὑπὸ ἐκπροσώπου ἡ πληρεξουσίου.

3. Συνεπῶς, διὰ τὸν ἀπογεγραμμένον ὡς ναυτικὸν πρὸ τῆς στρατεύσεως του εἰς τὸ B.N. δὲν γεννηταὶ ζήτημα προθεσμίας πρὸς ἔξαγορὰν τῆς διανυθείσης ἐν τῷ B.N. ὑπηρεσίας πολεμικῆς περιόδου.

Γ'. Ἐπὶ τοῦ σχολίου ὑπὸ τὸν τίτλον «Οι πίνακες μισθοδοσίας»:

1. Δεδομένου ὅτι ἀπὸ 15ης Φεβρουαρίου 1971 θὰ ἐπέλθῃ ἀλλαγὴ τῆς ισχυουσῆς σήμερον συμμίγους ὑποδιαιρέσεως τῆς ἀγγλικῆς λίρας, εἰς δεκαδικὴν τοιαύτην καὶ ἐν ὅψει τῆς ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους ἀνανεώσεως τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων 'Ἐργασίας τῶν πληρωμάτων ποντοπόρων πλοίων, ἡ 'Ὑπηρεσία τοῦ N.A.T. μελετᾷ ἡδη τὸ ὄλον θέμα διὰ τὴν ἀπλούστευσιν τῶν νῦν ἴσχυοντων πινάκων εἰσφορῶν ὑπὲρ N.A.T. καὶ λοιπῶν Ταμείων Προνοίας καὶ Ειδικῶν Κεφαλαίων.

2. «Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐν τῷ σχολίῳ ἀναφερομένην κυκλοφορίαν δύο βιβλίων, περιεχόντων πίνακας μισθοδοσίας κ.λπ., ἀσφαλῶς θὰ πρόκειται περὶ ἀνεπισήμου ἐκδόσεως ιδιωτῶν, διότι ἡ 'Ὑπηρεσία τοῦ N.A.T. εἰς οὐδεμίαν τοιαύτην ἐκδοσίν ἡ κυκλοφορίαν προέδη.

Μετὰ Τιμῆς
·Ο 'Υπουργός
I. ΧΟΛΕΒΑΣ

Πειραιεύς, 22 Μαΐου 1970

ΤΑ ΣΕΜΙΝΑΡΙΑ ΤΗΣ "ΣΑΙΤ.."

Κύριε Διευθυντά,

Θὰ ἡθελαμεν νὰ ἀπαντήσωμεν ἐνωρίτερον εἰς τὸ ἄρθρον «Σεμινάρια τῆς Sait», τοῦ τεύχους σας τῆς 15ης Μαρτίου. 'Ἡ ἀργοπορία ὀφείλεται, κατ' ἀρχήν, εἰς τὸ γεγονός ὅτι, συμφωνοῦντες ἀπόλυτα μὲ τὰ γραφόμενά σας, ἐθεωρήσαμεν σκόπιμον νὰ ἔξετασθωμεν, πρώτων, τὶς δινατότητες πραγματοποιήσεως, ἀφ' ἔνος, καὶ ἀποτελεσματικότητος, ἀφ' ἔτερου, τῆς ὄμολογουμένως ἔξαιρέτου προτάσεως σας.

Κατ' ἀρχήν, ὑπάρχουν τελωνειακοὶ περιορισμοί, μὴ ἐπιτρέποντες τὴν κατοχὴν ἡλεκτρονικῶν μηχανημάτων, πρὸς ἐπίδειξην ἡ μετεκπαίδευσιν, πέραν τοῦ τριμήνου.

Ἐκτὸς τούτου, καὶ ἔαν ὁ λόγος τοῦτος ἐξέλιπεν, εἶναι ἐπιβεβλημένη ἡ συνεχῆς ἀνα-

νέωσις τῶν μηχανημάτων, ὥστε ἡ μετεκπαίδευσις νὰ γίνεται πάντοτε ἐπὶ τῶν τελευταίων τύπων, διὰ νὰ εἶναι ἀποτελεσματική καὶ ἐπωφελής καὶ διὰ τὸν ναυτικὸν καὶ διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν.

Ἡλθομεν, ἐπομένως, εἰς ἀπαφὴν μετὰ οἰκου τοῦ ἔξοτερικοῦ καὶ ιδιαιτέρως μετὰ τῆς Sait, ὥστε παρὰ τὰς ἀνωτέρω δυσκολίας, νὰ συμβάλωμεν εἰς τὴν μετεκπαίδευσιν, ὅχι μόνον τῶν ἀξιωματικῶν A/T καὶ καταστρώματος, ἀλλὰ καὶ τῶν πλοιάρχων ὀλιευτικῶν πλοίων διὰ τὸν σωστὸν καὶ ἐπικερδῆ τρόπον ἀξιοποίησεως τῶν ἡλεκτρονικῶν μηχανημάτων, διὰ τῆς συνεχίσεως διοργανώσεως ἐπιμορφωτικῶν προγραμμάτων μὲ τὴν διενέργειαν σεμινάριων, γενικῶν καὶ ειδικῶν.

Ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου, εὐχαρίστως σᾶς γνωρίζομεν, ὅτι εἰς τὴν ἐκθεσιν «Ποσειδώνια» ἔξετεθησαν τὰ πλέον σύγχρονα ἡλεκτρονικά μηχανημάτα, Ἐξειδικευμένον προσωπικόν ἀπήντησεις, τεχνικάς καὶ μή.

Ἡδη, μετὰ τὸ πέρας τῆς ἐκθεσεως, κατόπιν συμφωνίας μετὰ τῆς Sait, μετεφέραμεν τὰ μηχανημάτα αὐτὰ εἰς τὴν άθεουσαν διαλέξεων τῆς ἑταίριας μας, διὰ τὴν ἐναρξιν εἰδικῶν σεμινάριων δι' ἀξιωματικούς A/T καὶ πλοιάρχους SSB καὶ ἀλλας συγχρόνους ἔφαρμογας.

Ἄυτα ὡς πρὸς τὴν δραστηριότητα τῆς ἑταίριας μας καὶ συμμετοχήν της εἰς τὴν μετεκπαίδευσιν τῶν ἀξιωματικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Θὰ μᾶς ἐπιτραπῇ, πάντως, ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ, νὰ παρατηρήσωμεν τὸ ἔχησης σημαντικούν, κατὰ τὴν ἀντίληψίν μας, ἐπὶ τοῦ προκειμένου:

Ἐνται γεγονός ἀναμφισβήτητον, ὅτι ἡ μετεκπαίδευσις εἰς τὴν ἐποχὴν μας εἶναι κάτι τὸ ἐπιβεβλημένον ἐν ὅμει τῆς συνεχούς καὶ ἀλματώδους ἀναπτύξεως τῆς τεχνολογίας. 'Αλλ' ἐνώ διὰ τὰς ἀλλας προσηγμένας χώρας ἀποτελεῖ λόγιν τοῦ προβλήματος, διὰ τὴν πατριόδη μας, γενικῶς, καὶ διὰ τὴν Ἐμπορικήν μας Ναυτιλίαν ιδιαιτέρως, δὲν ἀποτελεῖ παρὰ προσωρινὴν θεραπείαν δι' ἔνο βασικὸν λόγον. Συγκεκριμένως, διότι ἡ βασικὴ ἐκπαίδευσις τῶν ναυτικῶν μας, ίδιως τῶν ἀξιωματικῶν A/T — οἱ ὅποιοι μᾶς ἐνδιαφέρουν ἐν προκειμένῳ — εἰναι ἀνέπαρκη, λόγῳ:

α) Τοῦ ἀπηρχαιωμένου καὶ ἐλλιποῦς ἐκπαιδευτικοῦ προγράμματος.

INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY (BERMUDA) LIMITED

ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΚΑΙ ΛΟΚ-ΑΟΥΤ

Εὐπροσάρμοστος καὶ πλήρης κάλυψης Ἀπεργιῶν καὶ Λοκ-αούτ, προκαλούντων καθυστερήσεις εἰς τὰ πλοῖα. Οἱ δροι καὶ ἡ διάρκεια τῆς καλύψεως δύνανται νὰ προσαρμόζωνται κατὰ τρόπον ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς ίδιαιτέρας ἀπαιτήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων.

Διὰ λεπτομερείας ἀποταθῆτε:

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

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

β) Της έλλειψεως κατολλήλου άγνωστης τῶν ἀξιωματικῶν, ίδιαιτέρως τῶν ναυτικῶν.

Καὶ εἰς τὰς δύο περιπτώσεις, τὸ Κράτος εἶναι, εἰς μὲν τὴν περίπτωσιν, διότι ἐπιτρέπει τὴν λειτουργίαν ίδιωτικῶν σχολῶν, χωρὶς ίδιαιτέρων ναυτικήν παράδοσιν καὶ πρόγραμμα καὶ ἐκ τῶν ὅποιών δὲν ἔξερχονται μόνον ἀνεπαρκεῖς, τεχνικῶς, ἀξιωματικοί, ἀλλὰ καὶ μὴ προστρομοσύνην εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Καὶ εἶναι περιπτόν, νομίζομεν, νὰ τονίσωμεν, διότι τὸ στέλεχος τοῦ πλοίου πρέπει νὰ εἶναι πρώτον «ναυτικός» καὶ μετά «τεχνικός». Καὶ σωστοὶ ναυτικοὶ ἐκπαιδεύονται μόνον εἰς τὰς σχολὰς τοῦ Y.E.N.

Καθίσταται, ἐπομένως, εὐνόητον, διτὶ ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις εἰς τὴν πατρίδα μας πρέπει ν' ἀναδιοργανωθῇ «ἐκ βάθρων» καὶ ἀντιμετωπισθῇ ὑπὸ τὴν διπλῆν αὐτὴν μορφὴν, μὲ τὴν δημιουργίαν πλήρως ἐκσυγχρονισμένου ἐκπαιδευτικοῦ προγράμματος μετ' ἔξαστησεως εἰς ὅλα τὰ σύγχρονα μηχανήματα, διστε ν' ἀποδίῃ εἰς τὸ πλοῖον, δχι μόνον ἐνιαὶ Ικανὸν ἀξιωματικόν, ἀλλά, κυρίως, ἐνιαὶ στέλεχος μὲ πλήρη τὴν συνείδησιν τῆς ναυτικῆς του ἀποστολῆς.

Γνωρίζομεν, διτὶ ἡδη τὸ ἐκπαιδευτικὸν πρόγραμμα τῶν ἀξιωματικῶν Α/Τ ἐπανεξετάζεται καὶ εἰμεθα βέβαιοι διτὶ προσαρμοσθῆται εἰς τρόπον διστε ν' ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς σημερινὰς ἀπαιτήσεις.

Μὲ τὸν τρόπον αὐτὸν, διτὶ καταστῆ δυνατὸν εἰς τοὺς ἀξιωματικούς μας, διὰ περιοδικῶν μετεκπαίδευσών, νὰ εἶναι πάντοτε ίκανὰ καὶ ἄξια στελέχη, δπως εἶναι οἱ ξένοι συναδέλφοι των καὶ δπως τοὺς χρειάζεται ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις.

Υπὸ αὐτᾶς καὶ μόνον τὰς προϋποθέσεις, ἡ μετεκπαίδευσις τῶν ἀξιωματικῶν θ' ἀποτελέσῃ ἀποτελεσματικὸν παράγοντα καὶ λύσιν τοῦ προβλήματος καὶ δχι ἀπλῶς προσωρινὴν καὶ ἀνεπαρκῆ θεραπείαν, δπως ἀνογκατικῶς θὰ εἶναι, ἐάν συνεχισθούν αἱ παρούσαι συμθῆκαι βασικῆς ἐκπαιδεύσεως.

Εὐχαριστούμεντες διὰ τὴν φιλοξενίαν,
διατελούμεν μετά τιμῆς
Ἐλληνικὴ Ραδιο-Ναυτικὴ Ἐπαρισ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΟΛΙΤΗΣ
Πειραιεύς, 'Ιούνιος 1970

ΟΡΘΟΝ ΤΟ ΑΙΤΗΜΑ

Ἄξιότιμε Κύριε Διευθυντά,

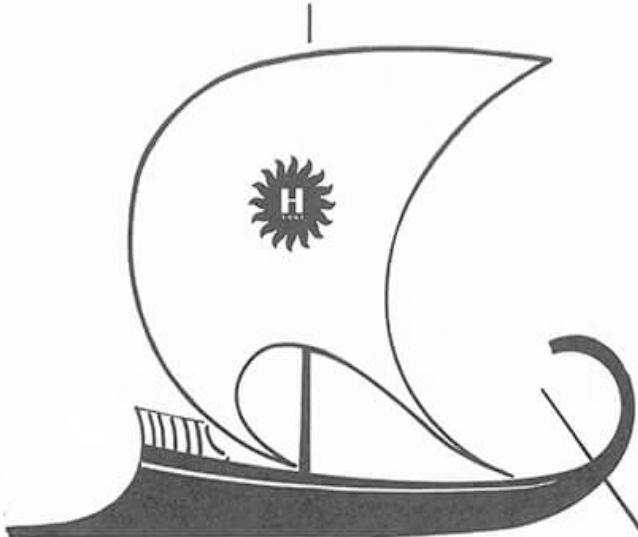
Εἶμεθα μία μερὶς μηχανικῶν τοῦ 'Εμπ. Ναυτικοῦ, οἱ ὅποιοι δὲν συμπεριλαμβανόμεθα εἰς τὸ εὐεργέτημα τοῦ Νομοθετικοῦ Διατάγματος, ὑπ' ἀριθ. 375 (ἀριθ. Φύλου Κυριαρχίας 267/Α'). «Περὶ ἔξαγορᾶς στρατιωτικῆς ὑπηρεσίας ἐν πολεμικῇ περιόδῳ».

'Η Πατρίς, κατὰ τὰς δυσκόλους στιγμάς τοῦ συμμοριτοπολέμου, μᾶς ἐπέλεξε νὰ ἐπανδρώσωμεν τὰς μαχίμους μονάδας τοῦ 'Εθνικοῦ μας Στρατοῦ. Πρὶν δμως στρατευθῶμεν, ἡμεθα κάποιοι διπλώματος Μηχανικῶν Σχολῶν E.N. καὶ καθ' ὅλα ἔτοιμοι πρὸς ναυτολόγησιν, ἐντιθέσει τῶν εὐεργετούμενών συναδέλφων μας, οἱ ὅποιοι ὑπηρέτησαν εἰς τὸ B.N. κατὰ τὴν ἀνωτέρω μὲν ἡμάς περίοδον, ἀδιακρίτως ἐάν εἶχον προγενεστέρως ὑπηρεσίαν ἐν τῷ B.N. Νομίζομεν διότι θὰ δικαία μία τροποποίησις τοῦ ἀνωτέρου Νομοθετικοῦ Διατάγματος, διστε καὶ ἡμεῖς — οἱ εἰς τὸν στρατὸν ἔρχας ὑπηρετήσαντες — νὰ συμπεριληφθῶμεν εἰς αὐτό, εὐεργετούμενοι.

Εὐχαριστούμεντες διὰ τὴν φιλοξενίαν
διατελούμεν μετά τιμῆς

N. ΠΑΠΑΜΗΤΣΟΣ
Α' Μηχανικὸς E.N.
Ε. ΠΕΤΡΑΚΗΣ
Α' Μηχανικὸς E.N.

Ράς Τανούρα, 18 Μαΐου 1970



ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ

Δώσατε ἐντολὴν εἰς τὸν μεσίτην σας, ὅπως τοποθετῇ μέρος τῶν ἀσφαλειῶν σας εἰς τὴν ἐλληνικὴν ναυτασφαλιστικὴν ἀγοράν!

Ἡ "ΗΛΙΟΣ" Α.Ε.:

- Συνεργάζεται μεδ' ὅλων τῶν εἰδικευμένων μεσιτῶν ἐπὶ τῶν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκαφῶν τοῦ Λονδίνου.
- Ἐμπιστευθῆτε τὴν ἀσφάλειάν σας εἰς τὴν ἐμπειρίον ἐπιλογήν τοῦ μεσίτου σας.
- Ἡ ὑπαρξίας ισχυρᾶς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς εἶναι πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

ΗΛΙΟΣ
Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΑΣ

ΟΔΟΣ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ 86 - ΑΘΗΝΑΙ 142

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: KONATTO

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟΝ 629.431

TELEX. NO 215.834 CAP. GR.

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΓΙΑΝΝΗ ΦΥΤΡΑ

Η ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΤΟΥ Ο.Α.Π.

ΣΕΙΡΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΠΡΟΣ ΕΚΠΟΝΗΣΙΝ

Τό δόλον όργανωτικόν πρόδηλημα τού Ο.Α.Π. είσηθεν εἰς τήν διαδικασίαν τῆς ἐπιλύσεως, κατόπιν τῆς ἔγκρίσεως ὑπὸ τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου, τῶν προδιαγραφῶν, διὰ τὴν ἀναδιοργάνωσιν τῶν διοικητικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τὸν ἔκσυγχρονισμὸν τῶν με, θέσδων ἐκμεταλλεύσεως τοῦ λιμένος. 'Η σχετικὴ πρωτοδουλία διὰ τὴν μεθόδουσιν τῆς ἔργασίας, ἡ ὅποια διέφευται εἰς τὸ Γραφεῖον 'Ἐπιχειρησιακῆς Ἐρεύνης, ἀνήκει εἰς τὸν πρόσδρομον, στρατηγὸν Οἰκονόμου καὶ τὸν γενικὸν διευθυντὴν κ. Σάδβαν.

Τό πρώτον κεφάλαιον τῶν προδιαγραφῶν ἀφρᾶται εἰς τὸν ἔκσυγχρονισμὸν τῆς ὄργανωσεως καὶ λειτουργίας τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὀργανισμοῦ, προτείνονται δὲ σχετικῶς, τὰ ἀκόλουθα:

● Μελέτην τῆς ὑφισταμένης διαρθρώσεως τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Α.Π. καὶ ὑποδολῆς προτάσεων, διὰ τὴν ἀναγκαίαν ἀναδιάρθρωσιν τούτων, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν συγχρόνων μεθόδων ὄργανωσεως καὶ διοικήσεως τῶν λιμένων.

● Μελέτην τοῦ ισχύοντος 'Ἐσωτερικοῦ Κανονισμοῦ Λειτουργίας τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Α.Π. καὶ καθηκόντων τῶν ὑπαλλήλων αὐτοῦ καὶ ὑποδολῆς προτάσεων πρὸς βελτίωσιν τῆς διεξαγωγῆς τῶν διοικητικῶν ἔργασιῶν τοῦ Ο.Α.Π., βάσει τῆς προταθησομένης νέας ἀναδιάρθρωσεως τῶν ὑπηρεσιῶν καὶ ἐνός πλήρους, ἀσφαλοῦς καὶ ἀποτελεσματικοῦ, ἐσωτερικοῦ, πληροφοριακοῦ συστήματος, μεταξὺ αὐτῶν.

● Μελέτην τοῦ ὑφισταμένου λογιστικοῦ συστήματος, τοῦ λογιστικοῦ σχεδίου καὶ τοῦ μηχανογραφικοῦ συστήματος διατήτων δελτίων καὶ ὑποδολὴ προτάσεων διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν γένει λογιστικῶν ἔργασιῶν τοῦ Ο.Α.Π., καθ' δλα τὰ στάδια τῆς συντάξεως τοῦ προϋπολογισμοῦ καὶ τῆς ἐνάρξεως ἐκάστης χρήσεως μέχρι τῆς καταρτίσεως τοῦ ισόλογισμοῦ τέλους χρήσεως καὶ τῆς κρατικῆς ἀναλύσεως καὶ διερευνήσεως αὐτοῦ, τὴν ἐνδεικυούμενην μορφὴν τοῦ μηχα-

νογραφικοῦ συστήματος (ἐπέκτασιν ὑπάρχοντος ἡ ἀντικατάστασιν δι' ἡλεκτρονικοῦ διερευνητοῦ), ὡς καὶ τῶν ἀναγκαίων μεταβολῶν ἐπὶ τῶν ἔκπονηθέντων, ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Π., μηχανογραφικῶν προγραμμάτων, προκειμένου νά ἐπιτευχθῇ ἡ μηχανογράφησις πάσης, ἐν τῷ Ο.Α.Π., διεξαγομένης λογιστικῆς ἔργασίας.

● Πλήρην ἀνάπτυξιν κοστολογικοῦ συστήματος τῶν λιμενικῶν ἔργασιῶν, τὸ ὅποιον βάση συμπεριλάβῃ, ἐκτὸς τοῦ προσδιορισμοῦ τοῦ ιστορικοῦ κόστους καὶ τοῦ ὑπολογισμοῦ Standard Cost, τὴν δημιουργίαν λογαριασμῶν ἐκμεταλλεύσεως καὶ ἀποτελεσμάτων κατὰ κύριον κλάδον λιμενικῆς δραστηριότητος.

● Μελέτην τοῦ ὑφισταμένου συστήματος στατιστικῆς καὶ ὑποδολὴν προτάσεων βελτίωσις αὐτοῦ, πρὸς τὸν σκοπὸν συγκεντρώσεως ἀκριβῶν στοιχείων, προκειμένου νά καθίσταται δυνατή ἡ ἔρευνα τῶν ἐκάστοτε μεταβολῶν τῆς κινήσεως τῶν πλοίων εἰς τὸν λιμένα, ἀπό τῆς εἰσόδου τοῦ μέχρι τοῦ ἀπόπλου (χρόνος ἀναμονῆς, διάρκεια παραμονῆς, ἀπασχοληθέντα κρηπιδώματα, ἀναγκαῖοι συσχετισμοὶ κ.τ.λ.), τῆς διακινήσεως καὶ παραμονῆς τῶν ἐμπορευμάτων, κατὰ διφόρους κατηγορίας, εἰς τοὺς ἐστεγασμένους καὶ ὑπαιθρίους ἀποθηκευτικούς χώρους, τῆς κινήσεως τῶν ἐπιβατῶν κ.α.

● 'Ανάπτυξιν εὑρυτάτου προγράμματος ταχυρύθμου καὶ κανονικῆς ἐκπατιδένσεως ὑπαλληλικοῦ προσωπικοῦ, ἐφ' δλων τῶν προταθησομένων νέων μεθόδων ὄργανωσεως καὶ λειτουργίας τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Α.Π., μὲ σκοπὸν τὴν κατανόησιν αὐτῶν καὶ τὴν κατάρτισιν ικανῶν στελεχών.

● 'Οργάνωσιν ὁμάδων, ἐπιτελικῶν στελεχῶν πρὸς οἰκονομικὴν ἀνάλυσιν τῶν στοιχείων, μελέτην, ἔρευναν καὶ ἐπίλυσιν τῶν ἐκάστοτε παρουσιαζομένων προβλημάτων ὄργανωσεως, διοικήσεως, λειτουργίας ἐγκατάστασεων καὶ ἐκμεταλλεύσεως καὶ πρὸς ὑποδομήθησιν τῆς διοικήσεως τοῦ Ο.Α.Π., διὰ

τὴν λῆψιν ταχέων καὶ ὄρθων ἀποφάσεων καὶ γενικῶς διὰ τὴν ἀσκησιν ὄρθολογικῆς πολιτικῆς.

● Κατάρτισιν ἀναπτυξιακῶν προγραμμάτων.

● Μελέτην τῶν κλάδων: Κατασκευῆς καὶ συντηρήσεως λιμενικῶν ἔργων, παροχῆς ἐργαστικῶν χειρῶν, παροχῆς μηχανημάτων, παροχῆς πλωτῶν μέσων, ἀποθηκεύσεως ἐμπορευμάτων, δεξαμενισμῶν καὶ ὑδροτίθεσης.

● Μελέτη τοῦ γενικοῦ θέματος τῆς ἐκπλεύσεως καὶ ὑποδολὴ προτάσεων, διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν δρων καὶ συνθηκῶν τῆς ἐκμεταλλεύσεως, μὲ σκοπὸν τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τῶν μεθόδων ἐκμεταλλεύσεως τοῦ λιμένος, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν νέων τάσεων τῆς ἐπιστήμης καὶ τῶν συγχρόνων ἐπιπτέντεων τῆς τεχνικῆς.

'Ελπίζεται, ὅτι μετὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς μεθοδολογίας τῶν ἐπιχειρησιακῶν ἐρευνῶν, θά ἐπιτευχθῇ:

1. 'Η ἀρίστη, δυνατή ἀξιοποίησις τῶν ύφισταμένων λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τῶν διατίθεμένων μέσων.

2. 'Ο προγραμματισμὸς ἐπεκτάσεως τῶν ἐγκαταστάσεων καὶ προμηθείας, ἐπὶ πλέον, μηχανικῶν μέσων, ἐφ' ὅσον τὰ ὑπάρχοντα ἔσται ἀνεπαρκῆ ἡ οἰκονομικῶν ἀπαξιωθέντα.

3. 'Η αξιησίς τῆς ἀποδοτικότητος τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ, τῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τῶν μηχανικῶν μέσων, ἐν συμδιασμῷ πρὸς τὴν μεγαλύτεραν, δυνατὴν ἐπιτάχυνσιν τῶν φορτοεκφορτωτικῶν καὶ λοιπῶν λιμενικῶν ἔργασιών.

4. 'Η μείωσις τοῦ κόστους.

● Προγραμματισμὸς κατασκευῆς τῶν ἀπαιτούμενων ἐγκαταστάσεων καὶ μέσων, διὰ νά ἔξασφαλισθῇ ίκανοποιητικός χειρισμὸς τῶν φορτίων, ὑπὸ τὰς νέας μορφᾶς μεταφορᾶς αὐτῶν, ἢτοι κοντέινερς, πολέτται, λάζ κ.α.

Βεβαίως, αἱ μελέται αὕτινες θὰ συνταχθοῦν, θὰ ὑπόκεινται εἰς τελικὴν ἔγκρισιν, παρὰ τῆς διοικήσεως τοῦ Ο.Α.Π., πρὸ τῆς ἐφαρμογῆς των, ὕστε νά ἐπέλθουν μεταβολαί, ἔαν ἀνακύψῃ τοιαύτη ἀνάγκη. 'Η ἐφαρμογὴ τῶν προτάσεων θὰ γίνη δοκιμαστικῶς δι' ἐν ἑτοῖς, τῇ ἐπιβλέψει καὶ εὐθύνη τῶν συμβούλων.

Πέραν τοῦ τί θὰ προκύψῃ ἀπό τὰς μελέτας αὐτάς, πρέπει νά ἔξαρθῃ τὸ γεγονός, διὰ τὸν διοικήσεως τοῦ Ο.Α.Π., πρὸ τῆς ἐφαρμογῆς των, ὕστε νά ἐπέλθουν μεταβολαί, ἔαν ἀνακύψῃ τοιαύτη ἀνάγκη. 'Η ἐφαρμογὴ τῶν προτάσεων θὰ γίνη δοκιμαστικῶς δι' ἐν ἑτοῖς, τῇ ἐπιβλέψει καὶ εὐθύνη τῶν συμβούλων.

Telegrams : NIKAS

Telephones : Offices 5253
5254

Residences : Director - 4456
Manager - 741803

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

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

N. Kassimatis, Ltd.

SHIPPING AGENTS - SHIPCHANDLERS - COLD STORAGE CHAMBERS
EXPORTERS - IMPORTERS

Bankers :

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

LOURENCO MARQUES

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΜΑΡΚΕΣ

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

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

ΛΙΑΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

Αί έφαρμοσθεῖσαι νέαι μέθοδοι χειρισμοῦ φορτίων εἰς τὸν λιμένα

ΠΑΛΕΤΤΑΙ, ΑΡΤΑΝΑΙ, ΚΟΝΤΕΊΝΕΡΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

Εις εἰδικήν ἔκθεσιν τῆς Διευθύνσεως φορτοεκφορτώσεως τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος Πειραιώς, περιέχονται τὰ ἔξαχθέντα συμπεράσματα, ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς νέων μεθόδων χειρισμοῦ τῶν φορτίων, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ 1969, ὡς καὶ τίνα, ἔτερα στοιχεῖα, τὰ ὅποια ἐπιβάλλεται νὰ τύχουν ιδιαιτέρας προσοχῆς. Διὰ πρώτην, ἀλλώστη, φοράν τοιαύτη ἐργασία ἐμφανίζεται ὡλοκληρωμένην καὶ τίθεται ὑπὸ δύψιν τῆς Διοικήσεως τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ τοῦ διοικητικοῦ του συμβούλιου, προκειμένου νὰ χαραχθῇ ἡ περαιτέρω πορεία εἰς τὸ θέμα τῆς προσφρογῆς τοῦ λιμένου, εἰς τὰ νέα συστήματα.

Καὶ ἡ ἐργασία αὕτη ἀποτελεῖ ἐμπνευσιν τοῦ πράεδρου τοῦ Ο.Λ.Π., στρατηγοῦ κ. Ἀν. Οἰκονόμου, ὁ ὄποιος ἔρευνά, κατὰ τομεῖς, ὀλόκληρον τὸ σύστημα λειτουργίας τοῦ λιμένου, ὥστε νὰ εἰσχωρήσῃ μέχρι τῶν αἰτίων, συνεπείᾳ τῶν ὅποιων ὠρισμέναι λειτουργίαι δὲν ἀποδίδουν κατὰ τρόπον ιδιαίτερον.

Οὕτω, πρέπει νὰ ἔχει μέρος τοῦ πρώτου ἀποτέλεσμα τῆς νευρόδους προσπάθειας τοῦ κ. Οἰκονόμου, ἡ ἐκπονθεῖσα μελέτη, ὑπὸ τῆς διευθύνσεως φορτοεκφορτώσεων, ἡ ὄποια εἰς τὸ κεφάλαιον περὶ τῶν σημειωθεισῶν ἔξελίξεων εἰς τὰς μεθόδους χειρισμοῦ τῶν φορτίων, ἀναφέρει, μεταξὺ ἄλλων καὶ τὰ ἀκόλουθα:

ΑΙ ΠΑΛΕΤΤΑΙ

"Απὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ λιμένου ἔτους ἐφαρμόζεται εἰς εὐέρειαν κλίμακα τὸ σύστημα τῆς ἐπὶ παλεττῶν στοιβασίας, μεταφορᾶς καὶ ἐγένει διακινήσεως τῶν θαλασσίων, κομιζόμενων φορτίων, μὲ ίκανοποιητικά ἀποτέλεσματα, ἐξ ἀπόφεως ρυθμοῦ καὶ κόστους διεγαγῆς τῶν ἐν τῷ λιμένι ἐργασιῶν.

Εἰδικότερον:

● Σημαντικαὶ ποσότητες γενικῶν ἐμπορευμάτων (εἰς σάκκους, χαρτοκιβώτια καὶ ἔτερων συναφάν τύπων συσκευασίας), μεταφέρονται διὰ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, ναυτιλιακῶν Οἰκῶν τοῦ ἔξωτερικού (Γερμανικῶν, Ὀλλανδικῶν, Σκανδιναϊκῶν κ.α.), ἐπὶ εἰδικῶν ξυλινῶν ὑποδάθρων (παλεττῶν). Ἡ ἐκφόρτωσις, εἰσαγωγὴ καὶ ἡ ἐν συνεχείᾳ πα-

ράδοσις τῶν ἐν λόγῳ φορτίων ἐνεργοῦνται τῇ χρησιμοποίησι περιονιφόρων συσκευῶν καὶ ὀχημάτων, ὁ δὲ ἀποσχηματισμὸς τῶν παλεττῶν συντελεῖται ἅμα τῇ ἐνστοθέσει τῶν ἐμπορευμάτων ἐπὶ τῶν μεταφορικῶν μέσων τῶν παραστητῶν.

Τὰ ἐκ τῆς μέχρι τοῦδε ἐφαρμογῆς τοῦ ἐν λόγῳ συστήματος ἀποτελέσματα, συνιστάνται:

- 1) Εἰς τὴν ἔξοικονόμησιν χρόνου (κατὰ ποσοστὸν 50% καὶ πλέον ἐπὶ τοῦ ἀπαιτούμενου).
- 2) Εἰς τὴν ἔξοικονόμησιν ἀπαθηκευτικοῦ χώρου (ἀπεριόριστον ὑψος στοιβασίας).
- 3) Εἰς τὴν ἔξοικονόμησιν ἐργατικῶν χειρῶν (κατὰ τὸ πρώτον στάδιον καὶ μέχρις ἐφαρμογῆς τοῦ Νέου Κανονισμοῦ Ἐργασίας εἰς τὰς κομιστικὰς Ιδίως ἐργασίας) καὶ
- 4) Εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν ζημιῶν τῶν διακινουμένων ἐμπορευμάτων εἰς τὸ ἐλάχιστον.

"Ἐν συνεννόησει μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων ὡς ἀνωτέρω ναυτιλιακῶν Οἰκῶν, προσωρινοῦς καὶ μέχρις οὐδὲν θελεστοῦ ἀποθέσεως τῆς ἀποτελεσμάτων τῶν παλεττῶν διὰ τὴν καθιέρωσιν τοῦ συστήματος τῆς ἀνταλλαγῆς, ἡ ἐπιστροφὴ τῶν τελευταίων συντελεῖται μετὰ τὴν παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τοὺς παραλήπτας, ἵνα μὴ μεταβάλλεται η φύσις τῆς ἐπιδεκτικῆς μηχανικοῦ χειρισμοῦ μονάδος (Unit Load) καθ' ὅλα τὰ στάδια τῆς ἐκφόρτωσεως καὶ ἐσωτερικῆς διακινήσεως τῶν ἐν λόγῳ φορτίων.

● "Ἀπαυτα σχεδόν, τὰ εἰς σάκκους κομιζόμενα διὰ συμβατικῶν πλοίων συνήθους στοιβασίας φορτία, μοναδοποιοῦνται εἰς παλέττας τοῦ 1 - 1½ τόνουν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐκφόρτωσεως, εἴτε ἐντὸς τοῦ κύτους, εἴτε ἐπὶ τῆς προκυμαίας καὶ οὕτω ἐναποθηκεύονται εἰς τὰς εἰδίκας, διὰ τὰ φορτία, ταῦτα, ἀποθήκας τοῦ λιμένου. Τούτο ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα τὴν πλήρη μηχανοποίησιν τῶν ἐργασιῶν τῆς εἰσαγωγῆς καὶ τοῦ κομιστικοῦ μὲ τὰ γνωστὰ ὡς προανεφέρθη πλεονεκτήματα. "Υπολογίζεται ὅτι τὰ κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον διακινηθέντα ἐντὸς τοῦ λιμένου τοῦ Νέου Κανονισμοῦ Ἐργασίας ὡς έως 200.000 τόνους.

● "Ηράκτο ἡ παλεττοποίησις ἔξαγωγίμων προϊόντων, χρησιμοποιούμενών πρὸς τούτο τῶν πρὸς ἐπιστροφὴν παλετῶν μεταφέροντων τὰ φορτία ταῦτα πλοίων.

Διὰ τοῦ τρόπου τούτου ἐπιδιώκεται ὁ περιορισμὸς τῆς χρησιμοποίησεως τῶν φορτηγίδων εἰς δις ἐναποτίθενται μέχρι σήμερον τὰ πρὸς φόρτωσιν ἐμπορεύματα καὶ ἡ ταχυτέρα καὶ οικονομικωτέρα φόρτωσις αὐτῶν ἐπὶ τῶν πλοίων.

"Ἐκ τῆς μέχρι τοῦδε δοκιμαστικῆς ἐφαρμογῆς τοῦ συστήματος τῶν παλεττῶν προκειμένης φορτώσεως, ἔξαγεται τὸ συμπέρασμα ὅτι, ἔξασφαλιζούμενών τῶν προϋποθέσεων ἐναποτίθεσεως καὶ πρωθήσεως (καταλλήλου ἔξαγωγικοῦ ὑποστέγου καὶ εἰδίκων ρυμουλκούμενών) ἡ σημειούμενη σήμερον παθητικότης ἐν τῇ διεγαγωγῇ τῶν ὡς εἰρηται ἐργασιῶν (εὐθηγόνων τιμολόγιον - δυσμενεῖς συνθήκαι) θὰ ἔκμηδενισθῇ. Χαρακτηριστικῶς σημειούνται ὅτι εἰς τίνας περιπτώσεις ἐπιτυχάνεται ταυτόχρονος ἐκφόρτωσις καὶ φόρτωσις παλετταρισμένων ἐμπορευμάτων εἰς μίαν κυκλικήν διαδρομήν τοῦ βέλους τοῦ γερανοῦ.

● Λαμβάνονται ἀπαντα τὰ ἐνδεικυνόμενα μέτρα διὰ τὴν εἰς τὸν δυνατόν, ταχύτερον, χρόνον μεταφοράν τῶν παλετταρισμένων φορτίων μέχρι καὶ τῆς θύρας τοῦ εἰσαγωγέως, μὲ τὴν ὑποχρέωσιν ἐπιστροφῆς τῶν κενῶν παλεττῶν ἐντὸς εὐλόγου χρόνου, ἐπεκτεινομένου οὕτω τοῦ ἐν λόγῳ συστήματος καθ' ὅλον τὸ μῆκος τῆς μεταφορικῆς ἀλύσου. Πρὸς τοῦτο ἐπρογραμματίσθη ἡδη ἡ προμήθεια τοῦ ἀναγκαιούντος ἀριθμοῦ παλετῶν καὶ ἐγένοντο αἱ σχετικαὶ ἐνέργειαι πρὸς τὸ ἀριθμόν "Υπουργείου, καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὴν κυκλοφορίαν εἰδίκων διάταξις τοιαύτας μεταφορᾶς φορτηγῶν αὐτοκινήτων (μὲ ἐλευθέραν πλατφόρμαν).

ΑΙ ΑΡΤΑΝΑΙ (PRESLUNG LARGO)

Παραλλήλως πρὸς τὴν μεταφορὰν παλεταρισμένων φορτίων, σημαντικαὶ ποσότητες φορτίων εἰς σάκκους (μῆτ ἐπιδεχομένων παλετποίησιν), σιδηρους καὶ χάρτου (εἰς ρόλλους), ἐστοιχαγμένα ἐντὸς τῶν κυτῶν τῶν πλοίων εἰς ἐτοίμους ἐκ τῶν προτέρων ἀρτάνων βάρους ἔνος ἔως 200.000 τόνους ἐκάστης, ἔξεφορτωθήσαν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς κατὰ τὸν ἀπολύτως ικανοποιητικόν.

Τὸ σύστημα τούτο τῆς μοναδοποίησεως τῶν φορτίων, ἀποβλέπει κυρίως εἰς τὴν ἔξοικονόμησιν ἐργατικῶν χειρῶν κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν καὶ ἐπαύξησιν τῆς ἐργατικῆς ἀποδόσεως.

Μέχρι τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Νέου Κανονισμοῦ Ἐργασίας ὑπὸ τοῦ ὄποιον προβλέπεται μειωμένη σύνθεσις ἐργατικῆς δύναμος, τὰ ἐπιτυχανόμενα πλεονεκτήματα συνίστονται

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

"MEDOV"

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



30 VIA BALBI, GENOA

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

Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping

άφ' ένδος μὲν εἰς τὴν ἐπιτάχυνσιν τῆς ἐκφορτώσεως ἀφ' ἔτερου δὲ εἰς τὸν περιορισμὸν τοῦ συνολικού κόστους διεξαγωγῆς τῆς ἑργασίας, λόγω τῶν πραγματοποιουμένων ἐν προκειμένῳ ἐπηρημένων ἐργατικῶν ἀποδόσεων.

ΤΑ ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ

'Απὸ τοῦ μηνὸς Σεπτεμβρίου τοῦ 1969 ἡ κίνησις τῶν ἐντὸς εἰδικῶν ἐμπορευματοκιβώτων (Containers) μεταφερομένων φορτίων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, σημειοὶ περαιτέρω ἔξελιξιν.

Εἰδικάτερον:

• 'Ἐνεκανιάσθη τακτική ἔνδομαδιαία γραμμῇ μεταξὺ λιμένων Ἰταλίας καὶ Πειραιῶς δι' εἰδικοῦ ὀχηματαγωγοῦ πλοίου, μεταφορικῆς ἰκανότητος 32 ἐμπορευματοκιβώτων, κομιζόμενων ἐπὶ ρυμουλκουμένων ὀχημάτων καὶ φορτοεκφορτωνόμενών κατὰ τὸ roll - on roll - off σύστημα.

• 'Η πλήρωσις καὶ ἡ ἔκκενωσις τῶν ἐμπορευματοκιβώτων ἐνηργούντο εἴτε ἐπὶ τῆς προκυμαίας, εἴτε δι' ἓνα σημαντικὸν ἀριθμὸν εἰς τὰς ἀποθήκας τῶν εἰσαγωγέων ἢ ἔξαγωγέων χρησιμοποιηθέντων διὰ τὴν ἔκτος τοῦ λιμένος διακίνησιν τῶν ἐμπορευματοκιβώτων ἴδιωτικῶν ρυμουλκουμένων ὀχημάτων.

Τὸ κόστος τῆς διεξαγωγῆς τῶν περὶ ὡν ὁ λόγος ἔργασιων συνισταμένων ἀπὸ πλευρᾶς Ο.Λ.Π. εἰς τὴν φορτοεκφόρτωσιν τῶν ρυμουλκουμένων ὀχημάτων τοῦ πλοίου καὶ εἰς τινας περιπτώσεις, τὴν πλήρωσιν ἢ ἔκκενωσιν τῶν ἐμπορευματοκιβώτων, είναι λίαν χαμηλόν, λόγω τοῦ περιωρισμένου ἀριθμοῦ τῶν ἐν προκειμένῳ διστιθέμενών ἐργατῶν, οἵτινες σημειώτεον ἀμείβονται μὲ τὸ ἡμερομίσθιον τοῦ κομιστοῦ.

'Απὸ τοῦ παραθέτοντος Φεβρουαρίου ἡ ὡς προσενέφερθη ἔνδομαδιαία τακτική γραμμῇ ἔχυτερεται δι' ἔτερου ὀχηματαγωγοῦ πλοίου, ἰκανότητος 50 ἐμπορευματοκιβώτων.

Τὰ ἐν λόγῳ φορτία ἔχυτερεται διὰ τῆς εἰς τὴν παρὰ τὴν λιθίνην ἀποθήκην τοῦ

ιοκ 3 διαμορφωθείσης εἰδικῶν ἀποδάθρας καὶ διὰ τῶν εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ Ο.Λ.Π. δύο αὐτοκινήτων γερανῶν (ἀνυψωτικῆς ἰκανότητος 15 - 20 τόνων) ἄνευ οὐδεμίας καθυστερήσεως.

• 'Απὸ τοῦ μηνὸς Νοεμβρίου ἐνεκανιάσθη 150ήμερος τακτικὴ γραμμὴ πρὸς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς δι' εἰδικοῦ ὀχηματαγωγοῦ πλοίου κομιζόντος πάσης φύσεως τροχοφόρα (αὐτοκίνητα, τρακτές κ.α.), ἐκφορτωθέμενα διὰ τοῦ roll - on roll - off συστήματος, διατίθεμένων πρὸς τοῦτο, ὡς δόηγῶν, μονίμων ἐργατῶν τῶν εἰδικῶν ἐργασιῶν προωθήσεως.

Καὶ τὸ σύστημα τοῦτο, ἐκφορτώνονται περὶ τὰ 40 - 50 ὄχηματα καθ' ὥραν, δὲ ἀριθμὸς τῶν διατίθεμένων ὡς ἀνωτέρω ἐργατῶν δὲν ὑπερβαίνει τοὺς ἕξ.

Ἄυται, ἐν γενικαῖς γραμμαῖς, ἥσαν αἱ σημειωθεῖσαι κατὰ τὸ λήξαν ἔτος ἔξελίξεις, καθ' ὃσον ἀφορᾷ τὸν τρόπον διεξαγωγῆς τῶν φορτοεκφορτωτικῶν ἐργασιῶν εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ λιμένος.

Παρὰ τὸ γεγονός ὃτι διὰ τῶν καταβληθείσῶν συντόνων ἐνέργειῶν, δὲν ἐστι μειώθησαν συμαντικαὶ δυσχέρειαι εἰς τὴν καθόλου διεξαγωγὴν τῆς ἑργασίας, ἐν τούτοις κρίνεται περισσότερον ἐπιτακτική, λόγω τῶν προβλεπομένων διὰ τὸ τρέχον ἔτος περαιτέρω ἔξελίξεων, ἡ ἐκπλήρωσις τῶν ἀπαραιτήτων προϋποθέσεων εἰς τὸ προμηθείας καὶ ἐγκαταστάσεις περὶ ὧν ἀναφερόμεθα κατωτέρῳ.

NEOI ΧΩΡΟΙ ΕΙΣ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ

'Ητο πλέον καιρὸς νὰ περιέλθουν εἰς τὸν Ο.Λ.Π. ὡρισμένοι χώροι τοῦ Περάματος, οἱ ὅποιοι εἰναι «ζωτικοί» διὰ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ λιμένος καὶ δὲν ἐπέτρεπτο νὰ παραβλάπτεται ἡ ἐνιαίοποιησίς τῶν λειτουργιῶν, σκοπὸς διὰ τὸν ὅποιον δι' Ὁργανισμός καὶ προσπαθείας σοθαράς καὶ διπάνας ὑπερόγκους ὑφίσταται. "Ἀλλως τε, οἱ ἐν λόγῳ χώροι οὐδέποτε ἐπαυσανά νὰ ἀνήκουν εἰς τὸν Ὁργανισμόν, ἀσχέτως ἐὰν οὔτος εδέχῃ ἐπὶ σείσαν δεκτεῖται τὴν παραμονὴν ἐκεῖ τῶν ἐγκατασταθέντων.

Οὕτως ἡρθη αὐτοδικίας ἢ χρησίς τῶν χώρων αὐτῶν, εἰς τὸ Πέραμα, ὑπὸ τῶν κατεχόντων αὐτοὺς εἴτε εὐθαρέτως, εἴτε κατὰ

παραχώρησιν, ὡρίσθη δὲ χρηματικὴ ἀποζημίωσις μέχρι 100.000 δρ., κατὰ περίπτωσιν, προκειμένου οἱ παραδίδοντες τοὺς χώρους νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰς διπάνας μετεγκαταστάσεώς των.

"Ητο δό μόνος τρόπος, διὰ νὰ ἀντιμετωπίσθων αἱ ἀνάγκαι δημιουργίας λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ δόδων προσπελάσεως, πρὸς ἔχυτερησιν τῆς ὀλονέν αὐξανομένης ἐμπορευματικῆς καὶ ἐπιβατικῆς κινήσεως, εἰς τὸ Πέραμα.

Τὸ δόλον θέμα ἐρρυθμίσθη καὶ νομοθετικῶς, ὅστε νὰ μὴ δημιουργηθοῦν περιπτέτειαι ἀπὸ τυχὸν διεκδικήσεις.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε. (ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10^{ος} ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 424.222 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,

ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

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, WERKSPOR

SHIPS EQUIPMENT MANUFACTURERS

LIPS PROPELLERS - ATLAS WINCHES ETC.

REPAIRING COMMERCIAL SERVICE

P.O. BOX 30 - CADIZ - CABLE ADDRESS: NAVAL - TELEX: 76022



ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ - REPRESENTATIVES:

ΕΙΣ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

GOURDOMICHALIS & CO. (CHARTERING) LTD

MANAGEMENT HOUSE,

PARKER STREET, LONDON W.C.2 ENGLAND

Telephone: 01-242-0981 — Telex: 267704

Telegr.: KAVOSHIP, LONDON W.C.2

ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 51

ΤΗΛ. 429.333 - ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: KAVOS

Κάποιες εύθυνες μας



ΕΛΕΓΑΜΕ κάποτε, ότι ουάρχει μιά προλατικική τάξη στὸν τόπο μας, ποὺ δὲν δικαιολογεῖται νὰ πιστεύῃ στὶς ἀνεκδίηγητες «σοσιαλκομικούς τικάδες» παραπλανήσεις τοῦ αἰδίνος μας. Είναι οἱ ναυτικοὶ. Καὶ τοῦτο, γιατὶ οἱ συλληρότεροι ἀπὸ δύος ἄλλους βιοποροῦντας, ἔχουν καὶ ἔνα ἐξεχωριστὸ προνόμιο: Ηλέπουν μὲν τὰ μάτια τους τὰ συνθήκηντα στὶς πολλές καὶ διάφορες χώρες, δημοσίᾳ τὸ ἀδιναντόδοι αὐτὸς σύστημα ἑψθος εἰς τὰς στάδια τῆς πληρέστερης ἐφαρμογῆς του. Σύντομοί τοις θωμάζεις τῆς Γραφῆς, οἱ ναυτικοὶ, ζεῖται καὶ κάθε στιγμὴ βάζουν τὸ δάκτυλο τους στὸν «τόπο τῶν ζηλῶν», γιὰ νὰ δικαιοτάσσουν τὰ προΐόντα τῶν μοντέρνων κοινωνικῶν συστημάτων καὶ τὴν κατάντια δύνατον τὰ ὑψίστανται. Ἀπὸ τὴν πρώτη στιγμή, τοὺς τὸ φοβερὸ φυτόριο ἔβλαστησε πέρα ἀπὸ τὸν Εὔξενο, φῆται ἡμέρας δύον μὲν συνεργασία πιστῶν καὶ ἀπίστων ρομαντικῶν καὶ ἡλιόθινων μεταφυτεύεται: ἀνὰ τὰς ἡπείρους, οἱ ναυτικοὶ ζεῦν, παρακληθοῦσι καὶ πληροφοροῦνται, πρώτο χέρι, ἔργη καὶ ἡμέρας πρωτοπόρων, καρικάρνουν τὰ ἐπιτεύχητα τῶν πειραματιστῶν, ἀλλὰ καὶ τὴν ἔχοθλισι τῶν... πειραματιζούμενων.

Ἄλτός, ἀκριβῶς, είναι: δὲ λόγος ἐπου στὴν περιοχὴ μας πολὺ ἄργης νὰ δώσῃ τὸ «παρόν» αὐτὴν ἡ θανάσιμη γάγγραινα.

Κάτι: τέτοιο ἔλεγχος κάποτε καὶ τὸ πιστόνικα. Ήδης είναι δυνατόν, ἀπονήσαι, νὰ δώσῃ προσοχὴ εἰς τέτοιους δρόμους κάθε ναυτικοῦ, παρακολουθοῦντας τὴν ζωὴν εἰς ρωσικά, τὰ κινεζικά καὶ τὰ ρουμανικά λιμάνια καὶ πᾶς είναι δυνατόν νὰ τὴν ἡγλαφῇ, σὰν τὴν παραβάλη μὲν τὴν ζωὴν στὸν Πειραιά, στὴν Πάτρα καὶ στὴν Θεσσαλονίκη. Ήδης είναι δυνατόν νὰ βαθμολογήσῃ καλύτερα ἐκεῖ τὸν οικογενειακὸ ρυθμό, συγχρίνοντάς τον μὲ τὴν ἀλληλικήν οικογένειας σὲ πολιτείας καὶ εἰς θητεία.

Άλτα λέγουμε, ἀλλὰ κατὰ ἀκριβῶς ἔδειπνον οἱ ἀνθρώποι τοῦ ἀτροφικοῦ, στὴν Ἑλλάδα, σχετικοῦ κόμματος. «Ἐδεῖπνον τὴν ἀνάγκην κάποιας ιδιαίτερης προσοχῆς γιὰ ἔμβολασμον». «Ἐπερπετεῖ νὰ γίνῃ ἡ ἀπειτηρικὴ μεταμόσχευση στὸν ὑδρόδιο κόσμο μὲν δυναμικούς καὶ κατάλληλους παράγοντες, ώστε νὰ ἐπιτευχθῇ καὶ ἐκεῖ ἡ ποιητὴν «εύθυγράμμηση».

Ἔτοι, δεκτήκαμε στὸν τομέαν μας τὸν παρασκότο επισκόπητο. Πολυύδρομος ἡ δράση του σὲ λιμάνια, σὲ συνδικάτα, σὲ ταράτσες καὶ παζαρόδια. Τὸ μόνο πόστο δημού δὲν τὸν είδε καὶ δὲν τὸν ἐγνώρισε, είναι: τέλος... ναυτολόγιο τῶν καραβιδῶν.

Μὴ μοῦ πῆγες δὲτι κατάφερκαν τίκοτα τὸ σπουδαῖο. Καὶ εἴπαμε τὸ γιατί. Δύσκολη ἡ καρπ-

φοίκα τοῦ συστήματος, μεταξὺ ἀνθρώπων πληρίστικα πληροφορημένων. Λοτό, δύμος, δὲν σημαίνει: δὲτι καταθέουν τὰ δύλα η παρακιτοῦνται: τοῦ μιοπορτούτικοῦ τῶν σκοποῦ. Ο δύναμις δυομεριστής Μανύλης Πολυχρόνης, ἥγειται τῷρα τῆς ἀναδημοσιεύγειας τῆς ἑλληνικῆς Ναυτιλίας μὲν ἔδρα τὸ «Ἀμυδρό». Ο λαντζέρης Νίκος Καλοδήνης, ἔξεχουσας τῷρα πολιτικὴ προσωπικότης μέλος τοῦ πολιτικοῦ γραφείου τῆς Κεντρικῆς Επιτροπῆς τοῦ Κομμουνιστικοῦ κόμματος τῆς Ἑλλάδος, ἀποστέλλεται ἀπὸ τὶς χώρες τοῦ Ημεραπάρκυτος γιὰ νὰ μάς ἀπαλλάξῃ ἀπὸ τὰ... δεινά τοῦ μιλιταρισμοῦ. Καὶ εἰς συνέχεια, καθὼς μᾶς πληροφοροῦν τὰ ραδιόφωνα, ἔνας ἄλλος πολυθυλασσοδαρμένος δικός μας, δ... ἀνθρακέας Ἀντιόνης «Ἀμπατέλος», ἐπομένεται τὴν ἀπόλυτη ὑγείαν τῆς ἀντίτοκης γιὰ τὴν... ἀλόγωτην Ἑλλάδα, στὸν κύρω τῆς Δυτικής Εὐρώπης.

«Ἄς μη μένουμε, συνεπῶς, καὶ ἔμεις παραπομένοι». Άλτην τὴν στιγμὴ συγκαντρώνουμε στὸ συνάρτηση: μας δύος αὐτοὺς τοὺς ἀγωνιστές. Φυσικά, ἡ ὡς τῷρα δρᾶσι τοὺς ἔγγυάται ἀνάλογες ἐπιτυχίες γιὰ τὰ μελλούμενα. «Ἄλλα, ἀν αὐτοῖς οἱ φωτιστές γιὰ νὰ ἔξασταλθεῖσυν τὸ φωμάκι τους, ἀποδύνται νὰ κοπκιοῦν ἀέρα στὸ γούδι, παρουσιάζεται στὸρας ναυτικούς μας μιὰ λημπρὰ εὐκαιρία νὰ προσφέρουν μέγχι δέρμα στὸν τόπο μας. Καθὼς τὰ πολλά, τῷρα, καρδία μας ἀλλονίζουν δῆλα τὰ λιμάνια τῆς Οἰκουμένης τοὺς προσφέρεται: τὸν προνομιακὴν εὐκαιρίαν νὰ παρακληθοῦν δῆλα τὰ πρωτοποριακά, τὰ συγχρητιμένα, ἀλλὰ καὶ τὰ βραδυπορεῦντα κοινωνικά συστήματα, ἀνάμεσα στὰ ἀποικία της τὴν ἔξικα μας καὶ τὴς ἀναμφισβήτητες ἀρετές μας. Η βιομηχανία μας ἔξεργασι εἰς οἰκείες ανταγωνισμούς νικηφόρους. Η Ναυτιλία μας ἔπειρχεται κάθε φυτασία, καθὼς πιθανότητα. Πρώτη καὶ καλύτερη στὸν κόσμο. Αλλά πίσω ἀπὸ κατά τὰ ἐπινήσεις, πίσω ἀπὸ τὰ Ησαεδώνικα, διακρίνεται ἡ καλπικὴ κραυγὴ καὶ τὸ μοιρολόγιο τῶν Πολυχρόνηδων, τῶν Αιγαπιέλων καὶ τῶν Καλοδήνων καὶ δῆλων τῶν διοίσιον τους, ἀλλὰ καὶ τῶν συνοδειςπορεύοντων τους.

Καὶ ἔδω ἀπέξει: νὰ ἀκούεται, ἀκριβῶς, ἡ ναυτικὴ φωνή. Η φωνὴ ἔκεινων, ποὺ ἀπὸ κοντά παρακολουθοῦν καὶ μὲ τὰ ίδια τους τὰ μάτια διατηλούν συμπεράσματα. Πέρα ἀπὸ τὶς ἔκχριμάτες θεωρείες, πέρα ἀπὸ τὶς καλπικές ιδεολογίες, πέρα ἀπὸ τὶς δημιαγωγικές ὑποσχέσεις: ὑπάρχουν πάντα ἡ ώμη ἀλήθεια: Τούρησον τὰ παραδίγματα, τὰ προσβαλλόμενα στὸν παρατηρητήν. Καλύτερος παρατηρητής καὶ ἀγνότερος κριτής ἀπὸ τὸν κοινωνιογραφικὸν ναυτικό, ἀλλος ξανεῖς δὲν είναι. Στὸ δικό του τὸ μεγάσσων ἀποστολώνται: δὲ ξενόδουλος προπαγανιστής καὶ δὲ ἀγόρτης δημιαγωγός.

Άλτην είναι: δὲ δική μας ἀπιτακτικὴ ὑποχρέωσι, αὐτὸς τὸ ιερό μας τὸ καθήκον.

καὶ ἀπὸ τὰ ἐπὶ πληρωμῇ ἀνακοινωθέντα τὸν πρακτορείουκον κατασκευασμάτων.

Μὲ τὴν ζωτικὴν καὶ ἀναμφισβήτητη τέτοια ἀνημέρωσι τους, οἱ ναυτικοὶ πολλὰ θὰ προσφέρουν καὶ πολὺ θὰ φεύγουν.

Λέγονται: δῆλα κατά, σπεύδων νὰ δηλώσω ὅτι: καὶ ἄλλο, παρὰ σὲ προπαγανιστικὴ ἔξορμης οἱ ξεκινάντα τῷρα ἡ στήλη μου. Τὰ λέγω ζηνοτακτὲς τὴν πεποιηθόμην: δὲτι είμαστε ἔνας λαός θυμαριστος καὶ γεμάτος ἀρετές. Φθάνει: μόνο νὰ μεταθέσουμε σὲ νοικοκυρεμένην, διοικητικά ἀτιθεσική, γιὰ νὰ στειροποιήσουμε τὰ προτερήματά μας.

Είναι: πασίγνωστο, δὲτι η ράτσα μας θυματούργει διὰ μέσου τῶν αἰδίνων, ἀλλὰ μόνον διτανούσια: καθηδηγουμένη ἀπὸ γερούς ἑγκαράλους καὶ ἀπὸ χέρια σταθμαρά. Δὲν ὑπάρχει λόγος γιὰ τὴν ἀνακρέσουμε τέτοια συμπεράσματα. Αὐτά τὰς κατάδην πανίστιν κρόνια ἀπὸ τὴν ἐποχὴ τῆς παλιγγενεσίας μας, ζητούν μᾶς προσφέρουν διδάγματα, στὸ τί ἀξίζουμε σὰν καλδιοκύμημα καὶ ποὺ ἔπειτομε διτανούσια διτανάρχας τῆς δημιαγωγίας καὶ τῶν κακῆς ὥρας συναλλαγῶν μας καὶ κατρακυλούσιν στὸ βρόδορο. Καὶ τί νὰ ποιοτιμηθούμε: Μετὰ τὶς ισχές τῶν βαλκανικῶν πολέμων, η κόλασις τοῦ δικαιούμενού μετέρχεται τὴν Μικρασιατικὴν καταστροφήν. Μετὰ τὸ «Ἀλβανικὸν μεγαλούργημα», δὲ φοβερὸς Δεκέμβριος. Μετὰ ἀπὸ μᾶς δεκαετίας σταθερή ἀνάρρωσης, οἱ κραυγὴς τῶν ἀθηναϊκῶν πολέμων, μὲ τέρμα τὴν Αγία Κονσταντίνην.

«Αναφορίζουμε καὶ αὐτὴ τὴν στιγμὴν, παρουσιάζοντες τὴν ἔξικα μας καὶ τὶς ἀναμφισβήτητες ἀρετές μας. Η βιομηχανία μας ἔξεργασι εἰς οἰκείες νικηφόρους. Η Ναυτιλία μας ἔπειρχεται κάθε φυτασία, καθὼς πιθανότητα. Πρώτη καὶ καλύτερη στὸν κόσμο. Αλλά πίσω ἀπὸ κατά τὰ ἐπινήσεις, πίσω ἀπὸ τὰ Ησαεδώνικα, διακρίνεται ἡ καλπικὴ κραυγὴ καὶ τὸ μοιρολόγιο τῶν Πολυχρόνηδων, τῶν Αιγαπιέλων καὶ τῶν Καλοδήνων καὶ δῆλων τῶν διοίσιον τους, ἀλλὰ καὶ τῶν συνοδειςπορεύοντων τους.

Καὶ ἔδω ἀπέξει: νὰ ἀκούεται, ἀκριβῶς, ἡ ναυτικὴ φωνὴ. Η φωνὴ ἔκεινων, ποὺ ἀπὸ κοντά παρακολουθοῦν καὶ μὲ τὰ ίδια τους τὰ μάτια διατηλούν συμπεράσματα. Πέρα ἀπὸ τὶς ἔκχριμάτες θεωρείες, πέρα ἀπὸ τὶς καλπικές ιδεολογίες, πέρα ἀπὸ τὶς δημιαγωγικές ὑποσχέσεις: πάντα ἡ ώμη ἀλήθεια: Τούρησον τὰ παραδίγματα, τὰ προσβαλλόμενα στὸν παρατηρητήν. Καλύτερος παρατηρητής καὶ ἀγνότερος κριτής ἀπὸ τὸν κοινωνιογραφικὸν ναυτικό, ἀλλος ξανεῖς δὲν είναι. Στὸ δικό του τὸ μεγάσσων ἀποστολώνται: δὲ ξενόδουλος προπαγανιστής καὶ δὲ ἀγόρτης δημιαγωγός.

Άλτην είναι: δὲ δική μας ἀπιτακτικὴ ὑποχρέωσι, αὐτὸς τὸ ιερό μας τὸ καθήκον.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΕΦΟΔΙΑ & ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ
σας έξυπηρετεῖ στὴν Ελλάδα ή

ΑΝΤΩΝΙΑ ΔΗΣ·ΑΤΛΑΣ
η μεγαλύτερη πιό όργανωμένη έπιχειρησία

Τηλεφωνήσατε
410.435
410.628

ΤΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑΤΑΡΙΟ ΤΟΥ ΠΟΝΤΟΠΛΟΟΥ

ΤΟ «ΦΤΕΡΩΤΟ ΑΙΟΝΤΑΡΙ...»

Η ΗΟΛΗ τῶν Δόργων, τῶν Λορεντών, τῶν Καναλιών καὶ Καναλέττων ἔμπνευ, τολμημένη γηραιά κυρία σύδν οὐκαλύψθη πέπλο τῆς. Τὴν δράσιν τούτην ρίχνουμε τὴν ἀγκυρά μης καὶ προσθένουμε τὸ εἰκάστος στήν προθέτα τοῦ Σάντου Βαζίλειο.

Μέσα σ' από τὸν κάρεινο ὅγρῳ πέπλῳ διακρίνουμε τὰ ἔγγη μικρὰ παλιὰς ὄμορφας καὶ λαμπροῦ παρελθόντος. Σήμερα δὲ γεννήκκεν «σόδας» εἰςθωριασμένος, ρετουσαρισμένος, πολυχρωμικό νερόπλιμος. Τὸ τοριστικὸν «ντουκάριφρα» δύο πετυχημένο κι' ήταν είναι; δὲν μπορεῖ να κρύψῃ τὴν φθορά. Βουλιάζει: ὡς «γηράσασα ἐν ἀκριτικῇ» ἀρχόντισσα στὰ λαππομένα νερά καὶ στὴν λάσπη τοῦ ὑποβάθρου τῆς. Πάνω στὴν λάσπη τῆς «Λαγκούνας» γεννήθηκε. Μέσα στὴν λάσπη τῆς θὰ πεθάνῃ. Καὶ πεθαίνει: μ' ἔναν ἀργόν καὶ μαρτυρικό θάνατο. Τὸ ίδιο περίπολο. «Εἴτε» Δηπωνέωθινοι οἱ ἔγχοροι τῆς «Γαλανοτάτης» στὰ ὑγρά καὶ ἀνήκαστα σκοτάδια τοῦ Ηλέτου Ντουκάλε...

Τά μαράχια νερά τῶν κακαλαῖδων ταράζονται νύχτα - μέρα καὶ τὰ ἀπόνερα τῶν χιλιάδων πλωτῶν μέσους δέσποιν καὶ κατατρόμενα τὰ θεμέλια. Ή γόνδολα δὲν ἄφηνε ἀπόνερο, ἔνα σιγανό φλοιόδημα, ἵνα τραγούδη, κάποιο τε-
ντυχήδιο ἐρωτευμένης καρδίας. Σύμερο τὸ «κρι-
κράτη» μὲ τὰ ἑκατό του ἄλογα κάνει ἀπόνερο
δουνοῦ καὶ κομικά, γιατὶ δὲλα πήραν τὴν μορφὴν
ταχύνης· Η γόνδολα καταδικάστηκε στὸν
παροξυσμὸν· καὶ ἀργοτελεῖνει. Δέν ὑπάρχει
ἄλπιδη γιὰ ναδίο. Χάδηκαν πιὰ καὶ τ' ἀν-
θρώπινα αἰσθῆματα. Χάθηκαν κι' οἱ... καρ-
διές. Ήθραν «τιμή», ἀπὸ τότε μάλιστα, ποὺ
χρησιμοποιήθηκαν καὶ σάν... ἀνταλλαχτικά,
κάτιον ἀπὸ τὰ μαργικά χέρια μιᾶς... βεντέτας
τῆς ἀποστήλης. Πίνηκαν, λέσι, «μεταμόσχευ-
ση».

家 事

Χριστιανικά μυημένα, ναοί λατρείας ιστορίας, πήραν μορφή μουσείων Τέχνης. Η λατρεία τού θεού και τοῦ Ιερού έγινε περιέργεια, ματαιωδείξια, συνομπωμός. Συνχρυγίσαμε στήν λατρεία τῶν εἰδώλων. Λατρεύουμε τὸ φυγιδωτό· καὶ τὴν Τέχνην. Κάναμε τὸ χρώμα θεό. "Ολοὶ ταχυκόριτες. Καὶ εἰσδάλλουμε στὸ Σάν· Μάρκο· φορτωμένοι μὲν φωτογραφικά σύνεργα. "Έχουμε ἀνάγκη ἀλλαγῆς θεοῦ. Τὸ ἐπίδαλλος· ἡ κοινωνία τῆς οπαρκατωναλώσεως. Τὸ ἐπίδαλλον οἱ βιομηχανίες τῶν φίλων. Καὶ ἀποθανατίζουμε μὲ τὰ ίδια μας τὰ χέρια, ἔκεινο ποὺ ἐμείς, περά τὴν τεχνολογική μας ἔξελιγή ζὴν θὰ καταφέρουμε ποτὲ νὰ ξανθητίξουμε. Καὶ φωτογραφίζουμε δὲ, τι ἄφησε τὸ πέρασμα τῶν αἰώνων καὶ γά··· οὐρανοί. Δὲν μορίζεις πιά λιθάνια καὶ λειωσιένα, κερί δ· Ναός. Στὸν δρόμο διάχυτα τὰ ἀρώματα. Ντιόρ, Ροχές, Λανδένια, Λανκάμι, Ρουμπιτσάνη. Γυναικεῖα καὶ ἀνδρικά. Πολυεθνικό τὸ «μελίσσα», παρδαλέ, πολυχρωμικό, ἀκούρευτο. Γυναικεῖς μινιφορδούσες, ἔσκεπταστες, γυναικεῖς μὲ ἀνδρικὸ πανταλόνι· όχι σεμινοτυφικό, ἀλλὰ πιὸ πολὺ φτειαργένο, για νὰ τονίζῃ τὴν··· καρποῦλη τοῦ··· φύλου. Οἱ καμπύλες συναγωνίζονται τὴν ἀρχιτεκτονικὴ καμπυλότητα τῶν τρούλων τοῦ ναοῦ. Οἱ παπάδες τοῦ «Ιεροῦ» ἔχουν ἔξαρφανιστῇ. Τὴν θέση τους πήραν ξεναγοί. Πρόξεποι διασκάλοι ιστορίας, ἀναλυταὶ γεγονότων ιστορίαν, ἀναλυταὶ τέχνης. Μανηγητοφυνικὴ ἔξακηνη. "Ἄχρωμη ἐπαναλαμβάνεις καὶ πέντε καὶ δέκα φορές τὴν ήμερά τὰ ίδια πράγματα. "Αγραφη καὶ γραμμένη ιστορία. Μὲ ἐκατὸ λιρέττες μορφώνεσαι. Κι! Εἴχεις νὰ λές σάν θὰ γυρίσως ἀπὸ "κεῖ ποδ ἔσκινήσεσ". Ή Τέχνη, λένε, ἀνεβάζεις: οὐδὲ οὕψη τῶν ἀνθρώπων. "Εδώ στὰ Σφῆ οἱ ἀνεβάζεις ἔνα «ἀσκονεοεράκι», ποὺ κάνει χρυσές δουλειές. Κι! Εδώ μὲ ἐκατὸ λιρέττες κάνεις τὴν δουλειά σου.

Τότε κατακλύσον τουριστικὸν ρεῦμα ἀνέβαινε: στὴ δῆμη. Θέλει: νὰ ἀπολαύσῃ τὸ θέαμα σ' ὅλες του τοῖς διαστάσεις. Θέλει: ν' ἀκούσῃ τὸ «κλικ-τῆς φωτογραφικῆς» τοῦ μηχανῆς ν' ἀποθανατίζῃ ἡσσὸν τὸ μάτι. Θέλει: Οὐ μηρόπειν γ' ἀποτυπώνει. «Ἔτος» θέλγουμε καὶ «πιστοποιητικό» καρφιούργυρομένου ἀνθρώπου, τόσο πολὺ κρήσιμου στὶς μέρες μας. Γιατὶ μιὰ «κοινωνία» ὑπερκατακλύσεως τέτοια χρειάζεται: γιὰ νὰ πάγι μπροστά καὶ νὰ ἔργη. Χρειάζεται: πολλὰ «ἄλλα» καὶ πολλὰ «τούρ». Τὰ «μαλαχιτοκοκκινομένα» ἄλογα, ποὺ σήμερα στολίζουν τὸ ἀδειῶμα τοῦ χριστιανικοῦ ναοῦ, κοσμοῦνται ἀλλοτε τὸν ἵπποδρόμο τοῦ Βυζαντίου. Καὶ τότε οἱ ἀνθρώποι κάνναν κρουαζίέρες. Κρουαζίέρες σ' ἄλλα μέτρα. «Ήταν κρουαζίέρες ἐπιδρομικές, ζήτησαν τέλος. Μήν σκοδεύει κάτια ποὺ μᾶς είπαν. Δηλαδή δὲς γύρευσαν τὴν ἀπελευθέρωση τῶν». «Ἄγιον Τέπων» ἥπε τοὺς δάκτυλους τοῦ Ισλάμ. Δικαιολογίες... τουριστικές. Πάντοτε τὰ τουριστικὰ γραφεῖα ταξιδίων καὶ τὸ κάθε τουριστικὸν βῆμαν κάτι: τέτοια.

«Ἐπτάς, λοιπόν, κι' ἡ ἐπόδηλητος τουρισμὸς πότε στὴν Βασιλίδα — πάντοτε ὑπῆρχαν ἐπόδηλοι: καὶ ἀκούθετοι τουρίστες. Στὴν Πέλλη δὲν ὑπῆρχαν μηχανικοί τουριστικοί σουβενίρων... Δὲν ὑπῆρχαν... δέσκοι λαϊκοῖς τραγουδισμῶν, δὲν ὑπῆρχαν κομπολόγια, δὲν ὑπῆρχαν χρωματιστικοί αὐλάκοι-ποστάλ. Τότε οἱ ὑπῆρχαν ἄκριτά πράγματα. Ἀλλὰ τὸ πορτοφόλι: ἦταν πλεκτό καὶ δὲν γύρωρχε τράβελλαρ τούτο πολλά. Φτιώχεια, τότε, ποι μετέβαλε τὰ τουριστικά στήψι τέ... ἀπορρίθησε παινικωμένα. Τί νὰ πάρουν, λοιπόν, γιατί δειγματικά τῆς χρουαζίσαρε των; Τι δέθρο νὰ φέρει τους απόδικούς των: Σὰν πρόχειρο βρῆκαν τὰ ἀλογά, βρῆκαν κι' ἀλλοι κάτι «λοινά»: Τούμπα ἦταν. Τὰ πήραν.

Τὰ κρατοῦν ἀκόμη μέχρι σήμερα. Τὰ ἔκμετα
ακλλεῖσθαντα. Τὰ ἐπίδεικνύουν σάν περγαμηνὲς
ἀρχοντικῆς αἰλιψίδες. Τὸ πέρκαμικ τῶν αἰώνων
πεπεργραφει κι' αὐτὸ τὸ τουριστικὸ ἀδίκημα...

三〇六

Στὸν ἵδιον ναό, σὲ μιὰ ἐμφανῆ γωνιά τὸ φλάκιπουρο^ο τοῦ Εὐάγγελιστῆ Μάρκου. Τὸ φτερωτὸν λιοντάρι^ο. Στὰ μπροστινὰ τὸ πόδια ἔνα βρύσιο ἀναγυρθέ. Σχελλιόμενο στὸ μάρμαρο, ποιηθέει μὲν τὸ πλάκας τοῦ Μωσῆκον δεκάλογον. Εἶσσε μιὰ φράση, ἥν τινας μήνυμα, ποὺ δὴ γενιά τῶν ἀνθρώπων κυνηγάει:

— «PAX TIBI MARCUM EVANGELISTA
MEUM».

Καὶ τὸ πῆραν τὸ φτερωτὸ θυριάκι: καὶ τὸ
άνων σύμβολο ἰσχὺς καὶ δυνάμεως τῆς κρα-
τεᾶς καὶ γαληγοτάτης δημοκρατίας τοῦ μιχοῦ
ἢ Ἀδριατικῆς. Τέοις λεοπαράκις ἐπικε-
τήρια... δεδροφρεσσῆνες βρίσκουμε ἐντοιχισμέ-
να στὴν Κρήτη, στὶς Κυκλαδίς, στὰ Ἐπτάνη-
α, στὴν Ρόδο πάνω στὰ κάστρα πούθεις εἰς ἡ-
γαληγοτάτη... κάνοντας μεσογειακὸν τουρισμό.
Τέοις ποὺ εἴπαμέ πολέμη: μας ἔταν ἔφεργοι. Τό-
τε ποὺ τὰ «πλάκωνα ἢ σκλαβιά»...

Τό ίδιο λεωντάρικι, μαυροπτέσσιο ο εἰ κίτρινο φόντο πεπιφέρεται: άκρημη στὴν Μεσόγειο περιοχή. Αδηλώς τὴν φορὰ φαινομενικά άκινθυνο, τολμεῖς τὶς ταυτινιέρες τῶν κεραδίτων γνωστού τελείωμα ναντικῆς ἔτικρισης. Κατὰ τὰ καθέδια αὐτὰ είναι: κρουσταῖς πρόπολισα. Τὸ λεοντάρικι, διατείνει καὶ λεωντάρικι...

三

Τέσσερα έλληνικά καράδια «περιπλανήσεων» πλακωμένα στις βενετσάνικες προβλήτες. Ένα διαφορετικό θέμα αποτελεί το άγαλμα του Αρχαγγέλου Μιχαήλ που φέρει στα χέρια του την παρθένη Ελένη.

«Ερμῆς» και «Σεμίραμις». Γεμίζουν τὸν τόπο.
Ἔτοιμα περιμένουν τὴν ἐπιδίδαχον τῶν «κεκο-
πισκότων» και περιέργων ἀνθρώπων. Τῶν ἀν-
θρώπων ποὺς τοὺς καταδίκασε: τὸ ἄγγος τῆς ἐ-
ποχῆς μας, ἡ ἀνθρακία, τὸ παχύ βλακτό, η
ἀνίκη, η ἀνάγκη, ἀλλαγή.

“Η Ελληνική έπιχειρηματικότης — καλή φυ-
γολόγος — τούς άνωμένει. Τούς προσφέρει τό-
σα πολλά όντα τόσον δύλγον... δολλαρίων.

Μὲ λίγην δράσας φορά, τέσσερις ἄγκυρες σηκώθηκαν καὶ τέσσερα καρδιάνια βάλλαν πλόρη, κατὰ τὰ νοτιανατολικά. Περιπλάνηση στὸν ἐλληνικὸν χῶρο, στὶς ἐλληνικὴς θάλασσας. Περιπλάνηση στὴν κλασικὴν ἀρχαιότητα. Περιπλάνηση στὰ στενά τῆς Πλάξας. "Οὐλὴ ἡ Ἀντολή" Μεσόγαιος είναι; ἐλληνικὸς χῶρος. Τὰ ἀφεντικὰ μπορεῖ ν' ἀλλαξάν. Δὲν ἀλλαξάν σύτε οἱ πέτρες, σύτε τὰ μάρμαρα, σύτε τὸ γόμπι. Στὸ χώρι μάτω ἀρχῆσις νεκρούς. Πάνω στὶς πέτρες γράψουμε Ιστορία, τοπωδία τὸ ἐλληνικὸν διάβα. Πόλη, "Ἐφέσος, Ρόδος, Κύπρος, Κρήτη. Ορόσημα ἑδράσων, ἀλλὰ καὶ πτώσεων. Ή ιστορία ποιε γράψεται πάνω σὲ αὐθετεσ.

二二六

Χιρέτας τούτη ή στήλη, πού «άδειούχος» χάπ το καθερώθι ναυτικό θέμα, άκουσουθει κι αντί τό σύγγραφο «φρενίκα». Χιρέτας, γιατί οι άνθρωποι δημιουργούν νά καταλαβανούν τό αληθινό νόημά της ζωῆς και ζεύν της χρέως της ζεψεύγοντας για λίγο άπο τόν βραχίονα της καθημερινότητας. Χιρέτας πού οι άνθρωποι γνωρίζουνται μεταξύ τους, πού συναδελφόνονται, γιατί θάττων πρόσωρα νά πού άδειοφύνονται. Πού ξανταλλάσσουν ίδεας, γγόμιας, σκέψεις. Πού γεφυρώνουν διαφορές πολύχρονων προκαταλήψεων. Πού ξανκαλύπτουν, τέλος, μέσα στο διάστημα δύσκολης ή δύσκολης ημέρων — δυσκορετεί μια κρουστήρα — πώς ζείται με τόση λίγη διπλάνη μια τέτοια μεγάλη σωματική και πνευματική άνάταση.

Από δικής μας, αδεστηρά έλληνικής πλευράς μεγάλη βλέπουμε την προσφορά τού έλληνικού κρουαζιεροπλοίου, όπως έξελίχτυνε στις μέρες μας. Μάς έτσεις κοντήτερα στὸν εθερωπικό χώρο και τὸν Εδρωπαίους κοντήτερα στὸν έλληνικό χώρο. Γνώρισας πολλούς, ποὺ μοῦ μίλησαν ἐνθουσιαστικά, γιὰ τὸ ἔτηριο προσκύνημά τους. Δὲν ήταν πρωτάρχηδες. Γνώρισας πολλούς, ποὺ στὸ τέλος τῆς κρουαζιέρας μὲ δάκρυα ἀποχρύζοντοσαν ἀπὸ τὸ έλληνικό καρδιά, ποὺ κι' αὐτὸς εἶναι προθάλλισε τὸν έλληνικού γένους.

Ολοί οἱ εἰκαστικοὶ χώροι.
Οἶος ἐφεύρε τοὺς γοητεῖμενοι, ἔκαναντοι μὲν οἱ πλιτικοὶ μὲ τὴν δύναμιν τὴν κακινόργια γιὰ
τὸν ἀγῶνα τῆς καθημερινότητας, ποὺ τούς ἔκ-
απερίμενα. Προγράμματαζεν ἀπὸ φέρος γιὰ
τοῦ χρόνου, προσδοκώντας ἔκανά τὴν ἀνοιξῆ και
τὸ καλοκαίρι. Ή ψυχὴ καὶ τὸ σῶμα τους γό-
νικα τούς τὴν ἀναβάστιση κάτω ἀπὸ τὸν γαλανὸ
οὐρανὸ και τὸν ζεστὸ ἥλιο ποὺ γέννησε πολι-
τισμούς και θρόλους.

Καὶ τοῦτη ὡδὴ ἡ στήλη ἐκφράζει: τὴν Ιδίαν
εὐχὴν, θπως τὴν διεπύποσθε σχόλιο τοῦ προηγουμένου τελεγόνου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Αγ
εἰναι: τοῦτο δυνατόν καὶ ἐφικτόν, αὐτὰ
κακοδίαι, τὰ κρυσταλλιστέροις, νὰ ρυμίσουν
τὰ προγράμματα - δρομοιδργία τους, μέστι τοῦ
λάχιστον ὀλόκληρο εἰκοσιτετράριῳ νὰ διπλα-
νηται: οὲ ἐλληνικὸν λιμάνι. Πολλαπλὴ ἡ ὀψέ-

Δέν είναι: σκέψη η εύηγή υποκειμενική, μιά τού δύνογράφων προσφέρει: τις υπηρεσίες του διάν άσυρματιστής πάνω σ' ένα χρονικό περίοδο. Είναι: εύηγή και σκέψη γενικωτέρου συμβολισμού.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

Η ΧΘΕΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΕΡΟΝ

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

ΣΚΕΨΕΙΣ κάνομε πολλές φορές από τὴν συνηθίσα μας ἐπὶ τὸν φυινομένων τῆς Ναυτιλίας, ποὺ πέρασαν καὶ διεμφύωσαν τὴν πορείαν της ἡ ἔξακολουθίαν νὰ συνθέσουν τὴν ὑψήν τούτης. Μακράν θύμων ἡ φιλοσοφία. "Ενας παραλλήλος σύμμερα κρίνεται ἀπαραίτητος, για νὰ ἔχωμε μιᾶς λόις στὸν προδιλητισμό ποὺ μᾶς διακινέται." Ετοις ἀπλά, χωρὶς τοῦ λόγου ἀκροβασία, θὰ προσδιορίσωμε, ἐν συστατικῷ τὸν ἡ ἡ ἡ ἡ ἡ μισοῦντος τοῦ μεγάλου βρετανικοῦ Ναυτιλίας καὶ τῆς πρώτης Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας τῆς σήμερον.

Ἄλλη ἡ Ράχ Βριτανία, ἡ ἄλλη δψις τοῦ ἴμπεριαλισμοῦ, εἰς μὲν διαρκὴ ἀναζήτησις εἰσῆρε τὸ πλήρες συντετακτὸν τὴν ὑποκριτή. Ἀναζητοῦσαν εἰς τοῦ δικαιονός τοῖς βαθασσοῖς, προσφέροντες εἰρήνην οἱ Βρετανοί (ράχ - ραίς) ἀγγλικὰ = peace, τὴν ισχὺν διὰ τοῦ πλούτου. Μέσον ἡ Ναυτιλία καὶ διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς κάθε θεμάτος καὶ ἀθέμως τρέπονται. Ἄπο τὴν ἀναπτυξίν μετέθησαν εἰς τὴν πραγματικὴν Ναυτιλία μὲ τὴν πλέον μικρὰ πράξειν, τὸ δυούλεμπόριον. Ἐκεῖ ἡ ἀρχὴ τῆς δημιουργίας, τὸ πολὺ χρήμα ἡ παρόρθωσις. Ὡπὸ τὴν ὑψηλὴν συγκατάθεσιν τῆς Αὐτῆς Βρετανικῆς Μεγαλείδης τῆς Ηρακλίσσης «Ἀννης» συνεπήλθη ἀπαρίστηκε, ὅπο τὴν ἐπονομάκη «Ἀφείντο». διὰ τὴν μεταφοράν καὶ τὴν ἐμπορίαν δούλων ἀπὸ τῆς ἀφρικανικῆς ἀκτᾶς εἰς τὴν Ἀμερικήν.

Τὰ πλοῖα τῆς ἀπαρίστης αὐτῆς ἡσάν εἰδικῶς κατακευασμένα διὰ τὴν μεταφοράν. «Ησάν πολὺ μικρὰ καὶ εἰς τὰ κάντη τῶν ὑπῆρχον διαρρούμενά εἰδικὰ κελλιά, κατὰ σὸν θήκης μέσον εἰς τὶς ὁποῖς ἀστοιδάσοντο κυριολεκτικός δίκην σφραγίδων οἱ ἀπαρχύθεντες νέγροι. Καὶ ὅλη τὴν διάφορες τῶν ταξιδίων πρᾶτον τῆς Ἀμερικήν, τὰ ὅποια διήρκουν ἀπὸ 6 ἑξακόρδας ἔως 8 διὰ μέσου τῶν τροπικῶν ζωνῶν ἡ τῶν παγημένων δικανῶν ἀπεδεκατίζοντο οἱ διυτογεῖς νέγροι ἀπὸ τὰς ἐπιδημιὰς καὶ λειμώδεις ασθενεῖς. Ἐπολογίζεται, δὲ μέσον τῶν διαστημάτων 30 ἑταῖρων μεταφέρθησαν ἀπὸ ἀγγλικὰ ἐμπορικά πλοῖα 14.400 νέγροι ἀπὸ τῆς Ἀφρικής εἰς τὴν Ἀμερικήν, μὲ ρυθμὸν μεταφορᾶς 4.800 ἀτομά κατ' ἔτος, πρὸς 33.30 δολλάρια κατὰ καφαλήν. Τὸ τέταρτον ἐκ τῶν περιθῶν ἀπεδίδετο εἰς τὸ βρετανικὸν στέμμα καὶ τὰ τρία τέταρτα διενέμοντο μεταξὺ πλοιοκτησίας, ἐμπορονοματιῶν καὶ τῶν ἐγγενῶν ἐπιχειρηματιῶν, οἱ δόποιοι διαγειρίζοντο τὸ δυούλεμπόριον.

Ἄλλη τὸ μέγεθος τῆς Ἀγγλικῆς ὑποκριτικῆς, ἐπάνω εἰς τὴν ὁποῖαν ἐστηρίχθησαν αἱ πλέον ἀνομολόγητοι πράξεις διὰ τὴν δημιουργίαν τῆς Ναυτιλίας, καταδιευθεταὶ ἀπὸ τὴν κατωτέρῳ δικασθείσαι φορτωτικὴν τῆς περιφύμου ἀπαρίστης «Ἀφείντο». Συγκεκριμένως, ὅπο τὴν σκέπην Ἐκείνου, ποὺ ἐδίδαξε τὸ ἀγκάπτω τὸ ἀλλήλου — ἀτίθετο ὁ ἀκαδροποδισμὸς τοῦ ἀνθρώπου, ἔστω καὶ τοῦ ἔγχρωμου. Τὸ κείμενον τῆς φορτωτικῆς ἔλεγε: «Ἐφορτωθησαν μὲ τὴν γάριν τοῦ θεοῦ 165 δοῦλοι νέγροι, 80 ἄνδρες 70 γυναικεῖς, 15 παιδιά, εἰς καλὴν δυσίαν καὶ κατάστασιν, ὅπο τοῦ Μυργονέδερ καὶ Μάννου, μέσα καὶ ἐπάνω εἰς τὸ βρίκιον «Ἀγγία Κλάρα», τὸ δόποιον κυβερνήται μὲ τὴν βοή-

- Εἶσαι Ἑλληνικής; τοῦ εἰπε.
- Ο Μικούλης τοῦ ἀπεκριθῆ Ιοπανικής;
- Ναί, κύρια νανάρχει.
- Γνωρίζεις, ἀράτης πάλι, ότι ἔχει ἀποκλεισμὸς σὲ κάτια τὰ μέρη;
- Τὸ γνωρίζω, ἀπεκριθῆ ὁ ίδιος ἀπάραχος.
- Καὶ γιατί τὸν παραδιάζεις;
- Γιὰ τὸ κέρδος, εἶπε ὁ Μικούλης ώμα.
- Εἴχαν μέρους ἔγως εἰς τὴν θέση σου καὶ ἐσθίην δική μου, τι θὰ ἔκανες;
- Θὰ σὲ ἀκριμίσω, τοῦ ἀπεκριθῆ ὁ Μικούλης, κύρια νανάρχη καθόδου.

Η σάρως κάτια τοῦ Μικούλη ὁ ποληρέας καὶ συναγέτης νὰ είναι ἡ συνιστημένη, ίσως μὲ κάποιαν ἄλλη μορφή, τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, γύρω ἀπὸ τὴν ὁποῖα συντίθεται τὸ τρίπτυχον τῆς διαρκοῦς ἐπιτυχίας, τόλμη, ἐντυμότητης καὶ ἐπίγνωσης τῶν κινδύνων.

ΑΦΟΡΜΗ ἡ τελευταίως ἀκολουθουμένη κρατική ναυτιλίας την πολιτική: Χαρακτηριστικόν την ἡ διακριτική ἀντιμετώπισις τοῦ ἀσπολίτος, ἐκείνου τοῦ, κατὰ ἓνα γενικὸν κανόνα, κανονιόν της Ἑλληνος ἔννοταμένου, διὰ δοποῖς τοῦ πολέμου μέρηθρα γιὰ τὴν δημιουργία μακράν τῆς πατρίδος. «Ἐνας νέος τόπος ἀνθυποκαθιέρωτος, διὰ τοῦ παρόντος τοῦ πατρίδος, τοῦ Ιανουάριου 1788. Υπογραφὴ Τέλων Γουλιέλμης.

Ἄλλα ὑπάρχεις καὶ ἡ ἄλλη πλευρά. Στὴν ἐποχὴν κατὰ τὴν ὁποίαν τὸ κούρσον καὶ τὸ δουλειπόριον ἀπέδιδον, ἡ φτωχοὶς «Ἑλλήνες καραβοκόρηδες ἐπέλεξαν στὸν θάλασσαν τὸν σκληρὸν δρόμο τῆς ἀρετῆς καὶ τῆς παλληληραρχίας.

Ἀποκλεισμένα τὰ παράλια τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ισπανίας κατὰ τὴν ἐποχὴ τῶν Ναυπολεοντίων πολέμων ἀπὸ τὸν ισχυρότατον στόλο τοῦ Νέλσονος, οἱ «Ἑλλήνες» ναυτικοὶ διέσπασαν μὲ τὴν ταχύτητα καὶ τὴν τέλην τους στὴν μανούδρα, τὸν ἀποιλασμό, ἀλλάσσοντας τὸ στάτιον τῆς Μαύρης Θαλάσσης μὲ γρυσσάφι. «Ἐκεῖ είναι ἡ διαφορά καὶ ἡ ἀρχὴ τῆς δημιουργίας τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ανεξαρτητίας».

Ο ἴστορος τῆς Ηὔρας Σαχίνης διεφύλαξε τὸν περιστατικό, τακμήριο ἀθάνατο τῆς Ἑλληνικῆς τόλμης καὶ παρηρησίας. «Ο ἐμποροπλοίαρχος τῆς ἐποχῆς ἐκείνης Μικούλης, κυρεύων ἐναὶ τὰ ταχύτητα πλοῖα, ποὺ τὸ ναυπηγικό δικυρίο τῶν Υδραίων ἐμπειρικῶν είλεται κατακευασμός μὲ ἀλάχισταν νεκρών βάρος σκάφων καὶ μεγάλην ἐπιτάρασιν ἰστίων, συνελήφθη, ἐλλείφεται ἀνέμου, ἀπὸ τὸν Νέλσονα. Εἰναιός ὁ μεγάλος ναύαρχος περπατοῦσας ἐπάνω - κάτω, βουδές καὶ ἀγγριμένος.

Καὶ ὅταν δὲ καὶ καλὸν καὶ προεδρίας περιβούσιος ἐμπόρους καὶ ναυκλήρους καὶ ἐπὶ ξενία γ' ἔστοντες καὶ καλεστίθειοι ἢ δικοδιάντες καὶ πατρίδος καὶ πλοίους καὶ ἐμπορεύματιν ὀφελεῖσαν τὴν πόλιν. Ταῦτα γάρ τιμώμενοι σύ μόνον τοῦ κέρδους, ἀλλὰ καὶ τῆς τιμῆς ἔνεκεν πρὸς φίλους ἐπισπεύσανταν». (Ξανοφόδην)

ΣΧΟΛΗ

PANTAR - ΓΥΡΟΠΥΕΙΔΩΝ Κ.Α.Π.

ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ

ΙΣΟΤΙΜΟΣ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ

• ΠΛΗΡΗΣ ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ ΕΠΙ ΣΥΣΚΕΥΩΝ
PANTAR — ΓΥΡΟΠΥΕΙΔΩΝ — ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΩΝ Κ.Α.Π.
• ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΕΣΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ

ΤΜΗΜΑ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ

ΑΠΟ ΤΟ 1958 ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ 98 . ΤΗΛ. 471.041 . 422.306

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

νον ένεκα τούς κέρδους, άλλα και ένεκα της τιμής (ή δύο τούς θά τούς γίνεται;) θά προσέρχονται πρός (ήμας) τούς φίλους.

Έδω, δημοσ, άναγκαιοι και μία περαιτέρω δρματική, η δύο και άποτελεί τὸν κύριον στόχον τοῦ κειμένου. "Η λέξις προσδρία, ἐν προκειμένῳ, δὲν ἔχει τὸ νόημα κυβερνητικῆς τινος ἑκουσίας η ἀξιώματος προσδρού, μὲ τὴν συμμερινήν έννοιαν, κάποιου νομικοῦ προσώπου η τὴς χρονικῆς περιόδου, κατὰ τὴν δύοιν αὐτοῖς προσδρέψει, άλλα έχει τὴν έννοιαν τοῦ προνομίου, δημοσ... νὰ κάθισται οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ θυρηοφόροι ἐπὶ τῶν ἕδρων τῆς πρώτης εἰρήσεως, εἰς τὸ Θέατρον, εἰς τὰς συναλεύσεις, εἰς τὸν δημοσίους ἄγωνας κ.λπ. Γενικότερον, ὡς προσδρία έννοεται εἰς τὴν ἀρχαίαν γλωσσαν, η πρωτοκαθεδρία καὶ κάθε τιμητική διάκρισις.

Άλλην λοιπὸν τὴν παρακαταθήμην τῶν ἀρχαίων Ἑλλήνων ἀς ἐφαρμόσωμεν ἡμεῖς οἱ σύγχρονοι, άλλα εἰς τὴν ἔκτασιν ποὺ μᾶς διδετοῦ μὲ τὸ ἀνωτέρω κείμενον καὶ διποσδήκοτε ἀνυπολόγιστα ὁφέλη θὰ προσδοκήμεν.

Ο ΑΙΓΑΙΟΡΕΓΜΕΝΟΣ, πρὸ εἰκοσαετίας, μόλις, θαλασσινὸς ποιητὴς Καβαδίας, ὁ τρυγγῆτης τῶν λουσούδων τοῦ καιοῦ, κατὰ τὸν κριτικὸν Ἀρίστο Καμπάνη, ὁ ἀκαρτωλὸς ποὺ ἐκμιστηρεύεται τὶς ποὺ ἀπίθατες καὶ τὶς ποὺ ἀνυπόληπτες περιπτεσίες, ἔγινε, τελευταίως, ὁ ἀκελτός ποιητὴς τοῦ ἑλληνικοῦ καιοῦ. Μόλις πρὸ διλόγων ἡμερῶν ἐκυλοφόρησε δίσκος μὲ τὸ πλέον τολμηρὸ ποίημά του, τὸ «Μαραχιμοῦ», σὲ ἀπαγγελία γνωστοῦ ἥθοποιοῦ καὶ οἱ δύοις σημειώναις ἐπιτυχῆ κυκλοφορία.

Ἐξήγησε, η γνῶσις ἀπὸ τὸ εδρὸν κοινὸν τῆς σημαίας ποὺ ἔχει διὰ τὴν Ἑλλάδα η Ναυτιλία, η δύοις ἀπεκτήθη τελευταῖς, ίων ἀπὸ μιὰ ἐντονοτέρᾳ προσδοκήν οὓς καὶ η στροφὴ ἐνδεικνύει τὸν ἀριθμόν χερούλων πρός τὰ θαλάσσαια ἔργα, συνετέλεσκεν, ὅπε τὸ ἀνώνυμο πλήθος νὰ συγχωρῇ αὐτὸν τὸν ἀπακτό ναυτικὸ ποιητή.

Τῇ ἀλλήθευτική, δημοσ, εἶναι μακροῦ ἀπὸ τὴν Ι-δέα, η δύοις εἴχε συγχωτισθῆ διὰ τὸν ποιητὴ Νίκο Καβαδίας. "Ἐπαγγελματίκες ναυτικοῦ, ἀνηρικτιστής, χρόνια δργωσε τὸ ὑγρὸ στοιχεῖο, ἀποκομιδῶντας ἐντυπώσεις καὶ βιώματα. Λοτά μετέτρεψε οἱ μιὰ ποίησις βαθειὰ ἀνθρώπινη καὶ κατ' ἔξοχην ἐλληνικήν. "Οποιος καὶ ἀλλή φορὰ συμπιποτικαῖς ἐγράψαμε, μόνον αὐτὸς εἶδε τὴν ζωὴν τοῦ ναυτικοῦ ἀπὸ τὴν μέση μεριά τοῦ μπουλμέ. Τραγούδησε τοῦ ναυτῆ τὸν νόστο, τὴν προσμονή, τὸν κινδυνό, τὴν γοητεία, τὴν δεισιδαιμονία, τὴν ἀλητεία, τὸ γηρατεία. Πηδήζε ὁ πρότος καὶ ὁ ἔξοχον ποιητὴς τῆς ναυτικῆς ζωῆς, μέσος οἱ μιὰ ναυτικῆς ἑλληνικῆς παράδοσις τόσων ἔτσι. "Υπάρχουν στὴν Θάλασσα πλοῖα ἀπὸ εἰδερο, άλλα ὑπάρχουν καὶ ἀνθρώποις ἀπὸ σάρκα. Καὶ τὶς ἀδυναμίες αὐτῶν τῶν ἀνθρώπων τραγούδησε οἱ ἔνα μικρὸ μέρος μιᾶς μεγάλης ποιητικῆς προσφορᾶς.

"Η ποίησις τοῦ Καβαδία, γράφει ἀλλοιος ὁ Ιεράνθης, ἦλθε σὰν ἔνας φρέσκος ἀλκυρὸς ἀ-έρας μὲς τὰ κιλεσιμένα δοματά τοῦ τηγανοῦς ἔμμετρον λυρισμοῦ, ἀντίκης γοητευτικῆς καὶ παράξενη καὶ ἀπεβλήθη μὲ τὴν πρώτη ἐμφάνιση της". Δεγδύμεθα καὶ αὐτὴν τὴν ἔξηγησι, ως πρὸς τὴν ἀπιστολή.

EKEINOI οἱ δροι φορτώσεως, οἱ παραδεδεγμένοι εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφοράς, ποσεις φορές συγχέονται καὶ ἀπὸ ἀρμόδια πρόσωπα ἀλόγη.

Παρέστημεν εἰς συζήτησιν ἐπὶ τοῦ ἐπικηρίου, πάντοτε θέματος, τὴν διακρίσεως τῶν σημαίων ἐκ μέρους ὡριμένων κρατῶν καὶ συγκεκριμένων ἐπὶ τῆς τάξεως τούτων τὴν ἀπιδόλουν εἰς τὸν ἔξαγωγικούς τῶν οίκους νὰ πολεῦν τὰ προϊόντα των εἰς τὸ ἔξωτερον, ὥπε τὸν δρόν C.I.F., ητοι παραδοτέας εἰς τὸν λιμένας προσρισμοῦ, τὰ δὲ πρὸς εἰσαγωγήν φορτίν νὰ ἀγράβουν οἱ εἰσαγωγικοὶ οίκοι οἵπερ τὸν δρόν F.O.B. η F.A.S.

Πράγματι, ἀπαίδην κατ' αὐτὴν τὴν συζήτησιν

ἀπεδόθησαν εἰς διάους τοὺς καθιερωμένους δροὺς διάχοροι: πρὸς τὸ νόημα αὐτῶν ἐμηγονεῖται καὶ ἀποδεδηπότερον ἐπικρατεῖται κάποιας σύγχυσις, προσφέρονται ἔτοις, διὰ γενικήν γνῶσιν τὸ ἀκριβὲς νόημα ἑκάστου δροῦ.

Μὲ τὸν δρόν C.I.F. = Cost Insurance Freight ἐννοεῖται: διὰ δικῆς — καὶ οἱ ἀσφαλείες μεταφορᾶς ἐγράψαμε, μόνον αὐτὸς εἶδε τὴν ζωὴν τοῦ ναυτικοῦ ἀπὸ τὴν μέση μεριά τοῦ μπουλμέ. Τραγούδησε τοῦ ναυτῆ τὸν νόστο, τὴν προσμονή, τὸν κινδυνό, τὴν γοητεία, τὴν δεισιδαιμονία, τὴν ἀλητεία, τὸ γηρατεία. Πηδήζε ὁ πρότος καὶ ὁ ἔξοχον ποιητὴς τῆς ναυτικῆς ζωῆς, μέσος οἱ μιὰ ναυτικῆς ἑλληνικῆς παράδοσις τόσων ἔτσι. "Υπάρχουν στὴν Θάλασσα πλοῖα ἀπὸ εἰδερο, άλλα ὑπάρχουν καὶ ἀνθρώποις ἀπὸ σάρκα. Καὶ τὶς ἀδυναμίες αὐτῶν τῶν ἀνθρώπων τραγούδησε οἱ ἔνα μικρὸ μέρος μιᾶς μεγάλης ποιητικῆς προσφορᾶς.

"Ο δρός F.O.B. = Free on Board, σημαίνει: διὰ τὸ ἐμπόρευμα εἶναι παραδοτέον ἐπὶ τοῦ καταστρόματος. Προσέστι: διὰ δικῆς παραλήπτης βαρύνεται: μὲ τὸν ναῦλον, τὴν ἀσφάλειαν καὶ ἐκφράσιν. Ο δρός F.A.S. = Free Alongside Ship, ἐννοεῖται: διὰ δικῆς παραδίδεται τὸ ἐμπόρευμα εἰς τὴν πλευράν τοῦ πλοίου, καὶ κατὰ συνέπειαν, βαρύνεται: μὲ τὰ ἔργατικά καὶ τὰ ἔξοδα τῶν φορτηγίδων μόνον.

"Όταν η τιμὴ τοῦ ἐμπορεύματος περιλαμβάνῃ μόνον κόστος καὶ ναῦλον καὶ οἱ ἀσφάλειας βαρύνει τὸ παραλήπτην. Επίσης τὸν βαρύνουν καὶ τὰ ἔξοδα παραλαβῆς ἐκφράσιωσεν, ἐφ' δον δὲν περιλαμβάνονται ταῦτα εἰς τὸν ναῦλον, τότε γραψαμοποιεῖται: διὰ δρός C and F = Cost and Freight. Μὲ τὸν δρόν F.D. = Free Delivery, ἐννοεῖται: διὰ τὸ ἐμπόρευμα εἶναι ἐλεύθερον ἔξδον μέχρι τῆς παραδόσεως του εἰς τὸν παραλήπτην. Εἴναι προκειμένῳ, ἀπαντά τὰ ἔξοδα καταβάλλονται: ὥπε τὸν φορτωτοῦ. "Αλλος δρός F.F.A. = Free From Alongside έννοεῖ διὰ τὸ ἐκφρωτώνδηνον ἐμπόρευμα εἶναι: ἐλεύθερον ἔξδον τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου καὶ συντός τὰ ἔργατικά κύτους βαρύνουν τὸν φορτωτὴν η τὸ πλοίον, ἀναλόγως τι ἔχει συμφωνηθῆ.

Τέλος, ὑπάρχουν καὶ ώριμένοι: ἄλλοι δροι ήσσονται συμβάσεις, οἱ δύοις εἶναι: κυρίως παραλλαγὴς τῶν ἀνωτέρω δρῶν.

Ο ΕΝΑΣ

ΒΕΡΝΙΚΟΣ - ΜΑΤΣΑΣ - ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΕΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ & ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΔΙΑΡΚΗΣ 24ΩΡΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΕΙΑ
ΝΙΒΕΡΝΙΚΟΝ
ΑΟΥΚΑΝ ΜΑΤΣΑΝ
ΤΣΑΒΛΙΡΗΝ

CONSORTOW

ΠΕΙΡΑΙΑ
ΠΕΙΡΑΙΑ
ΠΕΙΡΑΙΑ
ΠΕΙΡΑΙΑ

T E L E X
2482
450
5562
5831

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

ΤΗ ΛΕΦΩΝΑ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΕΙΑΣ

472 - 713 454 - 290
472 - 718 462 - 435
472 - 715 453 - 787
472 - 744 468 - 156
472 - 776

ΒΕΡΝΙΚΟΥ

476 - 127 713 - 391
476 - 205 712 - 919
476 - 206 710 - 724
425 - 075
425 - 076
425 - 077

ΜΑΤΣΑ

474 - 245 478 - 876
474 - 025 984 - 668
479 - 192 662 - 433
479 - 837 8046107
422 - 555 876 - 338

ΤΣΑΒΛΙΡΗ

424 - 309 479 - 260
424 - 318 670 - 730
424 - 340 670 - 520
424 - 374

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΚΑΦΩΝ

ΥΠΟ

ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟΥ 1963 ΠΑΡΑ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ :

“Ο ΦΟΙΝΙΞ” ΑΝΩΝ. ΕΛΛΗΝ. ΕΤΑΙΡ. ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

“Η ΙΟΝΙΚΗ” ΑΝΩΝ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

“ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΕΛΛΑΔΟΣ”

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ ΣΚΑΦΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

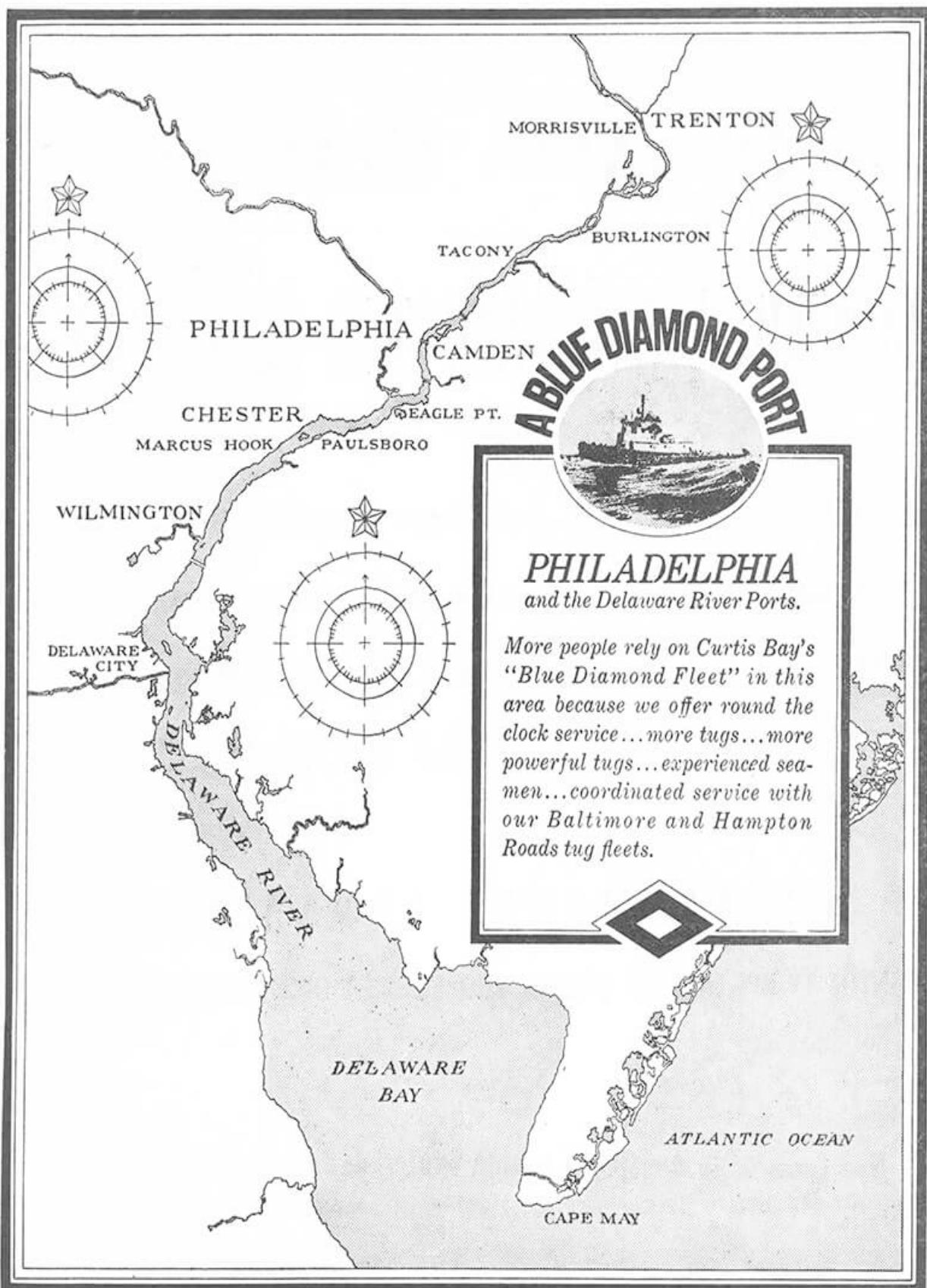
Νέα Γραφεία ἐν Λονδίνω: AFRICA HOUSE 44-46, LEADENHALL ST.

ΤΗΛΕΦ.: 01-480.6242 = TELEX: HELPOOL 21240 = ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ.: HELPOOL LONDON E.C. 3

Γραφεία τῆς Κοινοπραξίας ἐν Ἀθήναις :

Παρὰ τῇ Ἀσφαλιστικῇ Ἐταιρείᾳ “Ο ΦΟΙΝΙΞ” ὁδὸς Σοφοκλέους 11

ΤΗΛΕΦ.: 310.184 = TELEX: 215608 FINS GR. = ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: FINEL ATHENS



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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΤΟ ΔΙΚΟΝΟΜΙΚΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΕΛΗΜΕΝΟΝ ΠΛΟΙΟΝ

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

'Ο Κώδιξ τής Πολιτικής Δικονομίας ἐφαρμόζεται καὶ εἰς τὰ συμβεβλημένα μετὰ τοῦ Ν.Α.Τ. πλοῖσ, τὰ ὄρμούντα εἰς Ἑλληνικὸν λιμένας.

Διὰ τὴν συντηρητικὴν κατάσχεσιν τοῦ πλοίου δὲν λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν εἴτε ἡ θιαγένεια τοῦ πλοιοκτήτου εἴτε ἡ σημαία τοῦ πλοίου.

Τὰ Ἑλληνικὰ δικαστήρια, κατὰ τὴν εἰδικὴν διαδικασίαν τῶν ἄρθρων 727 ἔως καὶ 747 τοῦ Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας, δύνανται, εἰς ἐπειγούσας περιπτώσεις ἡ πρὸς ἀποτροπήν κινδύνου, διότι δέον νὰ εἶναι ἐπικείμενος, νὰ διατάσσουν ἀσφαλιστικὰ μέτρα διὰ τὴν ἔξασφάλισιν ἡ διατήρησιν δικαιώματος ἡ ρύθμισιν κατάστασέως τίνος.

Τὰ Ἑλληνικὰ δικαστήρια δὲν δύνανται ν' ἀρνηθῶν τὴν αἴτησιν λήψεως ἀσφαλιστικοῦ τίνος μέτρου ἐκ μόνου τοῦ λόγου διὶ τὸ πλοῖον φέρει τὴν σημαίαν ἀλλοδαπῆς πολιτείας ἡ διότι ὁ πλοιοκτήτης δὲν εἶναι ἡμεδαπός ἡ διότι διαφέρει ἡ θιαγένεια τοῦ δινομαστικοῦ πλοιοκτήτου ἀπὸ τὴν ἔθνικότητα τοῦ νομικοῦ προσώπου, ὅπερ ἐμφανίζεται τυπικῶς ὡς πλοιοκτήτης.

Δὲν εἶναι, φυσικά, δυνατόν, νὰ γίνη λόγος περὶ τῆς κατασχέσεως τῶν ἡμεδαπῶν ἡ ἀλλοδαπῶν κρατικῶν πολεμικῶν πλοίων. Αὐτά εἶναι ἀκατάσχετα ἐκ διαφόρων γενικῶν ἡ εἰδικῶν λόγων.

Τὸ θέμα μας ἀνάγεται εἰς τὰ ιδιωτικὰ πλοῖα, κατηγορίαι τινες τῶν ὅποιων ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ καταργηθέντος ὑπὸ τοῦ Κώδικος Ἱδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου καὶ προσχύσαντος Ἐμπορικοῦ Νάμου, εἶχον τὸ ἀκατάσχετον καὶ τὰς ἀναφέρουμεν χάριν τῆς 1-

στορικῆς τοῦ θέματος ἐρεύνης. 'Ακατάσχετα ἡσαν: α) Τὰ θαλασσοποροῦντα πλοῖα. β) Τὰ ἐλλιμενισμένα καὶ ὑπὸ ναύλωσιν τελοῦντα καὶ γ) τὰ ἔτοιμα πρὸς ἀπόπλουν πλοῖα.

α) Τὰ θαλασσοποροῦντα πλοῖα, εἰς ἐν ἀνοικτῇ θαλάσσῃ εἴτε εἰς τὴν αγιαλίπιδα ζήνην, δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ἐπιβληθῇ κατάσχεσις, διότι δὲν ὑφίσταται δυνατότης νὰ πληρωθῶν αἱ προϋποθέσεις, αἱ προθετέρων πλοίων 726 ἔως 769 τοῦ Κώδικος τῆς Πολιτικῆς Οἰκονομίας, ἀνεξαρτήτως τῆς φυσικῆς ἀδύναμίας τῆς Πολιτείας διὰ τὴν παρακολούθησιν καὶ κατάσχεσιν πλέοντος εἰς διεθνῆ ὑδατα πλοίου.

β) Τὰ ἐλλιμενισμένα πλοῖα εἰναὶ πλοῖα

την περίπτωσιν προέβλεπε τὸ ἄρθρον 269 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου, μηδὲ ισχὺον σήμερον, καθ' ὃ ἀπλοῖον διατελοῦν ὑπὸ ναύλωσιν ἡ λαβὸν τὰ ἀποτημητήρια ἔγγραφα, κατάσχεται μόνον διὰ χρέου, προελθόντα ἐκ τοῦ πλοίου, ὃν ἐκτελεῖ ἡ πρόκειται νὰ ἐκτελέσῃ».

Ο δικαιολογητικὸς λόγος τῆς τοιαύτης,

διατάξεως ἀνήγετο εἰς τὴν προστασίαν τοῦ

ἐμπορίου καὶ τῶν συμφέροντων, ἀτίνα συνεδέοντο μὲ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ πλού τοῦ πλοίου.

'Ηδέλησεν ὁ νομοθέτης νὰ προστατεύῃ τὴν

μεταφορὰν τῶν ἐμπορευμάτων, τὴν διατήρησιν τῶν καταρτισθεισῶν συμβάσεων ιαυτολογήσεως κ.λπ.

Εἰδικώτερον, διὰ τὸ ἀκατάσχετον τῆς περιπτώσεως ἔσει: (α) τὸ πλοῖον νὰ ἥτο ναυ-

λωμένον, (β) νὰ ἔξετέλει πλοῦν, (γ) νὰ εἰχε λάβει τὰ ἀποδημητήρια ἔγγραφά του.

γ) Τὰ ἔτοιμα πρὸς ἀπόπλουν πλοῖα, εἰς τὸ ο.ν. 'Ως τοιαύτα ἔχαρακτηρίζοντα ἐκείνα τὰ πλοῖα, τὰ διοῖσα νομικῶς καὶ φυσικῶς ἡσαν ἔτοιμα πρὸς ἀναχώρησιν, ἥτοι ἐπεράτωσαν τὴν φόρτωσιν, ὥστε τὰ ἀποδημητήρια ἔγγραφα καὶ ἐπεράτωσαν κανονικῶς πάσσας τὰς διοικητικούς χαρακτήρος διατυπώσεις, τελωνειακάς, ἀστυνομικάς, ὑγειονομικάς, συναλλαγματικάς κλπ., ὃν ἡ ποικιλία εἶναι πολύπλευρος.

Τὸ ἀκατάσχετον, δημος, τῶν ἀνωτέρω κατηγοριῶν περὶ δὲν τὸ ἄρθρον 269 Ε.Ν., κατηγορήθη, ὡς προαινέφερθη, ὑπὸ τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ.

'Η κατάργησης αὕτη, ἐνῷ δὲν ἔχει τοὺς πλοιοκτήτας, οὔτε ἔζημια τὰ νόμιμα τούτων συμφέροντα, ἀφοῦ ἡδύναντο νὰ προσφύγουν, κατ' ἄρθρον 215 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., εἰς τὸν Πρόδρομον Πρωτοδικῶν καὶ νὰ ζητήσουν τὴν ἀδειάν του, πρὸς συνέχισιν τοῦ πλοῦ, ἐπροστάτευεν δῆμως καὶ τοὺς διανειστάς, οἵτινες διὰ τῆς κατασχέσεως τοῦ ἔτοιμοπλόου πλοίου, ἡδύναντο νὰ προφύλλασσωνται ἀπὸ τὸν κίνδυνον δολίας μεταδιάσεως του.

Καὶ δὲν δικαίως η κατάργηση τὸ ἀκατάσχετον.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 58 τοῦ Εἰσαγωγικοῦ Νόμου τοῦ Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας, κατηγορήθη τὸ ἄρθρον 215 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., ἐν ἄρθρῳ δὲ 765 αὐτῆς δρίζεται ὅτι:

'Η συντηρητικὴ κατάσχεσις πλοίου κωλύει τὸν ἀπόπλουν αὐτοῦ. 'Ο λιμενάρχης εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὸν ἀπόπλουν. Τὸ κατὰ τὸ ἄρθρον 746 ἀρμόδιον δικαστήριον, τῇ αἴτησει παντὸς ἔχοντος ἔννομον συμφέροντον, δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἐκτέλεσιν ἐνὸς ἡ περισσότερων πλοίων τοῦ συντηρητικῶν κατεσχημένου πλοίου, υφ' οὓς δροῦς ἥθελε κρίνει τοῦτο εὐλογὸν, πάντως δὲ ἐπὶ ἀσφαλίσει τοῦ σκάφους δι' ἀνάλογον ποσόν.

'Η κατὰ τὸν Κώδικα τῆς Πολιτικῆς Δικονομίας κατάσχεσις τοῦ πλοίου διακρίνεται εἰς συντηρητικὴν καὶ ἀστικὴν.

'Η συντηρητικὴ κατάσχεσις τοῦ πλοίου ως ἀσφαλιστικοῦ μέτρου ρυθμίζεται κατὰ τὰς Ισχυούσας διατάξεις ὑπὸ τῶν ἄρθρων 726 ἔως 769 τοῦ Κώδικος τῆς Πολιτικῆς Δικονομίας, διατάσσεται δὲ ὑπὸ τοῦ Μονομελούς Πρωτοδικείου, ὡς καθ' ὑλην ἀρμόδιον δικαστήριον. 'Εάν εἶναι ἀρμόδιον καθ' ὑλην διὰ τὴν ἐκδίκασιν τῆς κυρίας ὑποθέσεως τὸ Ει-



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ

ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΕ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΙΑ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΓΡΑΜΜΗΣ

M/S «ΑΘΗΝΑΙ» ΚΑΙ ΤΟΥ M/S «ΜΥΚΗΝΑΙ»
διὰ Βραζιλίαν, Ορουγγούαην, Αργεντινὴν

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 53-55 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

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

ρηνοδικείου, τό ασφαλιστικὸν μέτρον διατάσσεται ὑπὸ τούτου. Τό ασφαλιστικὸν μέτρον διατάσσεται καὶ ὑπὸ τοῦ πλησιεστέρου εἰς τὸν τόπον ἔνθα πρόκειται νὰ ἐκτελεσθῇ τοῦτο, καθ' ὅλην ἀρμοδιοῦ δικαστηρίου.

Πολλάκις καὶ διατάσσεται ὑπὸ κυρίας ἀπόδεσις ἐκκρεμῆ ἐνώπιον τοῦ Πολυμελοῦς Δικαστηρίου, τό ασφαλιστικὸν μέτρον διατάσσεται ὑπὸ τούτου. "Οταν, ὅμως, ἐκκρεμῇ ἐνώπιον τοῦ εἰσηγητοῦ Πολυμελοῦς Πρωτοδικείου, διατάσσεται ὑπὸ μόνον τοῦ εἰσηγητοῦ.

Τό δικαστήριον διατάσσεται τὴν συντηρητικὴν κατάσχεσιν τοῦ συμβεβλημένου πλοίου ὡς ασφαλιστικὸν μέτρον, ἀφοῦ πιθανολογεῖται ὅτι ἐπικείμενος κίνδυνος ἡ τὸ ἐπείγον τῆς περιπτώσεως, εἴτε τοῦτο εὑρίσκεται εἰς χειρας τοῦ πλοιοκτήτου εἴτε εἰς χειρας τρίτου, ὅφειλε:

α) Νὰ καθορίζῃ ἐν τῇ ὁποφάσει του τὸ ποσόν, διὰ τὸ ὁποῖον διατάσσεται ἡ συντηρητικὴ κατάσχεσις, καὶ

β) Τὸ πλοίον.

Καὶ ως πρὸς μὲν τὸ ποσόν οὐδὲν ζήτημα γεννᾶται. 'Σις πρὸς τὸ πλοίον, ὅμως, δέοντον ἀναφέρωνται ὅλα ἐκεῖνα τὰ χαρακτηριστικά, εἰς τρόπον ὥστε νὰ μὴ γεννᾶται ἀμφιβολία περὶ τῆς ταυτότητος του. Δι' ὃ καὶ ἡ αἵτησις λήψεως τοῦ συντηρητικοῦ μέτρου δέοντος ὅπως ἀναφέρῃ αὐτὰ τὰ χαρακτηριστικά. Μόνον τὸ ὄνομά του δέν ἀρκεῖ. Διότι ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα καὶ σημαίαν, δινατὸν νὰ ὑπάρχουν πλείονα τοῦ ἐνός πλοία.

• (Συνεχίζεται)

ΝΙΚΟΣ ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΔΑΣ
Δικηγόρος

Η ΜΥΣΤΗΡΙΩΔΗΣ ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ "ΜΑΡΙΝ ΣΟΥΛΦΟΥΡ ΚΟΥΗΝ"

"Ἐν ἀπὸ τὰ σύγχρονα θολασσινὰ μυστήρια, ἡ ἀπώλεια τοῦ ἀμερικανικοῦ φορτηγοῦ «Μαρίν Σούλφούρ Κουήν» πρὸ 7 ἑτῶν εἰς τὸν Κόλπον τοῦ Μεξικοῦ, παρέσχεν ἀφορμὴν εἰς τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριον τῆς Νέας Υόρκης νὰ ἐκδῶσῃ προσφάτως ἐνδιαφέρουσαν ἀπότικον ἐπὶ τῶν ἀξιώσεων τῶν κληρονόμων τῶν ἀπολεσθέντων 39 ναυτικῶν καὶ ἐπὶ τῶν ἀξιώσεων τῶν φορτωτῶν. Αἱ ἀξιώσεις ἀνήρχοντο εἰς πολλὰ ἔκατον μύρια δολλάρια.

Τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι τὸ φορτηγὸν ἦτο ἀναξιόπλουν διατάσσεται ἐπέτηπλευσεν ἐκ τοῦ λιμένος Μπάροντ τοῦ Τέξας διὰ τὸ τελευταῖον του ταξίδιον. Αἰτία τούτου κατὰ κύριον λόγον ἡτο ἡ ἐλάττωματικὴ μετατροπὴ αὐτοῦ εἰς φορτηγὸν εἰδικοῦ προορισμοῦ ἀπό δεξαμενόπλοιον τύπου Τ - 2. Οὕτω ἔκρινεν τὸ Δικαστήριον. Τοῦ ἐνεύθεν πταίσματος κατὰ τὸ Δικαστήριον, μετεῖχον τόσον ἡ πλοιοκτήτρια ἑταῖρία ὅσον καὶ τὸ ναυπηγεῖον, ὅπερ ἐνήργησεν τὴν μετατροπὴν. Ἐντεύθεν τὸ Δικαστήριον ἡρήμητον τὸν ζητούμενον περιορισμὸν τῆς εὐθύνης εἰς τὸ ποσὸν τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου. Ἀπῆλλαξεν δόμος τοὺς φορτωτὰς τοὺς δόπιους ἔχαρακτήρισεν ὡς ἀπολούς θεατάς.

Τὸ Δικαστήριον ἐπίστης ἀπέρριψε τὴν αἴτησιν περὶ παροχῆς ἀδείας πρὸς ἀσκήσιν ἐφέσεως κατὰ τῆς ἀπόφασεως.

Συνεπείᾳ τῆς ἀπόφασεως ταύτης κριθέντος τελεστίδικῶς τοῦ θέματος τῆς εὐθύνης, ἐπίκειται ἡδη ἡ ἐκδίκασις τῶν ἀγωγῶν ἀποδημώσεως.

"Ἡ ἀπόφασις διετύπωσε δριμεῖαν κριτικὴν ἐναντίον τοῦ ἀμερικανικοῦ Νησιούνος καὶ τῆς Ὑπεροίας τῆς ἀμερικανικῆς ἀκτοφυλακῆς. Ὑπεχώρησαν — ἔκρινεν ἡ ἀπόφα-

σις — εἰς τὰ σχέδια μετατροπῆς τοῦ ναυπηγείου, ἀπτινα εὐχερῶς ἐπεκρότησεν ἡ ἀκτοφυλακή.

'Ἄλλα, κατὰ τὴν ἀπόφασιν, ἡ ἐκ μέρους τοῦ Νησιούνος καὶ τῆς Ὑπεροίας τῆς ἀμερικανικῆς ἀκτοφυλακῆς παραμέλησης τῶν καθηκόντων τῶν πρὸς προστασίαν τῆς ἀνθρωπίνης ζῆτος καὶ τῆς περιουσίας ἐν θαλάσσῃ δὲν ἀπαλλάσσει τὸ ναυπηγεῖον ἀπὸ τῆς ὑποχρέωσεως αὐτοῦ πρὸς κατεβολὴν εὐλόγου ἐπιμελείας ἐν τῷ σχεδιασμῷ καὶ τῇ ἀκτελέσει τῆς μετατροπῆς τοῦ πλοίου. Ἡ ἀμέλεια τοῦ ναυπηγείου ἔγκειται εἰς τὴν παραμέλησην τῶν κανόνων περὶ ἔγκαρπων διαφραγμάτων. Ταῦτα ἥσαν κατ' ἔχοήν την ἐνδεδειγμένα ἐν μετατροπῇ δεξαμενοπλοίου τύπου Τ - 2, τύπου γνωστῆς κατασκευαστικῆς ἀπελείας.

Τῶν δρῶν τούτων ἐτέλουν ἐν γνώσει οἱ πλοιοκτήται καὶ οἱ ἐφοπλισταί (ἑταῖραι συγγενεῖς), μὴ ἐπιτυχόντες νὰ προσκομίσουν ἀποδείξεις περὶ ἀγνοίας τῶν ἐν λόγῳ συνηθικῶν ἀναξιοπλοίων.

Τὸ πλοίον ἀποπλέοντος ἐκ τοῦ λιμένος Μπάροντ ἦτο ὑπέρφορτωμένον κατὰ 3 ἵντσας, ὑπὲρ τὴν γραμμὴν φορτώσεως. Τὰ δεξαμενόπλοια T - 2 κατὰ τὴν ἀπόφασιν, ἥσαν τὸ δλιγάντερον «επιτικίνδυνα». Μέχρι τοῦ Ιουλίου 1946, δεκαπέντε T - 2 είχον υποστῆ μεγίστης ἀκτάσεως ρωγμάς. Πολλὰ ἄλλα ἐνεφάνισαν μικροτέρας ρωγμάς καὶ ἐν ἐξ αὐτῶν, μετατρέπομένων εἰς τὸ ίδιον ναυπηγεῖον «έκκοπτη» εἰς δύο τὸν Δεκέμβριον 1960. Ἀτυχῶς δὲν ἐγνώσθησαν τὰ αἴτια τῆς ἀπώλειας τοῦ πλοίου.

Μόνον ἡ ἀπαίτησις διά τὸ ἀπολεσθὲν φορτίον ἀνέρχεται εἰς δολλάρια 428.000.

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

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

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

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935
GENERAL SHIP CHANDLERS

Γενικός Διευθυντής: Ιωάννης Δ. Μπαμπαλετάκης
Διευθυνταί: Γερ. Θωμάτος — Γ. Δεσιμόνης

A/H Τηλεφωνήσατε: CAPTAIN Ιωάννης Βλαχοστέργιος. Τηλ. 976.480

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:

ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

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

Άμερικανικὴ Νομολογία

• Δικαιούται ἀποζημιώσεως ὁ παθὼν ἐπὶ ἐλληνικοῦ πλοίου, εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα.

Τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον τῶν Η.Π.Α. ἀπέκριθη πρὸ τινῶν ἡμερῶν ὅτι ἡ εἰς τὴν ἀλλοδαπήνην νηολόγησις ἐνός πλοίου δὲν ἔχαιρε τὸν πλοιοκτήτην τῆς ὑποχρέωσεως νὰ καταβάλῃ ἀποζημιώσιν εἰς ναυτικὸν τραυματισθέντα ἐντὸς τῶν χωρικῶν ἀμερικανικῶν ὑδάτων. Τὸ δικαστήριον, διὰ τοῦ φήμων 5 ἐναντὶ 3, συνετάχθη μὲ προγενεστέραν ἀπόφασιν δικαστηρίου τῆς Νέας Ορλεάνης. Εἰς τὴν ἀξίασιν πρὸς τὸν πλοίον εἶχεν ἀντιταχθῆ ἡ «Ελλένικος Λάϊν», ἐλληνικὴ ἐφοπλιστικὴ ἑταῖρία, μὲ τὸν ισχυρισμὸν ὅτι ὁ Ροδίτης θά ἐπρεπε νὰ προσφύγῃ εἰς τὴν ἀλληλικὴν Δικαιοσύνην, ἐφ' ὅσον εἶναι Ἐλλην πολίτης τραυματισθεὶς εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ ἐπέβαινε πλοίον φέροντος τὴν ἀλληλικὴν σημαίαν. Τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον συνεφόνησε μὲ τὸν ισχυρισμὸν τοῦ Ροδίτη, ὅτι τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον εἶναι ἐν πολλοῖς νηολόγιον εὐκαιρίας, ἐφ' ὅσον ἡ «Ελλένικος Λάϊν» ἔχει ὡς κύριον ἀπότικήτην Ἐλληνα πολίτην πού διαμένει, ζῇ καὶ ἐργάζεται εἰς τὰς Η.Π.Α. ἀπὸ τὸ 1945.

• Αἱ Διεθνεῖς Συμβάσεις τῶν Βρυξελῶν, τοῦ Νοεμβρίου 1969, ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ρυπάνσεως τῶν θαλασσῶν, — "Εναρξις τῆς διαδικασίας κυρώσεως αὐτῶν ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως.

Συνεπῆς πρὸς τὴν στάσιν της ἐν τῇ Διεθνῇ Συνδιοικέσφει τῶν Βρυξελῶν τοῦ Νοεμβρίου 1969, ἡ ἀμερικανικὴ Κυβερνήσις χρειεῖ πρὸς τὴν κύρωσιν τῶν εἰς Βρυξέλλας ἐκπονηθεισῶν δύο διεθνῶν Συμβάσεων ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ρυπάνσεως τῶν θαλασσῶν διά την πετρελαίου.

Σχετικῶς ὁ Πρόεδρος Νίξον ἀπήγυνεν πρὸς τὸ Κογκρέσον τὸ κάτωθι μῆνυμα:

Τὸ πρόβλημα τῆς ἐκχύσεως πετρελαίων ἀποτελεῖ μείζον διεθνὲς πρόβλημα, οἰσαδήποτε δὲ λύσις αὐτοῦ ὅφειλε νὰ ἀσχοληθῇ ἀποτελεσματικῶς μὲ τὰς διεθνεῖς ἐπιπλοκάς αὐτοῦ. Τὸ παρελθόν ἔτος ἐν Βρυξέλλαις ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβούλευτικοῦ 'Οργανισμοῦ — κλάδου τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν — αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖται συνέβαλον μετ' ἄλλων 'Επικρατεῖσιν εἰς τὴν ληφτι σοβαρῶν ἀποφάσεων ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου. 'Υπεγράφαμεν δύο νέας διεθνεῖς Συμβάσεις, αἵτινες θὰ ἐπιτρέψουν ἡμῖν τὴν ἐκδήλωσιν δράσεως ἐντὸς διεθνούς πλαισίου πρὸς πρόληψιν τῶν ζημιῶν ἐπὶ τῆς ἐκχύσεως πετρελαίου καὶ πρὸς διασφάλισιν ἀποζημιώσεως, ἐὰν ἐπέλθουν τοιστάυτα ζημίαι.

Σήμερον διαβιβάζω τὰς Διεθνεῖς Συμβάσεις ταύτας εἰς τὴν Γερουσίαν διὰ τὴν ληφτινή της γνώμης καὶ τῆς συγκαταθέσεώς της. 'Η ἐπικύρωσις τῆς πρώτης τῶν Διεθνῶν τούτων Συμβάσεων θὰ παράσχῃ ἡμῖν διεθνῆ ἐπινεύσει, τὴν δυνατότητα νὰ λάβωμεν προληπτικὸν μέτρα ἐναντίον πλοίων εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν ἀπειλούντων ἐπικειμένην ρύπανσιν τῶν ἀκτῶν ἡμῶν. 'Εὰν ἡ Σύμβασις αὕτη ύφιστατο ἐν ἔτει 1967 κατὰ τὸ ἀτύχημα τοῦ «Τόρρεϋ Κόνινον», θά ἡτο δυνατόν νὰ είχεν ἀναληφθῆ ἀνευ χρονοτριβής, ἀποτελεσματικὴ δράσης πρὸς πρόληψιν ἡ μείωσιν τῶν ἐπιζημίων ἀποτελεσμάτων. 'Η δευτέρα Σύμβασις ἐπιδόλλει ἀντικειμενικὴν ἀστικὴν εὐθύνην ἐπὶ τῶν πλοιοκτητῶν, ὃν τὰ πλοία ἐγένοντο παραπτίσια ρυπάνσεως τῶν παρακτίων περιοχῶν. 'Η Γερουσία θὰ συγκρίνῃ τὴν ἐν ισχύι ἐσωτερικὴν νομοθε-

σιαν ήμων πρός τάς διατάξεις τής Διεθνούς Συμβάσεως ταύτης και έστιν κρίνη τούτο άναγκαίον ότι νομοθετήσῃ ἐπὶ σκοπῷ εύθυγραμμίσεως τής έσωτερικής νομοθεσίας. 'Επικυρούντες τάς Διεθνεῖς ταύτας Συμβάσεις, θά καταστήσωμεν σαφῆ τὴν ἔδραιαν πεποιθήσιν ήμων ὅτι ὁ κίνδυνος ἐκ τῆς διὰ πετρελαίου ρυπάνσεως είναι ἐπείγονς θέμα διεθνούς ρυθμίσεως καὶ ὅτι τὰ μῆτεύθυνμενα θύματα τῆς ρυπάνσεως, δὲν θὰ παραμείνουν ἄνευ ἀποζημιώσεως.

Ἄσχολεται περαιτέρω τὸ Προεδρικὸν μῆμα μὲν τὸ θέμα τῶν κατὰ τὸ πετρελόν ἔτος γενομένων δεκτῶν τροποποιήσεων τῆς Συμβάσεως τοῦ 1954 περὶ προληψεως τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης διὰ πετρελαίου. Αἱ ἐν λόγῳ τροποποιήσεις ἀσχολούνται κατὰ κύριον λόγον μὲ τὴν ἐκ προθέσεως ρύπανσιν καὶ τὴν θέσιν κανόνων δικαίου πρὸς ἀπαγόρευσιν τῆς ἔκβολῆς λυμάτων πετρελαίου εἰς ἀπόστασιν 50 μιλίων ἀπὸ τῶν ἀκτῶν.

Άναφερόμενος ὁ Πρόεδρος Νίξον εἰς τὸ μῆμα τοῦ εἰς τὸ γεγονός ὅτι πρὸς θέσιν ἐν ἰσχύ τῶν τροποποιήσεων τούτων ἀπαιτεῖται ἡ προσχώρησις ἀλλων Ἐπικρατειῶν, διαδικασία ἡτοῖς είναι δυνατὸν νὰ παραταθῇ ἐπὶ ἀρκετὸν ἔτη, ἀναγγέλλει ὅτι θὰ εἰσηγηθῇ τὴν λήψιν νομοθετικῶν μέτρων, δι' ὧν θὰ ἐπεκταθῇ ἡ ἰσχὺς τῶν ἐν λόγῳ τροποποιήσεων ἐπὶ τὸν Ἀμερικανικὸν πλοίων.

Τέλος, ὁ Πρόεδρος Νίξον διαδηλοῖ τὴν προθυμίαν τῆς Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως ὅπως συμμετάσχῃ εἰς πᾶσαν ἔκδηλωσιν διεθνούς συνεργασίας ἐπὶ σκοπῷ λήψεως μέτρων κατὰ τὴν ρυπάνσεως τῶν θαλασσῶν.

● Πλοίον καταστῶν πλασματικὴ ὄλικὴ ἀπώλεια, συνεπείᾳ προσαράξεως. — Ἀπαίτησις τοῦ παραλήπτου τοῦ φορτίου κατὰ τοῦ πλοιοκτήτου. — Ναυτικὸν πταίσμα τοῦ πλοιού. — "Αγει" εἰς ἀπαλλαγὴν τοῦ πλοιοκτήτου. — Δὲν εἶναι ἀναγκαῖον ν' ἀποδειχθῇ ὅτι ὁ πλοιοκτήτης ἐμερίμνησε νὰ καταστῇ τὸ πλοίον ἀξιόπλουν.

Καταπόνησις, ἀγωνία καὶ μία εἰκοσαπεντατέτης ἀσυρματίστρια ἀπετέλεσαν τὰς αἰτίας τῆς ἀτυχίας τοῦ νεαροῦ πλοιού ποτού δ/π «Καπτανγιάννη» εἰς τὸ τελευταῖον καὶ ἀτυχές ταξίδιον του εἰς τοὺς βράχους τοῦ "Ορεγκον".

'Ἐν τούτοις, ὁ φειδωλὸς πλοιοκτήτης, ὁ ὅποιος ἐπήνδωσεν ἀνεπαρκῶς τὸ πλοίον του, ἀπηλλάγη τὴν ἑκ τῶν συνεπειῶν εὐθύνης, ἐπειδὴ τὸ Δικαστήριον ἐθεώρησεν ὅτι ἐπρόκειτο περὶ ἀμελείας τοῦ πλοιού λόγω ἀτελοῦς ἐπανδρώσεως. 'Ἡ ἐπὶ τῆς δίκης ταύτης ἀπόφασις ἐτόνισε τὸν κανόνα καθ' ὃν ὁ πλοιοκτήτης δύναται ν' ἀπαλλαγῇ τῆς εὐθύνης ἐν τοῦ νόμῳ περὶ μεταφορᾶς πραγμάτων διὰ θαλάσσης (Κανόνες τῆς Χάγης) διὰ τὰ σφάλματα τοῦ πλοιού ποτοῦ διακυβερνήσης τοῦ πλοιού, χωρὶς νὰ ὑποχρεούνται ν' ἀποδείξῃ ὅτι κατέβαλε τὴν δέουσαν ἀπιμέλειαν ἵνα καταστῇ τὸ πλοίον ἀξιόπλουν.

Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριον τοῦ "Ορεγκον", ἐκηρύχθη ὑπὲρ τοῦ πλοιοκτήτου πάρα τὸ γεγονότος ὅτι ἔκρινεν ὅτι τὸ πλοίον ἦτο ἀτελῶς ἐπηνδρωμένον καὶ ὅτι ὁ πλοιοκτήτης ἐπέδειξεν οἰκονομίαν χρημάτων μᾶλλον ἢ ἐπιμέλειαν, προσλαβόντας ὡς ἀσυρματιστήν μίσια νεαράν "Ἐλληνίδα, ἡλικίας 25 ἔτων.

Τὸ πλοίον μετέφερε φορτίον ἰχθυαλέουρου ἀπὸ τὴν Νορβηγίαν εἰς τὸ Πόρτλαντ τοῦ "Ορεγκον", ὅπερε κατὰ τὸν εἰσπλουτὸν εἰς τὸν ποταμὸν Κολόμπια ὑπὸ κακὸν καιρόν, ἔξωκειλεν εἰς τ' ἀδαθή καὶ κατέστη πλασματικὴ ὄλικὴ ἀπώλεια.

Τὴν ἀγωγὴν ὑγειείν τὸ παραλήπτης τοῦ φορτίου. 'Ο παραλήπτης ἐπέμεινεν ὅτι ἡ ἀπώλεια τοῦ πλοιού καὶ ἡ ἐντεύθεν ζημία εἰς τὸ φορτίον αἰτίαν είχον τὴν ἀναξιοποίησην τοῦ πλοιού, ὥστε ἐπέκτος ἀλλων ἡ ἐπηνδρωμένον δι' ἀνεπαρκούντας καὶ ἀπειρόν πληρώματος καὶ ἔχεν ὡς ἀσυρματιστήν ἀπειρον ἀσυρματίστριαν. 'Ἡ ἀσυρματίστρια εἰδίκωτερον, ἀπετέλεσε πηγὴν δυσχερειῶν. Τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ἡ ἀνεξηγητοῦ διατὶ ἡ ἀσυρματίστρια ἐπεκοινωνεῖ εὔχερῶς μὲ τὰ ἐλληνικὸν πλήρωμα ἔχοντα πλοία, ἐνῷ γενικῶς δὲν ἡδύνατο νὰ ἐπικοινωνήσῃ μὲ μὴ ἐλληνικὸν ἐπακτίους σταθμούς. Τούτου ἀποτέλεσμα ἡτοῖς ὅτι ὁ πλοιορχος δὲν ἐλάμβανε δελτία καιροῦ τῆς περιοχῆς τῶν ἔκβολων τοῦ ποταμοῦ Κολόμπια καὶ δὲν ἡδύνατο νὰ ἐπικοινωνήσῃ μὲ τὸν πλοιογὸν τοῦ ποταμοῦ διὰ νὰ βοηθηθῇ εἰς τὸν διάπλουν διὰ τῶν ἀδαθῶν.

'Ἐπιπροσθέτως, τὸ πλήρωμα ἐτήρει δύο ἔξαρσους φυλάκας καθ' ὅλον τὸν πλοῦν, ὅπερ τὸ Δικαστήριον ἔχαρακτήσισεν ὡς πτοκλητικήν παταίσιν πρὸς τὰ στρατιωτικά καθυστέρησις περὶ τὴν ἔγερσιν τῆς ἀγωγῆς, ἀφ' ἐτέρου δὲ ζημία τοῦ ἐναγομένου ἐκ τῆς τοι-αὐτῆς καθυστέρησεως.

Εἰς δύο προσφάτους ὑποθέσεις ἐνώπιον τοῦ Περιφερειακού Δικαστήριου τῆς Πενσολ-βανίας τὸ θέμα ἐκρίθη κατὰ διάφορον, εἰ καὶ συνεπή, τρόπον.

Τὸ Δικαστήριον ἐδέχθη ὅτι μολονότι ἡ ἀπειρία τῆς ἀσυρματιστρίας ἡτο δυνατὸν νὰ προκαλέσῃ κάμπατον εἰς τὸν πλοιού ποτοῦ ἐξ ἀγανακτήσεως — ίδιο ἐν ὅψει τοῦ γεγονότος ὅτι ἡ ηκούσθη λέγων κατὰ τὴν διάρκεια τοῦ ταξιδίου ὅτι τὸν ἐξενεύριζεν αὐτὴ ἐπὶ τοσούτον ὕστε νὰ θέλῃ νὰ τὴν ρίψῃ εἰς τὴν θάλασσαν — ἐν τούτοις δὲν ἡτο δυνατὸν νὰ θεωρηθῇ ὅτι ἡ ἐκ τῆς αἵτιας ταύτης κόπωσις ἡδύνατο νὰ ἐπηρεάσῃ τὴν κρίσιν τοῦ πλοιού ποτοῦ.

Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστήριου, ἐφ' ὅσον τὸ δικαίωμα τοῦ πλοιοκτήτου γ' ἀπαλλαγῇ τῆς εὐθύνης διὰ ναυτικά πταίσματα τοῦ πλοιού ποτοῦ δὲν προϋποθέτει ἀπόδειξιν ὅτι αὐτὸς (ὁ πλοιοκτήτης) κατέβαλε τὴν δέουσαν ἀπιμέλειαν ἵνα καταστῇ τὸ πλοίον ἀξιόπλουν, ἡ ἀπόφασις τοῦ πλοιού ποτοῦ νὰ διαπλεύσῃ διὰ τῶν ἀδαθῶν τῶν ἐκβολῶν τοῦ ποταμοῦ Κολόμπια ὑπὸ κακάς καιρικάς συνθήκας, ἀποτελούσα ἐσφαλμένην ναυτικὴν ἐνέργειαν ἥσγει εἰς ἀπαλλαγὴν τοῦ πλοιοκτήτου ἀπὸ τὴν εὐθύνην.

● 'Αξιώσεις ναυτικοῦ δικαίου. — Παραγραφή. — Δὲν ἀρκεῖ μόνη ἡ πάροδος τοῦ χρόνου. — Ἀπαίτεται, ἀφ' ἐνὸς μέν, συγγνωστὴ παραμέλησις τῆς ἐγκαίρου ἐγέρσεως τῆς ἀγωγῆς, ἀφ' ἐτέρου δὲ ἐπέλευσις ἐντεύθεν ζημίας εἰς τὸν ἐναγόμενον.

'Ο χειρισμὸς τοῦ θεσμοῦ τῆς παραγραφῆς εἰς τὸ ναυτικὸν δικαίον τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν διαφέρει οὐσιωδῶς τῶν περὶ παραγραφῆς ἀντιλήψεων τῶν Εὐρωπαϊκῶν δικαίων. 'Ἐν Εὐρώπῃ, ἡ πάροδος τοῦ ἐν τῷ νόμῳ διατεταγμένου χρόνου ἐνέργει τὸ ποσθετικῶν ἐπικοινωνίας ἀποσθετικῶν ἐπικοινωνίας ἀποτελεῖται, διά της ἀξιώσεως τοῦ πλοιού ποτοῦ παραγραφῆς τῶν ἀξιώσεων ἐν τῷ ναυτικῷ δικαίῳ πόλεμον τοῦ χρόνου, ἀπαιτεῖται ἀφ' ἐνὸς μὲν ἀσύγγωντος καθυστέρησης περὶ τὴν ἔγερσιν τῆς ἀγωγῆς, διά της ἀξιώσεως τοῦ πλοιού ποτοῦ παραγραφῆς τῶν ἀξιώσεων ἐν τῷ ναυτικῷ δικαίῳ πόλεμον τοῦ χρόνου, ἀπαιτεῖται ἀφ' ἐτέρου δὲ ζημία τοῦ ἐναγομένου ἐκ τῆς τοι-αὐτῆς καθυστέρησεως.

Εἰς δύο προσφάτους ὑποθέσεις ἐνώπιον τοῦ Περιφερειακού Δικαστήριου τῆς Πενσολ-βανίας τὸ θέμα ἐκρίθη κατὰ διάφορον, εἰ καὶ συνεπή, τρόπον.

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

Εις τὴν πρώτην τῶν ὑποθέσεων ναυτικὸς τραυματισθεὶς κατ' Ιούλιον 1963 ἡγείρεται κατὰ τὸ πλοιοκτήτου ἀγωγῆν του τὸν Λύγουστον τοῦ 1966. Εὐνόητον δῖτι ὁ ἐναγόμενος προέβαλεν τὴν ἔνστασιν τῆς παραγραφῆς.

Τὸ Δικαστήριον ὡς κατ' ἔθος γίνεται εἰς παρομοίας περιπτώσεις, ἀφοῦ ἀνεφέρθη εἰς τὰς δύο ἀνώτερα ἐκτείνεται προϋποθέσεις τῆς παραγραφῆς, ἀπέδειπεν εἰς τὸ χερσαῖον δίκαιον τῆς παραγραφῆς παρεμφερῶν ἀξιώσεων. Ἐκρίθη δῖτι τὸ χερσαῖον δίκαιον δομοίως διετῇ ἢ κατὰ περιπτώσιν, τριετὶ πρό-έδειπεν παραγραφῆν καὶ ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταῦτης τόσον ἡ διετία, δόσον καὶ ἡ τριετία εἶχον διαφέρειν.

Τὸ Δικαστήριον παρετήρησεν ἐν συνεχείᾳ δῖτι εἶναι σαφὲς δῖτι ἔδει νά μὴ ἀποδοθῇ ἀποφασιστική σημασία εἰς μόνην τὴν πάροδον τοῦ χρόνου. Ἡ καθυστέρησις ἥτις ἐνεργεῖ ἀποτελεσματικῶς ἐπὶ τῆς ἀξιώσεως ἥτηται ἐν ἑκάστῃ περιπτώσει ἐκ τῶν διαιτέρων συνθηκῶν αὐτῆς. Τοῦτο χωρὶς νὰ θεωροῦνται αἱ περὶ παραγραφῆς διατάξεις ὡς ἐστερημέναι σημασίας, ἀλλ' ὑπὸ τὴν ἔνωιαν δῖτι μόναι αἱ ἐν λόγῳ διατάξεις, δὲν εἶναι ἀποφασιστικά.

Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν δῖτι ἡ καθυστέρησις ἡτοι συγγνωστὴ λόγῳ ἀπολείας τοῦ φακέλλου τῆς ὑποθέσεως, δι' ἣν δὲν ηύθυνετο ὁ ἐνάγον. Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου δὲν προσήχθη ἀπόδειξις πείθουσα περὶ τοῦ δῖτη ἡ ἔκ της μὴ ἐγκαίρου ἐγέρσεως τῆς ἀγωγῆς προσαγίγνεται ζημιά τις εἰς τὸν ἐναγόμενον. Βάσει τῶν σκεψεων τούτων ἀπερρίφθη ἡ ἔνστασις παραγραφῆς.

Μετά τινα χρόνου ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τῆς ἀποφάσεως ταύτης, ἥχθη ἐνώπιον τοῦ αὐτοῦ Δικαστηρίου παρεμφέρης ὑπόθεσις. Ἀγωγὴ ναυτικοῦ ὑποστάντος ἀνικανότητας πρὸς ἐργασίαν, ἡγεμόνη μετά 8 ἑταῖς καὶ 10 μῆναις. Ὁ ἐνάγων ἐζήτει ἔξοδα συντηρήσεώς του, ἀμοιδᾶς δικηγόρων καὶ δικαστικὰ ἔξοδα καὶ ἀπεκαλέσθη τὴν ἀνωτέρω ἀπόφασιν πρὸς δικαιολόγησιν τῆς καθυστέρησεως καὶ ἀπόκρουσιν τῆς ἐνστάσεως παραγραφῆς.

Τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν δῖτι ὁ ἐναγόμενος ἡγεμόνει τὴν ἀξιουμένην ἀνικανότητα τοῦ ἐνάγοντος καὶ τὰς ἐντεῦθεν ἀξιώσεις αὐτοῦ μέχρι τῆς ἐγέρσεως τῆς ὑπό της κρίσιν ἀγωγῆς. Τὰ ἔγγραφα περὶ τῆς ὑποθέσεως ταύτης εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις διὰ τὰ παλαιὰ ἔγγραφα, μετὰ πάροδον 7 ἑταῖς παραμονῆς ἐν τῷ ἀρ-

χειῷ. Ὁ ὅμηνος εἶχεν στερηθῆ παντὸς μέσου ἐγγράφου ἀποδείξεως ἵνα ἀμυνθῇ κατὰ τῆς ἀξιώσεως τοῦ ἐναγόμενος.

Ἐν συμπεράσματι τὸ Δικαστήριον ἐκρίνεν δῖτι ἡ καθυστέρησις περὶ τὴν ἐγέρση τῆς ἀγωγῆς ἥτο ἀνεξήγητος, καὶ ἀσύγγινωστος, δῖτι ὁ ἐναγόμενος εἶχεν ἀποδείξει ζημιάν ἐκ τῆς τοιαύτης καθυστέρησεως, ἥτις ἐπεξετάθη εἰς χρόνον περίπου τριπλάσιον τοῦ χρόνου τῆς προηγουμένης ὑποθέσεως. Ἐδέχθη δῖθεν τὴν ἔνστασιν τῆς παραγραφῆς καὶ ἀπέρριψεν τὴν ἀγωγήν.

● **Δικαιοδοσία ἀμερικανικῶν δικαστηρίων.** — Ναυτικός, τραυματισθεὶς εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν. — Ἐνέργεια ἐμπορικῶν πράξεων ὑπὸ τῆς ἐναγόμενης πλοιοκτητηρίας εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, δὲν ιδρύει δικαιοδοσίαν τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων.

Συνήγοροι τῶν πλοιοκτητῶν τὸ δικηγορικὸν γραφεῖον τῶν κ.κ. Peles, Tubblin, Patostides & Stratakis τῆς Νέας Υόρκης.

Ἐπὶ ἀγωγῆς "Ελληνος ναυτικοῦ ἐνώπιον τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου τῆς Νέας Υόρκης, ἀξιούντος ἀποζημίωσιν λόγῳ τραυματισμοῦ του ἐπισυμβάντος ἐν τῷ πλοίῳ εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν. Τοῦ πλοίου καταπλεύσαντος εἰς Νέαν Υόρκην, ὁ ναυτικός ὑπελάχηθη εἰς θεραπείαν ἐλαβε δὲ διάφορα ποσά πρὸς συντηρησίν του. Ἡ πρακτορεύσασα τὸ πλοίον ἐταιρία ἦτο ἀμερικανική, τὸ σύνολον τῶν μετοχῶν τῆς ὅποιας ἀνήκει εἰς 'Αμερικανούς ὑπηκόους. Ἡ ἐταιρία ὅμως αὐτὴ οὐδέποτε διετέλεσεν ἐργοδότης τοῦ ἐνάγοντος. "Οσον ἀφορᾷ τὴν πλοιοκτητηρίαν ἐταιρίαν, ἡ κατὰ αὐτῆς ἀγωγὴ ἐστηρίζεται εἰς τὸν νόμον Τζόουν. Ἡ στήριξης τῆς ἀγωγῆς εἰς τὸν ἐλόγων νόμον ἐκρίθη μὴ νόμιμος, ἀναφορᾶς γενομένης εἰς τὴν προηγηθείσαν νομολογίαν, ιδίᾳ δὲ εἰς τὴν γνωστὴν ἀπόφασιν Λάουριτζεν κατὰ Λάρσεν τοῦ 1953.

Ο ἐνάγων ὑπεστήριξεν μετ' ἐπιμονῆς ὅτι ἡ πλοιοκτητηρία ἐταιρία ἀσχολεῖται μὲν ἐμπορικὰς πράξεις ἐν Νέα Υόρκη. Εἰς τούτο ἐπεκαλέσθη ναυλοσύμφωνον καταρτισθὲν ἐν Νέα Υόρκη καὶ διετήρει τραπεζικὸν λογαριασμὸν παρὰ τὴ Τσείζ Μαχάπταν Μπάνκ, ἐπὶ τοῦ ὅποιου ἐξεδόθησαν αἱ ἐπιταγαί, δι' ὧν κατεβλήθησαν εἰς τὸν ἐνάγοντα διάφορα ποσά διαρκούσης τῆς θεραπείας του.

Τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν ἀσθενεῖς τὰς ἀποδείξεις τοῦ ἰσχυρισμοῦ τούτου. Ἐν πάσῃ περιπτώσει ἔκρινεν δῖτι καὶ ἀνὲ τοῦ γεγονότος ὅτι διετηρεῖτο λογαριασμὸς παρὰ τῇ ἄνω Τραπέζῃ καὶ ὅτι κατηρτίσθη ἐν καὶ μόνον ναυλοσύμφωνον ἐν Νέα Υόρκη, προκύπτει ἡ διεξαγωγὴ ἐμπορικῶν πράξεων, τὸ ἀπότελεσμα δὲν μεταβάλλεται. Ἐπὶ τούτου, ἡ ἀπόφασις Λάουριτζεν κατὰ Λάρσεν εἶναι σαφῆς. Ἐκεὶ ἐκρίθη ὅτι ἡ ἐκτέλεσης ἐμπορικῶν πράξεων ἀρκεῖ μὲν διὰ τὴν ἐπίδοσιν δικαιοράφων, δὲν ἀρκεῖ ὅμως ἵνα ὑποδάλη ἀστικὰ ἀδικήματα τελεσθέντα ἐκτὸς τῆς δικαιοδοσίας τῶν 'Αμερικανικῶν δικαστηρίων, εἰς τὴν δικαιοδοσίαν αὐτῶν.

Τὸ ναυτολόγιον τοῦ πλοίου δεικνύει ὅτι τούτο ἀπετελεῖτο ἐξ 'Ελλήνων καὶ 'Ισπανῶν ναυτικῶν, οὐδεὶς τῶν ὅποιων ἥτο 'Αμερικανὸς πολίτης. Ἐκ τούτου προκύπτει ὅτι δὲν ἥτο δυνατή ἡ κλήσης πρὸς ἐμφάνισιν αὐτῶν ὡς μαρτύρων τοῦ ἀτυχήματος.

Ἐκρίθη ὥσαύτως ὅτι τὸ 'Ελληνικὸν δίκαιον παρέχει ἔνδικον προστασίαν εἰς τοὺς ναυτικούς, οἱ ὅποιοι ὑπεστήσαν ἀτύχημα ἐν τῇ ἐργασίᾳ των. Ἐτέρωθεν, ἡ πλοιοκτητηρία ἐταιρία ἐδήλωσεν ὅτι θὰ ὑποδῆλη εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῶν 'Ελληνικῶν Δικαστηρίων καὶ θ' ἀποκρούσῃ κατ' οὐσίαν τὴν ἀπαίτησην, ἀνεύ προσφυγῆς εἰς δικονομικάς ἐντοπάσεις.

Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν αἰτιολογιῶν τούτων τὸ Δικαστήριον ἀπέρριψεν τὴν ἀγωγήν.

ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Τὸ φυλλάδιο
ευρυτὸ δὲ
μωροῦσε νὰ σᾶς
βοηθήσῃ.



"Αν ὑπάρχῃ πιθανότης νὰ πιάσετε σὲ λιμάνι τῆς Μεγάλης Βρετανίας γράψτε νά σᾶς στείλουμε τὸ εἰδικό θυλάσσιο μας Σάς έργει πώς ή MIDLAND BANK

Θὰ σᾶς βοηθήσῃ νὰ κάνετε οικονομίες
ἐκ τοῦ ἀσφαλοῦς.

Πληρώνει τόχο στὰ λεπτά σας,
στέλνει τὰ χρήματά σας στὸ σπίτι σας.

Συμπληρώστε αὐτὴν τὴν φόρμα ταχυδρομήστε τὴν σήμερα!

Σάς παρακαλῶ νά μον στείλετε τὸ φυλάσσιο σχετικό μὲ τὶς τροπεζικὲς ὑπηρεσίες που θα μονέον χρήσιμες.

ΟΝΟΜΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

TAXYDROMHΣΑΤΕ ΤΟ ΣΤΗΝ:



Midland Bank

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

* Όλη η ψηφιακορύφωση μὲ τὴν Τράπεζα μπορεῖ νὰ γίνεται στὰ Μέληνα.

'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ - ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΛΥΣΕΙΣ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΔΔΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΙΣ ΠΛΟΑΣ Ν. ΒΙΕΤ-
ΝΑΜ

Και μία εισέτι νέα διαφορά προκύψασσε πάντα πλόιον έκτελούντος πλόδιας είς λιμένας του Νοτίου Βιετνάμ, έλυθη παρά τής άρμοδιας υπηρεσίας του ΥΕΝ. Πρόκειται διά τό δικαιώματος αδείας των απολογεμένων λόγω μη συντήρησης υποχρεώσεων έκτελέσεων πλόων είς λιμένας του Νοτίου Βιετνάμ.

Ένας άρχιν, το 'Υπουργείον ύπενθυμίζει είς την ένδιαφερομένην έταιριαν, ητίς καὶ ἔθεσε την διαφοράν πρὸς ἐπίλυσιν, διὰ τοῦτον οὐτών υμοδογίων τῶν Ἐλληνικῶν Δικαστηρίων, ἡ ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ μὴ συνυμολόγησις διὰ τῆς ἀτομικῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως του, σχετικοῦ ὄρου περὶ ἀναλήφεως υποχρεώσεως ἐκτελέσεως πλόων εἰς τοὺς ὡς ἀνωτέρω λιμένας, παρέχει εἰς αὐτὸν τὴν εὐχέρειαν, εἰς περίπτωσιν προγυμποτοίησεως τῶν ἐν λόγῳ πλόων, ὅπως καταγγείλῃ πρώτως τὴν σύμβασιν του, χωρὶς τοῦτο γὰρ ἀποτελῇ πειθαρχικὸν παραπτώμα δι' αὐτὸν.

Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, συμπεραίνει τὸ 'Υπουργείον, ὃ ναυτικὸς δικαιούται πολινοστήσεως διπάναις τοῦ πλοίου, οὐχὶ καὶ ἀποζημιώσεως διὰ τὴν λύσιν τῆς συμβάσεως του, διότι κατὰ τὴν κρίσιν τῶν Δικαστηρίων, ἡ οὐτών ἐπερχομένη λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, δὲν ὀφείλεται εἰς ὑπαιτιότητα τοῦ πλοίου. 'Ως πρὸς τὴν ἀδειαν ἡ ἀποφις τῆς ὑπηρεσίας είναι, διότι ὁ ναυτικὸς δικαιούται τοῦ σχετικοῦ ἀντιτίμου αὐτῆς, διότι ἐκ τῆς ἐρμηνείας τῶν σχετικῶν διατάξεων τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως συνάγεται, ὅτι ὁ ναυτικὸς ἀποστέρεται αὐτῆς μόνον ἐφ' ὅσον ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ὀφείλεται εἰς ὑπαιτιότητα αὐτοῦ, γεγονὸς μὴ συντρέχον ἐνταῦθα, διότι, ὡς ἀνωτέρω ἐλέχθη, κατὰ τὴν νομολογίαν

τῶν Δικαστηρίων ἡ τοιαύτη πρώτωρος καταγγελία τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ, δὲν συνιστᾶ παραπότωμα αὐτοῦ. Κατόπιν τῶν ἀνωτέρων, ἐφ' ὅσον οἱ οὐτών ἀπολογήσουν ναυτικοῖς ἔχουν συμπληρώσει υπερεξάμηνον ὑπηρεσίαν ἐπὶ τοῦ πλοίου, καταβάλλεται εἰς αὐτοὺς τὸ ἀναλογούντιμον ἀδείας.

ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΠΡΟΣ ΠΛΟΥΝ

'Εξ ἀφορμῆς σημειωθείσης προθέσεως, νὰ ἔγκαταλειφθῇ ἐλληνικὸν φορτηγὸν πλοίον, ἀπὸ τὸ σύνολον τοῦ πληρώματός του, διότι κατὰ τὴν κρίσιν ὡρισμένων, τούτῳ ἡτο ἀναξιόπλουν, τὸ 'Υπουργείον ἐγνώρισε πρὸς τοὺς ναυτικούς, οἱ ὅποιοι ἀποτελοῦν τὸ ὡς ἄνω πλήρωμα, τὸ ἔξης:

'Η ἀνικανότης τοῦ πλοίου πρὸς πλούν, βεβαίουται ὑπὸ τοῦ ἐπιβεβαίωσαντος τὸ πλοίον ἀρμόδιον ὑπογνώμονος καὶ τυγχάνει ἀπόρροια ναυτικοῦ τινος ἀτυχήματος, ητοι θαλασσίου συμβεβήκότος ἀφορδόντος τὸ πλοίον, ὡς είναι ναυάγιον, σύγκρουσις, προσάραξις, βλάβη μηχανῶν κλπ.

Κατὰ συνέπειαν τῶν ἀνωτέρω, τυχοῦσα καταγγελία τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἐκ μέρους ὡρισμένων ἐκ τοῦ πληρώματος, ἀποτελεῖ μονομερή καταγγελίαν καὶ δυνατὸν νὰ ἐπισύρῃ καὶ πειθαρχικήν δίωξιν τούτων.

ΜΙΣΘΟΣ

ΣΥΝΟΜΟΛΟΓΗΣΙΣ ΜΙΣΘΟΥ ΚΑΤΩΤΗΡΟΥ ΤΗΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

'Η συνυμολόγησις μισθοῦ κατωτέρου τοῦ προβλεπομένου διὰ τὴν ἀντίστοιχον εἰδικότητο ἀπὸ τὴν οἰκείαν Συλλογικὴν Σύμβασιν, δὲν τυγχάνει σύννομος.

'Ως ἀνωτέρω ἔκρινε τὸ 'Υπουργείον, συνεπείᾳ διαφορᾶς ναυτικῆς ἐργασίας ὀχθείσης πρὸς ἐπίλυσιν.

Συγκεκριμένως, ναυτικὸς προσελήφθη ὡς ἀνθυποπλοίορχος ἐπὶ ποντοπόρου φορτηγοῦ πλοίου φέροντος τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ εἰς τὴν ἀτομικήν σύμβασιν ναυτολογήσεως συνεφωνήθη μηνιαῖος μισθός ἐξ ἑδδομήκοντα πέντε λιρῶν (75.00.00), ἐνῷ ὑπὸ τῆς ἐν ισχύι Συλλογικῆς Συμβάσεως ποντοπόρων φορτηγῶν πλοίων καθορίζεται εἰς λίρας Ἀγγλίας ἐνενήκοντα ἐπτά καὶ δέκα τέσσαρα σεδλίνια (97.14.00). Προσέτι, εἰς τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον τοῦ ἐν λόγῳ ναυτικοῦ καὶ εἰς τὴν πρᾶξιν ναυτολογήσεως ἀνεγράφετο, ὡς καταβαλλόμενος μισθός, ὁ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως.

Συνεπείᾳ τῆς ἀνωτέρω ἀνακοινούθειας μεταξὺ τῆς ἀτομικῆς συμβάσεως καὶ τοῦ ναυτικοῦ φυλλάδιου, ὁ ὄρος ὁ περιλαμβανόμε-

νος εἰς τὴν ἀτομικὴν σύμβασιν τυχόντες ἀκυρος, καθ' ὅσον ἀντίκειται εἰς τὴν Συλλογικὴν Σύμβασιν, διὰ λόγους δημοσίας τάξεως. Διότι, πράγματι, οἱ ὄροι οἱ ἀφορῶντες τὸν μισθὸν τίθενται ὑπὸ κανόνων ἀνογκαστικοῦ δικαίου καὶ δὲν είναι δυνατή ἡ τροποποίησις τούτων διὰ συμφωνίας τῶν συμβαλλομένων μερῶν. Σχετικὴ πρόβλεψις υφίσταται ἀπ' εὐθείας ἐκ τοῦ νόμου. Οὕτω, τὸ ἄρθρον 1 τοῦ 'Αναγκ. Νόμου 3276/1944 'περὶ συλλογικῶν συμβάσεων ἐν τῇ ναυτικῇ ἐργασίᾳ' ἀναφέρεται ὅτι, διὰ τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων καθορίζεται ὁ μισθός, τὰ ἐπιδόματα, ἡ ἀποταμίευσις, ὡς καὶ αἱ πάσης φύσεως πρόσθετοι ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἀμοιβαί. Κατόπιν τούτου, τὸ περιεχόμενον τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων, ὡς πρὸς τὸν ὄρον τούτους, τούτων διατίθεται ἀναγκαστικοῦ δικαίου. 'Αντιθέτως, ὅμως, οἱ ὄροι οἱ περιεχόμενοι εἰς τὴν Συλλογικὴν Σύμβασιν καὶ ἀφορῶντες τὰς ὑποχρεώσεις ἀπίναταις ἀναλαμβάνονται τὰ συμβαλλόμενα μέρη (ὅργανωσεις) πρὸς ἐπίτευξιν τῶν σκοπῶν τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων είναι ἐνδοτικοῦ δικαίου.

ΑΠΟΔΟΧΑΙ ΑΝΑΛΟΓΩΣ ΤΗΣ ΚΑΤΕΧΟΜΕΝΗΣ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΟΣ

'Εξ ἄλλου, ἐπὶ τοῦ θέματος τοῦ μισθοῦ παρεχείθη ἡ κατωτέρω γνωμοδότησις ἐκ μέρους τοῦ 'Υπουργείου:

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐν τῷ πλοίῳ ὑπηρεσίας του, ὃ ναυτικός, δικαιούται τῶν ἀποδοχῶν τῆς εἰδικότητος, τὰ καθήκοντα τῆς ὀποίας ἐκτελεῖ.

Οὕτω, ἐὰν ἐπὶ παραδείγματι, ὃ ναυτικὸς ἐκτελεῖ εἰς τὸ πλοίον ὑπευθύνως καθήκοντα λιπαντοῦ, δικαιούται τοῦ ἀντιστοίχου μισθοῦ, ἀνεξαρτήτως ἐὰν ἔχῃ ναυτολογηθῆ ὡς δόκιμος Μηχανικός.

ΟΡΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΚΑΤΟΧΗ ΚΑΙ ΧΡΗΣΙΣ ΝΑΡΚΩΤΙΚΩΝ — ΘΕΜΕΛΙΩΣΙΣ ΠΑΡΑΠΤΩΜΑΤΟΣ

Κατὰ τὸ ἄρθρον 72 τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτ. Ναυτικοῦ Δικαίου, ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως δύναται κατὰ πάντα χρόνον νὰ λυθῇ διὰ καταγγελίας ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, μὴ ὑποχρεουμένου ὅπως τηρήσῃ προθεσμίαν καταγγελίας.

'Εκ παραλήπου, κατὰ τὸ ἑδάφιον 3 τοῦ ἄρθρου 75 τοῦ ΚΙΝΔ, ὃς ἀντικατεστάθη διὰ τοῦ ἄρθρου 18 τοῦ Α.Ν. 373/1968 Φ.Ε.Κ. 79 Α καὶ ισχύει, εἰς τὴν περίπτωσιν κατογγελίας τῆς συμβάσεως κατὰ τὸ ἄρθρον 72 (ὡς ἀνωτέρω), ὃ ναυτικὸς δικαιούται εἰς ἀποζημιώσιν, ἐκτὸς ἐὰν ἡ καταγγελία δικαιολογείται ἐκ παραπτώματος αὐτοῦ.

Βεβαίως, ὡς καὶ ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω διατάξεις τεκμέρεται, δικαιόωμα τοῦ πλοιάρχου ἀποτελεῖ ἡ ἀπόλυτος τοῦ ναυτικοῦ εἰς οἰνοδήποτε χρόνον καὶ δι' οἰανδήποτε αἰτίαν, ἀλλά ὃ ναυτικὸς στερεῖται τῆς ἀποζημιώσεως, ὅταν ἀπολυτῇ λόγῳ παραπτώματος. 'Η σύντασις τοῦ παραπτώματος, ὅμως, παρουσιάζει ἐνίστεις δυσχερείας, ἐὰν ρητῶς δὲν ἀναφέρεται ἡ φύσις τούτου, εἰς διάταξιν τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. ἢ ἄλλου νομοθετήματος. Οὕτω, ήρωτήθη ἀρμοδίως τὸ 'Υπουργείον ἐὰν ἡ κατοχὴ ἡ ἡ χρήσις ναρκωτικῶν



ΠΡΟΤΙΜΑΤΑ

Hempels

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 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.
- INFORMATION YOU REQUIRE AND GLADLY ANSWER YOU WITHOUT ANY OBLIGATION.

ύπο μέλους πληρώματος πλοίου συνιστᾶ τειχαρχικὸν παράπτωμα δικαιολογοῦν τὴν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑπαιτιότητι τοῦ ναυτικοῦ.

Τὸ Ὑπουργεῖον ἐν προκειμένῳ ἔκρινεν,
ὅτι πράγματι ὑφίσταται παραπτώμα, τούτῳ
δὲ συνάγεται ἐκ τοῦ δόου πνεύματος τῶν
διστάξεων τοῦ Ν.Δ. 3084/1954 «περὶ τι-
μωρίας τῶν παραβατῶν τῶν νόμων περὶ ναυ-
κρωτικῶν καὶ μετοχειρίσεως τῶν τοξικομά-
νων» ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰ ἄρθρα 2, 8, 9
καὶ 34 τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδι-
κος Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Περαιτέρω τὸ Υ.
Ε.Ν. ἀπέδεχθη, ὅτι είναι δυνατή ἡ ἀπόλυτις
συνεπίεις τοῦ ἀντέρω παραπτώματος κατὰ
τὰ ἄρθρα 72 καὶ 75 τοῦ ΚΙΝΔ., ἤτοι ἄνευ
τῆς καταβολῆς ἀποζημιώσεως λόγω ἀπο-
λύσεως.

Δι' ἄλλου ὅμως ἐγγράφου τοῦ 'Ὑπουργείου διευκρίνεται ὅτι ἡ ἀπόλυτης ναυτικοῦ μὲ τὸ αἰτιολογικὸν ἀλόγῳ παραπτώματος», πραγματοποιεῖται παρὰ Λιμενικῆς ἢ Προξενικῆς Ἀρχῆς, κατόπιν διενεργειῶν παραπτωτικῶν προσανακρίσεων, διὰ τῆς ὅποιας διαπιστούται οὐφώς ἡ τέλεσις ναυτικοῦ ἀδικήματος ἢ βαρέος πειθαρχικοῦ παραπτώματος, τὸ ὅποιον διεταράξει τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου πειθαρχίαν ἢ ἔτελοςθν καθ' ὑπότροπὴν καὶ διὰ τὸν κολασμὸν τοῦ ὅποιον κρίνεται ἀνεπαρκῆς ἢ ποινὴ τοῦ προστίου.

Εἰς περίπτωσιν, δῆμως, κατὰ τὴν δόποιαν τὸ πλοίον δὲν πρόκειται νὰ προσεγγίσῃ εἰς λιμένα ένθα ἐδρεύει Λιμενικὴ ἢ Προξενικὴ Ἀρχή ἐντὸς εὐλόγου χρονικού διαστήματος, ἡ λόγω προσπάθωμας ἀπόλυτης δύναται νὰ πραγματοποιηθῇ καὶ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ὑπὸ τὰς ἀκολούθους προϋποθέσεις: 'Ἐφ' ὅσον ὁ πλοιάρχος ποιήσῃ σχετικὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ ημερολόγιον τοῦ πλοίου καὶ ἐν συνεχείᾳ διενεργήσῃ προσάνκρισιν, διὰ τῆς λήψεως τριῶν, τούλαχιστον, καταθέτεων αὐτοπτῶν μαρτύρων, ἀξιωματικῶν καὶ μελῶν κατωτέρου πληρώματος, πρὸς ἔξακρίβωσιν καὶ βεβαίωσιν τοῦ παραπόθατος. Μετὰ ταῦτα, ἡ κατὰ τὸν τρόπον τούτον σχηματισθεῖσα δικογραφία, δέον νὰ ὑποβάλλεται ἐν συνεχείᾳ εἰς Λιμενικὴν ἢ Προξενικὴν Ἀρχήν, ἥτις καὶ δύναται νὰ ἐνεργήσῃ συμπληρωματικὴν προσάνκρισιν, ἐφ' ὅσον κρίνῃ τοῦ σκόπιμον, πρὸς διακρίσιν τῆς πραγματικότητος ἐπικυρώσα, τοιουτοτρόπως, τὴν κρίσιν τοῦ πλοιάρχου.

Τέλος, ιδιαιτέρως τονίζεται εἰς τὸ σχετικὸν ἔγγραφον, ὅτι ἐάν δὲν τηρηθῇ ἡ ὁώς ἄνω διοικεσία καὶ τὸ πλοιάρχος προσθή εἰς τὴν ἀποστέρησιν τοῦ ναυτικοῦ ἀπό τὴν κατά νόμου ἀποκηρύξισιν καὶ εἰς τὴν ἐπιβάρυνσιν τούτου διὰ τῶν ἔξοδων παλιννοστήσεως καὶ τῆς ἀποστολῆς ἀντικαταστάτου, τότε αἱ ἐνέργειαι αὐτᾶι τοῦ πλοιάρχου δὲν τυγχάνουν σύμμονοι.

Η ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΚΥΤΩΝ ΕΙΝΑΙ ΕΠΕΙΓΟΥΣΣΗ ΦΥΣΕΩΣ

Ζήτημα ἐγεννήθη περὶ τοῦ ἐπείγοντος ή
οὐχὶ τῆς ἑογασίας καθαρισμοῦ τῶν κυτῶν

καὶ περὶ τῆς διεξαγωγῆς ταύτης ἐν ἡμέρᾳ Κυριακῇ.

Τὸ Ὑπουργεῖον εἰς ὁ κατέφυγον οἱ ἐνδιαφερόμενοι, ἐγνωμοδότησεν δὴ, ἐφ' ὅσον ἔχει ἀνάλογηθή ὑποχρέωσις ἀμέσου φορτώσεως καὶ ἀναχωρήσεως τοῦ πολίου, ἡ ἐργασία καθαρισμοῦ τῶν κυτῶν θεωρεῖται ὡς ἐπειγούσης φύσεως καὶ μὴ ἐπιδεχομένη ἀναβολῆς. Ὡς ἐκ τούτου, ἡ ἐκτέλεσις ταύτης ἐντὸς τοῦ κανονικοῦ ὥραφίου ἐργασίας (θης πρωινῆς ἔως 5ης ἀπογευματινῆς) ἡ κατὰ ἡμέραν Κυριακῶν, δὲ συνεπάγεται καὶ τὴν καταβολὴν ὑπερωρίας εἰς τὴν ἀπασχοληθέντας, πλὴν τῆς ὑπὸ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως προβλεπομένης ιδιαιτέρας ἀμοιβῆς.

'Επί τούτοις, τὸ 'Υπουργεῖον ἐπικαλεῖται τὴν ὑπ' ἀριθ. 101680 / 8745 ἀπό 18.12.67 βασικήν ἔγκυκλιόν του «περὶ μεθοδεύσεως τῆς ἐργασίας κατὰ Κυριακάς ἐν πλῷ καὶ εἰν λιμένι», εἰς τὴν ὅποιαν τονίζονται τὰ ἀκόλουθα:

"Αν καὶ εἰς τὸν πλοίσφρον ἐναπόκειται νὰ κρίνῃ πότε μία ἐργασία εἶναι ἑπείγουσα καὶ πότε δὲν δύναται νὰ ἀναβληθῇ ἡ ἐκτέλεσίς της, ἀποριθμοῦνται χάριν παραδειγμάτος ὁρισμέναι τοιαύται ἐργασίαι, ὡς αἱ ἀναγόμεναι α) εἰς τὴν ἀσφάλειαν, τὴν ἀπρόσκοπτον κίνησιν καὶ λειτουργίαν τῶν πλοίων, β) τὰς προετοιμασίας διὰ τὴν ἔγκαιρον διενέργειαν φορτώσεων, ἐκφορτώσεων, ἀνεφοδισμού, ἀπόπλου, μεθορμίσεως, δεξαμενισμού κλπ., τῶν πλοίων, καὶ γ) αὐτοὶ αὐτοὶ εἰς ἐργασίαι φορτώσεων, ἀνεφοδισμοῦ, ἀπόπλου, μεθορμίσεων. δεξαμενισμοῦ.

Οικοθεν νοείται, ότι η ἔργασια καθαρισμού τῶν κυτῶν διαλαμβάνεται εἰς τὰς ἔργασις τὰς ἀναγομένας εἰς τὴν προετοιμασίαν διὰ τὴν ἔγκαιρον διενέργειαν φορτώσεων.

Συμπληρωματικώς τονίζεται εἰς τὸ σχετικὸν ἔγγραφον, ὅτι ἀπασαὶ αἱ ἐργασίαι ἐν τῷ πλοιῷ δέον νὰ ἐκτελῶνται κατ' ἀρχὴν ἐν τοῖς τοῦ κανονικοῦ ὀράριου ἐργασίαις. 'Η πέραν αὐτοῦ παροχῇ ὑπερτεισῶν συνεπάγεται τὴν καταδολήν ὑπεροώιάς.

Κατ' ἔξαρτεσιν διὰ τὰς ιδιαιτέρως (ἔξ-
τρα) ἀμειβομένας ἐργασίας, μεταξύ τῶν
ὅποιαν περιλαμβάνεται καὶ ἡ τοιούτη τοῦ
καθαρισμοῦ τῶν κυτῶν, δὲν καταβάλλεται εἰς
τὸν ναυτικόν, πέραν τῆς ὑπὸ τῆς Συλλογι-
κῆς Συμβάσεως προβλεπομένης ιδιαιτέρας
ἀμοιβῆς καὶ ὑπερωρία, διὰ τὰς πλέον τοῦ
κεκανονισμένου ὄκταώρου καὶ μέχρι συμπλη-
ρώσεως δωδεκαώρου, ὥρας ἀπασχολήσεως
του.

**ΦΟΡΟΣ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΕΩΣ ΔΙ' ΑΓΟΡΑΝ
ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΥΠΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ**

'Εξ αφορμής έρωτήματος ναυτικού έν σχέσει με τὸν φόρον μεταβιβάσεως ἀκινήτων τῶν ἐργαζομένων ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν παρεσχέθησαν ἐκ μέρους τῆς ἀρμοδίας ὑπερπρέσιας τοῦ YEN εἰς τὸν ἐνδιαφέρομενον αἱ κατωτέρω γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος διευκολύνσεις:

Διὰ τοῦ ἐκδοθέντος Ν.Δ. ὑπ' ἀριθ. 310 /
1969 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώ-

σεως της διατάξεως του ἄρθρου 4 παράγραφος 1Βδ τοῦ Ἀναγκαστικοῦ Νόμου, 1521 / 50 „πεπειρά φόρου μεταβιβάσεως ἀκίνητων (ΦΕΚ 204Α / 17.10.69) ἔθεσπισθή νέον εὐεργετικὸν μέτρον διὰ τοῦ ὅποιον οἱ Ἑλλήνες ναυτικοὶ προβαίνοντες εἰς τὴν ἀγοράν ἀκίνητων ἐν Ἑλλάδι, ὅποια μεταβαίνουν τοῦ εὐεργετήματος τῶν μειωμένων συντελεστῶν φόρου μεταβιβάσεως ἡ 4 μὲ 5 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν κατὰ περίπτωσιν.

Απαραίτητος ούμως προϋπόθεσις διὰ νὰ τύχουν τοῦ εὑέργειτάτους οἱ ναυτικοί, εἶναι νὰ κέκτηνται τριετή συνοδικήν ὑπηρεσίαν ἐπὶ πλοίοις ὑπὸ Ἑλληνικήν ἢ ξένην σημαίαν, τὰ ὅποια ἐκτελοῦν πλόας Ἑπειτερικοῦ ἢ καὶ προσεγγίζουν εἰς Ἑλληνικούς λιμένας καὶ ὡς προβλεπόμενος ὑπὸ τοῦ ισχυόντος ἐκάστοτε μισθολογίουν βασικοὺς αὐτών μισθός, νὰ καταβάλλεται εἰς ξένον νόμισμα. Πασαύτως, νὰ ἔχουν εἰσαγάγη ἀποδεδειγμένως ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς τὸ διατεθέν διὰ τὴν ἀγοράν του ἀκινήτου κεφάλαιον εἰς ξένον συν-
ἅλλαγμα.

Κατά συνέπειαν, τών άνωτέρω, ναυτικός ό ποιος έχει συμπληρώσει συνολικώς τριετή υπηρεσίαν ἐπί ποντοπόδου πλοίου και έχει καταβάσει τά χρήματά του εις Τράπεζαν ἐν Ἑλλάδι εἰς λογαριασμὸν συναλλάγματος, δύναται νὰ υποχρεῖται εἰς τὴν εὐεργετικὴν διάταξιν τῆς καταβολῆς μειωμένου φόρου μεταβιβάσεως 4 ή 5% εἰς περίπτωσιν ἀγορᾶς παρ' αὐτοῦ ἀκινήτων.

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΣΤΗΝΗΣ

'Ανθυποπλοίαρχον Μ. Γ. 'Αθήνας: 'Επί τού ἑρωτήμαστος ἔαν τὸ πλήρωμα πλοίου τὸ ὄποιον ἀπέβαλε τὴν Ἀληνικῆν σημαίαν καὶ ὑψώσει ἔνων δικαιούντα τῆς προβλεπομένης ὑπὸ τοῦ νόμου ἀποξημάσεως ἀπολύσεως, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι, τούτῳ ἐξηκολούθησεν προσφέρον τάξ ὑπηρεσίας του ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ πλοίου καὶ ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς δρους καὶ μετά τὴν ὡς ἄνω ἀλλαγὴν σημαίας, σᾶς γιαρίζομεν ὅτι σχετικῇ τυχάνει η ὑπ' αριθμ. 16251/2714 ἀπὸ 25.2.65 ἐγκύλιος Υ.Ε.Ν.

Δι' αυτῆς, ή ύπηρεσία ἀπεφεύνθη ὅτι, ή διάταξις τοῦ ἄρρενος 68 τοῦ KINΔ είναι σαφής καὶ οὐδέμια ἀμφισβήτησις ύψισταται ὅσον ἀφορᾷ τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ πλοιοκτήτου διὰ την κατεβολὴν τῆς κατὰ τὰ ἔρθρα 75 καὶ 76 τοῦ Κώδικος ἀποζημιώσεως προκειμένου περὶ ἀποθολῆς τῆς ἐλληνικῆς σημαίας.

Διά τῆς ἀποβολῆς τῆς ἑλληνικῆς σημαίας ἐπέρχεται αὐτοδικίαιών λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολόγησεως. Περίπτωσις καθ' οἷούλοντα εἰς τὸν ναυτικὸν ἀποζημίωσις καὶ ἔξοδο παλινοπτῆσεως

Εἰς ἣν περίπτωσιν ὁ ναυτικός, συνεχίση τὴν ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ ὑπὸ ἀλλοδαπῆν σημαίαν πλοίου ὑπηρεσίαν του, ὀφείλεται μόνον ἡ ἀποζημίωσις του ἄρθρον 75 δὲν καταβάλλονται δὲ φυσικά ἔξοδα παλιννοστήσεως. "Οσον ἀφορεῖ τὸν χρόνον ἐντὸς τοῦ ὁποίου ὁ ναυτικὸς δικαιούεται νὰ ἀσκήσῃ τὸ ἀκτέριο δικαιώμα, ἀποψίς τῆς ὑπηρεσίας εἶναι, οἱ συμφώνιας πρὸς τὸ ἄρθρον 289 τοῦ ΚΙΝΔ αἱ ἀξέωσεις τοῦ πληρωματος διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν μισθῶν καὶ λοιπῶν ὑποχρέωσεων τῶν πηγαζουσῶν ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολογίας, ὑπόκεινται εἰς ἐτησίουν παραγγελμάν.

ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Μ.Ε.Κ. Α' Τάξεως,
ειδικευθείσις εἰς τὴν παρακολούθησιν τῶν
έργατιών κατασκευῆς ναυτικῶν μηχανῶν
Diesel τύπου SULZER, ἥποι: Inspection
and study of fabricating, machining and
other manufacturing techniques, also the
various stages of engine erection includ-
ing full load testing εἰς τὰ ἔργοστάσια
George Clark and N.E.M. Wallsend Eng-
land, ζητεῖ ἀνάλογον ἐργάσιον. Δέχεται
ὅπως ταξιδεύῃ καὶ ἐπὶ τινα χρόνον μετά
τῶν καθηλώσιεν τῶν πλοίων. Ιπλ. 420072

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



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

CAPE TOWN'S VICTORY SHI

WHOLESALE SHIPCHANDLER

Σάς προσφέρομεν ύπηρεσίαν δι? δλης τής ήμέρας και νυκτός. "Απαντα τα είδη μας εις τιμές χονδρικής πωλήσεως. Έλικα καταστρώματος, σχοινία, τρόφιμα, όλικα μηχανής αλπ. Οι πράκτορές μας διμιλοῦν τηγ 'Ελληνικήν και θά προσφέρουν προθυμώτατα εις τοὺς πλοιάρχους σας πᾶσαν αιτουμένην έξιγγρέτησιν.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΙΔΑΝΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ (ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΥ) ΠΛΟΙΟΥ

ΜΙΑ ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Το πρόβλημα τής χαράξεως τής εύνοικώτερης πορείας για κάθε ταξίδι, απασχολεί άνεκαθεν τους πλοιάρχους, ίδιως όταν το πλοίο πρόκειται νά πλένει στους ωκεανούς.

Στά παλαιότερα χρόνια, ή πειρα καὶ ή διάσιθησις τού πλοιάρχου γιά τήν πορεία πού έχεισθησίλιζε τήν άποφυγή καταγιδών καὶ τήν διατήρηση τής κανονικής ταχύτητος τού πλοίου, ώστε νά φθάσῃ έγκαιρας στον λιμένα προορισμού του, ήσαν τά μόνα στοιχεῖα, στά διποία έβασιζετο ή χάραξις τής σωστής πορείας.

Κατά τίς τελευταίες δεκαετίες, ίδιως, ή άναπτυξις τῶν μέσων τηλεπικοινωνίας, μὲ τά διποία μεταδίδονται άνα τήν υψηλού μετεωρολογικά δελτία, έδοιθηση σημαντικά τῶν πλοιάρχο στά νά χαράσση τήν καλύτερη γιά τό πλοίο του γραμμή πλεύσεων.

Η γνώσης τῶν μετεωρολογικῶν συνθηκῶν τής περιοχῆς γύρω από τό έκαστοτε στίγμα τού πλοίου, βοηθεῖ, βεδαίως, τὸν πλοιάρχο, δέν τού έπιτρέπει ίδιως νά συνθυάσῃ τής μετεωρολογικές συνθήκες τής περιοχῆς τού στίγματός του, πρό τίς συνθηκή πού θά συναντήσῃ στήν περιοχή πού θά βρίσκεται τό πλοίο του, βάσει τής υψηλούς χαραχθείσης πορείας πλεύσεως, μετά μερικές ήμέρες καὶ, πολλές φορές, μετά μία ή δύο έδοιμάδες.

Ετοι, είναι συχνό πιθανόν, ένω χαρασσεῖ δη πλοιάρχος τήν συντομότερη γραμμή πλεύσεως, νά περνά αύτή ἀπό περιοχές διπού, διατηρείστας τής υψηλού μετεωρολογικής συνθήκες, πού θά τό άναγκασσον νά έλαττωσῃ ταχύτητα καὶ νά άλλάξῃ πορεία, μὲ ἀπότελεσμα ἄφ' ένος μὲν νά διατρέψῃ μικρῷ ή μεγάλῳ κινδύνῳ καὶ ἄφ' έτέρου νά καθυστερήσῃ τήν αφίξη του στὸν λιμένα προορισμού.

Το πρόβλημα τής προβλέψεως τῶν μετεωρολογικῶν συνθηκῶν σὲ σημεία τῶν ωκεανῶν, ἀπομετακυρισμένα ἀπό τὸν λιμένα ἀπόπλου πού καὶ γιὰ μικρομηρημήσια πού θά ἀπέχῃ ήμέρες ή καὶ έδοιμάδες δόλκηρες ἀπό τήν ήμερημήσια ἀναχωρήσεως, βρήκε τώρα τήν λύσι του.

Η λύσις αύτή ἐπιτυγχάνεται μὲ τήν έφαρμογή τῶν νεωτέρων μεθόδων μεταδόσεων πληροφοριών καὶ τής μετεωρολογικής συνθήκες πού ἔπικρατοῦν καὶ θετικές τής Υδρογείου, ἀλλά, κυρίως, μὲ τήν ἐπεξεργάσια τής πληροφοριών αύτῶν ἀπό ηλεκτρονικούς υπολογιστάς (computer), μὲ τήν διποία πλοιάρχου πού μπορούν νά λυθούν τάχιστα προβλήματα πολυπλοκώτατα, μὲ πολλούς μεταβλητούς συντελεστάς.

Η λήψις, ίδιως, τῶν παγκοσμίων μετεωρολογικῶν συνθηκῶν, κοθώς καὶ ή ἐπεξεργασία τῶν δεδομένων τούτων μὲ ηλεκτρονικούς υπολογιστάς, δέν είναι δυνατόν νά γίνουν μέσσα στό πλοίο, ἀλλά ἀπό μία ἐπίγειος δργάνωσι έφωδιασμένη μὲ τελειότατα σύγχρονα μηχανήματα καὶ πού διαθέτει ἐπιτελείο ειδικῶν ἐπιστημόνων.

Γι' αύτό τόν λόγο ωργανώθηκε ή λήψις καὶ έν συνεχεία διμεσος καὶ συνεχής ἐπεξεργασία τῶν πληροφοριών περὶ μετεωρολογικῶν συνθηκῶν ἀνά τήν ύδρογειο (πού μεταδίδονται ἀπό τά δελτία καιρού, τά πλοία καὶ τά άεροπλάνα). Χρησιμοποιούνται ἐπίσης φωτογραφίες, πού ἐκπέμπουν μετεωρολογικούς δορυφόρους, στίς διποίες ἀποτυπώνων

κείται νά ἔκτελέσῃ, τό ἔκτοπισμά του, τήν ταχύτητά του, τήν εἰδική κατασκευή του, τό είδος τού φορτίου του, τό ἀπόθεμά του σὲ καύσιμα καὶ πολλούς ἄλλους ἀκόμη παράγοντες.

Κατά τήν διάρκεια τού πλού, είναι δυνατόν νά διδῇ (καὶ μάλιστα ἀρκετά συχνά), ἀπό τήν Ὑπηρεσία OSR τής COMSCO, η συμβούλη στὸν πλοιάρχο νά ἀλλάξῃ πορεία γιά νά ἀποφύγη μία δημιουργούμενή καταγιδία. Καὶ, ίνως ή νέα αὐτή πορεία του πιθανόν, ἐκ πρώτης ζητεῖται μεγαλύτερας ἀποστάσεως ἀπό τήν άρχικη, θά ἀποδειχθεῖ τελικά διτ, ὅχι μόνον ἡταν ἀσφαλέστερη ἀπό περιφερειακούς κινδύνων, ἀλλά καὶ χρημάτων συντομότερη, γιατί τό πλοίο δέν ἀναγκάσθηκε νά ἀνακόψῃ ταχύτητα, πράγμα που δέν έχει ποτέ σημειωθεί.

Θά ήταν σφάλμα νά νομίσῃ κανείς, διτ οι δημηγίες τής O.S.R. θά έχουν ως ἀποτέλεσμα τήν συντομέμεσι καὶ θετικούς ταξιδιού. Καὶ τούτο, γιατί ή γραμμή πορείας ένδος πλοίου, δέν διασχίζει, βέδαια, πάντα το περιοχές, διπού ἐπικρατούν ισχυροί άνεμοι ή καταιγίδες.

Οι στατιστικές, ίδιως, ἀποδεικνύουν, διτ οι ἑνετέσσον δρος ταξιδιών τὸν χρόνο, θά προκύψῃ, ἀσφαλώς, σημαντική ωφέλεια ἀπό τήν ἐκμετάλλευσι τῶν δημηγίων τής O.S.R., τόσον ἀπό περιφερειακούς συντομεύσεως τού πλού.

Άυτό τό ἀποτέλεσμα πρέπει νά ἀναμένεται διατηρείστας τήν διατήρηση τής θετικής συμβούλης πού δέν έχει ποτέ σημειωθεί.

Μιὰ τρανή ἀπόδειξης τής αὐξήσεως τού παράγοντος «ἀσφαλείας», διατηρείστας τήν διατήρηση τής θετικής συμβούλης διπού δέν έχει ποτέ σημειωθεί.

Ἐπιμένουμε στό σημεῖο, διτ η συμβούλη αὐτή θά είναι εἰς τούς ταξιδιώτας περὶ τής θετικής μειώσεως τῶν κινδύνων, ἐφ' δισον τούς υποδημήτη ἐπίσημο ἀντίγραφο «ένια ισχύ» συμβούλων μὲ τήν BENDIX - COMSCO. Καὶ τούτο, γιατί οι ἀσφαλισταὶ έχουν ήδη πειθήσθη ἀπό τής στατιστικές, περὶ τής θετικής μειώσεως τῶν κινδύνων, ἐφ' δισον ἀκολουθούνται οι δημηγίες O.S.R.

CABLES : "ΝΑΥΤΙΚΑ"

TELEX : 6-7500 DN

P. O. Box 2110

PHONE : 25493

A/H 881407

836882

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

524/526 ALBANY HOUSE WEST, 65 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

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

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΚΑΡΠΟΦΟΡΑ ΤΑ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΑ ΤΟΥ 1969

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΟΥ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ 1969

Κατά την έτησιαν γενικήν συνέλευσιν των μετόχων της 'Εθνικής Τραπέζης της Ελλάδος, ή όποια έπραγματοποιήθη την 28η Μαΐου 1970, άπειρασίσθη ή διαρεάν διανομή είς τούς μετόχους μιᾶς μετοχής ή νέας τέσσαρας, νέας έκδόσεως, διὰ τῆς κεφαλαιοποίησεως αντιστοίχου ποσού έκ τῶν άποθεμάτων. 'Επίσης, η γενική συνέλευσις έξελειν οι ίδιες έγκρισης της Έπος Υποδιοικητήν τὸν κ. Παναγιώτην Καμπέρον.

'Ομιλών ο Διοικητής τοῦ 'Ιδρυματος κ. Αχιλλέας Κομινός, ύπεργράμμισεν ότι τὸ 1969 υπήρξεν ἔτος μεγάλης προόδου καὶ έξαιρετικῶν ἐπιτευγμάτων εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος, η ἔντασις τῆς όποιας είναι ἀποτέλεσμα τῆς συντονισμένης καὶ συνεπούς πολιτικῆς, η όποια έφαρμόζεται υπὸ τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως καὶ ἀποδέπει εἰς τὴν ταχεῖαν ἀνάπτυξιν τῆς Οἰκονομίας.

Η συνεχῆς αὔξησις τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς, η ταυτόχρονη μεγάλη προώθησις τῶν ἔξαγωγών βιομηχανικῶν προϊόντων, η αὔξησις καὶ ούσιαστική βελτιώσις τῆς συνθέσεως τῶν δημοσίων ἐπενδύσεων, η ραγδαία πρόοδος εἰς τὴν Ναυτιλίαν καὶ η διενέργεια καὶ ἔχαγγελία μεγάλων ιδιωτικῶν ἐπενδύσεων εἰς συγχρονισμένα συγκροτήματα βαρείας βιομηχανίας, παραλήλων πρὸ τὴν διατήρησην τῆς ἐσωτερικῆς καὶ ἐξωτερικῆς ισορροπίας, συντελούν ήδη εἰς τὴν γενικωτέραν συνειδητοποίησιν τοῦ γεγονότος, ότι κάτι τὸ νέον διαδραματίζεται εἰς τὴν χώραν μας. 'Υπὸ τὰς εὐνοϊκὰς αὐτὰς συνθήκας, η 'Ελλάς εἰσέρχεται εἰς τὴν ὄγδοην δεκαετίαν τοῦ 20οῦ αἰώνος, μὲ τοὺς καλυτέρους τῶν οἰωνῶν.

Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΚΑΙ ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ

Η δραστηριότης τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης κατὰ τὸ 1969 ἐμφανίζει τὴν ἔνης εἰκόνα: Αἱ καταθέσεις ηγήθησαν κατὰ 6,1 δισεκατομύριο δραχμῶν, ἀνελθούσαι τὴν 31η Δεκεμβρίου 1969 εἰς 40,4 δισεκατομύρια δραχμῶν. Οἱ νέοι καταθέται ηγήθησαν κατὰ 100 χιλ. καὶ ὁ συνολικὸς ἀριθμός τῶν ἐφθασεν εἰς τὸ 1.285.000.

Αἱ χορηγήσεις τῆς Τραπέζης ηγήθησαν κατὰ 5,2 δισεκατομύρια, ἀνελθούσαι τὴν 31.12.69 εἰς 32,5 δισεκατομύρια, ἐνῷ αἱ ἐπενδύσεις τῆς Τραπέζης εἰς χρεώγραφα ηγήθησαν κατὰ 438 ἑκατομμύρια δραχμῶν.

Τὸ σύνολον τῶν ἀκαθαρίστων ἐσόδων τῆς Τραπέζης ἀνῆλθεν εἰς 1.835 ἑκατομμύρια δραχμῶν, ἐνῷ τὸ πάσης φύσεως ἔξοδα ἀνῆλθον εἰς 980,3 ἑκατομ. δρχ. καὶ τὰ καθαρὰ κέρδη εἰς 854,7 ἑκατομμύρια. Τὸ μέρισμα ἀνέρχεται εἰς 180 δραχμάς κατὰ μετοχήν.

ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΙ

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὑπὸ κρίσιν ἔτους ἐτέθησαν εἰς έφαρμογὴν αἱ πρώται μεταρρυθμίσεις καὶ ἐπετεύχθησαν τὰ πρώτα ἀποτελέσματα. Η 'Εθνική Τραπέζα ἐπέτυχε τὴν πρώτην πειραματικὴν έφαρμογὴν ἐν 'Ελλάδι ηλεκτρονικοῦ συστήματος τηλεπικοινωνιακῆς μεταδόσεως πληροφορίων, διὰ τῆς συνδέσεως τοῦ εἰς τὴν λεωφόρον Συγγρού ἐγκοτεστημένου Κέντρου Μηχανογραφίας μετὰ τῶν γραφείων Διοικήσεως. 'Εξ ἄλλου, οἱ διοικούντες τὴν Τραπέζαν ἔχουν εἰς τὴν διάθεσίν των σαφεῖς ποσο-

τικὰς πληροφορίας περὶ τῶν ὑφισταμένων προσπικῶν διαμορφώσεως τῶν ἔργων αὐτῆς κατὰ τὴν προσεχῆ ἔτη, βάσει τῶν ἔφαρμοζομένων μεθόδων προγραμματισμού. Η 'Εθνική Τράπεζα είναι ἐπίσης ὁ πρῶτος ἐν 'Ελλάδι ὄργανος, εἰς τὸν όποιον ἡ ἐπιλογή καὶ αἱ οξιδογήησις τοῦ μεγάλου ὑλικοῦ διεξάγεται κατὰ τὰς τελειοτέρας συγχρόνους ἐπιστημονικὰς μεθόδους, ὑπὸ πρύτανους ἔξειδικευμένης ὑπηρεσίας.

Τὴν στιγμὴν αὐτὴν, ἔξι ἄλλου, εὐρίσκονται ἐν λειτουργίᾳ Καταστήματα τῆς Τραπέζης, εἰς τὰ όποια ἡ πλειστεία ἔχυπηρετεῖται διὰ τῶν ταχυτέρων καὶ ἀποτελεσματικῶν συγχρόνων μεθόδων διεξαγωγῆς τῶν συναλλαγῶν καὶ εἰς τὰ όποια ἐφαρμόζεται τὸ σύστημα τοῦ Unit Teller, ὃ δὲ ἀριθμὸς τῶν Καταστήματων αὐτῶν θὰ αὐξηθῇ ταχέως, ὥστε νὰ περιλαβῇ δόλον τὸ δίκτυον. Περιστέρια, σημαντικὸν μέρος τῆς πλειστείας ἔχυπηρετεῖται ἡδη εἰς ὡρισμένας ἐκ τῶν συναλλαγῶν του κατὰ τρόπον τελειότερον καὶ ταχύτερον διὰ τῆς μηχανογραφήσεως, ἐνῷ ἐπαρσλήλου τὸ Κέντρον τῶν 'Ηλεκτρονικῶν 'Υπολογιστῶν χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν παροχὴν νέων καὶ εὐθηγῶν ὑπηρεσιῶν εἰς νέας κατηγορίας συναλλασσομένων. Ταυτοχρόνως, ἐπιτελικαὶ μονάδες προετοιμάζουν τὴν παροχὴν καὶ ἄλλων τραπεζικῶν ὑπηρεσιῶν πρὸ διεύρυσιν καὶ καλυτέρων ἔχυπηρετησιν τῆς πλειστείας. 'Απὸ μᾶς ὅλης σκοπιάς, ἡ παρουσία τοῦ 'Ιδρυματος εἰς τὸν διεθνῆ χώρον κατέστη ἡδη αἰσθητῶς ἐντονωτέρα καὶ ἡ δραστηριότης του ηγήθη εἰς τοιούτον σημεῖον, ὥστε νὰ δύναται νὰ λεχθῇ ότι η 'Εθνική Τράπε-

ζα εἰσέρχεται πλέον, μὲ μεγάλα βήματα εἰς τὸ στενὸν κύκλον τῶν διεθνῶν Τραπέζων. Η 'Εθνική Τράπεζα διέπεται σήμερον υπὸ νέων προσανατολισμῶν, ἐκδήλωσιν τῶν δόπιων ἀποτελούντων αἱ τιθέμεναι εἰς ἔφαρμογή μεταβολαί. Οἱ προσανατολισμοὶ αὐτοὶ στρέφονται κυρίως πρὸς τέσσαρας κατευθύνσεις:

Πρώτον, τὴν ταχεῖαν καὶ ἀποτελεσματικὴν ἔξυπηρετησιν τῶν συναλλασσομένων, διὰ τῆς ἀπλούστευσεως τῶν διαδικασιῶν καὶ τῆς ἐφαρμογῆς συγχρόνων μεθόδων τραπεζικῶν συναλλαγῶν.

Δεύτερον, τὴν αὔξησιν τῆς παραγωγικοτήτος καὶ τὴν μείωσιν τοῦ κόστους, διὰ τῆς ἐσωτερικῆς λειτουργικῆς καὶ διοικητικῆς ἀναδιαρθρώσεως.

Τρίτον, τὴν ἔντασιν τῆς διεθνούς δραστηριότητος τῆς Τραπέζης.

Η ΓΕΝΙΚΩΤΕΡΑ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ

Η δόλικη θεώρησις τοῦ ἐκτεταμένου προγράμματος ἐκσυγχρονισμού, τὸ όποιον ἐφαρμόζεται υπὸ τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης, δηγεῖ εἰς ὡρισμένα συμπεράσματα ιδιαιτέρου ἐνδιαφέροντος. 'Εν πρώτοις, λόγῳ τῆς καιρίας θέσεως τοῦ 'Ιδρυματος εἰς τὸ τραπεζικὸν σύστημα καὶ τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας, ὁ ἐκσυγχρονισμός του, η αὔξησις τῆς παραγωγικότητος καὶ ἡ ἐπέκτασις τῶν προσφερομένων ὑπηρεσιῶν του, θὰ ὀσκήσουν γενικωτέραν εύνοϊκην ἐπιρροὴν εἰς τὴν



ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ Κ. Α. ΚΟΜΙΝΟΣ, δημιλόν κατὰ τὴν γενικήν συνέλευσιν

'Ελληνικήν Οίκονομίαν.

Περαιτέρω, έξι του σημαντικόν είναι τὸ γεγονός, ὅτι τὸ παράδειγμα τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης ήρχισεν ἡδη νὰ εύρισκη μιμητὰς μεταξὺ τῶν λοιπῶν Τραπέζων.

Τέλος, τὸ γεγονός ὅτι ἡ εύρυτέρα προσπάθεια ἐκσυγχρονισμοῦ τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης χαρακτηρίζεται ἀπὸ τὰς διεθνῶς κρατούσας τάσεις, ἀποδεικνύει τὸν δυναμισμὸν τοῦ 'Ιδρυματος, τὸ ὄποιον καίτοι τὸ ἀρχαιότερον πιστωτικὸν "Ιδρυμα τῆς χώρας, προσβλέπει πάντοτε εἰς τὸ μέλλον.

Η ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΚΙΝΗΤΟΥ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

'Ιδιάζουσα προσοχὴ ἀπεδόθη ἐπίσης εἰς τὸ θέμα τῆς πλήρους ἀξιοποίησεως τῆς ἀκινήτου περιουσίας τῆς Τραπέζης, ἡ ὅποια συνέβαλε καὶ διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τόσον τῆς πρωτεούσης, ὅσον καὶ τῶν ἐπαρχιακῶν κέντρων.

Εἰς τὰ πλασία τῆς ἀνάληφθείσας προσποθείας, ἡ Τράπεζα πρέβη κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος εἰς τὴν ἀναδιάρθρωσιν τῆς Τεχνικῆς τῆς 'Υπηρεσίας, ἡ ὅποια ὠδηγήσεν εἰς τὴν αὐξησιν τῆς παραγωγικότητος καὶ τὴν ἀνόδον τῆς ποιοτικῆς στάθμης τῶν ἐκτελουμένων ἔργων. 'Ενδεικτικὸν στοιχεῖον τῆς ἐπιτευχθείσας πρόδους ἀποτελεῖ ὁ ἐντὸς τοῦ 1969 ὑπερδιπλασιασμὸς τῆς ἀξίας τῶν πραγματοποιηθέντων ἔργων ἐναντὶ τοῦ προηγουμένου ἔτους.

Ἡ ἐφαρμοζομένη εἰς τὸν τομέα αὐτὸν πολιτικὴ ἀποδέπτει ἐπίσης εἰς τὴν ἀνέγερσιν εὐπρεπῶν καὶ καταλλήλων διὰ τὴν στέγασιν τῶν μονάδων τῆς Τραπέζης οἰκοδομημάτων. Διὰ τὸ ἔτος 1970 ἔχει προγραμματισθῆ ἡ ἐκτέλεσις ἔσογων, συνολικῆς ἀξίας 120 ἑκατομμυρίων δραχμῶν καὶ ἡ ἐκπόνησης μελετῶν δι' ἔργα ἀξίας 220 ἑκατομμυρίων δραχμῶν.

Η ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ ΤΗΣ ΜΕΤΟΧΗΣ

Πρόσθετον ἔνδειξιν τῆς γενικωτέρας ἐμπιστοσύνης τοῦ εύρυτέρου κοινοῦ πρὸς τὴν Τράπεζαν καὶ τὴν πρόδοον τῶν ἔργασιῶν τῆς, παρέχει ἡ ἐντυπωτικὴ ἀνόδος τῆς τιμῆς τῆς μετοχῆς τῆς κατὰ τὸ 1969, ἡ αὐξησις τῆς ὅποιας μεταξὺ 31ης Δεκεμβρίου 1968 καὶ 31ης Δεκεμβρίου 1969 ἀνῆλθεν εἰς 126%.

ΟΙ ΜΕΓΑΛΟΙ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ

Ἡ ἀνέλιξις τῶν ἔργασιῶν τῆς Τραπέζης κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν ἔτος ἐπιβεβαίωνει καὶ πάλιν τὴν πρωταρχικὴν θέσιν, τὴν ὅποιαν αὐτὴ καταλαμβάνει ἐντὸς τοῦ πιστωτικοῦ συστήματος τῆς χώρας.

Ἡ συνεχῆς αὐτὴ πρόδοος εἶναι δυνατὸν νὰ μετρῇ καὶ ὑπὸ διεθνῆ κλίμακα. Πρόγυματι, κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1960 ἡ 'Εθνικὴ Τράπεζα κατελάμβανεν, ἀπὸ ἀπόφεως καταθέτεων, τὴν 184ην θέσιν μεταξὺ τῶν 500 μεγαλύτερῶν Τραπέζων τοῦ κόσμου. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1966 ἡ Τράπεζα κατεῖχε τὴν 151ην θέσιν καὶ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1968 τὴν 138ην. 'Ελάχισται εἶναι αἱ Τράπεζαι ἔκειναι εἰς τὸν κόσμον, αἱ ὅποιαι ἔδειτίωσαν τόσον σημαντικῶς τὴν θέσιν των εἰς τόσον σύντομον χρονικὸν διάστημα. Νέα βελτίω-

σις τῆς θέσεως τῆς Τραπέζης ἀναμένεται ὅτι θὰ πραγματοποιηθῆ τόσον διὰ τὸ 1969, ζεστον καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος.

'Η λειτουργία εἰς τὸν Ἑλληνικὸν χώρων ἐνὸς ισχυροῦ — καὶ μὲ διεθνῆ ἀκόμη κριτήρια — τραπεζικοῦ ὄργανον, ὃ ὅποιος διαθέτει μακρὰν καὶ πλουσίαν πειρίαν, εὔρυ δικτύου καταστήμάτων, μεγάλην πίστιν καὶ κύρος εἰς τὸ ἐσωτερικὸν καὶ ἔξωτερικὸν καὶ ἀνεπτυγμένας διεθνεῖς σχέσεις, ἐνέχει πολλαπλή σημασίαν.

Ἀποτελεῖ σήμερον κοινὴν πεποίθησιν, ὅτι ἡ μεγάλη οἰκονομικὴ ισχὺς καὶ ἡ θέσις

τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης εἰς τὸ πιστωτικὸν σύστημα καὶ τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν τῆς χώρας, αἱ ὅποιαι εἶναι προϊόν τοῦ μόχθου μακρᾶς σειρᾶς δεκαετιῶν καὶ τῆς ἀπεριορίστου ἐμπιστοσύνης τοῦ εύρυτέρου κοινοῦ, ὡς καὶ ὁ προεών θέντικός καὶ κοινωνικός χαρακτήρα της, ὃ ὅποιος πηγάζει ἐξ αὐτοῦ τούτου τοῦ μεγέθους, τῆς συνθέσεως τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου καὶ τῆς μακρᾶς παραδόσεως της, συνιστούν πολύτιμον ἐθνικὸν κεφάλαιον ὃν οψίστης χρησιμότητος διὰ τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὴν ἐκδιομηχάνισιν τοῦ τόπου.

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΕΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ

ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΚΘΕΣΙΝ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΟΥ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ κ. ΑΧΙΛΛΕΩΣ ΚΟΜΙΝΟΥ

Ἐντονον καὶ πολυσχιδῆ δρᾶσιν, σύμφωνον πρὸς τὰς ἐπιδιώξεις τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως, ἀνεπτύξαμεν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος καὶ ὑπὲρ ἐνὸς ἄλλου βασικοῦ τομέως τῆς Οἰκονομίας μας, τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας. Μέσω τῶν ἔξειδικευμένων Καταστήμάτων μας ἐσωτερικοῦ, τοῦ Καταστήματος μας Λονδίνου, ὡς καὶ τῆς Atlantic Bank of New York, ἐκαλύψαμεν ἀξιολόγους ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας εἰς ἔγγυησεις καὶ πιστώσεις. Χαροκτηριστικὸν ἐν προκειμένῳ εἴναι τὸ γεγονός ὅτι τὸ σύνολον τῶν ἔγκριθεισῶν χρηματοδοτήσεων καὶ ἔγγυησεων ἀνῆλθε κατὰ τὸ 1969 εἰς τὸ ἀντίτιμον τῶν 2,5 δισεκατομ. δραχμῶν, αὐξηθὲν ἐναντὶ τοῦ 1968 κατὰ 56%. Ἐξ ἄλλου, μὲ τὴν πιστωτικὴν ἐνίσχυσιν τῆς Τραπέζης ἀπεκτήθησαν κατὰ τὴν τελευταίαν διετίαν 60 σκάφη, συνολικῆς ἀξίας 151,4 ἑκατομ. δολαρίων. 'Ιδιάζουσαν σημασίαν ἀποδίδομεν, ἐπίσης, εἰς τὸν ἐνίσχυσιν ἐνὸς σημαντικώτατου κλάδου τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποδομῆς, δηλαδὴ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Αἱ συναφεῖς χρηματοδοτήσεις μας ἀφοροῦν τόσον εἰς ἐπισκευάς, δύον καὶ εἰς κατασκευάς πλοίων, ἀλλ' ἐπίσης καὶ εἰς τὴν ἴδρυσιν νέων ναυπηγικῶν μονάδων. Διὰ πρώτην φορὰν εἰς τὰ νεώτερα χρονικά τῆς Ναυτιλίας μας πλοία ἐξ ὀλοκλήρου ἔχωρισον κατασκευῆς, διασχίζουν τοὺς ὡκεανοὺς ὑπὸ τὴν κυανόλευκον καὶ εἰμέθα υπερήφανοι διότι συμβόλλομεν εἰς τούτο. Πρόσθετον ἐκδηλώσιν τὸν ἀνισαφέροντος τῆς Τραπέζης ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας ἀποτελεῖ ἡ πρόσδοσης ἀγκατάστασις τῆς Διευθύνσεως Ναυτιλιακῶν 'Εργασιῶν εἰς τὸν Πειραιά. 'Η πρώθησις τῆς ἐπιτελικῆς αὐτῆς μονάδος εἰς τὸν χῶρον τῆς διεγαγωγῆς τῶν ναυτιλιακῶν συναλλαγῶν καὶ τὸ ἐπίκεντρον τῆς ναυτικῆς κινήσεως, ἀποτελεῖ παράδειγμα ἀποκεντρώσεως, μὲ σκοπὸν τὴν διεύρυνσιν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου καὶ τῶν ναυτιλλόμενών καὶ τὸν ἐτούτην σύνεγγυς ἔρευναν τῶν συναφῶν ἔξειλίσεων καὶ προβλημάτων.

Παραλλήλως πρὸς τὴν ἄμεσον καὶ ἔμμεσον πιστωτικὴν ἐνίσχυσιν τῆς Ναυτιλίας, πρωθυνόμεν τὰς συνεννοήσεις καὶ τὰς διαδικασίας διὰ τὴν ἴδρυσιν ιδίας ναυτιλιακῆς Τραπέζης. 'Η Τράπεζα αὐτή, ἡ ὅποια ἐλπίζομεν ὅτι θὰ πραγματοποιήσῃ τὰ πρώτα βήματά της ἐντὸς τοῦ 1970, θὰ διευρύνῃ τὰς δυνατότητας ίκανοτοιησεως τῆς

Τὸ ἀμέριστον ἀνισαφέροντος τῆς Τραπέζης συγκεντρώνει, ἐξ ἄλλου, ἡ προσπάθεια δημιουργίας ἀξιολόγου ἐθνικῆς ἀγορᾶς ναυτιλιακής πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. Εἰς τὴν προσπάθειάν μας αὐτὴν ἔχομεν τὴν συμπαράστασιν τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως, ἡ ὅποια, διὰ καταλλήλου νομικῆς ρυθμίσεως, θὰ δημιουργήσῃ τὰς προϋποθέσεις ἐδραιώσεως καὶ εὐδοκιμήσεως τοῦ νέου πιστωτικοῦ ιδρύματος. Τὸ ἀμέριστον ἀνισαφέροντος τῆς Τραπέζης συγκεντρώνει, ἐξ ἄλλου, ἡ προσπάθεια δημιουργίας ἀξιολόγου ἐθνικῆς ἀγορᾶς ναυτιλιακής πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. Εἰς τὴν προσπάθειάν μας αὐτὴν ἔχομεν τὴν συμπαράστασιν τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως, ἡ ὅποια, διὰ καταλλήλου νομικῆς ρυθμίσεως, θὰ δημιουργήσῃ τὰς προϋποθέσεις ἐδραιώσεως καὶ εὐδοκιμήσεως τοῦ νέου πιστωτικοῦ ιδρύματος. Τὸ ἀμέριστον ἀνισαφέροντος τῆς Τραπέζης συγκεντρώνει, ἐξ ἄλλου, ἡ προσπάθεια δημιουργίας ἀξιολόγου ἐθνικῆς ἀγορᾶς ναυτιλιακής πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. Εἰς τὴν προσπάθειάν μας αὐτὴν ἔχομεν τὴν συμπαράστασιν τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως, ἡ ὅποια, διὰ καταλλήλου νομικῆς ρυθμίσεως, θὰ δημιουργήσῃ τὰς προϋποθέσεις ἐδραιώσεως καὶ εὐδοκιμήσεως τοῦ νέου πιστωτικοῦ ιδρύματος. Τὸ ἀμέριστον ἀνισαφέροντος τῆς Τραπέζης συγκεντρώνει, ἐξ ἄλλου, ἡ προσπάθεια δημιουργίας ἀξιολόγου ἐθνικῆς ἀγορᾶς ναυτιλιακής πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. Εἰς τὴν προσπάθειάν μας αὐτὴν ἔχομεν τὴν συμπαράστασιν τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως, ἡ ὅποια, διὰ καταλλήλου νομικῆς ρυθμίσεως, θὰ δημιουργήσῃ τὰς προϋποθέσεις ἐδραιώσεως καὶ εὐδοκιμήσεως τοῦ νέου πιστωτικοῦ ιδρύματος. Τὸ ἀμέριστον ἀνισαφέροντος τῆς Τραπέζης συγκεντρώνει, ἐξ ἄλλου, ἡ προσπάθεια δημιουργίας ἀξιολόγου ἐθνικῆς ἀγορᾶς ναυτιλιακής πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. Εἰς τὴν προσπάθειάν μας αὐτὴν ἔχομεν τὴν συμπαράστασιν τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως, ἡ ὅποια, διὰ καταλλήλου νομικῆς ρυθμίσεως, θὰ δημιουργήσῃ τὰς προϋποθέσεις ἐδραιώσεως καὶ εὐδοκιμήσεως τοῦ νέου πιστωτικοῦ ιδρύματος. Τὸ ἀμέριστον ἀνισαφέροντος τῆς Τραπέζης συγκεντρώνει, ἐξ ἄλλου, ἡ προσπάθεια δημιουργίας ἀξιολόγου ἐθνικῆς ἀγορᾶς ναυτιλιακής πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. Εἰς τὴν προσπάθειάν μας αὐτὴν ἔχομεν τὴν συμπαράστασιν τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως, ἡ ὅποια, διὰ καταλλήλου νομικῆς ρυθμίσεως, θὰ δημιουργήσῃ τὰς προϋποθέσεις ἐδραιώσεως καὶ εὐδοκιμήσεως τοῦ νέου πιστωτικοῦ ιδρύματος. Τὸ ἀμέριστον ἀνισαφέροντος τῆς Τραπέζης συγκεντρώνει, ἐξ ἄλλου, ἡ προσπάθεια δημιουργίας ἀξιολόγου ἐθνικῆς ἀγορᾶς ναυτιλιακής πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. Εἰς τὴν προσπάθειάν μας αὐτὴν ἔχομεν τὴν συμπαράστασιν τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως, ἡ ὅποια, διὰ καταλλήλου νομικῆς ρυθμίσεως, θὰ δημιουργήσῃ τὰς προϋποθέσεις ἐδραιώσεως καὶ εὐδοκιμήσεως τοῦ νέου πιστωτικοῦ ιδρύματος. Τὸ ἀμέριστον ἀνισαφέροντος τῆς Τραπέζης συγκεντρώνει, ἐξ ἄλλου, ἡ προσπάθεια δημιουργίας ἀξιολόγου ἐθνικῆς ἀγορᾶς ναυτιλιακής πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. Εἰς τὴν προσπάθειάν μας αὐτὴν ἔχομεν τὴν συμπαράστασιν τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως, ἡ ὅποια, διὰ καταλλήλου νομικῆς ρυθμίσεως, θὰ δημιουργήσῃ τὰς προϋποθέσεις ἐδραιώσεως καὶ εὐδοκιμήσεως τοῦ νέου πιστωτικοῦ ιδρύματος. Τὸ ἀμέριστον ἀνισαφέροντος τῆς Τραπέζης συγκεντρώνει, ἐξ ἄλλου, ἡ προσπάθεια δημιουργίας ἀξιολόγου ἐθνικῆς ἀγορᾶς ναυτιλιακής πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. Εἰς τὴν προσπάθειάν μας αὐτὴν ἔχομεν τὴν συμπαράστασιν τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως, ἡ ὅποια, διὰ καταλλήλου νομικῆς ρυθμίσεως, θὰ δημιουργήσῃ τὰς προϋποθέσεις ἐδραιώσεως καὶ εὐδοκιμήσεως τοῦ νέου πιστωτικοῦ ιδρύματος. Τὸ ἀμέριστον ἀνισαφέροντος τῆς Τραπέζης συγκεντρώνει, ἐξ ἄλλου, ἡ προσπάθεια δημιουργίας ἀξιολόγου ἐθνικῆς ἀγορᾶς ναυτιλιακής πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. Εἰς τὴν προσπάθειάν μας αὐτὴν ἔχομεν τὴν συμπαράστασιν τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως, ἡ ὅποια, διὰ καταλλήλου νομικῆς ρυθμίσεως, θὰ δημιουργήσῃ τὰς προϋποθέσεις ἐδραιώσεως καὶ εὐδοκιμήσεως τοῦ νέου πιστωτικοῦ ιδρύματος. Τὸ ἀμέριστον ἀνισαφέροντος τῆς Τραπέζης συγκεντρώνει, ἐξ ἄλλου, ἡ προσπάθεια δημιουργίας ἀξιολόγου ἐθνικῆς ἀγορᾶς ναυτιλιακής πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. Εἰς τὴν προσπάθειάν μας αὐτὴν ἔχομεν τὴν συμπαράστασιν τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως, ἡ ὅποια, διὰ καταλλήλου νομικῆς ρυθμίσεως, θὰ δημιουργήσῃ τὰς προϋποθέσεις ἐδραιώσεως καὶ εὐδοκιμήσεως τοῦ νέου πιστωτικοῦ ιδρύματος. Τὸ ἀμέριστον ἀνισαφέροντος τῆς Τραπέζης συγκεντρώνει, ἐξ ἄλλου, ἡ προσπάθεια δημιουργίας ἀξιολόγου ἐθνικῆς ἀγορᾶς ναυτιλιακής πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. Εἰς τὴν προσπάθειάν μας αὐτὴν ἔχομεν τὴν συμπαράστασιν τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως, ἡ ὅποια, διὰ καταλλήλου νομικῆς ρυθμίσεως, θὰ δημιουργήσῃ τὰς προϋποθέσεις ἐδραιώσεως καὶ εὐδοκιμήσεως τοῦ νέου πιστωτικοῦ ιδρύματος. Τὸ ἀμέριστον ἀνισαφέροντος τῆς Τραπέζης συγκεντρώνει, ἐξ ἄλλου, ἡ προσπάθεια δημιουργίας ἀξιολόγου ἐθνικῆς ἀγορᾶς ναυτιλιακής πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. Εἰς τὴν προσπάθειάν μας αὐτὴν ἔχομεν τὴν συμπαράστασιν τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως, ἡ ὅποια, διὰ καταλλήλου νομικῆς ρυθμίσεως, θὰ δημιουργήσῃ τὰς προϋποθέσεις ἐδραιώσεως καὶ εὐδοκιμήσεως τοῦ νέου πιστωτικοῦ ιδρύματος. Τὸ ἀμέριστον ἀνισαφέροντος τῆς Τραπέζης συγκεντρώνει, ἐξ ἄλλου, ἡ προσπάθεια δημιουργίας ἀξιολόγου ἐθνικῆς ἀγορᾶς ναυτιλιακής πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. Εἰς τὴν προσπάθειάν μας αὐτὴν ἔχομεν τὴν συμπαράστασιν τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως, ἡ ὅποια, διὰ καταλλήλου νομικῆς ρυθμίσεως, θὰ δημιουργήσῃ τὰς προϋποθέσεις ἐδραιώσεως καὶ εὐδοκιμήσεως τοῦ νέου πιστωτικοῦ ιδρύματος. Τὸ ἀμέριστον ἀνισαφέροντος τῆς Τραπέζης συγκεντρώνει, ἐξ ἄλλου, ἡ προσπάθεια δημιουργίας ἀξιολόγου ἐθνικῆς ἀγορᾶς ναυτιλιακής πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. Εἰς τὴν προσπάθειάν μας αὐτὴν ἔχομεν τὴν συμπαράστασιν τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως, ἡ ὅποια, διὰ καταλλήλου νομικῆς ρυθμίσεως, θὰ δημιουργήσῃ τὰς προϋποθέσεις ἐδραιώσεως καὶ εὐδοκιμήσεως τοῦ νέου πιστωτικοῦ ιδρύματος. Τὸ ἀμέριστον ἀνισαφέροντος τῆς Τραπέζης συγκεντρώνει, ἐξ ἄλλου, ἡ προσπάθεια

Όταν ο "Ελλην Θαλασσοπόρος χρειαστή νὰ πετάξῃ θυμάται τὴν Alitalia

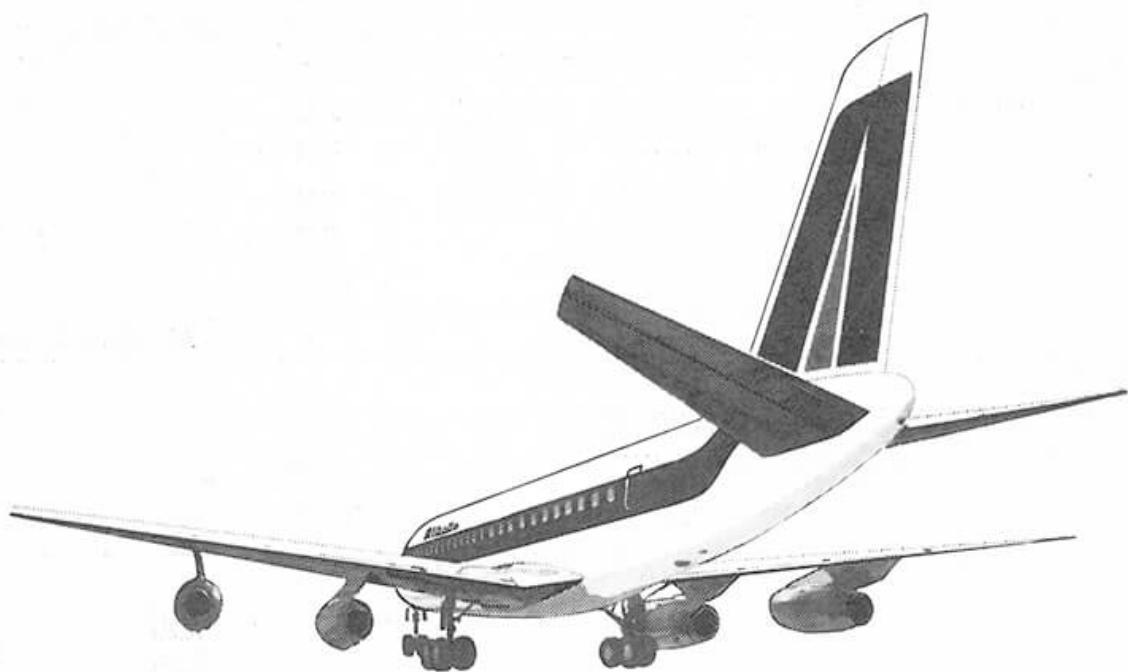
Γιατί η Alitalia θριάκεται παντοῦ,

ὅπου και τά έλληνικά πλοῖα. Και στις 5 Ήπείρους!

Γιατί παντοῦ η Alitalia έχει ένα δρομολόγιο μέ ένα
δυναμικό DC 8 γιά νά τὸν μεταφέρει σὲ όποιοδήποτε
μακρινό προορισμό η νά τὸν φέρει πίσω στὴν πατρίδα.

Γρήγορα, ανετα, σὲ μιά άτμοσφαιρα μεσογειακῆς
έγκαρδιότητας ποὺ δυμίζει Έλλάδα. Μέ Ίταλική περιποίησι.

Οι "Ελληνες πλοιοκτήται καὶ οἱ ταξιδιωτικοὶ πράκτορες
γνωρίζουν καὶ έμπιστεύονται τὴν Alitalia.



FLY
Alitalia
ITALY'S WORLD AIRLINE

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ Ε' ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ

		1 9 6 9		1 9 6 8	
I.	ΧΡΗΜΑΤΟΓΡΑΦΑ: 'Ασφαλιστικής τοποθετήσεως'	\$ 308.255.—		\$ 306.919.—	
	'Ελεύθερα	\$ 772.546.—	\$ 1.080.801.—	\$ 717.475.—	\$ 1.024.394.—
II.	ΕΞΟΔΑ ΙΔΡΥΣΕΩΣ	\$ 50.617.—		\$ 50.616.—	
	Μείον ἀποδέσεων	\$ 35.432.—	\$ 15.185.—	\$ 20.246.—	\$ 30.370.—
III.	ΕΠΙΠΛΑ ΚΑΙ ΣΚΕΥΗ	\$ 19.951.—		\$ 16.402.—	
	Μείον ἀποδέσεων	\$ 6.906.—	\$ 13.045.—	\$ 4.260.—	\$ 12.142.—
IV.	ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ	\$ 5.043.—		\$ 6.053.—	
	'Εν τῷ Ταμείῳ	\$ 520.698.—		\$ 104.270.—	
	Παρά Τραπέζαις 'Εσωτερικοῦ	\$ 1.652.866.—	\$ 2.178.607.—	\$ 516.770.—	\$ 627.093.—
V.	ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ	\$ 39.835.—		\$ 53.640.—	
	Λογαριασμοί τρεχουμένοι: 'Ασφαλίσεις πλοίων	\$ 32.035.—	\$ 71.870.—	\$ 22.301.—	\$ 75.941.—
VI.	ΧΡΕΩΣΤΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ	\$ 432.882.—		\$ 261.998.—	
	'Εργοσιών απ' εύθειας	\$ 16.349.—		\$ 12.545.—	
	'Αντασφαλιστικών ἀναλήψεων	\$ 4.098.—	\$ 453.329.—	\$ —	\$ 274.543.—
VII.	ΦΟΡΟΙ ΠΡΟΚΑΤΑΒΛΗΘΕΝΤΕΣ	\$ 21.453.—		\$ 9.060.—	
VIII.	ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΧΡΕΩΣΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	\$ 10.813.—		\$ 27.233.—	
		\$ 3.845.103.—		\$ 2.080.776.—	

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ

ΧΡΕΩΣΙΣ

		1 9 6 9		1 9 6 8	
I.	ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ 'Εκκωροθέντα	\$ 2.188.962.—		\$ 1.555.051.—	
II.	ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΥΠΟ ΔΙΑΚ. ΣΜΟΝ Πλέον ἀποδέσεων	\$ 1.400.051.—	\$ 944.172.—	\$ 1.093.313.—	
III.	ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ: Χορηγηθείσαι Μείον εισπραχθείσιν	\$ 218.534.—	\$ 1.618.585.—	\$ 149.141.—	
IV.	ΖΗΜΙΑΙ: Πληρωθεῖσαι Μείον 'Αναλογίας 'Αντ' στῶν	\$ 389.426.—	\$ 67.637.—	\$ 199.308.—	
V.	ΖΗΜΙΑΙ: Πληρωθεῖσαι Μείον 'Αναλογίας 'Αντ' στῶν	\$ 321.789.—		\$ 165.708.—	\$ 33.600.—
VI.	ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΝ ΙΣΧΥΓ' VII. ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΕΚΚΡΕΜΩΝ ΖΗΜΙΩΝ	\$ 1.452.993.—	\$ 169.550.—	\$ 1.001.645.—	
VII.	ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΟΝ ΕΙΣ ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΣ	\$ 1.283.443.—		\$ 940.020.—	\$ 61.625.—
		\$ 4.638.687.—		\$ 3.063.262.—	

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΚΛΑ

ΧΡΕΩΣΙΣ

		1 9 6 9		1 9 6 8	
I.	ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ 'Εκκωροθέντα	\$ 91.090.—		\$ 10.301.—	
II.	ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ: Χορηγηθείσαι Μείον εισπραχθείσιν	\$ 19.040.—	\$ 11.720.—	\$ 8.698.—	\$ 8.002.—
III.	ΖΗΜΙΑΙ: Πληρωθεῖσαι Μείον 'Αναλογίας 'Αντ' στῶν	\$ 7.320.—		\$ 696.—	
IV.	ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΝ ΙΣΧΥΓ' V. ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΕΚΚΡΕΜΩΝ ΖΗΜΙΩΝ	\$ 70.012.—	\$ 44.218.—	\$ 27.727.—	
V.		\$ 25.794.—		\$ 6.777.—	\$ 20.950.—
		\$ 41.027.—		\$ 20.270.—	
		\$ 30.982.—		\$ 1.879.—	
		\$ 219.037.—		\$ 61.402.—	

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΜΕΡΙΔΟΣ

ΧΡΕΩΣΙΣ

		1 9 6 9		1 9 6 8	
I.	ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ (Μισθοί Προσωπικού, Εισφοραί 'Α- σφαλιστικών Ταυτεών και Λοιπά 'Εξοδα Διαχείρισ.)	\$ 133.326.—		\$ 87.965.—	
II.	ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΕΞΟΔΩΝ ΙΔΡΥΣΕΩΣ	\$ 15.185.—		\$ 5.062.—	
III.	ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΕΠΙΠΛΩΝ ΚΑΙ ΣΚΕΥΩΝ	\$ 2.645.—		\$ 1.673.—	
IV.	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	\$ 74.406.—		\$ 6.974.—	
		\$ 225.562.—		\$ 101.674.—	

ΔΙΑΘΕΣΙΣ ΚΕΡΔΩΝ

		1 9 6 9		1 9 6 8	
I.	ΚΕΡΔΗ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ	\$ 7.264.—		\$ 1.685.—	
II.	ΚΕΡΔΗ ΥΠΟΛΟΓΟΥ ΧΡΗΣΕΩΣ	\$ 74.406.—		\$ 6.974.—	
		\$ 81.670.—		\$ 8.659.—	
I.	ΤΑΚΤΙΚΟΝ ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΟΝ	\$ 14.881.—		\$ 1.394.—	
II.	ΜΕΡΙΣΜΑ ΕΠΙ \$ 1.200.000.—	\$ 48.000.—		\$ —	
III.	ΑΜΟΙΒΑΙ & ΠΑΡΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙΟΙΚ. ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΔΙΕΥΘΥΝΟΝΤΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ	\$ 11.600.—		\$ 7.265.—	
IV.	ΥΠΟΛΟΙΠΟΝ ΕΙΣ ΝΕΟΝ	\$ 7.189.—		\$ 8.659.—	
		\$ 81.670.—		\$ 8.659.—	

ΜΕΡΙΣΜΑ ΧΡΗΣΕΩΣ 1969 \$ 0,96 κατά μετοχήν, έξι ού θέλει παρακρατηθεί ο άναλογων φόρος.

'Εν Αθήναις τῇ 30ῃ Απριλίου 1970
Ο Πρόεδρος τοῦ Διοικ. Συμβουλίου
ΑΧ. ΚΟΜΙΝΟΣ

Ο έπι τοῦ Δογματηρίου
Ι. ΚΑΣΤΡΙΝΟΣ

ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.

1969 «ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΤΗΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1969»

	1 9 6 9	ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ
	§ 1.200.000.—	1 9 6 8 § 1.200.000.—
I. ΜΕΤΟΧΙΚΟΝ ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ: Μετοχαί 50.000 πρός Δολ. 24		
II. ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ		
Τακτικόν όποθεματικόν	§ 25.317.—	§ 10.435.—
Έκτακτον όποθεματικόν	§ 5.390.—	§ 5.390.—
Έκτακτον όποθεματικόν ('Αποτιμήσεως Λίρ. 'Αγγ.)	§ 28.210.—	§ 28.210.—
III. ΤΕΧΝΙΚΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ (ΑΣΦΑΛ. ΠΛΟΙΩΝ)		
'Αποθέματα κινδύνων έν τοιούτινοι	§ 182.416.—	§ 85.594.—
'Αποθέματα έκκρεμών ζημιών	§ 361.667.—	§ 220.394.—
IV. ΤΕΧΝΙΚΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ (ΑΣΦΑΛ. ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ)		
'Αποθέματα κινδύνων έν τοιούτινοι	§ 41.027.—	§ 20.271.—
'Αποθέματα έκκρεμών ζημιών	§ 30.982.—	§ 1.879.—
V. ΜΕΤΟΧΟΙ Λ)Σ Καταθ. Συμ. ΕΙΣ ΑΥΣΗΣ, ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ		
VI. ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΤΑΙ (ΑΣΦΑΛ. ΠΛΟΙΩΝ)		
Λογαριασμοί Πιστωτικοί	§ 697.985.—	§ 555.890.—
Μείον Χρεωτικοί	§ 185.582.—	§ 95.004.—
VII. ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΤΑΙ (ΑΣΦΑΛ. ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ)		
Λογαριασμοί Πιστωτικοί	§ 38.364.—	§ 3.230.—
Μείον Χρεωτικοί	§ 1.261.—	§ 830.—
VIII. ΦΦΕΙΛΟΜΕΝΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ		
IX. ΔΟΡΟΙ ΠΛΗΡΩΤΕΟΙ	§ 1.431.—	§ 3.442.—
X. ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ ΔΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	§ 331.—	§ 146.—
XI. ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΤΕΑ	§ 19.281.—	§ 34.464.—
XII. ΑΜΟΙΒΑΙ Δ. ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ	§ 48.000.—	—
XIII. ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΙ ('Υπόλοιπον εἰς νέον)	§ 11.600.—	§ 7.265.—
	§ 7.189.—	§ 7.189.—
	§ 3.845.103.—	§ 2.080.776.—
	=====	=====

ΚΛΑΔΟΥ «ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ»

	1 9 6 9	ΠΙΣΤΩΣΙΣ
	§ 3.155.299.—	1 9 6 8 § 2.478.631.—
	§ 1.093.312.—	§ 423.653.—
I. ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ		
II. ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΥΠΟ ΔΙΑΚ) ΣΜΟΝ ΠΡΟΗΓ. ΕΤΟΥΣ		
III. ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ: Εισπραχθείσαι	§ 89.274.—	§ 73.774.—
Μείον πληρωθεισῶν	§ 5.186.—	§ 3.996.—
IV. ΠΡΟΒΛ. ΑΠΟΘ) ΤΩΝ ΚΙΝΔ. ΕΝ ΙΣΧΥΙ ΠΡ. ΕΤΟΥΣ		
V. ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ ΑΠΟΘ) ΤΩΝ ΕΚΚΡ. ΖΗΜΙΩΝ ΠΡ. ΕΤΟΥΣ		
	§ 85.594.—	§ 22.265.—
	§ 220.394.—	§ 68.935.—
	=====	=====
	§ 4.638.687.—	§ 3.063.262.—
	=====	=====

ΔΟΥ «ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ»

	1 9 6 9	ΠΙΣΤΩΣΙΣ
	§ 193.658.—	1 9 6 8 § 60.977.—
I. ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ		
II. ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ: Εισπραχθείσαι	§ 3.230.—	§ 425.—
Μείον πληρωθεισῶν	—	§ 425.—
III. ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ ΑΠΟΘ) ΤΩΝ ΚΙΝΔ. ΕΝ ΙΣΧΥΙ ΠΡ. ΕΤΟΥΣ		
IV. ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ ΑΠΟΘ) ΤΩΝ ΕΚΚΡ. ΖΗΜΙΩΝ ΠΡ. ΕΤΟΥΣ		
	§ 20.270.—	—
	§ 1.879.—	—
	§ 219.037.—	§ 61.402.—
	=====	=====

«ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΙ»

	1 9 6 9	ΠΙΣΤΩΣΙΣ
	§ 175.692.—	1 9 6 8 § 87.989.—
	§ 49.870.—	§ 13.685.—
I. ΠΡΟΣΟΔΟΙ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ (Τόκοι, τοκομερ., μερίσμ.)		
II. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ		
	§ 225.562.—	§ 101.674.—
	=====	=====

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΡΚΩΤΟΥ ΛΟΓΙΣΤΟΥ

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ κ.κ. ΜΕΤΟΧΟΥΣ ΤΗΣ Α.Ε. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ»

Ηλέγουμεν τὸν ὄντωτέρω 'Ισολογισμὸν τῆς Α.Ε. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ» τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1969, ὡς καὶ τὰ ἀποτελέσματα ἐκ τῶν ἔργωνσιν αὐτῆς, τὰ προκύψαντα κατά τὴν λήξαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1969 ἑταῖρικὴν χρῆσιν. — Κατά τὸν διενεργηθέντα δλεγχον ἐφομόδισαν αἱ διοιτάζεις τοῦ ἄρθρου 37 τοῦ Ν. 2190 περὶ Ἀνωνύμων ἑταῖρων κρίσιμοι προσηκουσαι διελεγκτικοὶ διοιτκασιοί, ἐν τῷ πλασιῷ τῶν ὑπὸ τοῦ Σώματος 'Ορκωτῶν ἑταῖρων ἀκόλουθων μέρων ἐλέγκτικης. — 'Επρόθισαν τὸ ὑπὸ τῆς κειμένης νομοθεσίας προβλεπόμενα βιβλία καὶ στοιχεῖα, ἀτινα ἐτέθησαν εἰς τὴν διάθεσιν μας διὰ τὸν διενέργειαν τοῦ ἐλέγχου καὶ παρεχέθησαν ἡμῖν αἱ πληροφορίαι καὶ ἐπεξηγήσεις, τὰς ὁποίας ἐξηπορομεν. — Δὲν ἐπῆλθε τροποποίησις εἰς τὸν μέθοδον ἀπογραφῆς ἐν σκέσει πρὸς τὴν προγραμμένην χρῆσιν. Ο ἀνώτερω 'Ισολογισμὸς καὶ αἱ συνοδεύουσαι αὐτὸν ἀναλύσεις ἀποτελεσμάτων χρήσεως καὶ διαθέσεως κερδῶν πρόκυπτων ἐκ τῶν ὧν δια τῶν ειδικῶν καὶ στοιχείων, ἀπεικονίζουν δέ, βάσει τῶν κειμένων διατάξεων καὶ παραδεδεγμένων λογιστικῶν ἀρχῶν, ὁμοιομόρφων πρὸς τὰς τῆς προγραμμένης χρῆσεως, τὴν οἰκονομικὴν κατάστασιν τῆς ὑπερέας 'Εταιρίας ὡς εἰκεν αὐτῆς κατά τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1969, ὡς καὶ τὰ ἀποτελέσματα τὰ προκύψαντα κατά τὴν λήξαν τὴν πημερομηνίαν ταύτην χρῆσιν.

'Εν 'Αθήναις τῇ 18ῃ Μαΐου 1970

Ο 'Ορκωτὸς Λογιστὴς

Δ.Κ.Μ. Ν. ΛΙΚΑΚΟΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1969

1968

'Αρχική άξια 'Αποδέσεις 'Υπόλοιπον

\$	\$	\$
576,982.63	—	576,982.63
3,315,648.13	157,224.06	3,158,424.07
3,126,334.20	—	3,126,334.20
5,339,651.70	412,224.57	4,987,427.13
366,834.53	338,303.17	28,531.36
1,264,437.50	578,661.—	685,776.50
907,553.75	—	907,553.75
482,703.73	257,941.07	224,762.66
960,760.07	—	960,760.07
9,773,038.47	386,740.75	9,386,297.72
474,518.53	—	474,518.53
1,354,583.60	—	1,354,583.60
2,296,756.27	—	2,296,756.27
30,299,803.11	2,131,094.62	28,168,708.49
=====	=====	=====
	5,556,071.57	
	741,794.92	
	34,466,574.98	
	960,506.68	
	MAKRORHOSEMOI APATHESES	
	1,120,317.14	
	24,969.23	
	93,217.04	
	36,665,585.07	
	MAKRORHOSEMOI YPOXHREOS	
	20,725,375.57	
	2,785,492.55	
	17,939,883.02	
	285,197.10	
	18,225,080.12	
	18,440,504.95	
	KYKLOFOROUYN ENERGHTIKON	
	2,318,757.17	
	2,012,931.26	
	3,070.50	
	4,334,758.93	
	7,788,701.38	
	250,727.46	
	7,409.53	
	241,640.15	
	153,697.64	
	299,990.73	
	10,861.67	
	114,973.16	
	139,312.31	
	9,007,314.03	
	—	
	443,502.60	
	124,555.44	
	13,910,131.—	
	BRAXHYPHOSEMOI YPOXHREOS	
	2,785,492.55	
	1,212,417.47	
	3,253,044.37	
	1,037,287.20	
	510,012.07	
	344,304.46	
	300,478.43	
	—	
	9,443,036.55	
	4,467,094.45	
	22,907,599.40	
	=====	

1969

'Αρχική άξια 'Αποδέσεις 'Υπόλοιπον

\$	\$	\$
600,719.27	—	600,719.27
3,357,852.30	190,380.54	3,167,471.76
3,134,653.53	—	3,134,653.53
5,897,046.83	528,781.97	5,368,264.86
385,887.23	377,094.13	8,793.10
1,245,380.97	673,937.67	571,443.30
907,553.75	—	907,553.75
522,020.90	310,305.40	211,715.50
975,969.50	—	975,969.50
9,773,038.47	582,201.52	9,190,836.95
474,518.53	—	474,518.53
1,361,552.30	—	1,361,552.30
724,240.63	—	724,240.63
2,704,765.97	—	2,704,765.97
32,065,200.18	2,662,701.23	29,402,498.95
=====	=====	8,529,098.30
		167,810.60
		38,099,407.85
	'Επενδύσεις	
	960,506.68	
	Μετοχαι και Έταιρικαι Μερίδες	
	882,480.28	
	MAKRORHOSEMOI APATHESES	
	1,120,317.14	
	24,969.23	
	93,217.04	
	36,665,585.07	
	MAKRORHOSEMOI YPOXHREOS	
	20,725,375.57	
	2,785,492.55	
	17,939,883.02	
	285,197.10	
	18,225,080.12	
	18,440,504.95	
	KYKLOFOROUYN ENERGHTIKON	
	2,318,757.17	
	2,012,931.26	
	3,070.50	
	4,334,758.93	
	7,788,701.38	
	250,727.46	
	7,409.53	
	241,640.15	
	153,697.64	
	299,990.73	
	10,861.67	
	114,973.16	
	139,312.31	
	9,007,314.03	
	—	
	443,502.60	
	124,555.44	
	13,910,131.—	
	BRAXHYPHOSEMOI YPOXHREOS	
	2,785,492.55	
	1,212,417.47	
	3,253,044.37	
	1,037,287.20	
	510,012.07	
	344,304.46	
	300,478.43	
	—	
	9,443,036.55	
	4,467,094.45	
	22,907,599.40	
	=====	

→

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΚΑΘΑΡΑΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ

ΑΝΑΛΥΤΙΚΕΣ ΚΑΣΑΙΔΕΣ ΗΜΕΡΟΤΗΜΑ		
'Αρχική άξια	'Αποσθέσεις	'Υπόλοιπον
\$	\$	\$
5,000,000.		Μετοχικόν Κεφάλαιον (Μετοχαι 50.000 πρός § 100 έκαστη)
1,395,502.03		Τακτικόν 'Αποθεματικόν
12,849,832.38		'Αποθεματικόν απόπληρωμής Δανείων
2,038,407.79		Εκτακτά 'Αποθεματικά
33,429.73		Ειδικά 'Αποθεματικά
1,328,286.		Ειδικόν 'Αποθεματικόν Α.Ν. 147/67 διά παγίας έγκατοστάσεως
236,685.—	22,882,142.93	Ειδικόν 'Αποθεματικόν Α.Ν. 147/67 διά κεφά- λαιον κινησίως
25,456.47	22,907,599.40	'Υπόλοιπον Κερδῶν μεταφερόμενον εἰς νέον
	=====	=====
		ΙΩΤΑΡΙΑΙΟΝ ΤΑΞΕΩΣ

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ

'Υλικά Τρίτων	2,953,456.80
'Εκδοθείσαι 'Εγγυτικαί Επιστολαὶ εἰς ἑζα- σφάλισιν ὑπόχρεώσεων μας	1,531,357.80
Ληφθείσαι 'Εγγυτικαί Επιστολαὶ πρὸς ἑζα- σφάλιον ἀπαιτήσεων μας	807,928.27
'Εγγυήσεις Ἑλλην. Ναυπηγείων ὑπέρ Τρίτων	675,000.—
'Αμφοτεροθαρεῖς Συμβάσεις ἐκτελέσεως ἔρ- γων κεφαλαιουχικού ἑζοπλιομού	156,016.—
Διάφοροι λογαριασμοὶ Τάξεως	16,230.06
'Υλικά συοκευασίας	440.—

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: α) 'Επι τῶν παγίων στοιχείων ύψιστανται ὑποθήκαι καὶ ἔτεραι ἐμπράγματοι ἀσφάλεια ἐξασφαλίζουσαι τὰ εἰς τὸν 'Ισολογισμὸν ἀναγραφόμενα μακροπρόθεσμα δανεῖα. Μέρος τῶν ἐν λόγῳ δανείων ἀνερχόμενον εἰς § 9,780,667. — Ἀσφαλίζεται, ἐπιπροσθέτως, καὶ διὰ προσωπικῆς ἐγγύησεως τοῦ Κ. Σταύρου Σ. Νιάρχου.

β) Αἱ ἀποσθέσεις ἐπὶ τῶν μηκυνημάτων διενεργήθησαν ἐπὶ συντελεσθῶν μεγαλύτερον τοῦ ἀντιστοίχου τῆς προπογνόμενης χρήσεως. 'Εκ τοῦ λόγου τεύτου αἱ ἐν λόγῳ ἀποσθέσεις εἶναι μεγαλύτεραι τῶν τῆς προπογνόμενης χρήσεως κατὰ § 62.500 περίπου.

γ) Κατὰ παγίως ἀκόλουθουμενήν τακτικήν τὰ ἔξοδα διοικήσεως καὶ τὰ ἔξοδα διαθέσεως μετεφέρθησαν κατὰ τὸ μέγιστον μέρος αὐτῶν εἰς τὸ κόστος τῶν ἐκτέλεσθειών ἐργασιῶν ὡς καὶ τῶν κατὰ τὴν 31.12.69 ἐν εκτελέσει ἐργασιῶν. 'Επισης, κατὰ παγίως ἀκόλουθουμενήν τακτικήν, δὲν κοστολογοῦνται αἱ ἀποσθέσεις ἐπὶ τῶν παγίων περιουσιακῶν στοιχείων πλὴν τῶν διενεργουμένων ἐπὶ τῶν ἐργασιῶν.

δ) Τὸ μέρισμα ὑπελογισθήτω πρός 6% ἐπὶ τοῦ καταστροφιλέμενού Μετοχικού κεφαλαίου καὶ ὑπόκειται εἰς τὰ προθετόμενα ὑπὸ τῶν διατάσσεων τοῦ ἡμέρου 3 παρ. 2 τοῦ Α.Ν. 146/67.

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΔΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΖΗΜΙΩΝ ΚΑΙ ΚΕΡΔΩΝ

ΑΝΑΓΡΕΨΗ ΚΟΥΡΑΖΑΙΩΝ ΣΤΑΘΜΟΥ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ			
Άρχική άξια	Αποσβέσεις	Υπόλοιπον	Άρχική άξια
\$	\$	\$	\$
	4,498,161.42	'Αποτελέσματα 'Εκμεταλλεύσεως	
	500,000.—	Μείον : 'Αποσβέσεις	
	3,998,161.42		
82,789.83		Μείον : Τόκοι Πιστωτικών λογαριασμών	139,270.57
1,316,592.53		Τόκοι Δανείων	1,188,385.60
47,010.90		Δαπάναι μη κατανεμηθείσαι	38,647.13
15,810.47		Διάφοροι φόροι και τέλη	13,852.73
2,068.56		Συναλλαγματικοί διαφοροί	283.47
33,070.50	1,497,342.79	Διάφοροι ζημιές	54,762.80
	2,500,818.63	Πλέον: Τόκοι χρεωστικών λογαριασμών	1,435,202.30
	29,525.33	"Εσόδα έκ μερισμάτων και συμμετο-	8,050.60
	100,489.53	χής εἰς έπιχειρήσεις	
	2,100.—	"Εσόδα έμ μισθωμάτων άκινήτων	3,288.90
	71,679.04	Διάφορα έκτακτα έσόδα	84,135.90
	2,704,612.53	Κέρδη Χρήσεως	
	====		5,336,355.13
	====		====

ΔΙΑΘΕΣΙΣ ΚΑΘΑΡΩΝ ΚΕΡΔΩΝ

2,704,612.53	Κέρδη Χρήσεως πρός Διανομήν	5,336,355.13
17,433.60	Πλέον: 'Υπόλοιπον κερδών παρελθ. χρήσεως	25,456.47
<hr/>		
2,722,046.13		5,361,811.60
<hr/>		= 266,817.76
<hr/>		
150,000..	'Αποθεματικόν Τακτικόν	
1,162,726.43	'Αποθεματικόν 'Αποπληρωμῆς Δανείων	
156,875.63	'Αποθεματικόν 'Εκτακτον	113,056.60
946,743..	'Αποθεματικόν Α.Ν. 147) 67 διά Παγίας ἐγκατ.	3,335,184.62
236,685..	'Αποθεματικόν Α.Ν. 147) 67 διά Κεφάλαιον κιν.	833,796.16
	Μέρισμα: (Μίκτον μετό φόρου)	
	α) 'Επι κοινών μετοχών	150,000..
	β) 'Επι προνομιούχων μετοχών ·	
	σωρευτικόν πλειόνων χρήσεων	637,500..
		787,500..
<hr/>		
43,559.60	Πρόβλεψις φόρου εισοδήματος	8,103.20
25,456.47	'Υπόλοιπον κερδών μεταφερόμενον εἰς νέον	17,353.26
<hr/>		
2,722,046.13		5,361,811.60

Ο ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ
Δ/ΝΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Α. ΜΑΝΟΥΧΑΙΔΗΣ

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ ΔΙΟΙΚ. ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
Κ. ΑΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ**

=
Ο ΠΡΟ·Ι·ΣΤΑΜΕΝΟΣ
ΤΟΥ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟΥ
Α. ΗΛΙΟΥ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΡΚΩΤΩΝ ΔΟΓΙΣΤΩΝ

Πρός τούς κ.κ. Μετόχους της 'Άνωνύμου 'Εταιρείας «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ»

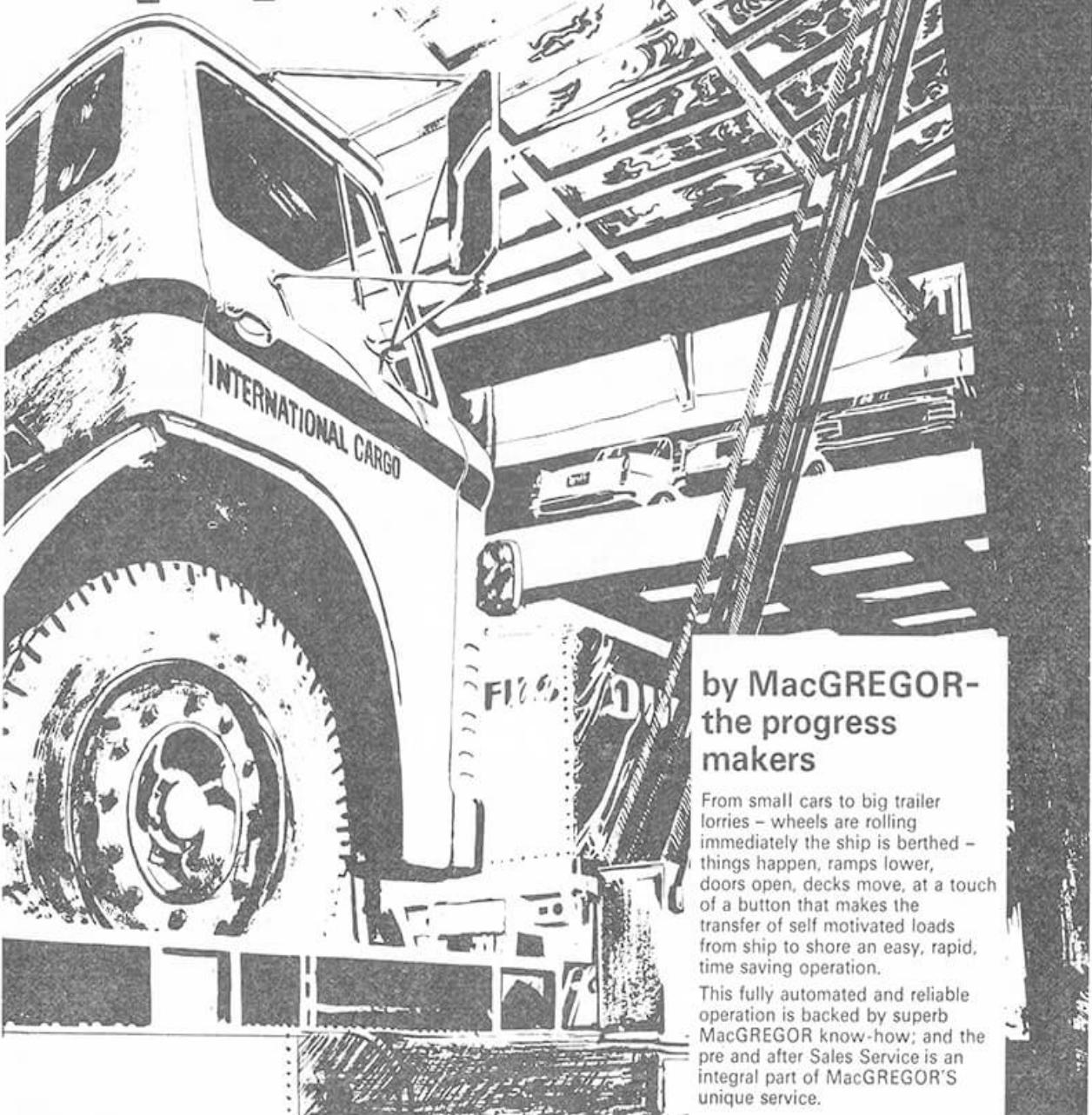
'Ηλέγουμεν τὸν ὄντα τέρῳ 'Ισολογισμὸν τῆς 'Ανωνύμου 'Εταιρείας «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ» τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1969, ώς, καὶ τὰ ἀποτελέσματα ἐκ τῶν ἔργων τῶν αὐτῆς τὸ προκύψαντα κατὰ τὴν ληξίαν τὴν ἡμερομνίαν αὐτῆς ἑταῖρικήν χρῆσιν. Κατὰ τὸν διενεργηθεὶς ἐλέγουν οἱ ἐφημέρισθαις οἱ διατάξεις τοῦ ἀμφρού 37 τοῦ Νόου 2190 καὶ αἱ κατὰ τὴν μητέραν κρίσιν προσκούσαις ἐλεγκτικαὶ διαδικασίαι, ἐν τῷ πλαισίῳ τῶν ὑπὸ τοῦ Σύμμαχος Ὀρκωτῶν Λογιστῶν ἀκόλουθουμένων ἀρχῶν ἐλεγκτικῆς. 'Επρήθησαν τὰ ὑπὸ τῆς κειμένης νομοθεσίας προβλεπόμενα βιβλία καὶ στοιχεῖα ἀτίνα ἐτέθησαν εἰς τὴν διάθεσιν ἡμῶν διὰ τὴν διενέργειαν τοῦ ἐλέγουν καὶ παρεκθετούντων ἡμῖν αἱ πληρφορίαι καὶ ἐπειγούντος τὰς ὅποιας εξπτώσαμεν. 'Ἐν τοῖς βιβλίοις τηρεῖται κανονικῶς λογιαρισμὸς κόστους παραγωγῆς καὶ δεῖ ἐπῆλθε τροποποιεῖσθαι εἰς τὴν μεθόδον ἀπόγραφῆς ἐν σχεσεις πρὸς τὴν προγραμμένην χρήσιν. Ὁ ὄντα τέρῳ 'Ισολογισμὸς μετὰ τῶν παρὰ πόδας αὐτοῦ συμειώσεων καὶ αἱ συνοδεύουσαι αὐτὸν ἀναλύσεις Κερδῶν καὶ Ζημιῶν Χρήσεως καὶ Διαθέσεως Κερδῶν προκύπτουν ἐκ τῶν ὧν ἀνα βιβλίων καὶ στοιχείων, ἀπεικονίζουν δέ, βρασί τῶν κειμένων διατάξεων καὶ παραδεδεγμένων λογιστικῶν ἀρχῶν, ὁμοιομόρφων πρὸς τὰς τῆς προγραμμένης χρήσεως — πλὴν τῶν ἀποσθέσεων περὶ ὥν ἡ ὑπὸ στοιχείον β σημειώσις τῆς ἑταῖρειας — τὴν οικονομικὴν κατάστασιν τῆς ὑμετέρας 'Εταιρείας ὡς είπεν αὕτη κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1969 ὡς καὶ τὰ ἀποτελέσματα τὰ προκύψαντα κατὰ τὴν ληξίαν τὴν ἡμερομνίαν ταῦτην χρῆσιν.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 6η Μαΐου 1970
ΟΙ ΟΡΚΩΤΟΙ ΛΟΓΙΣΤΑΙ

ФЕДА А. МРОССАЕ

ІСАН-М-КОМПЛАОУРНЕ

rolling ahead equipment



by MacGREGOR-
the progress
makers

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

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

MacGREGOR international organisation



Η ΑΛΙΕΙΑ

ΑΟΓΟΔΟΣΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΝΑΛ

Ο Υπουργός έ.ά. κ. Λυμπεράκης, Πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της ΕΤΑΝΑΛ, πρόεδρη είς έκθεσιν τών πεπραγμένων τού έτους 1969 ένώπιον της Τακτικής Γενικής Συνεδρεύσεως τῶν Μετόχων, αναφέρας τὰ κάτωθι:

Κατά τὴν διάφρειαν τοῦ παρελθόντος ἔτους ἀλειτούργησαν αἱ ίχθυσκαλαι Θεσσαλονίκης, Καβάλας καὶ Πατρών καὶ ἐτέθησαν ἐν λειτουργίᾳ αἱ τοῦ Πειραιῶς ἀπὸ 4ης Φεβρουαρίου 1969, Χαλκίδος ἀπὸ 10ης Μαρτίου 1969 καὶ Χίου ἀπὸ 18ης Μαΐου 1969. Η λειτουργία τῶν ίχθυσκαλῶν αὐτῶν ἔσχεν ὡς ἀποτέλεσμα τῆν μείωσιν τῆς ἐπιβαρύνσεως τῶν παραγωγῶν κατὰ ποσοστὸν κυμαινόμενον ἀπὸ 10-50%, ἐνῷ συγχρόνως ἔξισθλίσεις τὸν ὑπὸ υγιεινοὺς ὄρους διακίνησιν τῶν ἀλιευμάτων.

Ἐγένετο προμήθεια καὶ ἔγκατάστασις μηχανήματος παραγωγῆς πάγων δυναμικότητος 5.000 χιλιογράμμων κατὰ 24ωρον εἰς τὴν ίχθυσκαλαν Πειραιῶς, ἔγκατάστασις ἡτοὶ ἐπέτρεψε τὴν διάθεσιν αὐτοῦ εἰς τιμᾶς κατὰ 50% κατωτέρας τῶν υφισταμένων εἰς τὸ παρελθόν.

Ἐγκατεστάθη μισθωθὲν πρατήριον καυσίμων εἰς τὴν ίχθυσκαλαν Χαλκίδος καὶ καταβάλλονται προσπάθειαι πρὸς ἀναμίσθωσιν τῶν ὁμοίων πρατήρων τῶν ὑπολοίπων ίχθυσκαλῶν.

Ἐξακολουθεῖ μελετώμενον τὸ θέμα τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν ξυλίνων ίχθυοκινωτῶν διὰ τοιούτων νέου τύπου, δοτὶς θὰ ἔσασφαλίζῃ ὅχι μόνον τὴν κανονικωτέραν συντήρησιν τῶν ἀλιευμάτων, ἀλλὰ καὶ χαμηλότερον κόστος.

Κατεβλήθησαν ἐνέργειαι παρὰ τῷ Υπουργείῳ Ἐμπορίου διὰ τὴν κατὰ τὸ δυνατὸν ἔξισθρόπησιν τῶν κατὸ τούς ἀγορανομικῶν τιμῶν τῶν ἀλιευμάτων, ἵνα διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ ἐπιτευχθῇ ἡ ἀξιοποίησις καὶ καλυτέρα κατανομὴ τῆς ἀλιευτικῆς παραγωγῆς ἀνὰ τὰ διάφορα διαμερίσματα τῆς χώρας.

Ἐξέθεσον ἐπίσης τὰ τῆς πρόδου τῶν ἐργασίων κατασκευῆς τῶν ψυγείων τῶν ίχθυσκαλῶν Πειραιῶς, Θεσσαλονίκης, Καβάλας καὶ Χαλκίδος.

Σχετικῶς μὲ τὴν ὑψωσιν τῶν τιμῶν τῶν ίχθυῶν εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν, ἀνέφερθε εἰς τὰς πάντας συνεχίζομένας συζητήσεις μεταξὺ τῆς ΕΤΑΝΑΛ καὶ τῶν ἐκπροσώπων τῶν ὄργανώσεων Ἀτλαντικῆς Ἀλιείας.

Οσον ἀφορᾷ τὸν Ἰσολογισμὸν τῆς χρήσεως τῆς διαχειρίσεως τῶν ίχθυοσκαλῶν ἀνέφερεν ὅτι αὐτὴ κατέλιπε κατὰ τὸ 1969 ἔμμιταν 75.589,30 δρ., ἔναντι δραχμῶν 906.426,30 τῆς προηγουμένης χρήσεως τοῦ 1968.

Ἐκείνοι τὸ ὄποιον ἔξενισε τοὺς παρακαλούσθωντας τὰ ἀλιευτικὰ ζητήματα είναι ὅτι παρὰ τὰς ἀπὸ 4ετίας περίου συνεχίζομένας προσπαθείας πρὸς ἔξεύρεσιν λόσεως, ἡτοὶ διὰ τῆς ΕΤΑΝΑΛ θὰ ἐπέλευται τὰ ζητήματα τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας, αὐταὶ ἔξακολουθοῦν εὐρισκόμεναι εἰς τὸ στάδιον τῶν συζητήσεων, προφανῶς λόγω τῆς ἀρνητικῆς στάσεως ἡν τηρούν οἱ ἐκπρόσωποι τινῶν τῶν ἀλιευτικῶν ὄργανώσεων καὶ οὐδὲν πραγματικὸν ἀποτέλεσμα ἐπετεύχθη μέχρι σήμερον.

Ἀπὸ τοῦ παρελθόντος μηνὸς τὸ Κράτος ἡγαγκάσθη νὰ ἄρῃ τὸν περιορισμὸν ἐπὶ τῆς εἰσαγωγῆς ἀλιευμάτων ἔνεης προελεύσεως, ἀλλὰ δυστυχῶς καὶ τὸ μέτρον τοῦτο

δὲν φάίνεται νὰ ἀπέδωσε τὰ ἐπιδιωκόμενα ἀποτελέσματα.

Η ΕΤΑΝΑΛ, εἶναι καιρὸς νομίζομεν, νὰ θέσῃ τέρμα εἰς τὴν κατάστασιν αὐτὴν διακόπτουσα τὰς περαιτέρω ἀκάρπους διαπραγματεύεις καὶ καταγγέλλουσα τοὺς ἀντιδρῶντας εἰς κάθε λογικὴν συμφωνίαν.

ΑΛΙΕΥΜΑΤΑ ΥΠΕΡΠΟΝΤΙΟΥ ΑΛΙΕΙΑΣ

Κατὰ τὸν Ἀπρίλιον 1970 ἔκομισθησαν ὑπὸ τριῶν ἀλιευτικῶν ὑπερποντίου ἀλιείας καὶ δύο πλοίων - ψυγείων, ἀπίνα κατέπλευσαν εἰς Πειραιά 3.272 τόνοι κατεψυγμένων ίχθυῶν.

Ἐναντὶ τῆς ὡς ἀνω ποσότητος κατὰ τὸν ἀντιστοιχὸν μῆνα τοῦ 1969 εἶχον φάσει 1.181 τόνοι ίχθυῶν καὶ μολακίων, κατὰ δὲ τοῦ 1968 3.176 τόνοι.

Αἱ ὄφεις τοῦ Ἀπριλίου ἀναδιδάσσουν τὰς συνολικὰς ποσότητας αἵτινες ἀφίχθησαν κατὰ τὸ πρῶτον τετράμηνον τοῦ 1970 εἰς 10.109 τόνους ἔναντι 8.065 τόνων τοῦ ἀντιστοιχού τετραμήνου τοῦ 1969 καὶ 11.881 τόνους τοῦ 1968.

Οἱ ἄνω ὄφεις τοῦ πρώτου τετραμήνου, δητὶ παρὰ τὴν βελτίωσιν τῆς ἀλιευτικῆς παραγωγῆς, ἡτοὶ ἐστημένη κατὰ τὸ α' τετράμηνον τοῦ 1970, αὐτὴ δὲν κατώρθωσε νὰ φθάσῃ τὰς ποσότητας τοῦ έτους 1968, ὑπολειπομένη κατὰ 1.782 τόνους.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ

Ἡ ἐταίρια «Ζέφυρος» ἐπώλησε τὰ τελευταῖα ἀπομένοντα εἰς αὐτὴν σκάφη τῆς «Ζέφυρος II» καὶ «Ζέφυρος IV». Τὸ πρῶτον ἡγοράσθη ὑπὸ τῆς ἐπιχειρήσεως Ἀτλαντικῆς καὶ Μεσογειακῆς ἀλιείας ἀδελφῶν Σταθάκη καὶ Β. Μανούσου, τὸ δὲ δεύτερον ὑπὸ τοῦ κ. Μεν. Γαλαζίδη.

Μετά τὴν πώλησιν τῶν δύο αὐτῶν πλοίων ἡ ἐταίρια «Ζέφυρος» δὲν θὰ ἔχῃ οὐδὲν ἀλιευτικὸν ὑπὸ τὴν ιδιοκτησίαν τῆς.

Ἡ γγέλθη ἐκ μέρους τῆς ἐπιχειρήσεως Ἀτλαντικῆς καὶ Μεσογειακῆς ἀλιείας Ἰωάννης Σταθάκης καὶ Υἱοί ἀγορά μεταφορικού πλοίου - ψυγείου ναυπηγήσεως τοῦ 1957 καὶ διλκῆς χωρτάκητοπος 459 τόνων. Πρόκειται περὶ τοῦ ὑπὸ Φιλανδικὴν σημαίαν «Φίσκο».

Η ΚΟΝΣΕΡΒΟΠΟΙΙΑ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

Ο κ. ἐπὶ τῶν Ἑσωτερικῶν Υπουργὸς ἐπεσκέψθη τελευταῖς τὰς εἰς τὸν κόλπον Ἐλευσίνος ἐγκαταστάσεις τῆς «Ἀλιευτικῆς», παρακολουθήσας τὴν κοινερθόποιαν ίχθυ-

ων.

Τὸ γεγούδι τοῦτο γίνεται ἀφορμὴ νὰ ὑπομνησθῇ, δητὶ ὃ ἀλιεῖς τῆς Καβάλας ἀντ-

συχοῦν σοθαρώς διὰ τὴν ἐμφανιζόμενην ἀποτελέσματος τοῦ ζητήματος τοῦ ἑκάτην κοινερθόποιειου. Πολλὰ ἔιχαν ἐλπίσει οἱ ίχθυοπαραγωγοί, ἐκ τῆς ιδρύσεως τοῦ ἐργοστασίου αὐτοῦ, ἢτις ἀγνωστον διὰ ποιὸν λόγον δὲν λωβάνει σάρκα καὶ ὅστα.

ΤΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΑΛΙΕΡΓΑΤΩΝ

Ὑπὸ τοῦ συνελθόντος Παινελληνίου Συνδρίου Ἀλιεργατῶν, διετυπώθησαν τὰ κάτωθι αἰτήματα, ἀτίνα ἀποτελών καὶ τὰς ἀμέσους ἐπιδημίων τῆς τάξεως αὐτῆς.

Τὰ αἰτήματα εἶναι τὰ κατωτέρω:

1) "Οπως εἰς τὸν νέον Νόμον περὶ Κοινωνικῶν Ασφαλίσεων περιληφθοῦν προβλέψεις, ἔξασφαλίζουσαι ἀνεκτά δρις διαβιώσεως τῶν ἀλιεργατῶν.

2) "Οπως τακτοποιηθῇ τὸ θέμα τῆς μισθολογικῆς κλάσεως τῶν ἀλιεργατῶν, ἐντασσομένων εἰς τὴν 11ην Κλάσιν.

3) "Οπως ληφθῇ πρόνοια, ἵνα τὰ δῶρα τῶν Χριστουγέννων καὶ τοῦ Πάσχα καταβάλλωνται μονίμως πρὸς τὸν ἀλιεργάτα.

4) "Οπως μελετηθοῦν μέτρα προστασίας τῶν ἀλιεργατῶν,

5) "Οπως ἡ Διεύθυνσις Ἀλιείας ἀναπτυχθῇ ἐν τῷ Υπουργείῳ Γεωργίας καὶ ἐπανδρωθῇ καταλλήλως τόσον ἡ Κεντρικὴ αὐτῆς 'Υπηρεσία, δοσον καὶ αἱ περιφερειακαὶ τοποτάπειαι.

6) "Οπως θεσπισθῇ διὰ Νόμου ὑποχρεωτικὴ ἀργία τῶν γρὶ - γρὶ νικτὸς κατὰ τὸν μῆγας Ιανουάριον, Φεβρουάριον καὶ Μάρτιον ἐκάστου ἔτους.

7) "Οπως ληφθῶσι περιοριστικά μέτρα ἐπὶ τῆς δρασεως τῆς ἀσκομένης ἐραστικῆς ἀλιείας.

8) "Οπως ληφθῶσι μέτρα ἀποτελεσματικῆς διάξεως τῶν δελφίνων.

9) "Οπως ιδρυθῶσιν ίχθυοσκαλαι εἰς Βόλον καὶ Μυτιλήνην.

10) "Οπως καθορισθῇ ἐνιαία τιμὴ καυσίμων, καθοὶ ἀπαστον τὴν χώραν.

11) "Οπως ἀπαγορευθῇ ἡ εἰσαγωγὴ ίχθυῶν γενικῶν πρὸς προστασίαν τῆς ἐγχώριου ίχθυοπαραγωγῆς.

12) "Οπως ιδρυθῶσι σχολαὶ ἀλιείας, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ κλάδου, εἰς δὲν παραπορεῖται ἐλλειψίς ικανῶν ἀτόμων πρὸς ἐπάνδρωσιν τῶν ἀλιευτικῶν σκαφῶν.

13) "Οπως πρωθιμῇ ἡ ἀνάπτυξις τῶν ἀλιεργατικῶν συνεταιρισμῶν, καὶ

14) "Οπως ἀναγνωρισθῇ ἐκ μέρους τοῦ Κράτους ἡ συμμετοχὴ τῶν ἀλιεργατῶν εἰς τοὺς διαφόρους ὄργανοισμούς.

Η ΝΟΡΒΗΓΙΑ ΕΠΕΚΤΕΙΝΕΙ ΤΗΝ ΖΩΝΗΝ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΛΙΕΙΑΣ

Κατ' ἀνακοίνωσιν τῆς Νορβηγικῆς Κυβερνήσεως ἀπὸ τῆς 1ης Νοεμβρίου ἔ.ἔ. θὰ ἀπαντηθεῖται

ΕΜΠΙΣΤΕΥΘΕΤΕ ΤΑΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ

ΕΙΣ ΤΗΝ

BALKANFRACHT CO.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 33 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 477.293 - 472.427

TELEX : 21.2378

γορεύεται ή άλιεία ξένων άλιευτικών έντος ζώνης 12 μιλίων άπό τών νορβηγικών άκτων.

Είς την ζώνην μεταξύ 6 και 12 μιλίων θά έργαζανται κατά κανόνα νορβηγικά άλιευτικά, είς ειδικάς δὲ μόνον περιπτώσεις και κατόπιν σχετικής άδειας της νορβηγικής κυβερνήσεως θά δύναται νά έπιτραπή η έργασία τών ξένων άλιευτικών.

Η ΡΩΣΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΕΠΕΚΤΕΙΝΕΤΑΙ

Οι Ρώσοι, ίντα έξασφαλίσουν εύρυτέραν αύτονομίαν τών άλιευτικών των, τών άλιευτων είς τά άνοικτά τών άφρικανικών άκτων, έρρυμούλησαν ειδικήν δεξαμενήν, ήν και ήγκυροβόλησαν εἰς τά άνοικτά του κόλπου τοῦ Ντακάρ.

Η δεξαμενή αυτή θά χρησιμοποιήται διά καθαρισμούς και έπισκευάς τών έργαζομένων εἰς Νότιον και Κεντρικόν Ατλαντικών ρωσικών άλιευτικών, ών δέ άριθμός αυξάνεται συνεχώς.

Παραλλήλως διέθεσαν εἰς τὸν αὐτὸν τομέα ειδικὸν πετρελαιοφόρον, τὸ «Πέκιν», δέ περ θά χρησιμοποιήται πρός άνεφοδισμόν εἰς καύσιμα τῶν άλιευτικών των.

Η νέα αυτή έμφασις τῶν Ρώσων εἰς τά άνοικτά τοῦ Ντακάρ, άποδεικνύει τὴν τάσιν πρὸς δημιουργίαν μονιμωτέρων πλωτῶν βάσεων και εἰς τὴν περιοχὴν αὐτῆν.

Δὲν πρέπει νά λησμονήθῃ, διότι παραλλήλως οἱ Ρώσοι ἔχουν ἐπιτύχει τὴν πλήρη ἐξυπηρέτησιν τῶν άλιευτικών του Ινδικού εἰς τὸν λιμένα τοῦ "Αντεν", ώς και εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Σομαλίας.

ΝΕΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΤΡΟΦΑΙ

Εἰς Γερμανίαν ἔγενοντο πειράματα παρασκευής προτύγκας, σούπας και μπισκότων, παρασκευαζόμενών από θαλάσσια φύκη.

Τὰ τοιαῦτα παρασκευάσματα παρουσιάσθησαν εἰς ειδικῶς παρατεθὲν γεύμα, εἰς διαφόρους Επίσημους, μεταξύ τῶν δοτούν και οἱ Γερμανὸς "Υπουργός τοῦ Συντονισμοῦ".

Αἱ ἐντύπωσεις τῶν γευθέντων τὰ νέα αύτὰ παρασκευάσματα ὑπῆρχαν τόσον ικανοποιητικά, ώστε νά ἐκφράζεται ή ἐλπὶς ὅτι, ή καλλιέργεια τῶν φυκῶν και ή χρησιμοποίησης αύτῶν πρὸς διατροφὴν δύναται νά συμβάλῃ μεγάλως εἰς ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος διατροφῆς τῶν λαῶν, τῶν ὑπαναπτύκτων ιδίᾳ, χωρῶν.

Παραλλήλως οἱ Ρώσοι παρουσίασαν κιμάν έξι λιχύνων διάφορα παρασκευάσματα παρασκευαζόμενά διάφορα φαγητά 26 ποικιλίων.

Κατά τὰς ἀνακοινώσεις τῶν Ρώσων ἐπισήμων, οἵτινες ἔγευθησαν τὰ φαγητά αὐτά, τὰ ἀποτελέσματα ὑπῆρχαν λίσταν ικανοποιητικά.

Ο ύπο τῶν Ρώσων παρασκευαζόμενος κιμάς βασίζεται, ίδιως, εἰς διάφορα έξι βακαλάου μικρᾶς ἀξίας, παρασκευάζεται δὲ ἄλλα τῷ άλιείᾳ καταψυχώμενος ἐπὶ τῶν άλιευτικών ἐντὸς ειδικῶν σακκιδίων.

Τὰ σχετικά πειράματα ἀπέδειξαν, διότι δοτούνται φύσεως κιμάς δύναται νά διατηρηθῇ ἐπὶ έξαμηνον.



ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Κατόπιν τῆς γνωματεύσεως τῆς ύπο τοῦ πρόεδρου Νίξον διορισθεῖσης ἐπιτροπῆς πρὸς μελέτην τοῦ προβλήματος τῆς διὰ πετρελαιών ρυπάνσεως τοῦ κόλπου τῆς Σάντα Μαρία παρα, καθ' ἥν: «Θά πρέπει νά καταδηληθῇ κάθε προσπάθεια περὶ ὑποχρεωτικῆς χρησιμοποίησεως τῶν προκαθωρισμένων θαλασσῶν διαδρόμων ἀντὶ σχετικοῦ προσαρτικοῦ δικαιωμάτος τοῦ πλοιάρχου». Ήφιστανται ἐνδείξεις ὅτι ή κυβέρνησης τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν θά ἔγκαταπλείψῃ τὰς ἀντιρρήσεις τῆς κατά τῆς ὑποχρεωτικῆς ναυσιπλοΐας διὰ διαδρόμων ἀσφαλείας. Σκοπός τῶν διαδρόμων ἀσφαλείας είναι οὐχί μόνον ή ἀποφυγή συγκρούσεων, ἀλλὰ και ή ἔκ τῶν συγκρούσεων διαρροή πετρελαιών και ή διὰ τούτων ρύπανσις τῶν θαλασσῶν χώρων.

Κατὰ τὸ 15ον ἑταῖρον συνέδριον πετρελαιοφόρων, τὸ όποιον συνήλθε προσφάτως εἰς "Αμπεσκον τοῦ Νιού Τζέρζι, ύπο τῆς αιγίδα τοῦ Τμήματος Μεταφορῶν τοῦ Αμερικανικοῦ Ινστιτούτου Πετρελαιού, οἱ ἀρχιπλοίαρχοι τῆς Τσερδρὸν Σπιππιγκ εἶπον, ὅτι είναι σύμφωνος πρὸς τὴν ἀνωτέρω κατεύθυνσιν, ἀλλὰ και ὑποστηρίζει ὅτι ή ἐφαρμογὴ τῆς ύποχρεωτικῆς διατάξεως περὶ διαδρόμων ἀσφαλείας θά πρέπει νά είναι γενική, ισχύουσα σύχι μόνον ἐπὶ πετρελαιοφόρων σκαφῶν, ἀλλὰ και ἐπιβατηγῶν καὶ σκαφῶν ξηρῶν φορτίων, διότι και οἱ μεταξὺ τούτων συγκρούσεις γίνονται πρόξενοι παρομοίων καταστάσεων ρυπάνσεως τῶν θαλασσῶν.

"Υπεστρηφίχθη ὅτι ἔλαν οἱ διάδρομοι ἀσφαλείας ἵσηνον ἡδη, τὸ ἀπύκνημα τοῦ "Τόρρεϋ Κάνουνος και ή τούτου προηγηθεῖσα σύγκρουσις εἰς τὸν Ατλαντικὸν τῶν ὑπερωκεανίων «Ἀντρέα Ντόρια» και «Στόκχολμ» θά ἦτο διαντὸν τῶν εἰχον ἀποστολῆθη. Ή ναυσιπλοΐα διὰ τῶν διαδρόμων ἀσφαλείας θὰ πρέπει νά είναι υποχρεωτική, ἐστω και έλαν πρόσθετος διανύεται ἀπόστασις.

Τὸ γεγονός τῆς μέχρι τούτῳ ἐναντιώσεως τῆς κυβερνήσεως τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰς τὰς περὶ υποχρεωτικῆς ναυσιπλοΐας διὰ προκαθωρισμένων διαδρόμων διασκέψεως τοῦ ΙΜΚΟ ήτο λίστα λυπηρός, Ή ἐπὶ τοῦ θέ-

ματος τούτου ἐπίσημος στάσις τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν βασίζεται ἐπὶ τῆς συστάσεως τοῦ Αμερικανικοῦ Ινστιτούτου Εμπορικού Ναυτικοῦ, καθ' ἥν «εἰ κυβερνήσεις πρέπει νά υιοθετούν θαλασσίους διαδρόμους κατ' ἀρχήν, νά ἐνημερώνουν περὶ τούτων τοὺς οἰκείους τῶν έμπορικούς στάλους και νά συμβουλεύουν περὶ αὐτῶν ἐπὶ προαιρετικῆς βάσεως».

Ἐν συνέψει, ύπεστρηφίχθη ὅτι οι θαλασσοί διάδρομοι («sea lanes») θὰ ἔχουν ως ἀποτέλεσμα ὀλιγωτέρους θανάτους, μείωσιν ἐπισκευών, ἀντικατάστασιν πλοίων και ἀσφαλιστικῶν ἔξδων, ως και τῶν ἔξδων καθαρισμού τῶν ρυπανθεισῶν θαλασσῶν. «Αὔτη ὅτη ή έμπορική ναυτιλία — τονίζεται — ὀφείλει νά ἀσκήσῃ πίεσιν ὑπὲρ τῆς τροποποίησεως τῶν Διεθνῶν Κανόνων Ναυσιπλοΐας πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς ύποχρεωτικῆς χρήσεως τῶν θαλασσῶν διαδρόμων και διαύλων διόπου ἔχουν καθορισθῆ.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΑΙ ΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ

Διαλύονται ή μία μετὰ τὴν ἀλλην αἱ διασκέψεις τακτικῶν γραμμῶν ἀπὸ τὴν Δυτ. Εὐρώπην πρὸς τὴν Νότιον Αμερικήν. Υπὸ τὴν πίεσιν τοῦ ἀκράτου προστατευτισμοῦ, δοτὶς ἡδη τείνει νά ἀποκλείσῃ τὴν συμμετοχὴν τοῦ κάθε ξένου πλοίου γραμμῆς εἰς τὴν μεταφορικήν κίνησιν τῶν χωρῶν τῆς Λατινικῆς Αμερικῆς, δολι αἱ ξένοι ἔταρισι τακτικῶν γραμμῶν ἀντιμετωπίζουν πλέον τὴν ἐκείθεν ἀποχώρησιν.

Μετά τὴν Βραζιλίων ή Αργεντινή προήλθεν ηδη εἰς μέτρα ἀπιδάλλοντα διόπως τὸ ημέραν τῶν πρὸς Αργεντινήν και τῶν ἔξι αὐτῆς φορτίων μεταφέρωνται διὰ τῶν ἔθνικῶν τῆς χώρας πλοίων. Κατόπιν τῆς τοιαύτης διασκέψεως, ἐπτὰ ξέναι ἔταρισι βλέπουν έστατάς ύποχρεωμένας νά ἀποσυρθοῦν τῆς Διασκέψεως και νά διακανονίσουν τὰ τούς ναυλωτούγιους και τῶν δρομολογίων τῶν ἀναλόγων τῶν συμφερόντων μιᾶς ἐκάστης ἐτοίριας.

ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΠΑΛ - ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Ο πρόεδρος τοῦ συγκροτήματος τῆς Κιουνάρτ σὲρ Μπάζιλ Σμώλλπεϊς, ἀνήγγειλε προσφάτως, διότι ἐλεισθήσει συμφωνία μετὰ τῶν ναυπηγείων «Αστιλλέρος Εσπανδίερ», περὶ κατασκευῆς 8 μπάλκ - κάρριερς, 27.000 τόνων Δ.ω. έκαστον, μὲ παράδοσιν 1972 και 1973.

Η συνολική ἀξία τῶν σκαφῶν τούτων ἀνέρχεται εἰς £ 20.000.000.

Η προοπτική πραγματοποίησεως τοῦ ἀνωτέρω ναυπηγικοῦ προγράμματος, σημαίνει διότι ή Κιουνάρτ — ως σαφῶς ἔδηλωσεν σὲρ Μπάζιλ Σμώλλπεϊς — θὰ διευρύνη τὴν δραστηριότητά της, θὰ μείωσῃ τὴν ἔξαρτησην τῆς ἀπό τὸν τομέα τῶν τακτικῶν γραμμῶν και θὰ βελτιώσῃ, γενικῶς, εἰς τὸ μέλλον, τὴν ἀπόδοσιν κεφαλαίου τοῦ συγ-

J. LEETE & SON (Cargo Superintendents) Ltd.

L O N D O N

LONDON HOUSE CRUTCHED FRIARS, ADD. TELEPHONE No. ROYAL 6401 (10 LINES)

TELEGRAPHIC ADDRESS TO READ "SEABURDOCK" LONDON TELEX 25940

STEVEDORING & TALLYING K.L.P.

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

Kou ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ
Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάρτισίν του εἰς τὰ Ναυτιλιακά ζητήματα.

κροτήματος.

Καθ' όσον άφορά την προτίμησιν των ισπανικών ναυπηγείων, έδηλωθη ότι τούτο έγένετο διότι τὰ βρετανικά ναυπηγεία δεν άπειχθησαν ίσανά νά συναγωνισθούν τὰ ισπανικά σύτε όποιας τιμών ούτε άποιας παραδόσεως.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

ΜΑΡΑΣΜΟΣ "Η ΕΠΙΒΙΩΣΙΣ :

Οι 'Ολλανδοί έφοπλιστοί έπικαλούνται την συμπαράστασιν τῆς κυβερήσεώς των, χάριν «τῆς ύπερ τοῦ μέλλοντος διασώσεως τῆς εἰσέται σημαντικής άλλανδικής έμπορικής Ναυτιλίας καὶ διὰ τῆς ἀπὸ κοινού διερεύνησεως τῶν πρὸς τοῦτο ἐνέβικυμοινέων μέτρων. Οὗτοι ύπενθυμίζουν σχετικῶς, ότι κατά τὴν λῆξασαν 10ετίαν (1960 - 69) ὁ ἀλλανδικὸς ἔμπορος στόλος ἀνεπτύχθη κατά μόλις 7% - κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὰ 245% τῆς 'Ισπανίας, 75% τῆς Νορβηγίας, 55% τῆς Γερμανίας, 54% τῆς Δανίας, 44% τοῦ Βελγίου, 37% τῆς 'Ιταλίας, 34% τῆς Σουηδίας καὶ 24% τῆς Γαλλίας, ἀκόμη δὲ καὶ πρὸς τὴν καθυτερημένην, ἔστω, ἀνάληψιν τῆς Μ. Βρετανίας.

'Η εἰς 'Αμαστερόταμον ἔδρεύουσα ἀλλανδικὴ ἑταῖρία Οοστρεύ, ἡτις ἐκμεταλλεύεται τοκτικῆς γραμμάδας μεταξὺ Εύρωπης καὶ νοτίων λιμένων, ὡς καὶ λιμένων Κάλπου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, ὡς καὶ μεταξὺ 'Ην. Πολιτειῶν καὶ Βερμούδων ἰσχυρίζεται ότι δυσκολῶς δικαιολογεῖται ἡ παραγγελία τοννᾶς ὑπὸ ἀλλαγῆς. Τηνίκην, σημείων. 'Η ἀλλανδικὴ Ναυτιλία ἔχαρταται ἀπὸ λύτρως ἔντα τὰς κάμψεως φορτίας μὲν ἔξους φορτωτὰς καὶ κατὰ συνέπειαν, πρέπει νὰ εἶναι εἰς θεσινὰ νὰ συναγωνίζεται τὰ πλοῖα ὄλλων χωρῶν, τῶν δόποίων τὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεωφ εἶναι συήθιστας χαμηλότερα. Καὶ ἐπικαλεῖται ἡ Οοστρεύ, ἐν προκειμένῳ, τὴν ὑπὸ τῶν κυβερήσεων τῶν ἄλλων χωρῶν παρεχομένην μεταλλεύσεων ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας των ὑποστήριξιν, τοὺς χαμηλότερους μισθούς, τὰ φορολογικά προνόμια καὶ τὰς προσθέτους ἀμέσους ἐπιχορηγήσεις. 'Η ἀλλανδικὴ κυβέρνησις — ὡς λέγεται — μελετᾷ τὸ πρόδηλμα, χωρὶς δῆμας νὰ ἔχῃ προδῆμας οἰανδήποτε ἐπὶ τοῦ θέματος ἀνακοίνωσιν.

'Η ἑταῖρία Οοστρεύ ἔχει δύο φορτηγὰ τακτικῶν γραμμῶν ὑπὸ ναυπήγησιν εἰς τὴν 'Ισπανίαν, λόγω τοῦ ἔκει χαμηλότερου κόστους ναυπηγήσεως, τὰ συγκρίσει πρὸς τὸ ἐν 'Ολλανδίᾳ. 'Η ἑταῖρία, δῆμας, αὐτὴ ἰσχυρίζεται καὶ πάλιν, διὰ ὃ ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω δύο ὑπὸ ιαπωνικὴν κατασκευὴν φορτηγῶν προηγμένος βαθμὸς αὐτοματισμοῦ δὲν δὰ καταλήξῃ εἰς ἐντυπωσιακὰς οἰκονομίας εἰς τὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως, λόγω τῆς αὐξήσεως τοῦ μισθολογίου περισσότερον τῶν 15%.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΗΥΨΗΜΕΝΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΣΙΑΝ

'Εξήκοντα πέντε ἔτη μετὰ τὸ ἡχηρὸν πλατάγιομα τῆς 'Ισπανίας εἰς τὴν θάλασσαν, ἥτις ἔθεσε τέρμα εἰς τὴν ἐπιφρόνησην τῆς ρωσικῆς αὐτοκρατορίας ἐπὶ τῆς 'Ασίας, ἡ Σοβιετικὴ 'Ενωσις ἐπανέρχεται πρὸς κατάκτησιν τῆς μεγαλυτέρας ἡπείρου.

Οἱ Ρώσοι κατέβαλον μακροπροθέσμους προσπαθείας διὰ νὰ αύξήσουν την σημαντικῶν την συμμετοχήν των εἰς τὰς παγκοσμίους διὰ θαλάσσης μεταφοράς. Προσφάτως, ἡ ὀργάνωσις «Φέσκου Πάσιφικ Στήμσιτο» τοῦ Βλαδιβοστόκ, ἥτις σχεδιάζει ἐναρξιν γραμμῆς διὰ τοῦ Ειρηνικού πρὸς ἀμερικανικούς λιμένες, ἔδωσε λαδίνην εἰς εύρειας συζήτησις μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν κύκλων τῆς Νέας 'Υδροκης.

Οἱ Σοβιετικοί ἐπέτυχον τὴν εισδοχήν των

εἰς τὸ «Μπαλτιγκ Σίππιγκ 'Εκτσαίνητζ» καὶ ἥρχισαν κινούμενοι εἰς τὰς θαλασσίας ἀρτηρίας μεταξὺ 'Ισπανίας καὶ Καναδᾶ, Εύρωπης καὶ Βραζιλίας, Εύρωπης καὶ Αύστραλίας, Εύρωπης καὶ 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης. Τόρα ἔδημιουργήθη σοβιετικὸν ναυτιλιακὸν πρακτορεῖον εἰς Σιγκαπούρη, τὸ διόποιον πρακτορεύει ἀριθμὸν τακτικῶν γραμμῶν τοῦ υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ προεκάλεσε, δ' ὡς γνωστόν, καὶ πόλεμον ναύ-

λων. Μία πολωνικὴ καὶ ἀνατολικογερμανικὴ ἐταιρία ἐπέτυχε μακροπρόθεσμον συμβόλαιον διὰ μεταφοράν καφὲ ἀπὸ τὴν 'Ανατολικὴν Αφρικὴν πρὸς τὴν Μ. Βρετανίαν, εἰς βάρος τῆς οἰκίας κόνφεραι, ἐνώ οι ίδιοι νοοῦνται τὰς τῆς σοβιετικῆς καὶ ἀνατολικοῦ - εὐρωπαϊκῆς ναυτιλιακῆς ὀργανώσεως ἀναζητοῦν φορτίον ἀπὸ 'Ισπανίαν, Πορτογαλίαν, Τουρκίαν καὶ 'Ινδιαν. 'Άξιοτεμενον εἶναι, διὰ ἀναμένεται τὸ ἀμεσον ρωσικὸν ἔνδιαφέρον διὰ τὰς εὐρωπαϊκὰς μεταφοράς τῆς Μαδασσίας, 'Ινδοκίνας καὶ Φίλιππίων, συμφώνως πρὸς ἔγκυρους πληροφορίας.

Οἱ μακροπρόθεσμοι στόχοι τῆς κομμουνιστικῆς ναυτιλίας σαφῶς πετεγραμμίσθησαν εἰς ἄφρον δημοσιεύσεων προσφάτως εἰς ἐφεμερίδα τῆς 'Ανατ. Γερμανίας: «Εἰς τὸν παγκόσμιον οἰκονομικὸν συναγωνισμόν, ἡ σοσιοαλιστικὴ ναυτιλία θαταται εἰς τὴν πρώτην γραμμήν. 'Η ἐπιρροή τῆς ἐπὶ τῆς καθιερώσεως νέων κανόνων εἰς τὰς διεθνεῖς οἰκονομικούς σχέσεις, τῆς καταργήσεως τοῦ ἡμεριαλιστικοῦ μονοτάλιον εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς καὶ τῆς κάμψεως τοῦ ὅλου διαχειριστικοῦ μηχανισμοῦ τῶν τακτικῶν γραμμῶν τῆς καταπολιτικῆς οἰκονομίας εἰς τὴν διεθνή ναυλαγοράν, πρέπει νὰ κατασταται χρήσιμος δι' εύφους καὶ μακροπονόυ ναυτιλιακῆς πολιτικῆς». Αἱ ἐνδείξεις περὶ ηύημένης σοβιετικῆς παρουσίας εἴς τὴν 'Ασίαν δισράκως πολλαπλασιάζονται. Συγκεκριμένως, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος:

• Αἱ σοβιετικαὶ μεταφοραὶ μετὰ τῆς 'Ισπανίας ηύηθησαν περισσότερον ἀπὸ 20% κατὰ τὸ 1969. Μία νέα ρωσιτσιανικὴ ἔμπορικη συμφωνία προβλέπει ἀνταλλαγὴν ἀγαθῶν ἀξίας 700 ἑκατομμυρίων δολαρίων ἐπτρίσιως.

• 'Η Σοβιετικὴ 'Ενωσις στέλλει τὸν πρώτον πρεσβευτή τῆς εἰς Σιγκαπούρην. 'Εθνομαδισταὶ πτήσεις σκαφῶν τῆς 'Αεροφόροτ συνδέουν σήμερον τὴν πόλιν αὐτῆς μετὰ τῆς Μόσχας καὶ πλέον τῶν 30 σοβιετικῶν πλοίων ἀγάντων φορτωδόλιον καθ' ἔκαστον μῆνα εἰς τὸν λιμένα τῆς Σιγκαπούρης.

• 'Η Μόσχα ὑπερχέθη σημαντικὴ βοήθειαν πρὸς τὴν Ινδίαν εἰς τὰ πλασίσια τοῦ τετάρτου πεντακοτόνου σχεδίου οἰκονομικῆς ἀντιπύσεως τῆς χώρας αὐτῆς, ἐπειδὴ παραλήπον δὲ οἱ Ρώσοι προμηθεύουν τὸ Πακιστάν μὲ αὔρατα μάχης καὶ ὄλλα πολεμικὰ ὄπλα.

• Οἱ σοβιετικοὶ ἡγόρασαν τὰ 25% τοῦ συνόλου τῶν μαλαισιανῶν ἑγαγωγῶν φυσικοῦ ἔλαστρικοῦ. Πολλαὶ δῆμαρες σπουδαστῶν καὶ ἔργων, Μαλασίσιοι, ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον παραλήπον τὸν Κινέζικον, (οἵτινες ἀπότολευν τὸ μεγαλύτερον τρήμα τοῦ μαλαισιανοῦ πληθυσμοῦ), ἐπεισέβαθμοις τὴν Μόσχαν.

• 'Η σοβιετικὴ πρωτεύουσα καλλιεργεῖ προσεκτικὰ τὰς σχέσεις τῆς μετὰ τῆς Ινδονησίας, ἔστω καὶ ἀνὰ τὸ πρόσερδον Σουχάρτο τοκτήρηγρησε τὸ τρίτον εἰς δύναμιν παγκοσμίως κομμουνιστικὸν κόμμα. Οἱ Ρώσοι κατώρθωσαν νὰ χορηγούοιτούς συντηρήσιν τῶν πληρωμῶν ἐξ 800 ἑκατομμυρίων δολαρίων τοῦ πρώτην πρέδρου Σουκάρνο (τὸν ὅποιον διεδέχθη ὁ Σουχάρτο), ως μέσον εἰς τὸν ἀγώνα ἐπιφρόνησης.

• Οἱ Σοβιετικοὶ προέθησαν, ἐπίστης, εἰς ἀνεπίσημον ἀνοιχτῷ πρὸς τὴν 'Εθνικιστικὴν Κίναν, τὴν πόσιαν κυριολεκτικῶν κατεδιώξεων εἰς τὰς 'Ηνωμένες. 'Εθν. ἐπὶ 20 ἔπη. Εἰς χώρας ὅπου ἀμφότερα τὰ ἔθνη διατηροῦν διπλωματικὰς ἀπόστολάς, οἱ Ρώσοι ἐπιδιώκουν ἐπαφάς μὲ ἀντιπροσώπους τῆς Φορμόζης.

• Χρησιμοποιούσα τὸ πρόσχημα τῶν μορφωτικῶν σχέσεων διὰ τῆς ἐμφανίσεως εἰς Φίλιππίνας τῶν μπαλλέτων Μπολσότ, ἡ Ρωσία ἐπιδιώκει τὴν σύναψιν ἐμπορικῶν σχέσεων. 'Ἐπιχειρηματίαι ἐκ Φίλιππίνων, πολιτικοί καὶ δημοσιογράφοι ἔξεναγήθησαν εἰς τὴν Μόσχαν.

'Υπάρχουν δῆμας καὶ ἄλλαι, ἔξι τοῦ ἐνδιαφέρουσας ἔξελιξεις διὰ τοὺς ἀσχολουμένους μὲ τὴν Ναυτιλίαν. Περισσότερα σοβιετικά πλοιά πλοιάσια ἔνεφαντισθησαν εἰς τὸν 'Ινδικὸν 'Οκεανὸν κατά τὸ 1969 ἐν συγκρίσει πρὸς οἰνδήποτε παρελθόν ἔτος, ὥστε οἱ πρωθυπουργοί 'Ινδίας καὶ 'Αγ. Μαρκίου κατά τὴν συνάντησιν των εἰς τὸ Δελχί, τὸν παρελθόν Δεκέμβριον, νότιο ἔκφράσουν τὰς ἀνησυχίας των «διὰ τὴν ηύημένην παρουσίαν ἔξων πολεμικῶν πλοίων εἰς τὸν Ινδικὸν ὀκεανόν».

Τὰ σοβιετικά σκάφη, κατ' ἄλλας ἔγκυρους πληροφορίας, παρακολουθοῦν τὰ φορτηγά πλοιά τῆς 'Ερυθρᾶς Κίνας, τὰ διόποια κινοῦνται μεταξὺ Συγκάντης καὶ ἀκτῶν 'Ανατολικῆς 'Αφρικῆς. Ρώσοι ἡλεκτρονικοί κατάσκοποι ἐπιβαίνοντες εἰδικῶν πλοίων, κινοῦνται ἀπὸ τὴν Σιβηρίαν πρὸς Νέαν Ζηλανδίαν. 'Η Αύστραλη διεπύπτωσε παράπονα, διτὶ ἐθητείσης εἰς τὴν ηύημένην παρουσίαν «φωνὴ τῆς Ν.Α. 'Ασίας».

'Ο οἰνδήποτε στόλος τοῦ Ειρηνικοῦ διαχειρίζεται, ἔκτος τοῦ Βλαδιβοστόκ, καὶ ὄλλους λιμένας τῶν ναυτιλιακῶν περιοχῶν τῆς Σιβηρίας. 'Ο στόλος περιλαμβάνει 160 πλοιά περίποιαν καὶ πολλά ὑποθύρων, ἀνεφέρθη δὲ διὰ τούλαχιστον 20 σταθμέουσαν μονίμως εἰς τὸν 'Ινδικὸν 'Οκεανὸν.

Η διεισδύσις τοῦ σοβιετικοῦ τούτου στόλου ἐπεσημάνθη ἀπὸ πολλούς διπλωμάτας ἀσιατικῶν πρωτευουσῶν, ὅλλ' οἱ εἰδικοὶ ὑποστηρίζουν, διτὶ τὰ προβλήματα ἐπισκευῶν, συντηρήσεως κ.λπ. Θὰ είναι δξύτατα διὰ τὸν τόσον μακράν τῆς χώρας δρῶντα στόλον, μολονότι οἱ Σοβιετικοί εἰναι ικανοποιημένοι νότιοι πειραυργοί ούτος εἰς τὸν 'Ινδικὸν 'Οκεανὸν διατάσσεται διεπύπτωσεν.

Οἱ Σοβιετικοί, πάντως, ἐπέτυχον νὰ χρησιμοποιοῦν τὰς λιμενικὰς ἔγκαταστάσεις τοῦ 'Αγ. Μαρκίου διὰ τὰ πλοιά «έρευνων», μὲ ἀντάλλαγμα περιοχὴν την παροχὴν τεχνικῆς βοηθείας πρὸς τὴν ὑπόσχεσιν οἰανδήποτε βάσεως εἰς τοὺς Ρώσους. 'Απὸ τὴν ἄλλην δημάρ, δισράκως διάστικός λιμένας, ὡς καὶ η παρουσία τῶν Ρώσων τεχνικῶν εἰς τὴν Ινδικήν βάσιν κατασκευῶν.

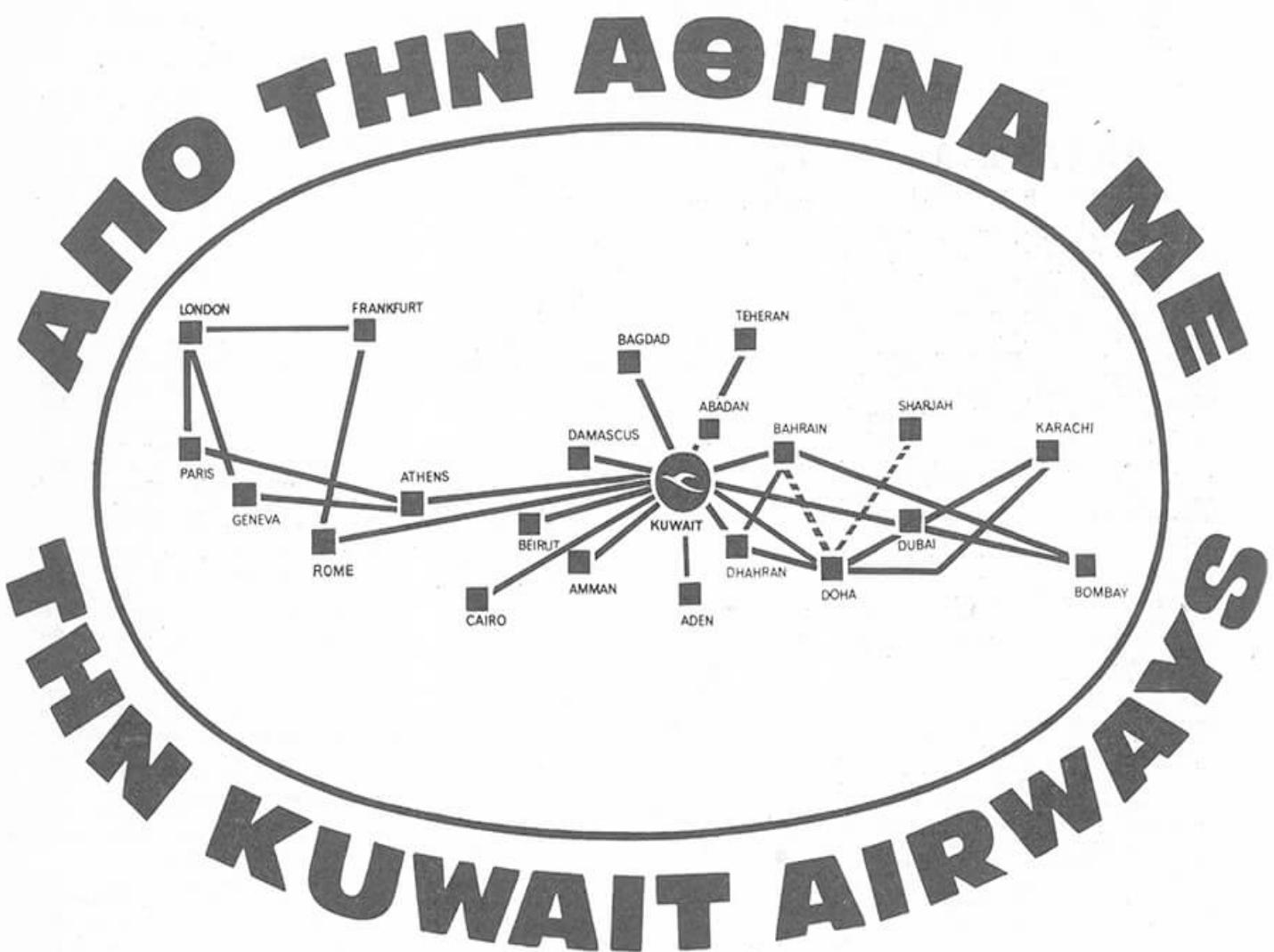
Αἱ έδημοι τῶν ἀνωτέρω ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς Ν.Α. 'Ασίας ποικίλουν ἀπὸ χώρας εἰς χώραν. Ούδεις δῆμας χαρακτηρίζει ως πρωτινή τὴν ρωσικήν παρουσίαν. 'Ύπηρχε πάντοτε τὴν ίστορίας μία ροπή τῶν Ρώσων πρὸς ἀνατολάς. 'Η ροπή αὐτῆς ἐνισχύεται τώρας ἀπὸ πολιτικά κίνητρα, τὰ ἐκ Κίνας προερχόμενα. 'Επιπροσθέτως, ἔπαρχουν τρεῖς ἀκόμη παράγοντες:

1) 'Η ἀπόφασις τῆς Μεγ. Βρετανίας νὰ ἀποσυρθῇ διτικῶς τοῦ Σουεζ μέχρι τοῦ 1971.

2) 'Η πιθανολογούμενή ἀποχώρησης τῆς ἀμερικανικῆς δυνάμεως ἐπὶ τῆς 'Ασίας, εὐθὺς ως τερματισθῆ ἀπὸ τις ιστορίας μία ροπή τῶν Ρώσων πρὸς ἀνατολάς. 'Η ροπή αὐτῆς ἐνισχύεται δισράκως διάστικός πλοέμος.

3) 'Η ἐπεισόγυσα ἀνάγκη ἀρκετῶν σχετικῶν νέων χωρῶν, προσφάτως ἀνακτηράντων τὴν ἀνεξαρτησίγνων τῶν, νὰ ὑπερασκείσουν τὰς οἰκονομικάς των δυσχερείας καὶ νὰ καταστοῦν οἰκονομικῶν βιώσιμα ἔθνη.

Ούτω, ή Σοβιετική 'Ενωσις διαδέπει τὴν δημοσιογραφίαν ἐνός κενού εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ν.Α. 'Ανατολ. 'Ασίας, καθ' ὃν χρόνον αὐτῆς δύναται πολιτικῶν, οἰκονομικῶν καὶ στρατιωτικῶν νὰ ἀσκήσῃ δύναμιν εἰς τὴν περιοχὴν αὐτῆς τοῦ κόσμου.



Γιὰ τὴν Δυτ. Εύρωπη, Μέση 'Ανατολή,
 'Αραβικὸ Κόλπο καὶ "Απω 'Ανατολὴ
 μὲ τὰ πιὸ μοντέρνα ἀεριωθούμενα
 BOEING 707 - 320C

Τώρα ταξιδεύετε πλέον "διεθνῶς,, μὲ τὴν KUWAIT AIRWAYS...
 Μὲ τὰ νεώτατα καὶ πιὸ μοντέρνα
 ἀεριωθούμενα BOEING 707 - 320C
 ἔχουμενα όλο τὸ διεθνές μας
 δίκτυον.

Οἱ πτήσεις μας εἶναι κανονισμένες χρονικά μὲ τόση προσοχὴ
 ώστε νὰ σᾶς ἔχουμενα καλύτερα...

Καὶ γιὰ τὴν περιποίηση μας πάνω
 στὰ ἀεροσκάφη μας δὲν υπάρχει
 ἄλλη λέξη παρά... ΑΠΑΡΑΜΙΛΛΗ

Ζητήστε νὰ δῆτε τὸν Ταξιδιωτικὸν σας Πράκτορα (μέλος τῆς IATA) καὶ κανονίστε τὸ ἐπόμενό σας
 ταξείδι μὲ τὴν KUWAIT AIRWAYS. 'Αξιζει τὸν κόπο. "Ἡ ζητήστε πληροφορίες ἀπ' εὐθείας ἀπὸ τὴν

KUWAIT AIRWAYS

Οδὸς Φιλελλήνων 17 τηλ. 234.147-234.506 ΑΘΗΝΑΣ



ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ 'Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβολήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον, βάσει τοῦ ἀρθροῦ 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Φ αἱ η»: Φορτηγόν, (πρώην «Velaia»), νεοαγορασθέν, 1.576 τόν. γκρός, τοῦ 1946, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κέαναδ» (Γκρέγκομαρ Ναυτικού Πρακτορείον Ε.Π.Ε.).

2. «Λ ἐ ν α»: Φορτηγόν, (πρώην γερμανικὸν «Targrenieki») νεοαγορασθέν, 2.488 τόν. γκρός, τοῦ 1954, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κωνσταντίνε» (κ. Ἡλίας Παπαγεωργίου).

3. «Ν α υ π η γ ο ύ μ ε ν ο ν 1063»: Φορτηγόν, 9.084 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν Α.Ε. Ἑλληνικὰ Ναυτηγεία (Α. Ε. Διεθνῆ Ναυτιλιακού Πρακτορεία).

4. «Ν τ η φ έ ν τ ε ρ Κ ο λ ο κ ο τ ρ ώ ν η ζ»: Δεξαμενόπλοιον, (πρώην βελγικὸν «Fina Luxembourgo»), νεοαγορασθέν, 8.768 τόν. γκρός, τοῦ 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σάρες Σουρένος» (κ. Ἡλίας Κολοκοτρώνης).

5. «Ι ν τ ρ ε π i n t Κ ο λ ο κ ο τ ρ ώ ν η ζ»: Μικτόν, (πρώην γερμανικὸν «Ilse Fritzen»), νεοαγορασθέν, 17.940 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Λευέντα Ατλαντικού» (κ. Ἡλίας Κολοκοτρώνης).

6. «Κ ἐ α»: Ψυγείον (πρώην γερμανικὸν «Alsterfeier»), νεοαγορασθέν, 2.683 τόν. γκρός, τοῦ 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Άφρομαρ» (κ. Θεοδ. Θεοφάνης).

7. «Β ρ ε i t σ ν i ζ»: Υπερωκαένιον, (πρώην ἀμερικαν. «Lurline»), νεοαγορασθέν, 18.655 τόν. γκρός, τοῦ 1932, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Χανδρῆς Λάτινες» (κ. Φωκ. Ποταμιάνος).

8. «Σ α i n t Δ η μ ή τ r i o ζ»: Δεξαμενόπλοιον, (πρώην φινλανδικὸν «Mistrail»), νεοαγορασθέν, 11.356 τόν. γκρός, τοῦ 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Άστιμ» (κ. Ἐμ. Θ. Κοντός).

9. «Α ν ν α»: Φορτηγόν, (πρώην νορβηγικὸν «Charente»), νεοαγορασθέν, 1.139 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σόντνοκ» (κ. Ἡλίας Κοντός).

10. «Α θ ή γ i α ν Λ α i d u»: Δεξαμενόπλοιον, (πρώην νορβηγικὸν «Butang»), νεοαγορασθέν, 8.675 τόν. γκρός, τοῦ 1951, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Άθηνιαν» (κ. Ξεν. Κυριακοῦ).

11. «Κ α σ t i ά ν α»: Φορτηγόν, (πρώην ιαπωνικὸν «Kokohi Maru»), νεοαγορασθέν, 7.199 τόν. γκρός, τοῦ 1952, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κωστιάνα», (κ. Ἰάκωβος Τσούνης).

12. «Μ α ρ i α Λ i ζ α»: Φορτηγόν, (πρώην ιαπωνικὸν «Nagisan Maru»), νεοαγορασθέν, 4.219 τόν. γκρός, τοῦ 1952, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν Μελιγαλά (κ. Μαρ. Καραγιάργης).

13. «Χ α ρ i e t»: Δεξαμενόπλοιον, (πρώην νορβηγικὸν «Springtime»), νεοαγορασθέν, 21.006 τόν. γκρός, τοῦ 1954, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ζαννῆς» (κ. Α. Χαλκούδης καὶ Σία).

14. «Γ ε ω ο γ i o s M a t s a c z»: Φρήντομ, ναυπηγούμενον N. 2171, 14.800 τόν. ί.ω., ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀλμάγιορ» (κ. Λουκᾶς Μάτσας).

ΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

Η Ε.Τ.Β.Α. ἀπεφάσισε τὴν χρηματοδότησιν τῆς ναυπηγήσεως δύο ἀκόμη ἐπιβατηγών — δύχηματαγωγῶν κλειστοῦ τύπου προοριζόμενων διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκινοιών. Τὰ ὑπό ναυπηγησιν σκάφη, τῶν ὅποιων ἀπεφασίσθη ἡ δανειοδότησις, είναι τὰ ἔξι.

Πρώτον: Τὸ ἐπιβατηγόν — δύχηματαγωγὸν «Σαντορίνη» τῆς Ναυτικῆς Ἐταιρίας «Σαντορίνη» τῶν κ.κ. Γεωργ. Καρρά καὶ Κων. Ποντικοῦ. Τὸ σκάφος θά ἔχη μῆκος 85 μέτρα, θ' ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 20 μίλιων, ἡ δὲ κατασκευὴ του προβλέπεται πολυτελής, μὲ εὐρύχωρα διαμερίσματα καὶ ἄλλους κοινωχρήστους χώρους, πισίνας κλπ. Τὸ κόστος της τῆς ναυπηγήσεως τοῦ πλοίου ἔχει προϋπολογισθή εἰς 55 ἑκατομμύρια δραχμάς.

Δεύτερον: Τὸ ἐπιβατηγόν — δύχηματαγωγὸν «Οίνοντσαι» τῆς Ναυτικῆς Ἐταιρίας «Οίνοντσαι», τῶν κ.κ. Κων. Ποντικοῦ καὶ Γ. Καρρά. Ή κατασκευὴ καὶ τοῦ δευτέρου αὐτοῦ σκάφους προβλέπεται πολυτελῆς καὶ θά ἔχῃ τὰ ίδια χαρακτηριστικά τοῦ πρώτου.

Ἐν τῶν ὑπὸ ναυπηγήσιν σκαφῶν τὸ μὲν «Σαντορίνη» προορίζεται νὰ ἔξυπηρετήσῃ τὴν γραμμὴν Πειραιῶς — Κυκλαδῶν, τὸ δὲ «Οίνοντσαι» τὴν γραμμὴν Θεσσαλονίκης — Βορείων Σποράδων — Κυκλαδῶν — Ἡρακλείου Κρήτης.

ΣΥΓΧΑΙΡΕΙ Ο κ. ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Πρὸς τοὺς κ.κ. Ἀδελφούς Κολοκοτρώνη ἀπῆγθυνθή, ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Χολέβα ἡ κάτωθι ἐπιστολὴ:

‘Αγαπητοί Κύριοι,

Διὰ τῆς παρούσης ἐπιθυμῶ νὰ σᾶς μεταφέρω ὀλίγας σκέψεις μου, ἐπὶ εὔκαιρίᾳ τῆς ἐκ μέρους σας ὑποβολῆς εἰς τὸ Υ.Ε.Ν. αἰτήσεων διὰ τὴν ὑψωσιν τῆς κυανολεύκου καὶ εἰς τὰς δύο ἀρτί προσκτηθείσας νέας μονάδας τοῦ στόλου σας.

Πιστεύσατε, παρακαλῶ, ὅτι ὁ ἀκραιφνῆς πατριωτισμός σας καὶ ἡ ἐντεῦθεν πηγάδουσα προσήλωσίς σας πρὸς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον, οὐ μόνον ἀναγνωρίζονται καὶ ἐκτιμῶνται δεσνῶς ὑπὸ τῆς Πατρίδος καὶ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως, ἀλλὰ συναγείρουν τὴν ἐλληνικὴν ψυχήν, δημιουργούσαι αἰσθήματα συγκινήσεως καὶ ἔθνικῆς ὑπερφανείας.

Υπὸ τοιούτων αἰσθημάτων δικατεχόμενος, ἐπὶ τῇ σκέψῃ ὅτι, πέραν τῆς συμβολῆς σας εἰς τὴν ὄντας τοῦ Εθνικῆς μας Οἰκονομίας, δύο νέα ἐλληνικὰ πλοῖα θὰ ἀποτελοῦν ἀνὰ τὸν κόσμον ὑπερφέναντα πρέσβεις τοῦ ναυτικοῦ ὄντος τῆς γηλανῆς Πατρίδος, σᾶς συγχαίρω εὐχόμενος εἰς ὑμᾶς, τοὺς ἐν τῇ Ἑράρχῃ συνεργάτας σας καὶ

τὰ ὑπεράξια πληρώματα τῶν πλοίων σας ἀδιάλλειπτον εὐτυχίαν, καὶ περαιτέρω προκοπῆν.

Μετὰ τιμῆς
καὶ αἰσθημάτων φιλίας
Καθηγητής ΙΩ. Κ. ΧΟΛΕΒΑΣ
‘Υπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας
Πειραιεύς, 1η Ιουνίου 1970

* * *

‘Επίσης ἑταῖρος τῆς ἀγορᾶς ἀπὸ τὸν ‘Αντ. Χανδρῆν τοῦ ἑδόμου, κατὰ σειράν, ἐπιβατηγοῦ ὑπερωκεανού—ποὺ «Βρετανῶν» — ὁ ‘Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας κ. Ἰω. Χολέβας ἀπηγόρων πρὸς αὐτὸν τὴν κάτωθι συγχαρητήριον ἐπιστολήν:

‘Αγαπητὲ κ. Χανδρῆ,

Μὲ αἰσθήματα καταφανοῦς συγκινήσεως καὶ χαρᾶς ἐπληροφορήθη τὴν προσθήκην εἰς τὸν ἥδη ἐπιβλητικὸν ἐπιβατηγόν σας στόλον νέας ἀξιολόγου μονάδος, δι' ἡς ὁ ὑμέτερος ἐφοπλιστικὸς οἶκος ἀναβιδάζεται εἰς τὴν πρώτην παγκοσμίως θέσιν ἀπὸ πλευρᾶς διαθέσεως κλινῶν ἐπιβατῶν.

‘Η τοιαύτη τιμὴ ἀντανακλᾶ ἐφ’ ὀλοκλήρου τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς φιλάττας μας Πατρίδος, καὶ ὡς ἐκ τούτου μᾶς πλοροὶ αἰσθημάτων ὑπερφανείας καὶ χαρᾶς.

Συγχαίρων, ὅθεν, ὑμᾶς διὰ τὴν νέαν κατάκτησιν καὶ τὴν ἐντεῦθεν συμβολὴν σας πρὸς περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας, εὐχομαι εἰς ὑμᾶς, τὰ ἄξια πληρώματα τῶν ὥραίων πλοίων σας καὶ τοὺς λοιπούς σας συνεργάτας εύτυχίαν, ἀδιάλλειπτον πρόσδοτον καὶ πᾶσαν προκοπήν.

Μετὰ τιμῆς
καὶ φιλικῶν αἰσθημάτων
Καθηγητής ΙΩ. Κ. ΧΟΛΕΒΑΣ
‘Υπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας
Πειραιεύς, 5η Ιουνίου 1970

ΕΠΙ ΤΟΥ ΘΕΜΑΤΟΣ
ΤΗΣ "ΣΑΝ ΛΑΙΝ,"

Είχον ἥδη ἐκτυπωθῆ αἱ πρῶται σελίδες τοῦ παρόντος τεύχους καὶ ἐλάβομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν τοῦ κ. Χολέβα. Ἐπιφύλασσόμεθα νὰ ἀπαντήσωμεν.

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 10.6.1970
Πρὸς Διευθυντὴν «Ναυτικῶν Χρονικῶν»
κ. Δημ. Κωττάκην.
Θέμα: Ἀπάντησις ἐπὶ δημοσιευμάτων.

Εἰς ἀπάντησιν σχετικῶν σχολίων καταχωρισθέντων εἰς τὸ ἔγκριτον ὑμῶν περιοδικὸν ὑπὸ τοὺς τίτλους «ΔΥΟ ΑΠΛΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ» τὴν 15.5.70 καὶ «ΑΚΥΡΟΣ Η ΠΩΛΗΣΙΣ» — «ΔΙΟΤΙ ΕΙΝΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΑ» τὴν 1.6.70, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὅτι ἡ 'Υπρεσία ἔχει ἥδη ἐπιληφθῆ καὶ ἔξετάζει μετὰ τῆς δεούσης προσοχῆς τὰ ἐν αὐτοῖς θιγόμενα θέματα, θέλει δὲ ἐνεργήση μὲ γνώμονα ἀφ' ἐνὸς μὲν τὴν διασφάλισιν τῶν συμφερόντων τοῦ Δημοσίου, ἀφ' ἑτέρου δὲ τὴν προσκόπισιν τῶν γενικῶτέρων συμφερόντων τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

‘Ο 'Υπουργὸς
ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΟΛΕΒΑΣ

ΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

‘Απὸ τὰ ναυπηγεῖα Σιμίζου παρεδόθη ἐπίσης τὸν μῆνα Απρίλιον τὸ πρώτον δύο ἀδελφῶν παραγγελθέντων μπάλων - κάρριερς, 23.000 τόν. ί.ω., τοῦ κ. Βογιατζίδη. Ονομαστὸν «Μαρουλίζα». Τὸ δεύτερον καθειλύσθη, ὡς ἀνεγράψαμεν, τὴν 17ην Απριλίου. Ονομαστὸν «Ζίτσα».

— Τὸ μπάλκ - κάρριερ «Φρόσω», τοῦ Οίκου Ξυλά, Νέας Υόρκης, καθειλύσθη ἀπὸ τὰς ἐσχάρας Φουζινγκάτα, τὴν 24ην Απριλίου «καὶ διχὶ τὴν 8ην Μαΐου, ὡς ἀνεγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας. Λαν-

ΚΑΙ ΝΕΑΙ ΠΡΟΣΩΗΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟΝ ΣΤΟΛΟΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ

ENNEA ΤΑ ΠΑΡΑΓΓΕΛΘΕΝΤΑ SD14

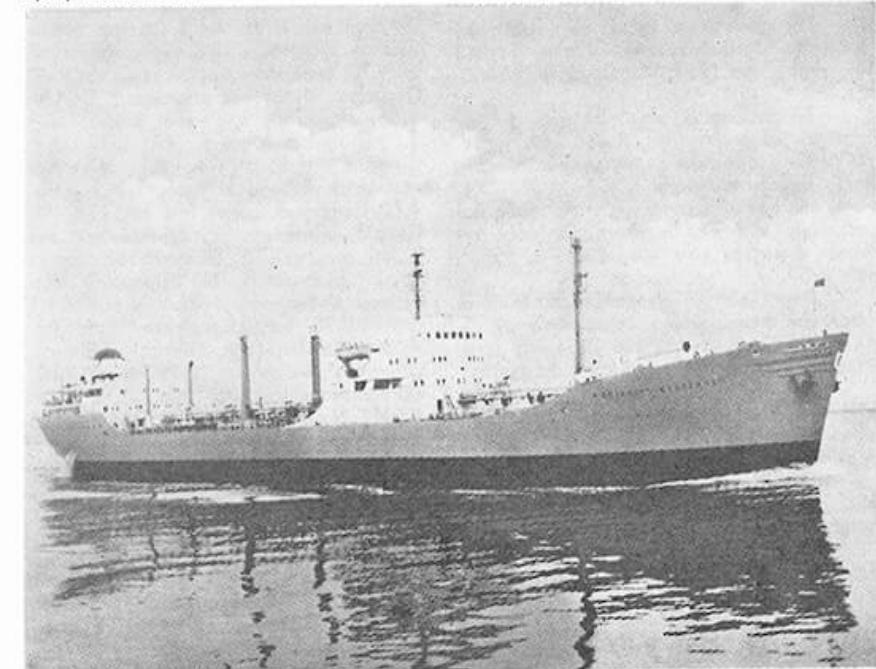
Υπό τού Όμιλου Κολοκοτρώνη παρηγέλθησαν είς τά βρετανικά ναυπηγεία «Ωστιν και Πίκερσγκιλ» 9 άντιλίμπερτυς SD14, βελτιωμένου τύπου με όψιον δι' ένετρον. Έκ τών παραγγελθέντων τέσσαρα θά παραδόθουν έντος τού 1971 και πέντε μέχρι τέλους 1972.

Κατά παρασχεθείσας πληροφορίας τὰ τεχνικὰ χαρακτηριστικὰ τῶν ἐν λόγῳ ἀδελφῶν σκαφών θά είναι τὰ ἔξης: Μηχαναὶ τελευταῖον τύπου Σούλτζερ RND68, ισχύος 6.900 ίππων (1.000 ίπποι πλέον τῶν συνήθων ἀντιλίμπερτυς εἰς βρετανίαν καὶ ἐδῶ κατασκευαζομένων). Υπηρεσιακὴ ταχύτης 15,5 μιλίων. Φορτωτήρες 12 τῶν 10 τόννων καὶ 1 τῶν 40 τόννων. Ήμιαυτοματοποίησις, ἀποκλείουσα ἀνθρώπινα σφάλματα ἐκ παρανοήσεως ἐντολῆς διδομένης ἀπὸ τῆς γεφύρας. Καλύμματα κυτῶν Μακγκρέγκορ single hull. Ενισχυμένον κατάστρωμα διὰ τὴν δυνατότητα παραλαβῆς ἐμπορευματοκιβωτών.

Τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος θά είναι πλήρως κλιματισμένα. Θά διαθέτουν ἴδιαίτερα ἐνδιαιτήματα δι'. Ἐνα ἔκαστον τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος. Ή σύνθεσις λόγω τῆς ήμιαυτοματοποίησεως, ὑπολογίζεται εἰς 24 - 25 ἄνδρας. Διὰ τὰς προσθέτους βελτιώσεις ἡ ἐπιβάρυνσις δι' ἔκαστον σκάφος κυμαίνεται μεταξὺ 200.000 - 250.000 λιρῶν στερλινῶν διὰ νά αναδιδοθῇ τελικῶς τὸ κόστος ναυπηγήσεως εἰς τὸ 1.300.000 λιρῶν. Απαντα τὰ σκάφη είναι χρονοναυλωμένα.

Ἐξ ἄλλου διηγκρινίσθη ὅτι αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὸ Ο.Β.Ο. τῶν 150.000 τόννων ἀφοροῦν εἰς παραγγελίαν τοῦ σκάφους, καὶ οὐχὶ εἰς ἀγοράν μεταχειρισμένου, ητίς θά ἀνατεθῇ κατὰ πᾶσαν πιθανότητα εἰς γερμανικὰ ναυπηγεία.

Μή υπολογίζομένων τῶν παραγγελθέντων 9 ἀντιλίμπερτυς ὁ ὑφιστάμενος σῆμερον στόλος τῶν κ.κ. Ἀδελφῶν Κολοκοτρώνη ἀριθμεῖ 39 πλοία 1.256.677 τόννων ί.ώ.



Τὸ προφάτως ἀγορασθὲν δεξαιενόπλοιον «Εμπερχάρτ Εσμπέργκερ», τὸ ὅποιον μετωνομάσθη «Ρεζόλιουτ Κολοκοτρώνης» καὶ ὑψωται τὴν κυανόλευκον

«Θανάσης» κυπριακὸν τόννων γκρός 5.685 ἀπὸ 13.5.70 λόγῳ παλῆσεως.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἐπελθουσῶν μεταβολῶν τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔνεας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, τῶν δόποιων τὰ πλορώματα είναι ήσοφαλισμένα εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀνέρχεται εἰς 1.148, τόννων γκρός 16.075.484.

Η ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ

Η "Εωσις" Εφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν πλοίων, δι' ἔγγραφου τῆς ζητεῖ ἀκρόστιν ἀπὸ τὸν Πρωθυπουργὸν κ. Γ. Παπο-

δόπουλον, προκειμένου οἱ ἐκπρόσωποι τῆς νὰ ἐκδέσουν τὰ ἐπείγοντα προβλήματα τῆς μεσογειακῆς Ναυτιλίας καὶ δὴ νὰ ζητήσουν τὴν ἐπέκτασιν τοῦ Α.Ν. 465/68 εἰς αὐτήν.

Εἰς τὸν ἐλόγῳ ἔγγραφον ἀναφέρεται, ὅτι η μεσογειακὴ φορτηγὸς ναυτιλίας παριστὸτε ἐν τῶν σοδαρωτέρων συντελεστῶν τῆς οικονομικῆς προσδόου τῆς χώρας εἰς τὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας, εἰσφέρουσα οὐτῷ ἐτήσιως συνάλλαγμα ὑπερβαίνον τὰ 65 ἑκατομμύρια δολαρίων, ἀπασχολεῖ 12.000 περίπου ναυτικούς, παρέχει τὰ μέσα διαβιδόσεως εἰς 1.000 τούλαχιστον οἰκογενείας, ὡς ἐκ τῶν ἀπασχολουμένων εἰς τὰ ἐν Ἑλλάδι ἐγκατε-

στημένα γραφεῖα τῆς ὑπαλλήλων, ἐπιτευχόντος οὐτῷ ἐνὸς τῶν σκοπῶν τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως, ὅπως δὲ Πειραιεὺς καταστὴ ἀξιόλογον ναυτικὸν κέντρον.

«Η συνέχιστις τῆς σημερινῆς καταστάσεως — καταλήγουν οἱ ἐφοπλισταὶ — ἀποτελεῖ αὐτόχρονα ἀντίμετρον διὰ τὴν ἐπιβίωσιν τῆς ήμετρας κατηγορίας, τεινούσης οὐτῷ εἰς τὸν πλήρη ἀφανισμόν της».

ΑΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΕΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Έκ τοῦ ὑπουργείου Συντονισμοῦ ἀνεκούνθη, ὅτι αἱ εἰς συνάλλαγμα καταθέσεις τῶν ναυτικῶν, ὡς καὶ τῶν λοιπῶν 'Ελλήνων ἐργαζομένων εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἐστημείσασαν, κατὰ τὸν μῆνα Απρίλιον 1970, νέαν σημαντικὴν αὔξησιν, ἀνελθούσαν εἰς 1.236.984 δολ.

Ἐξ ἄλλου, διηγκρινίσθη ὅτι αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὸ Ο.Β.Ο. τῶν 150.000 τόννων ἀφοροῦν εἰς παραγγελίαν τοῦ σκάφους, καὶ οὐχὶ εἰς ἀγοράν μεταχειρισμένου, ητίς θὰ ἀνατεθῇ κατὰ πᾶσαν πιθανότητα εἰς γερμανικὰ ναυπηγεία.

ΤΑ ΥΑΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

Τὸ ἀξία ὑλικῶν εἰσαγομένων ἐκ τῆς ἀλοδαπῆς καὶ προοριζομένων διὰ τὴν ναυπηγησίν καὶ ἐπισκευὴν πλοίων δύναται, ἀνεξαρτήτως τοῦ πίνακος εἰς τὸ δόποιον ὑπάγονται τὰ ὑλικά, νὰ διακρινοῦται ἐπὶ 12μῆνου προθεσμίας ἀπὸ τῆς ήμερομηνίας ἐκδόσεως τῆς σχετικῆς ἀδείας ἐκτελωνισμοῦ.

Τούτο ὑπὸ τὸν δρόν ὅτι τὰ ὑλικά αὐτὰ παραδίδονται πρέπει τῶν τελωνείων ἀτελῶν καὶ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Ν.Δ. 2563/53.

Τὰ ἀνωτέρω περιλαμβάνονται εἰς τὴν ἐκδόσεισαν ύπ' ἀριθ. 24.015/3943/29.5.70 ἀπόφασιν τοῦ ὑπουργοῦ 'Εμπορίου κ. 'Επ. Τσέλλου, κοινοποιηθεῖσαν ἀρμοδίως.

ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ

Ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀπαλλαγὴν ἐκ τοῦ φόρου μεταβιδάσεως η νομικὴ ὑπηρεσία τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, κατόπιν σχετικοῦ ἐρωτήματος ἐνδιαφερομένου, διετύπωσε τὰς κάτωθι ἀπόφεις:

Κατὰ πάγιον δρόν (ὑπ' ἀριθ. 14) τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων, ἐν περιπτώσει ἐκποίησεως τοῦ πλοίου ἐν δόλῳ η ἐν μέρει εἰς ἡμεδαπά η ἀλλοδαπά φυσικά η νομικά πρόσωπα, οἱ πλοιοκτήται ἀπαλλάσσονται παντὸς φόρου καὶ τελῶν μεταβιδάσεως, παλῆν τοῦ ἐν δολαρίοις φόρου μεταβιδάσεως, περὶ οὐ η παράγρ. 1 τοῦ ἄρθρου 4 τοῦ Ν.Δ. 3415/1955.

Κατὰ τὸ ἄρθρον 8 τοῦ Α.Ν. 465/1968, ἐπὶ ἐπικοίνωσης δόλοκήρου η ἰδιαίκου μεριδίου πλοίου εἰς φυσικά η νομικά πρόσωπα, δὲν ἐπιδόλλονται οἱ κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις φόρος μεταβιδάσεως καὶ τέλη χαρτοσήμου καὶ πάσης φύσεως τέλη καὶ δικαιώματα ὑπὲρ τρίτων. Η ισχὺς τῆς διατάξεως ταύτης ἥρξατο ἀπὸ τὴν 9ην Ιουλίου 1968, δὲ ἐδημοσιεύθη ὡς ἀνατέροι Α.Ν. εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Διὰ τοῦ ὡς ἄνω ἄρθρου 8 τοῦ Α.Ν. 465/68 εἶναι προφανές, ὅτι κατηγράφη ὡς ἐνὸς

ΑΝΔΡΙΑΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΣΥΡΟΣ

Πρακτορεύσεις, Τροφδοσίαι, Προμήθειαι ούλικῶν καταστρωμάτων καὶ Μηχανῆς.
Δ/νσις: Λ. καὶ Θ. ΚΟΥΝΤΟΥΡΗΣ
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

Συνελεύσεως περί διαθέσεως τῶν κερδῶν. Διανομή μερίσματος δύο ἐπὶ τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαιοῦ συμφώνως πρὸς τὴν πρώτην περίοδον τῆς παραγράφου 2 τοῦ ἀρθρου 3 τοῦ A.N. 148/1967.

3. — Ἀπολλαγὴ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῶν ἐλεγκτῶν ἀπὸ πάσης εὐθύνης ἀπόρθημάσεως διὰ τὰ πεπραγμένα τοῦ ἔτους 1969.

4. — Ἐκλογὴ δύο τακτικῶν καὶ ισαριθμῶν ἀναπληρωματικῶν Ἐλεγκτῶν διὰ τὴν διακείσιον τοῦ ἔτους 1969 καὶ καθορισμὸς τῆς ἀμοιβῆς αὐτῶν.

5. — Ἑγκρίσις ἀμοιβῶν τῶν μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου.

Εἰς τὰν συνέλευσιν ταῦτην δικαιοῦνται νά λάβωσι μέρος καὶ νὰ ϕιρίσωσιν εἴτε ἀπό προσώπως εἴτε δι' ἀντιπροσώπου, κατὰ τὸ δρόμον 26 τοῦ Καταστατικοῦ, κύριοι καὶ μιᾶς μετοχῆς.

Διὰ νὰ μετάσχωσι τῆς ὀνόματος Γενικῆς Συνελεύσεως οἱ κ.κ. μέτοχοι δέον δόπις, συμφώνως πρὸς τὰ διατάξεις τοῦ Νόμου 2190 «Περὶ Ἀνωνύμων Ἐταιρίων» καὶ τοῦ Καταστατικοῦ τῆς Ἐταιρίας, ὥρθρον 24, καταθέσονται τὰς μετοχὰς τῶν εἰς τὸ Ταμείον τῆς Ἐταιρίας ἢ παρ' οἰδιπότε ἐν Ἐλλάδι 'Ανωνύμῳ Τραπεζιτικῇ Ἐταιρίᾳ, ἢ παρὰ ταῖς ἔτεσί Τραπέζαις ἐν τῇ Ἀλλοδαπῇ: (1) Barclays Bank (France) S.A., Monte Carlo, Monaco, (2) First National City Bank, Paris, France, (3) Swiss Credit Bank, Zürich, Switzerland, (4) Bank of Monrovia, Monrovia, Liberia.

Ἡ κατάθεσίς δέον νὰ γίνη πέντε (5) τούλαχιστον ὑμέρας πρὸ τῆς ὑμερομηνίας τῆς συνεδρίασεως. Ἐντὸς τῆς αὐτῆς προθεσμίας δέον νὰ καταθέσωσιν ἐν τῇ ἔδρᾳ τῆς Ἐταιρίας τὰ ἀπόδεικτικά τῆς καταθέσεως τῶν μετοχῶν, ὡς καὶ τὰ πληρεξούσια τῶν ἀντιπροσώπων τῶν μετόχων.

Ἐν Σκαραμαγκᾷ τῇ 30ῆ Μαΐου 1970
ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.**

ΠΡΟΣΚΛΗΣΙΣ

ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ ΤΗΣ «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.» ΕΙΣ ΤΑΚΤΙΚΗΝ ΓΕΝΙΚΗΝ ΣΥΝΕΛΕΥΣΙΝ

Συμφώνως τοῖς ὥρθροις 27 καὶ 30 τοῦ Καταστατικοῦ, καλοῦνται οἱ κ.κ. Μέτοχοι τῆς «Ελληνικῆς Εταιρίας Ασφαλίσεων Πλοιών καὶ Αεροσκαφών Α.Ε.» εἰς τακτικήν Γενικήν Συνέλευσιν τῶν 26ντων Ιουνίου 1970, ὥμερον Παρασκευήν καὶ ὥραν 12.00' ἐν τοῖς ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Καραγεώργων Σερβίας 8 γραφείοις οὐτοῦ.

Πᾶς μέτοχος ἐπιθυμῶν νὰ παραστῇ εἰς τὴν Συνέλευσιν φύειται νὰ καταθέσῃ τὰς μετοχὰς τοῦ τὸ βραδύτερον πέντε (5) ὑμέρας πρὸ τῆς ὄρισθεσης ὡς ὀνόματος κακονολογίας συγκλήσεως τῆς Συνέλευσεως διὰ μὲν τὴν ὑμεδαπήν εἰς τὸ Ταμείον τῆς Ἐταιρίας ἢ εἰς τὸ Ταμείον Παρακαταθηκῶν καὶ Δανειών ἢ παρ' οἰδιπότε ἐν Ἐλλάδι 'Ανωνύμῳ Τραπεζιτικῇ Ἐταιρίᾳ, διὰ δὲ τὴν ἀλλοδαπήν παραμιτά ἐκ τῶν ἀνεγνωρισμένων Τραπέζων.

Ἀντικείμενα Συνελεύσεως ὠρίσθουσαν:

- 1) Ἐκθεσίς τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τῆς πέμπτης Ἐταιρίκης κρήσεως 1969 καὶ κατάθεσίς τοῦ 'Ιοσιογίου τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1969.

2) Ἐκθεσίς τῶν Ἐλεγκτῶν ἐπὶ τοῦ 'Ιοσιογίου τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1969.

3) Ἑγκρίσις τῶν πεπραγμένων τοῦ ἔτους 1969, τοῦ 'Ιοσιογίου τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1969 καὶ τῆς διαθέσεως κερδῶν.

4) Ἀπολλαγὴ ἀπὸ πάσης εὐθύνης ἀποζημιώσεως διὰ τὰ πεπραγμένα τοῦ ἔτους 1969 καὶ τὸν 'Ιοσιογίου μόνιμον τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1969:

α) τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τοῦ Διευθύνοντος Συμβουλίου,

β) τῶν 'Ελεγκτῶν.

5) Ἑγκρίσις ὁμοιοῦσα Διευθύνοντος Συμβουλίου καὶ Μελῶν Διοικητικοῦ Συμβουλίου διὰ τὴν κρήσιν τοῦ ἔτους 1969.

6) Ἑγκρίσις ἐκλογῆς ὑπὸ Διοικ. Συμβουλίου μέλων αὐτοῦ εἰς ἀντικατάστασιν παραποθέντος.

7) Ἐκλογὴ Μελῶν Διοικητικοῦ Συμβουλίου λόγω ληξεως θητείας.

8) Ἐκλογὴ δύο τακτικῶν Ἐλεγκτῶν, ἑξ ὥν ἐις ἐκ τοῦ Σώματος Ὀρκωτῶν Λογιστῶν καὶ ισαριθμῶν ἀναπληρωματικῶν διὰ τὴν κρήσιν τοῦ ἔτους 1970 καὶ προσδιορισμοὺς τῆς ἀμοιβῆς αὐτῶν.

9) Χορήγησις ἀδειῶν πρὸς τὰ Μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῆς Διευθύνσεως ὡς μετέχουν εἰς Συμβούλιο, εἰς Διευθύνσιν, π. ἀλλως, ἔτερων ἐπικειμένων, επιδιωκούνων παρεφερεῖσι σκοπούς.

10) Λῆψις ἀποφάσεως περὶ τροποποίησεως τοῦ ὥρθρου 18 τοῦ Καταστατικοῦ.

Ἐν 'Αθήναις τῇ 25η Μαΐου 1970
Ἐντολὴ Διοικ. Συμβουλίου

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ



Τὸ 15νθήμερον

ΑΘΗΝΙΑΝ: Τὴν 29ην Μαΐου συνεκρούσθη μετὰ τοῦ ἀλλειτικοῦ «Ἀριάδνη» εἰς πλάτος 52.55' βόρειον καὶ μῆκος 03.11' ἀνατολικόν, λόγω ὁμίχλης. Υπέστη ἐλαφράς ζημίας.

ΑΘΗΝΙΚ: Τὴν 25ην Μαΐου ἀνεκοινώθη ὅτι ἐπεσκευάζοντο εἰς 'Αϊδη αἱ ἀκόλουθοι ζημίαι: α) ἐκ προσαράξεως εἰς Περσικὸν Κόπτον τὴν 2αν 'Ιανουαρίου, β) Προσκρούσεως ἐπὶ προβλήτος εἰς Ρόττερνταμ τὸν Μάρτιον, ὡς καὶ ἄλλαι παλαιότεραι ζημίαι.

ΑΙΘΑΛΗ: Ἀπὸ Ιμμιγχαμ διὰ Στοκχόλμην, ἡγκυροβόλησε τὴν 31η Μαΐου εἰς Σάντηχαμνον λόγω ἀνωμαλιῶν εἰς τοὺς λέβητας. Δύο ρυμουλκά συνώδευσαν αὐτὸς εἰς ἀγκυροβόλιον, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἐρρυμούσκηθη εἰς Στοκχόλμην.

ΑΛΤΑΠ: Ἀπὸ Ιμμιγχαμ διὰ Στοκχόλμην, ἡγκυροβόλησε τὴν 31η Μαΐου εἰς Σάντηχαμνον λόγω ἀνωμαλιῶν εἰς τοὺς λέβητας. Δύο ρυμουλκά συνώδευσαν αὐτὸς εἰς ἀγκυροβόλιον, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἐρρυμούσκηθη εἰς Χόγκ Κόγκ τὴν 8ην 'Ιουνίου.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ: Ζημίαι εἰς τοὺς λέβητας ἐπεθεωρήθησαν καὶ ἐπεσκευάσθησαν εἰς Σιγκαπούρην. Εκείνην ἀπέπλευσε τὴν 8ην 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν.

ΒΕΓΚΑ: Ἀφίχθη εἰς 'Ινωσίμα τὴν 21η Μαΐου ὅπου ἀνέφερε ζημίας εἰς τὴν έλικα ἐξ ἀγνώστων αἰτίων. Ετελέσθησαν ἐπισκευασίαι.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Π.: Ἀπὸ Λάγκος διὰ Βραζιλίαν, κενόν. Τὴν 2αν 'Ιουνίου, παρέμεινεν ἀναβέρητον εἰς πλάτος 2.55' βόρειον καὶ μῆκος 121.46' ἀνατολικόν, καὶ παρεσύρετο ἀκύρωντον. Ἀργότερον ἀνεκοινώθη ὅτι ἡ ζημία ἀποκατεστάθη καὶ συνέχισε τὸν πλούν του, ἀφίχθη δὲ εἰς Χόγκ Κόγκ τὴν 8ην 'Ιουνίου.

ΔΕΛΤΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ: Ζημίαι εἰς τοὺς λέβητας ἐπεθεωρήθησαν καὶ ἐπεσκευάσθησαν εἰς Σιγκαπούρην. Εκείνην ἀπέπλευσε τὴν 8ην 'Ιουνίου διὰ Καλκούταν.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ: Πυρκαϊά ἔξερράγη εἰς τὸ ἑστιατόριον τοῦ πληρώματος τὴν 22αν Μαΐου, κενόν. Τὴν 2αν 'Ιουνίου, παρέμεινεν ἀναβέρητον εἰς πλάτος 2.55' βόρειον καὶ μῆκος 6.7' δυτικόν λόγω θραύσεως τοῦ κυδακοφόρου ἀξονος. Τὸ πλήρωμα ἦδυνται νὰ ἐπισκευάσῃ τὴν ζημίαν.

ΕΛΙΑΝΑ: Προστρέψαν εἰς Γουκίλου τὴν 22αν Μαΐου καὶ ἀνειλκύσθη τὴν ίδιαν ἡμέραν. Τὴν 25ην ἐδεξαμενίσθη εἰς Ρουέν πρὸς ἐπισκευὴν ζημιῶν εἰς τὰ ἐλάσματα καὶ τὴν θάλασσα.

ΕΥΔΡΟΜΟΣ: Ἀπὸ Αγκόνα διὰ Σαγκάην μὲν φορτίον λιπασμάτων. Προστρέψαν εἰς Πόρτο 'Αλεξάντρε τὴν 20ην Μαΐου, λόγω σφάλματος τοῦ ραντάρ. Προσπάθειαι ἀνεκοινώσεως δι' ίδιων του μέσων καὶ, ἀργότερον, τῇ θορείᾳ ρυμουλκού ἀπέτυχον. Ή κυρία μηχανὴ τοῦ σκάφους ἐκτὸς λειτουργίας. Τὴν 7ην 'Ιουνίου ἀνεκοινώθη ὅτι τὸ σκάφος ἐκόπη εἰς δύο καὶ ἔγκατελεῖθο. Απαντά τὰ διαμερίσματα κατεκλύσθησαν ἐξ ὑδάτων.

ΘΕΟΜΑΝΑ: Ἀφίχθη εἰς Γιοκοχάμαν τὴν 31ην Μαΐου δι' ἐπισκευᾶς εἰς τὴν μηχανήν.

ΙΟΝ: Εἰς Σεπτέμβριον ὑπὸ ἔκφρωτων. Πυρκαϊά ἔξερράγη τὴν 29ην Μαΐου εἰς τὸ ἔξι ιχθυαλέρυον φορτίον τῶν κυτῶν 2 καὶ 3. Τὸ πῦρ ἐτέθη ὑπὸ ἐλεγχον διὰ χρήστων ἀφρώδους πυριμάχου. Οι πράκτορες ἀνέφερον ζημίας εἰς τὸ φορτίον καὶ τὸ σκάφος. Τὴν ἐπομένην ἔξερράγη πυρκαϊά ἐν νέου εἰς τὰ αὐτὰ κύτη καὶ ἐγένετο ἐστεπουμένη ἐκφόρτωσις δι' ἀρπάγης πρὸς ἀποφυγὴν περαιτέρω ζημιῶν εἰς τὸ σκάφος. Εν συνεχείᾳ, μετὰ τὴν καταστολὴν τοῦ πυρών, διενηργήθη ἐπιθεώρησις πρὸς διακρίνωσιν τῆς ἐκτάσεως τῶν ζημιῶν.

ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ: Ἀπὸ Ιλόσιο δι' Η. Π.Α. Τὴν 4ην 'Ιουνίου ἀνεκοινώθη εἰς Μανιλαν διὰ τὸ σκάφος προστρέψαν εἰς πλάτος 11.5'12'' βόρειον καὶ μῆκος 123.17'48'' ἀνατολικόν, ἀνελκυσθὲν δὲ τὴν ἐπομένην δι'

ιδίων του μέσων συνέχισε τὸν πλοῦν του.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ: Προστρέψεν εἰς πλάτος 39.41' βόρειον καὶ μῆκος 119.27' ἀνατολικόν, τὴν 3ην 'Ιουνίου, ἐπὶ λασπώδους βυθού, ἀλλ' ἀνειλκύσθη τὴν ἐπομένην δι' ίδιων του μέσων.

ΚΙΣΜΕΤ: Ἀπὸ Λέγκον διὰ Περσικὸν Κόπτον, προσήγγισεν εἰς Καζαππλάκαν τὴν 11η Μαΐου δι' ἐπισκευᾶς εἰς τοὺς λέβητας καὶ ἀπέπλευσε τὴν ἐπομένην.

ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: 'Υπέστη ζημίας εἰς τὰς βοηθητικὰς δηζελομηχανὰς ἐξ ἀμελείας τοῦ πληρώματος εἰς τὸ πρόσφατον παρέλθον. 'Επισκευαί ἐτελέσθησαν εἰς Πούλο Μπούκομ, τὴν 8ην 'Ιουνίου ἀπέπλευσε διὰ Μίρι.

ΜΑΓΚΑΝΑ: 'Απὸ Ισραὴλ μὲν γενικὸν φορτίον, προστράξει τὴν 25η Μαΐου εἰς Σάν Νίκολο, Βενετία, ἀλλ' ἀνειλκύσθη τὴν ίδιαν ἡμέραν τῇ βοηθείᾳ τριῶν ρυμουλκῶν.

ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ: Προστρέψεν εἰς πλάτος 21.43' βόρειον καὶ μῆκος 90.47' ἀνατολικὸν τὴν 27ην Μαΐου λόγω κακοκαιρίας αἱ σκάφων ρευμάτων. Τὸ σκάφος ἦτο κενόν. Προσπάθειαι ἀνελκύσεως τοῦ δι' ίδιων μέσων ἀπέτυχον. Τελικῶς ὑπὸ τοῦ ρυμουλκού ἀρχικήθησαν τὰ σκάφη τοῦ πληρώματος, ἀπέτηστη στοιχαγκόδυκης ὅπου τοῦ πληρώματος, ἀπέτηστη στοιχαγκόδυκης καὶ ἀπεβίστησεν ἐν μέλος τοῦ πληρώματος καὶ ἔτεροι δύο μετεφέρθησαν εἰς τὸ ιταλικὸν ύπερωρεάνιον «Γκαλιλέο Γκαλιλέο» πρὸς παροχὴν Ιατρικῆς βοηθείας.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΦ: 'Απὸ Μόντρεαλ διὰ Πούντα Καρπού, ἔξερράγη πυρκαϊά εἰς τὸ ἑστιατόριον τοῦ 22ην Μαΐου, ἐπισκευασίαι τοῦ 24ην Μαΐου εἰς πλάτος 200 μίλιον B.A. τῶν Βερμούδων. 'Εξεπεμφε σήμα κινδύνου. Τὸ πῦρ κατεστάλη ὑπὸ διοξειδίου τοῦ αἰθρακος καὶ τὴν 26η Μαΐου συνέχισε τὴν ταξίδιον του διὰ Κιουρασάον διόπου ἀφίχθη τὴν 1ην 'Ιουνίου καὶ ἐπεθεώρηθη.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ: 'Απὸ Αμέρεσσαν διὰ Μεσόγειον, κενόν. Τὴν 6ην 'Ιουνίου προσήγγισεν εἰς Σαΐν Ναζαιρ λόγω βλάβης τοῦ τοποθέτου.

ΠΑΡΘΕΝΩΝ: 'Αποπλεύσαν ἐξ Ούντεβαλλα τὴν 22ην Μαΐου, ὑπέστη βλάβην εἰς τὴν μηχανὴν ἔξωθι τοῦ λιμένος καὶ ἔρυμουλκήθη εἰς τὸ τόν ώς ἀνά λιμένα δι' ίδιων της ζημίας εἰς τὸ πρόστεγον. 'Επισκευαί ἀνελκύσθησαν τὴν 30η Μαΐου.

ΡΕΘΥΜΝΟΝ: Συνεκρούσθη ἔξωθι τοῦ Κιέλου μετὰ τοῦ δεξιαμενοπόλιού «Σέδεν Σής» τὴν 27η Μαΐου ὑποστάν ζημίας εἰς τὸ πρόστεγον. 'Επισκευαί ἀνελκύσθησαν τὴν 30η Μαΐου.

ΣΟΦΙΑ: Εἰς Οζάκαν τὴν 3ην 'Ιουνίου ὑπέφερε ζημίας ἐκ προσαράξεως.

ΤΑΥΡΟΣ: 'Απὸ Χούλλα, ἀφίχθη εἰς Χούκ διὰ Χόλλαντ τὴν 4ην 'Ιουνίου συρόμενον ὑπὸ ρυμουλκού λόγω ζημιῶν εἰς τοὺς λέβητας.

ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ: 'Απὸ Αμδούργον διὰ Μακασάρ. 'Ηγκυροβόλησεν ἔξωθι τῆς Αμδέρστης τὴν 28ην Μαΐου μὲν ζημίας εἰς τὴν μηχανὴν 'Ηγκυροβόλησεν ἔξωθι τῆς Αμδέρστης τὴν 28ην Μαΐου μὲν ζημίας εἰς τὴν μηχανὴν. 'Ετελέσθησαν ἐπισκευαί καὶ τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Παρά την σημειωθείσαν κατά το α' 150ή μερον τού 'Ιουνίου χαλάρωσιν τών ναυλών είς τὸν τομέα τῆς Β. Αμερικῆς — διά δημητριακά κυρίως — ή γενική ύποδομή της ναυλαγορᾶς έμφανίζεται σταθερά, ἐπιτρέπουσα τὴν πρόβλεψιν τῆς ἀνατιμήσεως κατὰ τὸ φθινόπωρον καὶ τὸν χειμῶνα. 'Ἀπόδεξις τῆς θετικῆς αὐτῆς προβλέψεως οἱ καλοὶ ναῦλοι, οἱ πληρωνόμενοι διά φορτώσεις ἀπωτέρων ἡμερομηνιῶν, ὅπως καὶ αἱ χρονοναυλάσεις, στίνες, ὥν καὶ εἰς μετριώτερον τόνον, ύποδεικνύουν τὴν ἐπιδίωξιν τῶν φορτωτῶν, ἐν ὅψει ηγέης μεταφορικῆς κινήσεως, ὅπως ἔξασφαλίσουν ἐν ἐπαρκείᾳ τὸ ἀναγκαιούν τοννά.

Κατὰ τομεῖς ή κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς ἔχει ἐν συντομομόρφῳ ως κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ: Μέτριος ὁ τόνος τῶν ναυλώσεων διά σιτηρά, ἀντισταθμιζόμενος ὅμως ἀπό τὴν κίνησιν περὶ τὰ γαιανθρακοφορτία τόσον δι' Ιαπωνίαν, όσον καὶ Εύρωπην.

'Ἄπο τὸν Κόλπον νέον συμβόλαιον μεταφορᾶς μὲ συνεχῆ ταξίδια ἐγνώσθη διά σιτηρά πρὸς Ιαπωνίαν. Διάρκεια διετῆς μὲ φορτώσεις τέσσαρας ἀπό Οκτώβριον - Νοέμβριον πρὸς 11.50 δολ. 'Ἀπλούν ταξίδιον δολ. 14.35. Διὰ N. Κορέαν δολ. 17. Διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπληρώνοντο ναῦλοι κάτω τῶν 9 δολ., καὶ ἐν συνεχείᾳ 9 δολ. Σκάφος 43.000 τόν. ἐκλείσθη εἰς τὰ 8.50 δολ., ἐπερον 37.000 τόν. δολ. 8.75 καὶ 23.000 τόν. δολ. 8.90. Διὰ Δανίαν δολ. 11.

'Ἄπο τὸ Μπαϊ Κομῷ δι' Ολλανδίαν δολ. 6.75 καὶ 6.50 δολ. φίο ἀναλόγως μεγέθους εἰς μπάλκ κάρριερς ('Ιουλίου). Τάνκερς ἀπό τὸν "Αγ. Λαυρέντιον δι' Ινδίαν 130/- καὶ 125/-, συνήθη δὲ φορτηγὰ 177/6. 'Ἐν συνεχείᾳ προσεφέρετο 7/6 ὀλιγώτερον. Διὰ τὸ Ρόττερνταμ δολ. 7.05.

Γαιανθρακες: Χαμηλότεροι πως καὶ οἱ ναῦλοι διά γαιανθρακοφορτία. Τὰ 7. 10 ἐπληρώθησαν διά τὴν 'Ολλανδίαν ἀπό τὸ Χάμπτον Ρόδδος εἰς σύνθετη σκάφος καὶ τὰ 8.50 διά Μουζέλ. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν δολ. 12.50 καὶ 12.75 ἀναλόγως μεγέθους. Συμβόλαιον τριετές διά φορτία 50.000 τόν. ἀπό τοῦ 1971, δολ. 7. Διὰ 5 ἐπὴ ἐκλείσθη σκάφος 125.000 τόν. μὲ συμπλήρωσιν φορτίου δι' Ιαπωνίαν ἀπό Τουμπαράο.

Παλαισιοσ δίδηρος: 'Ἄπο τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δι' Ιαπωνίαν δολ. 20.60 (σκάφος 25.000 τόν.) καὶ Γκιζόν δολ. 13.50.

Λιπάσματα ἀπό Τάκμπον δι' Ούλσαν δολ. 12.95.

ΡΙΒΕΡ ΠΛΕΙΤ: Ζωηρότης ἀξιοσημείωτος. Καλοὶ οἱ πληρωθέντες ναῦλοι διὰ τὴν Ιαπωνίαν καὶ τὸ Κόντινεντ. Δύο μικρὰ σκάφη διά Μάντσεστερ ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 17. 50 δολ. Διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 15.60 εἰς σύνθετες φορτηγὸν καὶ τὴν Βενεζουέλαν δολ. 14.45. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν κάποια χαλαρότης εἰς ναῦλους. Τὰ δολ. 21.75 καὶ 21.80 ἐπληρώθησαν εἰς συνήθη φορτηγά.

'Αραβδοσιτος ἀπό Σάντος διά Μάντσεστερ δολ. 19 φίο σκάφος μικρὸν.

Σιδηρομετάλλευμα ἀπό τὴν Βραζιλίαν (Ρίον 'Ιανέριον) διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 9 καὶ διὰ Πολωνίαν δολ. 11.25, ἀπό Τουμπαράο καὶ Βιτόρια. 'Ἄπο τὴν Δυτ. Αφρικῆν (Μουρδίσια) δολ. 4.60 φίο εἰς σκάφος 65.000 τόν. διὰ τὴν 'Ολλανδίαν καὶ ἀπό Πόρτ Επιέν διὰ Γκιζόν δολ. 5 καὶ 5.20.

ΒΟΡ. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: 'Ἄπο Βρετ. Κολομβίαν δι' Ινδίαν 152/6 δλ. ἐκφορτ. σιτηρά (Αύγουστον). Διὰ τὴν Ιαπωνίαν δολ. 12.50 καὶ 13 δλ. ἐκφ. ('Ιούλιον).

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ — ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗ: Τὸ κύριον ἐνδιαφέρον προεκλήθη ἀπὸ τὰς ναυλώσεις διὰ μεταφορᾶς γαιανθρακος ἀπὸ τὴν Αυστραλίαν διὰ τὸ Εύρωπαϊκὸν Κόντινεντ! Τὰ 9.50 δολ. φίο ἐπληρώθησαν διὰ τέσσαρα συνεχῆ ταξίδια διὰ σκάφη 30.000 τόν. μὲ ἑναρξιν 1971 καὶ εἰς ἐπερον σκάφος 38.000 τόν. μὲ τὸν αὐτὸν ναῦλον διὰ τέσσαρα ἐπίσης φορτία. 'Ἔτερα συμβόλαια διὰ σκάφη 40 - 50.000 τόνων ἐπὶ πενταετίαν μὲ ἑναρξιν 1971 ἀνὰ τρίμηνον μὲ ναῦλον 6 δολ. φίο. Σιτηρά ἀπὸ Φρημάτλ διὰ Τίλμπουρου 102/6, μὲ 6.000 τόν. ἐκφόρτ. Ἐλευθ. καὶ ἀπὸ Νότιον Ούαλιαν διὰ Σιγκαπούρου 12.25 μὲ μικρὸν σκάφος. Διὰ Πόρτ Σουδάν 116/3. Ζάχαρις ἀπὸ Κουντάλδην 165/- (βάσις 27 ποδ. 9 ίντσ.) διὰ σκάφος 11.000 τόν. δι' Αγγλίαν καὶ 162/- γκρός (Αύγουστον) διὰ λιμ. B. Ατλαντικοῦ. 'Ἄπο Φιλιππίνας διὰ B. Αμερικῆν 12.25 δολ. φίο. 'Ἄπο Ντάιρεν διὰ Κωνσταντζαν κώκ 20.75 δολ.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ: Λιπάσματα διὰ N. Κίναν ἀπὸ τὴν Αδριατικὴν 180/6 φίο. Σιτηρά ἀπὸ Μπορντώ ή Λά Παλίς διὰ Σαγκάνη - Ντάιρεν ρέιντζ 190/- ('Ιουνίου) φίο εἰς σκάφος 12.500 τόν. 'Ἄπο M. Θάλασσαν διὰ Λάγκος τασμέντα δολ. 12.75.

Λιπάσματα ἀπὸ τὸ Κόντινεντ διὰ Κίναν εἰς μικρὸν σκάφος 184/- φίο. Ζάχαρις ἀπὸ Πολωνίαν εἰς Χόγκ Κόγκ δολ. 24.

ΤΑ·Ι·Μ ΤΣΑΡΤΕΡΣ: Ζωηρὰ ή κίνησις χρονοναλώσεων. Οἱ Ιάπωνες ἀπέχουν. Διὰ 3 - 4 μῆνας δολ. 5.85 (σκάφος 15.408 τ.). Διὰ 4 - 6 μῆνας δολ. 5.50 (σκάφος 15.210 τόν.). Δι' 11 - 13 μῆνας δολ. 5.50 (σκάφος 14.900 τόν.), δολ. 4.55 (σκάφος 57.016 τόν.) καὶ 4.22 δολ. (σκάφος 57.795 τόν.). Διὰ δώδεκα μῆνας δολ. 4.50 (σκάφος 24.310 τόν.) καὶ 5.50 (φρίντομ). Δι' ἐν ἑτοῖς σκάφος 50.000 τόν. δολ. 4.15. Διὰ 14 - 15 μῆνας σκάφος 50.900 τόν. δολ. 4.25 καὶ διὰ 18 μῆνας δολ. 4.25. Τέλος σκάφος 26.095 τόν. διὰ 24 - 26 μῆνας δολ. 4.27½.

ΑΤΜΟΚΙΝΗΤΑ: 6 - 10 μῆνας 1.875 δολ. ἡμερησίων καὶ 8 - 12 μῆνας 1.850 δολ. ἡμερησίων (μικρὰ σκάφη).

ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΑ ΤΑΣ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΤΑ 6% ΕΤΗΣΙΩΣ

Κατὰ τὸ εἰς Λουδίνων τὰς ἀρχὰς 'Ιουνίου πραγματοποιηθὲν συνέδριον τῆς Διεθνοῦς 'Οργανώτεως Συντονισμοῦ Χειρισμοῦ Φορτίων, ἀνεφέρθησαν λίαν ἐνδιαφέροντα στοιχεῖα περὶ τοῦ μέλλοντος τῶν παγκοσμίων ὑπερποτίων φορτίων. Οὕτω, ἐνῷ δὲ συνολικὸς δύκος τῶν φορτίων τούτων πρὸ τετραετίας ἀνῆλθεν εἰς 1.750.000.000 τόνους, ἐλέχθη διὰ διά τοῦ Ανατολικοῦ δύκος κατὰ τὸ 1975 προβλέπεται νὰ ἀνέλθῃ εἰς 3.068.000.000 τόνους.

'Ο συνεδρος κ. Πιέρρο Κανγκαρντέλ, πρόεδρος τοῦ Διευθυντηρίου τῆς ἐν Παρισίοις Βιομηχανικῆς καὶ Ναυτιλιακῆς 'Ενωσεως, προβλέπει διὰ τὰ παγκοσμία ὑπερτόντων φορτίων θὰ ἀνέλθουν κατὰ τὸ 1980 εἰς 4.050.000.000 τόν., σπερ σημαίνει ἐπήσιον ρυθμὸν.

αύξησεως κατὰ περίπου 6%. Εἰς τὸ εὐρύτερον πλαίσιον τῆς ὑπὸ τὸν τίτλον 'Αναπτυξιακού Ναυτιλίαν οἱ Κανγκαρντέλ εἰπεν, διὰ φαίνεται ὡς «εὔλογη» ἡ προοπτική, διὰ ή μερὶς τοῦ λέοντος ἐτῶν μεταφορῶν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου θὰ ἔξασφαλουθήσῃ νὰ ἀνήκῃ εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Αἱ ἀπὸ ἀέρος μεταφοραὶ ἔσημειωσαν λαμπρὰ προόδους, ἀλλὰ οἱ πιθαναὶ ποσότηταις ἀεροπορικῶν μεταφορῶν εἰς τὸ μέλλον θὰ είναι περιωρισμέναι.

«Ἐξ αὐλου, σημα, — ὡς προσέθεσεν ὁ κ. Κανγκαρντέλ, — δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ἀμελούμεν τὴν ἐνδεχομένην ἐπίπτωσιν τῶν πετρελαιαγωγῶν σωλήνων ἀπὸ τῆς σκοπιάς γεωγραφικῆς ἀνακοστανομῆς τῶν διακινήσεων πετρελαιών καὶ υγραερίων, ἔστω καὶ ἔαν πρόκειται, ὡς συνήθως, περὶ συμπληρωματικοῦ συστήματος τῆς ἀπὸ θαλάσσης ἐμπορικῆς διακινήσεως.»

«Ἐτερος διαλητής δ. κ. T. P. B. Μιτόλλαντ, βοηθός - διευθύνων σύμβουλος τῶν Φρείταϊνερς, ἀνέπτυξε τὸ θέμα τῶν ἔξελίξεων εἰς τὰς αὐτὰς σημειουμένην τάσιν αὐλανομένου ὄρθιολογισμοῦ διὰ τῆς ἀναδιαρθρώσεως τοῦ κλάδου τούτου μεταφορῶν εἰς μικρότερον ἀριθμὸν μεγαλυτέρου μεγέθους μονάδων. Προβλέπεται διὰ ή τάσις αὐτῆς θὰ συνεχισθῇ οὐρή τὴν ἀράβημένην 10ετίαν καὶ διὰ θὰ πρόκειται περὶ ύγιοις ἔξελίξεως, ἐφ' ὅσον ἀπόφευχθεῖν οἱ ἔκστερωθεν κίνδυνοι μονοπλών.

Τέλος, δ. Δρ. E. K. Βόρλετ, διευθύνων σύμβουλος διμωνύμου ἐταιρίας, ὡμιλητεύων ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν ἔξελίξεων εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορᾶς καὶ εἶπεν διὰ τὸ χάρος εἰς τὰ μπάλκ - κάρριερς καὶ τὰ μεγάλης ταχύτητος πλοῖα - κοντέινερς ἐπίτευχθὲν χαμηλὸν μεταφορικὸν κόστος εἶναι ἀμέσως χρήσιμον εἰς τὰς ἀγορὰς μὲ ιδιαιτέρως υφῆλην ιδίαν ζήτησιν. Τὸ γεγονός τούτου μεγέθυνε, κατ' ἄρχισην, τὸ μεταξὺ τῶν πλουσίων καὶ πτωχῶν χωρῶν χάσμα, δύναται διὰ μᾶς νὰ καλυφθῇ τοῦτο πως διὰ μικροτέρων σκαφῶν τούτους «feeders service», ὡς πρὸς τὰς πτωχάς χώρας.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΑΛΟΙΩΝ

Τὴν ἀνίονσαν, παρὰ τὴν ἐποχήν, συνεχίζει ή ναυλαγορά. Τὸ ἄνευ, ίσως, προηγουμένου φυτούμου διαγράφεται διὰ τὸν χειμῶνα. 'Η ζήτησις τοννάς υπέρκαλπετεί ήδη τὴν προσφοράν καὶ αἱ εἰς πετρελαιοειδῆ ἀνάγκαιαι αύξανονται ἀπὸ ημέρας εἰς ημέραν.

Οἱ ναῦλοι ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον δι' Αγγλίαν - Κόντινεντ ἐκμαίνοντο κατὰ τὸ α' 150ήμερον 'Ιουνίου εἰς τὰ 140 τοῦ Γουντρίτσεκού, καὶ διὰ τὴν 'Απωλ. Ανατολήν γύρω τῶν 150. Τὸ διαθέσιμον τοννάς λίαν περιωρισμένον. 'Ἄπο τὴν Μεσόγειον χαλαρότερον γύρω τῶν 115.

«Ψηφλοὶ οἱ ναῦλοι τῆς Καραϊβικῆς διὰ B. Αμερικῆν περιεστράφησαν γύρω τῶν 200 τοῦ Γουνδρίτσεκού, χαμηλότεροι δι' ὑπερατλαντικὰ ταξίδια διὰ σκάφη 12 μηνῶν διὰ σκάφη 34 καὶ 43.000 τόνων., ἀπὸ Περσικὸν δι' I. Ιαπωνίαν 135 τοῦ Γουνδρίτσεκού. Δύο νεότευκτα O.B.O., 135.000 τόν. d.w. ἔκστον διὰ δικτύων ημέρα, πρὸς 2.225 δολ. κατὰ τόνων τὴν ημέραν. Παράδοσις μέσα 1972.

Ζωηρὸν τὸ ἐνδιαφέρον διὰ χρονοναυλώσεως. Συνεχῆ ταξίδια 12 μηνῶν διὰ σκάφη 34 καὶ 43.000 τόνων., ἀπὸ Περσικὸν δικτύων. Συνεχῆ ταξίδια νορθγκικοῦ τοννάς πέντε μὲ 135 τοῦ Γουνδρίτσεκού. 'Εξ συνεχῆ εἰς τὰ 125 καὶ τρία ἐπίστησις εἰς τὰ 120 (τρία μαρμούθ θὰ ἀπασχοληθούν).

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝΟΥ: Άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού (Βορειώς Χάρτηρες) 6.000 τόν. δρυγίκου δυτικής Ιταλίαν. δολ. 17.50. Ιουλίου.

ΝΕΠΤΟΥΝ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. γεννημάτων Λισσαδίνα δολ. 11 με 1.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Ιουνίου 15 - 30.

ΝΤΗΘΕΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΤΡΩΝΗΣ (λιβ.): Μπαι Κορώ 13.000 τόν. σίτου Αλεξανδρεία δολ. 11. 2.000 τόν. έλ. έκφρτωσις, Ιουλίου 27 - Αύγουστου 25.

ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (λιβ.): Άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού (Βορειώς Χάρτηρες) 25.000 τόν. πολαιοσιδήρων Ιαπωνίαν. δολ. 20.60. Ιουλίου.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 33.000 τόν. γεννημάτων Τουρκικούς λιμένας Μεσογείου δολ. 13.10 με 1.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Ιουνίου 18 - 25.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 24.500 τόν. δ.ώ. φορτίου γιανθρώκων (1.081.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολ. 318.000 με 8.000/10.000 τόν. φορτοεκφρότωσιν, Ιουνίου 20 - Ιουλίου 5.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ. (λιβ.): Νέας Ορελένην 10.500 τόν. δ.ώ. φορτίου χονδραλέπων (685.000 κ.π.) Ρόττερνταμ δολ. 12. Μαΐου 28 - Ιουνίου 5.

ΚΩΣΤΗΣ ΤΡΩΗΝ: Λιμένας Κόλπου 24.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 14.80 έλ. έκφρτωσικών, Ιουλίου 1 - 21.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I: Λιμένας Κόλπου 24.000 τόν. Ιαπωνίαν δολ. 14.75 έλ. έκφρτωτικών, Ιουλίου 1 - 25.

ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ (λιβ. εις τάιμ τσάρτερ): Λιμένας Κόλπου 23.000 τόν. γεννημάτων Όλλανδιαν δολ. 8.90. Ιουνίου 5 - 15.

ΣΙΩΝΙΑ Η έπερον: Αγ. Λαυρέντιον 14.000 τόν. γεννημάτων Ινδίας 177/6 με 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Αύγουστου 1 - 25.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΑΕΜ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 13.800 τόν. δ.ώ. φορτίου χονδραλέπων (704.300 κ.π.) Ρόττερνταμ δολ. 125.000. Ιουνίου 20 - 30.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 24.000 τόν. δ.ώ. φορτίου γεννημάτων (1.260.578 κ.π.) Ρόττερνταμ δολ. 216.000. Ιουνίου 13 - 22.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΑΕΜ (λιβ.): Αγ. Λαυρέντιον 14.000 τόν. γεννημάτων Ινδίας 177/6 όφιον Μπαι Κορώ η Πόρτ Καρτί 175/- με 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Αύγουστου 1 - 25.

ΣΙΝΤΥ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 33.000 τόν. γεννημάτων Αμεριγένων δολ. 8.50 όφιον Βέλγιουν δολ. 8.65, γερμανικούς λιμένας βορείου βαλάσσης δολ. 8.75. Ιουνίου 15 - 25.

ΕΚΟΥ-ΙΤΥ (λιβ. δ.): Αγ. Λαυρέντιον 22.000 τόν. γεννημάτων Ινδίας 130/- με 1.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Αύγουστου 1 - 20.

ΝΤΟΒΕΡ (λιβ. δ.): Αγ. Λαυρέντιον 24.000 τόν. γεννημάτων Βοδάνη, Κάντλαν, Μαρδρς 125/- όφιον Μπαι Κορώ η Πόρτ Καρτί 122/6 με 1.500 τόν. γκρός φορτωσιν, έλευθ. έκφρτωτικών, Αύγουστου 1 - 25.

ΤΡΙΝΙΤΙ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων Δανίαν δολ. 11 με 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Ιουνίου 10 - 25.

ΓΚΟΡΝΤΙΑΝ: Αγ. Λαυρέντιον 15.000 τόν. κρίθης Ειδονειών 75/- με 3.000 τόν. έκφρτωσιν, Ιουνίου 25 - Ιουλίου 10.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ (λιβ.): Χάρηπον ρόδων 16.000 τόν. γιανθρώκων Ριον Ιανέριον δολ. 11. 25 με 3.000/1.300 τόν. φορτοεκφρότωσιν εις τά 60 σάντες, Ιουλίου 1 - 10.

ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ: Βαλτιμάρηρ 13.000 τόν. χονδραλέπων Μπορντώ - Μπρές ρέιντζ δολ. 9.70 με 25 σάντες έξτρα διά κατά πρόσθετον λιμένας έκφρτωτος πέραν των τριών, με 5.000/2.000 τόν. φορτοεκφρότωσιν, Ιουνίου 5 - 15.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ: Βανκούμερ 14.300 τ. δ.ώ. φορτίου γεννημάτων (789.000 κ.π.) Ιαπωνίαν δολ. 189.000 με 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Ιουλίου 10 - 28.

ΚΑΡΥΑΤΙΣ (ναυπηγούμενον): Βρετ. Κολομβίαν 16.200 τ. γεννημάτων ανατολικήν άκτην Ινδίας 152/6 με 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Αύγουστου 1 - 28.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. (λιβ.): Βόρ. Ειρηνικὸν 14.

000 κρίθης Ιαπωνίαν δολ. 13 με 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Ιουνίου 22 - Ιουλίου 5.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΚΩΣΤΗΣ: Ούχι Βορειότερον τού Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπουένος "Άρες 12.000 τόν. γεννημάτων Πουέρτο Καμπέλλο ή Μπακάσιο πόδο. 14.45 έλ. έκφρτωτικών με 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφρότωσιν, Ιουλίου 6 - 24.

ΜΥΡΩΝ (λιβ.): Περού 30.000 τόν. μεταλλεύματος Όλλανδιαν δολ. 8.75, Ιουνίου 25 - Ιουλίου 25.

ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (π.): Ούχι Βορειότερον τού Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπουένος "Άρες 14.000 τόν. γεννημάτων Αμέρισαν, Άμβρούγον ρέιντζ δολ. 15.60 όφιον συμπλήρωσιν Μπαχίαν Μπλάνκαν 50 σάντες έξτρα, έλ. έκφρτωτικών με 2.000/3.000 τόν. φορτοεκφρότωσιν, Ιουλίου 12 - 30.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (εις τάιμ τσάρτερ): Ούχι Βορειότερον τού Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπουένος "Άρες 14.000 τόν. γεννημάτων νότιον Ιαπωνίαν δολ. 21.50, έλ. έκφρτωτικών με 2.000/2.500 τόν. φορτοεκφρότωσιν, Αύγουστου 15 - Σεπτεμβρίου 10.

ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιβ. εις τάιμ τσάρτερ): Ούχι Βορειότερον τού Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπουένος "Άρες 13.500 τόν. γεννημάτων νότιον Ιαπωνίαν δολ. 21.50 έλ. έκφρτωτικών με 2.000/2.500 τόν. φορτοεκφρότωσιν, Ιουλίου 10 - 14.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (εις τάιμ τσάρτερ): Ρίον Ιανέριον 22.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Όλλανδιαν δολ. 9 με 5.000 τόν. φορτωσιν, Ιουνίου 20 - Ιουλίου 4.

ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΣ: Μπάχιαν Μπλάνκαν 14.500 τόν. σίτου Λαττάκια ή Ταρπίται δολ. 18.25 ένα λιμένας έκφρτωσιν, δολ. 18.60 δύο, με 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφρότωσιν, Ιουνίου 25 - Ιουλίου 15.

ΜΑΡΘΑ (δ.): Ούχι Βορειότερον τού Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπουένος "Άρες 15.000 τόν. γεννημάτων Μπορντώ - Άμβρούγον ρέιντζ δολ. 11.60 έλ. έκφρτωτικών με 2.000/3.000 τόν. φορτοεκφρότωσιν, δολ. 1.000 έξτρα ασφάλιστρα, Αύγουστου.

ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.: Ούχι Βορειότερον τού Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπουένος "Άρες 12.500 τόν. γεννημάτων νότιον Ιαπωνίαν δολ. 21.50 έλ. έκφρτωτικών με 2.000/2.500 τόν. φορτοεκφρότωσιν, Ιουλίου 14 - Αύγουστου 5.

ΚΟΣΜΑΡ (λιβ.): Ρίβερ Πλέιτ 9.500 τόν. γεννημάτων "Ειδονειώσιμο - Μπέλφαστ, Κόρκ η Δουβλίνων δολ. 17.75 με 2.000 τόν. γκρός φορτωσιν, 2.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Ιουλίου 20 - Αύγουστου 5.

ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΑΣ

ΜΑΡΙΑ Ν. Νοδορωσίσκην 9.000 τόν. τοιμένων Λάργοκος ή Απάτα δολ. 12.75, δολ. 5.000 έξτρα ασφάλιστρα, Ιουνίου 10 - 25.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ - KONTINENT

ΑΝΤΩΝΙΑ ΣΥΛΑ: Άμβρεσαν και Γένοβαν 9. 272 τόν. άλευρων Κελλάνην δολ. 35.50 με 250 τόν. φορτωσιν Άμβρεσαν, 150 τόν. Γένοβαν, 750 τόν. έκφρτωσιν, Ιουνίου 15 - 22.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΑΡΤΕΜΙΣ: "Ενα - δύο λιμένας δυτικής Αυστραλίας 22.000 τόν. σίτου Βορειού Κίναν δύο συνοχη ταξίδια, 108/6 τό α' ταξίδιον, 107/6 τό β' έναρξης τέλος Ιουνίου - άρχας Ιουλίου.

ΚΑΒΟΝΤΟΡΟ (λιβ.): Πόρτ Κέρπου 15.000 τόν. γιανθρώκων Ιαπωνίαν δολ. 8.30 όφιον Νιούκαστλ δολ. 8.50 με 5.000/5.000 τόν. φορτοεκφρότωσιν, 2.500 τόν. φορτωσιν Νιούκαστλ, άρχας Ιουνίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΛ (λιβ.): Φρημαντή 23.500 τόν. σίτου Τίμπουρου 102/6 με 1.500 τόν. γκρός φορτωσιν, 6.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Ιουνίου 12-25.

ΑΙΓΑΙΩΝΙΑ: Αυτόπελα 20.000 τόν. γιανθρώκων Ιαπωνίαν δολ. 7.60 με 10.000/10.000 τόν. φορτοεκφρότωσιν, Ιουνίου 15 - 30.

ΑΠΗΑΙΤΩΝΣ (λιβ.): Σίδνευ 14.000 τόν. σίτου Αυτοφοργάστα δολ. 13.90 με 1.500 τόν. γκρός φορτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Ιουνίου 20 -

Ιουλίου 15.

ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΟΥΙ-ΝΓΚΣ: Νιούκαστλ ή Σίδνευ 14.000 τόν. σίτου Αυτοφοργάστα δολ. 14.75 με 1.500 τόν. γκρός φορτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Ιουνίου 25 - Ιουλίου 25.

ΘΕΟΜΗΤΩΡ III (λιβ.): Γκερλόγκ 24.000 τόν. σίτου Πόρτ Σουδάν 116/3 με 1.500 τόν. γκρός φορτωσιν, 1.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Ιουνίου 25 - Ιουλίου 25.

ΘΕΟΜΗΤΩΡ IV (λιβ.): Γκερλόγκ 20.75 τόν. κών. Κωνσταντίνειαν δολ. 20.75 με 1.500/1.500 τόν. φορτοεκφρότωσιν, Ιουνίου 25 - Ιουλίου 25.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΣΚΙΝΟΣ: Αιτή 3.200 τόν. ζωχάρεως λιμένας Κόλπου δολ. 8.25, άμερικαν. λιμένας ακτής Απλαντικού δολ. 9.25 με 700/1.500 τόν. φορτοεκφρότωσιν, Ιουνίου 1 - 10.

ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗ: Πελανιόν 11.500 τόν. ζωχάρεως Χόγκ Κόρκ δολ. 24 με 1.000/11.000 τόν. φορτοεκφρότωσιν, άμεσος φορτωσιν.

ΔΡΑΙΝΗ: Ήσητ Λόντον ή Κείτ Τάουν 11.500 τόν. άρσος φορτωσιν, 1.000 τόν. γκρός φορτωσιν, Ιουνίου 25 - Ιουλίου 15.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ: Κακεμπάλκαν 13.500 τόν. φωσφάτων Κίναν 148/- ή Βόρειον Κίναν 150/- με 1.500 τόν. έκφρτωσιν, Ιουνίου 4 - 20.

ΜΑΡΙΑ Κ.: Ντάρμπιταν, Ήσητ Λόντον, Κείτ Τάουν 11.500 τόν. άρσος φορτωσιν Βερακρούζ δολ. 13.65 μόνιμον Μαντζιάλαν δολ. 17. με 2.000 τόν. γκρός φορτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Ιουνίου 8 - 25.

ΕΥΡΥΤΑΝΗ: Ήσητ Λόντον, Κείτ Τάουν 11.500 τόν. φορτωσιν Βραζιλίδας 14.780 τόν. δ.ώ. (620.000 κ.π., 12 μίλ., 19 τόν. φοινέλ δίλ) δολ. 3.300 ήμερησίων, παράδοσις Επινοπάρδοσις Ιαπωνίας.

ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ: 13.985 τ. δ.ώ. (830.000 κ.π., 12½ μίλ., 19 τόν. φοινέλ δίλ) δολ. 4.55, ταξίδιο 11 - 13 μηνών, παράδοσις Σπετεμβρίου, Έπεινοπάρδοσις Αγγλίας, Κόνιντεν, Μεσογείων, άμερικαν. λιμένας Απλερίου ή Κόλπου.

ΑΡΙΣΤΟΝΙΟΣ ΠΡΙΝΕΣ: 22.977 τ. δ.ώ. (1.076.000 κ.π., 14 μίλ., 28 τόν. φοινέλ δίλ) και 1% τόν. νηπέζ δίλ) δολ. 4.500 ήμερησίων παράδοσις διαπλωντών Μπρούνιμπούτελ, Μαΐου 26, Έπεινοπάρδοσις Ιταλίαν, ή Κυκλαίκων ταξίδιον Ρίβερ Πλέιτ.

ΠΕΡΑ ΔΙ-ΑΛΑΝΤ: 16.520 τ. δ.ώ. (776.375 κ.π., 16 μίλ., 28 τόν. φοινέλ δίλ) και 2½ τόν. νηπέζ δίλ) δολ. 3.750 ήμερησίων, παράδοσις μετά τον δεξιμενισμόν εκ Ρόττερνταμ, Ιουνίου 3 - 10, Έπεινοπάρδοσις Φράνσεντλ - Μπρισμπέτ - Έπεινοπάρδοσις Ιαπωνίαν.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ (λιβ.): 9.400 τόν. δ.ώ. (496.000 κ.π., 13 μίλ., 40 τόν. φοινέλ δίλ) παράδοσις Χιούτον, Ιουνίου 5 - 10, Έπεινοπάρδοσις Ιαπωνίας Μπεργκόντα, Ιουνίου 12 - 25.

ΤΡΙΑΣ (λιβ.): 8.024 τ. δ.ώ. (470.000 κ.π., 14 μίλ., 40 τόν. φοινέλ δίλ) δολ. 11.850 ήμερησίων, 8 - 12 μηνών ταξίδιοι, παράδοσις Τόκιο, Αύγουστου 10 - 31, Έπεινοπάρδοσις Ιαπωνίαν.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (ναυπηγόμενον): 14.950 τ. δ.ώ. (670.000 κ.π., 13½ μίλ., 18½ τόν. φοινέλ δίλ) και 1% τόν. νηπέζ δίλ) δολ. 5.50, ταξίδιο 11 - 13 μηνών, παράδοσις Τόκιο, Αύγουστου 10 - 31, Έπεινοπάρδοσις Ιαπωνίαν.

ΤΟΥΛΑ ΣΥΛΛΑ: 11.651 τ. δ.ώ. (553.000 κ.π., 13 μίλ., 17 τόν. φοινέλ δίλ) και 12 τόν. νηπέζ δίλ) δολ. 2.085 ήμερησίων, παράδοσις Τσινγκούκταο, Ιουνίου 5 - 15, Έπεινοπάρδοσις Αμέρισαν - Αμ

TELEGRAMS :

"MARSHIP"

San Francisco

UNITED MARITIME SHIP SUPPLIERS INC.

PROVISIONS — DECK, ENGINE & CABIN STORES

630 TENNESSEE STREET

SAN FRANCISCO, CALIFORNIA 94107

βούργους ρέιντς μέσω ινδονησίας.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν. (λιβ.): 8.024 τόν. Δ.ω. (470.000 κ.π., 14 μιλ., 40 τόν. φιούσελ δίλ) δολ. 1.875 ήμερησίων, ταξίδιο 6 - 10 μηνών, παράδοσης 'Αμποτάνια', Ιουνίου 11 - 25.

ΕΝΟΤΗΣ: 12.584 τ. (Δ.ω. (580.000 κ.π., 13 μιλ., 18 τόν. φιούσελ δίλ) δολ. 1.975, άμερις παράδοσης Τσιγκάτο, έπαναπαράδοσης 'Αμπερσαν, 'Αμπουργούς ρέιντς μέσω Μιτσαγκόγκ.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΛ. (λιβ.): 28.850 τ. Δ.ω. (1.260.000 κ.π., 15 μιλ., 43 τόν. φιούσελ δίλ και 2,5 τόν. ντήζελ δίλ) δολ. 5.40, παράδοσης μετά τόν άποτόλους έξι 'Ισπανίας, 'Ιουνίου 5 - 15, έπαναπαράδοσης Φιλιππίνας, Ταϊβάν, Χογκ Κούγκ, νότιον Ισπανίαν μέσω Αυστραλίας.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ: 11.950 τ. Δ.ω. (581.000 κ.π., 12 μιλ., 14 τόν. φιούσελ δίλ και 1,5 τόν. ντήζελ δίλ) δολ. 2.200 ήμερησίως, ένα κυκλικόν ταξίδιον 'Αγιού Λαυρεντίου, έπομος παράδοσης 'Αμπερσαν, έπαναπαράδοσης Ρότερντρημον.

ΑΘΕΝΣ (λιβ.): 14.920 τόν. Δ.ω. (706.000 κ.π., 13 μιλ., 19 τόν. φιούσελ δίλ και 1 τόν. ντήζελ δίλ) δολ. 3.350 ήμερησίως, παράδοσης Πουαταρίνας, 'Ιευλίου 11 - 15, έπαναπαράδοσης άμερικαν. λιμένων 'Ατλαντικού Κόλπου.

ΚΑΡΙΝΑ (λιβ.): 15.042 τ. Δ.ω. (694.000 κ.π., 14 μιλ., 12 τόν. φιούσελ δίλ και 11 τόν. ντήζελ δίλ) δολ. 2.800 ήμερησίων πλέον δολ. 500 μηνιαίως δι' υπερεργίας. Ένα κυκλικόν ταξίδιον Ρίβερ Πλέιτ, παράδοσης Μόζι - Τόκιο Μπαϊν ρέιντς, 'Ιουλίου 18 - Αύγουστου 5, έπαναπαράδοσης 'Ισπανίαν.

ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λιβ.): 15.408 τ. Δ.ω. (701.000 κ.π., 15 μιλ., 27 - 28 τόν. φιούσελ δίλ και 1 τόν. ντήζελ δίλ) δολ. 5.85 ταξίδιο 3 - 4 μηνών, παράδοσης και έπαναπαράδοσης 'Ισπανίαν, 'Ιουνίου 10 - 20.

ΟΣΕΑΝΙΚΑ (λιβ.): 57.795 τ. Δ.ω. (2.422.000 κ.π., 15½ μιλ., 60 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ) δολ. 4.22½, 11 - 13 μηνών ταξίδιον, παράδοσης 'Ισπανίαν, 'Ιουλίου.

ΣΑΝΤΑ ΦΩΤΕΙΝΗ: 16.000 τ. Δ.ω. ταξίδιο 12 μηνών, παράδοσης 'Ισπανίαν, 'Ιουνίου - 'Ιουλίου, δολ. 5.50.

ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.): 12.220 τόν. Δ.ω. (562.580 κ.π., 13½ - 14 μιλ., 17 - 18 τόν. φιούσελ δίλ και 11½ τόν. ντήζελ δίλ) λίρος 1.010 ήμερησίων, παράδοσης διαπλέοντας Ρότερντρημον, 'Ιουνίου 12 - 16, έπαναπαράδοσης άμερικαν. λιμένων 'Ατλαντικού ή Κόλπου, 'Αγγλίαν, Χάρδρην - 'Αμπουργον ρέιντς, ένα κυκλικόν ταξίδιον "Άπω - Ανατολής μέσω 'Αγ. Λαυρεντίου σύχι διπτικότερον του Μόντρεαλ, ουρεικαν. λιμένων 'Ατλαντικού και νοτίου 'Αφρικής.

ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ: 14.007 τ. Δ.ω. (654.000 κ.π., 14 μιλ., 19 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ) δολ. 2.400 ήμερησίως, παράδοσης διαπλέοντας την Κίναν 'Ιουνίου 5 - 10, έπαναπαράδοσης 'Ισπανίαν μέσω Βραζιλίας.

ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ: 16.103 τ. Δ.ω. (739.000 κ.π., 13 - 13½ μιλ., 19 - 20 τόν. φιούσελ δίλ και 1½ τόν. ντήζελ δίλ) δολ. 4.600 ήμερησίως συρτηριλαμβανομένων των υπερωρίων, παράδοσης Νέων 'Υδρην, 'Ιουνίου 9 - 11/2, έπαναπαράδοσης Μπερντώ - 'Αμπουργον ρέιντς.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ: 26.095 τ. Δ.ω. (1.043.000 κ.π., 15½ μιλ., 35 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ) δολ. 4.27½, ταξίδιο 24 - 26 μηνών, παράδοσης 'Ισπανίαν 'Ιουνίου - 'Ιουλίου.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΓΚΛΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Καραϊβικήν 34.000 τόν. Πουέρτο Ρίκο, Γουορλντσκέιλ 157½,

άμερις φόρτωσης.

ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (λιβ.): Διυτ. 'Αφρικήν 42.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδιναվίαν, Γουορλντ-

σκέιλ 145, 'Ιουνίου 10.

ΜΑΡΙΑΣΕΝΑ Μ.: Στάγκεν 25.000 τόν. Σουηδίαν και η Δανίαν, Γουορλντσκέιλ 1180, 'Ιουνίου 5.

ΙΩΑΝΝΑ Β.: Κόρντον 19.000 τόν. Λαντόντερρυ, Γουορλντσκέιλ 210, άμερις φόρτωσης.

ΟΡΙΚΟ (λιβ.): Καραϊβικήν 19.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 125, έπομος φόρτωσης.

ΓΚΛΟΣΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Καραϊβικήν 30.000 τόν. άμερικαν. λιμένων 'Ατλαντικού (θρειώς Χάρτερας), Γουορλντσκέιλ 190, 'Ιουνίου 7.

ΚΙΣΜΕΤ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 4.000 τόν. Νιογκές, Γουορλντσκέιλ 137½, 'Ιουνίου 13.

ΟΣΕΑΝ ΛΑΝΣΕΡ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 25.000 τόν. "Άπω 'Ανατολήν, Γουορλντσκέιλ 155, 'Ιουνίου 5.

ΜΙΧΑΗΛ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 42.000 τόν. "Άπω 'Ανατολήν, Γουορλντσκέιλ 150, έπομος φόρτωσης.

ΣΤΑΚΑΡΑ: Τάιμ τσάρτερ 29.841 τόν. Δ.ω. (15 μιλ., 39 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ) δολ. 4, ταξίδια τριών έτών, παράδοσης 'Ιουνίου.

ΣΤΑΒΑΝΤΑ: Τάιμ τσάρτερ 29.841 τόν. Δ.ω. (15 μιλ., 39 τόν. φιούσελ δίλ και 2 τόν. ντήζελ δίλ) δολ. 4, ταξίδια τριών έτών, παράδοσης 'Ιουνίου.

ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κ.): Τάιμ τσάρτερ 16.120 τ. Δ.ω. (13 μιλ., 26 τόν. φιούσελ δίλ και 1 τόν. ντήζελ δίλ) δολ. 3.81½, δύο έτών ταξίδια, παράδοσης 'Ιουνίου.

ΜΙΧΑΗΛ Α. (λιβ.): Καραϊβικήν 18.000 τόν. άμερικαν. λιμένων δάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 200 όμηρος φόρτωσης και ένα συνεχείς από Καραϊβικήν δι' 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μερόγειον 155.

ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 67.000 τ. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 130, 'Ιουνίου 10.

ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 34.000 τόν. Νιογκές, Γουορλντσκέιλ 128½, έπομος φόρτωσης.

ΙΟΝΙΚ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 84.000 τόν. "Άπω 'Ανατολήν, Γουορλντσκέιλ 130, 'Ιουνίου 4. ΘΕΟΓΕΝΗΝΗΤΩΡ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 34.000 τόν. "Άπω 'Ανατολήν, Γουορλντσκέιλ 150, άμηρος φόρτωσης.

ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (λιβ.): Βόρειον 'Αφρικήν 22.500 τόν. Άμβοργον, Γουορλντσκέιλ 120, 'Ιουνίου 3.

ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 24.000 τόν. Μπαϊγκόχ, δύο συνεχή ταξίδια, Γουορλντσκέιλ 165, έναρξης Μαΐου 21.

ΚΟΥΗΝ ΣΩΛΙΚΑ (λιβ.): Ρότερντρημα 15.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδιναվίαν, Γουορλντσκέιλ 180, 'Ιουνίου 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ (λιβ.): Τάιμ τσάρτερ 43.101 τ. Δ.ω. (16 μιλ., 98 τόν. φιούσελ δίλ) δολ. 3.30 ταξίδια τριών έτών, παράδοσης, 'Ιουλίου 1970.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 38.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 135, 'Ιουνίου 16.

ΚΡΗΝΗΣ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 42.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 135, 'Ιουνίου 3.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτό): Περσικόν Κόλπον 57.000 τόν. 'Ισπανίαν, Γουορλντσκέιλ 142½, έπομος φόρτωσης.

ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΚΟΜΑΝΤΕΡ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 56.000 τόν. 'Ισπανίαν, Γουορλντσκέιλ 141½, 'Ιουνίου 11.

ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ (λιβ.): Νιγηρίαν 37.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 140, έπομος φόρτωσης.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΑΡ (λιβ.): Μεσόγειον 35.000 τόν. άμερικαν. λιμένων 'Ατλαντικού (θρειώς Χάρτερας), Γουορλντσκέιλ 80, 'Ιουνίου 10.

ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιβ.): Τάιμ τσάρτερ 21.046 τόν. Δ.ω. (14½ μιλ., 46 τόν. φιούσελ δίλ) 25/4, ταξίδιο 3 - 5 έτών, παράδοσης Σεπτέμβριον - Οκτώβριον.

ΜΑΤΘΑΙΟΣ: Καραϊβικήν 29.000 τόν. άμερικαν. λιμένων δάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 200, 'Ιουνίου 11.

ΤΑΥΡΟΣ (α' ταξίδιο): Καραϊβικήν 34.000 τόν. Αγγίκουα, Γουορλντσκέιλ 205, 'Ιουνίου 7.

ΤΑΥΡΟΣ (β' ταξίδιο): Καραϊβικήν 34.000 τόν. άμερικαν. λιμένων δάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 200, 'Ιουνίου 14.

ΚΑΡΝΤΙΦ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 34.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 135, 'Ιουνίου 22.

ΚΑΥΤΙΑ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 42.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 135, 'Ιουνίου 11.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 88.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 137½, 'Ιουνίου 10.

ΕΛΛΗΝ ΝΑΥΤΙΚΟΣ: Περσικόν Κόλπον 25.000 τόν. Λισσαδώνα και ή Λειζέρες, Γουορλντσκέιλ 142½, 'Ιουνίου 11.

ΠΕΡΣΕΥΣ: Περσικόν Κόλπον 25.000 τόν. Λισσαδώνα και ή Λειζέρες, Γουορλντσκέιλ 147½, 'Ιουνίου 8.

ΝΤΟΒΕΡ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 24.000 τόν. άμερικαν. λιμένων δάκτης 'Ατλαντικού (θρειώς Χάρτερας), Γουορλντσκέιλ 135, 'Ιουνίου 20.

ΝΟΡΦ ΕΡΑ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 19.000 τόν. Μαδαγασκάρην, Γουορλντσκέιλ 205, 'Ιουνίου 11.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 30.000 τόν. 'Αντεν, Γουορλντσκέιλ 145, 'Ιουνίου 5 και έν συνεχεία από 'Αντεν δι' Ισπανίαν 150.

ΑΤΡΩΤΟΣ: Καραϊβικήν 20.000 τόν. άμερικαν. λιμένων δάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 200, 'Ιουνίου 12.

ΙΩΑΝΝΑ Β.: Καραϊβικήν 20.000 τόν. άμερικαν. λιμένων δάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 200, δύο συνεχή ταξίδια 14.

ΠΑΙ-ΚΟΝ: Περσικόν Κόλπον 42.000 τόν. Λισσαδώνα και ή Λειζέρες, Γουορλντσκέιλ 145, 'Ιουνίου 24.

ΤΖΙΝΑ Μ.: Περσικόν Κόλπον 40.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 140, 'Ιουνίου 23.

ΠΕΝΤΕΝΤΗ: Περσικόν Κόλπον 42.000 τόν. 'Άπω 'Ανατολήν, Γουορλντσκέιλ 150, 'Ιουνίου 15.

Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιβ.): Συνεχή ταξίδια τριών έτών 42.000 τόν. Γουορλντσκέιλ 95, έναρξης τέλος Ιουνίου.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΟΝΑΡΚ (λιβ.): Συνεχή ταξίδια τριών έτών 100.000 τόν. Γουορλντσκέιλ 90, 'Ιουνίου 1971.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΡΕΙΚ (λιβ.): Καραϊβικήν 30.000 τόν. άμερικαν. λιμένων δάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 190, 'Ιουνίου 19.

ΠΑΠΩΛΩΝΙΣ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 50.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 140, 'Ιουνίου 16.

ΑΜΦΙΩΝ: 18.500 τόν. Σευδήιαν. Γουορλντσκέιλ 180, 'Ιουνίου 10 - 18.

ΗΤΟΝ (λιβ.): Καραϊβικήν 20.000 τόν. άμερικαν. λιμένων δάκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 200, 'Ιουνίου 24.

ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ: Συνεχή ταξίδια 12 - 18 μηνών 42.000 τόν. Γουορλντσκέιλ 134½, 'Ιουλίου.

ΠΑΙ-ΚΟΝ: Συνεχή ταξίδια 12 μηνών 43.000 τόν. Γουορλντσκέιλ 132½, Αύγουστον.

ΧΡΥΣΑΝΟΗ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 50.000 τόν. 'Ισπανίαν, Γουορλντσκέιλ 135, 8 συνεχή ταξίδια, 'Ιουλίου.

ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (λιβ.): Καραϊβικήν 16.000 τόν. Κόρτα Ρίκαν, Γουορλντσκέιλ 235 και έν συνεχεία δάκτη Κόρτα Ρίκαν διά Παναράδ δολ. 13.000 κατ' αποκοπήν, 'Ιουνίου 6.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (λιβ.): Ρότερντρημα 40.000 τόν. άμερικαν. λιμένων 'Ατλαντικού (θρειώς Χάρτερας) Γουορλντσκέιλ 90, 'Ιουνίου 5.



BANQUE DE DÉPOTS



Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ BANQUE DE DÉPOTS

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

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

MIA TRAPEZA EIS THN ELBETIAN EIS THN DIATHESIN TΗΣ
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

Ημίνοις τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων

ΑΒΑΝΣ	ετ. «Απρόμπτος»	60	6646	διπλήθε Κων) πολιν 30 Μαΐου
ΑΓΑΘΩΝ	έτ. «Κίσσαθος»	70	10008	έφθ. Γιοκοχάμαν 30 Μαΐου
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	έτ. «Πρωτεύς»	68	35477	άνεχ. Χιροκάτα 28 Μαΐου διά Νταμπιέρ
ΑΓΑΠΗ	έτ. «Άγραπη»	69	10009	άνεχ. Σεμαράρη 16 Μαΐου διά Σουραμπάγια
ΑΓΓΕΛΙΚΑ	έτ. «Αντζυ»	52	6336	έφθ. Σαδόνα 29 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σηγουραΐτης»	29	1943	έφθ. Κων) πολιν 21 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Α.	έτ. «Εδέρμια»	58	8952	έφθ. Κολόμπο 1 Ίουν.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάργκα Όσεάνικα»	57	11630	έφθ. Πειραιά 22 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Χριστόπολιν»	57	8473	άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Γουνιδέρσαλ»	44	1920	έφθ. Άλεξανδρειαν 6 Ίουν.
ΑΓΓΙΑ ΑΝΝΑ	Κουτλάκης Θανόπουλος	39	1000	έφθ. Άμπου Νταμπί 4 Ίουν.
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	έτ. «Τρόμη Σιπηγκίκη»	70	19370	άνεχ. Σίδνευ 25 Μαΐου διά Χιλήν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Γκόλφη Άζουλη»	54	8796	έφθ. Ριγιέκαν 14 Μαΐου
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ	έτ. «Καρδαμύλιαν»	55	3057	άνεχ. Λάς Πάλμας 30 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Αρμενιστής»	68	20500	έφθ. Γιοκοχάμαν 30 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Αντρεβιρζίν»	51	7066	είς Κολόμπο από 3 'Απρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Σεδάρντνα»	61	10770	διπλήθε Ντόρερ 30 Μαΐου διά Κεμπέκ
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Νικοπάνη»	45	2464	είς Πειραιά (έπισκευαι)
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Εύμερια»	62	16565	διπλήθε 'Εσκουμίνς 29 Μαΐου διά Σαΐν Ναζαίρ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	έτ. «Κύρλε»	44	1902	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πιό Πάρτο»	59	8067	έφθ. 'Αμδέρσαν 31 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μηλού 'Οράζιον»	56	8267	έφθ. Κολόμπο 2 Ίουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	8828	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 20 Μαΐου διά Σιγκάνη
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. Βλάχος - M. Μακρυνός	46	2414	έφθ. Άλεξανδρειαν 28 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Γιακουμόπουλος & Σία	49	1932	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Νταμάκη»	51	1988	άνεχ. Βαρκελώνην 29 Μαΐου διά Σαβόνα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	έτ. «Τίταν»	70	15345	άνεχ. Ζέάκαν 31 Μαΐου διά Λός 'Αντζελες
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	έτ. «Ντελαγκράτοια»	53	11558	έφθ. Σίδνευ 21 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Μαρεάντε»	55	8254	άνεχ. Τοιταγκόν 6 Ίουν. διά Τσάλνα
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Γκόλφη Άζουλη»	57	9921	έφθ. Λιοσαδάνων 2 Ίουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Τοδόποτης»	50	5421	έφθ. Ρουέν 5 Ίουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	έτ. «Αγ. Στυλιανός»	64	7289	άνεχ. Μούπλας 3 Ίουν. διά Γδύνια
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Φουντουλάκης	21	2725	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 12 Μαΐου διά Σιγκάνη
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	έτ. «Μάρινερ Σ.»	54	11077	έφθ. Φιντζάρη 6 Ίουν.
ΑΓΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ	Άχ. Χακούσης	56	7989	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 13 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΑΓΓΥΡΑ	έτ. «Γουνιδέρσαλ»	46	1892	άνεχ. Πειραιά 4 Ίουν. διά Κων)
ΑΓΝΗ	έτ. «Καρένα»	47	4479	άνεχ. Μονρόδια 4 Ίουν. δι' 'Αμπιτζάν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	«Διαμονῆς Ειδική ΑΝΕ»	55	7967	άνεχ. Λας Πάλμας 30 Μαΐου διά Σιγκάνη
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Ελικών»	69	10121	έφθ. Νιούκαστλ (Άυστρ.) 2 Ίουν.
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Αβλίς»	35	3724	διπλήθε Γιβραλτάρ 29 Μαΐου διά Γάνδην
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	έτ. «Απός Νικολας»	56	8846	διπλήθε Σάουνθεντ 5 Ίουν.
ΑΔΩΝΙΣ	έτ. «Αδωνης»	59	12180	άνεχ. Έιδεν 15 Μαΐου διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλάς	44	1545	διπλήθε Κων) πολιν 30 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Σιγάλας - Πλατής	31	2992	άνεχ. Μοντεβίδεο 3 Ίουν. δι' 'Αγγλιαν
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Μεφουσυτάντα»	52	6333	άνεχ. Μοντεβίδεο 3 Ίουν. δι' 'Αγγλιαν
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	έτ. «Γκρικοπον»	46	4984	είς μεταφοράς Κίνας
ΑΘΕΝ	έτ. «Αστρο Μαρινέρο»	51	2699	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 Μαΐου διά Πόρτ Ρόγιαλ (N.K.)
ΑΘΕΝΕΣ ΣΑΝ	έτ. «Πλόιτος»	54	5129	άνεχ. Λιοσσάνα 3 Ίουν. διά Λά Γκουάιρα
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλομαρ»	59	8132	άνεχ. Σουραμπάγια 14 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	56	2863	άνεχ. Νεόπολιν 5 Ίουν. διά Νέαν 'Υρκην
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	ΈΛΛ. Γραμμή Ν. 'Αμερικής	53	3575	άνεχ. Τενερίφον 2 Ίουν. διά Μπ. "Αύρες
ΑΘΗΝΙΑΝ ΛΑΙΔΗ (δ.)	έτ. «Πλοκαμάρ»	55	10027	άνεχ. Ραγκούν 31 Μαΐου διά Κουθάϊτ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ'	έτ. «Αθηνιαν»	51	8675	ύπο παραλαβήν
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Ξενοφών»	59	9010	άνεχ. Κολόμπο 25 Μαΐου δι' 'Αλεξανδρειαν
ΑΘΛΟΝ	έτ. «Άγκα»	63	10862	άνεχ. Λός 'Αντζελες 9 Μαΐου διά Μασάν
ΑΘΩΣ	έτ. «Άθλος»	45	13570	άνεχ. Τόκιο 21 Μαΐου διά Φιλιππίνας
ΑΙΓΓΙΣ ΚΙΝΙΚΝΤΟΜ	έτ. «Μαραθωνούδρομος»	62	15328	άνεχ. Σαγκάνη 29 Μαΐου διά Σίδνευ
ΑΙΓΓΙΣ ΜΕΡΙΤ	έτ. «Ντέλιμαρ»	59	10456	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΕΡ	έτ. «Βιαγκουάρτια»	58	10179	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΕΞΤΙΝΥ	έτ. «Μπουσμπουλίνα»	62	15317	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑΤ' ΟΝΗΡ	έτ. «Σπήντηγουελ»	69	9355	άνεχ. Καρπάνα 24 Μαΐου διά Ναγκόγια
ΑΙΓΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	70	9355	είς Μπρέμερχαφεν ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Κάμεδει»	53	12377	άνεχ. Χάπτων ρόδης 31 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΕΙΝΤ	έτ. «Κόρονετ»	70	9070	είς Σκαραμάκη ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΓΓΙΣ ΦΑΙΝΟ	έτ. «Σπήντηγουελ»	69	9345	διπλήθε Παναμά 3 Ίουν. διά Μπατόν Ρούζ
ΑΙΓΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	έτ. «Μαρλέμα»	61	13058	άνεχ. Βανκούμπερ 24 Μαΐου διά Κορέαν
ΑΙΓΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	διπλήθε Φιντιέρον 2 Ίουν. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Κρέων»	51	7860	διπλήθε Κων) πολιν 27 Μαΐου διά Πειραιά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πόρτο Νάσισναλ»	62	11063	άνεχ. Μόζι 26 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΑΙΤΟΔΙΑ	έτ. «Σαρόνικ»	61	14431	άνεχ. Λός 'Αντζελες 11 Μαΐου διά Ναγκόγια
ΑΙΤΟΛΙΣ	έτ. «Μαρίνια»	57	9175	άνεχ. Κέιπ Τάουν 23 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	έτ. «Αντρία»	57	2332	άνεχ. Μπορντάνη 27 Μαΐου διά Γδύνια
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	Θ. Παπαδημητρίου	48	8783	άνεχ. Μπ. "Αύρες 27 Μαΐου διά Βέλγιον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗ	έτ. «Αλεμάτ»	59	9735	άνεχ. Λέαν Πάλμας 28 Μαΐου διά Κίναν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ	Στρατής 'Ανδεάδης	44	7207	άργει Πειραιά από 2 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. II	έτ. «Ηλίος»	55	8280	έφθ. Χάρον 30 Μαΐου
ΑΛΕΞΙΑ II	άδ. Τουρινάκη	39	3375	άνεχ. Αλεξανδρειαν 26 Μαΐου διά Δυρράχιον
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	έτ. «Μορτέρο»	47	1597	άνεχ. Βαρκελώνην 27 Μαΐου διά Γδύνια
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	έτ. «Εμπρόδη»	54	7234	άνεχ. Μπ. "Αύρες 27 Μαΐου διά Βέλγιον
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙ' ΟΝΗΡ	έτ. «Αλιάκμων»	58	9818	άνεχ. Σάντος 28 Μαΐου διά Κόμπε
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ. «Αλιάκμων»	57	8192	έφθ. Αδελαΐδα 4 Ίουν.
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	έτ. «Άργω - Ελλάς»	58	8077	άνεχ. Λονδίνον 17 Μαΐου διά Καράτοι
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	έτ. «Ταροτάρη»	70	9800	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 9 Μαΐου
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Ραιμόδου»	60	9959	είς Μπρέμερχαφεν ύπο συμπλήρωσιν
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Σηγουραΐτης»	53	1886	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 Μαΐου διά Νέαν 'Υρκην
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Αλκυωνία»	49	5049	άνεχ. Μπορδύρουν 30 Μαΐου
ΑΛΑΜΑΡ	έτ. «Μαρβέρας»	47	5441	έφθ. Ρόργουρουν 30 Μαΐου
ΑΛΑΜΠΑ	έτ. «Απροντεσέο»	42	6967	έφθ. Ρίο Γκράντε 3 Ίουν.
ΑΛΟΥΕΤ	έτ. «Καρίνθια»	53	4509	άνεχ. Βικέντιον 3 Ίουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΤΑΙ'Ρ	έτ. «Κάνοπους»	50	10426	άνεχ. Σαγκάνη 31 Μαΐου διά Ράς Γκαρίμπ
ΑΛΤΙΣ	έτ. «Ρόστον»	70	10007	άνεχ. Φρημάντλ 1 Ίουν. διά Κορέαν
ΑΛΦΑ	έτ. «Στελάκ»	39	1830	έφθ. Καζαμπλάνκα 2 Ίουν.
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «Ακαρνανία»	48	5021	έφθ. Ντάρμπαν 5 Ίουν.
ΑΜΑΙΑΙΑ	έτ. «Ιόνιαν Ρουάνο»	49	3261	άνεχ. Λύμπεκ 30 Μαΐου δι' 'Οξελοσούντ
ΑΜΒΕΡΣΑ	έτ. «Άργω - Ελλάς»	58	4230	άνεχ. Αμβέρσαν 30 Μαΐου διά Πειραιά
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάινερ)	'Εθν. 'Ελλ. Γραμ. Αμερ.	52	16485	άνεχ. Γιβραλτάρ 4 Ίουν. διά Νέαν 'Υρκην
ΑΜΠΕΛΟΣ	έτ. «Πιόλε»	47	2193	άνεχ. Αλεξανδρειαν 27 Μαΐου διά δυτ. 'Αφρικήν
ΑΜΥΝΑ	έτ. «Αμυνα»	49	3831	άνεχ. Ασντόντ 1 Ίουν.
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ	έτ. «Μίνι Ζίπ»	45	5838	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 'Απρ. διά Κίναν
ΑΜΟΙΩΝ (δ.)	έτ. «Γκάκι»	58	12772	άνεχ. Ιμιώχαμ 5 Ίουν. διά Στενούγκασουντ
ΑΝΑΣ	έτ. «Ανοέ»	55	8519	άνεχ. Μαρμουνάκι 1 Ίουν. διά Κοκούρα
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Μίντγουεστ»	59	7965	διπλήθε Γιβραλτάρ 31 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Θ. Εύσταθιου	52	2039	διπλήθε 'Εσκορπιον 24 Μαΐου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Λ. (δ.)	έτ. «Ανατόλιαν»	52	12525	άνεχ. Λέικ Τσάρλς 25 Μαΐου διά Σαντάντερ
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	11978	έφθ. Πούλο Μπούκομ 2 Ίουν.
ΑΝΑΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Πασιφίκ Όιλ»	69	99460	άνεχ. Μίνα άλ Φαχάλ 26 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΝΑΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	έτ. «Νόρθ Γουέστερν»	69	21399	διπλήθε Παναμά 25 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΑΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ιντερόσεαν»	69	21399	διπλήθε Ουσαντ 30 Μαΐου
ΑΝΑΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	έλλην. ουμφέροντα	70	99850	είς Κούρε ύπο συμπλήρωσιν

ΑΝΑΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Πανοσεάνικ Τ.Κ.»	69	99849	όνεχ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου διά Άχμαντί
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΕΑΣ (δ.)	έτ. «Τρανσοποιικ Μαρίν»	69	98983	όνεχ. Μίλφορντ Χάφεν 21 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΑΝΕΜΩΝΗ	έτ. «Εύγένεια»	52	7168	όνεχ. Ντακάρ 12 Μαΐου διά Τοιταγκόγκ
ΑΝΕΜΩΝΗ	έτ. «Ενομένα»	45	7072	διπλής Μπρούνουπούτελ 27 Μαΐου διά Καράτοι
ΑΝΕΤΤΑ	έτ. «Άνεττα»	54	2489	διπλής Κωνύ πολιν 26 Μαΐου διά Καράτοι
ΑΝΖΙ (δ.)	έτ. «Αναβίς»	61	21824	όνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΑΝΓΕΜΙΟΣ	έτ. «Υμπτός»	70	10006	όνεχ. Σπάττλ 18 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΝΑ	έτ. «Σόντνοκ»	58	1139	ύπο παραλαβήν
ΑΝΝΑ	έλλην. συμφέροντα	47	2287	είς Μαρτινίνερ Κανάλ από 8 Δεκ.
ΑΝΝΑ Κ.	έτ. «Κάστωρ»	49	4933	όνεχ. Λάς Πάλαμας 21 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ	έτ. «Στάρκο»	47	2111	όνεχ. Αλεξάνδρειαν 2 'Ιουν.
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	έτ. «Σιμαρπά»	57	5668	όνεχ. Κολόμπο 13 Μαΐου διά Χιούστον
ΑΝΝΑ Π. Κ.	έτ. «Μαράτρο»	47	5932	όνεχ. Βηρυτόν 4 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΑΝΝΑ Φ.	έτ. «ΕΦ. Ναθάλ»	48	4804	όνεχ. Θεούτα 24 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΑΝΝΙΤΑ	έτ. «Διαμάντω»	53	2236	διπλής Κωνύ πολιν 1 'Ιουν.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	12113	έφθ. Δουβλίνον 3 'Ιουν.
ΑΝΤΖΕΑ	έτ. «Μαρκοβίστα»	52	1384	όνεχ. Ντώρμπαν 31 Μαΐου διά Ραθέναν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΙΝΙΚΣ	έτ. «Αγγελικά Πτερά»	58	9585	όνεχ. Ντώρμπαν 11 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΛΟΥΕΡ	έτ. «Αγγελικαί Δυνάμεις»	59	9584	όνεχ. Νέαν Όρλεάνην 20 Μαΐου διά Λουάντα
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	έτ. «Αγγελική Προστασία»	63	20625	όνεχ. Ρουέν 15 Μαΐου διά Κλέψε
ΑΝΤΖΗ (δ.)	έτ. «ΕΦ. Κρουσάντερς»	58	21986	όνεχ. Μομπάσα 5 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κορίαννα»	57	12558	όνεχ. Νέαν Ύρκην 25 Μαΐου δι' Αρούμπα
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαροελόζ»	59	24716	όνεχ. Χοράλ Άρμάγια 26 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΑΝΤΥΤΡΙΚ	έτ. «Φίλια»	49	7832	διπλής Ζάκαρων 29 Μαΐου διά Σεισίν
ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Μαργκερένοια»	46	2957	διπλής Ντόρερ 29 Μαΐου δι' ΗΠΑ
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Ελήνη»	61	14985	έφθ. Διούρινον 5 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΑ ΕΥΛΑ	έτ. «Εύθαλασσα»	59	7893	έφθ. Μασσάσουα 5 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ	K. Γ. Βεντούρης	50	2167	άνεχ. Αμβούργον 3 'Ιουν. διά Μπρέμερχαφεν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλεντοίανα»	61	10952	άνεχ. Κόμπη 19 Μαΐου διά Χοινκάκη
ΑΝΤΩΝΥ	έτ. «Αντωνι»	59	6841	έφθ. Κεμπέκ 25 Μαΐου
ΑΟΥΡΟΡΑ II	έτ. «Συντράς»	68	15353	έφθ. Λιβερπούλ 26 Μαΐου
ΑΠΟΛΛΩΝ XI (δ.)	έτ. «Εριέττα»	57	22479	έφθ. Αιλέρρεαν 5 'Ιουν.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργκράντε»	61	11127	έφθ. Μασσάσουα 5 'Ιουν.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Λούναρ»	49	1502	έφθ. Ναούρου 3 'Ιουν.
ΑΡΑΝ	έτ. «Παρνές»	67	16210	έφθ. Χιροσίμα 29 Μαΐου
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Αράν»	70	10000	έφθ. Ρεσιφ 4 'Ιουν.
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Οσεανφάρικ»	56	8823	άνεχ. Βακαγιάμα 18 Μαΐου δι' Αλγέριον
ΑΡΓΟΣ	έτ. «Άρνος»	61	13553	άνεχ. Λός Αντζελες 5 'Ιουν. διά Σπάττλ
ΑΡΓΩ	έτ. «Άργω»	68	2763	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν.
ΑΡΑΑΣ	έτ. «Άρδας»	70	3500	ύπο παραλαβήν
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Φίστες»	57	8406	άνεχ. Μασσάλιαν 3 'Ιουν. διά Τύνιδα
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	έλλην. συμφέροντα	58	1018	άνεχ. Ντώρμπαν 3 'Ιουν. διά Τοιταγκόγκ
ΑΡΗΣ	έτ. «Αστρο Άσεντέντε»	47	7173	είς Λίθερπούλ από 28 'Απρ.
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	έτ. «Λίμπραμαρ»	69	9038	διπλής Κωνύ πολιν 19 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	έτ. «Αριάδην»	49	6550	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 23 Μαΐου διά Ραθέναν
ΑΡΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	έτ. «Αστρο Ναβιγκέισον»	57	12538	άνεχ. Χάρην 20 Μαΐου διά Σαβάνναν
ΑΡΙΕΑ	έτ. «Μαρνασίντο»	62	12553	άνεχ. Λουάντα 30 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΑΡΙΕΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	11897	άνεχ. Μόντρεαλ 1 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Σομπεράνο»	56	8792	άνεχ. Ζάκαρων 23 Μαΐου διά Σεισίν
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Καστελτάσουν»	46	7783	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 26 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	έτ. «Μεντόμιο»	58	10226	είς Τοιταγκόκ ρόδς 28 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Ηοτκοτ»	40	5488	άνεχ. Τανάμπον 1 'Ιουν. διά Μόζι
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	έτ. «Πινδος»	68	10016	άνεχ. Τανάμπον 3 'Ιουν. διά Αργούσταν
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μίνως»	45	8422	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 3 'Ιουν. δι' Αύγουσταν
ΑΡΙΣΤΕΙΑΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Εξουρμοποιοις»	57	6452	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 19 Μαΐου διά Σίδνεϋ
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	έτ. «Πινδαρος»	69	10009	έφθ. Σπάττλ 30 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΙΛΛΟΣ	έτ. «Φομέντον»	58	8805	άνεχ. Λειζερος 3 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΔΟΣ	έτ. «Μαρινότολο»	56	8985	άνεχ. Μασσάλιαν 7 Μαΐου διά Κουβάδιτ
ΑΡΙΣΤΟΤΟΥΡΑ	έτ. «Παναρένα»	58	9000	έφθ. Σπέτζια 28 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	έτ. «Μαρνουέστρο»	60	8865	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 4 'Ιουν. διά Τοιμπα
ΑΡΙΣΤΟΤΟΓΕΝΗΣ	έτ. «Μαρνουέστρο»	47	6780	διπλής Κωνύ πολιν 21 Μαΐου διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ	έτ. «Λῆρενς»	45	7351	άνεχ. Αμέρεροαν 29 Μαΐου διά Μουρμάνακ
ΑΡΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Αστρο Μαρίνο»	60	10710	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Νάδεες Τρανσόσεαν»	59	9000	έφθ. Ιντσόν 10 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Ομπρος»	56	10182	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 20 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ	έτ. «Σύμπολο»	58	7864	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 4 'Ιουν. διά Ρίο Ιανέριο
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Προσπάθεια»	69	24599	έφθ. Αιλέρρογον 1 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	άνεχ. Τζάκονθινδι 31 Μαΐου διά Πασάγιες
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ	έτ. «Οσεάνοι Γαλάτε»	57	10652	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	έτ. «Οσεάνικ Σέντραλ»	57	10645	άνεχ. Νεάπολιν 4 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΑΡΜΑ	έτ. «Αρμα»	58	9364	άνεχ. Σάντα φε 5 'Ιουν. διά Ροζάριο
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Εμπρός»	43	2905	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 27 Μαΐου διά Τοινθαγκτάο
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Αρμονία»	61	9443	άνεχ. Μπορντών 25 Μαΐου διά Ραθέναν
ΑΡΟΣ	έτ. «Αλεξία»	48	3783	έφθ. Χόγκ Κόγκ 3 'Ιουν.
ΑΡΤΙΑ (δ.)	έτ. «Λύρα»	52	10099	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 19 Μαΐου διά Ερυθράν Θάλασσαν
ΑΡΤΑ	έτ. «Σηνγουαίνης»	55	1875	έφθ. Μονρόβια 3 'Ιουν.
ΑΡΤΕΜΙΔΙ 2	έλλην. συμφέροντα	58	9603	άνεχ. Ντακάρ 25 Μαΐου διά Κίναν
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	έτ. «Αρτεμίς»	50	8785	άνεχ. Σάντα φε 5 'Ιουν. διά Ροζάριο
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Εσπερία»	62	15781	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 27 Μαΐου διά Τοινθαγκτάο
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Σπάνιμελ»	49	1594	άνεχ. Μπορντών 25 Μαΐου διά Ραθέναν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Αρχαγγέλη»	63	15929	έφθ. Χιροκάτη 24 Μαΐου
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Ασώματοι»	60	10142	άνεχ. Ντώρμπαν 1 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Ολυψουπούς»	66	16142	άνεχ. Καυκάσουν Μπαιν 1 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΑΡΧΟΝΤΑΣ	έτ. «Ζέπαγκουσ»	68	25755	άνεχ. Μορμούνγκα 15 Μαΐου διά Ναγκόγια
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Αστροβαλέτωρ»	51	1991	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 18 Μαΐου διά Κόπερ
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Αντζελικαλή»	51	7594	άνεχ. Νέαν Όρλεάνη 18 Μαΐου διά Ροζάριο
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πανορμίτης»	50	7657	άνεχ. Ροζάριο 5 'Ιουν. διά Μπ. "Αύρες
ΑΡΧΩΝ ΧΕΡΟΥΒΕΙΜ	έτ. «Σανχερούσεβιμ»	54	5605	άνεχ. Τούμπατ 7 Μαΐου
ΑΣΕΜΠΟΥΡΗ	έτ. «Ασοπουρην»	56	10414	έφθ. Κολόμπο 27 'Απρ.
ΑΣΠΙΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Άλαντε»	48	2577	άνεχ. Ντάκαρ 18 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΑΣΠΙΑΣΙΑ	έτ. «Βλασινί»	55	1941	έφθ. Φρίπαουν 1 'Ιουν.
ΑΣΣΙΟΣ	έτ. «Στάρ»	63	15921	άνεχ. Φριμπάντ 25 Μαΐου
ΑΣΤΕΡΙΣ	έτ. «Αναδ»	58	9724	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 27 Μαΐου
ΑΣΤΕΡΩΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Άλας»	52	11516	έφθ. Μασσάλιαν 1 'Ιουν.
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Ακάμασι»	51	8867	διπλής Ντόρερ 25 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΑΤΡΑΣ (δ.)	έτ. «Ατρωτος»	53	13675	άνεχ. Τοκοπίλα 3 'Ιουν. διά Τσάναραλ
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Λάιμπ Τρανσόσταλ»	60	29741	έφθ. Ντουμάι 13 'Απρ.
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Εύροσίπιγκι»	53	6160	άνεχ. Φριμπάντ 30 Μαΐου δι' Οδσσόν
ΑΤΤΙΚΟΝ	έτ. «Μαργκουάρτια»	53	12305	άνεχ. Μένα Άχμαντι 2 'Ιουν. διά Μπαγκόγκ
ΑΤΥΣ (δ.)	έτ. «Εουρέκα»	48	1501	άνεχ. Σανθόπολις & Σία
ΑΥΔΙΑΣ	έτ. «Σανθόπολις & Σία	49	1157	έφθ. Πειραιά 29 Μαΐου
ΑΥΔΙΑΣ	έτ. «Άλιδ»	52	11237	άνεχ. Μοντεβίδεο 17 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες
ΑΥΓΑ	έτ. «Σηνγουαίνης»	54	1756	άνεχ. Ντακάρ 28 Μαΐου διά Μασσάλιαν
ΑΥΓΑ	έτ. «Μεντιπέρραν. φρούτ»	53	1028	έφθ. Μπιλμπάδο 30 Μαΐου
ΑΟΟΒΟΣ	έτ. «Αφροδος»	68	35477	άνεχ. Πειραιάς ρόδης 20 Μαΐου 1968
ΑΟΡΟ	έτ. «Σάνλαντ»	53	3361	άνεχ. Πειραιάς ρόδης 20 Μαΐου
ΑΧΑΪΚΑ ΣΤΑΡ	έτ. «Μάλαριμ»	49	2755	άνεχ. Γενοβάν 5 'Ιουν. δι' ΗΠΑ
ΑΧΑΪΚΑ ΧΑΡΜΟΝΥ	έτ. «Χάρμονυ»	52	6963	ήπορα προσφέρειν εις 31.20 B. - 9.21 A. 8 Δεκ.
ΑΧΑΪΚΑ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Αχαϊκα»	49	2574	έφθ. Βανκούμπερ 28 Μαΐου
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ. «Πιλλεύς»	65	21505	έφθ. Βανκούμπερ 28 Μαΐου

ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		60	30347	άνεκ. Τεργέστην 4 'Ιουν. διά Ταρτούς
ΒΑΛΜΑΣ		41	5295	άνεκ. Αλιμέροαν 6 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)		56	20022	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 4 'Ιουν.
ΒΑΡΗ (δ.)		66	49440	ύπό παραλαβήν
ΒΑΡΤΕΜΠΕΡΓΚ		53	6127	ύπό παραλαβήν
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.		62	10741	άνεκ. Ναυγάδια 9 Μαΐου διά Κολούμπια Ρίθερ
ΒΑΣΙΛΗΣ		43	5331	άνεκ. Ντακάρα 27 Μαΐου διά Μπαγιόν
ΒΑΣΙΑ ΆΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)		56	21716	άνεκ. Νεαν Υόρκην 5 'Ιουν. διά Χάιφαν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)		27	16435	άνεκ. Νεάπολιν 30 Μαΐου (κρουαζιέρα)
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)		59	43373	άνεκ. Τερνόύζεν 3 'Ιουν. διά Λάς Πάλμας
ΒΕΓΑΣ (δ.)		58	20958	έφθ. 'Ιννούσια 21 Μαΐου
ΒΕΓΟΝΙΑ		52	6576	άνεκ. Λάς Πάλμας 5 'Ιουν. διά Κίναν
ΒΕΛΜΠΑ		47	1998	διπλής Κων) πολιν 16 Μαΐου διά Γαλάται
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ		45	1892	διπλής Ούσαντ 3 'Ιουν. διά Πειραιά
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		58	13186	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 30 Μαΐου διά Ταντζιούγκ Ούμ.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.		49	2334	διπλής Κων) πολιν 2 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ		54	8251	άνεκ. Πουαντ Νουάρ 20 Μαΐου διά Ντουάλα
ΒΙΡΜΑ		54	6229	άνεκ. Μπ. Αύρες 23 Μαΐου διά Πουέρτο Ρίκο
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		44	1923	άνεκ. 'Αλεξάνδρειαν 1 'Ιουν. διά Πειραιά
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ		54	3669	άνεκ. Κυρμάσιοι 29 Μαΐου διά 'Αμβούργον
ΒΡΟΥΛΙΔΙΑ		56	8414	άνεκ. Μπράκε 2 'Ιουν. διά Ταϊταγκόγκ
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ		59	9374	έφθ. Τα γκάτο 2 'Ιουν.
ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.)		53	13406	άνεκ. Νέαν Υόρκην 30 Μαΐου διά 'Αρούμπαν
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)		61	18588	άνεκ. Πόρτ ντε Μπούκ 15 Μαΐου διά Μπάνκας
ΓΑΛΗΝΗ		60	10186	έφθ. Γιοκοχάμαν 27 Μαΐου
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ		37	5613	άνεκ. Λάς Πάλμας 20 'Απρ. διά Γουαμπόρα
ΓΕΡΑΝΙΑ		46	2016	έφθ. 'Κιρίτ 28 Μαΐου
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		56	6424	έφθ. Φελιξιστόους 2 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΑ		52	2824	άνεκ. Γενόβας 2 'Ιουν. διά Τοιβιταβέκια
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)		60	23451	άνεκ. Λάς Πάλμας 16 Μαΐου διά Μπόννυ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ		53	6241	άνεκ. Σάντος 28 Μαΐου διά 'Αλγέριον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ		62	16765	άνεκ. Τεμπάτα 27 Μαΐου διά Σίδνεϋ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)		61	18564	διπλής Παναμά 16 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)		48	10928	διπλής Κων) πολιν 1 'Ιουν. διά Νοδωρωσίσκην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)		58	16605	άνεκ. Τοκοπίλα 3 'Ιουν. διά 'Ικικ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		56	8818	διπλής Παναμά 20 Μαΐου διά Νουμέα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ		39	2958	έφθ. Μυχαμέντες 5 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ		69	10006	έφθ. Μπατόν Ρούζ 31 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		70	18700	εις Ταμάνιο ύπό συμπλήρωσιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		43	7176	άνεκ. Ντακάρα 18 Μαΐου διά Κίναν
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)		57	12729	άνεκ. Ιμιγκαμ 30 Μαΐου διά Νέαν Υόρκην
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		60	41982	άνεκ. Ιμιγκαμ 23 Μαΐου διά Χάρυκ 'Αιλαντ
ΓΙΑΝΝΗΣ		63	11194	άνεκ. Αιμέρσον 30 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΓΙΑΝΝΗΣ		52	6033	ύπό παραλαβήν
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.		65	21374	έφθ. Σέδεν αν 'Αιλαντς 2 'Ιουν.
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (δ.)		63	25768	άνεκ. Τζ μουτού 28 Μαΐου διά Ντακάρα
ΓΙΝΑ		53	3899	άνεκ. Τορόντο 4 'Ιουν. διά Γενόβαν (έπωληπον)
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ		52	8129	άνεκ. Όρλεαντ 2 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΑΛΙΚ ΠΡΙΝΣ		56	1937	άνεκ. Ασοντόντ 27 Μαΐου διά Λονδίνου
ΓΚΑΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		61	29333	άνεκ. Ιμιγκαμ 29 Μαΐου διά Τρίπολιν (Λιβάνου)
ΓΚΙΚΑΣ		48	2358	άνεκ. Πειραιά 30 Μαΐου διά Κυρμάσιοι
ΓΚΙΜΠΛΕ (δ.)		54	12968	ύπό παραλαβήν
ΓΚΑΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		58	19231	διπλής 'Εσκουμίν 27 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΓΚΑΡΟΥ		52	2048	άνεκ. Λύμπεκ 1 'Ιουν. διά Κοπεγχάγην
ΓΚΑΘΙΚ ΠΡΙΝΣ		55	1965	άνεκ. Λεμεσόσον 6 'Ιουν. διά Χάιφαν
ΓΚΑΟΛ ΚΟΙ'Ν		52	1961	έφθ. Αλεξάνδρειαν 31 Μαΐου
ΓΚΑΟΛ ΛΑΝΤ		30	3011	διπλής Μπρούναμπουτελ 31 Μαΐου διά Στεττίνον
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)		56	21049	άνεκ. Μίνα άλ Φάχαλ 1 'Ιουν. διά Χόρ άλ 'Αμαγία
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΚΡΟΣ		68	11148	έφθ. Μπωλόντ 3 'Ιουν.
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΛΑΝΣ		69	11148	έφθ. Τακόμα 20 Μαΐου
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΦΑΙΣ		69	11148	διπλής Αιδεντόντειαν 1 'Ιουν.
ΓΚΡΟΝΤΙΑΝ		59	10526	άνεκ. Λεμεσόσον 6 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΟΥΤ ΧΟΟΥΠ		49	2641	άνεκ. Γιοκοχάμαν 20 Μαΐου διά Χοινκάγκ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ		57	9132	έφθ. Εσπεράντος 31 Μαΐου
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ		63	15373	άνεκ. Τουμπάτα 20 Μαΐου διά 'Αμβέροαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'ΙΜ		63	15389	έφθ. Κομπό 10 Μαΐου
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)		52	11580	άνεκ. Αιλεάνδρειαν 1 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕ'ΙΝΤ		52	15762	άνεκ. Ρόττερνταμ 20 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ		68	22531	άνεκ. Βανκούμπερ 30 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ		68	23366	άνεκ. Γιανπί Σάουντ 1 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)		61	15979	άνεκ. Μπαντάρι Μαχσάχρ 26 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΓΡΑΒΙΑ		51	2170	άνεκ. Καζαμπλάνκα 4 'Ιουν. διά Νάντντην
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ		44	7227	έφθ. Μπάτα 24 Μαΐου
ΔΑΜΩΝ (δ.)		55	11307	έφθ. Μπ. Αύρες 2 'Ιουν.
ΔΑΝΑΟΣ		43	1845	διπλής Κων) πολιν 26 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΔΑΝΑΟΣ		39	4569	έφθ. 'Αβίλες 30 Μαΐου
ΔΕΛΦΟΙ		48	1553	άνεκ. Πειραιά 2 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		59	9312	άνεκ. Αιδεντόντειαν 3 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.		37	2002	διπλής Κων) πολιν 22 Μαΐου διά Βραζίλιαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Π.		43	7359	άνεκ. Απαντά Λάνκος 27 Μαΐου διά Βραζίλιαν
ΔΕΣΠΟ		44	7265	άνεκ. Μπ. Αύρες 30 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΔΕΥΤΕΡΩΝ		37	4989	άνεκ. Τζέντα 3 'Ιουν. διά Νταμάμπα
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)		63	16417	έφθ. Τοιταγκόνη ρόδης 3 'Ιουν.
ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΟ (δ.)		64	16417	έφθ. Λορέντζο Μάσκες 6 Μαΐου
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)		61	16417	άνεκ. Κοοιν 18 Μαΐου διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΑ		58	9325	έφθ. Βαλτιμόρην 4 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ		53	2379	άνεκ. Αιλεάδ δρειαν 28 Μαΐου διά Δυτ. Αφρικήν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.		49	3676	άνεκ. Γιοκοχάμαν 21 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ		55	3534	διπλής Κων) πολιν 22 'Απρ. διά Βάρον
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		56	8782	άνεκ. Πούλο Μπούκοι 4 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		63	10524	άνεκ. Λάς Πάλμας 3 'Ιουν. διά 'Αμβέροαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		44	13488	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 24 Μαΐου διά 'Ινδιαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		51	6895	άνεκ. Ντακάρ 17 Μαΐου διά Β. Κορέαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		49	3984	έφθ. Πειραιά 14 Μαΐου
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.		52	1812	έφθ. Πουταρένας 23 Μαΐου
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ		52	8790	άνεκ. Ειβονάμδου 30 Μαΐου διά Γκιζόν
ΔΗΜΟΣ		54	4486	άνεκ. Χάμπτον ρόδης 26 Μαΐου διά Αμουσιν Μπαιν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)		58	16277	ύπό παραλαβήν
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ		59	4263	άνεκ. Τεογέστην 2 'Ιουν. διά Καζαμπλάνκαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		58	9087	άνεκ. Τριπολίν (Λιβάνου) 4 'Ιουν. διά 'Αννάμπα
ΔΙΟΝΥΣΗΣ		50	1515	άνεκ. Καζαμπλάνκαν 5 'Ιουν. διά 'Ινδιαν
ΔΙΡΟΥΣ ΙΙ		59	7801	έφθ. Κουβάδι 2 'Ιουν.
ΔΙΟΝΗ		57	9722	άνεκ. Ρόττερνταμ 28 Μαΐου διά Πειραιά
ΔΙΩΔΩΝΗ (δ.)		54	11485	διπλής Γιβραλάρ 10 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΔΙΡΟΘΕΑ		25	3297	έφθ. Ριγιέκα 13 Μαΐου
ΔΙΡΟΣ		49	4727	άνεκ. Σπετζία 30 Μαΐου διά 'Αλγέριον
ΕΒΗ		70	10006	άνεκ. Σπαλάτον 22 Μαΐου διά Μπάνιας
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)		56	9041	έφθ. Τοιταγκόνη 2 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ		58	8005	άνεκ. Πούλο Μπούκοι 17 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΜΑ		43	8292	εις μεσονειακάς μετανφράσας
ΕΙΡΗΝΗ Κ.		44	2074	έφθ. Λά Γκουλέτ 1 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ Μ.		48	3269	έφθ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ Μ.		49	4825	άνεκ. Ντώμπαν 5 'Ιουν. διά 'Αμβούργον
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ		54	7835	άνεκ. Βανκούμπερ 24 Μαΐου διά Κίναν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ		63	14203	διπλής Γιβραλτάρ 5 'Ιουν. διά Χουέλεβα
ΕΚΑΛΗ		52	4423	εις Ταμικ υπό συμπλήρωσιν
ΕΚΤΩΡ		70	17500	

ΕΚΤΩΡ		Ε. Σαρλᾶς κ.λ.π.	50	2643	έφθ. "Άλεξάνδρειον 5 'Ιουν.
ΕΛΕΝΑ (δ.)		έτ. "Αἰοίες"	70	104000	έφθ. Χάρηρν 18 Μαΐου
ΕΛΕΝΑ		έτ. "Στανίπα"	44	5202	όνεκ. Χάρηρν 19 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΕΛΕΝΑ		έτ. "Γιουνάιτεντ Σ.Ε."	63	1197	διήλθε Μπρούνι πιπουτελ 2 'Ιουν. διά Πάτρας
ΕΛΕΝΑ Μ.		έτ. "Χροσέλενα"	58	5729	όνεκ. Λορέντζο Μάρκες 26 Μαΐου δι' "Ιμμιγχαμ
ΕΛΕΝΗ (δ.)		έτ. "Εύονιος"	58	2739	όνεκ. Πειραιά 1 'Ιουν. διά Ραθένα
ΕΛΕΝΗ		έτ. "Άνδρια"	48	8420	όνεκ. Παρατην 12 Μαΐου διά Ροστόκ
ΕΛΕΝΗ (δ.)		έτ. "Βιστα Ρίος"	52	12239	όνεκ. Ντόρμπαν 27 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)		έτ. "Άλαντζε"	47	2577	όνεκ. Χόγκ - Κόγκ 4 Μαΐου διά Τσιγκτάο
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)		ΝΙΚ. Βαρδινογιάννης	58	12632	ύπο παραλαβήν
ΕΛΕΝΗ Μ.		έτ. "Μίνωας"	49	11389	όνεκ. Πειραιά 5 'Ιουν. δι' "Οδησσόν
ΕΛΕΝΗ Τ.		έτ. "Ελενημαρί"	58	8523	έφθ. Βακαγιάμα 20 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ Τ.		έτ. "Ελτο"	50	3225	έφθ. Δουνκέρκην 31 Μαΐου
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ		έτ. "Τόσσελ"	46	1680	όνεκ. Μεριόνα 30 Μαΐου διά Τρόντχαιμ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ		Λ. Δ. Γαβδελᾶς κ.λ.π.	46	2271	διήλθε Μπρούνι πιπουτελ 20 Μαΐου διά Ταρτούς
ΕΛΙΖΑ		'ΗΛ. Τομούλης	29	2581	όνεκ. Θέσσαλον 5 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		έτ. "Θηρεοία"	47	3596	Μπουένος "Αύρες 2 Μαΐου διά Ματαντί
ΕΛΛΑΣ		έτ. "Εύπλοια I"	49	4500	όνεκ. Πειραιά 2 'Ιουν. διά Γκόκεκ
ΕΛΛΑΣ	ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. "Άλαντζε"	48	2548	έφθ. Γιοκοχάμαν 14 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΑΚΥΩΝ		έτ. "Τρανσποσιφίκ"	56	4380	όνεκ. Σαδάνναν 29 Μαΐου διά Χιούστον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ		έτ. "Ετερνίτυ"	70	19000	έφθ. Χαλάρων 15 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ		έτ. "Γιουνιβέρσαλ"	43	7989	όνεκ. Βιρτούτων 1 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ		έτ. "Τρανσποσιφίκ"	62	6666	έφθ. Κοιν 27 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ		Τρανσποσιφίκ & Γιουνιβ.	61	7293	όνεκ. Νέαν "Υόρκην 28 Μαΐου διά Πόρτ Σουδάν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΛΦΙΝ		έτ. "Άστρο Φίρμε"	54	8121	έφθ. Νέαν "Ορλεάνην 5 'Ιουν. διά Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΙΤ'ΟΝΗΡ		Τρανσποσιφίκ & Γιουνιβ.	60	7297	έφθ. Αλεξάνδρειον 1 'Ιουν. διά Καλκούταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝΜΗΜ		έτ. "Γιουνιβέρσαλ"	44	7989	έφθ. Καλκούταν 19 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΑΕΝΤΑΡ		έτ. "Γιουνιβέρσαλ"	62	6659	όνεκ. Σαδάνναν 6 'Ιουν. διά Νέαν "Ορλεάνην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΡΜ		έτ. "Γιουνιβέρσαλ"	44	7989	όνεκ. Μασάδουν 3 'Ιουν. διά Νέαν "Ορλεάνην
ΕΛΛΕΡΟΣ		έτ. "Μαδιμ"	52	2778	έφθ. Καλκούταν 4 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ		έτ. "Γιουνιβέρσαλ"	57	7068	έφθ. Πέρτο "Εμπεδόκλε 20 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ		έτ. "Ελληνίκη"	39	6281	έφθ. Τέντα 4 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΙΚΟΣ (δ.)		έτ. "Κορρεντόρες Ντέλμαρ"	58	15674	έφθ. Νέαν "Υόρκην 4 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		έτ. "Ελληνίκη" Α.Ε.	44	7229	έφθ. Τοιταγκόκ ρόδης 18 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ		έτ. "Τρανσποσιφίκ"	56	7510	έφθ. Κων/πολίν 27 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ		έτ. "Τρανσποσιφίκ"	56	7510	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		έτ. "Ελληνίκη" Α.Ε.	43	7208	έφθ. Νέαν "Υόρκην 4 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		έτ. "Τρανσποσιφίκ"	57	7063	έφθ. Καλκούταν 1 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		έτ. "Ελληνίκη" Α.Ε.	43	7254	όνεκ. Κουβάτη 1 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΣ (λάινερ)		έτ. "Ελληνίκη" Α.Ε.	43	7200	όνεκ. Ντακάρ 30 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ		έτ. "Μαρφουέρτζα"	32	18564	όνεκ. Σάρι 3 'Ιουν. διά Μομπάσα
ΕΔΩΣΙΣ		έτ. "Κανάρος"	55	8021	όνεκ. Κέιν Τάουν 29 Μαΐου διά Σίδνευ
ΕΛΩΝΑ		έτ. "Ελαζίς I"	52	1924	είς Κολόμπο από 23 Μαρτ. (επισκευαί)
ΕΛΠΙΔΑ		Κ. Εύσταθιου	25	4011	διήλθε Ούσαντ 3 'Ιουν.
ΕΛΠΙΔΑ		έτ. "Έρεα"	56	8377	όνεκ. Αμέρεραν 2 'Ιουν. διά Δάντοιχ
ΕΛΠΙΣ		Π. Παππῆ & Ν. Κουκουνᾶς	46	3472	όνεκ. Πόρτ Λίνκολν 15 'Απρ. διά Κίναν
ΕΜΕΡΑΛΤ		έτ. "Σπάμπολ"	54	1599	όνεκ. Μάσοντ Μαουγκανού 29 Μαΐου διά Χοινκάκη
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ		έτ. "Εστρέλλας Βεντουρόζα"	65	37469	όνεκ. Σάρι 3 'Ιουν. διά Στεττίνον
ΕΜΜΑΝΟΥΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. "Επιμέλεια"	70	10000	διήλθε Γιβραλτάρ 1 'Ιουν.
ΕΝΟΤΗΣ		έτ. "Κουστάλ Μπλού"	53	5690	όνεκ. Απανα/Λάγκος 27 Μαΐου διά Μασσαλίαν
ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτόν)		έτ. "Ικάνμελ"	69	11296	έφθ. Πόρτ Αλφρέντ 4 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ		Βεντούρης	43	1589	όνεκ. Πόρτ Λίνκολν 27 Μαΐου διά Σαγκάνην
ΕΡΑΤΕΙΝΗ		Ίω. Λάτος	66	47115	όνεκ. Πόρτ Αλφρέντ 4 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΕΡΑΤΩ		έτ. "Τρανσμούντο"	52	15848	όνεκ. Ντακάρ 30 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ		έτ. "Αργκόλια"	58	12168	όνεκ. Σάρι 3 'Ιουν. διά Μομπάσα
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (δ.)		έτ. "Εστία"	52	7743	όνεκ. Σάρι 5 'Ιουν.
ΕΡΟΪΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ		έτ. "Ετεοκλήπις"	37	5574	όνεκ. Κάλιαρι 16 Μαΐου διά Κίναν
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)		Σ. Ελευθερίαδης	54	10251	έφθ. Αίλ θ Γκραίν 6 'Ιουν.
ΕΣΤΙΑ		Ν. Ι. Βαρδινογιάννης	51	16203	όνεκ. Πόρτ Αλφρέντ 4 'Ιουν. διά Ανδρείαν
ΕΤΕΟΚΛΗΣ		έτ. "Ναταλία"	49	4723	έφθ. Νέας Αίδες 2 'Ιουν.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ		έτ. "Φράνκο"	67	9854	έφθ. Τενερίφων 31 Μαρτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ		έτ. "Άργκολια"	61	8999	όνεκ. Σάν Λορέντζο (Άργ.) 5 'Ιουν.
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.		έτ. "Άστρο Ακόρντε"	57	9061	έφθ. Βαλτιμόρη 5 'Ιουν.
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		έτ. "Λός Σάντος"	43	7234	διήλθε Ντόρεθ 30 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΔΡΟΜΟΣ		έτ. "Βίτζες Μοντιάλες"	52	9894	όνεκ. Νέαν "Υόρκην 29 Μαΐου διά Μπέρα
ΕΥΗ Τ. (δ.)		έτ. "Τούδελμαρ"	52	10488	έφθ. Νέαν "Ορλεάνην 28 Μαΐου
ΕΥΘΑΛΙΑ		έτ. "Κόνκορντη"	54	12423	έφθ. Πειραιά 5 'Ιουν.
ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ Ι (δ.)		Κ. Εύθυμιάδης	53	9957	έφθ. Πειραιά 7 Μαΐου
ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ ΙΙ (δ.)		έτ. "Εργκόλια"	67	9854	όνεκ. Κάλιαρι 16 Μαΐου διά Μπάρα
ΕΥΞΕΙΝΟΣ		έτ. "Ελτο"	50	4734	όνεκ. Κιουραδάσ 4 'Ιουν. διά Μπαραχόνα
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ		έτ. "Σάν Μπαζίλιο"	61	6373	όνεκ. Πούλο Μπούκησ 31 Μαΐου διά Μπέρα
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ		έτ. "Σάν Μπαζίλιο"	61	9659	όνεκ. Νέαν "Υόρκην 29 Μαΐου διά Μπέρα
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ		έτ. "Σάν Νικόλαος"	56	8985	έγκατελείφων είς θέσιν 15.47 Β. - 11.49 Α.
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ		έτ. "Σάν Μπαζίλιο"	60	6288	όνεκ. Νέαν "Ορλεάνην 28 Μαΐου
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ		έτ. "Σάν Μπαζίλιο"	60	6288	έφθ. Κόμπη 28 Μαΐου
ΕΥΡΥΤΑΝ		έτ. "Σάν Μπαζίλιο"	56	9095	έφθ. Χόγκ - Κόγκ 30 Μαΐου
ΕΥΤΕΡΠΗ		έτ. "Μορεάμαρ"	56	1679	όνεκ. Βενετίαν 3 'Ιουν.
ΕΥΤΥΧΙΑ		έτ. "Φελίτσιασ"	65	9854	όνεκ. Σ γκαπούρην ρόδης 10 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΕΥΧΑΡΙΣ		έτ. "Μαργαρώνη"	43	7249	όνεκ. Κολόμπη 2 'Ιουν. διά Γουαμπόδα
ΕΦΟΗ		έτ. "Εφφο"	55	5008	διήλθε Παναμά 2 'Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΖΑΝΕΤ		έτ. "Φρέντοπι"	58	4529	έφθ. Ντόθερ 4 'Ιουν.
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ		έτ. "Ωκλάντη"	61	10965	όνεκ. Μορμουνάδο 5 'Ιουν. διά Γιανθάτα
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ.		Ζαχάρης - Βασιλᾶς	49	2806	έφθ. Αλεξάνδρειαν 2 'Ιουν.
ΖΙΝΝΙΑ		έτ. "Κορολάντη"	51	7114	ύπο παραλαβήν
ΖΙΤΑ		έτ. "Παρθενώνη"	70	15800	έφθ. Σιμίζου υπό συμπλήρωσιν
ΖΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)		έτ. "Μαρμπονάσα"	53	15899	έφθ. Αιμέρεραν 23 Μαΐου
ΗΑΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ		έτ. "Μαρβέλλα"	57	10173	όνεκ. Ντακάρ 22 Μαΐου διά Κίναν
ΗΑΙΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. "Αδελφότης"	52	11206	όνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 27 Μαΐου δι' "Ιμμιγχαμ
ΗΑΙΑΣ ΣΥΛΑΣ		έτ. "Ελιρε"	57	9060	όνεκ. Χαλάλη 1 'Ιουν. δι' "Ιλινκάν
ΗΡΑ		έτ. "Μίρα"	55	7757	όνεκ. Τζάκονθιβ 2 'Ιουν. διά Νέαν "Ορλεάνην
ΗΡΑΙΟΝ		έτ. "Πόνι"	48	1889	έφθ. Κάλιαρι 2 'Ιουν.
ΗΡΑΚΛΗΣ		έτ. "Νάταλα"	47	7173	όνεκ. Τομπά 9 Μαΐου διά Τσιγκαγκτάο
ΗΦΑΙΣΤΟΣ		έτ. "Βουλδάκην"	66	21347	έφθ. Βανκούμπερ 1 'Ιουν.
ΟΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ		έτ. "Ναυαρίνον"	61	14518	έφθ. Σεμαίνοντας 3 'Ιουν.
ΘΕΑΝΤΩ Α. Σ.		έτ. "Αντοθέα"	58	9603	όνεκ. Μπιλμπάρη 6 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)		έτ. "Εύδοσα"	57	12629	όνεκ. Νέαν "Υόρκην 2 'Ιουν. δι' "Αρούμπαν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. "Φανταντόρη"	44	7258	όνεκ. Μαυρικίου 10 Μαΐου δι' "Απω Ανατολήν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. "Θεμιστοκλής"	57	1325	όνεκ. Βαλτιμόρην 12 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)		έτ. "Εμπρέσαχη"	61	21710	έφθ. Τζεμπέλη Ντανά 22 Μαΐου διά Τσιγκαγκτάο
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)		ΝΙΚ. Βαρδινογιάννης	54	19043	διήλθε Πειραιά 27 Μαΐου
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α.		έτ. "Αφοι Λάπη"	50	1507	έφθ. Βανκούμπερ 1 'Ιουν.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Λ.		έλλην. συμφέροντα	51	9810	έφθ. Βανκούμπερ 1 'Ιουν.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.)		έτ. "Μαρκορόνα"	61	16561	έφθ. Ρόττερνταμ από 11 Νοεμ. (επισκευαί)
ΘΕΟΛΟΓΟΣ		έτ. "Θεοφανών"	63	15929	όνεκ. Τουπάτα 9 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ		έτ. "Ποσειδώνια"	58	15895	διήλθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. δι' "Αμβέροαν
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)		έτ. "Ελληνίδας Αποκούληση	50	8173	έφθ. Σιγκαπούρη 12 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΘΕΤΙΣ Κ.		έτ. "Καλαφάτης"	50	2276	έφθ. Τουπάτα 9 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΘΕΩΡΙΣ		έτ. "Αγγελάκης"	38	3581	έφθ. Πασάγιες 9 Μαΐου
ΘΗΡΑΙΟΣ		έτ. "Δότζαι"	35	2680	έφθ. Μπάρα 5 Μαΐου
ΟΗΣΕΥΣ		έτ. "Ναυαρίνασσα"	46	1988	έφθ. Μπάρα 5 Μαΐου

ΟΙΣΜΠΗ	έλληνον συμφέροντα	51	3435	εφθ. Φρίτσουν 5 'Ιουν.
ΘΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Κραίτσια»	65	40043	άνεχ. Ράς Τονούρα 20 Μαΐου διά Θωλειό
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	έτ. «Μαρνουέστρο»	53	2969	άνεχ. Μπελίζε 23 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΙΑΣΩΝ	έτ. «Καργκοσιούνες»	70	11489	άνεχ. Νιακάρα 18 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΙΑΣΩΝ	έτ. «Ιάσων»	51	2071	έφθ. Ριγιέκα 29 Μαΐου
ΙΖΟΜΠΕΛ	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	57	9746	άνεχ. Αγ. Θραγκιόκον 4 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΙΘΑΚΗ	έτ. «Ούλιόσες»	68	9066	έφθ. Οζελούσουντ 31 Μαΐου
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Πλειονή»	68	11670	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν.
ΙΚΤΙΝΟΣ	έτ. Λινέας 'Ιντεροεσάνικας	69	11489	εις Πειραιά από 10 'Απρ.
ΙΑΙΟΝ	Σαρλάς - Παπαδέλης	48	3514	άνεχ. Σουάμπτα 19 Μαΐου διά Τζακάρτα
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	'Ελληνον Δεξαμενοπλοίο	52	8633	άνεχ. Τζακάρτα 12 'Απρ. διά Πλατζόν
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ I. (δ.)	'Ελληνον Δεξαμενοπλοίο	53	8995	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΙΝΤΕΡΓΚΡΙΤΙ	έτ. «Πάνος»	48	2088	ύπο παραλαβήν
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτ.)	έτ. «Λεύντα»	56	17940	άνεχ. Νιακάρα 22 Μαΐου διά Ζάκυνθον
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Βιαγκράντε»	49	1991	ύπο παραλαβήν
ΙΟΥΝΙΟΣ	έτ. «Ιούνιος»	53	9537	άνεχ. Καλλάρ 2 'Ιουν. διά Πισκο
ΙΡΙΣ	έτ. «Μαριόγκα Σιππιγκ»	59	8479	άνεχ. Τζιμπούτι 27 Μαΐου διά Ράς Σουκέιρ
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Τρανσόπόρτες Άρμ.»	65	42824	διπλήθε Γιβραλτάρ 29 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΙΤΑΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	6727	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 2 'Ιουν. διά Γαλλίαν
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ροδόντορ»	50	5317	προσήραζεν έξωθι Σέτε 10 'Ιαν.
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Χανθαδόμη»	48	3246	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	45	9918	άνεχ. Στάλουντος 2 'Ιουν. διά Καραϊβικήν
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	έτ. «Βαρνίκος»	56	12230	έφθ. Απαπα(Λάγκος 27 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Άγγελάκης κ.λ.π.	38	4740	άνεχ. Χούγκ Κόρκ 2 'Ιουν. διά Καντώνα
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Συγγρη»	48	1845	άνεχ. Μοριουγκάδο 20 Μαΐου διά Ναγκόρια
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Σαλαμίς»	67	20568	προσήραζεν εις 39.41 Β. - 119.27 Α. 4 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ερόκα»	55	8799	άργει Πειραιᾶ από 14 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	έτ. «Ελένη»	59	2746	άνεχ. Καλαί 1 'Ιουν.
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	Νικ Βαρδινογιάννης	58	12632	έφθ. Καλαί 1 'Ιουν.
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Μαρεπόκα»	61	10934	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 3 'Ιουν.
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ (δ.)	έτ. «Αστρο Ναδεύκαντε»	52	10160	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 31 Μαΐου δι' Αμοτερνταμ
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	έτ. «Αστρο Τριντέντε»	49	7612	έφθ. Πόρτ Σουετέγκαρι 4 'Ιουν.
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	έτ. «Μαρντεβότο»	60	10934	έφθ. Βαλιμπόριν 1 'Ιουν.
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάρη Τάνκερς»	60	14077	άνεχ. Αρούμπιτ 1 'Ιουν. διά Πάλμ Μπάτς
ΚΑΘΩΡΙΝ Λ.	έτ. «Ελόδας»	70	14900	εις Χακόπατν ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΛΙΡΡΟΗ	έτ. «Αριστείδης»	59	8860	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 5 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	έτ. «Ινταστρίας»	55	11792	άνεχ. Σπέτζια 1 'Ιουν. διά Κιουφασάδο
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	έτ. «Αστρο Ναδιέρα»	55	6133	άνεχ. Κολόμπο 5 'Ιουν. διά Κόλπον ΗΠΑ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	N. Μιχάλος & Υιοί	44	7249	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 1 'Ιουν.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αίλα Γκράντε»	65	15932	άνεχ. Φράμαντλ 12 Μαΐου διά Κίναν
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	51	7154	άνεχ. Χάιφα 1 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΚΑΛΥΨΟ	έτ. «Σέθεν 'Αιλς»	53	10577	άνεχ. Νιακάρα 10 Μαΐου διά Ντάρεν
ΚΑΜΙΝΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Σπάρτο»	45	5130	άνεχ. Νιακάρα 10 Μαΐου διά Κίναν
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	έτ. «Λούνα»	49	11771	άνεχ. Πειραιᾶ 5 'Ιουν. διά Κάλιαρι
ΚΑΠ ΚΡΙΟΣ	έτ. «Hot Μεντπεράνεαν»	53	1548	έφθ. Σιμπενί 4 'Ιουν.
ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. «Κάπ Σουνίον»	64	1763	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Κάπ Φαιστός»	62	1551	άνεχ. Αύγουστον 28 Μαΐου διά Πόρτο Εμπεδόκλε
ΚΑΠΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. Αθανασιδόνης-Γεωργόπουλος	48	2017	εις Πρεβέζαν 7 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Τ.	Άφοι Τσουρινάκη	36	4031	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 3 'Απρ. διά Γουαμπόδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Γιουνάιτεντ Μπάλκ.»	67	16098	έφθ. Οχλαντ 3 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Αλαφούζος»	68	9031	άνεχ. Αμβέρσαν 29 Μαΐου διά Γουαμπόδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Κλόμπαλ Μπάλκ. Κάρ.»	68	24801	διπλήθε Παναμά 23 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Γλαύκην»	50	5120	άνεχ. Μπάραρα 29 'Απρ. διά Κίναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Αστροκλάρο»	53	5185	άνεχ. Πούλη Μπούκομ 20 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Πράμος»	51	6076	άνεχ. Σάντος 3 'Ιαν. δι' Αγγλίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έλληνον συμφέροντα	46	2103	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Κερκέτις»	50	4876	έφθ. Σαρόνα 29 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Οσεάνικ Μπάλκ.»	68	24668	εφθ. Νιούκαστλ (Αύστρ.) 5 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Ολυμπος»	68	15355	άνεχ. Ιλσίλο 21 Μαΐου διά Παναμᾶ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Κόλμεναρ»	67	24734	άνεχ. Γκλάντστον 4 'Ιουν. διά Βακαγιάμα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΛΟΜΟΣ	έτ. «Πελναίον»	62	18410	άνεχ. Πουέρτο λά Κρουζ 31 Μαΐου διά Νιού Χάφεν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	έτ. «Σερή Ήγκλη»	69	9044	άνεχ. Βανκούμπερ 31 Μαΐου διά Κόντινεντ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ (δ.)	έτ. «Αστροπρότεκτωρι	58	16357	άνεχ. Λά Σαλίνα 20 Μαΐου διά θαλκονάρα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ (δ.)	έτ. «Γιουνάιτ. Τσάρτεργκικ»	66	16164	άνεχ. Ντώρμπαν 29 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ (δ.)	έτ. «Παρνάσσο»	59	21854	έφθ. Αμβέρσαν 24 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ	έτ. Παλαιοκρασός	46	4576	έφθ. Ντώρμπαν 22 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ I.	έτ. «Σάντα Σεσίλια»	60	8717	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 28 Μαΐου διά Βενετίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Μαρία Σιππιγκ»	55	12494	άνεχ. Βεραρκόρις 4 'Ιουν. διά Μόμπιλ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Εύγενεια»	59	8493	έφθ. Λονδίνον 6 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	έτ. «Μαρέρο»	60	8493	άνεχ. Ρίο Γκράντε 31 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ (δ.)	έτ. «Σάδε»	62	9229	άνεχ. Πούλη Μπούκομ 29 Μαΐου διά Σαγκάνην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ	έτ. «Σάλιδη»	53	11164	έφθ. Ροζάριο 4 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ	έτ. «Πιούτι»	44	5184	άνεχ. Κόλμπο 24 Μαΐου διά Σαφάγκα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	9956	έφθ. Πόρτ ντε Πρίνς 6 'Ιουν.
ΚΑΡΟΛΟΣ	έτ. «Κάρολος»	54	2408	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν.
ΚΑΡΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	47	8288	άνεχ. Τενέφιρν 6 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Ακτίς»	68	25084	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 Μαΐου διά Κόλπον ΗΠΑ
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	έλληνον συμφέροντα	51	2959	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΣΕΛ	έτ. «Μαρεμπέρεας»	53	5627	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Άγιαμδοντε»	51	9936	διπλήθε Παναμά 17 'Απρ. διά Γκουάμιας
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	έτ. «Βασιλικά»	53	1901	άνεχ. Σαδάνων 30 Μαΐου διά Γένοβαν
ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ	έτ. «Καστρέντζα»	49	2317	έφθ. Βάρρη 29 Μαΐου
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ II	έτ. «Κατιανάβ»	48	1501	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνοπους»	60	10494	άνεχ. Γκριλογκ 22 Μαΐου διά Λορέντζο Μάρκες
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κρέων»	51	2373	διπλήθε Παναμά 22 Μαΐου
ΚΑΤΕ Ν. Λ.	έτ. «Άρδα»	65	18723	άνεχ. Λονδίνον 30 Μαΐου διά Καναδᾶ
ΚΑΤΙΓΚΩ (δ.)	έτ. Κολοκοτρώνη	50	11136	άνεχ. Χάρον 'Αιλαντ 30 'Απρ. διά Μπαλάνα
ΚΑΤΙΓΚΩ Χ. (δ.)	έτ. «Ενοάνι»	54	11647	άνεχ. Σαλθαδόρ 1 'Ιουν. διά Φορταλέστα
ΚΑΤΙΝΑ	M. Παγουλάτος & Σία	56	1082	διπλήθε Κυνουλίν 3 'Ιουν. διά Χερώνα
ΚΕΑ	έτ. «Άργοκομάρ»	55	2683	άνεχ. Αμδούργον 4 'Ιουν. διά Μοντεβίδεο
ΚΕ'ΙΠΠ ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ. «Hot Μεντίτ. Τρανο.»	55	1518	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕ'ΙΠΠ ΝΕΡΙΤΑ	έτ. «Κρέων»	51	9092	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 19 Μαΐου διά Μπιλμπάρ
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Σαρόντιοι»	57	10493	άνεχ. Ωκλαντ (Δ.Α.) 22 Μαΐου διά Χοινκάγκ
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Κα - Βεντούρα»	62	10493	έφθ. Μπορντάν 1 'Ιουν.
ΚΕΡΚΗΣ	έτ. «Λουκέρο»	44	5057	άνεχ. Πόρτ Σουάδων 21 Μαΐου διά Μομπάσα
ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Πόκο»	47	2131	έφθ. Μασσαλίων 2 'Ιουν.
ΚΕΧΑΡΙΤΩΝΗ	έτ. «Ζαδέ»	48	4030	άνεχ. Εσπεράνης 31 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	έτ. «Ρεντόντο»	62	10860	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 3 'Ιουν.
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ (δ.)	M. Νομίκος	56	8362	εις Γιοκοχάμαν ύπο συμπλήρωσιν
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Μακεδόνιαν»	70	11100	άνεχ. Ήτ Λόντων 28 Μαΐου διά Κόλπον ΗΠΑ
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Θησεύς»	57	9153	διπλήθε Παναμά 5 'Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΚΙΓΚ ΜΙΝΟΣ .	έτ. «Κίλκι Θήρας»	63	15740	διπλήθε Παναμά 23 Μαΐου διά Τόκιο
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΟΡ	έτ. «Μίνοαν»	58	11156	διπλήθε Παναμά 21 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΚΙΜΦΛΟΣ	έτ. «Πλύσης»	63	15378	έφθ. Πειραιᾶ 5 'Ιουν.
ΚΙΜΩΝ (δ.)	έτ. «Ζαδέ»	39	4866	άνεχ. Αίλ οφ Γκραίν 5 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
KINI (δ.)	έτ. «Πρώπτη»	61	16068	άνεχ. Τζιμπούτι 30 Μαΐου διά Ράς Σουκέιρ
KIRIN	έτ. «Κίνι»	67	25409	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 31 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΚΛΕΑΚΗ	έτ. «Καλμάρ»	56	9403	άνεχ. Βακαγιάμα 13 Μαΐου διά Παναμᾶ
ΚΝΩΣΣΟΣ	έτ. «Αντιγύόνη»	55	8562	διπλήθε Γιβραλτάρ 31 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΚΟΛΛΑ	έτ. Ευθυμιάδης	49	2146	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουν. διά Μπριούμπαίν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Νάδεσ Νεπούνια»	53	5619	άνεχ. Κασσιούνγκ 9 Μαΐου δι' ΗΠΑ
ΚΟΝΚΕΡΟΠ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρενούστο»	58	10034	άνεχ. Πούλη Μπούκομ 23 Μαΐου διά Μπαντάρ Μαχοάχρ
ΚΟΝΚΟΡΝΤ	έτ. «Σενάτες I»	56	20855	άνεχ. Τζέντα 27 Μαΐου διά Σαφάγκα
ΚΟΡΒΙΑΝ	έτ. «Κόρβιαν»	48	2159	άνεχ. Βαλαρού 4 'Ιουν. δι' Ολμπαν
ΚΟΡΦΟΥ ΑΙΓΑΛΛΑΝΤ	έτ. «Σουνίουν Σπειάλ»	58	9292	ύπο παραλαβήν
KΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	εις θέσιν 35.4 N. - 51.32 E. 28 Μαΐου διά Μπριούμπαίν

ΚΟΡΩΝΙΣ	έτ. «Διαμάντι»	46	2361	όνεχ. Κολόμπο 2 'Ιουν. δι' 'Ειλάτ
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10315	έφθ. Σάροχ 1 'Ιουν.
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	έτ. «Λούνα III»	64	28349	έφθ. Μομάρας 5 'Ιουν.
ΚΟΥΡΗ Β.	έτ. «Κούρκη»	53	7021	ύπο παραλαβήν
ΚΡΕΣΤΑ	έτ. «Βιλλαβίσσα»	44	7135	εἰς Ταϊταγκόκγ από 13 Μαρτ.
ΚΡΟΝΙΟΣ	έτ. «Κρόνιος»	51	2372	όνεχ. Βενετίαν 3 'Ιουν. διά Ριγιέκαν
ΚΡΟΝΟΣ	έτ. «Ελ Σάκο»	48	8610	ονεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 19 Μαΐου διά Κυνοτάντζαν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Μιραμάρη»	59	9360	όνεχ. Φριμάντλ 30 Μαΐου
ΚΥΘΩΝΟΣ .	έτ. «Ζαδές»	46	3648	όνεχ. Μπάκια Μπλάνκα 30 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ. «Ζαρίρ»	39	3287	όνεχ. Τεργεστών 4 'Ιουν. διά Πειραιά
ΚΥΜΑ	Ρούσσος & Σία	38	2838	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 3 'Ιουν.
ΚΥΠΡΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	3799	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 5 'Ιουν.
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Κυρά»	49	2032	διπλής Μπρούνωμπούτελ 2 'Ιουν. διά Τοιβιταβέκια
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άρα»	56	9086	όνεχ. Μη. 'Αύρες 13 Μαΐου δι' 'Ιαπωνιαν
ΚΥΡΙΑΚΗ	έτ. «Άλλαχίμο»	45	3312	έφθ. 'Οζάκαν 18 Μαΐου
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	έτ. «Καπεταν Διαμαντής»	66	20516	όνεχ. Ρόττερνταμ 27 Μαΐου διά Παραμαρίμπο
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Κορντιαλά»	68	9084	έφθ. Ριο Γκράντε 2 'Ιουν.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ Μ.	έτ. «Σεο»	56	8775	διπλής Γιβραλτάρ 22 Μαΐου διά Μπέιρα
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ .	έλλην. συμφέροντα	37	1272	έφθ. Πειραιά 5 'Ιουν.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Λ. Κ. Μιχαλός	54	8063	όνεχ. Τουντζίν 3 'Ιαν. διά Κυνοτάντζαν
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ .	έτ. «Μάρφο»	67	15355	όνεχ. Λός 'Αντζελες 5 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΩΣΤΑΦΑΛΩΡΑ	έτ. «Λεντούμα»	53	5921	όνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν. διά Θύνης
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Άσος Χέρμανος»	56	8474	ένεχ. 'Αγαδίρ 28 Μαΐου
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	έτ. «Αιγαίαν»	65	14088	εἰς 'Αιδί 29 Μαΐου
ΚΩΣΤΙΑΝΑ	έτ. «Κωστιάνα»	52	7288	ύπο παραλαβήν
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	έτ. «Οσεάνικ»	56	8108	άνεχ. Βρέμην 26 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΛΑΙΛΑΣ	έτ. «Λόμπος»	43	3874	όνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 3 'Ιουν. διά Μανιλαν
ΛΑΙΤΩΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ	έτ. «Κούμπεταλ»	49	2273	έφθ. Πόρτ Σουδάν 1 'Ιουν.
ΛΑΙΤΩΝ ΟΦ ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Χρισικούμη»	50	2494	έφθ. Πόρτ Σουδάν 6 'Ιουν.
ΛΑΙΤΩΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	έτ. «Κουμπακούμη»	54	3315	άνεχ. Αλεξανδρειαν 1 'Ιουν. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΛΑΚΩΝΙΑ	έτ. «Άττικα»	60	14431	άνεχ. Πειραιά 5 'Ιουν. διά Εμδεν
ΛΑΜΠΡΟΣ	έλλην. συμφέροντα	57	6132	άνεχ. Μίκης 24 Μαΐου διά Ναούτσου
ΛΑΜΠΡΟΣ Μ. ΦΑΤΣΗΣ	έτ. «Άλφα»	60	9486	άνεχ. Ντύρμπαν 24 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΛΑΡΡΥ Λ.	έτ. «Ελφόρτούνα»	70	14900	έφθ. Χιούστον 5 'Ιουν.
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ	έτ. «Αστρολέάλ»	48	9181	άνεχ. Σαγικόν 15 'Απρ. διά Σαγκάνην
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Ντιαμάντης»	62	10514	έφθ. Κόναρκαν 24 Μαΐου
ΛΕΝΑ	έτ. «Κωνοταντίν»	54	2488	ύπο παραλαβήν
ΛΕΥΚΑΔΙΟΣ	έτ. «Άστρο Ντινάμικο»	49	9412	άνεχ. Κολόμπο 29 Μαΐου διά Λορέντζο Μάρκες
ΛΕΥΚΑΠΠΟΣ	έτ. «Σκάραστελ»	36	4997	διπλής Κωνί) πολιν 4 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	έτ. «Ρασοπάλελ»	47	2784	έφθ. Πάραλτάρ 27 Μαΐου διά Σουνδίαν
ΛΕΩΝΗΣ	'Αχ. Χαλκούσης	50	6724	άνεχ. Πούντ Νούάρ 26 Μαΐου διά Θεσ)νίκην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Φάροπος»	65	15738	άνεχ. Κέιπ Τάουν 5 'Ιουν. διά Τόκιο
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Μαντάτο»	59	12821	άνεχ. Πούλο Μπούκου 5 'Ιουν. διά Μίρι
ΛΗΝΤΕΡ ΟΥΑΝ	έτ. «Μαρεσδόλ»	44	2872	έφθ. Λισσαδόνα 5 'Ιουν.
ΛΗΝΤΕΡ ΤΟΥ	έτ. «Βάτικα»	47	2740	εἰς Πειραιά ἀπό 13 'Απρ.
ΛΙΒΟΡΝΟ	έτ. «Τρανσασθοφίκ»	52	4995	διπλής Κωνί) πολιν 1 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΛΙΔΑΥ	έτ. «Κεφαλληνιακή»	46	1670	έφθ. Ριο Γκράντε 26 Μαΐου
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	έτ. «Μαρκούνα»	51	4137	έφθ. Αμερέραν 2 'Ιουν.
ΛΙΝΔΑΟΣ	έτ. «Τόρρες»	62	10833	έφθ. Σασέμπρο 29 Μαΐου (ἐπισκευαι)
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρδίεντο»	60	14302	άνεχ. Ντακάρ 31 Μαΐου διά Μασσαλίαν
ΛΙΣΣΑΒΟΥ	έτ. «Κάλα»	51	2428	έφθ. Κωνί) πολιν 1 'Ιουν.
ΛΙΝΔΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 6 'Ιουν. διά Λορέντζο Μάρκες
ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥΤΤΑ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	έτ. «Νόροπος»	51	11347	διπλής Πάραλτάρ 27 Μαΐου διά Σουνδίαν
ΛΟΡΕΝΤΖΟ (δ.)	'Αχ. Χαλκούσης	54	10024	έφθ. Πειραιά 26 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΛΟΥΚΙΑ Ν.	έτ. «Μουζάκης»	46	4249	άνεχ. Ταύλα 11 Μαΐου διά Ταϊταγκόκγ
ΛΥΡΑ (δ.)	έτ. «Χόρπη»	51	10203	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 28 Μαΐου δι' Ερυθράν Θάλ.
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	έτ. «Άκτις»	69	25168	άνεχ. Χιούστον 4 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Σολόιλ»	58	18297	έφθ. Φιλαδελφειαν 6 'Ιουν.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Μαίανδρος»	63	15929	άνεχ. Πόρτο Σαλαζάρ 27 Μαΐου διά Δουνκέρκην
ΜΑΪΟΣ	έτ. «Μάϊος»	52	8853	έφθ. Σαρόνα 29 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Μίνιμαρ»	68	22391	άνεχ. Χάρμπον ρόδες 6 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνιαν
ΜΑΙΡΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Εξάπλωσις»	60	12091	άνεχ. Πειραιά 5 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΚΑΛΑ	έτ. «Εκάλην»	55	1517	άνεχ. Λίθερπουλ 4 'Ιουν. διά Μάλταν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	έτ. «Ελλενικης Μπάλη Τράνον»	67	38286	άνεχ. Τομπάτα 13 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΜΑΚΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	έτ. «Μακοβέντσιουρο»	38	5147	έφθ. Σαρόνα 29 Μαΐου
ΜΑΚΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ. «Μάκο Προγκρές»	43	4419	έφθ. Πειραιά 28 Μαΐου
ΜΑΚΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Μάκο Τρέιντερ»	47	2271	διπλής Μπρούνωμπούτελ 31 Μαΐου δι' Ελλάδα
ΜΑΚΟ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	έτ. «Μάκο Φόρτσιον»	47	1831	άνεχ. Ντακάρ 26 Μαΐου διά Σιγκαπούρων
ΜΑΝΑ (δ.)	έτ. «Μόνα»	66	49440	έφθ. Νούπλον 7 'Ιουν.
ΜΑΝΑ (δ.)	'Αχ. Χαλκούσης	55	11430	έφθ. Μουρόραν 26 Μαΐου διά Σιγκαπούρων
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μοτορονάρδες»	55	8526	έφθ. Νέαπολην 7 'Ιουν.
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)	έτ. «Βαρνίμια»	51	11022	έφθ. Λιθερπουλ 4 'Ιουν.
ΜΑΝΤΙΝΕΛΑ (δ.)	έτ. «Ελλην. Δεξαμενοπλοία	45	3766	έφθ. Πειραιάς 10 'Ιαν. (ἐπισκευαι)
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	'Ιω. Λάτος	51	16440	άνεχ. Λιθερπουλ 29 Μαΐου διά Πειραιά
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πινθαγόρας»	66	18569	έφθ. Μιζουίμα 24 Μαΐου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκορίεντε»	53	11376	άνεχ. Λεγκορυ 26 Μαΐου διά Ροζάριο
ΜΑΡΓΑΡΙΤΕΡ	έτ. «Αστροκουσάρντια»	43	7214	άνεχ. Λονδίνον 20 Μαΐου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΝΑ	έτ. «Μαργκετίνα»	49	4311	έφθ. Κορούνας 6 'Ιουν.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΑΡΗ	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	66	18569	εἰς θέσιν 44 B. - 179 A. 7 'Ιουν. δι' 'Αμβέροαν
ΜΑΡΘΑ (δ.)	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	49	10123	άνεχ. Μπράκε 22 Μαΐου
ΜΑΡΙ	έτ. «Μαρί»	58	4219	άνεχ. Αμβούργον 4 'Ιουν. διά Πειραιά
ΜΑΡΙΑ III	έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	έφθ. Ρόττερνταν 31 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Α. Λ.	Γιολδόσης	53	824	έφθ. Γένοβαν 25 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΛΗ	έτ. «Τρ. Τζενεράλες»	56	10016	έφθ. Δάντοικα 1 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ Ε. (δ.)	έτ. «Μάρεμπαρ»	56	8799	άνεχ. Ρόττερνταν 7 'Ιουν. δι' 'Αμβούργον
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	52	10607	έφθ. Αγ. Βικέντιου 18 Μαΐου διά Μπάραν
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Φρόσω»	70	9070	έφθ. Χακάτα 29 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΛΙΖΑ	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ Μ.	έλλην. συμφέροντα	52	4219	εἰς Πειραιά ἀπό 8 'Ιαν. (πιοκευαι)
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πλατσάνι»	48	2681	διπλής Κωνάδη 23 Μαΐου διά Βάρναν
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ (δ.)	έτ. «Σαλίξ»	41	5291	εἰς Πειραιάς 3 'Ιουν. διά Βόλον
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Πασιφίκα Θινανοιάρια»	58	12493	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Τ.	έτ. «Ελετσον»	62	12228	διπλής Παναμά 10 Μαΐου δι' 'Ιαπωνιαν
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανδίστα»	36	1597	έφθ. Βενετίαν 29 Μαΐου διά Σπέτζια
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ριμάρων»	57	10314	άνεχ. Πούλο Μπούκου 29 Μαΐου διά Ταιθάν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ελξία II»	62	14782	άνεχ. Ιούκοχαμάν 21 'Απρ. διά δυτ. ΗΠΑ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	έτ. «Λάτος»	54	8025	έφθ. Χιροκάτα 27 Μαΐου
ΜΑΡΙΒΑ	έτ. «Βάρκο»	50	16394	έφθ. Τέμα 4 'Ιουν.
ΜΑΡΙΓΟ	έτ. «Α. & Μ. Μπουσάς»	54	3146	διπλής Παναμά 31 Μαΐου
ΜΑΡΙΓΟ ΓΕΜΕΛΟΥ	έτ. «Γέμελος Μαρ. 'Εντερ.»	47	1595	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΓΟ Ρ.	έτ. «Γκρόφο Αζουλά»	68	10016	διπλής Παναμά 15 Μαΐου διά Βόλον
ΜΑΡΙΓΟ Φ.	έτ. «Ροδόσιο»	69	10816	έφθ. Βενετίαν 29 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Αιλάντερς»	53	5842	έφθ. Νιγκάτα 28 Μαΐου
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έλλην. συμφέροντα	55	5118	άνεχ. Νιού Γουεστμίνστερ 13 Μαΐου διά Μουγκανούτ
ΜΑΡΙΚΑ	M. Μαρκαντωνάκης & Υιοι	24	2359	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΛΕΑΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «ΝΕΚ»	62	1511	άνεχ. Πειραιά 3 'Ιουν. διά Βόλον
ΜΑΡΚΟΣ Μ. δ.	έτ. «Βρουλίδια»	53	15789	διπλής Μπρούνωμπούτελ 28 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΛΕΝ	έτ. «Τιτραμάρ» Ινκ.	62	10485	έφθ. Νιγκάτα 28 Μαΐου
ΜΑΡΑΙ (δ.)	έτ. «Μάρλι»	51	1851	έφθ. Σούντσοβαλ 28 Μαΐου
ΜΑΡΙΕΛΑ	έλλην. συμφέροντα	59	20827	άνεχ. Κολόμπο 4 'Ιουν. διά Χάρυκ "Αϊλαντ"
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Γκούμας»	44	2817	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΚΑ	έτ. «Μαρκρεσίέντε»	60	19663	διπλής Παναμά 15 Μαΐου
ΜΑΡΟΥΔΙΟ Β.	έτ. «Βουλκάνη»</td			

ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνυμια»	57	8906	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν. δι' 'Αμβούργον
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	έτ. «Μιραλάγκο»	55	7471	άνεχ. Ντώρμπαν 5 'Ιουν. διά Ντουμπάι
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Αύτολουκος»	57	8823	άνεχ. Ριγιέκαν 30 Μαΐου δι' 'Ιτέαν
ΜΑΤΣΣΕΤΣΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα»	65	32168	άνεχ. Αμέρεραν 16 Μαΐου διά Ταρτούς
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάν»	57	9168	άνεχ. Μη. 'Άυρες 29 Μαΐου διά Δουβλίνον
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	Έλλειν Μαρίτ. Τρασπ.	65	14264	άνεχ. Ναούρου 30 Μαΐου δι' 'Αδελαιδά
ΜΕΘΩΝΗ	έτ. «Μεθώνη»	48	2227	άνεχ. Δαντούχ 4 'Ιουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. «Μελίτρα»	61	14661	διπλήθε Παναμά 24 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΕΛΙΤΑΝ	έτ. «Φράντομ 'Ιντερκοντ.»	68	10017	διπλήθε Παναμά 26 'Απρ. διά N. Κορέαν
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	έτ. «Αστούριας»	58	21479	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 3 'Ιουν.
ΜΕΡΛΙΝ	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7235	άνεχ. Τοίμα 1 'Ιουν. διά Τοινθαγκτάο
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αιτζιαν Φράιτ»	60	14431	άνεχ. Αγ. Θραγκίσκον 29 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	έτ. «Αιγάλης»	69	18263	άνεχ. Χόνγκ - Κούγ 2 'Ιουν. διά Κασοιούγκ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	έτ. «Βάρκιζα»	70	18263	άνεχ. Μπαντάρ Μαχοάχρ 29 Μαΐου διά Γκουδάμ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	έτ. «Φομέντο»	54	11744	έφθ. Μοντεβίδεο 5 'Ιουν.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	έτ. «Ικερίγε»	70	18250	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν. διά Γκουαγιάνα
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΟΛΜΗ (δ.)	έτ. «Άστρο Εξίτο»	65	54863	άνεχ. Ράς Τανύρα 15 Μαΐου διά Ζευμπρούγκε
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΟΓΑ (δ.)	έτ. «Μάρες Μπενιγκος»	55	20364	έφθ. Τοίμα 23 Μαΐου
ΜΕΤΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	έλλην. ουμφέροντα	47	1700	διπλήθε Μπρούνομποւτελ 2 'Ιουν. διά Πειραιά
ΜΗΑΕΑ	έτ. «Τραμουντάνα»	46	7713	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 4 'Ιουν. διά Γδύνια
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΑΙΚΗ (δ.)	έτ. «Ακμίς»	49	9004	έφθ. Ροζάριο 5 'Ιουν.
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Κόστα ντε Μάρφιλ»	63	10514	διπλήθε Παναμά 5 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μανφίμπα»	49	8409	διπλήθε Παναμά 14 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.)	έτ. «Λουνά II»	52	18306	έφθ. Πειραιά 5 'Ιουν.
ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Ερέτρια»	54	11344	άνεχ. Μη. 'Άυρες 3 'Ιουν. διά Γκουαγιάνα
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάθες»	57	9200	άνεχ. Απανα-Λάγκος 25 Μαΐου διά Μπορντώ
ΜΙΜΟΖΑ	έτ. «Πρώτο»	56	8618	διπλήθε Μπρούνομποւτελ 5 'Ιουν.
ΜΙΝΑ Δ. ΚΑΜΠΑΝΗ	«Επτανησιακή ΝΕΠΕ»	53	1963	άνεχ. Ντουμπάλ 13 Μαΐου ή& Μπάσρα
ΜΙΝΕΡΒΑ II	«Μαρεμπλάμα»	69	16413	έφθ. Ροζάριο 5 'Ιουν.
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	Μ. Βέττας	56	1194	διπλήθε Χούλλ 30 Μαΐου
ΜΙΝΙ ΛΕΤ'ΙΚ	έτ. «Ε. Λάμπη»	70	1570	έφθ. Μπαγιόν 3 'Ιουν.
ΜΙΝΙ ΛΕΩ	έτ. «Ε. Λέικ»	70	1570	εις Μουροράν ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΙΔΑΚ	έτ. «Ε. Λίλακ»	70	1570	εις Μουροράν ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΙΔΥ	έτ. «Ε. Λίλου»	70	1570	εις Ακίτουν ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΟΥΤΣΙ	έτ. «Λότους»	70	1570	έφθ. Γιοκοχάμαν 24 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ Ε.	έτ. «Μίνούτοι»	48	6122	εις Κόπιε ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	έτ. «Πινελόπη»	56	8905	έφθ. Γκάλβεστον 2 'Ιουν.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Ταλαδέρα»	56	8046	άνεχ. Λισσαβώνα 3 'Ιουν. διά Βανκούμερ
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	έτ. «Μαρκρέάντα»	57	12317	άνεχ. Ντακάρ 5 Μαΐου διά Κίναν
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	έτ. «Μίνιμιχ»	68	23067	άνεχ. Μπούλεν Μπαίν 4 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΣΥΛΛΑΣ	έτ. «Τρίνιτυ»	61	2490	διπλήθε Γκλάντστον 31 Μαΐου διά Σακάι
ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)	έτ. «Εύλογια»	61	12662	έφθ. Χιμέζι 22 Μαΐου
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	έτ. «Πανοσεάνικ Ναβ.»	69	47958	έφθ. Μιλφόρντ Χάρεν 6 'Ιουν.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΤΟΣ	έτ. «Δίδυμοι»	52	1950	έφθ. Χόνγκ 2 'Ιουν.
ΜΠΕΛΛΑ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	έφθ. Μπουεναθεντούρα 23' Μαΐου
ΜΠΕΡΓΚΟΥΜ	έτ. «Μπέλλα»	53	2990	άνεχ. Μπέλεμ 16 Μαΐου διά Μόμπιλ
ΜΠΙΑΝΚΑ	έτ. «Κιλάνι»	57	2208	έφθ. Τής Μπαιν 7 'Ιουν.
ΜΠΙΛΑΙ	έτ. «Ζαδέ»	52	5153	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν. δι' 'Ελσίνκι
ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	έτ. «Παν. - Όσεαν»	36	5275	διπλήθε Κωνάρ 18 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΪ	έτ. «Μπράιτ Σάν»	45	3450	διπλήθε Πιβραλτέρ 4 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΜΠΡΟΔΕΡΕΣ	Γ. Ευσταθίου - Η. Παππάς	51	6022	άνεχ. Ντακάρ 21 Μαΐου διά Σαγκάν
ΜΥΚΗΝΑΙ	έτ. «Στύλκο»	50	2424	έφθ. Χωνύπολιν 28 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	Έλλην. Γραμμή Ν. 'Αμερ.	34	2709	έφθ. Μη. 'Άυρες 31 Μαΐου
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	αργεί Πειραιά άπο 19 Φεβρ. 1969
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	Παραδημητρίου	47	9957	άνεχ. Σάν Λαρέντζο (Άργ.) 4 'Ιουν. διά Ροζάριο
ΜΥΣΩΝ	έτ. «Σαλαμίνια»	57	9345	έφθ. Κολόμπο 25 Μαΐου
ΜΥΤΡΙΚ	έτ. «Πρέσσος»	51	4029	άνεχ. Μπέλιζε 28 Μαΐου διά Σαιν Μάρτιν
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Βικτωρίανα»	56	7841	άνεχ. Μπαλμόδα 2 'Ιουν. διά Μπλάφ
Ν. ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. «Λιμπρά»	58	13152	έφθ. Αμοτέρνταμ 3 'Ιουν.
ΝΑΤΑΣΑ Κ.	έτ. «Νόροις Φρέϋτερες»	59	11299	διπλήθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου
ΝΑΝΟ	έτ. «Λούτοκατ»	50	5326	άνεχ. Κολόμπο 17 Μαΐου διά Κίναν
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	έτ. «Μαϊνδρος»	50	1391	έφθ. 'Αμμώχαστον 5 'Ιουν.
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΜΠΑΤΙΫ	Κατρίτσης - Δραγώνας	57	2000	άνεχ. Αμερικανός 27 Μαΐου διά Τεργέστην
ΝΑΥΤΙΔΟΣ	έτ. «Τριφυλία»	50	1501	έφθ. Αλεξάνδρειαν 25 Μαΐου
ΝΕΑ ΜΟΝΗ	έτ. «Μαρκρεσίντα»	46	2270	εις θεσιν 62.30 B. - 6.40 A. 4 'Ιουν. διά Τάιν
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	έτ. «Ινονίδειν»	47	4981	έφθ. Αμέρεραν 1 'Ιουν.
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Λουνίνο»	54	3534	έφθ. Πουνταρένας 20 Μαΐου
ΝΕΡΙΝΑ	έτ. «Εσπέρια»	54	7968	άνεχ. Τεμπλάντρα 20 Μαΐου διά Πουέρτο Καμπέλο
ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Γιουνάιτεντ Σ.Ε.»	63	1197	έφθ. Πειραιά 18 Μαΐου
ΝΕΣΤΩΡ	έτ. Ούλτραμαρ 'Αρμαντόρα	51	17225	άνεχ. Γκληλογκ 15 Μαΐου διά Χοινκάνγκ
ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Νέστωρ»	48	3286	άνεχ. Καζαμπλάνκα 9 Μαΐου διά Καλαί
ΝΕΦΟΣ	έτ. «Νέστωρ»	49	2036	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 2 'Ιουν.
ΝΗΑ ΑΡΜΕΤΤΡΟΓΚ (δ.)	έτ. «Πολίκροι»	56	7911	έφθ. Ρινιέκα 1 'Ιουν.
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	N. I. Βαρδινογιάννης	60	25920	άνεχ. 'Αγ. Θραγκίσκον 29 Μαΐου διά Αλάσκα
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ	έτ. «Σκανδιναύιαν»	38	1770	αργεί Βενετίαν άπο 4 'Απρ.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	48	2000	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 2 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Γεωργόπουλος	49	1953	άνεχ. Πενάγκ 1 'Ιουν. διά Γουαμπόδα
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. 'Αθανασιάδης	49	1849	διπλήθε Ελεύσινόρε 27 Μαΐου
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	έτ. «Γεωργόπουλος	47	2017	έφθ. Μπορντώ 29 Μαΐου
ΝΙΑ	έτ. «Νέμοι»	51	2061	εις Πειραιά (έπισκευα)
ΝΙΚΗ	έτ. «Ατλαντικός»	58	9999	άνεχ. Σιμονάδει 29 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Μαρασίντα»	53	1503	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α.	ΣΤ. Νταφάς κ.λ.π.	44	3911	άνεχ. Απανα-Λάγκος 1 'Ιουν. διά Ντουάλα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΝΤΑΡΑΣ	έτ. «Ιονιάρη»	69	9033	διπλήθε Παναμά 27 Μαΐου δι' 'Αδελαιδά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ.	έλλην. ουμφέροντα	70	2867	έφθ. Ρουέν 1 'Ιουν.
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Εκάλη»	55	1520	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Μαρκομάρε»	51	6987	ύπο παραλαβήν
ΝΙΚΟΣ Σ.	έτ. «Βάρονιμπρος»	49	15980	εις Ράς Γκαριμπ άπο 27 Μαΐου 1969
ΝΙΝΗ	έτ. «Τρικοντινένταλ»	44	7232	άνεχ. Μομπάσα 30 Μαΐου διά Μπέιρα
ΝΟΡΔΛΟΡ	έτ. «Όσκ Σίππιγκ»	62	28651	άνεχ. Τομπάτα 5 Μαΐου διά Χιλίν
ΝΟΡΔΧΑΙΝΤ	έτ. «Εθμίκα»	48	2351	έφθ. Λουνκέρκην 28 Μαΐου
ΝΟΡΟ ΒΑΙ'ΙΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Ανκάντα»	48	2342	άνεχ. Οντά 15 Μαΐου δι' 'Αρχάγγελον
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παγκαλάντες»	60	10236	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 'Ιουν. διά Βαλπαραίζο
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Παλαμάντες»	57	10904	διπλήθε Γιβραλτάρ 29 Μαΐου διά Καράτσι
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ	έτ. «Πανκοκούιστα»	58	10662	έφθ. Ρινιέκαν 2 'Ιουν.
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Ποσιφίρια»	66	25820	άνεχ. Βιτόρια 25 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πρίδαι»	59	12390	έφθ. Βαγκαρέι 4 'Ιουν.
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πουέρτο Ρίαλ»	59	8646	άνεχ. Πορτ ζε Σπαιν 26 Μαΐου διά Κριστομπαλ
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πάντο»	58	8639	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. διά Μάρσα έλ Μπρέγκα
ΝΟΡΟ ΧΑ'ΙΝΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	61	15092	διπλήθε Μπούνομπούτελ 26 Μαΐου
ΝΟΡΟΕΡΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	έτ. «Πρίντοπε»	62	15110	άνεχ. Κέιπ Τάουν 24 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΟΡΜΑ	έτ. «Τότα»	58	9998	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 Μαΐου διά Σουάνον
ΝΟΡΤΡΑΝΕ ΓΙΟΥΝΤΙ	έλλην. ουμφέροντα	39	1742	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΟΤΗΣ	έτ. «Καραϊκάκης»	59	12256	άνεχ. Αύγουστον 7 'Απρ. 7ια Λιπαρί
ΝΤΑΛΕΜΟΣ	έτ. «Άλκο»	48	2266	άνεχ. Θέουτα 6 'Ιουν. δι' 'Ελσίνκι
ΝΤΑΡΛΙΝΓΚ	έτ. «Αστρονεπτούνο»	50	12240	έφθ. Λός 'Αντζελες 31 Μαΐου
ΝΤΑΡΑ	Α. Παναγάκος	47	2095	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Αλτεμεπαράν»	53	4234	άνεχ. Φόρτιν 27 Μαΐου διά Νάντην
ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΑ (δ.)	έτ. «Φορτούνα Α.»	65	35774	άνεχ. Αίλ ζε Γκραίν 6 'Ιουν. διά Ταρτούς
ΝΤΗΦΟΥΝΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άρερέ»	66	15840	ύπο παραλαβήν
ΝΤΗΦΟΥΝΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μάρες Σουρέντος»	55	8768	άνεχ. Λός 'Αντζελες 31 Μαΐου
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Μουντό»	64	35412	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουν. διά Καλλάδο
ΝΤΙΝΟΣ Μ.	έτ. «Αρχοντόνηος»	62	14150	έφθ. Βαγκαρέι 4 'Ιουν.
	έτ. «Ιανυάρις»	56	7962	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουν. διά Καλλάδο

ΝΤΟΛΗ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μοριλίνα»	57	9094	άνεχ. Βανκούβερ 16 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Εύριποπη»	57	7285	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 31 Μαΐου διά Γιαδάτα
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	έτ. «Ηρόδοτης»	56	8716	άνεχ. Νιούκαστλ (Άντρ.) 18 Μαΐου διά Τόκιο
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΙΟΥ	έτ. «Κοδρός»	69	9072	άνεχ. Τακαράντι 27 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΝΤΟΡΙΚ ΑΡΡΟΥ	έτ. «Χίος»	70	18776	διπλήθε Τιμπραλάρ 3 Ιουν. δι' ΗΠΑ
ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ	έτ. «Μαρπερφέκτα»	59	13381	έφθ. Πόρτ Πιρι 1 Ιουν.
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	έφθ. Πειραιά 17 Μαΐου
ΟΘΩΝ	έτ. «Αιτζανη»	57	9448	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 3 Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	4380	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 28 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερ.)	έτ. «Τρανσασταλάντικα»	53	17434	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 6 Ιουν. διά Βερμούδας
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	έτ. «Προδρόμος»	55	2552	άνεχ. Πειραιά 3 Ιουν. δι' Αμβέρσαν
ΟΛΥΜΠΙΚ	έτ. «Ευδοία»	37	2354	άνεχ. Θεούτα 5 Ιουν. διά Κωνσταντζάν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	έτ. «Γκράφτον»	69	109579	άνεχ. Γιουρούπορτ 15 Μαΐου διά Περοϊκόν Κόλπον
ΟΜΑΛΑ	έτ. «Ουμάλα»	50	5593	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 1 Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΟΝΕΣΤΙ	έτ. «Μερτεόρδι»	47	1663	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 2 Ιαν. διά Φλένομπουργκ
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	έτ. «Σαλαμίς»	39	5235	εις Ταϊγκόκην άπο 9 Ιαν.
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7258	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 3 Ιαν. διά Πειραιά
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	έτ. «Αστροκρεσίντο»	56	10929	έφθ. Ντουλούδ 22 Μαΐου
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Αστρομπρίλλο»	57	9367	άνεχ. Μόντρεαλ 23 Μαΐου διά Σικάγο
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΪΝΕΡ	έτ. «Ορίεντ Μίντ Ήτο»	45	7787	έφθ. Μπωμόντ 4 Ιουν.
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Αστρονάτο»	49	5684	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 4 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφεύς»	56	9942	έφθ. Σιδηνεύ 28 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πηγασος»	61	16622	διπλήθε Παναμάρ 4 Ιουν. διά Νέαν Ύόρκην
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Οσεάνικ»	61	10966	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Ιουν.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΑΓΓΑΝΤ	έτ. «Αρκέλσιος»	50	2500	έφθ. Μόντρεαλ 4 Ιουν.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ	έτ. «Ούλύσσες Σίππινγκ»	54	2731	άνεχ. Σικάγο 26 Μαΐου
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ	έτ. «Αντίκλεια»	50	3206	άνεχ. Γκάλαξετον 24 Μαΐου διά Νιουχάφεν
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΩΓΥΓΙΑ	έτ. «Οδυσσέο»	55	1799	άνεχ. Ντώρμπαν 23 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	έτ. «Βαλντόρο»	63	15377	
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρέγες»	60	9317	
ΠΑΙ'ΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	58	23607	
ΠΑΚΑΛΑ	έτ. «Φιλιμπότε»	47	6702	
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	56	16250	
ΠΑΝΑΓΙΑ	Έγγελάκης	51	5170	
ΠΑΝΑΓΙΑ	Γ. Μ. Μουνδρέας & Α'φοι..	52	1295	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Ποιαντάρο»	44	7251	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «Άκμε»	57	10508	
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	έτ. «Τζενεραλ-Μαρ. Έντερ..»	47	2576	
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.	Τσουρινάκης	39	2456	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ	Ν. Αλφαράσσος	50	1312	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Βολλιέντε»	55	10135	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ρίμνες»	50	7468	
ΠΑΝΔΩΡΑ	έτ. «Αριρούντο»	47	2811	
ΠΑΝΟΣ	έτ. «Τηά Κόστα»	45	4229	
ΠΑΝΤΕΑΗΣ	έτ. «Πόρα Βιάζες»	54	7853	
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	έτ. «Πανωραία»	39	4550	
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΛΑΙΜΟΥ (δ.)	έτ. «Γεροντίνα»	59	13205	
ΠΑΡΙΣ	έτ. «Σαρλός κ.λ.π.	54	2427	
ΠΑΣΙΩΙΚ ΚΛΙΦ	έτ. «Αριμάντα II»	56	6156	
ΠΑΣΙΩΙΚ ΠΩΔ	έτ. «Αρμαντόρες»	57	5176	
ΠΑΤΙΟΝΙΚ	έτ. «Μουντιάλ»	56	8984	
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Ελληνίκη» Α.Ε.	47	2752	
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μέρες»	65	34501	
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)	Α. Χανδρής	50	16259	
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	Ν. Σ. Βαρδινογιάννης	51	15861	
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	Μ. Μαρκαντωνάκης & Υιοι.	62	1510	
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	έτ. «Χρυσαβάλαντου»	56	2399	
ΠΕΛΙΑΣ	έτ. «Ντετέμπη»	46	8590	
ΠΕΝΝΥ	έτ. «Σάν Παντελεήμωνν»	41	3496	
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	έτ. «Πανοκόρπο»	59	23607	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μικτόν)	έτ. «Φράνικονς»	48	1594	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	έτ. «Τρέιντ Άμπραοντερ»	55	17999	
ΠΕΡΣΑ ΔΥΔΙΑ	έτ. «Περικλίς»	56	20776	
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρόντο»	58	2667	
ΠΕΡΣΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοντους»	63	33462	
ΠΕΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Εστρέλλα Όσεάνικα»	56	15852	
ΠΕΤΡΟΔΑ ΙΙ (δ.)	έτ. «Σπέινες»	57	7843	
ΠΕΤΡΟΔΑ ΙΙΙ (δ.)	έτ. «Πάινηρ»	52	15880	
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (δ.)	Άχ. Χαλκούδης	51	15897	
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κάνοντους»	58	20592	
ΠΗΝΕΑΣ	έτ. «Πηλέας»	57	11089	
ΠΗΝΕΑΠΟΗ	έτ. «Τορκουάτο»	69	10010	
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Ζαδε»	61	10072	
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομέροιαλ Μαριτάιμ»	41	3307	
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Μαρκούμαντο»	54	8603	
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Πλειάδη»	63	10736	
ΠΟΙΗΤΗ	έτ. «Υπέρμαχος»	56	10190	
ΠΟΛΕΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαργκάσια»	57	9486	
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμάς»	54	12859	
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Κάνοντους»	54	8825	
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	έτ. «Νάδος Στρόβλι»	61	9956	
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	έτ. «Ατλάντα»	62	11260	
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΑΡΕΑΔΗ	Στρ. «Ανδρέάδης»	57	9797	
ΠΟΛΥΦΗΜΟΣ	έτ. «Πολύφημος»	43	14425	
ΠΟΠΗ	έτ. «Οσεανγκουαίπες»	47	8485	
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Μ. Βέτας	38	2562	
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Μ. Μαρκογιαννάκης	53	1365	
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Μαριντάλ»	53	4085	
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Κωπονίγιαννης»	65	20529	
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	30	4184	
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	Ίω. Λάτος	64	40093	
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (δ.)	έτ. «Ελ Ντοράντο»	64	37304	
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Σάμψα»	55	13095	
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Νόρδερν»	69	9073	
ΠΡΟΕΣΤΩΣ	έτ. «Προεστώς»	54	16210	
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Κάνοντους»	59	8494	
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρενκάντο»	58	10995	
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	έτ. «Προμηθέυς»	59	13606	
ΠΡΟΟΔΟΣ	έτ. «Μαρπρίμο»	68	35491	
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	έτ. «Γκιώνα»	61	2063	
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	έτ. «Μαρμινίκ»	70	10006	
ΠΡΟΣΩ	έτ. «Προσώ»	47	2280	
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Χελιώς»	51	6724	
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Μαρεζάκτα»	46	34640	
ΠΡΩΤΟΤΟΝ	έλλην. ουμφέροντα	50	2392	
ΠΡΩΤΟΤΟΝ	έτ. «Μπάλκοπι»	56	9218	
ΠΡΩΤΟΤΟΝ	Γ. Μανόπουλος	48	6771	
ΠΡΩΤΟΤΟΝ	Ίω. Λάτος	52	10224	
ΠΡΩΤΟΚΡΑΥΝ	έτ. «Χελιώς»	51	6724	
PANTIAN MENT	έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	
ΡΕΓΓΙΝΑ	έτ. Κοοπερετίγικ Εντζίνερς	54	1203	
ΡΕΓΓΙΝΑ Δ. (δ.)	έτ. «Ναπίέρ»	54	12858	
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Ναδιγκαντόρε»	58	13222	
ΡΕΘΥΜΝΟΝ	έτ. «Ρέθυμνον»	66	1127	
ΡΕΝΑ	έτ. «Εύοινος»	55	8902	
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Ανεσίς»	55	7790	
ΡΙΟ ΠΛΑΤΑ	έτ. «Μάρδαν»	55	8117	

ΡΟΔΟΠΗ		44	1923	άνεχ. Καλλάρο 31 Μαΐου διά Τοιμόπτε
ΡΟΖΕΛΕΝ		54	2676	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 3 'Ιουν. δι' 'Αμβούργον
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ		45	3863	ανεχ. Πούλο Μπούκομ 24 Μαΐου
ΡΟΥΛΑ		48	5487	έφθ. Λονδίνον 3 'Ιουν.
ΡΟΥΜΑΝΙΑ		54	4562	άνεχ. "Άλ. όφ. Γκραίν 6 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)		60	19300	άνεχ. Ράς Τανόύρα 2 'Ιουν. διά Ντώρμπιαν
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)		56	21081	διπλήθε Μπρούνωμπουτελ 30 Μαΐου διά Πετραία
ΣΑΓΚΑ		51	2464	άνεχ. Σαράντα παραλαδήν
ΣΑΙΝΤ ΑΗΜΗΤΡΙΟΣ (δ.)		55	11356	άνεχ. Άματερταμ 3 'Ιουν. διά Μπορντώ
ΣΑΙΝΤ ΣΩΦΙΑ		56	1749	έφθ. Σοιν Τζάν (N.B.) 22 Μαΐου
ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ		60	12160	άνεχ. Αύγουστον 25 Μαΐου δι' 'Ανκόναν
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ		47	1575	άνεχ. Σαράντα παραλαδήν
ΣΑΛΑΒΙΑ		56	8613	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 'Ιουν. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΣΑΛΛΑΥ		56	10488	έφθ. Γδύνια 1 'Ιουν.
ΣΑΜΟΣ		66	17208	διπλήθε Κων) πολιν 8 Μαΐου διά Γαλάται
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ		52	2929	άνεχ. Σαράντα παραλαδήν
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΑ		37	2409	άνεχ. Σφάλη 28 Μαΐου διά Ρουέν
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ		52	1746	διπλήθε Κων) πολιν 24 Μαΐου διά Νοθωρωίακουν
ΣΑΝ ΤΖΩΝ		58	9104	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Μαΐου δι' 'Αλγέριον
ΣΑΝΚΤ ΤΖΑΚΟΜΠ		43	1595	έφθ. Ρουέν 1 'Ιουν.
ΣΑΝΣΑ'ΙΝ		54	2485	διπλήθε Κων) πολιν 15 Μαΐου διά Γαλάται
ΣΑΝΤΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ		57	10376	έφθ. Ναγκόγια 28 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΑΙΓΙΣΙΑ		63	13841	έφθ. Κοκούρα 31 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ		58	10397	διπλήθε Παναμά 8 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ		48	5957	έφθ. Μη. "Άύρες 1 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ II		54	4945	έφθ. Αμέρειαν 3 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ		60	8772	άνεχ. Ντώρμπιαν 28 Μαΐου διά Γιουγκοσλαβίαν
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	A. N. 'Αθανασιάδης	44	2289	άνεχ. Χάρτεπουλ 23 Μαΐου δι' 'Αρχάγγελον
ΣΑΝΤΑ ΤΡΙΝΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Καρδανιάλιαν»	59	3027	άνεχ. Χάρην 22 Μαΐου διά Μη. "Άύρες
ΣΑΝΤΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπμεντ»	58	10391	έφθ. Κελέγη 19 Μαΐου
ΣΑΡΜΠΟ	έτ. «Σάρμπο»	57	2447	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 3 'Ιουν. διά Λουάντα
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Κρόπη»	65	1129	έφθ. Τεργεστόν 6 'Ιουν.
ΣΑΣ	'Αφοι Σιγάλα	40	5360	έφθ. 'Ανκόνα 15 Μαΐου
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ	«Πιον. Μαρίτ. Εντερραΐζη»	46	3921	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουν
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	55	16241	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδης 30 Μαΐου διά Ματσουγάμα
ΣΕΜΙΡΑ	έτ. «Ζάπα»	53	6838	άνεχ. Λερέντζο Μάρκες 1 'Ιουν. διά Ραγκούν
ΣΕΝΕΓΚΑΛ	έτ. «Άλφα II»	47	1835	έφθ. Ντουάλα 2 'Ιουν.
ΣΕΡΙΟΣ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	63	3098	έφθ. Χουλ 5 'Ιουν.
ΣΗ ΜΠΡΑΙΤ	έτ. «Μαρέτε»	50	2774	άνεχ. Τζιμπούτε 8 Μαΐου διά Σαφάγκα
ΣΗ ΜΠΡΗΣ	έτ. «Εσονίλιτα»	52	3256	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 15 Μαΐου διά Κόρκ
ΣΙΘΩΝΙΑ	έτ. «Φρόντιον»	68	10016	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 Μαΐου δι' 'Αμαπάλα
ΣΙΑΒΕΡ ΚΡΕΣΤ	έτ. «Σιλίθερ Κρέστη»	51	2652	έφθ. Μπορντώ 2 'Ιουν.
ΣΙΑΒΕΡ ΣΗ	έτ. «Γκροκόν»	50	7210	έφθ. Γένοβα 30 Μαΐου
ΣΙΑΒΕΡ ΣΤΑΡ	έτ. «Σιλίθερ Στάρ»	52	4998	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 26 Μαΐου διά Παναμά
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Μπράιτ Γκρηκ Σκάϊ»	45	5313	άνεχ. Οζάκαν 15 Μαΐου διά Κούθαν
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Άμαντα»	43	7275	άνεχ. Αν. Βικέντιον 30 Μαΐου διά Σάντος
ΣΙΜΣΜΕΤΑΛ	έτ. «Ζάντε»	69	12748	έφθ. Μελδούρην 4 'Ιουν.
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	έτ. «Τρανούλ & Νάδινηκ»	58	18287	άνεχ. Πόρτο Τόρες 13 Μαΐου δι' 'Αρζέθ
ΣΙΩΝΟΣ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	62	3097	άνεχ. Αμμόχωστον 31 Μαΐου διά Χουλλ
ΣΙΚΙΝΟΣ	έτ. «Μαρμάνα»	53	2340	άνεχ. Τάμα 23 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΙΚΛΕΡΙΟΝ	έτ. «Κορδανιάλιαν»	69	9057	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 4 'Ιουν. δι' 'Ιταλίαν
ΣΙΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Κόραλ»	48	3745	άνεχ. Μπ. "Άύρες 2 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΣΙΚΥΡΙΑΚΗ	έτ. «Σκυριακή»	38	4836	έφθ. 'Απαπα) Λάγκος 12 Μαΐου
ΣΙΛΑΥΤΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Νορτενα»	55	2283	άνεχ. Λά Γκουλέτ 5 'Ιουν. διά Τρίπολιν
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	έτ. «Ναυαρίνο. Σ.»	37	2163	έφθ. Ρασόμα 30 Μαΐου
ΣΟΛΩΝ	έλλην. ουμφέροντα	54	1423	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΣΟΟΙΑ	έτ. «Νικέντια»	43	2729	20 μίλια νοτιάς Λάντς "Εντ 14 Μαΐου
ΣΟΟΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έτ. «Άμακλιο»	62	14622	εις θέσιν 43.43 N. — 96.15 Δ. 6 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ Α'ΙΔΑΝΤΕ	έτ. «Ελλ. Δεζμενούλοια»	47	5010	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 6 'Ιουν. διά Κίναν
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΕΜΤΖΙΝΙΕΡ	έτ. «Απίγανος»	50	10487	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 24 Μαΐου διά Ντάιρεν
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Σπολματόρι»	56	5720	άνεχ. Ντάκαρ 28 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΣΗΜΑΝ	έτ. «Μαρθίγια»	50	9189	έφθ. Γιοκοχάμαν 14 Μαΐου
ΣΠΑΡΤΗ (δ.)	έτ. «Κόραλ»	50	9959	άνεχ. Σουάμπα 28 Μαΐου διά Τζακάρτα
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	57	9460	άνεχ. Ρίο Ιανέριο 31 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Ζάφυρο»	43	3238	άνεχ. Μόντρεαλ 1 'Ιουν. διά Τρίνινταν
ΣΙΓΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ. «Μαρφάμα»	54	12808	άνεχ. Μαντράς 29 Μαΐου διά Τσάλνα
ΣΙΓΥΡΟΣ	έτ. «Πλάντερ»	52	5734	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΣΙΓΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Απολλωνία»	26	5648	άνεχ. Πόλη οντών Λάντς "Εντ 14 Μαΐου
ΣΙΓΥΡΟΣ II (δ.)	έτ. «Μάρτζυ»	45	10375	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΣΙΓΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Γαρουφαλιά»	68	26481	άνεχ. Χιροχάτα 18 Μαΐου διά Λορέντζο Μάρκες
ΣΙΓΥΡΟΣ Λ.	έτ. «Σπυροφάλα»	40	2209	άνεχ. Λίθερουλ 29 Μαΐου
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	έτ. «Μαρφιάντζα»	70	18263	εις Ναγκόγια υπό συμπλήρωσιν
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	έτ. «Μαρντίτα»	70	18263	εις Ναγκόγια υπό συμπλήρωσιν
ΣΤΑΛΩ	έτ. «Βάσα»	53	7487	έφθ. Κολόμπο όπο 28 'Απρ.
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Μ.	έτ. «Νίλοκαμ»	38	3304	διπλήθε Κων) πολιν 30 'Απρ. διά Βουλγαρίαν
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντή»	56	8878	άνεχ. Σουάμπα 30 Μαΐου διά Σίδνεϋ
ΣΤΑΜΑΟΣ	έτ. «Ποσειδώνια»	56	8789	έφθ. Βούμπαν 31 Μαΐου
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Αστροβίθιο»	44	7223	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	έτ. «Σταύρος Σίππιγκη»	64	44726	έφθ. Αμέρειαν 30 Μαΐου
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	έτ. «Ελεύθεριδης»	49	8830	έφθ. Σύρον 28 'Απρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (δ.)	έτ. «Αργινούσαι»	52	10407	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 5 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	έτ. «Μάτσας»	45	4014	άνεχ. Πόρτ Σουέτεγκαμ 4 'Ιουν. διά Μίλγουώκυ
ΣΤΕΛΛΑ ΠΟΛΛΑΡΙΣ	έτ. «Πανοσεάνικ»	59	10801	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 'Ιουν.
ΣΤΟΑΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	έτ. «Μέκο»	55	10553	εις Τόκιο όπο 3 'Απρ.
ΣΤΥΓΑΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	έτ. «Γκαράντε»	39	7401	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 3 'Ιουν.
ΣΥΜΦΩΝΙΑ	έτ. «Συμφωνία»	44	1732	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδης 30 'Απρ. διά Ράς Γκαριμπ
ΣΥΡΕΝ (δ.)	έτ. «Συρέν»	56	16392	έφθ. Μίλφορντ Χάφεν 2 'Ιουν.
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Γκάζ»	53	1092	άνεχ. Αμέρειαν 3 'Ιουν. διά Θάρο
ΣΟΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Βέσσον»	56	10096	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 29 Απρ. διά Σαδόνα
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Βαλίντα»	45	7767	έφθ. Φρούπαντλ 3 'Ιουν.
ΤΑΡΠΙΟΝ ΣΙΛΒΕΡ	έτ. «Τάργοναίμη»	65	10810	έφθ. Επριττόν 4 'Ιουν.
ΤΑΣΟΥΛΑ	έτ. «Μπέλλα Κορίναι»	46	3496	άνεχ. Πόρτλαντ (Me) 2 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	56	20332	άνεχ. Σάρος 25 Μαΐου διά Νέαν 'Υρκην
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Ταύρος»	55	19674	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουν.
ΤΑΕΑ	έτ. «Σαντιλάνα»	39	1502	άνεχ. Τρινκομαλί 26 Μαΐου διά Λονδίνον
ΤΕΛΑΜΩΝ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	9236	διπλήθε Παναμά 28 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	έτ. «Τενάδιτου»	51	11124	άνεχ. Μπ. "Άύρες 29 Μαΐου δι' 'Ιταλίαν
ΤΕΡΡΥ	έτ. «Άστρο Επίκο»	55	7798	άνεχ. Ντάκαρ 25 Μαΐου διά Ντητρόϊτ
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	έτ. «Τέτα III»	60	20058	άνεχ. Σουάμπα 24 Μαΐου διά Βάρναν
ΤΕΤΗ Ν.	έτ. «Σημπερόντ»	69	10009	άνεχ. Βάλδις Μπαίν 2 'Ιουν. διά Νέαν 'Υρκην
ΤΖΑΚΑΡΑΝΤΑ	έτ. Σ. Χαράκογλου κλπ.	53	1591	άνεχ. Βανκούμπερ 23 'Απρ. διά Κίναν
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ	έτ. «Σύνεσις»	61	7553	έφθ. Καϊνάν 2 'Ιουν.
ΤΖΕΛΕΠΗΣ	έτ. Αχ. Χαλκούσης	56	7989	άνεχ. Μένα Αχιαντί 31 Μαΐου διά Μίλφορντ Χάφεν
ΤΖΕΜΙΝΗ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Άλιετο Οσεάνικο»	52	7403	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 Μαΐου διά Πουέρτο Μιράντα
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μούντιαλ»	65	47544	έφθ. Ροζάριο 5 'Ιουν.
ΤΖΕΝΗ	έτ. «ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ»	59	9855	άνεχ. Σαβάνναν 26 Μαΐου διά Γένοβαν
ΤΖΕΡΟΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Ρούμπιοταρ»	62	16563	άνεχ. Ράππενταμ 6 'Ιουν.
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «Τέτα IV»	63	28099	άνεχ. Νέαν 'Αχιαντί 31 Μαΐου διά Μίλφορντ Χάφεν
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Θεο» νίκην	65	40043	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 Μαΐου διά Πουέρτο Μιράντα
ΤΖΩΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκερίντο»	56	21185	έφθ. Ροζάριο 5 'Ιουν.
ΤΗΑΛΕΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Βλασσόσεαν»	53	12962	άνεχ. Σαβάνναν 26 Μαΐου διά Γένοβαν
ΤΙΝΑ Δ.	έτ. «Κάδανο»	57	2536	έφθ. Ράππενταμ 6 'Ιουν.
ΤΙΝΤΑΧΟΛΜ	έτ. «Θαλάσση»	43	4714	άνεχ. Νέαπολιν 7 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΤΙΝΤΕΦΤΖΕΛ	έτ. «Σπλάιον»	53	6504	άνεχ. Κολόμπο 1 'Ιουν. διά Ντώρμπιαν
ΤΙΤΑΝ	έτ. Παπαχρόποτου	47	1832	άνεχ. Κολόμπο 1 'Ιουν. διά Ντώρμπιαν
ΤΟΑΜΗ	έτ. «Τόλμη»	49	6971	άνεχ. Κολόμπο 1 'Ιουν. διά Ντώρμπιαν

ΤΟΛΜΗ	Μαρία Μελά κ.δ.	54	1336	άνεχ.
ΤΟΡΕΝΙΑ	έτ. «Πλακτάρι»	57	8077	Ντοκάρ 24 Μαΐου δι' "Απανα)Λάγκος
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν)	έτ. «Γρούεστερν Ναθ.»	69	41687	άνεχ. Κιουρασάδ 30 Μαΐου διά Ρίο 'Ιανέιρο
ΤΟΥΛΑ Ν.	έτ. «Σήλουσιφτ»	53	3411	άνεχ. Ταράντο 20 Μαΐου διά Λόδουερ Μπουτσάνων
ΤΟΥΛΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Έτερνίτα»	56	8297	άνεχ. Σελάβαδορ 3 'Ιουν. δ.ά Παρανάγκουα
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 21 Μαΐου διά Σαγκάπων
ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΑΝΤΟΡ	έτ. «Τρείντ Λάινς»	45	7678	έφθ. Μακέιρο 5 'Ιουν.
ΤΡΕΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	έτ. «Τρείντ Λάινς»	45	7643	έφθ. Κολόμπο 23 Μαΐου
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	έτ. «Ντόν»	57	21999	ύπο παραλαβήν
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Πρόβιντενς»	48	11172	έφθ. Ροζάριο 6 'Ιουν.
ΤΣΗΘ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	έτ. «Ορειντάλ»	64	52619	άνεχ. Ράς Τανούρα 25 Μαΐου διά Μίλφορντ Χάφεν
ΤΥΧΗ	έτ. «Δαστροίντ»	52	7744	άνεχ. Λάς Πάλμας 14 Μαΐου διά Σαγκάπων
ΥΔΑ (δ.)	έτ. «Ούλουσες»	68	14840	ύπο παραλαβήν
ΥΔΡΑΙΟΣ III	Ραφαήλ-Μελάχρονός & Υιοί	38	5239	έφθ. Γύνια 20 Μαΐου
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ»	59	23678	άνεχ. Αμδούργον 20 Μαΐου διά Μπόννυ
ΦΑΙΑΣ	έτ. «Μεσονία»	70	11490	εις Σάντερλαντ ύπο συμπλήρωσιν
ΦΑΙΔΡΑ	έτ. «Μαρόσιο»	66	15565	έφθ. Σίδνευ 21 Μαΐου
ΦΑΙΗ	έτ. «Κενάναβ»	46	1576	ύπο παραλαβήν
ΦΑΛΗΡΟΝ	έτ. «Φόλπρον»	39	1880	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ	Γ. Γιακουμόπουλος Σ. Σιά.	44	1906	διπλής Μπρούναμπουτελ 26 Μαΐου διά Πειραιά
ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	Γιακουμόπουλος Α' Αθαν) δης	45	2742	διπλής Μπρούναμπουτελ 29 Μαΐου διά Δάντοιχ
ΦΑΥΤΕΡ	έτ. «Ελληνόρανία»	57	8631	άνεχ. Νέαν 'Ορλέάνην 3 'Ιουν. διά Χιούστον
ΦΕΝΤΕΡΑ ΛΕΤΙΚΕΣ	έτ. «Πλάτρας»	69	12748	διπλής Γιβραλτάρ 5 'Ιουν. διά Άλγεριον
ΦΗΑΡΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εστέρλαλ»	62	31050	άνεχ. 'Αμμέρσαν 5 'Ιουν. διά Μπάντρυ Μπαίν
ΦΙΛΙΑ	έτ. «Επαντονιακή»	44	1596	άνεχ. Βηρυττόν 5 'Ιουν. διά Γαλάτοι
ΦΙΛΟΣΕΗ	έτ. «Φαίρου»	47	8207	έφθ. Ταραγκόνα 1 'Ιουν.
ΦΙΛΟΤΗΣ	έτ. «Φιλόπτρες»	55	7578	έφθ. Μπ. Αύρες 4 'Ιουν.
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	έτ. «Κέσοσπι»	51	2277	εις Α' Αμπερτίνιν ἀπό 24 Φεβρ.
ΦΙΛΩΡΙΤΑ	έτ. «Φλωριντάραμ»	49	3632	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 2 'Ιουν.
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Αμφίων»	57	9949	άνεχ. Πουλόκομ 1 'Ιουν. διά Γιαθάτα
ΦΟΙΝΙΣ	έτ. «Κατερίνα»	69	11489	έφθ. Τοιταγκόκ γρόδς 28 Μαΐου
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Ντίκτα»	47	2475	άνεχ. 'Αμμέρσαν 26 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΦΡΗΝΤΟΝ	έτ. «Ινδικτά»	70	10006	έφθ. Γιοκοχάμον 29 Μαΐου
ΦΡΙΞΟΣ Α.	M. A. Χαμπούρης & Σιά ..	47	1391	έφθ. Α' Αμπερτίνιν 5 'Ιουν.
ΦΡΟΣΟΣ	έτ. «Ολυμπός»	70	18700	εις 'Ολάκαν ύπο συμπλήρωσιν
ΦΡΟΣΟΣ Κ.	έτ. «Σαιντ 'Ιαννίνης»	69	9070	άνεχ. Κόπη 27 Μαΐου διά Βανκούμερ
ΧΑΔΙΕΣ	M. Καπότας κ.λ.π.	27	2448	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΙΤΙΝΑ	έτ. «Κορεπέτιγκ» Εντζινίερες	52	1175	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 5 'Ιουν. διά Σικάγο
ΧΑΜΣΙΝ (δ.)	έτ. «Χαμοίν»	57	18815	έφθ. Κολούμπια Ρίθερ 30 Μαΐου
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Ακρες»	60	9319	έφθ. Α' Αλεξάνδρειαν 5 'Ιουν.
ΧΑΡΙΕΤ (δ.)	έτ. «Ζαννής»	54	21006	άνεχ. Ντάρενπον 12 Μαΐου διά Μιλγουώκι
ΧΑΡΙΕΤ	έτ. «Χάριετ»	46	6939	άνεχ. Μπ. Αύρες 8 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΧΑΡΙΣ II	έτ. «Χάρισελ»	55	4721	άνεχ. Πόρτ Ρόγιαλ 19 Μαΐου δι' 'Αρμπατάζ
ΧΑΡΟΥΑ	έτ. «Κρηπγκαλ»	55	1791	άνεχ. 'Αμμόκαστον 1 'Ιουν. διά 'Αγγλιαν
ΧΑΡΠΕΤΖΕΛ	έτ. «Σπηκόρς»	53	6518	άνεχ. Νεάπολιν 5 'Ιουν. διά Σικάγο
ΧΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ	έτ. «Τραμπ Τάνκερς»	69	10000	έφθ. Γιοκοχάμπια Ρίθερ 30 Μαΐου
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΣ	έτ. «Φρίντομ»	68	10016	έφθ. Βηρυττόν 2 'Ιουν.
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	έτ. «Φρίντομ»	68	10121	άνεχ. Ντάρενπον 12 Μαΐου διά Μιλγουώκι
ΧΙΑΝ ΖΕΥΦΡ	έτ. «Φρίντομ»	69	10000	άνεχ. Γιοκοχάμπια 26 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Φρίντομ»	67	10086	έφθ. Πόρτ Αλφρεντ 4 'Ιουν.
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	έτ. «Φρίντομ»	69	10100	έφθ. 'Αστόρια 27 Μαΐου
ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΔΟΡ	έτ. «Φρίντομ»	68	10121	άνεχ. Ούπιτα 24 Μαΐου διά Μαϊζούρου
ΧΙΑΝ ΣΗ	έτ. «Αιλάντερ»	69	10016	άνεχ. Μελθούρην 29 Μαΐου διά Κεύλαννην
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	έτ. «Ασοοιείτεντ Κόντ.»	69	10016	άνεχ. Τακαχούσινο 30 Μαΐου διά Κορονέλ
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	έτ. «Φρίντομ»	69	10100	άργει Πειραιά ἀπό 4 Σεπτ.
ΧΙΑΝΤΕ ΙΡΙΝΑ	έτ. «Νόργκρηκ»	44	2463	άνεχ. Ρόττερνταμ 29 Μαΐου διά Μπ. 'Αυρες
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΑ	έτ. «Πάιονπρ Σίππιγκ»	53	8458	έφθ. Μασαλίαν 29 Μαΐου
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Μαριφάντη»	53	11310	άνεχ. Μένα 'Ακμαντ 18 Μαΐου διά Χόγκ - Κόγκ
ΧΙΟΗ (δ.)	έτ. «Μάγια»	54	16193	άνεχ. Γλασκώθην 4 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Αμπερος»	50	8530	άνεχ. Ελάνιαν 28 Μαΐου
ΧΟΠ	έτ. «Τιτίκα»	49	1586	έφθ. Παραλαβήν
ΧΡΗΓΚΑΛ	έτ. «Χρηγκαλ»	45	2886	διπλής Μπρούναμπουτελ 21 'Απρ. διά Ροοτόκ
ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Κόναδ»	45	2096	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Θ.	έτ. Αφοι Θωμά	52	1224	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	έτ. «Παιοφικ Κορπ.»	69	28006	έφθ. Τοίμα 26 Μαΐου
ΧΡΗΣΤΟΣ Σ.	έτ. «Μεντιτεράνεαν»	45	2321	εις Πύλον ἀπό 10 Οκτ.
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Οσεάνικα»	49	7526	έφθ. Μπαγκόκ 25 Μαΐου
ΧΡΕΑΝΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Οκεανομάχος»	55	9242	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 4 'Ιουν. διά Σαγκάπων
ΟΚΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	έτ. «Κλαυδία»	66	9854	έφθ. Τακόμα 4 'Ιουν.

Tá υπό ζενας σημαῖας

ΑΒΙΣ ΟΡΝΙΣ (σημ. Γιώρ.)	έτ. «Λεοπάρδ»	56	5403	εις θέσιν 9.4 Ν. - 2.42 Δ. 29 Μαΐου διά Περικόνι Κόλπων
ΑΓΓΕΛΑ	έτ. «Άγγελα»	52	3714	άνεχ. Μαρακάιμπο 27 Μαΐου διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	έτ. «Χόρι»	56	12231	έφθ. Πόρτ Χάρκουρτ 28 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΑ φ. (δ.)	έτ. «Κυπαροπία»	59	15660	άνεχ. Βαλτιμόρην 25 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (κυπρ.)	έτ. «Άσφα»	48	8482	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 3 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΑΓΓΕΛΟΣ Π.	έτ. «Μαρίν Τζένεραλ»	49	3718	έφθ. Βενετίαν 28 Μαΐου
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2847	έφθ. Ριγιέκαν 2 'Ιουν.
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	έτ. «Άγιας Ερυθιανή»	56	20153	έφθ. Μίνε αλ Φαχάλ 28 Μαΐου
ΑΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑ (κυπρ.)	έτ. «Εύτυχια»	47	4806	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 10 Μαΐου διά Σαγκάπων
ΑΓΙΑ ΘΑΛΛΑΣΙΝΗ (κ.)	έλλην. συμφέροντα	43	2809	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	έτ. «Εύπορια»	51	2512	άνεχ. Σίδνευ (Ν.Σ.) 2 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κυπρ.)	έτ. «Ευελπίς»	47	3316	άνεχ. Ναγκόγια 14 Μαΐου διά Σαγκάπων
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (κυπρ.)	έτ. «Γουαινδίκρετ»	55	5064	έφθ. Φλώιρη 21 Μαΐου
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	έτ. «Τρινίτι»	53	11010	άνεχ. Μπ. Αύρες 2 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	έτ. «Αριστοτέλης»	56	20140	άνεχ. Χάλιφαζ 26 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ (κυπρ.)	έτ. «Ανάστασις»	49	2358	εις θέσιν 25.37 Β. - 12.46 Δ. 31 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	έτ. «Νικόλας»	53	11023	άνεχ. Αύγουστον 26 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (π.)	έτ. «Μποδογιάγκη»	55	3391	άνεχ. Γουάλκομ 1 'Ιουν. διά Γκρείντζμασούθ
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ (δ.)	έτ. «Αδαμαντία»	53	13256	εις Νέαν 'Υόρκην ἀπό 2 'Ιουν. 1968
ΑΔΑΜΑΝΤΟΣ (δ.)	έτ. «Κοστανέρα»	56	15881	άνεχ. Κοδιν 24 Μαΐου διά Χάρηγκ "Αίλαντ
ΑΔΕΛ Κ. (κυπρ.)	έτ. «Λαέρα»	49	4930	έφθ. Ρόττερνταμ 29 Μαΐου
ΑΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Αδελφοί»	50	11693	άνεχ. Ήκλαντ 27 Μαΐου διά Κόμης
ΑΔΕΛΛΑ (δ.)	έτ. «Βότα»	57	20797	διπλής 'Ακρωτηρίου 23 Μαΐου δι' 'Αγγυλιαν
ΑΖΑΛΕΑ (κυπρ.)	έτ. «Αζαλέα»	48	9506	άνεχ. Χόγκ - Κόγκ 16 Μαΐου δι' 'Αδάναν
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ II (κ.)	έτ. «Αστρο τροπικού»	47	7638	έφθ. 'Αδάναν 24 Μαΐου
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (λιβανόυ)	έτ. «Μεντ. Σπηγούσιν»	49	4113	έφθ. Βηρυττόν 5 'Ιουν.
ΑΓΕΝΙΚ (μικτόν)	έτ. «Πλάνετ»	67	48747	έφθ. Αίοι 18 Μαΐου (έπισκευαι)
ΑΓΕΝΣ	έτ. «Νορδόποτερν»	70	8825	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 3 'Ιουν. διά Γιαθάτα
ΑΘΗΝΑ (μ.)	έτ. «Οθεροπίζ Μίνεραλζ»	64	30682	άνεχ. Τσάναραλ 11 Μαΐου διά Μόζι.
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	έτ. «Σάουντ Ήσον Μεντίτ.»	68	16042	άνεχ. Πόττερνταμ 31 Μαΐου διά Παρανάμ
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 29 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	19462	εις θέσιν 36.40 Β. - 12.51 Α. 5 'Ιουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΘΗΝΙΑΝ (κυπρ.)	έτ. «Μιοτράλ»	62	9543	άνεχ. Μένα 'Αμπντούλα 3 'Ιουν.
ΑΙΑΣ (δ.)	έτ. «Αιας»	53	12023	διπλής Πανομά 10 Μαΐου διά Κούδαν
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.)	έτ. «Μπάννερ»	69	9024	διπλής Παναμά 6 Μαΐου διά Σαντιάγκο
ΑΙΓΓΙΣ ΦΕ'ΙΜ (κ.)	έτ. «Φέιμ»	69	9241	άνεχ. 'Αθάναν 15 Μαΐου διά Νουεβίτας
ΑΙΓΓΙΣ ΧΟΟΥΠ (κυπρ.)	έτ. «Αλκων»	51	5678	άνεχ. Σάννα Κλάρος 25 Μαΐου διά Γδύνια
ΑΙΗΤΖΑΣ (κυπρ.)	έτ. «Αιντζάζ»	56	1333	έφθ. Σάντχομ 31 Μαΐου
ΑΙΘΑΛΗ (δ.)	έτ. «Νιμορ»	56	12355	

ΑΙΘΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αιθαλία»	52	7604	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 25 Μαΐου διά Πόρτ 'Ελιζαμπεθ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗΜ. ΓΟΥΛΛΑΝΔΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Σῆ»	67	28774	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 29 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
Α'ΙΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόμο»	58	10018	άνεχ. Βενετίαν 21 Μαΐου διά Μη. "Αὔρες
Α'ΙΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόμο»	58	10018	έφθ. Λονδίνον 7 'Ιουν.
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλαντ Σίπ»	58	926	διά Παναμά 28 'Απρ. διά Ταιθάν
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόμο»	58	10020	έφθ. Βαλτιμόρην 11 Μαΐου
ΑΙΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίντα»	55	21584	άνεχ. Ρουέν 27 Μαΐου διά Ντακάρ
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	47	3343	έφθ. Κασιούνκ 17 Μαΐου διά Χάργκ "Αίλαντ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν Σῆ»	69	51627	άνεχ. Κιοαζορού 25 Μαΐου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Φάροπζ»	67	32644	άνεχ. Νταμπιέρ 5 'Ιουν. διά Τομπάτα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταρντ»	67	32644	έφθ. Λιούστον 23 Μαΐου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΩΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φρέιτερς Τρανόν» . .	56	8835	άνεχ. Πόρτ Κέμπλο 24 Μαΐου διά 'Ιπωνίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αιτλάντικ Κάρριερ» .	66	22362	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 2 "ουν. διά 'Αμβούργον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ'	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκι»	66	22362	άνεχ. Γκουιμάρας 17 Μαΐου διά Κόλπον Η.Π.Α.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. 'Οσεανγουαίνς Κάρριερς	65	18452	έφθ. Δουλίνον 30 Μαΐου
ΑΙΚΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Φάρος»	43	8435	άνεχ. Σακάι 27 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΑΙΚΜΠΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ταύρος»	58	9199	άνεχ. Σακάι 23 Μαΐου διά Χαλλά
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Αλκων»	68	25433	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αλκων»	68	25433	άνεχ. Φουκουγιάμα 17 Μαΐου διά Μπαλιπόδα
ΑΚΟΥΑΚΡΕΊΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλκων»	68	25433	άνεχ. Νταμπιέρ 1 'Ιουν. διά Μόμπιλ
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίς»	67	25168	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 4 'Ιουν. διά Τοιμπά
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Αλκων»	68	25433	διάλθε Παναμά 31 Μαΐου διά Περού
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίς»	68	25168	άνεχ. Μόζι 14 Μαΐου διά Περού
ΑΚΟΥΑΘΑΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αλτάρι»	68	25155	έφθ. Νταμάρι 1 'Ιουν.
ΑΚΟΥΓΙΑΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βασιμάντο»	57	8889	άνεχ. Αλεξανδρείαν 4 'Ιουν. διά Γουνκοολαύαν
ΑΚΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτη»	56	10370	άνεχ. Μόρεχεν Σίτι 24 Μαΐου διά 'Αρούμπαν
ΑΚΤΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρικαν»	58	11351	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 'Ιουν. διά Ματάντζας
ΑΚΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίγκουελ»	54	11582	άνεχ. Νταμπιέραν 1 'Ιουν. διά Κόπερ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζ»	58	10499	άνεχ. Πόρτ 'Αλφρεντ 30 Μαΐου διά Βομβάν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμόπριον»	56	20926	άνεχ. Ντάς 'Αιλαντ 25 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	68	44646	άνεχ. Λιθερπούλ 31 Μαΐου διά Μπαχρέιν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταρόζα»	55	12380	ένεχ. Νέαν 'Ορλέανην 24 Μαΐου διά Γένοβαν
ΑΛΕΞΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλισον»	56	2343	άνεχ. Εύσεν 5 'Ιουν. διά Καέν
ΑΛΕΞΑΝΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Φράγκτερς» .	67	14845	διάλθε Παναμά 17 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αλιάκμων»	68	16475	άνεχ. Κείπ Τάουν 20 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΛΙΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλίς»	44	7189	διάλθε Κώνιον πολιν 21 Μαΐου διά Νοθορασίσκην
ΑΛΙΤΡΙΚ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	53	7564	έφθ. Σιμίου 27 Μαΐου
ΑΛΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάστλ»	55	11971	άνεχ. Πόρτ ω Πρίνς 29 Μαΐου διά 'Αρούμπαν
ΑΛΚΜΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αλκμάν»	66	27985	άνεχ. Αμέρεραν 6 'Ιουν. διά Σέθεν 'Αιλαντς
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Μαρ. Κάρριερς» .	67	46401	άνεχ. Γενόβαν 1 'Ιουν. διά Μάρσα ελ Μπρέγκα
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στενάκος»	57	12630	άνεχ. Ροζάριο 5 'Ιουν. διά Μη. "Αύρες
ΑΛΛΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα Σ.»	41	9097	έφθ. Βοστώνην 4 'Ιουν.
ΑΛΛΙΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιτζρόου»	58	13023	διάλθε 'Εσκουμίνς 29 Μαΐου διά Γένοβαν
ΑΛΛΙΠΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Εξτραμάρ»	54	13145	άνεχ. Αράναν 2 'Ιουν. διά Αρούμπαν
ΑΛΛΩΝΤΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλντα»	42	7292	άνεχ. Αμέρεραν 6 'Ιουν. διά Σέθεν 'Αιλαντς
ΑΛΠΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλπα»	43	9159	εις θέσιν 9.27 B. - 10.14 A. 14 Μαΐου διά Σαγκάν
ΑΛΦΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	41	7368	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου διά Κουβαν
ΑΜΑΔΑΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιμάλθεια»	51	11169	άνεχ. Ρόττερνταμ 13 Μαΐου διά Κείπ Τάουν
ΑΜΑΡΥΑΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιμαρούλις»	56	8959	άνεχ. Βοστώνην 7 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν
ΑΜΕΡΦΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμέρικαν Κομπιούτερ» .	53	11466	έμφ. Της 2 'Ιουν.
ΑΜΟΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	61	14073	άνεχ. Λουπίτο 2 'Ιουν. διά Μη. "Αύρες
ΑΜΠΟΥΡΙΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαννπατράξ»	50	10608	άνεχ. Κοοίν 2 'Ιουν. διά Κάντλα
ΑΜΦΙΘΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιτρίτη»	39	5171	εις θέσιν 1.27 B. - 10.14 A. 14 Μαΐου διά Σαγκάν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Χερμόζα»	66	23571	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 23 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Εντη»	69	15869	άνεχ. Βιτόρια 31 Μαΐου διά 'Αμβούργον
ΑΝΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αράγια»	53	4314	άνεχ. Κούρε 15 Μαΐου διά Περούκον Κόλπον
ΑΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αράλιστα»	65	15597	άνεχ. Ν'ακάρ 20 Μαΐου διά 'Αλγέριον
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	67	21423	άνεχ. Γιουρορόπτη 14 Μαΐου διά 'Αγγλιαν
ΑΝΔΡΟΣ (Σ. π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	55	19125	άνεχ. Σιδηνεύ 20 Μαΐου διά Εύρωπην
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	68	21426	άνεχ. Όζακαν 23 Μαΐου διά Μπαντάρ Μαχαόρ
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	68	21418	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 27 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεψύρ»	63	33375	άνεχ. Βιτόρια 31 Μαΐου διά Αμερικήν
ΑΝΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρία της Λούρδης» .	43	7314	άνεχ. Πούντα Καρντόν
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	έμφ. Γιουρορόπτη 14 Μαΐου διά 'Αγγλιαν
ΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κ. Τρανσατλαντικά» .	44	8136	έμφ. Πρέμερχάφεν 24 Μαΐου
ΑΝΝΑ Κ.		έτ. «Αφρικά»	54	6112	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 22 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΑΝΝΑ ΦΑΝΝΥ (κ.δ.)		έλλην. συμφέροντα	54	1973	έφθ. Νάντην 22 Μαΐου
ΑΝΝΑΝΣΙΕΣΙΩΝ ΝΤΑΙΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντεν Στάρ»	46	8047	άνεχ. Αθάναν 5 'Ιουν. διά Καρντένας
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτα»	65	19758	έφθ. Τοίμαν 9 Μαΐου
ΑΝΝΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	49	2149	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΣΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρη Ν. Κ.»	59	20935	έφθ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουν.
ΑΝΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φέντ Ντάμποντ»	56	8411	έφθ. Μόντρεαλ 4 'Ιουν.
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτζένιο»	66	15597	άνεχ. Ντώρμπαν 1 'Ιουν. διά Αμδούργον
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρμπακ»	44	3178	άνεχ. Κοατζακόλακος 12 Μαΐου διά Πούντα Κόρντα
ΑΝΤΙΝΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αντίνους»	53	7427	εις Γενοβαν άπο 30 Μαΐου
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	63	14048	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλας Πετρόλεουμ» .	57	22130	έφθ. Χάργκ "Αιλαντ 27 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης»	48	6259	άνεχ. Βιρυτών 29 Μαΐου διά Γαλάτοι
ΑΝΤΩΝΥ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντόρο»	57	10888	έφθ. Μη. "Αύρες 24 Μαΐου
ΑΝΥΤΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγνήνωρ»	55	11148	άνεχ. Μάλτων 27 Μαΐου διά Μη. "Αύρες
ΑΟΥΡΟΡΑ (κ.)		έτ. «Σάντρα»	46	8380	έφθ. Αθάναν 3 'Ιουν.
ΑΠΑΙΤΟΥΡΙΑ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αποτούρια»	43	7269	άνεχ. Καμαίδι 28 Μαΐου
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεινάντε Τρανού» .	63	10594	διάλθε Παναμά 27 Μαΐου διά Ειρηνικόν
ΑΠΟΛΛΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προπέλλερ»	54	1274	έφθ. Γκρέιτνταμουθ 4 'Ιουν.
ΑΠΟΛΛΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλων»	68	27989	άνεχ. Τομπάτα 3 'Ιουν.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπίνα»	63	29141	άνεχ. Λάς Πόλας 23 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Απόστολος»	40	1280	εις Αμπού Νταμπιά πά 25 'Απρ.
ΑΠ. ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	48	3901	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΑΓΑΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	54	3726	άνεχ. Θεούτα 29 Μαΐου διά Γάνδην
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόβια»	56	10180	άνεχ. Σεττίνον 2 'Ιουν. διά Ρουέν
ΑΡΑΓΚΟΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραγκόν»	43	7248	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Μαΐου διά Αθάναν
ΑΡΓΚΟΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπια»	51	3481	άνεχ. Σαιν Τόμας 28 Μαΐου διά Σαιν Κρουά
ΑΡΓΚΟΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αργκούπη»	50	3500	άνεχ. Χιούστον 5 'Ιουν. διά Μόμπιλ
ΑΡΓΚΟΣΚΑΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπια»	51	3425	έφθ. Βενετίαν 4 'Ιουν.
ΑΡΓΚΟΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	50	3454	άνεχ. Μπιλπού 4 'Ιουν. διά Σάντο Ντομίγκο
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιτας»	35	4965	άνεχ. Ντακάρ 30 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλοζ»	64	28313	άνεχ. Τείμπο Μπαί 31 Μαΐου διά Περούκον Κόλπον
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέοπουν»	63	24894	άνεχ. Βακαγιάμα 30 Μαΐου διά Νταμπιέρ
ΑΡΕΝΤΑΛ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	43	7265	άνεχ. Μασσαλίαν 18 'Απρ. διά Κούδα
ΑΡΕΤΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρετή»	42	7176	άνεχ. Μανζανίλα (Μεξ.) 24 Μαΐου διά Τόκιο
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	45	4578	άνεχ. Ντώρμπαν 26 Μαΐου διά 'Ιταλιαν
ΑΡΘΟΥΡΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροφίλειο»	58	16258	άνεχ. Ράς Τανούρα 27 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΑΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασπροβαλέντο» .	47	6906	άνεχ. Λονδίνον 22 'Απρ. διά Αθάναν

ΑΡΜΑΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμάρ»	46	6957	Έφθ. Ματάντζας (Κούθα) 3 'Ιουν.
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπίκρεστ»	67	45376	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 3 'Ιουν. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άργω»	58	7772	έφθ. Χοραμάρχ 28 Μαΐου
ΑΡΝΤΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άρντενα»	44	7261	έφθ. 'Αθάναν 4 'Ιουν.
ΑΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρο»	56	22670	άνεχ. 'Αμερέρσαν 29 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΑΡΟΖΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκιμαρ»	43	7233	άνεχ. 'Αθάναν 24 Μαΐου διά Φερρόλ
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρουάνα»	54	1960	έφθ. Κέιτ Τάουν 5 'Ιουν.
ΑΡΕΝΑΛ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	48	3675	έφθ. Μπαντάρ 'Αμπάς 1 'Ιουν.
ΑΡΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άρτα»	56	1647	έφθ. Χαρίνα 31 Μαΐου
ΑΡΤΕΜΙΣΙΩΝ II	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	49	18000	έφθ. Κολούμπια Ρίθερ 29 Μαΐου
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	58	5841	έφθ. Βενετίαν 29 Μαΐου
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρχιμποδης»	52	8076	άνεχ. Λάρα Πάλμας 4 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΑΣΗΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήνγουίντ»	60	12287	άνεχ. Ράς Τανούρα 27 Μαΐου διά Χόγκ - Κόγκ
ΑΣΙΔΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	άνεχ. Βιτόρια 18 Μαΐου διά Βακαγιάμα
ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομαρίν»	45	14133	άνεχ. Σαντορίνη 3 Μαΐου διά Μπατάντζας
ΑΣΤΕΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρους»	49	8525	άνεχ. Ευδεν. 26 Μαΐου διά Ρίον 'Ιανείρου
ΑΣΤΗΡ (Λιθόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρη»	50	7633	διήλθε Ντόρερ 30 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρος»	63	33375	άνεχ. Λάρα Πάλμας 10 Μαΐου διά Κίναν
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	12623	άνεχ. Βίτορια 18 Μαΐου διά Βακαγιάμα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον»	58	21144	άνεχ. Ράς Τανούρα 3 Μαΐου διά Μπατάντζας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιβερς»	60	21138	άνεχ. Σουάπιμπο 19 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΙΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπειρο»	49	17325	άνεχ. Μπαντάρ Μαχάρχαρ 3 'Ιουν. διά Ντάς "Αίλαντ"
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρφαινάνοιν»	64	31716	άνεχ. Λόρεντζ Μάρκες 20 Μαΐου διά Χόρ αλ 'Αμάγια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ»	63	15977	άνεχ. Ματσουγιάμα 26 Μαΐου διά Περοϊκον Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίγκ»	57	25172	άνεχ. Κόρτον 4 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουήν»	57	24813	άνεχ. Αγ. Βέντιον 3 'Ιουν. διά Μπόννυ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιηντυ»	55	12985	άνεχ. Λορέντζ Μάρκες 20 Μαΐου διά Χόρ αλ 'Αμάγια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόρντ»	53	11322	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 Μαΐου διά Πλατζού
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκες»	68	40962	άνεχ. Τζεμπέλη Ντανά 11 Μαΐου διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτσιόνες»	68	40962	άνεχ. Γενόβαν 13 'Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρμαϊντ»	54	16033	έφθ. Νιού Γουέστμινστερ 3 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρτσαντ»	66	15697	άνεχ. Μόντρεαλ 2 'Ιουν. διά Μίλγουώκι
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατάλαντικ Μόναρκ»	68	48936	άνεχ. Σιγκαπούίνη ρόδς 7 Μαΐου διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρον»	53	12696	άνεχ. Πόρτ ω Πρίνς 5 'Ιουν. διά Ρίο Χάινα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονες»	53	12712	άνεχ. Πούντα Καρόντον 3 'Ιουν. διά Μπ. 'Αύρες
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΙΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Μπιρίζ»	63	15985	άνεχ. Τοίμπα 21 Μαΐου διά Πουσάν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΐΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάΐτ»	56	14839	άνεχ. Μπαντάρ Μαχάσαρ 2 'Ιουν. δι' Οζάκαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουέστο»	64	39066	άνεχ. Λιδερπούλ 30 Μαΐου διά Μπόννυ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατάλαντικ Πρίνσες»	66	40884	άνεχ. Τζεμπέλη Ντανά 4 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν»	57	10149	έφθ. Πόρτ 'Αλφρεντ 3 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνμπηη»	58	10150	διήλθε Παναρά 13 Μαΐου διά Κασσιούγκ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΐΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ατάλαντικ Σάνραΐζ»	58	10150	έφθ. Πόρτ ω Σπαίν 3 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ»	56	10087	άνεχ. Ήιζακαποτάνη 1 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ήστ 'Ατάλαντικ	64	15977	άνεχ. Ρότερνταμ 28 Μαΐου διά Σορέλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΡΙΤΥ		έλλην. συμφέροντα	70	14900	εις Χακαδάνην υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΘΑΛΑΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατάλαντικ Θαλακόν»	59	10505	άνεχ. Λός 'Αντελέες 2 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΘΙΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Θιούρυ»	60	10505	άνεχ. Χαλίφας 29 Μαΐου διά Δυτ. 'Ινδίας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΘΡΗΝΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φρηντόν Σίππινγκ»	62	10522	άνεχ. Σάντο Ντομίγκο 4 'Ιουν. διά θιλαδέλφειαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΑΜΣΜΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Χέλαμομαν»	69	16291	έφθ. Τσιμπά 22 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	(N.A.T.)	έτ. «Χέριταζ»	69	16291	άνεχ. Βικτώρια (B.K.) 31 Μαΐου δι' άνατ. άκτην Η.Π.Α.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Χέρο»	69	16475	άνεχ. Τσουκούμη 30 Μαΐου διά Κουΐνανά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΟΡΑΐΖΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Χόραΐζον»	69	16475	άνεχ. Γιοκοχάμαν 31 Μαΐου διά δυτ. άκτην Η.Π.Α.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χόκ»	69	16291	εις Βανκούβερ υπό 29 Μαρτ.
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπατρος»	67	45321	άνεχ. Τής 2 'Ιουν. διά Ράς ές Σιδέρη
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπηδερ»	56	10312	έφθ. Χιούστον 4 'Ιουν.
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ (ύπερωκ. παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανία»	40	26315	άνεχ. Όκλαντ 3 'Ιουν. διά Σαουθάμπτον
ΑΥΤΑΔΕΦΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απόστολος 'Ανδρέας»	56	8136	άνεχ. Χαινάκην 28 Μαΐου διά Τοίμπα
ΑΦΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706	έφθ. Άλεξανδρειαν 12 Μαΐου
ΑΧΑΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραγκούιλα»	50	5455	έφθ. Πειραιά 4 'Ιουν.
ΑΧΙΑΛΕΤ (Λιθόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλετ»	41	5281	έφθ. Πόρτ Χάρκουρτ 11 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΕΙΑ (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπαράνη»	55	979	έφθ. Χάιφαν 4 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φράκο»	44	7192	προσήρπαν εις θέσιν 22.26 Β. - 73.1 Δ. 31 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Νουέστρο»	55	10839	άνεχ. Τζέντα 23 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΒΕΓΑΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρασούντο»	51	10677	διήλθε Θρέταντ 'Αίλαντ 1 'Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουκούν»	48	15794	έφθ. Νιού Μπέντφορτ 2 'Ιουν.
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουττού»	43	9777	άνεχ. Θεούτο 3 'Ιουν. διά Βάρναν
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βένον»	53	12897	έτις θεσιν 24.33 Β. - 15.59 Δ. 2 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγνήνορ»	68	9070	άνεχ. Γκρέιντζαμπούθ 30 Μαΐου δι' 'Αθάναν
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	60	3068	άνεχ. Απανα (Λάγκος 1 'Ιουν. διά Μπέλφαστ
ΒΕΡΙΤΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέρας»	43	6490	άνεχ. Αθηνές 5 'Ιουν. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΒΕΡΜΟΝΤ I	(N.A.T.)	έτ. «Ρεπουμπλικ Μαρίτ.»	55	6231	άνεχ. Σάφι 25 Μαΐου διά Τρίπολιν
ΒΙΚΤΡΙΞ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίντ 'Ηστ»	49	1592	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 1 'Ιουν. δι' Αργεντινήν
ΒΙΚΤΩΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονγουαίνη»	57	8805	εις θεσιν 16.42 Ν. - 3.45 Α. 25 Μαΐου διά Γιαθάτα
ΒΙΚΤΩΡΙΑ I	(N.A.T.)	έτ. «Πρόντο»	64	15236	άνεχ. Τέιμπλ Μπαιν 1 'Ιουν. δι' Αύγουστον
ΒΙΝΤΣΕΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιετρόλερα»	62	25133	άνεχ. Χάλιφας 5 'Ιουν. διά Αρούμπαν
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερίαν Τσανέδο»	58	27372	άνεχ. Μάνδους 2 'Ιουν. διά Μπέλεμ
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιγκάδο»	58	11625	άνεχ. Ντουάλα 31 Μαΐου δι' Εμδεν
ΒΙΡΤΙΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πριμούλα»	68	31093	άνεχ. Καριπόρα 14 Μαΐου διά Βανκούβερ
ΒΙΡΤΙΝΙΑ M. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιργίνια»	57	11623	έφθ. Γιοκοχάμαν 29 Μαΐου
ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάσα»	53	5608	διήλθε Κολόμπο 4 Μαΐου
ΒΟΥΛΑ		έλλην. συμφέροντα	58	8472	έφθ. Μασσαλίαν 2 'Ιουν.
ΒΡΑΧΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανόδας»	45	2885	άνεχ. Θεούτα 1 'Ιουν. διά Λά Παλίς
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8615	άνεχ. Φουκουγιάμα 30 Μαΐου διά Λέικ Τσαρλς
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρο»	64	33245	άνεχ. Γιουρούπορτ 4 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστόν»	54	8720	διήλθε Κωνιτόπων 4 'Ιουν.
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Λάνκερς»	68	24894	άνεχ. Φουκουγιάμα 10 Μαΐου διά Γκουαγιακάν
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδριάτικ»	64	25988	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 30 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντες»	56	12231	άνεχ. Χάρης Αίλαντ 22 Μαΐου διά Σκόλητβικ
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα»	55	9462	έφθ. Γκουάμας 11 Μαΐου
ΓΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	57	9462	άνεχ. Κοκούρα 14 Μαΐου διά Βανκούβερ
ΓΑΡΑΣΙΑΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλδριάτικ»	57	30650	έφθ. Γιοκοχάμαν 29 Μαΐου
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανάντο»	52	7503	διήλθε Τσαρλ 1 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΓΕΦΩΡΓΙΑΝΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίμων»	53	7378	άνεχ. Σαίν Μιχαελς 30 Μαΐου διά Λέικ Τσαρλς
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορθιόνν»	48	1911	άνεχ. Σαίν Τζών (N.B.) 28 Μαΐου δι' Αθάναν
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΡΩΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρανκόνια»	66	30647	άνεχ. Καζαμπάλκα 31 Μαΐου
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Κ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λανγονίσιο»	54	9483	άνεχ. Μίνα ά Φαχάλ 12 Μαΐου διά Νιγκάτα
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Λ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγνωντρο»	68	18790	άνεχ. Κούγκναν 10 Μαΐου διά Κούθαν
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλτγουντ»	31	2841	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Ιουν. διά Κιουρασό
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	40	7188	άνεχ. Πούλαρο 26 'Απρ. δι' Αθάναν
ΓΚΑΙΕΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαίετυ»	51	11110	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 27 Μαΐου δι' Ανάμπα
ΓΚΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκούρια»	52	10381	έφθ. Λά Πλάτα 2 'Ιουν.
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηνκλ Όσεαν»	63	30650	άνεχ. Νέαν Όρλεάνη 2 'Ιουν.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΔΗΤΖΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Πλίζεντ»	69	22998	Έφθ. Σιδηνεύ 31 Μαΐου
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πετρούμαρ»	66	23570	Έφθ. Σιδηνεύ 31 Μαΐου
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κραντόν»	66	10961	διπλήθε Παναμά 5 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΓΚΡΑΤΣΙΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βερακρούζ»	50	6638	Έφθ. Νιού Γουεστμινστερ 20 Μαΐου
ΓΛΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βόζ»	64	15282	άνεχ. Ιλλόρε 28 Μαΐου δι' Η.Π.Α.
ΓΛΑΥΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γλαύκος»	68	16475	άνεχ. Βιζακαπανάμ 26 Μαΐου διά Τοίμπα
ΓΟΡΓΟΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γοργόνα»	53	21577	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 14 Μαΐου διά Ντουμάι εἰς Μπιλμπάο υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΓ'ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγουγίντ»	70	11330	άνεχ. Μίζουαίμα 29 Μαΐου διά Παλουσαντάν
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαρμάσοντ»	43	14313	διπλήθε Θέρασταιν Αίλαντ 18 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΝΗΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόδλενη»	57	26032	άνεχ. Μένα Σαούδ 19 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φουδλάρεύ»	52	20667	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 Μαΐου διά Βρέμην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντεν»	57	14353	διπλήθε Ντεκάρ 25 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζέντρυ»	55	27278	εἰς 51.24 B. - 2.9 A. 6 'Ιουν. δι' Ιμμιγκαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΤ'ΙΝΤΑΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέσκαμ»	55	27278	άνεχ. Ντιώρημα 30 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφάζ»	55	25317	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 26 Μαΐου διά Λός 'Αντζελες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΟΥΝΤδ.	(N.A.T.)	έτ. «Φέντον»	54	27278	άνεχ. Σακάι 26 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουνίνη»	54	27277	άνεχ. Χάμπτον πόδες 1 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλη»	53	21284	άνεχ. Χάμπτον πόδες 1 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ομιλια»	62	11971	άνεχ. Πειραιά πόδες 27 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Κάνε»	57	25489	άνεχ. Πειραιά πόδες 5 'Ιουν. διά Σάρος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινγκοτ»	57	25490	Έφθ. Αρούμπα 27 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Κέλσο»	57	25357	άνεχ. Λάς Πάλμας 2 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΝΕΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιμούνένης»	57	26032	άνεχ. Γενόβα 22 Μαΐου διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάγκο»	57	26032	άνεχ. Έσκραβός Ρίθερ 27 Μαΐου διά Ριον 'Ιανέιρον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζουμπλάνη»	58	25222	άνεχ. Λειζέρες 12 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΤ'ΙΝΤΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντράμπιοντ»	69	41477	έψη. Φραντίσια 21 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάρος»	50	18802	διπλήθε Γιβραλτάρ 28 Μαΐου διά Ρίθερ Σαίν Λώρενς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Λύσσασανδρος»	49	18802	άνεχ. Χάμπτον πόδες 25 Μαΐου δι' Αμδούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάτλεϋ»	50	25305	έψη. Βατιμέρον 27 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑ'ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Πλινέλοππη»	49	18802	έψη. Θράη Ρίθερ 25 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανία»	50	18802	έψη. Πειραιά 21 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομάρ»	49	25360	άνεχ. Πειραιά 27 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντίνα»	49	18802	άνεχ. Πόρτ Κέμπλα 30 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλην Μπάννερ»	58	20546	διπλήθε Γιβραλτάρ 31 Μαΐου διά φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκρον»	57	27902	άνεχ. Νέαν Υόρκην 29 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλέξην»	57	20533	άνεχ. Σακάι 27 Μαΐου διά Κιουρασσό
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αγκάτε»	67	22549	άνεχ. Σακάι 27 Μαΐου διά Χάμπτον πόδες διπλήθε Κων) πολιν 2 'Ιουν. διά Κωνατάντζαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπρικόρν»	67	23064	εἰς θείον 43.53 B - 45.19 A 2 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέσιπερ»	68	22513	άνεχ. Χάμπτον πόδες 25 Μαΐου δι' Αμδούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΜΠΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπρά»	68	23064	έψη. Μπανιάδη 5 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέμινιν»	67	23064	διπλήθε Παναμά 2 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέντην»	67	22549	άνεχ. Ράς Τανούρα 29 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΟΥΛΕΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δάγκωμα»	69	41477	άνεχ. Ειδόνμουσθ 21 Μαΐου διά Κιουρασσό
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ'ΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλην Ντέλη»	52	15729	άνεχ. Σέδβεν Αίλαντς 3 'Ιουν. δι' Ολλανδίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τιούντορ»	53	12843	διπλήθε Ειδόνμουσθ 21 Μαΐου διά Κιουρασσό
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ησον»	58	11201	άνεχ. Σέδβεν Αίλαντς 3 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρρα»	55	20165	διπλήθε Παναμά 2 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νιουσένιν»	58	11200	άνεχ. Νέαν Υόρκην 29 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βένκα Σ.»	58	25888	άνεχ. Ειδόνμουσθ 21 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάνοερ Σ.»	54	20864	άνεχ. Σέδβεν Αίλαντς 3 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλμα»	64	47344	διπλήθε Ειδόνμουσθ 21 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΕΝΤΣΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιλόνι»	65	49437	άνεχ. Σουρόπορτ 6 'Ιουν. διά Μένα Αχμαντί
ΓΡΑΝΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	έψη. Ντακάρ 23 Μαΐου διά Καράτοι
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλήμονς»	50	3364	έψη. Κόμπε 1 'Ιουν.
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Βένκεντορ»	54	11866	έψη. Τάιν 22 Μαΐου
ΔΑΦΝΗ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθερπίτ Μινεράλες»	63	31289	διπλήθε Πούντα Αρένας 23 Μαΐου
ΔΕΛΦΟΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλιαντ»	56	11931	έψη. Ροζάριο 31 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Δελφοί»	58	8796	άνεχ. Ντάκαρ 3 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσάργκο»	53	5579	έψη. Ντάκαρ 3 'Ιουν.
ΔΗΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστερία»	54	8712	άνεχ. Ντάκαρ 3 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ριοντόν»	59	9493	άνεχ. Ντάκαρ 3 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένερα Ναδίγκη»	53	7829	άνεχ. Σάν Νίκολας (Περού) 14 Μαΐου διά Τομπάτα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμην Οσεανγκούσεν»	53	13173	διπλήθε Σιγκαπούρη 26 Μαΐου
ΔΙΑΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Διάνα»	52	7067	διπλήθε Σιγκαπούρη 25 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΔΙΟΙΧΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	52	3714	έψη. Σάν Νίκολας (Περού) 14 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβαλόρη»	52	12523	έψη. Ροζάριο 6 'Ιουν.
ΔΡΟΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	52	11675	έψη. Ζουετίνο 2 'Ιουν.
ΔΩΡΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κνωσσός»	64	17487	άνεχ. Δουνικέρκην 16 Μαΐου διά Πολούά
ΔΩΡΙΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωριεύς»	51	1272	άνεχ. Δουβλίνον 3 'Ιουν. διά Φλωσιγκ
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς»	58	8538	έψη. Βρέμην 27 Μαΐου
ΔΩΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Βίτασσα»	54	6042	άνεχ. Σάν Νίκολας (Περού) 28 Μαΐου
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωρ»	68	35191	άνεχ. Σάν Νίκολας (Περού) 14 Μαΐου διά Τομπάτα
ΕΒΗ	(N.A.T.)	έτ. «Εβρος»	58	9431	άνεχ. Λιβερπουλ 4 'Ιουν. δι' Αμδέρσαν
ΕΒΗ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Μαριτάιμ»	57	13637	άνεχ. Σάιντ Ανναίν 1 'Ιουν. διά Κριότομπαλ
ΕΒΗ Γ. ΤΣΙΜΠΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αθύδασσ»	48	3627	άνεχ. Κάρλοχαμον 25 Μαΐου διά Βύμπορυκ
ΕΒΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	8122	έψη. Βρέμην 27 Μαΐου
ΕΒΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ελπιόμερος»	67	14800	άνεχ. Σάν Νίκολας (Περού) 20 Μαΐου διά Καράτοι
ΕΒΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εδρος»	63	15983	άνεχ. Κασιούνγκ 15 Μαΐου διά Γκάλεστον
ΕΘΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντρέικ»	56	10329	έψη. Ριο 'Ιανέιρο 30 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	56	10289	άνεχ. Γιοκοχάμαν 12 Μαΐου δι' Ινδίαν
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κιριγκάνι»	48	3627	άνεχ. Κάρλοχαμον 12 Μαΐου διά Καλαϊπέντα
ΕΚΟΥΙΤ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εκούιτου»	52	16173	άνεχ. Τής 19 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΕΛ ΜΙΝΑ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανές»	53	1980	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΕΛΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίλ Τράνσοπορτ»	59	30189	άνεχ. Ιμιγκαμ 30 Μαΐου διά Ράς ές Σιδέρη
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελέκτρα»	59	20915	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 1 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΕΛΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίς»	67	27989	άνεχ. Λός Αντζελες 17 Μαΐου διά Σάν Νίκολας (Περού)
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνσοπορτ»	58	20830	άνεχ. Τζεμπέλ Ντανα 2 'Ιουν. διά Γαλλίαν
ΕΛΕΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίδιον»	39	4909	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 4 Μαΐου διά Σαφάγκα
ΕΛΙΑΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμιλτον»	70	15500	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 25 Μαΐου διά Τέμα
ΕΛΙΚΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	58	13066	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 23 Μαΐου διά Μπακρέιν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερώτρια»	56	2709	είς θείον 26.30 N. - 48 A. 2 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΕΛΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αμπελος»	45	2068	έψη. Ρουέν 25 Μαΐου (επισκευαί)
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρνος»	58	8370	διπλήθε Κων) πολιν 3 'Ιουν.
ΕΛΥΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζουλάνταν»	60	10530	έψη. Ρόττερνταμ 31 Μαΐου
ΕΛΥΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	έψη. Μοντρέαλ 17 Μαΐου
ΕΛΥΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελπιδόφορος»	35	4963	έψη. Κόμπε 30 Μαΐου
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράμπ»	60	8539	άνεχ. Ράς ές Σιδέρη 21 Μαΐου δι' ΗΠΑ
ΕΠΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Εκούλουες»	58	30332	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 3 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΕΠΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επίκο»	60	13093	άνεχ. Μπέιρα 3 'Ιουν. διά Ραθέναν
ΕΡΑΤΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαρμπαρίνο»	43	7247	άνεχ. Πειραιά 16 Μαΐου
ΕΡΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίταλέν»	48	3497	άνεχ. Ριγέκαν 27 Μαΐου διά Σέρεν
ΕΡΟ'ΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ρόκετ»	64	23936	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 3 'Ιουν. διά Αίλαντς
ΕΣΠΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίς»	57	10317	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 3 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6046	άνεχ. Μπέιρα 3 'Ιουν. δι

ΕΥΛΑΛΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Αθενες»	54	2234	άνεχ. "Απαπα) Λάγκος 30 Μαΐου διά Βάρρι
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισια»	59	9003	έφθ. Αμβούργον 4 'Ιουν.
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναιάς»	43	2896	άνεχ. Χάρκη "Αίλαντ 2 'Ιουν. διά Λά Πλάτα
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύταθιος»	55	12497	άνεχ. Βαλτιμόρων 24 Μαΐου διά 'Αρούμπα
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεύμαρ»	49	17613	άνεχ. Μασσαλίαν 4 'Ιουν. διά Τομπρούκ
ΕΦΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ»	65	35527	εις θεού 38 Β - 35 Δ 30 Μαΐου διά Κούθα
ΖΑΓΙΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	51	8032	έφθ. Φώλευ 7 'Ιουν.
ZANETTA III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμερικαν Κομπιούτερ»	53	10919	άνεχ. Ντακάρ 1 'Ιουν. διά Βιρυττόν
ZEYUS (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταβιέρνες»	40	3496	άνεχ. Τόκιο 25 Μαΐου διά Βανκούμερ
ZHNO	(N.A.T.)	έτ. «Μαλαγιας»	68	9583	άνεχ. "Αίλ φ Ηρκαίν 17 Μαΐου διά 'Αρούμπα
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρόμαρ»	58	19417	άνεχ. Κόμπε 29 Μαΐου διά Πόρτ Χέντλαντ
HBN	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Φράγτερς»	68	28774	διηλθε Χέλοιμποργκ 25 Μαΐου διά 'Ελαινκι
ΗΛΙΑΣ Λ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλντέλιον»	50	3343	εις θεού 46.45 Β - 8.17 Δ 3 'Ιουν. διά Δουβλίνον
ΗΡΑ	(N.A.T.)	Δαρδανός	48	4574	άνεχ. Κοπεγχάγην 29 Μαΐου διά 'Αθάναν
ΗΡΟΔΗΜΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελέανη»	47	7356	έφθ. Φιλαδέλφειαν 3 'Ιουν.
ΗΡΩ	(N.A.T.)	έτ. «Άιλα Φραγκάντοια»	65	23535	έφθ. Αίλ φ Γκραίν 7 'Ιουν. διά Ισπωνίαν
ΗΣΤΕΡΝ ΗΓΚΛ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντεύθοτο»	44	14540	έφθ. Αίλ φ Γκραίν 7 'Ιουν.
ΗΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ητον»	53	13555	έφθ. Αίλ φ Γκραίν 7 'Ιουν.
ΘΑΛΑΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκελλάν»	49	7854	έφθ. Αλεξανδρειαν 25 Μαΐου
ΘΑΛΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	44	1662	εις μεταφοράς Ινδιών
ΘΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οράιζονς»	57	10316	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουν. διά Κόλπον ΗΠΑ
ΘΑΣΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάσος»	52	12057	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 23 Μαΐου διά Βανκούμερ
ΘΕΑΝΩ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λατομίτιοα»	53	979	άνεχ. Σπετζια 1 'Ιουν. διά Σαλέρνο
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουρένα»	44	7286	εις θεού 49.2 Β - 4.21 Δ 5 'Ιουν. διά Δάντοικ
ΘΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεόδοσιος»	54	12016	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν.
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	57	20414	άνεχ. Μένα 'Αμπντούλα 2 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκούσια Όσεάνικα»	63	31581	άνεχ. Χάρπτονταρ 18 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτονία»	65	27960	έφθ. Σάιν Τζών (Ν.Β.) 3 'Ιουν.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ κ.	(N.A.T.)	έτ. «Νταλμάστερ»	47	2673	άνεχ. Χάρπην 2 'Ιουν. διά Κριστομπαλ
ΘΕΟΚΑΝΤΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκράλασ»	56	3649	έφθ. Γιοκοχάμαν 31 Μαΐου
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιονιάνια»	56	3799	άνεχ. Τζερτζάουν 4 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΘΕΟΜΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	65	16901	άνεχ. Γιοκοχάμαν 31 Μαΐου διά Τοίμπα
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	59	16851	άνεχ. Μουροράν 29 Μαΐου διά Περοϊκόν Κόλπον
ΘΕΟΜΗΤΩΡ III	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	59	29141	άνεχ. Καμπίντα 24 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	58	26650	έφθ. Πουέρτο Καμπέλο 24 Μαΐου
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	60	8461	άνεχ. 'Αμβέρσαν 28 Μαΐου διά Φλώσινκ
ΘΕΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	62	14151	άνεχ. Σεθίλην 23 Μαΐου διά Μπ. 'Αύρες
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ζαδέ»	55	2740	άνεχ. Τζεπέντα 24 Μαΐου διά 'Αγγλίαν
ΘΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	59	22630	άνεχ. Τέραν Τζάνα 24 Μαΐου διά 'Αγγλίαν
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιροπί»	66	40933	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 7 Μαΐου διά Χάρην
ΘΩΜΑΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Τράνσορπτ»	61	14032	άνεχ. Τέμα 27 Μαΐου διά Τακοράντι
ΙΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	άνεχ. 'Αμουαίν Μπαιν 23 Μαΐου διά 'Αμβούργον
ΙΩΑΚΑ ΜΑΡΙΝΕΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριόπι»	50	11631	άνεχ. Πόντι Λίαζ 1 'Ιουν. διά 'Αγγλίαν
ΙΩΑΚΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν νανταν»	53	12504	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν.
ΙΛΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	37	5925	άνεχ. Θέσητα '2 'Απρ. διά 'Αδάναν
ΙΙΑΣΙΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέθον»	47	4962	εις Σαιγκονάς από 21 'Απρ. 1968
ΙΑΚΟΝ Α'ΥΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρταν»	58	21291	άνεχ. Μπόνυρα 24 Μαΐου διά Γκότεμπουργκ
ΙΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλκυονία»	68	27989	έφθ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 4 'Ιουν.
INBIKTA	(N.A.T.)	έτ. «Βεσοπούκιο»	44	12646	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 Μαΐου διά Μπλίτρα
INTREPIINT (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέτιντντιν»	59	22762	άνεχ. Πούτζιαντον 18 Μαΐου διά Μπαχρέιν
ION	(N.A.T.)	έτ. «Ιον»	49	4719	έφθ. Στεττίνον 28 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικόσμικ»	65	30516	άνεχ. Καντίκι 15 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκάνια»	67	20950	έφθ. 'Αιγακασάκι 27 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλευ»	64	13516	άνεχ. Μπλίτρα 29 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνια»	66	20959	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέντρορντ»	63	13517	εις θεού 11.5 Β - 123.18 Α. 4 'Ιουν. διά Κόλπον
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσέανικ»	58	22531	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 6 'Ιουν. διά 'Αρούμπαν
ΙΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρκλούντσερ»	66	45280	άνεχ. Της 3 Μαΐου διά Περοϊκόν Κόλπον
ΙΡΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρένα»	43	7232	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ) 19 Μαΐου διά 'Αμβούργον
ΙΡΙΣ (π.η.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρανέάς»	56	1820	έφθ. Αλεξανδρειαν 1 'Ιουν.
ΙΣΗΜΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρασούμαρ»	33	3946	άνεχ. Αύγουστον 26 Μαΐου διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΙΩΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	44	7044	άνεχ. Σεπτέμβριον 4 Ιουν. διά Πάλιμας 7 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεγγίνα»	69	15869	διπλήθ. Παναμά 4 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΟΣΙΡΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εορο»	58	10057	άνεχ. Κολόμπο 25 Μαΐου διά Ήστ Λόντον
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Μεντιτερράνεαν»	68	16046	έφθ. Βιζακαπάντην ρόδς 4 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	άνεχ. Ράς Τανόύρα 31 Μαΐου διά Φώλευ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΟΙΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιοδάνι»	42	7020	εις Αλεξανδρειαν από 9 Σεπτ. 1968
ΙΩΑΝΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	57	12614	άνεχ. Β. Τζεντίνον 4 'Ιουν. διά Ραβέναν
ΙΩΑΝΝΟΣ ΚΑΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σελάρην 'Αλιοάντερς»	56	16015	έφθ. Φιλαδέλφειαν 31 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΟΣ ΚΑΡΩΡΙΝ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κέθριν»	67	43231	έφθ. Απαπα) Λάγκος 25 Μαΐου
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Πεντρέγκαλ»	65	23524	άνεχ. Σαντιά Μπαιν 4 'Ιουν. διά 'Ακαζούτλα
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΙΤΗ (δ.η.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθερόλεδύ»	55	11991	έφθ. Βιζακαπάντην ρόδς 4 'Ιουν.
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΙΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ζούιο»	51	1923	άνεχ. Ράς Τανόύρα 31 Μαΐου διά Φώλευ
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΛΛΗ ΟΝ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Βαλένθια»	67	34498	εις Αλεξανδρειαν από 9 Σεπτ. 1968
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριν»	57	8774	άνεχ. Β. Τζεντίνον 4 'Ιουν. διά Ρεσίφ
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλια»	67	44708	έφθ. Αλγερίου 21 Μαΐου
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	52	12218	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 23 Μαΐου διά Μπαχρέιν
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΛΛΙΦΟΥ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελαφίνα»	52	8111	άνεχ. Βανάν 23 Μαΐου διά Σιενφουέγκος
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΜΕΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρμπο τρές Μόντες»	69	3282	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουν. διά Στάνλοον
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΜΠΙΟ ΤΡΕΣ ΜΟΝΤΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πάφας»	39	8464	έφθ. Γκάλεστον 31 Μαΐου
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάντυλας»	48	4949	εις Τοιταγκούκ όπο 26 Μαρτ.
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΝΤΙΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρν Σίππη»	70	14750	εις Σάντερλαντ υπό ουμπλήρωσιν
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΝΤΙΝ ΚΛΑΙΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρομάρ»	56	9011	έφθ. Χάμπτον ρόδς 5 'Ιουν.
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΝΤΙΝ ΤΡΑΟ	(N.A.T.)	έτ. «Μεντίτι Τραο»	57	1550	άνεχ. Τζινδα 4 'Ιουν. διά Τεργέστην
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΝΤΙΝ ΤΡΑΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρομάρ»	55	5879	έφθ. Νιού Πλύμουθ 3 Μαΐου
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΝΤΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια Βαρδάρα»	50	3913	έφθ. Πειραιά 29 Μαΐου
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΝΤΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίρυκο»	63	17059	άνεχ. Ναγκόνια 24 Μαΐου διά Σιδνεϋ
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΝΤΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Π.»	57	24854	άνεχ. Σαιντ 3 Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΝΤΕΤΑΝ ΛΑΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	55	15683	άνεχ. Αντεν 3 Ιουν. διά Μελθούρνην
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΝΤΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τέραμαρ»	50	6841	έφθ. Χιούστον 2 Ιουν.
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΝΤΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Βολκάνικα»	68	23666	άνεχ. Χιρόχατα 5 Μαΐου διά Γκλάντον
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΝΤΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καλίστο»	50	3910	έφθ. Κόπερ 1 Ιουν.
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΝΤΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάστοπρο»	61	24871	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 Ιουν. διά Πιέρ
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΝΤΙΤΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλμαρ»	59	29262	άνεχ. Ντώρμπαν 22 Μαΐου διά Περοϊκόν Κόλπον
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΠΙΡΙΚΟΡΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρίους»	51	15784	άνεχ. Αμέρσαον 29 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοράφτι»	56	20899	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 19 Μαΐου διά Μπόννυ
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	65	18995	άνεχ. Γιοκοχάμαν 23 Μαΐου διά Κέιπ Κουβιέρ
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΕΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ευνόστερον Σίππιγκ»	31	1871	έκτελει πλάς Παναμά
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΘΕΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελονφάρερ»	61	13437	άνεχ. Μικέ 20 'Απρ. διά Σκάγκουαίν
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Αλιάνζα»	52	7597	άνεχ. Βανκούμερ 29 Μαΐου
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑΒΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	66	19827	άνεχ. Καλλάρ ε Μαΐου διά Καλντερίλα
ΙΩΑΝΗΣ ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Φερόεις Κάρριερς» ..			

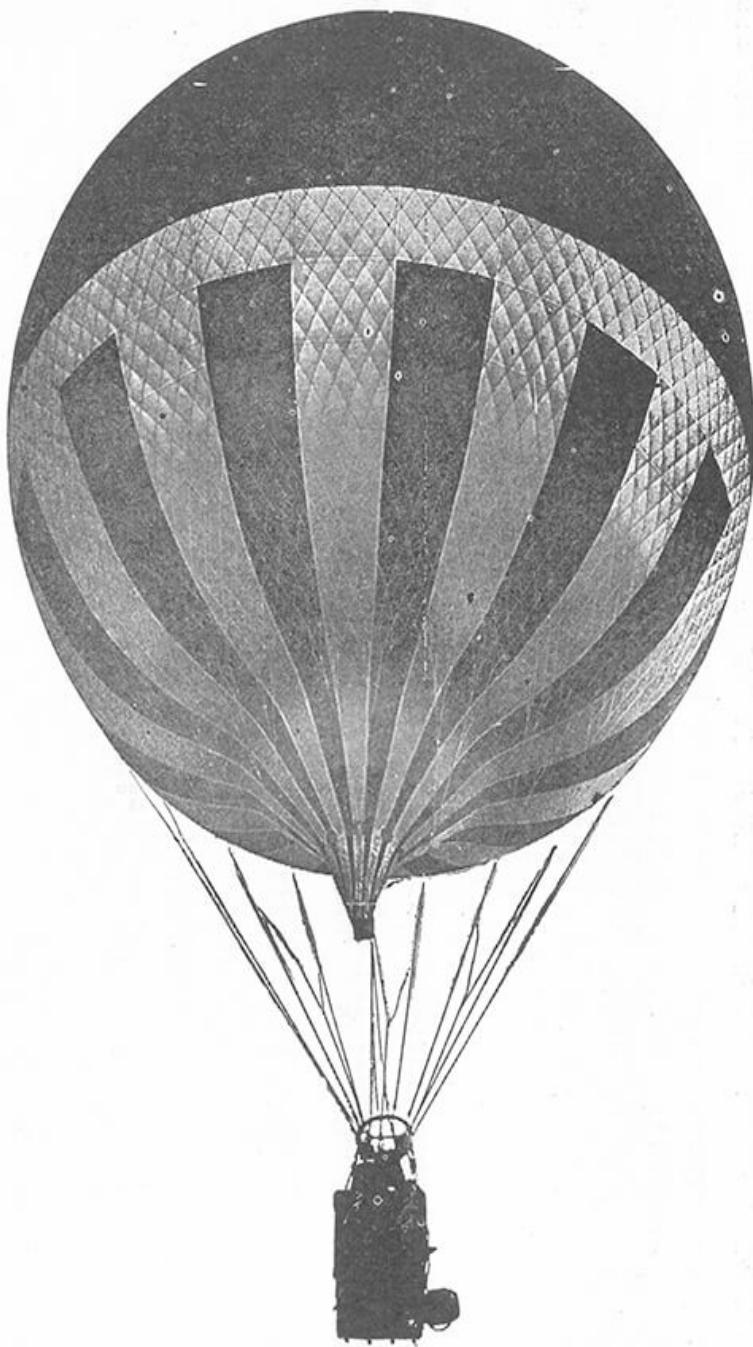
KATINA M. (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρόζα»	53	10339	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 28 Μαΐου διά Κόμπε
ΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Σεοίλιο»	58	13996	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Ιουν. διά Τόκιον
ΚΕΙ'Π ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βολανέσσο»	58	11755	εἰς θέσην 18.40 B. - 58.11 A. 25 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ινταρτριαλ Φρέυτ.»	57	17180	άνεχ. Αμοτερνταμ 31 Μαΐου διά Ρίο 'Ιανέριο
ΚΕΡΚΕΝΝΑΧ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουλινά»	51	6137	άνεχ. Λά Γκουλέτ 4 'Ιουν. διά Μπιζέρτα
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριώντα»	59	24333	άνεχ. Άγ. Βικέντιον 17 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυκήναιαν»	66	44867	διπλήθε Ντόρερ 26 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	άνεχ. Μπόννυν 1 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδμος»	64	29797	άνεχ. Μίνα άλ Φαχάλ 29 Μαΐου δι' 'Οπόρτο
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυριμδών»	58	20487	άνεχ. Μοντεβίδεο 21 Μαΐου διά Πειραιᾶ
KINAROS	(N.A.T.)	έτ. «Κριόμαρ»	49	8328	άνεχ. Λάς Πάλμας 16 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
KISMET (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	61	24527	άνεχ. Ντώρμπαν 23 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
KISSABOS (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίλ Τράνσοπορτ»	56	23232	άνεχ. Άγ. Βικέντιον 6 'Ιουν. διά Μπ. 'Αύρες
KITSA (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένιφερ»	54	8516	διπλήθε Ντόρερ 26 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
KLAARENTEΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντινένταλ»	60	22944	άνεχ. Ντώρμπαν 24 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
KLEANΘΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκρούντ Γουίντ»	59	10400	διπλήθε Κυριακή πολιν 21 Μαρτ.
KLEIO	(N.A.T.)	έτ. «Κλεί»	51	7542	έφθ. Μόζι 31 Μαΐου
KLEIΩ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίδινα»	38	7590	άνεχ. Σακάι 23 'Απρ. διά Κολντέρα
KLYTIA (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	22129	άνεχ. Κισαράρού 7 Μαΐου διά Χίλην
KONKAP ΠΑΙΓΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ»	68	23258	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 30 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
KONKAP ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ Μαριτάιμ»	70	23400	έφθ. Κιγκούτων (Ζαμ.) 3 'Ιουν.
KONΣΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντελλέσιον»	52	11755	έφθ. Αμβούργον 25 Μαΐου (έπωληθ)
KONΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλρους»	56	12754	άνεχ. Αμβούργον 19 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
KOPPERLANT (κυπρ.)		έτ. «Έγκαινα»	55	3264	άνεχ. Παραντίν 29 Μαΐου διά Τομπάτα
KORINΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανούσέβα»	63	30705	έφθ. Γιοκοχάμαν 30 Μαΐου
KΟΡΣΑΙ'Ρ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτερν Σπ Τράνσοπαρτ»	62	15000	άνεχ. Σακάι 24 'Απρ. διά Κολντέρα
KΟΡΦΟΥ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Νάζος»	69	9045	άνεχ. Κισαράρού 7 Μαΐου διά Χίλην
KΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόδμος»	49	7378	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 30 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
KΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμη»	57	30332	έφθ. Σιγκαπούρην 3 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδος
KΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφιελ»	44	14875	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουν. διά Βιλελμούχαφεν
KΟΥΗΝ ΣΟΛΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάροιλ»	53	10000	άνεχ. Θέσσαλη 22 Μαΐου δι' 'Αθάναν
KΟΥΝΙΣΤΡΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουνιστρα»	44	7199	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 5 'Ιουν.
KΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24664	διπλήθε Ουσάντ 2 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
KΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ Φρέυτερς»	47	1860	έφθ. Τσάνα 1 'Ιουν.
KΡΟΥΤΗΣ (N.A.T.)	έτ. «Αϊδορού Κόουστ»	43	8443	έφθ. Φώλευ 4 'Ιουν.	
KΡΟΥΣΕΣ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κομ. Οίλ Κάρριερς»	57	20778	άνεχ. Χιούστον 29 Μαΐου διά Τοιταγκόκ
KΥΘΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	57	13895	άνεχ. Λός 'Αντζελες 7 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
KΥΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	άνεχ. Σιγκαπούρην 5 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
KΥΠΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπιρτάθ»	43	6996	εἰς θέσην 31 B. - 28 Δ. 19 Μαΐου διά Κούβαν
KΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βρόνκα»	52	7415	έφθ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 27 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
KΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρδαμύλιαν»	51	2644	έφθ. Πειραιά 30 Μαΐου
KΥΡΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κύρκοπιργκ»	54	11743	έφθ. Σπετζία 27 Μαΐου
KΩΝΣΤΑΝΕ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Ζαΐρ»	48	3455	έφθ. Φώλευ 4 'Ιουν.
KΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεύς»	64	34827	έφθ. Λά Σκίρα 3 'Ιουν.
KΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταμάσος»	52	10593	άνεχ. Μπάκιανα 24 Μαΐου διά Ραθέναν
KΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρδρίζαν»	51	2430	έφθ. Νέαν 'Οριεάνην 3 'Ιουν.
KΩΣΤΙΚΟΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κρούμαρ»	56	3430	άνεχ. Αλύρουσταν 27 Μαΐου διά Σουύδα
ΛΑΒΕΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κοστίκος»	39	2993	έφθ. Μπάλμπα 26 Μαΐου
ΛΑΕΡΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Μαριτάιμ»	55	8281	ίδες «ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΝΤΑΝ», σημ. έλληνική
ΛΑΙΑΝΗ ΕΛΣΠΕΘ	(N.A.T.)	έτ. «Στάλα»	50	8530	άνεχ. Σιγκαπούρην 5 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΛΑΙΑΝΗ ΝΤΟΡΟΥΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χρήλακ»	53	3545	άνεχ. Χόγκ - Κόγκ 30 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΛΑΚΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργάκα»	53	11262	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Μαΐου
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γλόριαθ»	47	8537	άνεχ. Τεργεότον 2 'Ιουν. διά Σιδέρη
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	59	27462	άνεχ. Πάτης 6 'Ιουν.
ΛΑΚΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηκώκη»	65	34185	άνεχ. Πούντα Κουσίλο 21 Μαΐου δι' 'Αμοτερνταμ
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	61	13360	άνεχ. Ράς Τανούρα 9 Μαΐου διά Σαίν Τζόν (N.B.)
ΛΑΜΨΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάμψις»	55	3000	άνεχ. Λός Πάλμας 14 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	56	23880	άνεχ. Λός Πάλμας 29 Μαΐου διά Πουέρτο Κορτές
ΛΑΣΤΡΙΓΟΝΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίθισσο»	56	4388	άνεχ. Κάζαμπλανκα 5 'Ιουν.
ΛΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωνσταντίνος»	47	7029	άνεχ. Αλύρουσταν 2 'Ιουν. διά Πούλο Σαμούδη
ΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λένα»	48	2563	άνεχ. Βαλτιμόρων 22 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιλιοσόδης»	57	10499	άνεχ. Ηστόκαμ 5 'Ιουν. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ	(N.A.T.)	έτ. «Οσανά Φρέυτερς»	67	28776	έφθ. Γιουροπόρτ από 27 'Απρ.
ΛΗΤΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12577	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 Μαΐου
ΛΙΑΝΑ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	42	2881	διπλήθε Κωνάδιο 21 Μαΐου δι' 'Αμοτερνταμ
ΛΙΝΑΔΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα»	58	15987	άνεχ. Τοκουγιάμα 21 Μαΐου διά Πούλο Σαμούδη
ΛΙΝΑΙΔΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Αζούλ»	57	20730	άνεχ. Ράς Τανούρα 29 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΛΙΝΑΙΔΑΣ ΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόροιπς»	57	9364	έφθ. Καζαμπλανκα 5 'Ιουν.
ΛΙΝΑΙΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	57	7478	άνεχ. Σουάμια 9 Μαΐου δι' 'Αγγλιαν
ΛΙΝΑΙΔΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	διπλήθε Πόρτ ντε Μπούνι 25 Μαΐου διά Μπάνιας
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	58	27466	έφθ. Πόρτ ντε Μπούνι 1 'Ιουν.
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντελέσιον»	64	29396	άνεχ. Κόπερδικ 28 Μαΐου δι' 'Αρχάγγελον
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Λωζάνη»	52	2906	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	άνεχ. Μπαρμπάντος 5 'Ιουν. διά Μαρακάιμπο
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60	13592	άνεχ. Κόμπει 30 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανούσεανίκ Π.Κ.»	58	24065	άνεχ. Αμέρεσαν 3 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα Μπορεαλίς»	69	18923	άνεχ. Παναμά 26 Μαΐου
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ιότι»	47	4344	άνεχ. Πόρτ Αρθουρού 24 Μαΐου διά Θιλαδέλφειαν
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Λατομίτισα»	54	1970	άνεχ. Μαλάγα 5 'Ιουν. διά Λιθερπούλ
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλ. Θαλάσσαι Μεταφοραι»	57	10044	άνεχ. Κοατζακόλακος 5 'Ιουν. διά Τάμπα
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μάνια»	46	1962	διπλήθε Κωνάδιο πολιν 7 Ιουν. διά Καλαι
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν Σίππ.»	54	3596	άνεχ. Μπαρμπάντος 5 'Ιουν. διά Μαρακάιμπο
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντινένταλ»	58	22286	άνεχ. Αμέρεσαν 3 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Χιούστον 4 'Ιουν. διά Καράτσι
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραδών»	58	16522	άνεχ. Τομπάτα 23 Μαΐου διά Μασινόλδο
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρόπα»	43	15028	άνεχ. Πιοκοχάμαν 16 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	66	15404	άνεχ. Μελδουρνίου 28 Μαΐου διά Κεϋλάνην
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Παναδί»	62	8951	εἰς Μέσοευ Μπάρ 2 'Ιουν.
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρορούσέρτε»	51	1600	άνεχ. Μπόταν 24 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Θεοκίνα»	55	2502	έφθ. Σάντος 5 'Ιουν.
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ελθαπόρες»	68	14800	εἰς Σάντος 5 'Ιουν.
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σιγκάλ»	51	5747	άνεχ. Πειραιά 2 'Ιουν. διά Μάλτον
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Λείξοες 24 Μαΐου διά Γάνδον
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	διπλήθε Παναμά 12 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέκο»	43	7290	άνεχ. Τεμπλαντόρα 29 Μαΐου διά Μόμπιλ
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ντελαντέρα»	63	9190	άνεχ. Σάντο Ντομιγκό 30 'Απρ. διά Κεντρ. Αμερικήν
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Θεοκίνα»	55	2502	έφθ. Σάντος 5 'Ιουν.
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ελθαπόρες»	68	14800	εἰς Σάντος 5 'Ιουν.
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριώντα»	49	10596	άνεχ. Πειραιά 2 'Ιουν. διά Μάλτον
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπέλλα»	55	12597	άνεχ. Λείξοες 24 Μαΐου διά Γάνδον
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπρούνα»	55	23802	διπλήθε Παναμά 12 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΛΙΝΑΙΔΡΑΝΟΙ ΣΙΛΑΝΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτου»	66	19411	άνεχ. Τεμπλαντόρα 29 Μαΐου διά

ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρισίρα»	49	10337	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 18 Μαΐου διὰ Ντουμάι
ΜΑΡΙΤΕΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολικός Άστρο»	53	11310	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 3 'Ιουν. διὰ Τρίνινταν
ΜΑΡΙΤΕΑ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κούριον»	37	5345	έφθ. Βενετίαν 2 'Ιουν.
ΜΑΡΙΩ	(N.A.T.)	έτ. «Ποραμάσοντ»	65	18319	άνεχ. Σπέτζα 30 Μαΐου διὰ Θεσσαλίαν
ΜΑΡΚΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Εκκομοντόρε»	68	36365	έφθ. Χουάσκο 15 Μαΐου
ΜΑΡΚΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόρκος»	50	7622	έφθ. Αθάναν 31 Μαΐου
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πάνδια»	61	12011	έφθ. Βανκούμπερ 3 'Ιουν.
ΜΑΡΚΟΣ ΠΡΩ'ΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τάιν»	48	4575	άνεχ. Αστόντ 22 Μαΐου
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρος»	54	16573	άνεχ. Χόρ αλ 'Αμραγιά 25 Μαΐου διὰ Ντώρμπαν
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόσοπαρο»	46	7327	άνεχ. Τοιταγκόγκ ρόδις 4 'Ιουν. διὰ Καλκούταν
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδομικ»	56	23871	άνεχ. Κοοίν 1 'Ιουν. διὰ Χάργκ 'Αιλαντ
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σιών»	64	9390	έφθ. Βούμπαν 28 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσπαρο»	46	7333	άνεχ. Λάς Πάλμας 2 'Ιουν. δι' 'Αθάναν
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ Ζ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γαλάζιας»	65	34185	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 20 Μαΐου διὰ Μιλάζο
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αιρθιλ Μότοροπο»	57	8855	διπλής Κων) πολιν 11 Μαΐου διὰ Μπουργκάς
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	52	22353	άνεχ. Τζιμπούτι 6 Μαΐου διὰ Βουλγαρίαν
ΜΕΘΩΝΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	58	29139	άνεχ. Γενόβαν 1 Μαΐου διὰ Περοϊκόν Κόλπον
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11691	άνεχ. "Αντεν 30 Μαΐου διὰ Μπαντάρ Μαχαάρ
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιναλ»	66	39612	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 3 'Ιουν. δι' 'Ισπανίαν
ΜΕΛΤΕΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιθέρσαλ Τράμπο»	58	8671	διπλής Γιβραλτάρ 5 'Ιουν. διὰ Βαρκελώνην
ΜΕΡΡΥΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεριτάθ»	43	8158	διπλής Μπρούνωμπούτε 1 'Ιουν. διὰ Λένινγκραντ
ΜΕΡΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα»	43	7214	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουν.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΔΡΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουίλα Γκαλάντε»	65	57307	άνεχ. Τοίμπα 16 Μαρτ. διὰ Περοϊκόν Κόλπον
ΜΕΤΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνεπότουνο»	58	25275	έφθ. Γιοκοχάμαν 25 Μαΐου (έπισκευαι)
ΜΕΤΣΩΒΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	61	30906	άνεχ. Κορούνα 4 'Ιουν. διὰ Περοϊκόν Κόλπον
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΜΗΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις Σ.»	48	2086	εἰς Πειραιά ἀπό 22 'Απρ.
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις Σ.»	44	7291	άνεχ. Αθάναν 21 'Απρ. διὰ Νουεβίτας
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	(N.A.T.)	Έλλ. 'Ετ Ναυτ. & Βιού	60	18889	διπλής Γιβραλτάρ 5 'Ιουν.
ΜΙΑΝΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	άνεχ. Καράκας Μπαίν 27 Μαΐου
ΜΙΜΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμμασθε»	36	2760	άνεχ. Τακοράντι 28 Μαΐου δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργυνάρντια»	68	9069	έφθ. Πενάγκ 30 Μαΐου
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	άνεχ. Ράς Τανόύρα 25 Μαΐου διὰ Καρθαγένην
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλαμίς»	39	3485	έφθ. Αστόντ 3 'Ιουν.
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λαίντυ»	69	1572	άνεχ. Φελιζηπορία 3 'Ιουν. διὰ Σπέτζια
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάιον»	70	1570	έφθ. Μόζι 1 'Ιουν.
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'Τ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάϊτ»	70	1569	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 3 'Ιουν.
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάκ»	69	1560	άνεχ. Ορφεπόρ (Μπαχ.) 23 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάνς»	69	1572	άνεχ. Μόμπιλ 14 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάρκ»	69	1560	έφθ. Ταμπικό 30 Μαΐου
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Ν	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λείν»	70	1569	έφθ. Κριτομάς 'Αιλαντ 4 'Ιουν.
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Σ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λείς»	69	1572	άνεχ. Πουάν 20 Μαΐου διὰ Κοονάν
ΜΙΝΙ ΛΙΩΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λιφτ»	70	1565	άνεχ. Κείν Τάουν 5 'Ιουν. διὰ Κόντινεντ
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λορντ»	69	1565	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 30 Μαΐου
ΜΙΝΩΑΝ ΚΙΓΚ	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλο»	63	7363	άνεχ. Κείν Τάουν 13 Μαΐου δι' 'Ισπανίαν
ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΛ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθερν Ναβ.»	58	10490	έφθ. Γδύνια 30 Μαΐου
ΜΙΝΩΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνωαν»	57	8180	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 28 Μαΐου δι' 'Αθίλες
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	57	21267	άνεχ. Κομώ Μπαίν 23 Μαΐου διὰ Γδύνια
ΜΙΡΕΙΓ'Γ	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμάρ»	56	8650	άνεχ. Μπ. "Αύρες 21 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μιρέιγ»	57	6363	άνεχ. Βαλένθια 3 'Ιουν. διὰ Βαρκελώνην
ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιούμαρ»	66	22241	έφθ. Χιροκάθα 27 Μαΐου
ΜΙΣΤΡΑΛ Ι	(N.A.T.)	έτ. «Ακτώρ»	69	9241	άνεχ. Ντακάρ 1 'Ιουν. διὰ Μπεζάια
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροβίγκια»	59	26737	άνεχ. Μένο 'Αχμαντ 2 'Ιουν. διὰ Μανίλαν
ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣΩ	(N.A.T.)	έτ. «Ιλουντόζοτ»	55	15807	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 29 Μαΐου δι' 'Αρούμπα
ΜΙΧΑΗΛ Γ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣΩ	(N.A.T.)	έτ. «Μαροιμίεντο»	65	28313	άνεχ. Κείν Τάουν 6 'Ιουν.
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	22129	άνεχ. Χάργκ 'Αιλαντ 4 Μαΐου διὰ Σαιν Τζών (Ν.Α.)
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	53	11289	άνεχ. Τζωρτζασουν 25 Μαΐου δι' 'Αρούμπα
ΜΙΧΡΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	54	3964	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν.
ΜΟΣΧΑΝΘ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιεβόντε»	51	3386	έφθ. Λιθερουόλι 29 Μαΐου
ΜΠΑΖΑΙΛ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαζίλ»	48	3574	άνεχ. Λιοσαβώνα 2 'Ιουν. διὰ Βίγκο
ΜΠΑΖΑΙΛ III	(N.A.T.)	έτ. «Σέρο - Γκουάκο»	65	18459	άνεχ. Βαλτιμόρων 30 Μαΐου δι' 'Ισπανίαν
ΜΠΕΛΛΟΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρφας»	52	4303	άνεχ. Σάν Σάν Χουάν (Π.Π.)
ΜΠΕΣΣΗ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέσον»	67	43231	άνεχ. Φώλει 1 'Ιουν. διὰ Περοϊκόν Κόλπον
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπινθέρ»	57	20464	διπλής Παναμά 1 Μαΐου διὰ Μένα 'Αχμαντί
ΜΠΛΑΚ ΝΑΙ'Τ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Δλόξ»	45	5101	έφθ. Μακέιο 30 Μαΐου
ΜΠΛΑΟΥ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σή»	48	3335	διπλής Παναμά 17 Μαΐου διὰ Γαλάται
ΜΠΟΝΑΜΑΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επορεός»	58	988	έφθ. Νέαπολιν 6 'Ιουν.
ΜΠΟΡΝΜΑΟΥΘ	(N.A.T.)	έτ. «Μπορνμάουθ»	56	10413	διπλής Παναμά 11 Μαΐου διὰ Πουσάν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	53	12861	άνεχ. Μπαντάρ Μαχαάρ 23 Μαΐου διὰ Μομπάσα
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγις»	59	22844	άνεχ. Μουρόραν 23 Μαΐου διὰ Ντουμάι
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστουνιντ»	56	10062	άνεχ. Πόρτ 'Αρδουρ 25 Μαΐου
ΜΠΡΙΓΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Εκλορίανα»	51	2633	διπλής Γιβραλτάρ 29 Μαΐου
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλλα»	50	9627	διπλής Παναμά 4 'Ιουν.
ΜΥΘΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μπορέας»	67	39617	διπλής Παναμά 29 'Απρ. δι' 'Ισπανίαν
ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	62	30846	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 18 Μαΐου διὰ Περοϊκόν Κόλπον
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυστράς»	57	25267	έφθ. Τοκουγάιμα 29 Μαΐου
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	64	17487	άνεχ. Σακάι 1 Μαΐου δι' 'Αυστραλίαν
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	67	11025	άνεχ. Κόμπε 31 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΝΑΒΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άργους»	43	8505	διπλής Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. δι' 'Ινδιαν
ΝΑΝΑ Π. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νανά Π.»	53	4502	άνεχ. Σαν Τζών (Ν.Β.) 26 Μαΐου διὰ Τσάλντερ
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 4 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΝΑΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάντ»	59	24009	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 31 Μαΐου διὰ Πουάντ α Πιέρ
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΠΑΙΔΑΝΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 25 Μαΐου δι' 'Ισπανίαν
ΝΑΥΜΑΧΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναυμάχος»	46	8550	έφθ. Ναγκόγια 31 Μαΐου
ΝΑΥΣΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαφέλλα»	61	10744	άνεχ. Βανκούμπε 2 'Ιουν. δι' 'Ινδιαν
ΝΑΥΤΟΜΟΝΤΙΑΛ Ι (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουλνάφτη»	52	20887	άνεχ. Τραμαντάι 3 'Ιουν. διὰ Μπάχια Μπλάνκα
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέα Ελλάς»	69	9241	διπλής Παναμά 27 Μαΐου
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλεύς»	58	12624	άνεχ. Τάπα 29 Μαΐου δι' 'Αρούμπα
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκράντε»	58	24068	διπλής Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. διὰ Ντόντζες
ΝΕΔΙ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς»	38	7679	έφθ. Πρέστον (Κούθα) 26 Μαΐου
ΝΕΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ναούτοντ»	56	10693	έφθ. Βανκούμπε 3 'Ιουν.
ΝΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα»	38	4996	έφθ. Νεάπολιν 6 'Ιουν.
ΝΕΛΣΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ Ν. Κ.»	57	12784	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουν.
ΝΕΜΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεμέο»	54	11330	άνεχ. Βιλαδέλφειαν 2 'Ιουν. διὰ Βούμπαν
ΝΕΠΚΟ ΑΝΤΒΑΝΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεάνι Τ.»	58	29262	άνεχ. Γιουροπόρτ 28 Μαΐου διά Νέαν Ύόρκην
ΝΕΠΚΟ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	58	29141	έφθ. Πόρτα Τρέας 15 Μαΐου
ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Καρντενόζα»	67	15996	άνεχ. Ντώρμπαν 26 Μαΐου διά ΗΠΑ
ΝΕΡΕΙΝΤ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρα»	44	8577	άνεχ. Ντακάρ 3 'Ιουν. διά Πόρτο 'Αλεγκρες
ΝΕΡΕΙΝΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νερέιντ»	44	10544	άνεχ. Ματάντζας (Βεν.) 24 Μαΐου
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νεστός»	54	11301	άνεχ. Αμουσίν Μπαίν 23 Μαΐου διά Ρίθερ Πλέιτ
ΝΕΤΤΟΥΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεττούνο»	64	16073	άνεχ. Γιουσούπορτ 23 Μαΐου διά Ρίθερ Πλέιτ
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	55	11335	άνεχ. Αμερέρον 29 Μαΐου διά Περοϊκόν Κόλπον
ΝΕΦΩΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοποσιφίκι»	58	24256	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 15 Μαΐου
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	έφθ. Μπούκαρποτ 2 'Ιουν.
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ Κάρριερς»	60	14203	άνεχ. Ναγκόγια 26 Μαΐου
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	45	3739	άνεχ. Τάμπα 11 Μαΐου διά Μακόρις
ΝΙΚΟΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζενεράλ Θράτερς»	68	9034	άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 Μαΐου διά Παναμά

ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμψών»	58	20451	άνεχ. Πειραιᾶ 26 Μαΐου διὰ Φρεντερίσια
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Θράυτερ»	44	14800	έφθ. Νέαν 'Υρκν 4 'Ιουν.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουέστρα»	58	18184	διπλήθ. Παναμά 5 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέμους»	59	18180	άνεχ. Βοστώνην 26 Μαΐου διὰ Προδίντενς
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΙΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Άμπερ»	67	22549	άνεχ. Τεργέστην 1 'Ιουν. διὰ Λόουερ Μποτσάνων
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρίσιμ»	64	38649	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ποσιφίρι Κάρριερς»	67	25837	έφθ. Νταμπιέρ 5 'Ιουν.
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολυμύρα»	56	12402	άνεχ. Μοντεβίδεο 15 Μαΐου διὰ Μένα 'Αχμαντί
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	18210	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον 6 'Ιουν. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πετρολέρα 'Αρμαντόρα	52	12029	άνεχ. Ούμ Σαΐδ 20 Μαΐου διὰ Καμπάνα
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιας»	69	10600	έφθ. Νέαν 'Ορλέαντν 5 'Ιουν.
ΝΤΑΡΧΑΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πίλγασσος»	52	12557	άνεχ. Κεμπέκ 3 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πιέτρολεσούμι»	58	23102	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 25 Μαΐου διὰ Λά 'Εστακάντα
ΝΤΕΙΚΕΝΤΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουντγουρούντη»	58	30235	άνεχ. Ράς Τανούρα 11 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαον
ΝΤΕΛΩΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνορ»	68	9079	διπλήθ. Παναμά 25 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΤΕΛΩΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεπ 'Εντερπράϊ»	61	13198	άνεχ. Νιουκαστάλ (Αύστρ.) 2 'Ιουν. διὰ Πόρτλαντ (Βικ.)
ΝΤΕΛΩΙΚ ΣΚΑΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωρικ & Δελρική»	57	23960	άνεχ. Νέαν 'Υρκν 31 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΝΤΕΜΠΡΙΔ	(N.A.T.)	έτ. «Σεπ 'Εντερπράϊ»	63	13751	άνεχ. Μόζι 29 Μαΐου διὰ Κουάλα Ρούμπιν
ΝΤΕΞΤΡΕΧΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπγουαίνη»	58	10596	άνεχ. Χάιφας 3 'Ιουν. διὰ Ντεμπράρα
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πράντον»	63	15249	άνεχ. Πόρτ Λινκόλν 25 Μαΐου διὰ Κείπ Τάουν
ΝΤΗΖΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καζαπλάνκα»	57	22006	διπλήθ. Εσκουμινς 22 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον»	57	20458	άνεχ. Αύγουστον 27 'Απρ. διὰ Ράς Τανούρα
ΝΤΗΦΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ντερέπράϊ»	60	19988	άνεχ. Κουάλα Ρούμπιν 26 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΝΤΟΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντόβερ»	53	15826	άνεχ. Μένο 'Αχμαντί 28 Μαΐου
ΝΤΟΔΟΙΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Ντόλφιν»	48	2413	έφθ. Χάιφα 3 'Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θουκίδης»	51	12590	έφθ. Πειραιᾶ 4 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθέηνς»	53	12200	έφθ. Μπαλικπαν 21 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	50	9956	άνεχ. Ντουμάρι 25 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	43	10865	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 27 Μαΐου διὰ Ντουμάρι
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	58	10483	διπλήθ. Παναμά 3 'Ιουν. διὰ Γένοβαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μίντλαντ»	51	14804	άνεχ. Μορμούνικαο 29 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμπις»	54	11478	άνεχ. Αύγουστον 29 Μαΐου διὰ Νύμπορηκ
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	57	9881	άνεχ. Βοστώνην 5 'Ιουν. διὰ Σάντο Ντομίκο
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	55	11209	άνεχ. Ράς έσ Σιδέρ 7 'Ιουν. διὰ Πόρτ ντε Μπούκ
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπατπίπη»	56	8716	έφθ. Τάιν 27 Μαΐου
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης»	60	28655	άνεχ. Χάργιας 'Αιλαντ 25 Μαΐου διὰ Ματσουγιάμα
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέσολιουντ»	56	10486	έφθ. Πόρτ Πιρί 4 'Ιουν.
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέτζεντι»	66	45280	διπλήθ. Φινιοτέρον 7 'Ιουν. διὰ Τής
ΝΤΡΑΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αλκων»	56	8424	διπλήθ. Παναμά 30 Μαΐου
ΞΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθερίου Μπάλκ Τρανο.»	56	11412	έφθ. Εμδεν 26 Μαΐου
ΟΔΑΓΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρη»	47	2836	διπλήθ. Κωνάρην 28 Μαΐου διὰ Βεγγάζην
ΟΔΙΒΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανια»	43	7265	άνεχ. Αθαναν 20 Μαΐου διὰ Μαριέλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάιτνιγκ»	48	2724	έφθ. Βίγκο 31 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΚΚΡΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουράγκο»	69	97468	άνεχ. Μένο 'Αχμαντί 3 Μαΐου διὰ Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντεμεράρα»	70	98726	διπλήθ. Γιβραλτάρ 1 'Ιουν. διὰ Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόλμπεκ»	70	108500	εἰς Σακάι υπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οομπροντ»	70	111500	εἰς Σαίν Ναζάρη υπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γράντον»	70	98000	άνεχ. Φιννάρτ 19 Μαΐου διὰ Μένα 'Αχμαντί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΑΛΑΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καραγκένα Σίππιγκ»	54	13652	έφθ. Κόμπη 28 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμόρούζ»	54	20453	άνεχ. Νέαν 'Υρκν 25 Μαΐου διὰ Λά Σαλίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜ'Ζ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ειδονετέλη»	54	20495	έφθ. Σαιντ 'Αννα Μπαι 1 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηγουελά»	65	38607	έφθ. Μασσαλίαν 8 Μαΐου (έπισκευαί)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέμπτημπανκ»	64	32380	άνεχ. Μπαχρέύν 3 'Ιουν. διὰ Βαγκαρέη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντενι»	65	32478	άνεχ. Μελβούρην 25 Μαΐου διὰ Κουσίν 'Αιλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ ΑΔΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ»	64	38598	διπλήθ. Γιβραλτάρ 5 'Ιουν. διὰ Καστέλλαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ ΓΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρταμαρ»	65	38608	διπλήθ. Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διὰ Τομπρούκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονέσπαιον»	65	32407	άνεχ. Ράς Τανούρα 23 Μαΐου διὰ Γαλλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρόου Σίππιγκ»	54	14047	άνεχ. Βοστώνην 30 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρίνουντ»	58	27602	άνεχ. Ράς Τανούρα 16 Μαΐου διὰ Καλούντημποργκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανομαρίνη»	50	24741	έφθ. Βιλγκικτών (Β.Κ.) 4 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τάεστερ»	53	14221	άνεχ. Μοντεβίδεο 24 Μαΐου διὰ Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙ'Κ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τημάρπαντος»	53	14009	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδα»	54	17999	άνεχ. Μπαντάρ 'Μαχασάχρ 2 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΙΟΝΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλουζίλαντ»	49	24682	εἰς Σαίν 'Αννα Μπαι 11 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικο»	53	18781	άνεχ. Πέρτ Εβεργκλέιντς 22 Μαΐου διὰ Καριπίτο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρήνθιλ»	54	13934	άνεχ. Πούντα Καρντόν 2 'Ιουν. διὰ Προδίντενς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΙ'ΓΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	55	13709	άνεχ. Ντακάρη 3 'Ιουν. διὰ Μπόννυ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΓ'ΙΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τίρομοντ»	66	18476	διπλήθ. Παναμά 23 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ	(N.A.T.)	έτ. «Κλάιφον»	65	15577	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 24 Μαΐου διὰ Τελόκ Ρουμάνια
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ινγκούντη»	68	15800	άνεχ. Βιτόρερα 23 Μαΐου διὰ Γκίζον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σωμέρεστ»	65	15577	άνεχ. Κόρνερ Μπρόνι 29 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φάλμουθ»	65	15671	άνεχ. Πέρτ Εβεργκλέιντς 30 Μαΐου διὰ Κέιπ Τάουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κινοντέιλ»	69	15688	άνεχ. Ντύρμπαν 11 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΙ'ΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αντέρελεύ»	67	15697	έφθ. Λονδίνον 4 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίγιαν»	69	15808	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 28 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χόσουλαντ»	69	15668	άνεχ. Βιτόρερα 23 Μαΐου διὰ Σελλάντον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρυλέρου»	55	13934	άνεχ. Αμέρερο 4 'Ιουν. δι' 'Αλγερίον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	32008	άνεχ. Ράς Τανούρα 20 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούζ'ορ»	59	32007	άνεχ. Τομπού 25 Μαΐου διὰ Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σημπρούκ»	54	17999	άνεχ. Ντύρμπαν 4 'Ιουν. διὰ Φιλαδέλφειαν 3 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μονράδιτ Τράνσονπορτ»	55	37958	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 29 Μαΐου διὰ Παιλάκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ Σιππιγκ»	60	37744	άνεχ. Ράς Τανούρα 21 Μαΐου διὰ Σάο Σεμπαστίαο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραπαίν»	63	30574	άνεχ. Ντύρμπαν 23 Μαΐου διὰ Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΑΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούσερν»	64	30581	άνεχ. Λίθερπούλ 3 'Ιουν. δι' 'Αρξέδ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μέλμπουρον»	65	15179	άνεχ. Τεμπλοντάρα 4 'Ιουν. δι' 'Αλαμπάμα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΟΚΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΟΕντένταλ»	58	27602	άνεχ. Μένα Σαούδ 27 Μαΐου διὰ Ντελαγούνεάρ Σίτυ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕ'ΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάλκον»	65	47493	άνεχ. Μασσαλίαν 1 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΛΕ'ΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηπφορντ»	50	17791	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 21 Μαΐου διὰ Ταράντο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμ Λάινς»	31	18563	άνεχ. Νέαν 'Υρκν 2 'Ιουν. (κρουαζίέρα)
ΟΡΕΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Λό Εμπρέσσο»	56	21090	άνεχ. Ντόντζες 27 Μαΐου διὰ Τρίπολιν (Λιθάνου)
ΟΡΙΕΝΤ ΚΑΙΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερόσεαν Μπάλκ»	56	12159	έφθ. Γιοκοχάμ'ν 31 Μαΐου
ΟΡΙΕΝΤ ΣΗΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσερέινταν»	54</td		

ΟΥΛΥΣΣΕΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπελδιέντος»	57	18176	εις 'Αμβέρσαν άπό 12 'Απρ.
ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσουέρτε»	55	1839	έφθ. Γκάρτον 7 'Ιουν.
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	29	2692	έφθ. Γκάντια 1 'Ιουν.
ΟΥΡΑΝΟΣ		έτ. «Τρέιντερ Σίππιγκ»	61	19523	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 2 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ (κ.)		έτ. «Φών»	54	2588	άνεχ. Ραούνα 30 Μαΐου διά Πιεταρασάρι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	50	8273	έφθ. Χάρπον 28 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Καοδίγια»	58	10659	άνεχ. Αύγουστον 27 Μαΐου διά Κεμπέκ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΥΚΚΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερταδρύσσεσ»	43	7296	διήλθε Κωνυμού πολιν 26 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΑΗΓΗΤΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Συντόρ»	49	5414	έφθ. Καντί 2 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιδρά»	52	4486	είς Δάντοις άπό 23 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Τζώρτζ»	43	8426	άνεχ. Χάρπον ρόδης 12 Μαΐου διά Σάντος
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελτράνονσορτ»	57	10493	έφθ. Μόζι 31 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόπκατ»	39	3562	έφθ. 'Αμδέρσαν 4 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΟΣ Λ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πονάγος»	52	2517	έφθ. Τεργέστην 2 'Ιουν.
ΠΑΝΑΧΑΤ'ΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεψύρ»	63	30408	άνεχ. Λάς Πάλμας 20 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΠΑΝΘΗΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμαρτ»	54	15841	άνεχ. Νέαν Υόρκην 4 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοῦς»	43	2867	άνεχ. Πειραιᾶ 23 Μαΐου διά Βιρτζίτων
ΠΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μορίν Κ.»	58	12417	άνεχ. Μπαχρέιν 2 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΠΑΠΑΦΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελένη»	67	43231	άνεχ. Μιλάφορτ Χάρεν 29 Μαΐου διά Μπαχρέιν
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάλιμα»	44	3857	είς Μοτρίκι από 10 Μαρτ.
ΠΑΡΑΘΕΝΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανάνδ Σίππινγκ»	51	996	διήλθε Χέλοιμπορκ 2 'Ιουν. διά Ρίγα
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπάχια»	57	8184	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουν.
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23607	άνεχ. Ντώρμπαν 19 Μαΐου διά Περαικόν Κόλπου
ΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλόρα»	61	13912	άνεχ. Ντακάρ 4 'Ιουν. διά Δουνκέρκην
ΠΑΣΙΟΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελεστιά»	65	38116	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 3 'Ιουν.
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλτερ»	54	7530	έφθ. Βεραρκούς 13 Μαΐου
ΠΑΤΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλα»	50	5623	έφθ. Μπελάδων 31 Μαΐου
ΠΑΤΡΑΙ'Κ ΣΚΑΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Πάτριαρχ»	43	7172	άνεχ. Βεραρκούς 4 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλος»	43	6998	διήλθε Γιόραλτάρ 28 'Απρ. δι' 'Αδάναν
ΠΑΦΟΣ		έτ. «Κινύρας»	58	13545	άνεχ. Φραντσάντ 26 Μαΐου διά Σαδάνναν
ΠΕΛΑΣΓΟΣ		έτ. «Ιον»	52	5483	έφθ. Θεούτο 2 Μαΐου δι' 'Απαλα/Λάγκος
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	διήλθε Σάουθεντ 31 Μαΐου διά Μπόννυ
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόδι»	36	5164	είς θέσιν 26.2 B - 14.50 Δ 3 'Ιουν. διά Φρπόρτ
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορνέλλα»	54	19440	άνεχ. Πούντα Καρντόν 30 Μαΐου διά Χάρπον ρόδης
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	άνεχ. Ντώρμπαν 30 Μαΐου διά Περαικόν Κόλπου
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περαματάρης»	41	6464	έφθ. Σαμούντα 31 Μαΐου
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ»	51	1077	άνεχ. Λουάντα 1 'Ιουν. δι' 'Αμπιτζάν
ΠΕΡΑ ΑΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	64	10865	διήλθε Σάουθεντ 31 Μαΐου διά Μπόννυ
ΠΕΡΑ ΚΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	58	8466	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν. διά Κότκα
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	63	10867	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 29 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	62	9908	άνεχ. Ροζάριο 1 'Ιουν. δι' 'Ισπωνίαν
ΠΕΤΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλόσαρο»	48	3349	άνεχ. Βενετίαν 18 'Απρ. διά Γιόραλτάρ
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Πάσοφικ 'Οιλ»	65	41255	άνεχ. Γιουρόπορτ 2 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπου
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	διήλθε Παναμά 2 'Ιουν.
ΠΗΤΕΡ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελνάθαλ»	61	13437	έφθ. Γιοκοχάμαν 31 Μαΐου
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σηστρεύ»	67	48747	έφθ. 'Αιδι 3 'Ιουν.
ΠΛΑΤΡΕΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάτρες»	44	7244	διήλθε Κωνυμού πολιν 8 Μαΐου διά Βατούμ
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12513	άνεχ. Ροζάριο 29 Μαΐου δι' 'Ιταλίαν
ΠΛΕΙΤ ΜΑΣΤΕΡ		έτ. «Πλέιτ»	53	9422	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν.
ΠΛΟΥΤΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βράχος»	59	10918	έφθ. 'Αμδύργον 3 'Ιουν.
ΠΛΩΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτρις»	68	35191	άνεχ. Βακαγίαμα 28 Μαΐου διά Νταμπιέρ
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σκάντυτομ»	66	33291	έφθ. Ούμ Σαιδ 24 Μαΐου
ΠΟΛΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Πάξ»	56	10483	έφθ. Ταράντο 6 'Ιουν.
ΠΟΛΕΙΡΕ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φώς»	54	1599	προσήραβεν εις Τρέοκο 15 'Απρ.
ΠΟΛΥΝΙΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρηπακ»	45	3605	διήλθε Παναμά 2 'Ιουν. διά Πούντα 'Αρένας
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βάλι ντι Κομπάρε»	57	8549	άνεχ. Μπιλάνιο 29 Μαΐου διά Βαλπαραϊζο
ΠΟΡΤΑΛΟΝ		έτ. «Άργυκον»	44	4897	έφθ. 'Ειδομασούθ 4 'Ιουν.
ΠΡΕΒΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστόμιντερ»	57	10389	άνεχ. Αγ. Θραγκίσκον 24 Μαΐου διά Πουσάν
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόπτυ»	46	8362	άνεχ. Ντώρμπαν 31 Μαΐου
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΒΗΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Κονκούιστα»	50	7721	άνεχ. Τάμπα 31 Μαΐου δι' 'Ανκόνα
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	59	9633	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 15 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	64	6345	άνεχ. Πασάγιες 27 Μαΐου διά Σαγκινάβ
ΠΡΟΜΠΤΥ (δ.)		έτ. «Πρόμπτιτο»	52	10188	έφθ. Μονφαλκόνε 21 Μαΐου
ΠΡΟΣΕΚΤΗ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ 'Αφρικά»	58	8369	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 30 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΠΡΟΤΟΚΑΗΤΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτόκληπτος»	44	7984	είς θέσιν 1.47 N - 9.50 Δ 27 Μαΐου διά Κίναν
ΡΑΙΜΠΟΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντωνία»	52	1346	άνεχ. Τεργέστην 4 'Ιουν. διά Δυράχιον
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλίκουε»	57	23693	διήλθε Γιόραλτάρ 6 'Ιουν. διά Λάς Πάλμας
ΡΕΓΓΙΝΑ (π. έπιδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνείς Κρουαζέρα»	39	10153	άνεχ. Πειραιᾶ 3 'Ιουν. (κρουαζέρα)
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	19047	άνεχ. Τομπάτα 31 Μαΐου δι' 'Αφρικήν
ΡΙΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραλάντα»	65	16334	άνεχ. Μορυουγκάδο 26 Μαΐου διά Κοκούρα
ΡΟΔΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόδι»	55	16927	είς Γκρότον από 28 'Απρ.
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστέρν Σπή»	56	21028	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 18 Μαΐου δι' 'Αμδέρσαν
ΡΥΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	έφθ. Αιδιός 4 'Ιουν.
ΡΩΜΥΛΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα»	59	21275	άνεχ. Τζεμπέλ Ντανά 28 Μαΐου διά Λιοσαβάνα
Σ. & Κ. ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φίλαντον»	56	9206	άνεχ. Χονδολούδην 15 Μαΐου διά Παναμά
ΣΑΒΒΑΣ (κ.)		έτ. «Σάννυν»	43	7230	έφθ. Αλεξάνδρειαν 31 Μαΐου
ΣΑΙΝΤ ΑΘΗΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αθηνά»	54	2716	άνεχ. Λάς Πάλμας 27 Μαρτ. διά Σουραμπάγια
ΣΑΙΝΤ ΑΝΑΡΕΑΣ (κυπρ.)		έτ. «Θάντερ»	58	3065	έφθ. Ρουέν 30 Μαρτ.
ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Νικολας»	57	20686	άνεχ. Καράκας Μπαίν 28 Μαΐου
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Κωνσταντίν»	58	9438	άνεχ. Αγ. Θραγκίσκον 25 Μαΐου διά Μεξικόν
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Νικόλας»	56	12279	άνεχ. Νεάπολιν 26 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Μαρία»	53	8715	άνεχ. Εσπιρούτο Σάντο 29 Μαΐου διά Πόρτν τε Μπούκ
ΣΑΙΝΤ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλάυντ»	59	12900	άνεχ. Αρουμπάν 19 Μαΐου δι' 'Ιολανδίαν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάθαλ»	66	16334	έφθ. Ναγκόγια 30 Μαΐου
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Γρηγορούσα»	53	12453	άνεχ. Τειμόπλι Μπαίν 20 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν Μαρίτ»	59	22332	άνεχ. Πόρτν τε Μπούκ 27 Μαΐου διά Ζουείτινα
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ		έτ. «Μαρίν 'Εξπρές»	53	7490	άνεχ. Θέουτα 17 Μαΐου δι' 'Αθάναν
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Τζώρτζ»	54	9755	έφθ. Χούκ Κόνγκ 3 'Ιουν.
ΣΑΙΝΑ ΛΑΔΑΜΙΝΑ (κυπρ.)		έτ. «Ποσειδόν»	56	2709	άνεχ. Τολέδο 26 Μαΐου
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιορδία»	57	8952	άνεχ. Λάς Πάλμας 28 Μαΐου διά Μπέιρα
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαζία»	49	10353	άνεχ. Μπορούτω 3 'Ιουν. διά Ντακάρ
ΣΑΝΝΥ ΚΛΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπολ Δ.»	53	6530	έφθ. Ρεσιφ 5 'Ιουν.
ΣΑΝΝΥ ΛΑΗΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπολ Σ.»	53	6531	έφθ. Παρανάγκουα 4 'Ιουν.
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηνουάνης Κάρριερς»	55	11922	άνεχ. Μπακρίν 30 Μαΐου διά Χάρυκ "Αίλαντ
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόροταρ»	59	29486	άνεχ. Αμπιτζάν 28 Μαΐου δι' 'Αρέζβ
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια Βαρβάρα»	46	2849	έφθ. Εμδεν 2 ΟΜαίου
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθίντα»	53	2550	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 3 'Ιουν. διά Κίγκοτων (Ζαμ.)
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Σαδάνναν 3 'Ιουν. διά Πόρτο 'Αλέγκρε
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουέρο»	65	31779	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 10 Μαΐου διά Ταράντο
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	57	9143	διήλθε Παναμά 19 Μαΐου διά Τόκιο
ΣΑΞΕΣΟΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαδέσσορ»	63	11471	έφθ. Αβελαΐδα 3 Μαΐου
ΣΑΥΟΥΘΟΓΟΥΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ 'Αφρικάν»	70	10600	άνεχ. Μπιλπάν 29 Μαΐου διά Παρανάγκουα
ΣΑΥΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανούσσεν-Φράιτερ»	44	14020	είς θέσιν 43.14 B - 15.99 Δ 30 Μαΐου διά Τόκιο
ΣΕΡΦΙΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαντίνελα»	54	19053	άνεχ. Αμδέρσαν 2 'Ιουν. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΣΗ ΕΞΠΑΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάστριαλ Κάρριερς»	58	13944	άνεχ. Κείπ Ταουν 10 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίάνα»	59	9165	έφθ. Ιννούσιμ 4 'Ιουν.
ΣΗΒΙΟΥ		έτ. «Φρίντομ»	51	3904	άνεχ. Κενόβαν 19 Μαΐου διά Λά Πλάτα
ΣΗΓΚΑΛ		έτ. «Οθερσούτ φρ.»	61	13083	άνεχ. Μαρικίκιον 2 'Ιουν. διά Μπιτούγκ
ΣΗΝΑΤ ΛΟΓΓΕΡ (π.)					

ΣΚΑΥΓΛΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαθιόζα»	63	12273	διπλήθε Παναμά 17 Μαΐου
ΣΚΙΑΘΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πραικούντε»	54	1813	άνεχ. Πειραιά 2 'Ιουν. διά Μπαντίρμα
ΣΚΙΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιούνο»	64	17487	διπλήθε Παναμά 19 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΣΝΙΚΟΛΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Συνικόλας»	50	6036	άνεχ. Φράτσουν 26 Μαΐου δι' 'Αμπιτζάν
ΣΟΚΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σοκόρι»	50	5304	έφθ. Καλλάρ 5 'Ιουν.
ΣΟΝΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Σουερτέ»	62	28387	άνεχ. Πειραιά 27 Μαΐου διά/Κούδαν
ΣΟΥΕΡΤΕ	(κυπρ.)	έτ. «Λίζα»	43	7267	διπλήθε Κεμπεκ 29 Μαΐου διά Λατάκια
ΣΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορούτσα»	57	10661	άνεχ. Μπαχρέιν 5 'Ιουν. δι' 'Αγγλίαν
ΣΟΦΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	29	9375	άνεχ. 'Αδάναν 6 Μαΐου διά Νουεβίτας
ΣΟΦΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	65	14048	εις 'Οζάκαν 4 'Ιουν.
ΣΟΦΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστόγουνιντ»	57	10398	έφθ. Απαντα) λάγκος 1 'Ιουν.
ΣΠΑΡΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτα»	69	8825	άνεχ. Σπάτη 4 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανέλλα»	56	1743	άνεχ. Καρθάγενην 1 'Ιουν. δι' 'Οράν
ΣΠΗΝΗΤΤΟΥΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόθικι	57	20683	άνεχ. Κορίν 4 'Ιουν. διά Χάργκ 'Αιλαντ
ΣΠΙΑΙΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ινισουλαρ»	54	6994	άνεχ. Τέμα 2 'Ιουν. διά Σαπέλε
ΣΠΥΡΟΣ (καν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίβι»	44	7240	εις Αμέρεραν από 6 'Οκτ.
ΣΠΥΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπύρος»	49	7591	άνεχ. Λουάντα 26 Μαΐου διά Λάς Πάλμας
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλιουσες»	64	34593	έφθ. Τοκουνιάμα 30 Μαΐου
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουαρέζ»	65	31428	άνεχ. Τζεμπέλ Ντανά 12 Μαΐου διά Βακαγιάμα
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουάλντεν»	56	30709	άνεχ. Γκάμπα 28 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΣΤΕΛΛΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντίνι»	55	3411	άνεχ. Πόρτ όφ Σπαιν 2 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΣΤΕΘΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφλαντ»	60	10733	έφθ. Μπουεναβέντουρα 20 Μαΐου
ΣΤΕΘΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκασούρο»	56	10360	άνεχ. Κομώ Μπαιν 11 Μαΐου δι' 'Αλγέριον
ΣΤΟΑΤ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθενερ»	53	8031	έφθ. Μπιλιμπάο 1 'Ιουν.
ΣΤΟΛΤ ΙΘΑΚΑ (μικτού)	(N.A.T.)	έτ. «Ιθακά Στάρι	51	12540	έφθ. Φρημάντα 4 'Ιουν.
ΣΤΟΛΤ ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζεμινί»	60	13481	έφθ. Φιλαδέλφειαν 3 'Ιουν.
ΣΤΡΥΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στρυμών»	69	16475	έφθ. Αστόρια 11 Μαΐου
ΣΥΠΡΙΑΝ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ Στήμα Ναδ.»	53	1764	έφθ. Αμμόχωστον 1 'Ιουν.
ΣΥΠΡΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρήνη»	50	1776	έφθ. Γκριμπούτη 6 'Ιουν.
ΣΥΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Θράύτερς»	68	9024	έφθ. Κόμπε 1 'Ιουν.
ΣΦΑΚΙΑ		έτ. «Άιδορος Κόουστ»	44	8636	άνεχ. Τσάλνα 24 Μαΐου διά Τοιταγκόγκ
ΤΑΙΝΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπον Σίπιπιγκ»	55	10697	διπλήθε Πόρτ Κόλπιπορ 29 Μαΐου
ΤΑΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξανδρού	51	2979	διπλήθε Κυν) πολίν 25 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιγνανέζα»	44	7349	άνεχ. Ντακάρ 3 'Ιουν. διά Θεσ) νίκην
ΤΑΡΠΟΝ ΚΛΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τάρμπιπρεύ	60	8742	άνεχ. Ντούκαστλ (Άντρ.) 28 Μαΐου δι' 'Ιαπωνιαν
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταρούν»	58	13581	άνεχ. Τάμπα 30 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΡΦ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκη»	56	8001	έφθ. Ντακάρ 4 'Ιουν.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ταρρούσιφτ»	57	7977	έφθ. Βανκούμπερ 27 Μαΐου
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΙΓ'ΦΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκη»	58	8465	άνεχ. Βάλδις Μπαιν 3 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνιαν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΕ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκη»	68	11026	διπλήθε Πάναμά 9 Μαΐου διά Κασσιούγκ
ΤΑΡΣΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαγιά Σπυρίδων»	47	5605	έφθ. Μπ. Άρρες 2 'Ιουν.
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντίνα Αναστάσιος»	57	21450	διπλήθε Γιβρατάρ 4 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΤΕΞΑΝΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερθέρσεον Οίλη»	68	48339	άνεχ. Ράς Τανούρα 12 Μαΐου διά Σάο Σεμπαστιάο
ΤΕΡΡΥ (δ.)		έτ. «Ελαεγκούρο»	68	14800	άνεχ. Χάργκ 'Αιλαντ 19 Μαΐου διά Λά Πλάτα
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Τέρροι»	52	12152	άνεχ. Αινδέροαν 2 'Ιουν. διά Βοστώνην
ΤΖΕΗΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορμος»	48	2226	άνεχ. Νάντντ 2 'Ιουν. διά Ρούεν
ΤΖΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ωιντελίτην»	65	19421	άνεχ. Κεμπέ 4 'Ιουν. διά Ρόττερνταν
ΤΖΕΝΝΥ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπεον»	51	4359	άνεχ. Τευλαντόρα 4 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΤΖΕΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σπονρέϋ»	69	9072	διπλήθε Ούοάντ 23 Μαΐου διά Κείπ Τάουν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθεον»	53	10856	άνεχ. Ντώμπαν 25 Μαΐου διά Περοκόν Κόλπον
ΤΖΟΥΛΙΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμότορες»	68	14800	άνεχ. Νιούκαστλ (Άντρ.) 4 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνιαν
ΤΖΩΝ ΚΡΟΣΜΠΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ορέ Κάρυκο»	57	6590	έφθ. Ντεμάρα 20 Μαΐου δι' Η.Π.Α.
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκ»	42	7268	άνεχ. Τανόρα 28 'Απρ. διά Περοκόν Κόλπον
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπάο»	54	19129	άνεχ. Κέιπ Τάουν 1 Μαΐου
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστάλαντικη»	66	39556	έφθ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουν.
ΤΖΩΝΝΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτα»	57	8680	άνεχ. Κορούνα 24 Μαΐου διά Σαγκάπον
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (ο.Μόλτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβαντάνι»	39	5270	άνεχ. Νάντντ 2 'Ιουν. διά Βοστώνην
ΤΙΝΑ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	59	1187	άνεχ. Πειραιά 7 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλιμας»	53	28798	διπλήθε Γιβρατάρ 20 Μαΐου δι' 'Αρούμπα
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφόρτοναν	64	15597	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 27 Μαΐου
ΤΟΜΑΖΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αβερόλα»	28	1390	έφθ. Παλέρωμον από 25 Νοεμ. 1968
ΤΟΝΥ (Λιθάνου)		έτ. «Ελληνική»	43	7176	διπλήθε Κεν) πολίν 14 Μαΐου διά Ρουμανίαν
ΤΟΥΛΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Σπυρίδων»	59	21617	άνεχ. Ράς Τανούρα 12 Μαΐου διά οώλεϋ
ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντ»	53	6435	άνεχ. Σινκαπούρνη ρόδες 24 'Απρ. διά Σαγκάπον
ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ (μικτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανικός»	54	12570	έφθ. Μπιζέρτα 31 Μαΐου
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	55	15510	έφθ. Γένοβαν 22 Μαΐου
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αλφοτρίν»	57	10493	διπλήθε Παναμά 4 'Ιουν. διά Χιούστον
ΤΡΙΠΕΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν»	67	34501	διπλήθε Ακρωτήριον 27 Μαΐου διά Χόρ αλ 'Αμάγια δ
ΤΡΙΠΟΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιολόνκρο»	64	28311	άνεχ. Λάς Πάλμας 1 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11913	έφθ. Ολντ Κιλπατρίκ 6 'Ιουν.
ΤΡΟΓΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμινα»	60	10392	άνεχ. Καζαμπλάνκα 16 Μαΐου
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίππερ»	66	45255	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 26 Μαΐου διά Σαθόνα
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Τόλλεντζερ»	51	2491	άνεχ. Ρεοίφ 28 Μαΐου διά Χιούστον
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλη»	57	23664	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 3 'Ιουν. διά ούαγκειτ
ΤΣΑΡΛΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντοράντο»	57	12881	άνεχ. Γιουρούπορτ 1 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΤΥΔΡΟΥΣΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσα»	55	21088	έφθ. Πότνιετ μπούκ 31 Μαΐου
ΤΑΕΘΕΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμετη»	45	15005	έφθ. Γκιζόν 1 'Ιουν.
ΤΑΙΑΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάνονερ»	45	13849	διπλήθε Παναμά 20 Μαΐου δι' 'Εμδεν
ΤΑΛΛΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάτικο»	43	13548	άνεχ. Γκιζόν 1 'Ιουν. διά Σέθεν 'Αιλαντ
ΤΑΛΛΜΟΥΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αλδρά»	60	13998	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Ιουν. διά Βοστώνην
ΤΑΝΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φάλιμουθ»	59	10251	άνεχ. Καλλάρ 4 'Ιουν. διά Κόμπε
ΤΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάννυ»	48	2436	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΤΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάντη»	57	21910	διπλήθε Ούσαν 16 Μαΐου διά Περοκόν Κόλπον
ΤΕΛΙΤΣΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αννα»	44	13854	άνεχ. Βαλτιμόρων 20 Μαΐου διά Πουέρτο 'Ορντά
ΤΕΛΑΤΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύαγρας»	45	7096	άνεχ. Γκιζόν 1 'Ιουν. διά Σέθεν
ΤΙΑΙΛΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	53	1385	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Ιουν. διά Σετουμπάλ
ΤΙΑΙΛΠΠΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουμπάνιο»	63	50872	διπλήθε Ακρωτήριον 1 'Ιουν. δι' 'Αγγλίαν
ΤΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πασιού Μαρ. Κάρριερς	67	46382	έφθ. Πειραιά 22 Μαΐου
ΤΙΝΤΕΛΙΤΥ		έτ. «Φιντελίτη»	53	12107	διπλήθε Γιβρατάρ 4 'Ιουν. διά Σαθόνα
ΤΙΝΤΕΛΙΤΥ Ρ.		έτ. «Λίζα»	49	5136	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 30 Μαΐου διά Μπαγκόγκ
ΤΙΝΑΜΙΓΚΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύουρέκα»	49	1502	άνεχ. Κορούν 23 Μαΐου διά Σαθάνναν
ΤΟΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλδρά»	60	13997	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΤΟΡΤΣΙΟΥΤΥ (δ.)		έτ. «Φορτούοιτού»	53	10945	διπλήθε Παναμά 21 Μαΐου διά Τόκιο
ΤΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατάρεντιτού»	63	10382	άνεχ. Καλκούταν 31 Μαΐου διά Κουσίν 'Αιλαντ
ΤΡΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντόβερ»	58	12035	έφθ. Χιούστον 5 'Ιουν.
ΤΡΗ ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΙΝΤΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. Αλ Τσαβλίρης	44	7132	άνεχ. Αιβάναν 24 'Απρ. διά Νουεβίτας
ΤΡΙΝΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αρφών»	49	9694	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΤΡΙΞΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπλείνς»	44	15020	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 29 Μαΐου δι' 'Ισπανίαν
ΤΩΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αλφοτρίν»	57	10493	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν.
ΤΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμά»	68	44646	έφθ. Σαθόνα 1 'Ιουν.
ΤΩΤΕΙΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελκαπιτάνιν»	67	36365	άνεχ. Νταμπίρο 11 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΤΑΧΙΚΛΕΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάππι»	48	9080	διπλήθε Παναμά 21 Μαΐου
ΤΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	22630	άνεχ. Ράς Τανούρα 10 Μαΐου διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΤΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλιγκρίμ»	56	10713	άνεχ. Πόρτ 'Αλφρεντ 2 'Ιουν. διά Ντεμάραρο
ΤΡΙΠΑΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χίος»	56	10597	έφθ. Λονδίνον 7 'Ιουν.
ΤΡΙΠΑΛΙΝΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Χρίλακ»	44	2783	έφθ. Ράς Τανούρα 29 Μαΐου
ΤΡΥΞΑΝΟΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτη»	66	19419	άνεχ. Σινκαπούρνης ρόδες 27 'Απρ. διά Τόκιο
ΤΡΥΞΑΝΟΗ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσέανο Ατλαντικό»	59	29141	άνεχ. Σινκαπούρνης ρόδες 27 'Απρ. διά Φιλιππίνας
ΤΡΥΞΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόγιαλλ»	55	23930	άνεχ. Σακάι 17 Μαΐου διά Περοκόν Κόλπον
ΤΡΥΞΗ Α. Σ.					



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



BP Marine Tank Cleaner
does what it says -
thoroughly.



River Plate Shipping and Trading Agency Ltd.
Windsor House, 83, Kingsway, London, E.C.2
01-405 8015 Telex: LONDON 266191
Tel.: 01-405 0111
Telegrams and Cables: Plataship London, E.C.2

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 233

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th JUNE 1970

Mutual Congratulations

The first ten days of June were marked by a veritable avalanche of shipping conferences, inaugurations, exhibitions and other congenial occasions in Athens and the surrounding area.

The Hellenic Mutual War Risks Association held its general meeting here this year; the law governing all aspects of marine insurance in Greece was published in the Government Gazette, as was the Greek State—Stavros Niarchos agreement which provides for substantial investments closely connected with shipping; the Posidonia 70 exhibition was held at the Zappeion Hall; the findings were announced of a work group set up to investigate the possibility of establishing a ship-chartering centre in Piraeus; more shipping offices transferred their headquarters to Piraeus; the Minister of Coordination, Mr. Makarezos, inaugurated Skaramanga Yard's giant graving dock: the foundation stone of the Greek Shipowners' Association new building was laid and there was heightened activity in the way of ship purchases and orders for newbuildings.

Many Greek shipowners who do not normally visit Greece arrived in Athens for one or more of the above functions. They were able to get together with their locally established colleagues to exchange views and learn more about how the National Government is doing everything in its power to back Greek shipping to the hilt.

As the Prime Minister, Mr. George Papadopoulos, put it in his address to the Hellenic Mutual War Risks Association members: "We owe each other mutual congratulations for the results achieved."

Buying FOB and Selling CIF

We have always maintained that the system of importing on a FOB and exporting on a CIF basis should be applied here as it is in all developed maritime countries.

Unfortunately, those concerned have shown little interest so far in reversing the present situation by which Greek goods are exported on a free on board basis and goods imported from abroad are sold to us CIF—a situation by which our exporters have no control on the ultimate price of their goods at destination since they have no say in the freight costs and by which the Greek consumer has to pay more for imported goods by virtue of the CIF arrangement.

Greece is no longer at the stage of under-development where she cannot do otherwise. And let it not be said that if we were to insist that our imports and exports be carried in Greek bottoms, we would be practicing flag discrimination! It is no such thing but merely a trade policy that is applied by all other countries without exception. In other words, the policy of having at least 50% of the country's trade carried by national-flag carriers.

It is worth noting here that in all the trade agreements concluded between the West and the Eastern bloc countries there is a FOB buying and CIF selling clause as well as a specific provision for the transport of a percentage of the goods concerned by the national carriers of the countries involved.

The National Government's primary aim is the economic emancipation of Greece. We hope and trust it will take decisive steps to rectify the current state of affairs in our external trade operations.



Greek Conquest

In the old days, when Greek ships were the pariahs of the international market, shippers with valuable cargoes or the cargo liner companies would never dream of time chartering a Greek vessel.

Now, the situation has been reversed. Greek vessels are much sought after for time charters by shippers and the liner companies. Five out of ten time charters announced involve Greek-owned tonnage—a conquest indeed for Greek shipping.

Perhaps the most eloquent tribute to this conquest is that contained in a letter of thanks from Canadian-Gulf Line to Lytras Bros., owners of the newly built cargo "Ictinos" on time charter to Canadian-Gulf Line.

In this letter, Canadian-Gulf Line Vice-President B.A. Grauer heaps praise on the efficiency of the "Ictinos's" Master, officers and crew and mentions the glowing reports received at the company's head office in Houston from loading ports in British Columbia concerning the eminent suitability of the ship to carry newsprint and the valuable assistance of the officers and crew in taking good care of the cargo.

Mr. Grauer concludes by asking that his thanks be conveyed to the Master and Chief Officer of the ship and expressing the hope that his company will again have occasion to use the services of the "Ictinos".

Mutual Fund for Seamen?

In a letter to us, dated June 3 and published in full in the Greek section of this issue, Mr. Emmanuel Kulukundis suggests a scheme by which every officer or seaman with money to invest could become a shareholder in a mutual fund set up specifically for the purchase of ships.

The fund would be set up by shipping firms who would invite the officers and men in their employ to contribute, each according to his means. A ship would then be bought and operated by the company in question for the benefit of the shareholders.

Mr. Kulukundis points out that the vast sums invested by Greek crews in conventional mutual funds indicates that they all have an enterprising nature and are willing to invest their savings in ventures that are likely to return a high margin of profit.

Mr. Kulukundis then explains how such mutual funds would operate and points out that the risk would be far smaller than that of the conventional funds where, with the current state of the stock market, investors have suffered disastrous losses.

We think this is an excellent idea, particularly at a time when incentives such as the one proposed might well provide a solution to the serious crew problem shipowners are facing today.



The Mini Bulk Carriers

Mr. G. P. Livanos's mini bulk carriers are now making their appearance in European waters. Four have already been placed on the U.K. - Continent and Mediterranean line to serve shallow-draught British ports speedily and at low cost —this being the object of these prototype 1,350-tonners.

Mr. Livanos has ordered forty such vessels at the Hakodate yards with an option on another ten. They are already engaged in transport of bulk cargoes between Japan and Korea and in linking South and Central American and Caribbean ports with U.S. ports and inland Mississippi ports. Recently, the Mini Lance, one of nine minibulkers on time charter to an American firm sailed loaded across the Pacific from Japan to Long Beach.

Mr. Livanos now intends to extend his mini bulker operations to the Mediterranean where his ships can act as feeders for larger vessels which cannot put in at small, shallow-draught ports. These mini bulkers can also carry containers.

The Norwegians are now ordering vessels

COLOCOTRONIS LTD

SHIP BROKERS

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

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

of this type but the original idea remains a Greek one and Mr. Livanos's mini bulkers all fly the Greek flag.

Giant Graving Dock Inaugurated

Skaramanga Yard's new 240,000-ton graving dock was officially inaugurated last week by the Minister of Coordination, Mr. Nicholas Makarezos. Some 2,000 guests were invited to the ceremony and seated under an awning along the western side of the dock. The ceremony consisted of a speech by Mr. Constantine Dracopoulos, Chairman of Hellenic Shipyards, a speech by Mr. Makarezos and the unveiling by the Minister of a plaque bearing the name of the dock: "Eugenie S. Niarchos" in memory of the deceased wife of Mr. Stavros Niarchos, founder of Hellenic Shipyards.

In his address, Mr. Dracopoulos expressed the gratitude of his colleagues and of the yard's 5000-man work force for the speedy measures taken by the National Government in making it possible for local banks to advance shipbuilding loans at a time when the yard was facing a serious crisis in repair work after the closure of the Suez Canal. As a result, Skaramanga Yard has already built and delivered 9 SD 14-type cargo vessels and booked orders for 17 more as well as for 7 35,000-ton bulk carriers. He also praised the spirit of cooperation encountered with government and bank officials and their

staffs in solving problems in connection with the yard's operations. Mr. Dracopoulos then announced plans for the building of a second giant dock at Skaramanga and for a plant for manufacturing powerful shore and marine diesel engines to be financed from the \$200,000,000 deal recently concluded between the Greek State and Mr. Stavros Niarchos.

In reply, the Minister of Coordination reaffirmed the Government's policy of backing private enterprise with all the means in its power and pointed out with pride that as a result of the achievements of Hellenic Shipyards, Greece now ranked as the 13th shipbuilding nation in the world.

He went on to quote foreign sources which have acknowledged Greece's rapid economic development and financial stability during the past three years and asserted that Greece at last would take her place as a proud and solvent member of the western community for the first time in her modern history.

The vital statistics of the graving dock were published in our issue of April 15.

The Repair Industry

One repair yard alone, with facilities to service the largest vessels afloat, handled 518 ships in 1969 of which 432 were dry-docked. The yard in question is Portugal's "Lisnave" yard which employs 4000 workers and performed work valued at \$25 million per annum, four fifths of it in foreign exchange.

Malta's yards also earned approximately the same amount in spite of the closure of the Suez Canal and its prospects for 1970 are even better.

We mention these figures only to point out how valuable the shiprepair industry can be to a nation's economy and to Greece's economy in particular. We do not exaggerate when we estimate that Greece could easily earn fifty million dollars a year from repairs and conversions alone when the facilities at Skaramanga, Eleusis, Perama and Syros are fully developed. And they should be fully developed within two to three years from now.

All that remains to be done is to straighten out certain customs procedures that are hampering repair activities and to make provision for the easy financing of ship repairs locally and for the supply of the necessary materials.

Two Questions

We have two questions to put to the Minister of Mercantile Marine, Professor John Holevas:

a) Since more than 51% of Sun Line has been sold to foreign interests, can Sun Line's cruise ships still fly the Greek flag?

b) More particularly, is the sale of the "Stella Oceanis" legal since this vessel was acquired by the Greek State in compensation for Italian war reparations due to it and sold to a Greek owner with the provision that it would not be resold to foreign interests before ten years had elapsed?

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ		
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 476.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76		
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ		
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Α.Ε.		
ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΩ ΝΟΜΩ:		
'Εκδότης - Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ 'Ορφέως 18 - Ν. Σμύρνη	Διευθυντής Συντάξεως ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ 'Αριστοτέλους 180 - 'Αθήνα	Διευθυντής Τυπογραφείου ΑΘ. Α. ΚΩΤΑΡΑΣ Θέμιδος 80 - 'Αμαρούσιον
Τυπογραφικά έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεύς		