

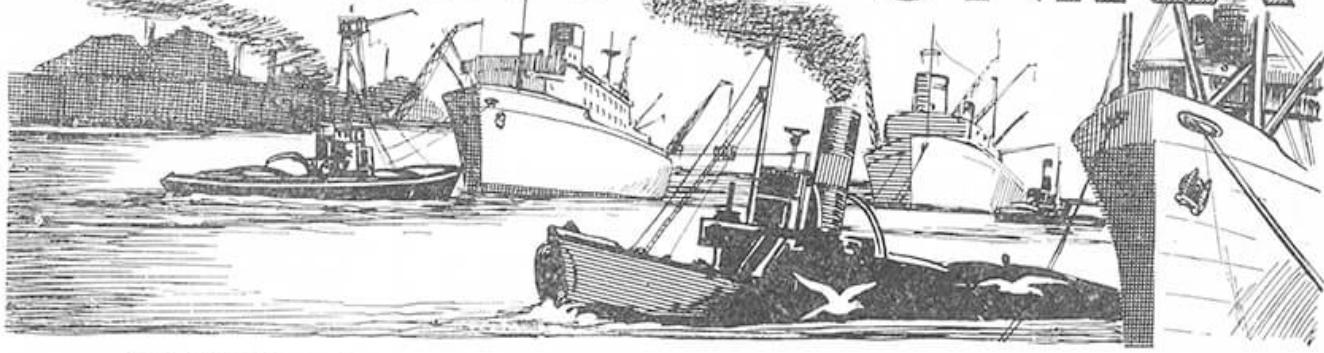
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1968

Αρ. Φύλλου 793/552

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΔΗ' (Περιόδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 793/552

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1968

ΑΙΣΙΟΔΟΞΗΣΩΜΕΝ

Ή μία μετά τήν αλληγ αι ήλληνικαί έργοπλιστικαί έπιχειρήσεις, αι έδρεύουσαι εις τό έξωτερικόν, μεταφέρουν έδω μέρος σημαντικόν τής δλης δργανώσεώς των. Αι πρώται έγκαθιστάμεναι είγαι αι λογιστικαι και αι τεχνικαι υπηρεσίαι. Εις αυτάς περιλαμβάνεται τό σύνολον τής οικονομικής διαχειρίσεως τῶν πλοίων (λογαριασμοί πλοιάρχων, πρακτόρων, προμηθευτῶν, άπαιτήσεις ἀπό τά Clubs, άδαριαι κλπ.). Οι άρχιπλοιάρχοι και αι άρχικημηκαί έδω τού λοιπού κατά τό πλείστον θά έδρεύουν και είναι έντευθεν θά έποπτεύωται τά τής συντηρήσεως και τής έπισκευής τῶν πλοίων.

Τό άναλογον προσωπικόν γροχίσεν ηδη προσλαμβάνομενον. Ἀπό τό έξωτερικόν τίνες μετακαλούνται. Βάσεις οπευθύνων δεδομένων και σχετικής ίδιας μας έρεύνης, προδέπεται ή πρόσληψις υπερχιλίων νέων υπάλληλων. Έκ τού έξωτερικού έδω έγκαθίστανται και οι προϊστάμενοι τῶν διαχρόνων μεταφερομένων υπηρεσιῶν.

Όρισμένα μεγάλα έφοπλιστικά συγκροτήματα άπηγσθόν εις τό ένν Πειραιεῖ γραφεία τῶν και πρό τῶν τελευτικών γοιασθεικῶν διευκολύνσεων, άξιόλογον ἀριθμόν προσωπικοῦ. Ό έφοπλιστικός λ.χ. Οίκος τού κ. Κώστα Μ.χ. Λαζαρίδης ἀπό έτην είχε μεταφέρει τάς βασικὰς υπηρεσίας τής διαχειρίσεως τού μεγάλου στόλου του εις τό ίδιόκτητον μέγαρον τής Ακτής Μακούλη τού Πειραιώς. Ή περεκατόν οι υπάλληλοι και τό τεχνικόν προσωπικόν. Τό κύτο συνέδη και μέ τόν Οίκον τών κ.κ. Γίδων Πέτρου Γουλανδρή. Ή εντεύθεν διενεργείται ή διεκπεραίωσις δλων τῶν σχετικῶν μὲ τήν διαχείρισιν τῶν πλοίων θεμάτων (λογαριασμοί πλοιάρχων, Clubs, έπισκευαι εις τό Ελληνικά Ναυπηγεία, προμήθειαι κλπ.). Η συχνότατή έδω παρουσία τού κ. Βασ. Η. Γουλανδρή προσδίδει τόν τόνον τής έξαιρετικής δραστηριότητος εις τό γραφείον τού Πειραιώς. Είγαι τό κέντρον. Διά τού τελευτούντος παρουσίαν και τού τηλεφώνου έ κ. Βασ.

Γουλανδρής καθημερινῶς, μέχρι βαθείας νυκτός, έντευθεν παρακολουθεῖ τά τῶν νυκτίσεων και τῶν γκυλώσεων τοῦ δγκώδους στόλου τής «Οράτου». Διηγούνθησαν, έπισης, ἀπό τίνος χρόνου και αι ἀρμοδιότητες τοῦ γραφείου τοῦ κ. Ιωάν. Μ.χ. Καρρά.

Σύν τῷ χρόνῳ και έφόσον αι τηλεπικοινωνίαι θά βελτιωθεῖται, αι υπηρεσίαι τῶν έγκαθισταμένων έδω έφοπλιστικῶν γραφείων θά άναπτυσσονται, ή δὲ έν Έλλάδι παραμονή τῶν έφοπλιστῶν μας θά άπισταλλεται έξ αύτῶν τῶν πραγμάτων.

«Ἄσ σημειωθῆ δι, παρά τάς μέχρι τοῦδε δυσχερείας, ωρισμένοι έφοπλιστοι δὲν άπειπαρύνησάν ποτε τής έδω έδρας τῶν. Ό Οίκος Μ.χ. Καραγιώργη είναι ἀπτὸν παράδειγμα. Ή εντεύθεν διεγείρεται και διαχειρίζεται —χωρίς γραφείον εις τό έξωτερικόν— τά πολυάριθμα πλοία του. Ήδιον μέγαρον άνεγείρει ἐπί τής παραλίας τού Πειραιώς δια τήν πληρεστέραν έγκατάστασιν τῶν υπηρεσιῶν τής γκυτίλιακής του έπιχειρήσεως.

Ο Οίκος, έπισης, Χανδρή, ἀπό έτῶν ξηραίς έδω έγκαταστήσει τήν δληγ διαχειρίσιν τού στόλου τῶν έπιστατηγῶν σκαφῶν του (πέντε υπερωκεάνια τῶν γραμμῶν Αιστραλίας και Βορ. Αμερικής, τέσσαρα τουριστικά, δύο πλοιά —ψυγεία). Άλλοι, μικροτέρας έπαγγελματικής έπιφανειας έφοπλιστοι, διευθύνονται έντευθεν τήν έκμετάλλευσιν τῶν πλοίων των. Ή τελευταίκια φορολογική διευκόλυνσις διά τά κέρδη, τά ἀποκομιδόμενα ἀπό τά υπό ξένας συμμαίας σκάφη, ένισχυει τήν ένν Έλλάδι έγκατάστασιν και ξένων γκυτίλιακῶν έπιχειρήσεων. Τά μεγάλα έλληνικα έφοπλιστικά συγκροτήματα, έδω έγκαθιστάμεναι, θά προσδώσουν εις τήν Οίκονομίαν μας ισχυράν ἀκτινοδολίαν και ζωηρότητα συγκαλλιγάν άσυνήθη. Και τό γεγονός δι: τό έφοπλιστικόν κεφάλαιον —τό τόσον άγνωστον, τολμηρόν και δημιουργικόν— έγύτατα πρός τόν τόπον μας θά άναπτυσση

τόν άπαράμιλλον παροχωγικόν δυναμισμόν του, μας ἔπιτρέπει τήν θετικήν πρόβλεψιν, δι: πολλά τά μεγάλα δι: αύτού δυνατόν γά έπιτελεσθούν. «Ἄς μή λησμονήται, δι: δι: έλληνικός έφοπλιστός έχάρισεν ηδη εις τήν Οίκονομίαν μας έργα διευθύνος προσδοτης και έξοχου ἀποδόσεως. Α.χ. οι κ.α. Αγδρεάδης, Νιάρχος, Όνάσης, Λιθανός, είγαι αι δημιουργοί έπιχειρήσεων παραγωγικῶν, τάς δποίας πολὺ άμιφιδάλλομεν θά δλλοις χερσαίοι κεφαλαιούχοι θά ηδύναντό ποτε γά άναπλάσουν και γά βαστάσουν.

Και τό ένδιαφέρον τῶν έφοπλιστῶν διά τά πράγματα τής Οίκονομίας μας ζωηρότατον ηδη διεγείρεται, σύν τῷ χρόνῳ δὲ θά διευρύνεται, χάρις εις τά άποφασιστικά σχετικά μέτρα τής Εθνικής Κυβεργήσεως. Πρόσφατος ἀπόδειξις τοῦ άναπτυσσομένου ένδιαφέροντος, ή πρό τινων ήμερων άγορά κεντρικού μεγάρου τῶν Αθηνῶν άντι 2,3 έκκατοι. δολ. παρά μεγάλου έφοπλιστού. Πολυώροφον, έξαριθμης πολυτελείας, μέγαρον, πρόκειται ἐπί τοῦ μεγάλου οίκοπέδου του γά άνεγερθῇ.

Είναι, πράγματι, πολύτιμον τό έφοπλιστικόν κεφάλαιον. Απιθάνως μέγα διά τά μέτρα τής Έλληνικής Οίκονομίας. Λι Κυβεργήσεις τοῦ παρελθόντος τό ήγγρησαν άτυχης. Τινές και τό κατεδίωξαν. Οι ξένοι, τούναγκτοι, —πρότοι: οι "Αγγλοι: και οι "Αμερικανοί— τό έξετίμησαν. Αποδοτικότατα συνειργάσθησαν μέ αύτο.

Τώρα ή ἀκτινοδολία και ή θαλπωρή τού γκυτίλιακού κεφαλαιού στρέφεται πρός τά έδω. Η Κυβεργήσεις προφρόνως τό δέχεται, τό διευκόλυνει: εις τό παραγωγικόν του έργον. Είγαι κεφάλαιον έθυμον. Θά μας ἀποδώσῃ πολλά. Τά γεγονότα πείθουν περί αύτού. Διά πρώτην φοράν μεταπολεμικῶν δι: Έλληνικός έφοπλιστός, δι: τόσον άναπτυχθείσι κατά τήν τελευταίαν 20ετίαν, κινεῖται πρός τήν γενέτειραν.

Λασφάλεια, ήσυχια, τάξις και έδραιωσις τής έπιστοσύνης πρός τά θεσμοθεούμενα, είγαι θεμελιώδεις προύποθέσεις διά τήν έδω παρουσίαν τοῦ έφοπλιστικού κεφαλαιού, τοῦ κτηγόντος και άγαπτούξαν-

τος μέχρι τούδε τήν σφριγγήλην δραστηριότητά του είς τήν ξένην. Και ή Έθνική Κυβερνηγμένη, συνεπής πρόξ τάς βασικής ἀρχής τής Επανάστασεως τής 21ης Απριλίου, αύτάς τάς ἀμετακλήτους προϋποθέσεις ἔχει ηδη κατοχυρώσει, ἐπίγνωσης ἔχουσα, διτι ἄνευ αὐτῶν, ή ἀνασυγκράτησις τής Έθνικῆς Οίκογομίας και ή εύη-

μερία τοῦ τόπου μιας ἀποδοκίγει ἀνέψικτος. Πολύτιμος ή συμπλόκη τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου είς τήν ὑπερτέρων αὐτήν προπάθειαν. Η θάλασσα ὑπῆρχεν ἀνέκαθεν διά τήν Τελλάδα πηγή πλούτου και δυνάμεως. Η ιστορία αὐτὸς μᾶς διδάσκει και τὰ διδάγκιατά της θά ἐπικυρώθησαν. Λι-

σιν και τήν "Ενωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τῆς δημιουργηθείσης ἀπὸ τάς πιέσεις τῶν κομμουνιστῶν και τῶν συνοδοιπόρων τῶν καταστάσεως.

Ὦρισμένα μέτρα, ἀν ἐπαναληφθῆ τὸ μπούκοτάζ, ἀκόμη και ή προσφυγή εἰς τὰ κατά χώρας δικαστήρια, ὅπου ή νομολογία ἀπαγορεύει τὸ μπούκοτάζ, δὲν ἀποκλείονται.

Ἐλπίζεται, πάντως, νὰ ἀποκατασταθοῦν ὅμαλοι αἱ σχέσεις τῆς Π.Ν.Ο. μὲ τὴν Δ.Ο.Μ., διασκεδαζομένων ὥρισμένων παρεξηγήσεων.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΠΟΚΛΕΙΟΝΤΑΙ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ

Καθιερώνται ἀπὸ τῆς Ιησ. Ιουλίου τὸ μονοπάλιον εἰς τήν μεταφοράν τῶν κατεψυγμένων κρεάτων διά τὸ Ισραὴλ. Ἀπόλοτος ή διάκριτος σημαίας. Ή γνωστή «Μαριτάιμ Φρούτ» ἀνέλαβεν ἐπὶ πενταετίαν τὴν μεταφοράν διὰ συμβολαίου μὲ τὸ Κράτος, μὲ προκαθωρισμένων ναῦλον. Προβλέπονται φορτία 25 - 30 χιλ. τόν. ἐτήσιως ἀπὸ τὴν Νότιον Αμερικήν.

Ἀποκλείονται τὰ ξένα σκάφη. Μεταξὺ αὐτῶν και τὰ ἀλληλικά. Εἰς οὐδέν τούχουν αἱ ἐντεύθεν διαμαρτυρίαι και τὰ σχετικά διπλωματικά διαβήματα. Μία ἑταῖρία Ισραὴλινο - Σκανδιναϊκή, ἡτις πρακτορεύει εἰς τὸ Ισραὴλ και τὰ πλοῖα τοῦ κ. Βερνίκου - Εὔγενιδη, εἰς ἔντονα πρέσβι διαβήματα παρὰ τὴν ἑκεῖ Κυβερνήσει. Ο Τύπος τοῦ Ισραὴλ ἀπησχολήθη ἐπίσης, μὲ τὸ ζῆτημα και ἀνεφέρθη εἰς τὰς καταβληθεῖσας ἀπὸ μέρους τῶν ἀλληλικῶν γραμμῶν ἐνέργειας. Ἐχομεν ὑπ' ὄφιν μιας σχετικάς δηλώσεις τοῦ ἐκπρωτοπούντος τὰς ἀλληλικά συμφέροντα Ισραὴλινον πράκτορον πρὸς τὰς ἐφεμερίδας «Haaretz» και «Jerusalem Post». Εύρισκόμεθα, πάντως, πρὸ τετελεσμένου γεγονότος. Πολὺ ἀμφιβάλλομεν διὰ τὸ δυνατὸν τῆς ἀνακλήσεως ἀποφάσεων προγραμματισμένων. Τὸ Ισραὴλ θέλει νὰ προστατεύῃ τὰ ιδιά του πλοῖα. Τὸ ξένον σκάφος ἐκτοπίζεται.

Δὲν ἔγνωσθησαν εἰσέτι αἱ ἐντεύθεν ἀντιδράσεις. Θά είναι, ἀσφαλῶς, ἐντονώτεραι, ἄντας η «Μαριτάιμ Φρούτ» θελήσῃ νὰ ὑπεισέλθῃ και εἰς τὴν ἔδω ἀγοράν, ἔξαπολύουσα τὸν ἀδέμιτον κατά τοῦ ἀλληλικοῦ πλοίου συναγωνισμὸν διὰ τῆς ἐπτάσεως τῶν ναῦλων. Διὰ τὸν στήλην αὐτῆν δὲν χωρεῖ ἀμφιβολία ὅτι θά τὸ πράξῃ. Τὰ σκάφη τῆς Μαριτάιμ Φρούτα είναι μεγάλα, ὑψηλοῦ κόστους και μὲ δανειστὰς ὑποχρέωσεις ἀναλόγους. Τὰ πρὸ τὸ Ισραὴλ φορτία δὲν ἐπαρκοῦν διὰ νὰ κα-

λύψουν τὰς δαπάνας τοῦ ταξιδίου ἀπὸ τὴν Ν. Αμερικήν. Τὰ ἀλληλικά φορτία θά είναι τὸ συμπλήρωμα. Και αὐτὰ θά ἐπιδιώξῃ ἡ ιστρατηγία ἑταῖρία, ἐκπίπτουσα τοὺς ναύλους και προσποθούσα νὰ ἐκτοπίσῃ τὸ ἀλληλικὸν πλοίον - ψυγεῖον και ἀπὸ τὰς ίδιας μιας μεταφοράς. Πρέπει νὰ ἔχωμεν ὑπ' ὄφιν μιας προσφοράς. Πρέπει νὰ ἔχωμεν ἀπὸ τὴν ἐπιδιώξιν αὐτὴν και ἀναλόγως νὰ συμπεριφέρωμεν.

ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Καραδοκοῦν οἱ ἔχθροι τῆς Ναυτιλίας μιας, οἱ ἔχθροι τοῦ "Εθνους, οἱ κομμουνισταί. Και διότι είδον ἐπιτυχανούσαν τὴν πολιτικὴν τῆς Εθνικῆς Κυβερνήσεως διὰ τὸν ἐπαναπατρισμὸν τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων ἔκινησαν και πάλιν τὸν μηχανισμὸν τῶν ἀριστερῶν συνδικάτων διὰ νὰ προκαλέσουν τὴν συγχώνιτην, τὴν ἐπιφύλαξιν και τὴν δυσφήμησην τοῦ ἀλληλικοῦ πλοίου.

Λιμενεργατικὸν μπούκοτάζ, 24ώρου διαρκείας, ἐπέβαλε τὸ γερμανικὸν συνδικάτον Συγκοινωνιών και Μεταφορῶν κατά τῶν προσωριμισμένων τὴν 5ην Ιουνίου ἀλληλικῶν πλοίων εἰς τοὺς δυτικογερμανικοὺς λιμένας. Δύο φορτηγά σκάφη, τὸ «Λουκάς Ν.» και τὸ «Μάστερ Δάσκαλος» ὑπέστησαν τὴν περιπέτειαν. Τὸ φορτηγὸν γραμμῆς «Ἀγγλία» ἀπέπλευσεν ἔγκαταλείψαν 200 τόν.

Κατὰ σχετικὸν τηλεγράφημα τοῦ Προξενικοῦ Λιμενάρχου Αιμούργου, τὸ μπούκοτάζ ὑπεκινήθη ἀπὸ τοὺς κομμουνισταίς. Ή Δ.Ο.Μ. φάνεται νὰ ἐνέκρινε τοῦτο, ἀπειλούσα, κατά τινας πληροφορίας, και τὴν ἐπανάληψιν του εἰς ἄλλους λιμένας.

"Εποεύσεις ή Π.Ν.Ο. νὰ ἀποστείλῃ ἔντονον τηλεγραφικὸν διαμαρτυρίαν εἰς τὴν Διεύθυνη τῶν Μεταφορῶν, ἐνώ ὁ Γεν. Γραμματεὺς αὐτῆς μετέβη εἰς Λονδίνον και συνεσκέψθη μὲ τὴν διοίκησιν τῆς Δ.Ο.Μ. Ἐπέστρεψε πρὸ διημέρου και ἐνημέρωσε τὴν Κυβέρνη-

σιν και τήν "Ενωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τῆς δημιουργηθείσης ἀπὸ τὰς πιέσεις τῶν κομμουνιστῶν και τῶν συνοδοιπόρων τῶν καταστάσεως.

Ὦρισμένα μέτρα, ἀν ἐπαναληφθῆ τὸ μπούκοτάζ, ἀκόμη και ή προσφυγή εἰς τὰ κατά χώρας δικαστήρια, ὅπου ή νομολογία ἀπαγορεύει τὸ μπούκοτάζ, δὲν ἀποκλείονται.

Ἐλπίζεται, πάντως, νὰ ἀποκατασταθοῦν ὅμαλοι αἱ σχέσεις τῆς Π.Ν.Ο. μὲ τὴν Δ.Ο.Μ., διασκεδαζομένων ὥρισμένων παρεξηγήσεων.

ΕΔΩ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑΙ

Κατὰ δήλωσιν τῆς ἑταῖρίας Κατσουλάκος - Μακντάγκαρτ ή Κυανόλευκος ύψουται ἐπὶ τῶν 25 σκαφῶν της και αἱ ὑπηρεσίαι τῆς διαχειρίσεως τῶν μεταφέρονται εἰς τὸν Πειραιά.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

Εἰς 120 ἑκατομ., τόν. ἀνήλιθον αἱ μεταφοραὶ σιδηρομεταλλέυματος εἰς τὴν Ιαπωνίαν κατά τὸ 1967. Αἱ προβλέψεις διαγράφουν ἐφετεινὴν κίνησιν μεγαλυτέρων κατὰ 15%. Και ή τεραστία αὐτὴ μεταφορικὴ κίνησις κατὰ ποσοστὸν 60% και πλέον, μὲ ξένα πλοῖα διενεργεῖται. Αὐτῶν θέλει νὰ ἀπολαγήῃ ή Ιαπωνία, ναυπηγούσα τὰ ίδια της μεταλλοφόρα. Τὸ 24ον Ναυπηγικὸν πρόγραμμα προέβλεψε τὴν κατασκευήν, διὰ τὸ οικονομικὸν έτος 1968/69, μπάλκ κάρριερ 1.330.000 τόν. γκρος.

Δὲν είναι, βεβαίως, ἔργον δυσχερές διὰ τὴν Ιαπωνίαν νὰ ἀποκτήσῃ τὸ περισσότερον τοννά. Τὰ ναυπηγεῖα της ξένου τεραστίων παραγωγικὴν δυνατότητα. Δὲν γεννᾶται ἀμφιβολίας ὅτι μετά τινα ἔτη η Ιαπωνία θά ἐπιτύχῃ τοῦ σκοποῦ της. Θά καλύψῃ τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφορικάς της ἀνάγκας κατὰ ποσοστὸν ἄνω τοῦ 60% διὰ τῶν ἀλληλικῶν της πλοίων. Τὸ ἀλληλικὸν φορτηγὸν θὰ ὑποστῆ τὸν ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς ἐπιδιώξεως αὐτῆς. Ή συμμετοχή του εἰς τὰς ιαπωνικὰς μεταφοράς —συμμετοχή σημαντική— θέλει ἀναποτέλετως περιορισθῆ, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι βαίνουν τὴν ἀνίσυσαν αἱ εἰς πρώτας ψάλιες εἰσαγωγαὶ τῆς Ιαπωνίας.

Παράγων, ἀλώστε, ἀνταγωνιστικὸν τοῦ ἀλληλικοῦ πλοίου εἰς τὰ θύδατα τῆς Απωλατῶν, είναι και ή Ναυτιλία, η σταθερῶς εἰς δύκον ἀναπτυσσομένη, τοῦ Χόγκ Κόγκ και τῆς Φορμόζας. Βαίνει ή ἀναπτυξίς αὐτῆς παραδίλλως και πρὸς τὴν ὀλονέν ζωηρότεραν μεταφορικὴν κίνησιν τῆς Απωλατῆς. Οι σχετικοὶ ἀριθμοὶ τὴν ὑποδεικνύουν αὐξανομένην. Μία μόνη ἑταῖρία τοῦ Χόγκ Κόγκ κατέχει στόλον 79 σκαφῶν, 21/2 ἑκατομ. τόν. (σημαία Λιβερίας κυρίως).

Και είναι χαρηδὸν τὸ κόστος κινήσεως τοῦ πλοίου του Χόγκ Κόγκ και τῆς Φορμόζας, συναγωνιστικόν. Τοῦ ίδιοκου μας δύσκολος ἀποδοκίνει ή θέσις εἰς ένα τομέα, ἀπὸ τὸν ὁποῖον τῷρα ἀντλεῖ τὸ μέγιστον μέρος τῆς ἀπασχολησίας του. Και, ἵνα πληρέστερον ἐκτιμήσωμεν τὰς σημειουμένας ἔξελίξεις, ἀρκεῖ νὰ ἀπαφέρωμεν τὰς προσφάτους διαπιστώσεις Νορβηγού ἐφοπλιστοῦ, τοῦ ὁποίου τὰ σκάφη ἐπὶ έτη ἀπασχολοῦντο εἰς τὴν Απωλατήν. Τῷρα ἀπεσύρθησαν. «Κλειστήν» χαρακτηρίζει τὴν θάλασσαν περὶ τὴν Κίναν, Κορέαν, Ιαπωνίαν, Χόγκ Κόγκ και Φορμόζαν. Τὰ φορτηγά σκάφη τῶν εὐρωπαϊκῶν σημαιῶν διλίγον κατ' διλίγον ἐκτοπίζονται. Χαμπλότερον τὸ κόστος τῶν πλοίων τῶν ἀσιατικῶν χωρῶν. Και αὐτὰ πληθύνονται διημέραι.

Ἀναφέρεται, ἐπίσης, ο Νορβηγὸς ἐφοπλιστής εἰς τὴν ίνδικήν προσπάθειαν διὰ τὴν ἀποκτήσιν περισσότερων πλοίων. Τὴν προβλέπεται ἐπιτυχανούσαν, λόγω τῶν παρεχομένων πιστώσεων. 'Ολιγον κατ' διλίγον κατὰ ποσοστὸν μεγαλύτερον θά συμμετά-

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

DURBAN

TELEGRAMS AND CABLES : "PANELGIN"

TELEX : 6 - 7462

TELEPH. : 876951

ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΚΑΙ ΤΕΛΕΙΟΤΕΡΑ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ
ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΟΙΑΣΔΗΠΟΤΕ ΦΥΣΕΩΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ. ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΜΕΛΗΜΕΝΗ ΕΡΓΑΣΙΑ. ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΤΑΣ ΠΛΕΟΝ ΣΥΓΧΡΟΝΟΥΣ ΕΓΚΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:
ΓΕΩΡ. ΚΑΣΦΙΚΗΣ

σχουν και αύτά είς τάς μεταφοράς τῆς 'Ινδιας. Ο κίνδυνος διὰ τὴν ἀπασχόλησιν τῶν πλοίων τῶν εὐρωπαϊκῶν σημαιῶν εἰς τάς πέραν τοῦ Σουεζ̄ μεταφοράς, ἀπειλητικὸς δισύραφται, κατὰ τὸν Νορβηγὸν ἐφοπλιστὴν. Καὶ αἱ προβλέψεις φέρουν τὴν μεταφορικὴν κίνησιν λίαν ηξημένην κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη εἰς τὰ ὅδατα τῆς 'Απωνοτῆς. 'Ιδιαιτέρως διὰ τὰ τραπές σκάφη ἡ κίνησις αὐτὴ εἶναι τὸ θεμέλιον τῆς ἀπασχολήσεως τῶν. Τὸ ἥμισυ καὶ πλέον τοῦ ἑλληνικοῦ τοννᾶς μετέχει τῶν πρὸς τὰς χώρας τῆς νοτιοανατολικῆς 'Ασίας, τῆς 'Ισπανίας καὶ τῆς Αὐστραλίας μεταφορῶν.

ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΟΝ ΤΟΝΝΩΝ!

«Ἡ κυπριακὴ σημαία θὰ καλύπτῃ ὁ σημέραι πλοῖα περισσότερα καὶ τοννᾶς μεγαλύτερον». Εἶναι ἡ πρόδεψις σημαντικοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος τῆς Μεγαλονήσου, ὅστις μόλις πρὸ ἡμέρων προσέθεται ἐξ φορτηγῆς σκάφη ποντοπόρων, νεοαγορασθέντα, εἰς τὸν στόλον του, τὸν ἔγγεγραμμένον εἰς τὸ κυπριακὸν νηοδόγιον.

Καὶ μᾶς παρέχεται ἡ ἔξηγησις τῆς προτιμήσεως αὐτῆς, ὅχι μόνον ἀπὸ τοὺς ὅλιγους Κυπρίους ἐφοπλιστάς, ἀλλὰ καὶ τινας ἐξ Ἑλλάδος προερχομένους: «Ἐγέκειται, κυρίως, εἰς τὸ γεγονός τοῦ κρατοῦντος περὶ τὸ πλοῖον καὶ τοὺς ἀνθρώπους του νομοθετικοῦ καὶ διοικητικοῦ καθεστώτος εἰς τὴν Μεγαλονήσον. Ο Ναυτικὸς Κώδιξ τοῦ 1963, σύντομος, ἀλλὰ καὶ σαφῆς, οὐδεμίαν πτυχὴν τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως ἀφήνει ἀκάλυπτον. Ο μελετῶν τὰ ἄρθρα καὶ τὰς διατάξεις του δὲν ἀνευρίσκει τι τὸ κενόν. Τοῦ κυπριακοῦ πλοίου αἱ ὑποχρεώσεις ἔναντι τοῦ Κράτους καὶ τῶν ναυτικῶν εἶναι πλήρως καθωρισμέναι. Απολαμβάνει ὅμως τοῦτο καὶ ἀπολύτου ἐλεύθερίας εἰς τὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεως του. Ταξιδεύει ὅπου τοῦ συμφέρει, χωρὶς περιορισμούς, χωρὶς τοὺς ἀσκόπους συχνὰ ἐλέγχους καὶ παρεμβάσεις.

Τὸ κυπριακὸν πλοῖον δὲν εἶναι ἀσύδοτον. Διὰ τὴν ἀναγνώρισί του προβλέπεται ἡ σύστασις εἰς τὴν Κύπρον ἐταιρίας μὲν συμμετοχῆν κατὰ πλειοψηφίαν Κυπρίων πολιτῶν. Πληρώνει καὶ φόρους. Καταβάλλει τέλος ηνηλογήσεως, ἀναλόγως τοννᾶς, καὶ μία λίρα κατὰ μῆνα διὰ κάθε μέλος τοῦ πληρώματος μὴ φέρον τὴν κυπριακὴν ὑποκόστητα. Δεκαετῆ — ἀπὸ τοῦ 1963 — εἶναι ἡ ἀπαλλαγὴ φόρου ἐπὶ τῶν κερδῶν. Δυνατόν, βάσει τοῦ Νόμου, καὶ νὰ παραταθῇ.

Πληρώματα κυπριακὰ ὀλίγα προσφέρονται, οὔτε καὶ πιστεύεται ἡ εἰς τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον ἐπάρκειά των, κατωτέρων ἴδια. Τὸ ἐπίπεδον τῆς ζωῆς εἰς τὴν Μεγαλονήσον καὶ τὸ ἀτομικὸν εἰσόδημα εἶναι ὑψηλὸν. 'Η κάθιδος πρὸς τὴν θάλασσαν δὲν ἔχει ἀκόμη συνειδητοποιηθῆ. Κυπρίους ἀξιωματικούς, σὺν τῷ χρόνῳ, θὰ ἀποκτήσῃ ἡ Κυπριακὴ Ναυτιλία. Καταρτίζονται ἡδη ἀρκετοί. Δὲν θὰ σταματήσῃ, συνεπῶς, ἡ ἐντεῦθεν συγκρότησις τοῦ πληρώματος τοῦ κυπριακοῦ πλοίου.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΜΑΣ

ΤΑ 14% ΤΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

ΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙ ΕΙΣ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Σκάφη ποντοπόρα 172 τὸν ἀριθμόν, τὸν d.w. 10.2 ἑκατομμυρίων, ἐναυπηγούντο ἦτελουν τὴν 30ῆν 'Απριλίου ὑπὸ παραγγελίαιν ἀνὰ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ κόσμου — ἐννέα τὸν d.w. 135.000 εἰς τὰ Ἐλληνικὰ — διὰ λογαριασμὸν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν. Τεράστιος ὁ σύγκος, ὑπέρτερα κάθε φαντασίας καὶ ἡ ἀξία τῶν. Τὰ 14% περίπου τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων ἀντίπροσωπεύουν αἱ Ἑλληνικαὶ τοιαῦται καὶ ἡ ἀξία τῶν φθάνει τὸ δισεκατομμύριον δολαρίων!

Καὶ κατανέμονται αἱ ναυπηγήσεις αὐταὶ εἰς τὰς ἔξης κατηγορίας σκαφῶν:

Φορτηγὰ συνήθους τύπου: 58, τὸν d.w. 856.700.

Μπάλκ κάρριερς: 72, τὸν d.w. 2.6 ἑκατομμυρίων.

Δεξαμενόπλοια: 42, τὸν d.w. 6.7 ἑκατομμυρίων.

Μετ' αὐτὸν ὁ κ. 'Ωνάσης, μὲ σύνολον d.w. τοννῶν 1.5 ἑκατομμυρίων.

Τρίτος ὁ κ. Β. Π. Γουλανδρῆς, μὲ σύνολον d.w. τοννῶν 1.5 ἑκατομμυρίων.

Εἶναι οἱ τρεῖς πρῶτοι. Μετ' αὐτοὺς σειρὰ ὀλόκληρος ἐφοπλιστικῶν οἰκων ἀκολουθεῖ. 'Ως τῶν κ.κ. I. Μιχ. Καρρᾶ, Μιχ. Ξυλᾶ, Γ. Σ. Λιβανοῦ, I. Π. Λιβανοῦ, I. Κ. Καρρᾶ, 'Αδελφῶν Χανδρῆ, 'Ανδρεάδη, 'Αδελφῶν Λύ-

ρα, 'Αδελφῶν Φαφαλιοῦ, Μιχ. Καραγιώργη κ.λ.π.

Καὶ εἶναι τὰ ἀνωτέρω σκάφη παραστούσα μέχρι τοῦ 1971-72. Μετὰ τὴν παράδοσιν τῶν ἡ δύναμις τῆς Ναυτιλίας θὰ ὑπερβῇ ἵσως τὰ 30 ἑκατομ. τὸν. γκρός.

'Η διόγκωσις τοῦ παραγγελθέντος τοννᾶς ὀφείλεται εἰς τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια.

«Ἐχοντες ὑπὸ ὅψιν ὅτι δὲν θὰ λείψουν καὶ αἱ ἀγοραὶ μεταχειρισμένων σκαφῶν κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη — μέχρι τοῦ 1972 — δὲν προκινούνεμεν προβλέποντες δύναμιν ἀνωτέρων τῶν 30 ἑκατομ. τὸν. γκρός, ἔστω καὶ ὃν ἔχειρχετο ἐν τῷ μεταξὺ ὅλον τὸ προπολεμικὸν τοννᾶς.

Δὲν θὰ βαίνουν ὅμως παραλλήλως πρὸς τὴν αὐξησιν τοῦ τοννᾶς καὶ αἱ εἰς πληρώματα ἀνάγκαι. Μεγάλα εἶναι τὰ ὑπὸ κατασκήνωσις σκάφη καὶ μικρόν καὶ ἀναλογίαν τὸ πληρώμα των. Τὰ 172 νεότευκτα θὰ χρειασθούν, βάσει προχείρων λογαριασμῶν, ὄκτω χιλιάδας ναυτικούς πάσης εἰδικεύσεως, ναυτικοὺς ὅμως πλήρως κατηρτισμένους, ίκανους νὰ χειρισθούν πλοία σύγχρονα, αὐτοματοποιημένα, μὲ ισχυρὰ πρωστήρια συστήματα.

«Ἀπὸ τὰ πρὸ ἡμῶν γεγονότα προβάλλει ἡ ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη τῆς καταρτίσεως τῶν πληρωμάτων αὐτῶν ἐντὸς τῆς ἐρχομένης τετραετίας. Καὶ τὸ πρόβλημα αὐτὸν εἶναι τόσον, πράγματι, δυσχερές, ὅσον καὶ ἡ πρόσκτησις τῶν 172 νεοτεύκτων σκαφῶν. Τὴν φορὰν αὐτὴν δὲν πρέπει νὰ μᾶς καταλάβουν τὰ γεγονότα.

κυπριακὸν νηοδόγιον, ἡ ἔγγυτερον πρὸς τὴν διομήχανίαν τῆς νήσου δραστηρίότης τῆς Ναυτιλίας ἀποτελεῖ ἐπίμονον ἐπιδίωξιν τῶν κυβερνητικῶν κύκλων. 'Ορθῶς πιστεύεται, ὅτι ἐνισχύει τὸ ἔθνικὸν εἰσόδημα ἡ συχνότερα παρουσία κυπριακῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας τῆς νήσου, ἡ δι' αὐτῶν ἐξυπηρέτησις τῶν μεταφορικῶν κόστων — τὸ ὑψηλὸν σημειωτέον. 'Η προώθησις τῆς τουριστικῆς ὑποβέσεως διὰ τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου ἐν πολλοῖς ἔχειται. Οἱ λιμένες εἶναι τὸ ἔτερον σκέλος τῆς προσπαθείας. Εἶναι δυσπρόσιτοι καὶ ἀσυγχρόνιστοι.

Δικαιολογημένην ἡ ιδιαιτέρω φροντὶς διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἔθνικῶν γραμμῶν. Πέραν τοῦ σύγκου τοῦ τοννᾶς, τοῦ ἔγγραφομένου εἰς τὸ

κυπριακὸν νηοδόγιον, ἡ ἔγγυτερον πρὸς τὴν διομήχανίαν τῆς νήσου δραστηρίότης τῆς Ναυτιλίας ἀποτελεῖ ἐπίμονον ἐπιδίωξιν τῶν κυβερνητικῶν κύκλων. 'Ορθῶς πιστεύεται, ὅτι ἐνισχύει τὸ ἔθνικὸν εἰσόδημα ἡ συχνότερα παρουσία κυπριακῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας τῆς νήσου, ἡ δι' αὐτῶν ἐξυπηρέτησις τῶν μεταφορικῶν τῆς νήσου, ἔτι δὲ καὶ ἡ κατὰ τὸ δυνατὸν διενέργεια ἐντοπίσεως τῶν ἔργασιών συντηρήσεως, ἐπισκευῶν καὶ ἀνεφοδιασμού τῶν πλοίων (δεξαμεναὶ κ.λ.π.).

Καὶ ὁ προγραμματισμὸς ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν Ναυτιλίαν, πρὸς τὰς ἀνωτέρω κατευθύνσεις στρέφεται. 'Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ κυπριακὸν τοννᾶς διογκοῦται. Δὲν εἶναι ἀδύσιμοι αἱ προβλέψεις περὶ σκαφῶν ἐνὸς ἑκατομμυρίου τόννων μετά τινας ἔτη ὑπὸ τὴν κυπριακὴν σημαίαν καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τῆς νήσου θὰ ἀποκτήσῃ τὴν περιπόθητον ἀσφάλειαν καὶ ἡσυχίαν. Καὶ καθ' ὅλας τὰς ἔνδειξεις πρὸς τὴν ἐπίλυσιν τῶν προβλημάτων αὐτῶν διαινομένειν.

ΚΑΙ ΤΡΙΤΗ ΟΨΙΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΥ

Παλαιὸς συνεργάτης τῶν στηλῶν αὐτῶν καὶ φίλος τῆς Ναυτιλίας, ἀσχοληθεῖς μὲ τὸ φορολογικὸν καὶ παρακολουθῶν τὰς σχετικὰς συζητήσεις καὶ προτάσεις, μᾶς διατυπώνει μίαν τρίτην λύσιν: Διὰ ταύτης ἐπέρχεται συγκερασμὸς τῶν δύο ὑφισταμένων ἀπόφεων. 'Αντι τῆς διατηρήσεως τοῦ ισχύοντος φορολογικοῦ συστήματος καὶ τῆς μειώσεως τῶν ἐκ τοῦ ναυλαρίθμου φορολογικῶν συντελεστῶν καὶ ἀντὶ τοῦ ὑπολογισμοῦ τοῦ φόρου ἐπὶ τῆς καθαρᾶς χωρητικότητος, διατηρεῖται συνεργάτης μας προτείνει σπωραὶ πρὸς τὸν ιστότοπον τὸν μὲν διατηρηθῆ τὸ ὑφιστάμενον σύστημα ἔξει-

FOR PERSONAL SERVICE AND COMPETITIVE PRICES FEDERATED S.A. MEAT INDUSTRIES LIMITED

P. O. Box 336

DURBAN

Telephone 355521
After Hours 858547

General Ship Chandlers — Cold Storage Proprietors
Deck and Engine Room Suppliers

Represented by: ELEFTHERIOS PHOCAS

ρέσεως τῶν διαφόρων μεγεθών τοῦ ναυλαρίθμου, δεύτερον δέ, ἀντί τῆς ἐν τῷ νόμῳ συναρτήσεως τοῦ ναυλαρίθμου πρὸς τὴν κλιμακὰ τῶν συντελεστῶν, νάρισθῇ ἀπὸ τὸν νόμον τὸ ποσοστὸν τοῦ ναυλαρίθμου, τὸ ὅποιον πολλαπλασιαζόμενον ἐπὶ τὴν καθαρὰν χωρητικότητα δίδει τὸ καταβλητέον ποσὸν τοῦ φόρου.

Ἐπὶ παραδείγματι: 'Ο ναυλάριθμος τῶν «τάιμ - τσάρτερες» ἔχειν φορτίου, ὑποθέσωμεν ὅτι ἀνὴρθεν, βάσει τῶν στοιχείων τῆς ἀρμοδίας Ἐπιτροπῆς, διὰ τὸ ἔτος 1968 εἰς 3,5 δολλάρια καὶ ὃ νόμος ὑποθέσωμεν ὅτι ὥριζε ὅτι καταβλητός φόρος εἶναι π.χ. τὸ 10% τοῦ ναυλαρίθμου. Πλοίον τὸ ὅποιον εἶναι 20.000 τόννων τὸν «νέτ», ὁφεῖται νὰ καταβάλῃ τὸ 1969 φόρον ἵσσον πρὸς τὸ 20.000 X 0,35 = 7.000 δολλάρια. Διὰ τὸν τοιοῦτον ὑπολογισμὸν τοῦ φόρου, α) διαμορφώνεται κατὰ τὰς ἐν τῇ ναυλαγορᾶ διακυμάσεις τῶν τιμῶν τῶν ναύλων καὶ, συνεπέως, ὥριζεται ἔξι ἀντικείμενον καὶ ὃ πλοιοκτήτης ἀπαλλάσσεται πάσης προσκομίσεως δικαιολογητικοῦ πλήν —καὶ αὐτὸς ἐφ' ἄπαξ— ἐνὸς πιστοποιητικοῦ τοῦ νηολογίου, ἐμφαίνοντος τὴν καθαρὰν τοῦ πλοίου του χωρητικότητα.

Ἀπομένει νὰ καθορισθῇ τὸ «πλαφόν» τοῦ ναυλαρίθμου, πέραν τοῦ ὅποιούθεν λαμβάνεται τοῦτο ὡς βάσις καθορισμοῦ τοῦ καταβλητοῦ ποσοστοῦ ὡς φόρου, διότι ὑπάρχει καὶ σήμερον ἀνώτατον ὄριον συντελεστῶν, ἀνα τοῦ ὅποιούν δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ἀνέθη ἡ φορολογία, σίονδήποτε καὶ ἂν εἶναι τὸ ὅψος τοῦ ναυλαρίθμου. 'Αντιστοίχως νὰ ὥρισθῇ, καὶ τὸ «μίνιμου» τοῦ ὕψους τοῦ ναυλαρίθμου, ἐφ' οὐθὲν ὅποιος τὸ καταδίλτεον ποσοστὸν φόρου, ἀδικοφόρως ἄν εὖ τὴ πρᾶξις ὁ ναυλάριθμος κατῆλθε καὶ κάτω τοῦ ὄριου τούτου, διότι καὶ κατὰ τὸ ισχὺον σύστημα προβλέπεται ἀναλόγως ἐλαχίστη καταβολὴ φόρου.

ΠΡΟΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΙΝ

Μᾶς πληροφορεῖ ὁ δικηγόρος κ. Παῦλος Ο. Σαρλῆς:

«Εὔχαριστως σᾶς γνωρίζω ὅτι αἱ ὄρμοδιαι φορολογικαὶ ἀρχαὶ ἔκρινον ὅτι τὸ ἐκ τοῦ ἄρθρου 21 τοῦ ἀ.ν. 239)67 παρασχεθὲν εὐεργέτημα ἀπαλλαγῆς τῶν φορολογισμῶν ἐκ τῶν προσθέτων φόρων, προσαυξήσεων, προτίμων κ.λ.π., τῶν ἐπιβλητῶν λόγων ὑποδολῆς ἀνακριδοῦς δηλώσεως ἢ μὴ ὑποδολῆς τοιαύτης, ἐκ τείνεται καὶ ἐπὶ τῆς φορολογίας πλοίων.

«Ἡδη δέδησαν σχετικαὶ ὅδηγίαι πρὸς τὴν Ἐφορίαν Πλοίων, ὅπως παραλαμβάνῃ τὰς ὑπὸ τῆς ἄνω διατάξεως νόμου προβλε-

πομένας νέας δηλώσεις.

«Ἄς σπεύσουν ἐπομένων ὅσοι ἔχουν ἐκκρεμότητας μὲ τὴν Ἐφορίαν Πλοίων λόγω ἐπιβολῆς προσαυξήσεων κ.λ.π. νὰ καταθέσουν νέας δηλώσεις, δεδομένου ὅτι ἡ προθεσμία ὑποδολῆς αὐτῶν λήγει τὴν 30ην Ἰουνίου 1968».

ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΝ

Μᾶς γράφει ὁ κ. Χρ. Γ. Ἀχῆς:

«Ἐν συνεχείᾳ τοῦ ὑμέτερου ἐπὶ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ προβλήματος τῆς Ναυτιλίας μας ἐμπριστατωμένου σημειώματος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν, σᾶς ἀποστέλλων, ὅπως λάβετε γνῶσιν, ἀντίγραφον τῆς προτίνος ἀπευθύνεταις σχετικῆς ἐπιστολῆς μου πρὸς τὸν ἀξιότιμον Πρόεδρον τῆς Ἔνωσεως Ἐφοπλιστῶν Καθηγητὴν κ. Στρατῆν 'Ανδρεάδην. Τὴν δημοσίευσιν τῆς δὲν κρίνω ἀσκοπον. (Σημ. Ν. Χρ.: Τὴν δημοσίευσιν κατατέωρα. Πρωθείται δι' αὐτῆς ἡ πρὸς τὸ δῶλον θέμα συζήτησις).

Ἀξιότιμε Κύριε Πρόεδρε,

«Οπως γνωρίζετε ἡ Ἑθνικὴ Κυβέρνησις, κατόπιν τῶν ἐνεργειῶν τῆς ὑμέτερας Ἔνωσεως, δραστήριας καὶ πολλαπλῶς μελετῆ τὸ θέμα τῆς ἐν 'Ελλάδι ἀναπτύξεως ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς σκαφῶν καὶ εἶναι πρὸς τοῦτο διατεθειμένη ὅπως παράσχῃ ἀπὸ τοῦτο πάσαν σχετικὴν δοθείειν καὶ συμπαράστασιν.

«Ἡδη δέμερα ἔταιρία δὲν εἶχε μέχρι τοῦδε ἀποφασίσει δέποτε ἐπεκταθῆ εἰς τὰς ἐργασίας σκαφῶν.

«Ἡδη δέμερα, ἐν συνεχείᾳ τῶν ὡς ἄνω ἔξειδισεων καὶ κατόπιν ὑποδείξεως ἐγκρίτων μελῶν τῆς Ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας ἐν Λονδίνῳ καὶ ἐν 'Ελλάδι, ἐπιθυμούντων ὅπως ὑποβοηθήσωσι τὴν δημοιουργίαν ἐλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς σκαφῶν ἐν 'Ελλάδι δι' ἐλληνικῶν ἀσφαλιστικῶν ἔταιριον, ἡ ἔταιρια ἡμῶν ἡρέστον ἀναλαμβάνουσα κινδύνους ἐπὶ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκαφῶν καὶ ἔχει ἡδη δύο μηνῶν δημοιουργήσει ἀσφαλιστικῆς συμμετοχῆς ἐπὶ σοφαροῦ ἀριθμοῦ σκαφῶν, ἄνω τὸν ἑκατόν, μὲ ἀνωτάτην συμμετοχῆς ἐπὶ σκάφους ἀξίας \$ 14.000.000.

«Οπως δέμερα γνωρίζετε, ἡ ὡς ἄνω προσπάθεια δὲν θὰ εἶναι ἀποτελεσματική, ἐάν τὸ ποσοστὸν τῆς συνολικῆς συμμετοχῆς δὲν φθάσῃ εἰς ποσοστὸν κάπως οὐσιαστικόν, καὶ ἔτι μᾶλλον ἔαν ἡ συμμετοχὴ τῆς ἐλληνικῆς ἀγορᾶς δὲν γίνη ἀντιπροσωπευτικὴ τῶν ἐλληνικῶν κινδύνων διὰ τῆς εὐρυτέρας συμμετοχῆς, ἔτω καὶ διὰ μικρῶν ποσοστῶν, τοῦ μεγαλυτέρου δυνατοῦ ὀρίθμου ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκαφῶν.

Ἐπὶ τοῦ τελευταίου τούτου σημείου καὶ ἐφ' ὅσον καὶ ὑμεῖς συμφωνεῖτε μὲ τὰς ὡς ἄνω ἑξελίξεις, ἡ δοθείειν τῆς ὑμέτερας Ἔνωσεως δύναται νὰ είναι λίαν ἀποτελεσματική διτάξ:

α) δι' ἔγγραφου παρακλήσεώς σας πρὸς τὸ Greek Shipping Corporation Committee τοῦ Λονδίνου ὅπως συντήση εἰς τὰ μέλη του ὅπως δύσουν μόνιμον ἐντολὴν εἰς τοὺς Brokers νὰ τοποθετοῦν μικρὸν ποσοστὸν τῶν ἀσφαλίσεων εἰς ἐλληνικὰς ἀσφαλιστικὰς ἔταιριας καὶ τούτου γενομένου,

β) διὰ τῆς δημιουργίας ἐν 'Αθηναῖς κοινοῦ Underwriting Office δι' δοσας θὰ ἐδέχοντο νὰ συμμετάσχουν εἰς αὐτὸς ἐλληνικὰς ἔταιριας, ἀσχολουμένας μὲ ἀσφαλίσεις σκαφῶν.

Εὐχαριστοῦντες 'Υμᾶς ἐκ τῶν προτέρων, διατελούμεν

Μετὰ πάσης τιμῆς

ΧΡ. Γ. ΑΧΗΣ

Γεν. Δυντής τῆς ἔταιρίας «Ορίζων»
'Αθῆναι 14 Μαΐου 1968

Τίποτε περισσότερον δὲν ὑπεστήριξαν καὶ αἱ στήλαι αὐταὶ εἰς τὸ σημείωμα ἐπὶ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ. 'Ετοιμάσμενοι διδαστέρως: 'Ο πυρὴν τῆς ἐδῶ δημιουργίας ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς υφίσταται καὶ ἐργασία πολλὴ ὑπάρχει. 'Αρκουν ἡ συμπαράστασις εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως καὶ ἡ κατανόησης ἀπὸ μέρους τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος. 'Αν δοι — Κράτος, 'Ελληνες ἀσφαλισταὶ καὶ ἐφοπλισταὶ — ἀπὸ κοινοῦ ἀναλάβουν συντονισμένην τὴν προσπάθειαν, κατί τὸ καλὸν διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ μας προβλήματος θὰ προέλθῃ.

ΑΞΙΟΙ ΕΠΙΚΡΙΣΕΩΣ

Ἐπαινέρχονται αἱ στήλαι αὐταὶ —μετὰ πολλῆς λύπης— ἐπὶ μιᾶς αὐτόχθονης ἀπαράδεκτου διὰ τὸ πλοίον καταστάσεως. Πρόκειται περὶ ἀρκετῶν —οὐχ τὸν πλείστων— πλοιάρχων, οἱ ὅποιοι ἐν ἀγνοίᾳ τῆς πλοιοκτησίας των ἀπευθύνονται διὰ τὴν τηλεγραφημάτων καὶ ἔτοιστον εἰς τὰς ὑπηρεσίας αὐτοῦ —πλολάκις περιττά— ἐρωτήματα ἐπὶ διαφόρων ναυτεργατικῶν διαφορῶν. Είναι τερπόστοις ὁ ἀριθμὸς τῶν τοιούτων αἰτήσεων, διτὶς οὐδὲν ὅλλο προσδίδει, ποσά μίαν παχυλήν ἀγνοιαν στοιχειώδων γνώσεων καὶ μίαν ἔκδηλον ἐλλειψιν διοικητικῶν προσόντων ἡ ἀποφυγὴν ἀνόληψεως εὐθυνῶν.

Καὶ ἀναγκάζονται αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ 'Υπουργείου νὰ συντάσσουν ἀπαντήσεις, νὰ ἔχαιποστέλλουν ταύτας καὶ νὰ περιστῶνται ἀπὸ ἄλλα, πολὺν συδικώτερα, καθίκοντά των, ἵνα οἱ πλοιάρχοι ἐπιδείξουν εἰς τὰ πληρωμάτων τοῦς ἀπό τοῦ πλοιάρχου περιττά — ἐρωτήματα περὶ διαφόρων ναυτεργατικῶν διαφορῶν. Είναι τερπόστοις ὁ ἀριθμὸς τῶν τοιούτων αἰτήσεων, διτὶς οὐδὲν ὅλλο προσδίδει, ποσά μίαν παχυλήν ἀγνοιαν στοιχειώδων γνώσεων καὶ μίαν ἔκδηλον ἐλλειψιν διοικητικῶν προσόντων ἡ ἀποφυγὴν ἀνόληψεως εὐθυνῶν.

Ἀναφέρονται πολλὰ περιστατικὰ πλοιάρχων, οἱ ὅποιοι ἀποφεύγουν κατὰ τὰς ἀπολύτεις τῶν πληρωμάτων των νόν προβαίνουν εἰς ἔκκαθαρίσεις τῶν λογαριασμῶν των καὶ παραπέμπουν τοὺς ναυτικοὺς «στὸ Γραφεῖον» νὰ τούς ἔξοφληστην. Καὶ ἄν μεν τὸ Γραφεῖον ἔχῃ λάβει ἔκθεσιν τοῦ πλοιάρχου ἐγκαίρως τὸ κακὸν περιορίζεται. 'Αν, δέμερα, ὁ πλοιάρχος δὲν σπεύσῃ νὰ ἐνημερώσῃ ἑταῖρος — ἢ καὶ καθόλου — τὸ ἔδω Γραφεῖον, ἀρχίζουν αἱ ταλαιπωρίαι καὶ τῶν δύο, Γραφεῖον καὶ ναυτικοῦ. 'Επίσης, δταὶ πρόκειται περὶ σοφαρᾶς διαφορᾶς δικαιολογεῖται, ἵσως, μία παραπομπὴ τοῦ ζητήματος εἰς τὸ Γραφεῖον, ἄλλῃ ὅσταν πρόκειται περὶ τοῦ ἀν ὁ ναυτικὸς ἔλαθεν ἡ δικαιούται νὰ λάθῃ ἀδειῶν, ἀν πλὴν τοῦ μισθοῦ ἀδείας δικαιούται καὶ τροφῆς καὶ τὰ παρόμοια, πῶς πρέπει νὰ χαρακτηρισθῶν οἱ πλοιάρχοι οὗτοι, φυγεύσυνοι, εὐθυνόφοροι, φυγόπονοι ἡ διατελούντες εἰς παχυλὴν ἀγνοιαν στοιχειώδων διοικητικῶν θεμάτων;

Καὶ ἄλλοτε συνεπτήσαμεν ὅπως τὰ 'Εφο-



MANILA PHILIPPINES
 Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ
«Adamson» (Phil) Inc.
 Liner, Chartering and General Shipping Agents

Manager Director: ALEKOS ADAMOPOULOS

For your Agency in Philippines for an expert attention to all your problems and everything concerning shipping, consult the "ADAMSON" (PHIL) INC.
 540 T. M. Kalaw Str, or. P.O.Box, 1606—MANILA PHILLIPINES
 Cables: ADAMOPOLOIS—Telex: 742010I—Tel. 4-99-71 — 40-14-60

πλιστικά καὶ τὰ Ναυτιλιακά Γραφεῖα ἀπαγορεύουσαν εἰς τοὺς πλοιάρχους τῶν πλοίων των νὰ ἀπένθυνανται εἰς τὸ Ὑπουργεῖον ἀπεύθειας. Πρώτων μὲν, διότι τοιούτον δικαίωμα δεῖν ἔχουν, διότι τὰ πλοῖα ἐν Ἐλλάδι ἐκπροσωπούνται ὑπὸ τῶν Γραφείων των. Δεύτερον δέ, διότι ἐσφαλμένη διατύπωσις ἑρωτήματος δυνατον νὰ ποσασθῇ εἰς διάφορον ἀπάντησιν ἐκείνης, ἡτὶς ἐπὶ ταύτοσήμου ἐρωτημάτος είχεν ἥδη διατυπωθῆ. Τρίτον, καὶ σπουδαιότερον, διότι ὅφειλον νὰ ἐνημερώνουν ἐπὶ τῶν ζητημάτων, τὰ ὁποῖα ἀνακύπτουν εἰς τὰ πλοῖα των, αὐτοὺς τοὺς ἐνδιαφερομένους πλοιοκτήτας.

Ἐπειδὴ, ὅμως, παρασκένεσσι τοιοῦται δὲν πρόκειται νὰ εύδοκιμησουν, θὰ εῖχομεν νὰ συστήσωμεν πρακτικώτερο μέτρο. Μετά ἐν ή δύο τεύχῳ, τὸ ἑκδιδόμενον ὑπὸ τῆς Ἐνόσεως Ἑλλήνων Ἐφοτιλιστῶν «Δελτίου» θὰ ἔχῃ περιλαβεῖ ὀπάσσας τάξ κατὰ καιροὺς δοθεῖσας ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου λύσεις εἰς τὰ τεθέντα ὑπὸ ὄψιν του ἐρωτήματα. Μὲ τὸ «Δελτίον» θὰ ἐφοδιάζονται διπλατα τὰ ἐν τῷ ἔξτρεικῳ Ναυτιλιακῇ Γραφείᾳ, ὡς καὶ τὰ ἐν Ἑλλάδι τοιοῦτα καὶ ὅλα τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοῖα. Τότε, οὐδεὶς πλοιαρχὸς ὑφ' οιονδήποτε πρόσσημα θὰ δύναται νὰ δικαιολογήσῃ, διατὶ δὲν ἀνεφέρθη εἰς τὸ Γραφεῖον τοῦ πλοίου, ἀφοῦ τούτῳ θὰ εἶναι πλήρως ἐνήμερον διὰ νὰ παράσχῃ πάσσαν πληροφορίαν καί, «στὸ κάτω - κάτω τῆς γραφῆς», ἔχει καὶ τὴν εὐθύνην τῆς διαχειρίσεως τοῦ πλοίου.

Ἐν τῷ μεταξύ, καλὸν θὰ ἦτο, τόσον τὰ ὑποβολλόμενα ἐρωτήματα, ὅσσαν καὶ αἱ διδόμεναι ἀπαντήσεις νὰ περιέρχωνται εἰς τὰ Γραφεῖα τῶν πλοιών, ἵνα λαμβάνουν γνώσιν καὶ οὐτά, διότι πολὺ φθονούμεθα, ὅτι ὑπάρχουν καὶ περιπτώσεις πλοιάρχων, οἱ δόποιοι δικαίων θὰ ἔξετίθεντο εἰς τὰ ὅμματα τῶν ἐφοπλιστῶν των.

ΛΥΠΗΡΟΝ ΑΛΛΑ' ΑΛΗΘΕΣ

'Εαν αιτήμα τού ἐφοπλισμού είναι ή μείωσις τῶν παρεμβάσεων τῶν Ἑλληνικῶν Ἀρχῶν εἰς τὰ τού πλοίου, τοῦτο δὲν σημαίνει, θεοβασία, κατάλυσιν τῆς ἔννοιας τοῦ Κράτους καὶ περιφρόνησην πρὸς τοὺς ἐκπρόσωπους του. Συνεπώντας ἡ ὑδρίστικη καὶ προσβλητικὴ συμπειφορά, ἡ ἐπιδεικθεῖσα ὑπὸ πλοιοκτήτου κατὰ τοῦ προσωπικοῦ Ἑλληνικῆς Ἀρχῆς, ἀδρευούσης εἰς ἔννον λιμένα, διότι προσκλήθη πάρ' αὐτῆς ὁ πλοίος αρχος ἐνὸς ὑπὸ ἔννην σημαίαν πλοίου του νὰ προσέλθῃ εἰς τὰ γραφεῖα τῆς δι' ὑπηρεσιακοὺς λόγους, ἐμπίπτει εἰς τὰ ὄρια αὐτοῦ τούτου τοῦ Ποινικοῦ Νόμου.

Καὶ οἱ μὲν παρεκτραπεῖς πλοιοκτήτης ύφισταται τὰς συνυπειάς τῶν ἴδικῶν του πράξεων, διότι καὶ αἱ συμβάσεις τῶν πλοίων του μετὰ τοῦ Ν.Α.Τ. κατηγγέλθησαν καὶ ἐνώπιον τῆς ποινικῆς δικαιοσύνης παραπέμπεται. Ἀλλὰ τὸ κακὸν θά̄ητο δυνατὸν νὰ ὀποθῇ πρὸς γενικωτέραν ζημίαν τῶν συμφερόντων τῆς ἑφοπλιστικῆς τάξεως. "Οταν ὀλόκληρος ὁ ἑφοπλισμὸς εἶναι σύμφωνος διὰ μίαν στενατέραν σύσφιξιν τοῦ δεσμοῦ τοῦ ἔλληνοκτήτου πλοίου μὲ τὴν Πατρίδα καὶ ὅταν ἑφοπλισταὶ κύρους ἀνάλισκουν κόπους καὶ χρόνον διὰ νὰ δημιουργήσουν μίαν ἀποτελεσματικώτεραν κρατικήν προστασίαν υπέρ τῆς Ναυπίλιας, λυπτὰ ἐπεισόδια, ὡς τὸ προκληθέν, δημιουργούν δυσμενές κλίμα καὶ ὑποσκάπτουν τὰς προσπαθείας τοῦ συ-

νόλου τοῦ ἐφοπλισμοῦ.

Δυστυχώς ή ἐπιδειχθείσα μετά τὴν λῆψιν τῶν ἔναντιον τοῦ Ἐλληνος πλοιοκήτου μέτρων μεταμέλεια κατ' οὐδὲν βελτιώνει τὴν κατάστασιν, ἔστω καὶ ἀν τὸ Κράτος θελήσῃ ἐκ τῶν υπέρων νὰ φανῇ ἐπιεικές. Τὸ ἐπεισόδιον τοῦ ξένου μεγάλου λιμένος ἐνεγράφη εἰς τὸ παθητικὸν τοῦ ἐφοπλισμοῦ. Λυπτέρον, ἀλλ' ἀλλήθες.

ΕΝΑ ΑΠΟ ΤΑ ΕΜΠΟΔΙΑ

Είς τὸ ζῆτημα τῆς προσκομίσεως τῶν ναυτιλικῶν ἔγγραφων πρός θεώρησιν ὑπὸ τῶν Προσενικῶν Ἀρχῶν, δίδει ἵκανοποιητικὴν λύσιν ἡ κοινὴ ἀπόφασις τῶν Ὑπουργῶν Ἐξωτερικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἢτις, καίτοι ἔχει ὑπογραφή ἀπὸ τοῦ Ἰουνίου 1967, δὲν φαίνεται νὰ ἔχῃ περιέλθει εἰς γνῶσιν τῶν πλοιάρχων τῶν ἐμπορικῶν πλοίων.

Κατά τὴν Κοινὴν ταύτην Ἀπόφασιν ή υποχρέωσις τῶν πλοιάρχων, ὅπως προσκομίζουν τὰ ναυτιλιακά ἔγγραφα τῶν πλοίων των πρὸς Θεώρασιν, ὑφίσταται μόνον ὅταν τὰ πλοῖα τῶν κατατέλη εἰς τὸ λιμένα τῆς ἔδρας τῆς Ἑλληνικῆς Προξενικῆς Ἀρχῆς.

Αλλ' ως «λιμήν της έδρας της Προξενικής Αρχής» θεωρείται και πάς έπερσ ο λιμήν, στοις, όμως, απέχει του κυρίως —κεντρικού— λιμένος της έδρας της Προξενικής «Αρχής ολίγων των 15 ναυτικών μιλών ή των 25 χιλιομέτρων. Διά τα καταπλέοντα είς τοιούτους γειτονικούς λιμένας έλληνικά πλοία, ύψισταται ή υποχρέωσις τών πλοιάρχων σπώας ἀνά γένει λόου στη ληφθωνικώς είς την Προξενικήν Αρχήν τὸν κατάπλουν του πλοίου των, μὴ ὅντες ο πόχρεοι νὰ ἐπισκέπτωνται ταύτην. Τυχὸν μεταβασίς Προξένου η ὑπαλλήλου εἰς τὸ πλοίον πρὸς θεωρήσιν τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων αὐτοῦ, ο ὅνδε μίαν πρόσθετον ἐπιπλέοντα στην θάλασσαν επανεπλέγεται δι' αὐτό, πλὴν τῶν νομίμων Προξενικῶν Τελῶν».

Ἐξαιρετικώς οἱ λιμένες Ὁλκάντ, Ἀλα-
μέντα, Ρευτγούντ Σίτυ καὶ Ρίτσομντ θεω-
ροῦνται ὅτι ἀνήκουν εἰς τὸν κυρίως λιμένα
τοῦ Ἀγίου Φραγκίσκου τῶν Ἕνωμένων Πολι-
τειῶν, καίτοι ἀπέχουν πλέον τῶν ἀνωτέρω
τεθέντων κατωτάτω δρίών ἀποτάσσεων.

‘Ως πρός τὰ καταβλήτεα προξενικά τέλη ταῦτα : α) εἰσπράττονται ὅταν τὸ πλοῖον καταπλέψῃ εἰς τὸν κεντρικὸν ἢ εἰς τὸν ἐντὸς τῆς ἀκτίνος τῶν 15 μ. ἢ 25 χιλ. λιμένα, β) Καταβάλλονται μόνον ἀπας κατὰ μῆνα. Συνεπώς ἂν τὸ πλοῖον καταπλέσῃ εἰς τοὺς ἀγωτέρους λιμένας δις ἐντὸς τριάκοντα ἡμερῶν, ὅφειλει μὲν νὰ προσκομίσῃ τὰ ναυτιλιακά του ἔγγραφα πρὸς θεώρησιν ἢ νὰ ειδοποιῇ τηλεφωνικῶς τὸ Προξενεῖον περὶ τὴν κατάπλωσιν, ἀλλὰ δὲν θὰ καταβάλῃ τέλη κατὰ τὸ δεύτερον κατάπλουν.

Οίκοσθεν, βεβαίως, έννοειται, ότι, έαν το πλοίον καταπλεύση είς λιμένα άπεξοντα από τὸν κεντρικὸν λιμένα ἔνθα ἐδρεῖεν Ἑλληνικὴ Προξενικὴ Ἀρχὴ περισσότερον τῶν 15 μιλίων ἡ τῶν 25 χιλ., σύτε ἡ θεώρησις τῶν ναυτιλιακῶν ἐγγράφων, οὕτε ἡ καταβολὴ τελῶν ἀποτελεῖται ὑποχρέωσεις τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πλοίου.

Είναι ή ώς άνωτέρω περιγραφείσα ρύθμισις καλή ένθερρυποτισις διά μίαν γενικωτέραν καὶ πλέον συστηματικήν ἀναθεώρησιν τοῦ θέματος τῆς παρεμβάσεως τῶν Ἀρχῶν εἰς τὰ

τοῦ πλοίου. Ὁσονδήποτε καὶ ἄν τούτῳ θεωρήται ώς παρωνυχίς, ἐν τούτοις ἀποτελεῖ — λόγῳ τῆς ἀτελειώτου σειρᾶς τῶν περιπτώσεων, αἱ ὁποῖαι συγχωρούν ἡ ἐπιβάλουν τὰ παρεμβάσεις — ἔνα ἀπὸ τὰ μειονεκτήματα τῶν ὑπὸ τὴν κυανόλευκον πλοίων ἔναντι — ἄν μη τῶν ὑπὸ σημαίας εύκολίας — ἄλλων πλοίων τῶν μεγαλυτέρων ναυτικῶν χωρῶν.

АПОГОНТЕУТИКОН ТРИПТУХОМ

Δυσφήμουν τὴν προσπάθειαν προσελκύσεως νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ὅσον ἐπιδικτύουν δυστροφίαν εἰς τὴν ἔξοφλησιν τῶν ἀπόδοχών των πληρωμάτων. Νέαι περιπτώσεις δικαστικῶν ἀπόφασεων ἀναφέρονται ως ἀνεκτέλεστοι. Καὶ τὸ μὲν Γ.Ε.Ν.Ε.Θ. ἐφαρμόσῃ τὴν πρόσφατον διάταξιν τοῦ A.N. 373/1968, ἣτις ἀπαγορεύει τὴν χορήγησιν ἀδείας προσλήψεως ναυτικῶν ἐπί τοῦ πλοίου, τοῦ ἀρσύνεμουν καὶ ἔξοφλησης τὴν ὄφειλήν τοῦ ἐφοπλιστοῦ. Ἀλλὰ πολὺ φοβούμεθα ὅτι τούτο δὲν θὰ είναι ἀποτελεσματικὸν μέσον συνετισμοῦ, διότι οἱ συνήθεις Επινοητικοί ὄφειλέται θὰ ἀνέψουν διέξοδον.

Πρόκειται περί της γνωστής τακτικής κατά την οποίαν ζητείται ή αδεια ναυτολόγησεων πληρωμάτων διά τὸ Α πλοίον καὶ οἱ ναυτικοὶ διοχετεύονται πρὸς τὸ Β. Ἐχομέν' υπὲν ὅφιν ὅτι μόλις πρὸ τινῶν ημερῶν ἐν ἑκ τῶν ἐπιδιδομένων εἰς προσλήψεις πληρωμάτων Γραφείον ἔλασθεν ἀπό τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. ἀδειαν ναυτολογήσεως Ἐλλήνων ναυτικῶν ἐπὶ πλοίου συμβεβλημένου μετὰ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ ἐναυτολόγησε τελικὸς τούτους ἐπὶ ἔτερου πλοίου μὴ συμβεβλημένου. Ἀπάτη ἀξιόποινος!

Καὶ ὡς νὰ μὴ ἔφθανε τοῦτο ἡ ἐνδεχομένως διὰ νὸς προληφθῆ ἡ φυγὴ τῶν ναυτικῶν ἀπό τὸ δέντερον τούτου, τὸ ἀνασφάλιστον εἰς τὸ Ν.Α.Τ. πλοίον, ὃ πλοιάρχος του — μόνος νὰ ἐντολῇ τοῦ Γραφείου — προέβαινε εἰς τακτικὴν κράτησιν ἐκ τῆς μισθοδοσίας τῶν ναυτικῶν τὸν ὑπέρ Ν.Α.Τ. καὶ τῶν Ταξιέιδων Προνοίας εἰσφορῶν αὐτῶν. Ἡ υπόθεσις, δεβαῖς, ἐπιτίσυε τὴν ἐπιβολήν κυρώσεων ποινικῶν καὶ ὄρθων διετάχθη ἡ δίωξις τῶν ὑπευθύνων. Πολὺ, ὅμως, φοβούμεθα, ὅτι οἱ ναυτικοὶ δὲν θὰ δυνηθοῦν τελεῖκως νὰ εἰσπράξουν τάς παρανόμως γενομένας κρατήσεις των, οὐδὲ τάς ἀποζημιώσεις των.

Κρούσματα ώς τὸ τελευταῖον, ὅχι μόνο παρεμποδίζουν τὴν προσέλευσιν νέων εἰς ἐνα ἐπάγγελμα περικλείον καὶ ἀπατεῶντας, ἀλλὰ ὑποχρέωνται καὶ τὰς ὄμροδιας Ἀρχάς, ἀντὶ νῦ ἀπλοποιούν τὰς διατυπώσεις καὶ νὰ μειώνουν τὰς παρεμβάσεις των εἰς τὰ πλοῖα — αἴτημα σημαντικὸν καὶ γενικόν του ὔγιούς ἐφοπλισμοῦ — νὰ καταπέγουν εἰς τὴν λῆψιν μέτρων διὰ τῶν ὅποιν νὰ προλαμβάνωνται αἱ κατὰ τῶν ναυτικῶν καταχρήσεις.

Τὴν δυσάρεστον δὲ ταύτην κατάστασιν καθιστᾶ ἀπαράδεκτον μία τρίτη κατηγορία δυστροπίας ὄφειλετῶν. "Ηδη τὸ **«Κ.Α.Τ.χ.** Κηφισσίας

, τὸ γνωστὸν εἰδικὸν καὶ ὅριστα ὠργανωμένον **Νοσοκομεῖον** **«Ἀποκαταστάσεως Τραυματών** καὶ **«Ἀναπήρων**, ἀντίτιμετο πίζει ἀδυναμίαν εἰσπρέξεως νοσηλεύων ἀποθεραπευθέντων ναυτικῶν τινων. Τούτους εἰσῆγαν εἰς τὸ ἐν λόγῳ **«Ιδρυμα Γραφεία** τοῦ **Πειραιῶς** καὶ τὸ μὲν προβάνεται εἰς σημαντικῶν φαλκίδευσιν τοῦ ἀποσταλέντος νο-
γαρισμού, τὸ δὲ ἀπαξιοὶ νὰ καταβάλῃ τὸ σύνολον τοῦ ίδικοῦ του ἔστω ὑποδογισμοῦ.

Καὶ τὸ Ἰδρυμα ἡγάκασθή νό παραπέμψη τάς ύποθέσεις ταύτας εἰς τὴν νομικήν του ὑπέρπεσίν διὰ τὴν ἔγερσιν ἀγωγῆς· Ἀλλὰ διερωτώμεθα: Ἐπερπε νά ἀχθών ἐκεῖ τά πράγματα; Καὶ εἰς τί πταιόνις ἄλλα; συνεπή πρὸς τάς ύποχρέωσεις των Γραφεία, νά ύποβληθούν εἰς την παροχήν ἄγνωστον ποίων ἐγγυήσεων διά νά εἰσαγάγουν ιδιοκύς των ναυτικούς; Οἱ δὲ ναυτικοί εἰς τι ἐπταισαν διά νά στερηθούν ἐνδεχομένων τῆς ἐπιμελούς νοσηλείας εἰς τὸ Ἰδρυμα.

DAY SHIP SUPPLY

602 W. Hemlock Ave. (P.O.Box 127) Phone 267-3813

COOS BAY, OREGON U.S.A.
COMPLETE DECK, ENGINE, STEWARD STORES - LAUNDRY SERVICE

TAX. FREE LIQUOR, CIGARETTES, BEER

Πάντως, έν γνώσει ή έν ἀγνοίᾳ — εἶναι ἀδιάφορον — οἱ δημιουργήσαντες τὰ ζητήματα μὲ τὸ Κ.Α.Τ. ἔδωλον ἐμμέσως καὶ κατά τῆς πρωτωδουλίας τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ὅπως ἰδρύσηται, χόριν τῆς ναυτικῆς τάξεως, ἔνει ὅξιον τῆς ἀπόστολης του Ναυτικὸν Νοσοκομεῖον. Ἀλλός ή ἔδρυσις τούτου δὲν πρόκειται νὰ ματαιωθῇ ἀπὸ παρόμοια ἀπογοητευτικὰ περιστατικά, ὁσνοῦντος καὶ ἄν εἶναι πολλαριθμός. Ἀπλῶς δονθούν καὶ μεθόδευθη, ἐν καιρῷ, καταλλήλως τὸ Καταστατικὸν του, ἵνα μη παρέχῃ πεδίον δράσεως εἰς ἀπάτας ή εἰς δυστροπούντας ὄφειλέτας.

ΤΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΝ

Έποικοδομητικάς συνομιλίας είχον οι μεσογειακοί έφοπλισταί κατά τὴν πρὸ ἡμέρων συνάντησιν τῶν μετὰ τοῦ ὑψητουργοῦ Συντονισμοῦ κ. Εὐλάμπιος. 'Υπεσχέθη οὗτος τῆς ἀπόλυτουν συμπαράστασιν τῶν διάτητῶν ἐπίλουσιν ὅλων τῶν δικαιίων καὶ ἐπειγόντων αἰτημάτων τῆς μεσογειακῆς φορτηγού ναυτιλίας. 'Υπεδείχθη ἡ σύντασις ἐπιτροπῆς ἐξ ἀρμόδιων προσώπων διὰ τῶν καταρτισμῶν ἐνδελεχούντων μελέτης τόσον ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς παροχῆς ἔγγυήσεων διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ στόλου, ὃσον καὶ διὰ τὴν δημιουργίαν ἀσφαλιστικοῦ φορέως. 'Ο κ. 'Υψητουργός ἐπρότεινεν ὅπως, ἀντί τοῦ Κράτους, παράσχῃ ἡ Ε.Τ.Β.Α. τὰ ἀνακιούοντα κεφάλαια καὶ τάς ἔγγυήσεις. Οἱ ἐφοπλισταί παρεπήρησαν ὅτι, ὃσον ἀφορᾶ τὴν παροχὴν ἔγγυήσεων διὰ τὴν ἀγορὰν φορτηγῶν πλοίων, τὸ καταστατικόν τῆς Ε.Τ.Β.Α. δὲν προβλέπει τι σχετικόν. 'Ο κ. Εὐλάμπιος ἐδήλωσεν ὅτι τὸ θέμα θὰ ἔξετασθη λίγιαν προσεχώς, προκειμένου νὰ τροποποιηθῇ ὁ κανονισμός τῆς Τραπεζῆς.

"Οσον άφορά τὴν ἀνανεώσιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ, οἱ ἐφοπλισταὶ ἔζητησαν τὴν χορήγησιν ἐγγυήσεως ὑψους 30 - 35% ἐπὶ τῆς ἀξίας τοῦ δύορασθησομένου πλοίου, ἀναλόγως τῆς ἡλικίας του, πρὸς ἀπόκτησιν σκαφῶν ἡλικίας μεχρι 12 ἔτῶν τὸ πολύ.

φων ηλικίας μερινής της επον. τούτης
Διεσδικώς ἔξητάσθησαν καὶ τὰ λοιπά
ἔπειγοντα θέματα. Τὸ ὑποδηλθὲν σχετικὸν
μυμόδιον παραβέτομεν κατωτέρω.

Ίδιαιτέρως ύπεγραμμίσθη εἰς τὸν κ. Υφυπουργὸν ἡ ἀνασχετικὴ ἐπίδρασις τῆς προσφάτου ἀποφάσεως τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτού ὑλικοῦ. Ός γνωστὸν διὰ τῆς ἐν λόγῳ ἀποφάσεως ἀνεπτάλησαν αἱ παρὰ τῶν Τραπεζῶν δανειοδοτήσεις πρὸς ἄγορὰν πλοίων,

ένω ἀφ' ἑτέρου διὸ τοῦ ἐπιβαλλομένου χρονικού περιορισμοῦ εἰς τὰς χορηγουμένας ἐγγυητικάς ἐπιστολάς — ἐλάχιστον ὅριον διαφρείας των ὀλόκληρων τετραετίαν — δημιουργούνται ἀνυπέρβλita ἐμπόδια εἰς τὰς συναλλαγάς ἀγοραπωλησιῶν. 'Ανεμένετο ἡ ἐπιστροφή καὶ Δ. Γερμανίας τοῦ Διοικητοῦ Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος κ. Γαλάνη διά τὴν ρύθμισιν τοῦ θέματος.

Βεβαίως τὸ μέτρον τούτο ἐλήφθη ἐν τῇ προσπαθείᾳ τοῦ Κράτους, ὅπως μὴ παρέχωνται διεικολύνσεις πιστωτικαὶ εἰς τοὺς μὴ ἐπαγγελματίας ἐφοπλιστάς, τοὺς τὸ πρῶτον εἰσερχομένους εἰς τὸν ναυτιλιακὸν στίθιον καὶ ἀποσκοπούντας μόνον εἰς τὴν διὰ τῶν ἄγορῶν πλοίων ἔξαγωγὴν συναλλάγματος. Πληθυνονται, πράγματι, αἱ αἰτήσεις πρὸς τὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος φαρμακοποιῶν, ιατρῶν, παντοπωλῶν — ἀκόμη καὶ... κομμωτριῶν — διὰ τὴν χορήγησιν στάσεων πρὸς ἄγοράν πλοίων. Οἱ μεσογειακοὶ ἐφοπλισταὶ οὐδὲν λωτοῦ τάσσονται υπὲρ τοῦ κλειστοῦ ἐπαγγέλματος, ἀλλὰ θεωροῦν στοιχειώδες καθῆκον των τὴν διαφύλαξιν τῶν ἐπαγγελματικῶν των συμφερόντων, δι' ὃ καὶ ἐπρότειναν εἰς τὸν κ. Εὐλάμπιον, ὅπως αἱ Τράπεζαι χορηγοῦν πιστωσεῖς μόνον εἰς τοὺς διαπρούντας ἔξωλογιστικούς λογαριασμούς.

Καὶ ἀναμένεται ἡ ὄριστικὴ ρύθμισις τῶν περὶ τὴν μεσογειακὴν μας ναυτιλίαν ἰδιαίτερων θεμάτων. Ἐπείγει ἡ ἀντιμετώπισις τῶν.

ΤΑ ΑΙΓΑΙΝΑ

Παρασέτομεν κατωτέρω τὸ ὑποβληθὲν εἰς τὸν κ. Ὑφυπουργὸν τοῦ Συντονισμοῦ περιληπτικὸν σημείωμα ἐπὶ τῶν πραγμάτων τῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας:

Α να γίνει το επόμενο έτος οι αρχές της Ευρωπαϊκής Κοινωνίας στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, με την παραβολή της στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, η οποία θα προστατεύει την περιοχή από την παραβολή της στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου.

Արեգ Հայոսիցին ուն հայաւութիւն շին առաջը-
քիչ շնուր լուսութեամբ գործադրութիւն — նորութեա-

ταυτικής έκ της κατά μέσον όρου μεγάλης ήλικιας κατόπιν — έκριθην ως μόνη ίωσις λόγως ή έξειρεσις τρόπου άρωγχης τού Κράτους, διά την άνωνταν του πλωτού θλικού της μεσογειακής Ναυτιλίας, έγκαιμενήν εἰς την χορηφή γησιν κρατητικής έγγυησας μέχρις 5θους 30-35% έπι της άξεις του άγχορακθησιένον πλοίου, άναλογως της ήλικιας του, τὸ πολὺ μέχρι 12 έτην.

Σημειώθηκε ότι το "Πνευργείον Νευταλίξα" διά τον ίδιον άρθρο (1359) 9.5.1968 έγγραφου του, απονομήθηκεν το πρός τα άρμοδα του "Πνευργείον", ένθερμως συνηγόρησεν υπέρ της θυντερώς λέσχεως. Καθ' άλλη έγγραφοις ήταν η Νομιματική "Επιτροπή πρός ήναν απονομήθηκε το αρδήλως ήνων έγγραφον, συμφωνεί ότι τα προτεινόμενα μέτρα είναι θυντες πραγματοποιήσιμα.

Μόνον οὗτο δυνάμεις νά τούταθωται εκ τοῦ σημερινοῦ ἐπικινδύνου προσεξέσθαι.

Δημιουργία Ασφαλιστικού
Ελληνικού Υπουργείου: Μέσω της οποίας οι επιχειρήσεις στην αγορά της υπηρεσίας ασφαλιστικών μεταχειρίζονται νέα προστασία για τους πολίτες. Η πρόταση αυτή προέρχεται από την Επιτροπή Ασφαλιστικών της Κοινότητας, η οποία συντάχθηκε τον Ιούνιο του 2018 με σκοπό να δημιουργήσει έναν κοινωνικό ασφαλιστικό σταθμό για την προστασία των πολίτων από τις αποδομώντας πειρατικές δραστηριότητες στην Ελλάδα. Η πρόταση αυτή προβλέπει τη δημιουργία μιας νέας ασφαλιστικής επιχείρησης που θα λειτουργεί σε όλη την Ελλάδα, με στόχο την προστασία των πολίτων από τις αποδομώντας πειρατικές δραστηριότητες στην Ελλάδα. Η πρόταση αυτή προβλέπει τη δημιουργία μιας νέας ασφαλιστικής επιχείρησης που θα λειτουργεί σε όλη την Ελλάδα, με στόχο την προστασία των πολίτων από τις αποδομώντας πειρατικές δραστηριότητες στην Ελλάδα.

"Α παλαιγή τελθν χριστιανούς επί το μολογίων έφεδοιν αντιληφθείσιν τότε ήταν οι ιωνικοί πλάνοι της Ελληνικής αρχαιότητος μέτρους έλαχθη καὶ ἐφαρμόσθησαν μόνον διά τάξην την ἀλλοδοπήν ἔδρευσίσας πολιτειώνας ἐπιγειτόνεσσι. Αμα τὴν λήψιν τοῦ μέτρου τούτου, ἀποτελούντος καθόργημα ἀντίτιμετρον δι' οὐ ἐγκρίθησαν τὰ ἓντες Ἑλλάδες ἐγκυταστημένους ναυτικά Γραχτεῖς, ὅλως ἀδικαιολογήσαντας, ἀλλὰ καὶ μὲν πλείστους δύσος ἀλλούς κυβδύνους, πληγμονικῶν μεν πρὸς τὸ Τουργεῖον Οἰκονόμων, πρὸς δὲ ἐν ταῖς πόλεσσι τῆς Ἀσσυρίας τοῦτον τὸν θεόν τοῦ Σατανᾶ τοῦτον τὸν ἀντιτίμετρον τούτου, οὐδὲν μέχρι τοῦ σημερον ἔγνετο, ἐπειδή μεγίστην βλάβην τὴν παραστατικήν ναυτιλίας, ἀγοριμήν, ἐλοταχθῆσις εἰς ἀπόρκους ἀποργύγης προμηθείσεις Ἑλληνικῶν ἄνθρωπων καὶ ἀποτροπῆς τῆς εἰς Ἑλλάδα προσελεύσεως τῶν ἐν τῷ Ἐπιτετρικῷ ἔδρευσίσαν ναυτικῶν Ἑλληνικῶν ἐπιχειρήσαντον. Αντίγραφον τοῦ σχετικοῦ ἔγγραφου τοῦ Τουργεῖον Ναυτικοῦ συνάπτουν τῷ περιθετι.

Ἐνίσχυσις τῆς μεταργίας καὶ ηγέτης Ναυτιλίας διὰ τῆς κατά προτίμησιν ἀναθέσεως τοῦ τόπου καραβίνην μεταφέρειν; Απόκριτοι ἐπηρεοῖ καὶ οἱ διάφοροι Οργανισμοί Δημοσίου Δικαιού καὶ λοιποί ὅποι τὸν εἰλεγχόν τοῦ Κράτους τελοῦσι ἐπικεφαλήσασι δύον κατὰ προτίμησιν ἀναθέτωσι τὰ μεταργήσια της Ἑλληνικῆς Στρατού.

Τούτο θά ήταν δυνατόν νά πραγματιστεί μεταλλήθων έγκυωσην και ήδη γιατί, όπως προειδοποιούν μόνον περι εισαγωγέων σε είς την χώραν είδησαν, έξιοις την παρθένη για τον έρωτα φύση, προειδοποιούν δε περι πιο λίγους έγκυωσην έχουσαν ένα της γηράκες προϊόντων έξιοις την δρον τείχη.

Το προστιθέμενο πλήρωμα των αποδείξεων στην παραπάνω διάταξη (αριθ.^o 41066) 1939) 9.5.68 τού συγχρόμενου ήπ.^o άριθ.^o 41066 (1939) 9.5.68 έγγραφου συνήγορει διά την ἀνακοινώση της ἀποφάσεως, η οποία κυρίως πλήρεται την μεσογείαν κανό Ναυτιλίαν.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΥΛΟΥΡΓΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

"BIONAΕΥΑ,, E.P.E.

Είδικευμένοι εἰς πάσης φύσεως ξυλουργικὰς ἐργασίας μετασκευῆς καὶ ἐπισκευῆς πλοίων. Ἐπίσης ἀναλαμβάνομεν τὴν κατασκευὴν ἐπιπλώσεων πλοίων.

ΛΙΕΥΩΝΣΙΣ: ΑΛΠΕΔΟΥ 25 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 410.473

Ἐν τέλει ὁ ἐπιδιαλλογεινος χρονικος περιοδὸς ὑπὸ τῆς Ν.Ε. εἰς τὰς χαρηγγωμένους ἡγυντικὰς ἐπιστολάς, περιλαμβάνον τὸν ἀλλάγον δρόνον διαχειρίζεις τῶν μήκων ὀλόκληρον τετρατείν, παρεμβάλλει ἀνιπέρδηλητον ἐμπόδιον εἰς τὰς ναυτικὰς συναλλαγὰς ἣν γένει, δεδομένου ὅτι οἱ ἀλλοδαποὶ ἐνδικερέουμενοι συνηθίσταται ἡγούμενοι πολὺ μικροτέρους διαχειρίζεις πιστώσεις καὶ ἀπορρίπτουσιν ἔντελην τὰς ἐπιστολὰς ταῦτας.

Δέον, συνεπῶς, νὰ καταργηθῇ καὶ ὁ ἀνωτέρῳ χρονικῷ περιορισμός.

ΠΡΟ ΠΛΗΡΟΥΣ ΑΔΥΝΑΜΙΑΣ

«Πιεζόμεθα ἀφορήτως» — λέγουν οἱ μεσογειακοὶ ἐφοτλισταὶ — διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν κενῶν τῆς συνθέσεως τῶν πλοίων τῶν μὲ προσοντούχους ναυτικούς. Γνωστὸν εἰς ὅλους εἶναι, ὅτι τοιοῦτοι ὀπωδήποτε δὲν προσφέρονται. Δὲν πρόκειται περὶ κακῆς θελήσεως, ἀλλὰ περὶ παντελούς ἀδυναμίας.

Καὶ πρέπει νὰ σημειωθῇ ὅτι τὰ μεσογειακὰ φορτηγὰ ἐπισκέπτονται συχνότατα τοὺς ἐλληνικοὺς λιμένας· εἶναι αἱ βάσεις τῶν. Αὐτὰ καὶ υφίστανται τὰς διαρτέρας ἐπιπτώσεις ἀπὸ τὴν παντελούς ἐλλειψιν πληρωμάτων. «Υποχρεούνται οἱ ἐφοτλισταὶ νὰ προσλαμβάνουν μὴ προσοντούχους, τὸν πρῶτον τούχοντα καὶ μὲ μισθὸν ὑψηλότερον τῆς συμβάσεως δι' ἐν καὶ μόνον ταξίδιον. Μὲ ἀποτέλεσμα τὰς ἡγμίας ἀπὸ τὰ ἀνειδίκευτα πληρωμάτα, τὰς συχνὰς ἀντικαταστάσεις καὶ ἐπὶ πλέον τὴν τίεσιν τῶν ἄρμοδίων Λιμενικῶν Ἀρχῶν. Κάποια ἀναγνώρισις τῶν υφισταμένων δυσχερειῶν ἐπιβάλλεται.

ΔΥΣΧΕΡΗΣ Η ΘΕΣΙΣ ΤΩΝ

Αἱ ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς γαλλικῆς κρίσεως εἶχον τὴν προέκτασίν των καὶ εἰς τὴν ἐλληνικὴν μεσογειακὴν ναυτιλίαν. Αἱ ἔξαρθρωτικαὶ καὶ τῆς οἰκονομίας ἀπεργίαι, ἐπεκτείνονται εἰς ὅλους τοὺς γαλλικοὺς λιμένας, τοὺς τελοῦντας ὑπὸ ἀριστερὸν συνδικαλιστικὸν ἐλεγχον, ἐπέφερον τὸ χάος. «Εμφορτα παρέμενον τὰ πλοῖα εἰς τοὺς λιμένας τῆς Νοτίου Γαλλίας ἐπὶ ἥμέρας, ἐνῷ ὅλα εὐρίσκομενα ἐκεὶ διὰ τὴν παραλαβὴν φορτίου δὲν ἥδυναντο νὰ φορτωθοῦν, ἐλλείψεις ἐργατικῶν χειρῶν καὶ ἀπέπλεον κενά. Σκάφη προοριζόμενα διὰ γαλλικοὺς λιμένας ὑπερχερώθησαν νὰ ἔκφρασουν τὸ φορτίον των εἰς Βαρκελώνην ἡ λιμένας τῆς Β. Ἰταλίας. Ἐθεωρεῖτο λόγων τὸ ταξίδιον διάσπαστον σχετικοῦ ὅρου τῶν φορτωτικῶν. Οἱ φορτωταὶ ἐκεῖθεν ὑπερχρεούντο νὰ παραλάβουν τὰ φορτία των.

Αἱ σοδαρώτεραι ὅμως ἀνησυχίαι ἔξεφράζοντο διὰ τὸ μέλλον. Θὰ παρέλθῃ χρόνος πολὺς μέχρις ὅτου σταθεροποιηθῇ ἡ πολιτικὴ καὶ οἰκονομικὴ κατάστασις εἰς τὴν Γαλλίαν, ἐνῷ καὶ ἡ μέλλουσσα νὰ ἐπακολουθήσῃ ἀκρίβεια θὰ περιορίσῃ τὰς γαλλικὰς ἔξαγωγὰς καὶ κατ' ἐπέκτασιν τὰ πρὸς ἔξαγωγὴν φορτία. Πολοὶ φορτωταὶ ἥρχισαν ἡδη νὰ στρέφονται πρὸς ἄλλας ἀγοράς.

Καὶ ιδοὺ πῶς περιγράφει πλοιοκτήτης τὴν σημερινὴν κατάστασιν διὰ τὸ ἐλληνικὸν μεσογειακὸν φορτηγόν: «Η Μαύρη Θάλασσα ἐλάχιστον πλέον ἐνδιαφέρον παρουσιάζει. Τὰ σκάφη τοῦ Παραπετάσματος μεταφέρουν κατὰ προτεραιότητα τὰ πρὸς ἔξαγωγὴν καὶ τὰ εἰσαγόμενα φορτία. Ψιχία παραμένουν διὰ τὸ ἐλληνικὸν φορτηγόν. Μὲ τὸ κλείσιμον τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ, ἔχασμεν τὴν μεταφορική κίνησην τῆς Ἐρυθρᾶς καὶ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου. Ἐν τοῦ πολέμου εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν τὰ ἀρσανικὰ κράτη κατέστησαν πτωχότερα, περιορίσαντα εἰς μηδαμινὴν ἐπίπεδα τὰς εἰσαγωγάς των. Δὲν ἀπομένει περὰ νὰ στραφῶμεν πρὸς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην. Ἀλλὰ διὰ νὰ ἐλλιμηνεύει κρειοζόμεθα νεώτερα σκάφη. Μὲ τοιαῦτα πλοῖα θὰ συναγωνισθῶμεν. Ἐκεῖ ἡ ἀπαίτησις τῶν φορτωτῶν διὰ τὰ καλὰ πλοῖα εἶναι ἐπίμονος. Ὁ συναγωνισμὸς ἐξ ἄλλου τοῦ νεοτεύκτου κρατικοῦ κομμουνιστικοῦ πλοίου καθίσταται δοσθέμειρα ὁξύτερος. Δι'

ἡμᾶς ὅχι μόνον τὰ φορτία εἶναι πλέον ὄλιγα καὶ τὰ πλοῖα πολλά, πάμπολλα, ἀλλὰ καὶ οἱ ὄροι τῆς ἀσφαλίσεως τῶν δυσμενέστατος. Ποτὲ ἀλλοτε ηθεῖσις μας δὲν ἦτο τόσον κρίσιμος».

ΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΝΑΥΤΟΠΑΙΔΩΝ

Προωθεῖται ἡ προσπάθεια τῆς συστάσεως καὶ τῆς λειτουργίας τῶν προγυμναστηρίων διὰ τὸ Ἐμπορικὸν μας Ναυτικόν. Καινοτομία ἀξίας πάσης υποστηρίξεως. Νέον αἷμα πρόκειται διὰ τῶν προπατακευστικῶν σχολῶν νὰ ἐνισχύσῃ τὸν ἔχοντα ἐπείγουσαν αὐτοὺς ἀνάγκην ὄργανισμὸν τῆς τόσον ραγδαίων ἀναπτυσσόμενής Ναυτιλίας μας. Πολλὰ καὶ δυσαναπλήρωτα τὰ κενὰ εἰς τὸ ἐμψυχον ὄλικον αὐτῆς. Διαβατηρίουχοι, πρωχαρημένης, μᾶλλον, ἡλικίας, ἀπορρίμματα ἀλλων ἐπαγγελμάτων καὶ ἀκατάρτιστοι νέοι ἐπιστρατεύονται διὰ τὴν ἀριθμητικὴν καὶ μόνον συμπλήρωσιν τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων. «Ἀποκαρδιώτακι καταφθάνουν αἱ ἀναφοραὶ καὶ αἱ πληροφορίαι ἐκ τῶν πλοσάρχων, ὅχι ἀπλῶς διὰ τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν, ἀλλὰ δι' αὐτὴν ταύτην τὴν τὴν πλοίων μου!...

— Θεωρῶ μεγάλην μου τύχην — γράφει ποντοπλόος Πλοίοιρχος — ὄσακις διαπιστώνω τὴν ὑπαρξίν, ἔστω καὶ δύο, πραγματικῶν ναυτικῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου μου!... Δεδομένου δὲ ὅτι καὶ τὸ ἐκ τῶν λεγομένων διπλωματούχων προσωπικὸν δὲν κατέχει, συνηθέστατα, τὴν κατάλληλον πτεράν, εύνόητος εἶναι ἡ κατάστασις τὴν ὅποιαν καλούνται νὰ ζήσουν οἱ πλοιοίρχοι καὶ οἱ μηχανικοὶ κατὰ τοὺς μακρούς πλόας τῶν πλοίων.

Τὸ θέμα ἐνδιαφέρει ἀμεσώτατα τοὺς ἐργοδότας. Τὰ συμφέροντα τῶν πλοίων τῶν διακιθεύονται. 'Ἄλλα καὶ τοῦ Κράτους ἡ εὔθυνη δὲν ἀφίσταται. Τὸ Ἐθνικόν μας γόγοτρον διασύρεται καὶ μία σοδαρωτάτη πλευρὰ τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας παραμένει ἔκθετος εἰς σοδαρωτάτους κινδύνους.

«Η προσφυγὴ εἰς ἀρίστους καὶ ἀνιαράς ἐκκλήσεις, πρὸς παρακίνησιν τῶν νέων ὅπως στραφοῦν πρὸς τὴν θάλασσαν, δὲν φαίνεται νὰ εἶναι ἀποτελεσματική. 'Υπάρχουν, ἐν τούτοις, πρειχοὶ τῆς χώρας μας, ὅπου τὸ ἐκκολαπτόμενον ἐργατικὸν στοιχεῖον, πάντοτε πλεονάζει. 'Αναγκάζεται, εἴτε νὰ μετατοπίζεται εἰς τὰ Κέντρα πρὸς ἀναζήτησιν ὑποαπασχολήσεώς τινος βιοποριστικῆς, εἴτε στρέφεται πρὸς τὴν ἀποδημίαν. 'Ακριβῶς,

PORTUGAL

Address your enquiries to:

SHIPBROKERS STEVEDORES

CARLOS GOMES & CO LTD

CENTENARY ORGANIZATION

POB: 658 TLG: VANTE TLX: 1545

LISBON

AND AT ALL OTHER PORTUGUESE PORTS

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

πρὸς αὐτὰς τὰς γωνίας μας πρέπει νὰ στραφῇ τὸ ἐνδιαφέρον καὶ ἡ προσοχὴ μας. «Οχι διὰ τῶν ἑκκλήσεων, ἀλλὰ διὰ τῆς δημιουργίας ἐκεὶ ναυτικῶν προγυμναστηρίων, ὅπου μία πολύμηνος κατάρτισις θὰ προετοιμάζῃ τοὺς ικανούς τῆς αὐτούς.

«Ἡ Πρέβεζα, ἡ Χαλκιδική, ἀκόμη καὶ παλαιαὶ τινες ναυτικαὶ ἐστίαι, ὅπως ἡ Σύρος καὶ τὰ Δωδεκάνησα, εἶναι τὰ προσφορώτερα διὰ τὸ ἐγχειρήμα κέντρα. Φυσικό ἡ κατάρτισις θὰ διεσάγεται τελείως δωρεάν καὶ μὲ δωρεάν τὴν ἐνδιαίτησιν τῶν μαθητῶν, ἀκόμη καὶ τὴν ἐπένδυσιν των. Ἡ ἀπὸ μέρους αὐτού τοῦ Κράτους ἔγγυης πρὸς παροχὴν ἐργασίας διὰ τὰ πρώτα πέντε, τούλαχιστον, ἔτη, ἔχουσαν.

«Ἡ μοιρολατρικὴ καὶ ἡ τούλαχιστον, ἔτη, ἔχουσαν ναυτικούς της μεγάλης ὑποθέσεως τὸν ὑπόλικον μᾶς ἔχει εἰς δυσχερείας μεγαλυτέρας. Ἡ ἀναζήτησις Ἀσιατῶν καὶ Ἀφρικανῶν ναυτικῶν, ἡ συμπλήρωσις τῶν κενῶν μὲ ἀπίθανου προελεύσεως στοιχεία, δὲν πρόκειται νὰ θεραπεύσουν τὰς ἐπιτακτικάς μας ἀνάγκας εἰς πληρώματα. Ἄντιθέτως, ὁ δυνητράς θὰ παρακολουθούμενος καταστάσεις καὶ συνεπείας.

Η ΧΑΡΙΣΤΙΚΗ ΒΟΛΗ

«Ἡ 'Ολυμπιακὴ 'Αεροπορία' ἀνεκοινώνεις ἡδη τὰ ἀπὸ τῆς 15ης 'Ιουλίου δι' ἐλικοπτέρων, τύπου 'Súper Frelon', δρομολόγια πρὸς τινας τῶν νήσων. Τὰ ἐλικοπτέρα εἶναι 34 θέσεων καὶ ἔξεμισθωδησαν ἀπὸ τὴν γαλλικὴν ἐταιρίαν «Sud - Aviation».

Καθημερινὰ θὰ είναι τὰ κάτωθι δρομολόγια:

— Αθῆναι — Μύκονος (διάρκεια πτήσεως 41').

— Αθῆναι — Σκίαθος (διάρκεια πτήσεως 42').

— Αθῆναι — Χίος (διάρκεια πτήσεως 65').

Αἱ ἀπογειώσεις θὰ λαμβάνουν χώραν ἐξ εἰδικῶν δισκευασμένου χώρου εἰς «Σταθμὸν 'Ελικοπτέρων» παρὰ τὸ Φαληρικὸν Δέλτα.

Τὴν ἐμφάνισιν καὶ τοῦ ἐλικοπτέρου εἰς τὴν συγκοινωνίαν τῶν νήσων εἰχομεν προσαναγγεῖλε. Δεν παρελείψαμεν νὰ ἐπισημάνωμεν καὶ τὰς ἐπιπτώσεις που θὰ ἔχῃ ἐπὶ τοῦ ἀκτοπλούντος ἐπιβατηγοῦ.

«Ἡ ἐπιτυχῆς ἀπόδοσης τῆς πρώτης αὐτῆς δοκιμαστικῆς δρομολογήσεως τοῦ ἐλικοπτέρου, θὰ ἔχῃ, ἀσφαλῶς, ὡς ἅμεσον συνέπειαν — αὔξανομένου καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πετομηχανῶν — ὥστε μόνον τὴν πύκνωσιν τῶν δρομολογίων, ἀλλὰ καὶ τὴν ἐξάπλωσιν τῆς δι' ἐλικοπτέρων συγκοινωνίας καὶ μὲ ἄλλας νήσους, ἐκ τῶν ολίγων εἰσέτι, ποὺ ἀποκλειστικῶς χρησιμοποιούν τὸ θαλάσσιον μέσον διὰ τὴν ἐπικοινωνίαν των.

«Ἡδη, ἡ 'Ολυμπιακὴ 'Αεροπορία' ἀντιμετωπίζει συμπληρωματικὴν προμήθειαν ἐνὸς ἐλικοπτέρου ἔξ θέσεων διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἑκάτητων πτήσεων, ἐνῷ, διὰ τὴν πιθανὴν ἐξάπλωσιν προσβλέπεται ἀφ' ἐνὸς μὲν ἡ διάθεσις μεγαλυτέρου ἀριθμοῦ ἐλικοπτέρων 34 θέσεων, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἡ ἐνίσχυσις τοῦ ἐναερίου στόλου τῆς δι' ἀριθμοῦ ἐλικοπτέρων μικροτέρας μεταφορικῆς ικανότητος, ἀλλὰ καὶ μικρών ἀεροσκαφῶν δυναμένων νὰ χρησιμοποιεῖσθαι μηκούς διαδρόμους προσγειώσεων.

Καὶ νομίζομεν ὅτι ἐπέστη πλέον ἡ ὥρα, ὅπως οἱ πλοιοκτήται τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν συνειδητοποιήσουν τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην τῆς μεταξύ των κόπων καὶ θυσιῶν ἡγωνίσθη διὰ νὰ διατηρήσῃ τὰς μετὰ τῶν νήσων συγκοινωνίας μας, ὅφελει νὰ συστερωθῇ εἰς ἐνισίσιον ὄργανισμὸν ἐκμεταλλεύσεως, ὅστις, ἐλεύθερος τῶν καταστρεπτικῶν συνεπειῶν τοῦ πληθωρισμοῦ, τοῦ γιγαντισμοῦ καὶ τοῦ μεταξὺ τῶν πλοιοκτήτων συναγωνισμοῦ, θὰ δυνηθῇ νὰ προσαρμοσθῇ πρὸς τὴν νέαν ἐκ τῆς προόδου δημιουργούμενην πραγματικότητα.

Οι πλοιοκτήται της 'Άκτοπλοϊας, ώς έννοιον σύνολον, θα έπιτύχουν, ίσως, την έπιβίωσιν. Μεμονωμένως δρώντες θα καταστροφούν ασφαλώς, ασφαλεστάτα.

ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ...

'Υπερδιακόσιαι «θελκτικοί» (glamorous) νεάγιδες έπιβαίνουν ώς πλήρωμα τοῦ ρωσικοῦ υπερωκεανίου «Σόστα Ρουσταβέλι», σπερ έναυλωθη ἀπὸ ἄγγλικὸν ταξιδιωτικὸν γραφεῖον διὰ τουριστικῆς πρὸς τὴν Αὔστραλιαν ταξίδια. Κατὰ τὸν ἐπισκεφθέντα τὸ σκάφος "Αγγλον" πράκτορα ἡ παρούσια ἐν υπεραφθωνίᾳ τῶν «hostesses», καθιστᾶ τὸ ταξίδιον πλέον εὐχάριστον. Εδήλωσεν: «Τὸ ἐπιβατηγὸν σκάφος κρίσιν δύντατὴν ἀντιμετωπίζει κατὰ τὸ τελευταῖα ἔτη. Ιστοι οἱ Ρώσοι νὰ ἔχουν ἀνακαλύψει, διὰ τῆς συγκροτήσεως τοῦ πληρώματος τῶν σκαφῶν των, ἓν τρόπον ἀναστροφῆς τῶν δυσκόλων περιστάσεων».

Φαίνεται, πάντως, ὅτι οἱ Ρώσοι ναυτικοὶ παρασημένουν ψυχροὶ καὶ ἀνεπηρέαστοι μέσα εἰς τὸ τόσον «ὑπέρθερμον» περιβάλλον τοῦ πλοίου των. Φαντασθῶν τὴν διαβίωσιν τοῦ πληρώματος ἴδιον μαὶς υπερωκεανίου ἡ καὶ ἄλλης τινος μεσογειακῆς χώρας, μὲ τὴν σκανδαλιστικὴν σύνθεσιν τοῦ ρωσικοῦ σκάφους. Αὐτὴ ἡ ἀσφάλεια τοῦ ταξίδιου θὰ ἐτίθετο ἐν ἀμφιβόλῳ...

ΤΟ ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

'Αξιέπαινος ἡ ὑπὸ τοῦ 'Ιδρυματος Εὐγενίδου ἔκδοσις εἰς τὴν σειρὰν τῆς Βιβλιοθήκης τοῦ Ναυτικοῦ τοῦ νέου λινοκοραφικοῦ πονήματος τοῦ κ. Π. Σεγδίτσα, περὶ τῶν ἐπώνων ωμανικῶν γλωσσῶν προερχομένων ὅρων τῆς κοινῆς ναυτικῆς γλώσσης μας. Περὶ τοῦ βιβλίου τούτου γράφομεν λεπτομερῶς εἰς τὴν εἰδικὴν στήλην μας. 'Εδω ἀπλῶς θέλομεν νὰ τονίσωμεν τὴν ἀνεξάντλητον συμβολὴν τοῦ 'Ιδρυματος εἰς ὃ, τι ἀφορᾶ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν καὶ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν εἰδικῶτερον.

Παραλλήλως πρὸς τὰ ἐκπαιδευτικὰ κείμενα τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ε.Ν., τὰ ὅποια, ὡς γνωστόν, ἔδιδει δαπάναις του τὸ Εὐγενίδειον καὶ τῶν ὅποιων ἔχομεν ἥδη τὰ πρώτα λαμπρὰ δείγματα ('Ἀγγλικά, Τριγωνομετρία), τὸ 'Ιδρυμα, ὑπὸ τὴν ἐμπνευσμένην καθοδήγησιν τῆς Κυρίας Μαρίσιμου, δὲν ὅμελει νὰ συντρέξῃ πάστον προσπάθειαν, τείνουσαν νὰ ἔχυτροτήσῃ τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὸν ναυτικὸν μαὶς κόσμον.

'Ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς ἐπαινετῆς ταύτης πρωτοβουλίας περιέλαβε καὶ τὴν νέαν ἐργασίαν τοῦ κ. Σεγδίτσα. 'Εξέδωκεν τὸ κομψὸν λεξικὸν, ὅπερ ἐκυλοφόρησε προσφάτως. 'Η φροντισμένη ἐργασία, ἡ χαμηλὴ τιμὴ καὶ ἡ ὅλη λαμπρὰ ἐμφάνισις, εἰς τὴν ὅποιαν μᾶς ἔχουν συνηθίσει αἱ ἐκδόσεις τοῦ 'Ιδρυματος, εὐρύσκουν μίαν ἀκόμη φορὰν τὴν συνέχισιν των.

'Ανάλογος, δημος, πρὸς τὴν τόσον πρωτόδουλον τοῦ 'Ιδρυματος προσπάθειαν, δέον νὰ είναι καὶ ἡ συμπαράστασις τοῦ Κράτους, ἀλλὰ καὶ τῆς Ναυτιλίας. Τὸ χρήσιμον τοῦτο ἔργον πρέπει ν' ἀποτελέσῃ ἀπαραίτητον ἀπόκτημα πάσης ναυτικῆς βιβλιοθήκης καὶ κάθε ναυτικοῦ. Τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ὁ 'Ελληνικὸς 'Εφοπλισμὸς εἶμενα βέβαιοι ὅτι θὰ προέλθουν εἰς τὰς δεύστας ἐνεργείας, ὥστε τὸ λεξικὸν τοῦτο νὰ φέρασῃ μέχρι καὶ τοῦ τελευταίου μαθητοῦ τῶν δημοσίων σχολῶν καὶ μέχρι τοῦ τελευταίου πλοίου. 'Αποτελεὶ καθῆκον ὅχι μόνον ἔναντι τοῦ ναυτικοῦ κόσμου, ἀλλὰ καὶ ἔναντι τοῦ 'Ιδρυματος Εὐγενίδου, τὸ ὅποιον τοσοῦτον ἀνιδιοτελῶς φροντίζει ὑπὲρ τῆς ναυτικῆς μας ἐκπαιδεύσεως.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΠΝΑ

Είναι μία κατάλληλος εὐκαιρία νὰ ἐρευνηθοῦν αἱ δυνατότητες ναυπηγήσεως πλοίων εἰς Ισπανίαν. Κατὰ τὰς πληροφορίας μας, αἱ Ισπανικαὶ ναυπηγικαὶ διομηχανίαι πα-

Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΗΣ ΓΕΝΟΒΑΣ

ΘΕΜΑΤΑ ΝΑΥΤ. ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ & ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΩΝ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΙΣ ΤΟΥ Κ. Θ. ΠΑΓΚΟΥ

Πρωτοβουλία τῆς 'Ιταλικῆς «Φεντερατζέντι» συνήλθε, τὴν Ιην καὶ Ζαν 'Ιουνίου, Πανευρωπαϊκή διάσκεψις τῶν ναυτικῶν πρακτόρων καὶ τῶν ναυλομεσιτῶν εἰς τὸ Πορτοφίνο τῆς Γένοβας. Θέματα ἐπαγγελματικά συνεζητήθησαν. 'Εκπρόσωποι τῶν κατὰ χώρας ὀργανώσεων (Γαλλίας, Γερμανίας, Βελγίου, 'Ολλανδίας, Ισπανίας, Πορτογαλίας καὶ τῆς 'Ελλάδος) παρέστησαν. Τὰς ἀλληλικάς ὀργανώσεις ἀντεπροσώπουςσαν οἱ κ.κ. Θεόδωρος Πάγκος, Διευθυντής τῆς «Ἑλληνικῆς», ἀπὸ μέρους τῆς ἔδων «Διεθνοῦ Ναυτικοῦ 'Ενώσεως», Διον. Τζανετάτος ἀπὸ μέρους τῆς Πανελλήνιος 'Ενώσεως Ναυτικῶν Πρακτόρων καὶ 'Ιωσήφ Σαπόρτας ἀπὸ μέρους τῶν 'Ελλήνων Ναυλομεσιτῶν.

Τὰ ἔκ τῶν σημειουμένων ἔξελιξεων εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν τακτικῶν γραμμῶν ἀπέτελεσαν ἀντικείμενον ιδιαίτερων συζητήσεων καὶ τῆς νόμων κατοχυρώσεως τῆς θέσεως τοῦ πράκτορος. Πρόσεδρος τῆς Διασκέψεως ἔξελέγει ὁ κ. 'Αχιλλευς 'Αδριγκιντόρ, Πρόσεδρος τῆς «Φεντερατζέντι».

Εἰδικὴ γοαμματεία ὑπεδειχθή ἀπὸ τὴν Διάσκεψιν, ηῆτις θέλει καὶ ἐπιληφθῆ τῆς συγκεντρώσεως τῶν προβληθέντων στοιχείων καὶ τῆς εἰσηγήσεως τῶν ληπτέων κατὰ χώραν νομοθετικῶν μέτρων.

Τὰς ἀπόφεις τῶν 'Ελλήνων πρακτόρων διεύπωσεν ὁ κ. Θεόδωρος Πάγκος, εἰς μακράν συνέντευξιν του δοθείσαν πρὸς τὴν ἐφημερίδα «Κορριέρε Μερκαντίλε» τῆς Γένοβας. Περίλημ.ν τῆς συνεντεύξεως αὐτῆς παρέχομεν κατωτέρω. Αἱ ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς ἀπόφεις ἀπότελεσαν.

'Ο κ. Πάγκος ἐδήλωσεν:

«'Οπως συμβάνει καὶ εἰς ἄλλας χώρας, ἀντιπροσωπευμένες εἰς τὴν παρούσαν διάσκεψιν, ἡ 'Ελλάδα δὲν ὄφισται εἰσέτι ἡ νόμη ἀναγνωρισμένη θέσις τοῦ Πράκτορος καὶ τοῦ Ναυλομεσιτῶν. Συνιστῶνται οὖτοι δύο τελείων διακερμένας κατηγορίες, ἀν καὶ συγγενεῖς.

Κατὰ ἀρχῆς ἡ ἐργασία είναι πλήρως ἀλευθέρως δι' οἰονήποτε ὅ εποιεῖ δύναται καὶ ἐπιθυμεῖ νὰ γίνη Ναυτικὸς Πράκτωρ ἢ Ναυλομεσίτης, ἐφ' δυον κατορθώσῃ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἐμπιστοσύνην τοῦ ἐφοπλιστοῦ.

Πρὸς προτασίων δύεν κατὸν τῶν Ναυτικῶν Πρακτόρων, θὰ ἔχειαίτετο — κατὰ τὴν γνώμην τοῦ κ. Πάγκου — μία ἀποφασιστικὴ ἐπέμβασις τῆς 'Ελληνικῆς νομοθεσίας, ἵνα καυθορίσῃ εἰς εἰδικὸν νόμου ποιεῖται ὅτε πρέπει νὰ είναι αἱ ἀπαραίτησοι προϋποθέσεις καὶ τὰ προσόντα διὰ τὴν ἀσκησιν τοῦ ἐφοπλιστοῦ (Ν. Πράκτορος Ναυλομεσιτῶν). Σήμερον, ὅπτε είναι αἰσθητὴ ἡ ἀλλειψις παρομοίου Νόμου, πολλοὶ ἔκ των ἀσκούντων τὰ ἐπαγγέλματα ταῦτα είναι πρό-

σπου ἀκταλλήγκα καὶ συνεπῶς παραβλάπτουν τὰ συμφέροντα τῆς τάξεως, εἴτε λόγῳ ἀνικανότητος, εἴτε καὶ διάτιος ἐπιδιώκουν μόνον τὰ ἀτομικὰ τῶν συμφέροντα. Τὸ παρελθόν ἔτος διετυπώθη σχέδιον νόμου, διπερ καθώριζεν εἰς γενικὰς γραμματικὰ τὰ δριταὶ τῆς οὐρανοταξιμῆνης ἐλευθερίας καὶ τὰς ἀρχὰς ἐνδεκανούμενοι τοῦ ἐπαγγέλματος. 'Ομως τὰ σχέδιον νόμου δὲν ἔχειρθε τελικῶς, οὕτε δύναται τις νὰ είη πότε θὰ ἀνανεωθῇ εἰς τὴν ἐπιφάνειαν.

Τὸ πόλ τὸν ἔννοιαν ταῦτην ἡ Διάσκεψις τοῦ Πόρτο Φίνο, εἴπεν ὁ κ. Πάγκος, θὰ ἔρθετο μεγάλως νὰ δοκηθῇ. Θέτουσα τὰς διάσεις ἐνδεκούμενης κανονισμού διὰ τοὺς Ναυτικούς Πράκτορας ἀφ' ἐνδεκούμενης ἐνδεκούμενης Ναυλομεσίτας ἀφ' ἐπέρσεων καὶ τὰς ἀρχὰς τῆς Ναυλομεσιτῶν προκαλέσῃ τὸν ένδιαφέροντα τοῦ Ελληνικοῦ Κράτους δημοσίως συντόμως τεθῶσιν ἀρχαὶ κανονιστικαὶ καὶ προστατευτικαὶ τοῦ ἐπαγγέλματος.

Ο κ. Πάγκος ἐδήλωσεν διτοι τοῦ 'Ελληνικού Ναυτικοῦ Πράκτορες εἰπεν δι. Πάγκος, θὰ ἔρθετο μεγάλως νὰ δοκηθῇ. Θέτουσα τὰς διάσεις διεθνούς ένωσεως, περὶ ηγεμότητος οὐδὲνος της ένωσης τούς N. Πράκτορες τῶν διαφόρων χωρῶν ἀφ' ἐνδεκούμενης διάσεις τούς Ναυλομεσίτας ἀφ' ἐπέρσεων. "Αν καὶ οὗτοι δὲν συμφωνοῦνται ἐποτοῖς εἰς τὸν σκοπόμετρο, εἰπεὶ τοὺς παρότοις, μιᾶς διεθνούς ένωσεως τῶν διαφόρων κατηγορίας, αἱ διόποτες εἰπεισθέντες διαφέρουν, εἴπεν δι. Πάγκος. Μία διεθνής "Ενωσίς τῶν N. Πράκτορων θὰ δύναται νὰ τακτοποιήσῃ πολλάς διαφοράς. Τὸ πλέον πρακτικὸν ἀποτέλεσμα θὰ δοῦτο δικαιούμενός των διαφοράς της Λιμένων εἰς εἰδικήν διαφοράς της Λιμένων της Μεσογείου, πρές τὸ συμφέρον τῶν τε Πρακτόρων καὶ τῶν 'Εργοπλισθέντων.

Είναι φανερόν διτοι τοῦ θά είναι διάπτερος σκοπός, ἀν καὶ σήμερον λίγαν ἀπομεικρυσμένος, τῶν προσπαθειῶν τοῦ Πόρτο Φίνο. Τετράρητος θήγη τοῦ θάστας ηγεμότητης ἐπιτροπῆς ἐπιλύσεως διαφορῶν ἀνακυρωμένων μεταξὺ Πρακτόρων.

Τέλος δι. Ελληνική 'Αντιπροσωπεία ἐπρέπει τὸν δρισμὸν ἀνὰ ἐνδεκούμενη ἀντιπροσωπού πρὸς συγκρήτησιν ἐπιτροπῆς πρὸς μελέτην τεθωνούς 'Ενωσεως, εἰς δι. ή δύοντα καθόντα νὰ προσκωρήσουν καὶ ἀλλα κράτη.

Ἐν τέλει δι. Πάγκος ἐδήλωσεν — ἐν δινόματι τῶν 'Ελλήνων N. Πράκτορων — διτοι δι. Ηλληνική ἀντιπροσωπεία είναι ἀνοικτή, δι. οἰονδήποτε δυνατόν, φιλικὸν διάλογον μεταξὺ τῶν Ship Agents καὶ τῶν Ship Brokers, διλων τῶν μετεχόντων τῆς συσκέψεως ταῦτης Κρατῶν, ἵνα πραγματοποιηθῇ, ἐν τῷ μέλλοντι, μία ἐπωφελής καὶ νήση 'Ενωσίς, εἴτε διεθνούς διλῆς εἰτε ἐσωτερικῆς τοικύτης.

καὶ ταῦτα, πάλιν, νὰ ἔξασφαλίσουν τὴν ίδικην των πληρωμὴν ἀπὸ τὴν «Ταμπακαλέρα» δι. ιδιαιτέρων μεταξύ των συμφωνιῶν. Μία ἐπαφὴ τῶν παρακαλεστικῶν δὲν θὰ οὔτε ἀνωφελής οὔτε ἀστοχος, διότι καὶ ἔναν ἀνόμη παρουσιάζοντο διυτερέμενοι κατηγορίες, αὐτοὶ ἐξ ἐκατέρας πλευρᾶς θὰ δοῦτο δυνατὸν νὰ παρακαμφθοῦν. Τὸ σφελος είναι τετραπλοῦν, διὰ τὰ ισταντικὰ ναυπηγεία καὶ τὸ ισταντικὸν μονοπάλιον κατηγορία, διὰ τὸ ἐλληνικὸν κράτος καὶ τὸν 'Ελληνα ἐφοπλιστήν. 'Ημεῖς, τούλαχιστον, διέπομεν δυνατότητας καλῶν συμφωνιῶν, ἀρκεῖ νὰ ἐπιδείξῃ τὴν δέουσαν κατανόησιν τὸ ισταντικὸν μονοπάλιον.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΠΟΛΛΑ ΚΑΙ ΔΙΑΦΟΡΑ

‘Αναγνώστης μας, έπιμονως παρακαλῶν διὰ τὴν ἀνωνυμίαν, μᾶς κατακλύζει μὲ τὰς ἐπιστολάς του. Φέρεται ώς ὑποπολοίαρχος Ε.Ν. Τὰ ὑπ’ αὐτὸν θιγόμενα ζητήματα εἶναι εἰς τὴν βάσιν των ὄρθα, δι’ ὃ καὶ μὲ ιδιαιτέραν εὐχαρίστησιν σταχυδογούμενων ὠρισμένων ἔξι αὐτῶν, ἐκ τῆς τελευταίας... ταχυδρομικῆς συγκομιδῆς.

• Πολλαὶ προσπάθειαι, λέγει, καταβάλλονται διὰ τὴν κωδικοποίησιν τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου. Ο καταφεύγων ὅμως εἰς τὴν Δικαιοσύνην ἔχει πάντοτε ὑπ’ ὅψιν του ὅτι θὰ ἐμπλακῇ εἰς κυκεώνα νόμων. Δεῖν εἶναι, ἀράγε, δυνατὸν δόλοι αὐτοὶ οἱ νόμοι νὰ καταργηθοῦν καὶ νὰ ισχύσῃ ἔνας, ὁ ὀποῖος νὰ συμπεριλαβῇ πάντα τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν νῦν ισχύουσαν νομοθεσίαν; ‘Εάν, νομίκως, ἐπιβάλλεται ὁ διαχωρισμὸς τοῦ Ἰδιωτικοῦ ἀπὸ τοῦ Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, ἀς ὑπάρχουν δύο ἔστω νόμοι. Η πολυνομία δυσχερεῖς μόνον προκαλεῖ, ταλαιπωρίας, ἵσως δὲ καὶ ἀδικίας.

• «Εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς Ιησούνιον — λέγει εἰς ἄλλην ἐπιστολὴν τοῦ «ὑποπολοίαρχο» — ἀνέγνωστα τὰ ὑποστηρίζουμενον ὑπὸ συνεργάτου σας σχετικῶς μὲ τὴν στράτευσιν τῶν προερχομένων ἐτῶν Δημοσίων Σχολῶν Ε.Ν. Διατί ὅμως παραγνωρίζονται οἱ προερχόμενοι ἐκ τῶν Γυμνασίων; ‘Ολίγα δραγες προσφέρουν καὶ αὐτοὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν; Καὶ δὲ γίγοι εἶναι οἱ ἔφοπλισταὶ οἱ ἔχοντες ἀνάγκην τῶν ὑπηρεσιῶν των; Διακρίσεις δὲν πρέπει νὰ γίνωνται».

• Τὸ αἰώνιον θέμα τῆς μὴ ἔγκαιρου ἀποστολῆς τῆς ἀλληλογραφίας καὶ τῶν χρηματικῶν ἐμβασμάτων θίγει ὁ πολυγραφώτας ἀναγνώστης μας εἰς τρίτην ἐπιστολὴν του. ‘Ἐπιρρίπτει τὰς εὐθύνας τῆς καθυστερήσεως εἰς τοὺς ἔφοπλιστάς. Κατ’ αὐτὸν οἱ νέοι παραδειγματίζονται ἀπὸ τοὺς παλαιοὺς καὶ ἡ ἀνωμαλία αὐτῆ συνεχίζεται.

• Εἰς τετάρτην ἐπιστολὴν τοῦ ἀναφέρεται εἰς τὸ θέμα τοῦ ἔδεσματολογίου. Καὶ προτείνει: «Ἄλλος, πλὴν τοῦ πλοιάρχου, πρέπει νὰ εἶναι ὁ πρώτος ἀπερίσπαστος εἰς τὰ σοβαρὰ καθήκοντά του. ‘Ας καθοδηγηθοῦν οἱ θαλασηπόλοι διὰ τὴν ἔκτελεσιν τῶν καθηκόντων τούτων. Οἱ ἔφοπλισταὶ ἀς συμβάλλουν διὰ νὰ δίδεται τὸ κατάλληλον γευμα εἰς τὰ διάφορα πλάτη. Εὔχομαι δόπιοι οἱ ἄρμοδιοι ἔξειρουν τὸν τρόπον πρὸς ὄποιον τῶν διενέξεων μεταξὺ πληρωμάτων, πλοιάρχου καὶ ἔφοπλιστῶν».

• Εἰς πέμπτην, τέλος, ἐπιστολὴν του ἀναφέρεται εἰς τὰς δυσχερείας ἔφαρμογῆς τῆς μετεκπαίδευσεως τῶν ναυτικῶν. Λέγει ὁ ἐπιστολογράφος μας: «Ἡ μετεκπαίδευσις δὲν εἶναι, νομίζω, ὑπόθεσις μηνός. Ἀπαιτούνται τούλαχιστον ἔξι μῆνες. Ποίος ὅμως θὰ συντηρῇ τὸν οἰκογενειάρχην ναυτικόν; Ποίος θὰ καταβάλῃ τὰ ἔξοδα τῆς μετεκπαίδευσεως; Θεωρητικῶς ἡ πρότασις εἶναι καθ’ ὅλα σωστή καὶ ἐπιβεβλημένη, πρακτικῶς ὅμως ἀνέφικτος χωρὶς τὴν ἀνωτέρω προϋπόθεσιν. Οἱ ἄρμοδιοι καλούνται νὰ ἔξειρουν τὸν προσφορώτερον τρόπον τῆς ἔφαρμογῆς τῶν περὶ μετεκπαίδευσεως προγραμμάτων. ‘Ας, δοθήσουν καὶ οἱ ἔφοπλισταὶ τὴν Ἑθνικὴν Κυβέρνησιν, πρὸς τοῖον ἄλλως τε συμφέρον».

ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΑ ΜΑΣ ΥΠΟΔΕΙΚΝΥΟΥΝ...

Κύριες Διευθυντά,

· Ισως ἡ ἐπιστολὴ μου νὰ δυσφερεστήσῃ ωρισμένους ἔκ τῶν συναδέλφων μου. Πρέπει, δομῶς, νὰ παραδεχθοῦμε ὅτι η μὴ τήρηση τῆς συνθέσεως κατὰ τὰ παρελθόντα ἔτη, συνεχίζουμένη καὶ σήμερον, ἐδημοιύργησε τὴν κρίσιν εἰς τὸ ἐπάγγελμά μας.

· Ο ὑπολοίαρχος ἔξετέλει χρέη πλοιάρχου, ὁ ἀνθυποπολοίαρχος καθήκοντα ὑποπολοίαρχου καὶ ὁ δόκιμος καθήκοντα ἀνθυποπολοίαρχου, ἐνίστε δὲ καὶ ὑποπολοίαρχου. Ἀποτέλεσμα: Πλημμελῆς ἐπαγγελματικῆς κατάφτισης. ‘Ο δόκιμος ἔκτελὼν χρέη ἀνθυποπολοίαρχου δὲν διήρχετο ἀπὸ τὸ στάδιον τοῦ ναύτου. ‘Ο ἀνθυποπολοίαρχος, ἔκτελὼν καθήκοντα ὑποπολοίαρχου, παρεπήρειτο πολλάκις ὑπὸ τοῦ λοστρόμου, ἐνῷ ἐμφανεῖς ἥσαν καὶ ἐλλείψεις τοῦ ὑποπολοίαρχου ἔκτελοντος χρέη πλοιάρχου. ‘Η περία ἀποκτάται, δὲν διαβιδόζεται.

· Οἱ πρέπει νὰ ἔννοισται, ὅτι ἐπῆλθον ριζικαὶ μεταβολαὶ εἰς τὴν ναυτιλίαν. Τὸ πλοῖον τῶν 30.000 τάνων ἀντικατέστησε τρία λίμπερτος καὶ συνεπάσις οἱ ἔξι ἀνθυποπολοίαρχοι ἔγιναν τρεῖς, οἱ ὑποπολοίαρχοι καὶ οἱ πλοιάρχοι ἔνας. Καὶ τὰ προσγωγικὰ διπλώματα καθημερινῶς αὐξάνουν!

· Καὶ ἔχω τὰ ἔξι γενικώτερα νὰ παρατηρήσω: “Ισος χρόνος θαλασσίας ὑπηρεσίας νὰ ἀπαιτήται διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ προσγωγικοῦ διπλώματος τόσον διὰ τοὺς προερχομένους ἐκ τῶν Σχολῶν, δοσον καὶ διὰ τοὺς λοιπούς. Τὰ κενὰ εἰς τὴν σύνθεσιν νὰ συμπληρουνται μὲ διπλωματούχους. Οι ἀξιωματικοὶ πρέπει νὰ εἶναι αὐστηροί, ἀλλὰ δίκαιοι. Τὸ θέμα τοῦ φαγητοῦ εἶναι σοδαράν. ‘Η παρασκευή του ἰδιαιτέρως. Νὰ καταβάλλωνται οἱ ἔξτρα ἀμοιδοί καὶ οἱ πλοιάρχοι νὰ εἶναι ἀμερόληπτοι, ὥστε νὰ μὴ εὐρίσκουν αἴρομήν διενέξουν τὰ πληρώματα. ‘Επίσης η ἀλληλογραφία νὰ ἀποστέλλεται ἐντὸς λογικῶν προθεσμῶν. Πολὺ ὑπολογίζουν ἐπ’ αὐτοὺς οἱ ναυτικοί. Οὐδεὶς νὰ ἀδικήται, ἀλλὰ καὶ εἰς οὐδένα νὰ χαρίζεται η κύρωσις διὰ τι παραπτωματικοῦ. Οι καλασμοὶ πρέπει νὰ εἶναι ἀμεσος πρὸς παραδειγματισμόν. ‘Η φράσις «ἄς το βρῆ ἀπὸ ἄλλων εἶναι ἀπαράδεκτος. ‘Η καλωσύνη ἐκλαμβάνεται ως ἀδυναμία. Τὸ διοικητικὸν ἔργον κατέστη σήμερον δυσχερές. ‘Η νοστροποία τοῦ κόσμου ἔχει ἀλλάξει. Αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ πλοιάρχου εἶναι αἴρομέτεραι, διότι ὡς ἀνταγωνισμὸς εἶναι δύνατερος. Διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοιού ἀπειδελλέται η τήρησις τῶν φυλακῶν. Αἱ ἀσκήσεις, ἐπίσης, εἶναι ἀπαράδεκτοι. Παρῆλθεν η ἐποχὴ κατὰ τὴν δόπιαν οἱ παλαιοὶ καπεταναῖοι μᾶς ἔλεγον: «Θέλω ματσακάνι κι’ ὅχι γυμνάσιο». Καλὸν εἶναι τὸ ραντάρ, ἀλλὰ ἀν τούτῳ ὑποστῆ βλά-

δην τὸ μάτι καλύτερον. Διὰ τὴν ἀποφυγὴν συγκρούσεως εἰς τὰ στενά, ὅπου ἡ κίνησις εἰναι μεγάλη, χρειάζεται μεγάλη προσοχὴ καὶ μικρὴ ταχύτης. Οἱ συριγμοὶ ἐν καιρῷ ὅμιλλης καὶ ἡ μειωσις τῆς ταχύτητος ἐπιθάλλονται ἀπαραίτητως. ‘Ιδιαιτέρα προσοχὴ διὰ τοὺς ἀπειρουσίους ναύτους, τοὺς διαστηριούχους. Αὐτοὶ εἶναι ἀνεύθυνοι. Αἱ εὐθύναι βαρύνουν μόνον τὸν πλοιάρχον. Τὰ πάντα πρέπει νὰ ἐπιβλέπῃ, πλέλαγος καὶ πόρτο. Πρέπει πολὺ νὰ προσέξουμεν διὰ νὰ ἀνταποκριθῶμεν εἰς τὴν λέξιν πλοιάρχος, ὁ δοποῖος, πράγματι, πρέπει νὰ ἀρχῇ τοῦ πλοιού.

Εὐχαριστώ διὰ τὴν φιλοξενίαν.

Κ. ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΣ
Πλοιάρχος Ε.Ν.

Πειραιεύς, 1 Ιουνίου 1968

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΑ “ΣΗΜΕΙΑ”,

Κύριε Διευθυντά,

Παρὸ τὸ γεγονός ὅτι ἀναμφιθύλως γνωρίζετε καθὼς πρόσωπα καὶ πράγματα τῆς Ναυτιλίας, ἐριξούμενός τοῦ στενού τοῦ ἔγκριτου περιοδικοῦ σας, ἀναφορικῶς μὲ τὰ καθήκοντα τὰ ὅποια ἐκπληρώνεις εἰς τὰς ἑταίριας «Εὖν Λίνε» καὶ «Ωκεανική».

Χωρὶς οὐδαμῶς νὰ ὑποτιμῶ τὴν σπουδαιότητα τῶν καθηκόντων, ἀπίναται ἐπιτελούν οἱ μὲ τὴν συγκρότησιν πληρωμάτων ἀσχολούμενοι, ἐπιθυμῶ νὰ διευκρίνωσις ὅτι ἀπὸ τὸ 1955 ἡ μηνινή ἐπιφορτισμένος —ἐκτὸς ἄλλων— καὶ μὲ τὰ τεχνικὰ θέματα ἀσφαλείας τῶν πλοίων τοῦ Οἴκου Σ.Τ. Λιβανού, τοῦ ὅποιου διετέλεσα ‘Αρχιπλοίαρχος εἰς τὸ Λουδίνον. ‘Ανάλογα καθηκονταὶ ἔχω ἀναλάβει καὶ διὰ τὰ τουριστικὰ πλοῖα τῶν προαναφερθεισῶν ἑταίρων, ἀπὸ τὸ 1964.

· Επίσης πρέπει νὰ σᾶς πληροφορήσω, ἐξ ἀφορμῆς ἄλλης ἀτυχούς ἐκφράσεώς σας, ὅτι αἱ ἑταίριαι «Εὖν Λίνε» καὶ «Ωκεανική», λόγω τῆς υψηλῆς στάθμης τῶν πλοίων των, δὲν ἐπιδιδόνται εἰς «περισυλλογήν» πληρωμάτων, ἀλλά εἰς αὐστηρῶν διαλογήν τούτων.

Ταῦτα εἰς ἀπάντησιν σημείων τινῶν τῆς μακροτάτης ὑποσημειώσεως, ἡ ὅποια ἡκολούθησε τὴν βραχεῖλαν ἐπιστολὴν μου. Διότι ἐπὶ τῆς οὐσίας τοῦ θέματος ἔχω τὴν γνώμην ὅτι ἔξεφράσαμεν σαφῶς τὰς ὀπόμεις μας καὶ δεν ὑφίστανται περιθώρια περατερών σαναπτύξεως τῆς θέσεως, ἢν έκαστος τῶν ἐνθισφερούμενων ἔχει λάβει.

Μετὰ πλείστης τιμῆς
ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ
ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ
Β. ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ

Πειραιεύς, 5 Ιουνίου 1968

THORESEN & Co., (BANGKOK) Ltd.

448 SURIWONGSE ROAD - P. O. BOX 1587

BANGKOK

CABLES :

THORSHIP

BRANCH OFFICES

SATHAHEEP - SRIRACHA

TELEX :

BK-211

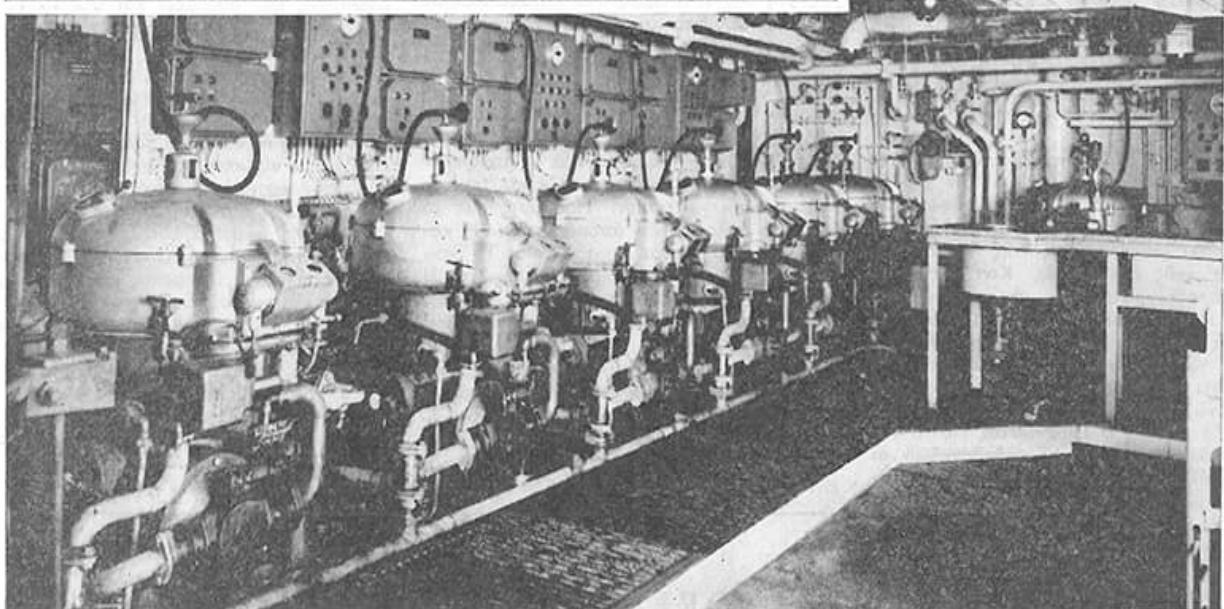
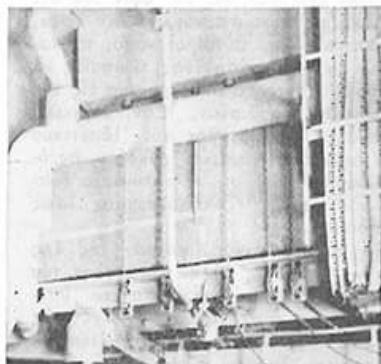
LINER, TANKER AND TRAMP AGENTS

Agents For : Shell International Marine Limited
Esso Standard Thailand Limited
P. T. Caltex Pacific
All London P & I Clubs

WESTFALIA

OIL PURIFIERS

for the
Merchant
Navies
throughout
the world



The 25,000 ton Passenger Liner ANGELINA-LAUBO has 8 Westfalia Separators Type SOAG 5016 with automatic desludging bowl controlled by 4 Westfalia Timing Units. □ Westfalia Separators offer a higher output for weight and space than any other make □ Operate at constant efficiency □ Incorporate explosion proof construction if required □ Low initial capital cost □ Continuous discharge of solids with the Westfalia Self Cleaning bowl.

**WESTFALIA
SEPARATOR**

For literature and Technical information contact:

WESTFALIA SEPARATOR (GREAT BRITAIN) LTD.

REPRESENTATIVE IN GREECE: **DEM. HOURSOGLOU**
50, 3RD SEPTEMBER STR., ATHENS 103, TEL: 821.367

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΠΡΟΣΟΧΗ ΕΙΣ ΤΑ ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ

Τὰ πλοῖα - κοντέινερς ἀρχίζουν ὀστονύπω τὰ πρὸς τὴν Μεσόγειον ὅποι τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν ταξίδιά των. Τρία τοισῦντα σκάφη γραμμῆς μετακενασθέντα διέθεσεν ἡ Ἀμερικανὸν Ἐξπορτ - Ἰσμπράτσεν. "Ἐνεέκαστον θὰ μεταφέρῃ 450 κοντέινερς τῶν 20 ποδῶν μήκους. Πρὸς τὸ παρὸν προβλέπονται προσεγγίσεις εἰς τοὺς μέχρι τῆς Ἰταλίας μεσογειακοὺς λιμένας, πρὸς τοὺς προητοιμασμένους νὰ δεχθούν τὰ κοντέινερς. Μετὰ ἔτος θὰ προστεθοῦν καὶ ἄλλα μετεκενασμένα σκάφη καὶ θὰ προεκταθῇ ἡ γραμμὴ μέχρι τῶν ἑλληνικῶν καὶ τῶν τουρκικῶν λιμένων, ἐφ' ὅσον καὶ ἄλλοι καταλλήλως θέλουν ἑσπολισθῆναι καὶ θὰ διαθέτουν ἐπαρκεῖς χώρους.

Διερωτῶμεθα ἂν τὸ ὅλον ζῆτημα τῶν ραγδαίων ἑξελίξεων εἰς τὰς μεταφορᾶς γενικῶν ἐμπορευμάτων ἔχῃ μελετῆθη καὶ ἄν ἀποφασιστικῶς ἀντιμετωπίζεται ἀπὸ τὴν διοίκησιν τοῦ Ο.Λ.Π. Ἰσως αἱ ἑξελίξεις αὐτοὶ νὰ ἔρχωνται πρὸς τὰ ἔδω ἐνωρίτερον τῶν προβλέψεων μας. Πάντως ἂν δὲν εἴμεθα προταρεσμένους νὰ δεχθούμενοι νὰ ἕδωμεν τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς ἀποκλειόμενοι τοῦ δικτύου τῶν μεγάλων γραμμῶν. Ἡ ζημία τῆς Οἰκονομίας μας θὰ είναι σοβαρά. Θὰ συνεχίσωμεν καταβάλλοντες νάυλους ὑψηλοτέρους διὰ τὰ φορτία, τὰ μεταφέρομενα ἐπὶ συνήθους τύπου σκαφῶν, ἵσως δὲ καὶ νὰ φθάσωμεν εἰς τὸ κατάντημα νὰ μεταφορτώνονται εἰς τοὺς Ἰταλικοὺς λιμένας ἐμπορεύματα ἐκεῖ μεταφερόμενα διὰ τῶν κοντέινερς, τελικῶς προσρίζομενα διὰ τὴν Ἑλλάδα.

Προσοχῆς ἰδιαίτερας χρήζει τὸ ὅλον θέμα τῆς προστρέμογύς τοῦ λιμένος μας εἰς τὰ νέα μεταφορικά συστήματα. Ἡ καθυστέρησις θὰ μᾶς στοιχίσῃ.

ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΤΕΡΟΙ ΟΙ ΆΛΛΟΙ

Οἶδον ἀνταγωνισμὸν ὑφίσταται δὲ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς ἀπὸ ἄλλους πλησιοχώρους, ἐλληνικούς λιμένας, οἱ ὅποιοι ἔσχάτως τείνουν νὰ ἀπορροφήσουν ὥρισμένα φορτία, πρὸς δημιουργίαν κινήσεως τίνος. Ἡ Ἐλευσίς, ἡ Χαλκίς καὶ δὲ Ὁρωπός ἀκόμη, ἐμφανίζονται διεκδικούντες τὴν ἔμπλευσην καὶ τὰ φορτία σιδήρου. Ἡ εἰκὼν τῆς διαρροής ταῦτης παρουσιάζεται περισσότερον ἀνάγλυφος μὲ τοὺς ἀριθμούς, τοὺς καλύπτοντας τὸ γενικὸν σύνολον τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως, εἰς τὸν Πειραιά, κατὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον Φεβρουαρίου, Μαρτίου, Ἀπρίλιου. Κατὰ τὸν Φεβρουαρίου φορτοεισφορτῶθησαν εἰς τὸν λιμένα 782.147 τόνων ἐμπορευμάτων, κατὰ τὸν Μάρτιον 727.738 τόνων καὶ κατὰ τὸν Ἀπρίλιον 641.501 τόνων. Συνεχῆς ἡ πτώσις, δὲν καὶ μικρὸν τὸ ποσοστόν. Ἡ διαφορὰ μεταξὺ τῆς κινήσεως τῶν ἀντέων, μηνιαίων, περιόδων, πρέπει νὰ καταγραφῇ εἰς τὸ ἐνεργητικὸν ἔπειρον ἐλληνικῶν λιμένων. Ἡ πρόσδος, δημως, τούτων, εἰς τὴν προσπάθειαν προσελκύεται φορτίων, καταφίνεται περισσότερον εἰς τὰ συγκριτικὰ στοιχεῖα τῆς ἐφετεινῆς καὶ περυσινῆς κινήσεως, τοῦ μηνὸς Ἀπριλίου.

Ἐμφανίζεται δὲ ἀκόλουθος εἰκὼν:

1968 1967

Ἐκφορτώθηντα 178.065 213.112
Φορτωθήντα 57.416 57.931

Ἐκτὸς τῶν φορτίων αὐτῶν, τὰ ὅποια διεκνύθησαν διὰ τοῦ κεντρικοῦ καὶ τοῦ λιμένος Ηρακλέους, εἰς τὰ «παραφρήματα» τοῦ λιμένος Πειραιῶς ἔξειφορτώθησαν τὸν λιμέναν 170.310 τόνων ἐμπορευμάτων ἔναντι 175.976 τόνων τοῦ Ἀπριλίου 1967 καὶ ἔφορτώθησαν 84.161 τόνοι, ἔναντι 98.385. Εἰς τὰ Διϋλιστήρια ἔξειφορτώθησαν 151.

εἰς τὸν κυρίως λιμένα ἥσαν 21,64% μειωμένα, ἐνῷ τὰ βιομηχανικὰ προϊόντα (παραρτήματα) 25,09%.

Ἄρκουν τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα, διὰ νὰ καταδέιξουν ὅτι τὰ σιτηρά καὶ τὰ πετρελαιοειδῆ κυρίως, ἔχουν ὑποστῆσαι σοβαράν μείωσιν εἰς τὴν διὰ τοῦ Πειραιῶς διακίνησιν των.

Κερδίζουν, δεδούτες, ἔτεροι ἐλληνικοὶ λιμένες, διὸ χάνεται δὲ τοῦ Πειραιῶς. Είναι τούτῳ φυσικόν, ὑπὸ ὥρισμένας προϋποθέσεις. Ἀνοργάνωτοι ἡ Ἐλευσίς, ἡ Χαλκίς, δὲ Ὁρωπός, δὲ Βόλος, ἡ Καλαμάτα, μὴ ἔξαιρουμένης ἐν τινὶ μέτωπῳ καὶ τῆς Θεσσαλονίκης, δίχως «έσφαλιστικά» ἡμερομίσθια, συντήρησιν ἔγκαστα στάσεων, γιγαντιαίων μηχανημάτων καὶ ἐργαλείων, στρατολογοῦντα λιμενεργάτας κατὰ τὴν περίστασιν καὶ ἐκτελοῦντα τὴν φορτοεκφόρωσιν μὲ κόστος αἰσθητῶς μικρότερον. Καὶ ἐπιτυγχάνουν νὰ προσελκύσουν ὥρισμένα φορτία. Πρὸς ζημίαν φυσικὰ τοῦ πρώτου λιμένος τῆς χώρας.

Εὔτυχως, δημως, ἔγκατιρος ἀντελήφθη ἡ ἀξία διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. τὴν διαρροὴν καὶ ἀμέσως ἐπελήφθη τοῦ θέματος. Πληροφορούμεθα, σχετικῶς, ὅτι νέα μέτρα θεσπίζονται, τιμολογικοῦ ἐνδιαφέροντος, τὰ ὅποια ὅχι μόνον θὰ ἀποτρέπουν τὴν ἐκδηλωθεῖσαν τάσην φυγῆς ὥρισμένων φορτίων, ἀλλὰ δὲ προκαλέσουν καὶ γενικώτερον τὸ ἐνδιαφέρον τῶν φορτῶν, οἱ ὅποιοι ἐπωφελοῦνται τῶν διευκολύνσεων, «Ιδιαιτέρως» δὲ εὐνοηθή, οἱ εἰσαγωγεῖς τῆς ὅποιας θὰ ἔχουν εἰς τὴν διάθεσίν των ειδικοῦ ὑπόστεγα διὰ τὸ ὑπαθές φορτίον των, νέα δὲ τιμολόγια διὰ δημιουργήσουν καθεστώς λίσταν πρόσθφορον εἰς αὐτούς. «Υπάρχουν, δεδούτες, καὶ αἱ περιπτώσεις, κατὰ τὰς ὅποιας τὰ τιμολόγια σύνδολως ἐπηρεάζουν τὴν προτίμησιν λιμένος μεταφορᾶς (πετρελαιοειδῆ). Ἀλλὰ δὲ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς οὐδέποτε ὑπελόγιζεν εἰς τὴν κίνησιν τῶν πετρελαιοειδῶν, Ἐλάχιστα τοῦ ἀποδίουν. Είναι λιμὴν κατ' ἔχοχην τοῦ γενικοῦ φορτίου.

ΤΟ «ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,

«Ἐξακολουθεῖ νὰ καταλαμβάνῃ πολύτιμον χώρον τοῦ κεντρικοῦ λιμένος δὲ ὥριζοντιον δύκος τοῦ βυθισθέντος μεσογειακοῦ πλοίου «Ἀγαμέμνων», ἐνῷ ἀδρόως ὑποβάλλονται προσφοραὶ εἰς τὸν Ο.Λ.Π. διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ σκάφους. Ἐκτὸς δὲ τοιούτων προσφορῶν ἔξι Ισαρίθμων ἐλληνικῶν σίκων, εἰς γιουγκοσλαβικὸς καὶ εἰς ὀλλανδικὸς ὑπεβαλλον, ἐπίσης, προσφοράς ἀνελκύσεως, δὲ πρώτοις ἀντὶ 12.000.000 δρχ., δὲ δεύτεροις ἀντὶ 17.000.000 δρχ., καὶ εἰς χρόνον πέριξ τῶν 95 ἐργασίμων ἡμερῶν, πράγμα τὸ ὅποιον σημαίνει διὰ καὶ ἔαν σήμερον ἥρχιζον αἱ ἐργασίαι ἀνελκύσεως, αὗται δὲν θὰ ἐπερπατοῦνται πρὸ τῆς παρελεύσεως τοῦ θέρους. Ἐπομένως καὶ ἐφ' ὅσον αἱ ἡμέραι παρέρχονται ἀπρακτοὶ, ἐπισημαίνεται ὁ κίνδυνος τὸ «Ἀγαμέμνων» νὰ παρασείνῃ εἰς τὴν ὥριζοντιαν θέσιν τοῦ καθ' ὅλον τὸ θέρος, τῶν ἐργασιῶν ἀνελκύσεως διενεργηθησομένων τὸ ἐπόμενον καλοκαίρι, διότι κατὰ τὴν χειμερινὴν περίσθιον οὐδεὶς ἴσως θὰ ἀνελάμβανε τὴν ἀνέλκυσιν.

Τὸ δάρος τῆς ὑποθέσεως ἔπεσεν ἔξι ὀλοκλήρους εἰς τὸν Ο.Λ.Π., διότι τὸ ναυάγιον ἔγκατελείφθη καὶ ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου του καὶ ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν του, ἐνῷ δὲ Ὁ.Λ.Π. ἐπείγεται νὰ ἀπελευθερώσῃ κρητίδωμα μῆκος περίπου 200 μέτρων, τὸ ὅποιον ἀχρηστεύει τὸ «Ἀγαμέμνων», εἰς τὴν Ἀκτὴν Σαβείρου. Πληροφορούμεθα, διὰ τὴν καθυστέρησις ἀνάθεσεως τῶν ἐργασιῶν ἀνελκύσεως ὁφείλεται εἰς όψιμως ἐκδηλωθὲν ἐνδιαφέρον ἐκ μέρους τοῦ πλοιοκτήτου, τοῦ ὅποιου δημως τὸ ἐν λόγῳ ἐνδιαφέρον δὲν ὀλοποιήθη εἰσέτει εἰς συγκεκριμένην πρᾶξιν. Κατόπιν αὐτοῦ δὲ Ὁραγάνισμὸς διφέρει νὰ χωρήσῃ εἰς τὴν ἀνάθεσιν τῆς ἀνελκύσεως εἰς ἕνα ἔκ τῶν ἐνδιαφέρομένων σίκων καὶ δὲ εἰς ἐλληνικόν, ὅσον τὸ δυνατόν ταχύτερον μάλιστα, δῶσε τὴν ἔλευσιν τοῦ χειμῶνος νὰ μὴ εὕρη τὸ ναυάγιον εἰς τὴν σημερινὴν του θέσιν, ὅποτε δὲ ἀνέλκυσις θὰ ἐγίνεται πλέον δυσχερεστέρα.

SERVING THE MARITIME PROFESSION



**INVESTORS OVERSEAS
SERVICES**

Exclusive DISTRIBUTORS OF

THE FUND OF FUNDS

ASSETS FOF 2/5/68 \$ 671.000.000

I.I.T. AN INTERNATIONAL INVESTMENT TRUST

ASSETS IIT 2/5/68 \$ 239.000.000

FOR FURTHER INFORMATION WRITE:

MARITIME DEPT

INVESTORS OVERSEAS SERVICES

119 RUE DE LAUSANNE

GENEVA - SWITZERLAND

ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΤΑΙ ΠΑΡ' ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ

ΑΝΑΓΚΗ ΝΕΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ

ΑΙ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΙ ΔΕΝ ΕΠΑΡΚΟΥΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΤΡΕΧΟΥΣΑΝ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ. — ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΚΑΤΑΡΓΗΣΙΣ ΤΟΥ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟΥ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΜΟΝΙΜΩΝ ΚΑΙ ΠΛΩΤΩΝ. — Ο ΥΠΟΒΙΒΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΥ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΕΑΚΥΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΣ ΕΠΙΣΚΕΥΗΝ. — ΒΛΑΠΤΙΚΗ ΔΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΣ ΤΟΥ ΘΕΜΑΤΟΣ ΥΠΟ ΣΤΕΝΟΝ ΚΕΡΔΟΣΚΟΠΙΚΟΝ ΠΡΙΣΜΑ. — ΜΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ Ν. ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΥ ΕΔΩ ΚΑΙ ΕΙΣ ΆΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ Β. ΕΥΡΩΠΗΣ.

ΣΤΟΧΟΣ : Η ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΙΣ ΠΡΟΣ ΕΠΙΣΚΕΥΗΝ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

'Ενώ διεξάγεται, άπό τὰς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ Ο.Λ.Π., μελέτη ἐπὶ τοῦ ισχύοντος τιμολογίου τῶν πλωτῶν δεξαμενῶν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ κόστος τῶν δεξαμενισμῶν εἰς ἄλλους λιμένας τῆς Μεσογείου, ἀπό σχετικήν ίδικήν μας ἔρευναν μεταξὺ τῶν ἐν Πειραιεῖ εφοπλιστικῶν γραφείων διαπιστώνται τὰ ἔηται:

1) Αἱ ὑπάρχουσσα δεξαμεναὶ εἶναι ἀνεπαρκεῖς διὰ νὰ ἔχουνται τὴν παρούσαν ἐπισκευαστικήν κίνησιν, πολὺ δὲ περισσότερον τὴν ἐνδέχομένην αὐξησην αὐτῆς, μετὰ τὸ ἀνοιγμα τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ.

2) 'Η υφισταμένη διαφορὰ τιμολογίου μεταξὺ μονίμων καὶ πλωτῶν δεξαμενῶν τοῦ Ο.Λ.Π. πρέπει νὰ ἔκλειψῃ, σχὶ μόνον διὰ λόγους ἴσης μεταχειρίσεως τῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸν ὑποβιβασμὸν τοῦ κόστους εἰς συναγωνιστικὰ ἐπίπεδα.

3) Δὲν ύφιστασται, κατ' οὐσίαν, θέμα συγκρίσεως τοῦ ισχύοντος τιμολογίου δεξαμενισμοῦ πρὸς ὄλλους μεσογειακοὺς ἢ καὶ βορειοευρωπαϊκοὺς λιμένας. Ποικίλει, πράγματι, τούτο, σχὶ μόνον ἀπό λιμένος εἰς λιμένα, ἀλλὰ καὶ ἀπό ναυπηγείου εἰς ναυπηγεῖον, ἀναλόγως τῶν τοπικῶν εἰς κάθε χώραν οικονομικῶν συνθηκῶν (κόστος ζωῆς, ἐπιχορηγήσεις κρατικαὶ κ.λ.π.). 'Επιβάλλεται, πάντως, ὁ ὑποβιβασμὸς τοῦ τιμολογίου τῶν δεξαμενῶν. 'Εφ' ὅστον ἐν ἐπαρκείᾳ καὶ εἰς τιμὰς συναγωνιστικὰς θὰ προσφέρωνται αὐταὶ, ξένα πλοῖοι δυνατῶν ἐδῶ νὰ δεξαμενίζωνται καὶ νὰ ἐπισκευάζωνται. Εὐνόητον τὸ κέρδος τῆς Οἰκονομίας μας.

Ειδικότερον ὑπογραμμίζεται :

• Ιδιαιτέρως πρέπει νὰ προσέξῃ δ. Ο.Λ.Π. τὸ θέμα τοῦ τιμολογίου τῶν δεξαμενῶν. Κέρδος ἀμέσων ἀπό αὐτὰς δὲν δικαιολογεῖται. Αἱ δεξαμεναὶ εἶναι ἐργαλεῖα. Εἶναι τὸ μέσον διὰ τὴν προσέλκυσιν τῶν πλοίων πρὸς ἐπισκευήν. Αἱ ἐδῶ ἐπισκευαστικαὶ βάσεις — τοῦ Πειραιῶς καὶ τῆς Σύρου — ἔχουν νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸν συναγωνισμὸν τῶν ξένων λιμένων, σπου δρισταὶ συγκεκριμέναι ἐγκαταστάσεις ἐπισκευαστικαὶ λειτουργοῦν.

'Η ἐδῶ ὑπαρξεὶς ἐπαρκῶν δεξαμενῶν θὰ ἐξησφάλιζεν προσδόδοφόρους ἐργασίαν, ἐφ' ὅστον, βεβαίως, καὶ τὰ ἐργοστάσια θὰ προσφέρον ταχεῖαν καὶ εὐθηγήν ἐξυπηρέτησιν εἰς τὰ πλοῖα.

• Η κατάργησις, ἔξ ἄλλου, τῆς διαφορᾶς τιμολογίου μεταξὺ πλωτῶν καὶ μονίμων δεξαμενῶν εἶναι αὐτονόητος ὑποχρέωσις τοῦ Ο.Λ.Π. 'Απαραδέκτος ἡ υφισταμένη διαφορά. 'Ο 'Οργανισμὸς — ἐτονίζετο — δὲν πρέπει νὰ ἀντιμετωπίζῃ κερδοσκοπικῶν τὸ δῶλον θέμα. Τὰ ἐκ τῶν δεξαμενῶν ἔσοδα δέον νὰ καλύπτουν μόνους τὰς δαπάνας τῆς λειτουργίας τῶν, καὶ τὰς ἀποσβέσεις βεβαίως τοῦ κεφαλαίου.

ΤΑ ΔΥΟ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ

'Η παρούσα κατάστασις, ἀπό ἀπόψεως διαθείμων δεξαμενῶν εἰς τακτήν τινα προθεσμίαν, εἶναι ἀπογοητευτική. 'Αποκλείουν τὴν δυνατότητα ἀναπτύξεως τῶν ἐργασιῶν εἰς ἐπισκευάς. 'Εφοπλιστής ζητῶν ἐκ Λοιδίνου

διάθεσιν δεξαμενῆς εἰς τακτήν προθεσμίαν συνηθέστατα λαμβάνει τὴν ἀρνητικήν ἀπάντησιν.

'Εκ παραλλήλου, τὰ δύο τιμολόγια — μονίμων καὶ πλωτῶν δεξαμενῶν — δημιουργοῦν εὐλόγους δυσφερεσκέας. 'Η κατὰ τὸν γκρός ἐπιβάρυνσις εἰς τὰς μονίμους δεξαμενάς ὑπολογίζεται εἰς 3 δρ., καὶ εἰς τὰς πλωτάς εἰς 4,20 δρ., ἡτοι ὑπάρχει διαφορὰ 40% περίπου. 'Ο Ο.Λ.Π. ισχυρίζεται ὅτι ἡ διαφορὰ τιμολογίου ὀφείλεται εἰς τὸ γεγονός ὅτι τῶν μὲν μονίμων δεξαμενῶν δλοκηλωτικὴ πρὸ πολλοῦ ἔχει γίνει ἡ ἀπόσβεσις, ἐνῷ τοῦτο δὲν συμβαίνει διὰ τὰς νεοτεύκτους πλωτάς. 'Εφοπλιστικοὶ κύκλοι φρονοῦν ὅτι αἱ ἀποσβεσθεῖσαι μονίμοι δεξαμεναὶ δύνανται, ἀκριβῶς, νὰ συμβάλουν εἰς τὴν μείωσιν τοῦ κόστους τῶν πλοίων. 'Ο μέσος ὄρος θὰ ἐπεζητεῖτο. 'Ετονίζετο, πάντως, ὅτι ἐπειγεῖ ὁ καταρτισμὸς ἐνδελεχούς μελέτης περὶ τῆς εἰς δεξαμενὰς ἐπαρκείας εἰς τὴν χώραν μας.

'Εξ ἄλλου, προτείνεται ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ ισχύοντος συστήματος τιμολογήσεως τῶν δεξαμενισμῶν εἰς τὸν εὐρωπαϊκὸν λιμένας. Πρόκειται περὶ τῆς ἐφαρμοδόμηντος κλίμακος ἀναλόγως πρὸς τὰς ἡμέρας δεξαμενισμοῦ. Εἰς τὸν λιμένα τοῦ 'Αμστερδαμοῦ, ἐπὶ τὸν παραδείγματι, κατὰ τὴν πρώτην ἡμέραν δεξαμενισμοῦ ἡ κατὰ τὸν γκρός τιμολόγησις ὑπολογίζεται εἰς 3,5 δρ., διὰ τὴν δευτέραν, δυμας, ἡμέραν καὶ ἐν συνεχείᾳ ἡ τιμὴ κατέρχεται εἰς τὰς 2 δρ. ἀνά τὸν γκρός.

ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΔΩ ΚΑΙ ΆΛΛΟΥ

Σχετικῶς μὲ τὸ ισχύον κόστος εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς καὶ εἰς ὄλλους λιμένας, ἡ 'Ελληνικὴ Γραμμὴ Νοτίου Αμερικῆς (32 σκά-

φο, 164.014 τόνων d.w.) κατήρτισε λίσταν ἀξιόλογον καὶ διαφωτιστικήν μελέτην, τὸν πίνακα τῆς ὧδοίς παραθέτομεν κατωτέρω.

'Ἐκ τῶν συγκριτικῶν στοιχείων τοῦ πίνακος ἔχεται ὅτι νὰī μὲν τὰ δικαιώματα δεξαμενισμοῦ εἰς τὸν Ο.Λ.Π. κατά τὴν πρώτην ἡμέραν δεξαμενισμοῦ — ἀποδεξαμενισμοῦ κλπ. εἰναι χαμηλότερα τῶν ὄλλων λιμένων (Μάλτας, Τράπανι, Χάιφας, Λισσαβώνας, 'Αμερικῆς, Λονδίνου καὶ 'Αμβούργου), ὀλλὰ ἐν συνεχείᾳ ἡ πέραν τῆς μιᾶς ἡμέρας παραμονὴ τοῦ πλοίου εἰς τὴν δεξαμενήν, διπέρ καὶ τὸ συντήστερον, ἐπιβαρύνεται μὲ δυσαναλόγως ὑψηλότερα δικαιώματα. 'Εξ ὄλλου, τὰ δικαιώματα δεξαμενισμοῦ εἰς τὸ ἔξωτερον δὲν δικαιώματα. 'Ετοιμότερα δικαιώματα δεξαμενηνής, ὀλλὰ τοῦ πλοίου, πάντως, ὅτι ἐπειγεῖ ὁ καταρτισμὸς ἐνδελεχούς μελέτης περὶ τῆς εἰς δεξαμενῆς ἐπαρκείας εἰς τὴν χώραν μας.

'Εις σχετικὸν ἔγγραφον, τὸ ὧδοίον ἀπέστειλεν ἡ 'Ενωσις Εφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων εἰς τὸν Ο.Λ.Π. μετὰ τῆς ἐν λόγῳ μελέτης, παρατηροῦνται τὰ ἔχηται: «Αἱ συνεχεῖς αὐξησης τῶν τιμολογίων τοῦ Ο.Λ.Π. ἀντίκεινται πρὸς τὰ ὑπό τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως λαμβανόμενα μέτρα προσελκύσεως ἐν 'Ελλάδι καὶ ἐνισχύσεως τῆς Ναυτιλίας, ἡ δὲ ἀποφασισθεῖσα νέα αὐξησης τιμολογίου δεξαμενισμῶν, θέτει τὸν μεσογειακὸν ἐφοπλιστήν πρὸ δεινοῦ διλήμματος προτίμησεως μεταξὺ ἐλληνικῆς ἡ ξένης δεξαμενῆς. Τὸ διερχόμενον ὄχειται κρίσιν ἐλληνικὸν μεσογειακὸν σκάφος θὰ στραφῇ, κατ' ἀνάγκην, πρὸ τὴν προσφέρουσαν τὴν οἰκονομίαν ξένην δεξαμενήν. 'Εξ ὄλλου, ἡ 'Ελληνικὴ Γραμμὴ Νοτίου Α-

ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ:

Δώσατε ἐντολὴν εἰς τὸν Μεσίτας σας νὰ τοποθετοῦ μικρὸν μέρος τῶν ἀσφαλίσεων σας εἰς 'Ελληνικὰς ἑταίριας θὰ εἶναι πρὸς τὸ συμφέρον σας

A. E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

ΟΡΙΖΕΝ
HORIZON
INSURANCE CO. LTD.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΧΡΙΣΤΟΣ Γ. ΑΧΗΣ

4, ΝΙΚΗΣ - ΑΘΗΝΑΙ (126) - ΤΗΛ. 221.835 - ΤΗΛΕΓΡ. 'ΟΡΑΣΦΑ'

TELEX NO. 216.158 HORI GR

μερικής παρατηρεί, δι' έγγραφου της πρός τὸν Ο.Λ.Π., ότι τὰ νέα τιμολόγια τῶν δεξαμενῶν, μονίμων καὶ πλωτῶν, εἶναι ἔξοντωτικά. Ἡ σύζησις, ἐν σχέσει πρὸς τὰ ξένα τιμολόγια, κυμαίνεται μεταξὺ 100 - 130% καὶ ἐν σχέσει πρὸς τὰ πρὸ τοῦ Σεπτεμβρίου

1967 ισχύοντα 91 - 95%.

«Μισιράιος, λέγει ἡ ἑταῖρία, θὰ στραφῶμεν εἰς ἄλλους λιμένας πρὸς δεξαμενισμόν, ὅπου ισχύουν χαμηλότεροι τιμαί. Ἐπὶ πλέον διὰ τὸν δεξαμενισμὸν ἐνταῦθα ἀπαιτεῖται προπληρωμὴ τῶν δικαιωμάτων ἀπὸ διμήνου

τούλαχιστον, πράγμα ὅπερ σημαίνει δέσμευσιν σε βαστοῦ ποσοῦ χρημάτων ἐπὶ ἀρκετά μακρὸν χρονικὸν διάστημα.

Ίδου καὶ ὁ πίναξ κοστολογήσεως τοῦ δεξαμενισμοῦ ἐδὼ καὶ εἰς ἄλλους λιμένας, ὁ παρὰ τῆς ἄνω ἑταῖρίας καταρτισθείς :

**ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ - ΟΔΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ ΑΥΤΟΥ
· ΤΟΠΟΣ ΚΑΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΔΞΕΑΜΕΝΙΣΜΟΥ -
ΚΑΤΑΒΛΗΘΕΝΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ**

Δ/π ΑΡΤΕΜΩΝ 1502 τὸν, γκρός Μάλτα 26.4.67 : Δεξαμενισμός, Ἀποδεξαμενισμός καὶ δικαιώματα 1ῆς ἡμέρας
Διὰ 17 ἐπομένας ἡμέρας Ι. 180 (ε)
ΣΥΝΟΛΟΝ

Δ/π ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ 1502 τὸν, γκρός Μάλτα 29.6.60 : Δεξαμενισμός, Ἀποδεξαμενισμός καὶ δικαιώματα 1ῆς ἡμέρας
Διὰ 17 ἐπομένας 3 ἡμέρας Ι. 71 - 10
ΣΥΝΟΛΟΝ

Δ/π ΚΕΡΚΥΡΑ 4030 τὸν, γκρός Μάλτα 6.1.67 : Δεξαμενισμός, Ἀποδεξαμενισμός καὶ δικαιώματα 1ῆς ἡμέρας
Διὰ 17 ἐπομένας 6ῆς ἡμέρας Ι. 150
ΣΥΝΟΛΟΝ

Δ/π ΠΗΝΕΛΟΠΗ 3307 τὸν, γκρός Μάλτα 5.2.67 : Δεξαμενισμός, Ἀποδεξαμενισμός καὶ δικαιώματα 1ῆς ἡμέρας
Διὰ μιαν ἐπὶ πλέον ἡμέραν Ι. 107
ΣΥΝΟΛΟΝ

Δ/π ΚΙΜΩΛΟΣ 4866 τὸν, γκρός Μάλτα 3.2.67 : Δεξαμενισμός, Ἀποδεξαμενισμός καὶ δικαιώματα 1ῆς ἡμέρας
Διὰ μιαν ἐπὶ πλέον ἡμέραν Ι. 128
ΣΥΝΟΛΟΝ

Δ/π ΚΑΣΣΟΣ 3402 τὸν, γκρός Τράπανι 5.3.67 : Δεξαμενισμός, Ἀποδεξαμενισμός καὶ δικαιώματα 1ῆς ἡμέρας
Διὰ 3 ἐπὶ πλέον ἡμέρας Ι. 1. 236.800
ΣΥΝΟΛΟΝ

Δ/π ΣΠΟΡΑΔΕΣ 3328 τὸν, γκρός Χάϊφα 17.8.67 : Δεξαμενισμός, Ἀποδεξαμενισμός καὶ δικαιώματα 1ῆς ἡμέρας
Διὰ τὴν 2αν καὶ 3ην ἡμέραν Δολ. Η.Π.Α. 485
Διὰ τὴν 4ην καὶ 5ην ἡμέραν Δολ. Η.Π.Α. 500
ΣΥΝΟΛΟΝ

Δ/π ΑΛΚΥΩΝ 1886 τὸν, γκρός Χάϊφα 28.8.67 : Δεξαμενισμός, Ἀποδεξαμενισμός καὶ δικαιώματα 1ῆς ἡμέρας
Διὰ μιαν ἐπὶ πλέον ἡμέραν Δολ. Η.Π.Α. 400
ΣΥΝΟΛΟΝ

Δ/π ΑΥΡΑ 1756 τὸν, γκρός Λισσαδῶν 19.7.67 : Δεξαμενισμός, Ἀποδεξαμενισμός καὶ δικαιώματα 1ῆς ἡμέρας
ΕΣΚΟ. 9.45
Δ/π ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ 1935 τὸν, γκρός Αμβρόσιον 18.10.
67 : Δεξαμενισμός, Ἀποδεξαμενισμός Β.Φ. 11.500
Δικαιώματα 1ῆς ἡμέρας Β.Φ. 8.224
Δικαιώματα 2ας ἡμέρας Β.Φ. 3.870
ΣΥΝΟΛΟΝ

Δ/π ΚΩΣ 3430 τὸν, γκρός Λαοδίκιον 31.10.67 : Δεξαμενισμός, Ἀποδεξαμενισμός καὶ δικαιώματα 3 ἡμέρων
Ι. 270
Δ/π ΚΙΝΑΡΟΣ 8.378 τὸν, γκρός Αμβρόσιον 16.6.
67 : Δεξαμενισμός, Ἀποδεξαμενισμός καὶ δικαιώματα
1ῆς ἡμέρας D.M. 5.027
Δικαιώματα 2ας ἡμέρας D.M. 1.257
ΣΥΝΟΛΟΝ

Δ/π ΚΡΙΣΙΜΟΣ 3430 τὸν, γκρός Λαοδίκιον 31.10.67 : Δεξαμενισμός, Ἀποδεξαμενισμός καὶ δικαιώματα 3 ἡμέρων
Ι. 270
Δ/π ΚΙΝΑΡΟΣ 8.378 τὸν, γκρός Αμβρόσιον 16.6.
67 : Δεξαμενισμός, Ἀποδεξαμενισμός καὶ δικαιώματα
1ῆς ἡμέρας D.M. 5.027
Δικαιώματα 2ας ἡμέρας D.M. 1.257
ΣΥΝΟΛΟΝ

Π Α Ρ Α Τ Η Ρ Η Σ Ε Ι Σ

(α) Εἰς τὴν μικρὸν μόνιμον δεξαμενήν, (β) Εἰς τὴν μεγάλην μόνιμον δεξαμενήν, (γ) Εἰς τὴν μικρὰν πλωτὴν δεξαμενήν, (δ) 'Εφ' ὅσον ἡ δεξαμενὴ εἶχε κλεισθῆ ἐκ των προτέρων 14 ἡμέρας. Άλλως τὰ δικαιώματα δεξαμενισμοῦ είναι πολὺ ύψηλότερα. (ε) Ἡ ἀγγλικὴ λίρα ὦρα ύπελογίσθη μὲ τὴν παλαιὸν τιμὴν, ητοι τὸν 84 Δραχμῶν.

ΑΝΑΓΚΗ ΝΕΩΝ ΔΞΕΑΜΕΝΩΝ

Ἐνδεικτικὸν τῆς ἀνάγκης νέων δεξαμενῶν, εἶναι καὶ ἡ πλήρης ἀπασχόλησις τῶν δύο πλωτῶν δεξαμενῶν τοῦ Ο.Λ.Π., ἀφ' ἣς αὐτοὶ ἐτέθησαν εἰς λειτουργείαν.

Ούτω, εἰς τὴν μεγάλην πλωτὴν δεξαμενὴν (ἀνυψωτικῆς ικανότητος 15.000 τόνων) ἐδεξαμενισθησαν ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου 1967 μέχρι καὶ τοῦ Ἀπριλίου 1968 43 πλοῖα, τόνων γκρός 221.697 καὶ εἰς τὴν μικρὰν (4.000 τόνων) ἀπὸ τοῦ Αὐγούστου 1967 μέχρι καὶ τοῦ Ἀπριλίου 1968 78 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 145.462 τόν. γκρός.

Ἐξ ὅλου, ἐκ στοιχείων μὴ δημοσιευθεντῶν εἰσέτι, ἐδεξαμενίσθησαν κατὰ τὸν μῆνα

Μάιον εἰς τὴν μεγάλην πλωτὴν δεξαμενὴν 7 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 32.500 τόνων γκρός περίπου.

Ἡ μικρὰ δεξαμενὴ εἶναι κατειλημμένη ἀπὸ τῶν ἄρχων Ἀπριλίου ὑπὸ τοῦ ὑποδρυχίου «Ποσειδῶνα».

Ἐξ ἄλλου, τὴν ἀνάγκην τῆς ἐπαρκείας μέσων δεξαμενισμοῦ ἐπισημάνουν καὶ τὰ ἐπισκευαστικὰ ἔργοστάσια τοῦ Πειραιῶς. Ζητοῦν τὴν πρόσκτησην μιᾶς ἀκόμη πλωτῆς δεξαμενῆς μέσης ικανότητος, ητὶς θὰ ἔχῃρησμοποιείτο ἀποκλειστικῶς διὰ τὰ ἐπιβατηγά σκάφη. Τὰς ἀπόψεις ταύτας διετύπωσαν οἱ ἐνδιαφερόμενοι εἰς τὸν Ο.Λ.Π. Τὸ δόλον πρόβλημα μελετάται κατὰ τοὺς ἀρμοδίους τοῦ

«Οργανισμοῦ Λιμένος». Ἰδωμεν τὸ ἀποτέλεσμα.

Δέν ἀναφερόμεθα εἰς τὰς δεξαμενὰς τῶν «Ελληνικῶν Ναυπηγείων», τὰς ίδιας ἀρχέων διὰ μεγάλα ποντοπόρα σκάφη προοριζόμενας νὰ ἔξυπηρτεσσούν, ἐν συνδυασμῷ πάντως καὶ μὲ τὴν ἐκτέλεσιν ἐπισκευῶν, οὔτε καὶ εἰς τὰς δεξαμενάς, τὰς προγραμματισθείσας ὅπο τὰ ὑπὸ σύστασιν «Ναυπηγεία Ελευσίνος».

Ἡ πλωτὴ τῆς Σύρου, ἡ προσφάτως ἐπισκευασθεῖσα, ἀπασχολεῖται καὶ αὐτή, κατὰ πυκνὰ χρονικὰ διαστήματα, μὲ τὴν θεραπείαν τῶν ἀναγκῶν τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ.

Κ. ΔΟΥΚΑΣ

ΕΝΕΚΡΙΘΗ Ο ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ. ΛΙΑ ΤΟ 1968

ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΜΕΡΙΜΝΑ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΑΠΟΜΑΧΟΥΣ

(Έπιβάλλεται έκ της διαπιστουμένης ἀνθηρᾶς οἰκονομικῆς θέσεως τοῦ Ἰδρύματος)

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΟΣ ΕΣΟΔΩΝ : 1048 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΔΡΧ.. ΑΥΞΑΝΟΝΤΑΙ ΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ ΔΙΑ ΠΑΡΟΧΑΣ ΑΝΕΡΧΟΜΕΝΑΣ ΕΦΕΤΟΣ ΕΙΣ 449.660.640 ΔΡΧ.. ΠΛΗΡΗΣ Η ΕΚΜΗΔΕΝΙΣΙΣ ΤΩΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ.. ΒΑΣΙΜΟΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΙΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ.. ΑΝΗΣΥΧΙΑΙ ΕΚ ΤΗΣ ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗΣ ΑΥΞΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΚΑΤΑ ΤΑ ΠΡΟΣΕΧΗ ΕΤΗ.

‘Υποδεικνύεται ή ὁρθολογική ἀντιμετώπισις τοῦ ἀσφαλιστικοῦ

‘Ωρισμένα ἀντιπροσωπευτικά κονδύλια τοῦ ἐφετεινοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ Ν.Α.Τ. δημοσιεύομεν κατωτέρω. Δέν είναι, βεβαίως, ἐπαρκῆ διὰ τὴν πλήρη ἀπεικόνισιν τῆς οἰκονομικῆς θέσεως τοῦ Ἰδρύματος. Θά ἔχειαζετο χώρος περισσότερος τῆς παρουσίας ἐκδόσεως ἡ μᾶλλον εἰδικῆς τοιαύτης, ἵνα οἱ μέτοχοι τοῦ Ταμείου —αὐτοὶ οἱ εἰσφέροντες— ἐνημερωθοῦν λεπτομερέστερον.

“Ἐν, σμως, τὸ συναγόμενον ἐκ τῆς μελέτης τοῦ προϋπολογισμοῦ : ‘Η ἀνθηρὰ τοῦ Ταμείου θέσις, ἡ δικαιολογούσας ἀπόλυτως καὶ τὴν ικανοποίησιν τοῦ ἐπιμόνου αἵτηματος τῶν ναυτικῶν μας διὰ τὴν βέλτιστην, τὴν γενναῖαν, τῶν συντάξεων.

Εὐτύχημα ὅτι ἡ παρούσα Κυβέρνησις καὶ ίδιαιτέρως ὁ κ. ‘Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας κατανόησην πλήρη ἔχει τῆς ἀνάγκης αὐτῆς. Πρὸ ημέρας ἀκόμη ἡ παρέμβασις εἰς τὸ ζήτημα τοῦ κ. ‘Αντιπροέδρου τῆς Κυβερνήσεως ὑπῆρξεν ἀποφασιστική.

Πιστεύουμεν ὅτι ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους νὰ εὐρεθῇ ὁ κ. ‘Αθανασίου εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν νὰ ἀνακυνηθῇ τὰ πορίσματα τῆς διενεργουμένης σχετικῆς ἀναλογιστικῆς μελέτης, διὰ τὸ ζήτημα τῶν συντάξεων.

‘Ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ ‘Υπουργείου ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὁ προϋπολογισμὸς τοῦ Ν.Α.Τ. 1968 καὶ ὑπεβλήθη πρὸς ἔγκρισιν εἰς τὸ ‘Υπουργείον Οἰκονομικῶν. ‘Ο προϋπολογισμὸς ἐμφανίζει ἔσοδο ἑπτά δρχ., 594.602.000 καὶ ἔξοδα ἑπτά δρχ., 517.292.000, καταλεπιπόμενον πλεονάσματος ἑξ. 77.310.000 δρχ. Τὰ ἀντίστοιχα ποσά διὰ τὸ ἔτος 1967 ἀνῆλθον εἰς δραχμὰς 496.469.000, 483.946.000 καὶ 12.523.000.

‘Ἄξιον ίδιαιτέρας προσοχῆς, εἰς τὴν συνδεύουσαν τὸν προϋπολογισμὸν εἰσηγητικήν ἔκθεσιν τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ν.Α.Τ., πλοιάρχου κ. Μ. Κοκκινάκη, είναι ἡ γενομένη σύστασις διὰ τὴν κατὰ τὸ δυνατόν πληρεστέραν ἔξασφάλιστον τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των κατὰ τὴν ἀπομαχίαν.

«Ἡ διὰ τὴν ἀπομαχίαν ἔξασφάλιστος συνδέεται ἀρρήκτως —τονίζει ὁ κ. Κοκκινάκης— μὲν τὴν στήριξιν καὶ ἐνδυνάμωσιν τοῦ Ν.Α.Τ., ὥστε τούτο νὰ δύναται νὰ ἀνταποκρίνεται παγίως καὶ κατὰ τρόπον ἀπόλυτως ἰκανοποιητικὸν εἰς τὸν ιστορικὸν ρόλον, τὸν ὅποιον καλεῖται νὰ ἐκπληρώσῃ ἔναντι τῶν ‘Ἐλλήνων ναυτικῶν, οἱ ὅποιοι βλέπουν εἰς τὴν σταθερότητα τοῦ ἀσφαλιστικοῦ αὐτῶν ‘Οργανισμοῦ τὴν δικαίωσιν των διὰ τὰς παρασχεθείσας ὑπηρεσίας κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐνεργοῦ αὐτῶν δράσεως, τῆς πλήρους κινδύνων, στερήσεων καὶ συναπισθητικῆς ἀγωνίας, λόγω τοῦ χωρισμοῦ ἀπὸ τὴν οἰκογένειαν κατὰ τὰς ἐπὶ πολλὰ ἔτη μακρὰν τῆς πατρίδος περιπλανήσεις των».

Ταύτοχρόνως, δημως, ἐκφράζονται σοθαραὶ ἀγηματίαι ἐκ τῆς ἀναμενομένης προσεχῶς ἀθρόας ἑξόδου ναυτικῶν ἐκ τῆς ὑπηρεσίας. ‘Ακριβῆ στοιχεῖα θὰ προκύψουν κατὰ τὴν μηχανογράφησιν τοῦ μητρώου τῶν ναυτικῶν. ‘Ο κ. Κοκκινάκης τονίζει ὅτι, ἐπειδὴ αἱ παρούσαι συνθῆκαι εἶναι ἀπόλυτως εύνοϊκαι, ἐπιβάλλεται ἡ ἀντιμετώπισις τοῦ διὸν θέματος τοῦ Ν.Α.Τ. δι’ ὑπὸ πλέον ὄρθολογικοῦ τρόπου ἐπ’ ἀγαθῷ αὐτῆς ταύτης τῆς ναυτιλίας.

ΑΙ ΤΡΕΧΟΥΣΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

‘Υπολογίζεται ὅτι κατὰ τὸ τρέχον ἔτος αἱ ὑποχρεώσεις τοῦ Ν.Α.Τ. διὰ τὰς συντάξεις θὰ ἀνέλθη εἰς τὸ ποσὸν τῶν 445.660.

000 δρχ. ἐκ προθλέψεως διαγραφῆς κατὰ τὸ 1968 συνταξιούχων ἐκ διαφόρων νομίμων λόγων.

Ο ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

‘Η ἀνάπτυξις τῆς ναυτιλίας εἶχεν ἀμέσους ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς συμμέτου οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τοῦ Ν.Α.Τ. ‘Η κατ’ ἔτος παρατηρούμενη αὔξησις τῶν ἐσόδων διαπιστούμενη καὶ διὰ τὸ τρέχον ἔτος διὰ ποσοστὸν 19,76% καὶ ἔξοδων (πλήν ἀποθεματικῶν) κατὰ 9,88%. ‘Η δομὴ τοῦ προϋπολογισμοῦ βάσει τῶν προοπτικῶν τοῦ ναυτιλιακοῦ ἔτους 1968 ἐμφανίζεται ίσχυρά, καθόσον αἱ προθλέψεις τῶν ἐσόδων περιέχουν μίαν ἐλαστικότητα, δυναμένην νὰ καλύψῃ φυσιολογικά τυχὸν ἢ καὶ ἀνωτέρας τούτων ύφεσεις εἰς τὴν ἐργασίαν τῆς ναυτιλίας. ‘Η ἐλαστικότης αὕτη ἐνυπάρχει εἰς τὸ προβλεφθέν περιθώριον ἀργίας, τὸ ὅποιον ὡρίσθη εἰς 15% διὰ τὰ ποντοπόρα φορτηγὰ πλοῖα καὶ εἰς 25% διὰ τὰ ἐπιβατηγά πλοῖα.

Πρὸς διαμόρφωσιν τοῦ προϋπολογισμοῦ ἐλήφθησαν ὑπ’ ὅψιν ἡ δύναμις τῆς ναυτιλίας κατὰ τὴν 1ην Ιανουαρίου 1968, η προοπτική ἐργασίας διὰ τὸ τρέχον ἔτος καὶ τὸ ἐμψυχονύλικον.

Παρεπειτεῖ συναφῶς ὅτι ἡ ἀπόδοσις ὑπέρ τοῦ Ταμείου ἐσόδων δύναται, διαφορούντος τοῦ 1968, νὰ ἐπηρεασθῇ ἀφ’ ἐνὸς ἐκ τῶν προσθηκῶν νέων πλοίων, ὡς καὶ τῶν ἔξερχομένων τῆς ἀσφαλίσεως συμβεβλημένων πλοίων.

‘Αναγνωρίζεται, ἔξι ὅλου, ἡ σταθερότης τῶν πλοίων ἐσωτερικοῦ καὶ τῶν μεσογειακῶν, συμβάλλουσα εἰς τὴν διατήρησιν ἀμεταβολῆς τοῦ ποσοστοῦ ἀνεργίας ἐπὶ σειράν ετῶν. ‘Οσον ἀφορᾷ τὰ ποντοπόρα ἐλήφθησαν ὑπ’ ὅψιν αἱ διακυμάνσεις τῆς ναυλαγορᾶς ἐκ δια-

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΑΔΕΛΦΩΝ Γ. ΚΟΡΩΝΑΙΟΥ Ο.Ε.

ΑΚΤΗ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΤΗΛ. 462.071

Ταχεῖα καὶ ἐπιμελημένη ἐργασία βάσει μακροχρόνιου πείρας εἰς κατασκευάς, ἐπισκευάς καὶ μετασκευάς

πλοίων κλάσεων Διεθνῶν Νηογνωμόνων

φόρων λόγων και ό δύνης άνταγωνισμός.

Ως πρός τό δέ μεταποιητικό, τέλος, δυναμικόν, διαπιστώνται ή πιεστική άνάγκη έξειρνέσεως τού καταλαλήσου προσωπικού πληρωμάτων διά τά έλληνικά πλοια, ένώ λιαν σοδαρός άριθμός 'Ελλήνων ναυτικών ύπαρετεί υπό ξένας σημασίας. Η έλλειψις πληρωμάτων θυμάται νά υπόδολοι φαινόμενα γιγαντισμού είς τήν έλληνικήν ναυτιλίαν. Αὔξησην δηλαδή συνεχή θης δυνάμεως της, χωρίς άναλογον άποθεμα είς πληρωμάτα.

Διά τόν υπόλογισμόν των είσφορων τών ναυτικών και τών έφοπλιστών έλληφθησαν ύπ' άριθμοι αι κατά κατηγορίας αύξησης μισθολογίου και δή ήτελεταίσ εκ 16,6%, ή δοθείσα πρός ποσοστό ποσοστάστασιν είς δραφμάτας άξια τών είς λίρας 'Αγγλίας μισθών τών συλλογικών συμβάσεων.

Ούτω, ω προϋπολογισμός τού έτους 1968 παρουσιάζεται ώς άκολουθως, έν συγκρίσει πρός τόν τού 1967, ως ούτος διεμορφώθη τελικώς :

1. Πραγματικά έσοδα και έξοδα		1968	1967
		ΔΡΑΧΜΑΙ	ΔΡΑΧΜΑΙ
α) Έσοδα	594.602.000	496.469.000	
β) Έξοδα	517.292.000	483.946.000	
Πλεόνασμα .. (+)	77.310.000	12.523.000	
2. Επενδύσεις			
α) Έσοδα έξι πενθήσεων ..	2.690.000	5.870.000	
β) Χρηματοδότησης πιστώσεων έκ περιουσίας	1.000	60.001.000	
γ) Διάθεσης πλεονάματος διά νέας έπενδυσης ..	77.310.000	12.523.000	
	80.001.000	78.394.000	
δ) Δαπάναι διά πενθήσεις ..	80.001.000	78.394.000	
3. Διαχείρισης τρίτων, Κ.Α.Α., Κ.Π.Φ.Ν., Έλλην. Δημοσίου κ.λ.π.	321.474.000	262.360.000	
α) Έσοδα	321.474.000	262.360.000	
β) Έξοδα (άποδοσίες)	321.474.000	262.360.000	

Τό σύνολον θθεν τής διαχειρίσεως Ν.Α.Τ. και τής διαχειρίσεως τρίτων, προβλέπεται είς τό ίψος τών δρχ. 918.767.000 διά τό σκέλος έσοδων και είς τό αύτό ίψος διά τό σκέλος έσοδων.

Πέραν τών διά τού προϋπολογισμού προβλεπομένων ώς άνω έσοδων δρχ. 918.767.000, συνειπράττονται μετά τών τού Ν.Α.Τ. και τά έσοδα τών Ταμείων Προνοίας Ε.Ν., τού Κεφαλαίου Πλοηγικής 'Υπηρεσίας, τού Κεφαλαίου Ναυτικής 'Επικαιδεύσεως κ.λ.π., τά ίποτα ήπερβασίων τάς δρχ. 130.000.000, δώτε διά κύκλος τών έν γένει ήπο τού Ταμείου πραγματοποιουμένων έσοδων διά τό 1968 νά είναι τής τάξεως τών 1048 έκατομμυρίων!

ΠΟΘΕΝ ΠΡΟΕΡΧΟΝΤΑΙ ΤΑ ΕΣΟΔΑ

'Εκ τών παρατιθεμένων είς τόν προϋπολογισμού πινάκων προκύπτει διά τά έκ συγκεκριτημένων πληρωμάτων έσοδα ήποτελούν ποσοστόν 79,53%, ένώ ποσοστόν 72,68% προέρχεται μόνον έκ τής ποντοπόρου ναυτιλίας.

Ειδικώτερον τό σύνολον τών 'εισφορών δυνάμεων ήποτελείται ήπο τάς είσφοράς πλοίων έσωτερικού, έξωτερικού και συμβεδλημένων, ήπειρού ήποθηση δε είς δρχ. 809.287.316. 'Εκ τούλων 77.980.884 προέρχονται έκ τών πλοίων έσωτερικού μισθολογίου και δρχ. 721.206.428 ήπο ποντοπόρων πλοίων έλληνικής σημασίας και συμβεδλημένων με μισθολόγια συλλογικών συμβάσεων είς λίρας 'Αγγλίας.

Τό βεβαιούμενον σύνολον είς λίρας 'Αγγλίας, ίστιμον τών ώς άνω δρχ. 721.206.428, ήπειρού είς τάς είσφοράς πλοίων έσωτερικού, δηλαδή αι 'εισφοράι δυνάμεων, ήπορούν είς τάς είσφοράς πρό τής έπικτώσεως: α) τής προβλεπομένης συνήθους ή έκτεινομένης ήπειρούς πλοίων και β) τών ήποτελέων είς τό Κεφαλαίον 'Ανεργίας και Προστασίας Φυματικών Ναυτικών κατά νόμον ποσοστών. Τό ήποτελούν ήποτελεί τάς

καθαράς ύπερ Ν.Α.Τ. είσφοράς.

Τό διά τό ίψος 1968 είσόδημα τών έργαζομένων και άμειθομένων είς συνάλλαγμα ναυτικών, ήπολογιζομένων βάσει: α) τών είσφορών έκ συγκεκριτημένων πληρωμάτων, β) τών μισθών τών συλλογικών συμβάσεων και γ) ήποτελούν έργαζομένων ήποτελούν ποσοστόν 4,83%) ποσοστόν ήπειρούς προύπτει διά λίρας 60.254.000 ή δολάρια 144.609.600. Τό ίψος τού τοιούτου είς συνάλλαγμα ήποτελούνται είναι είς τήν πραγματικότητα ήκανων ήπειρούς τών έπικτώσεων, ήπειρούς τού προστεθούν αι ήπειρωριαί, τά δώρα, ή είς βάρος τού πλοίου νοσθείσαι και μισθοδούνται άσθενών, οι συμφωνούμενοι άνω τών συλλογικών συμβάσεων μισθοί κ.λ.π.

• Επιστημαίνεται είς τήν είσηγητηκήν έκθεσιν ή διαρκώς μειουμένη συμμετοχή τού Κράτους είς τάς έπικτώσεων τού 'Ιδρυματού. 'Η ήπαλογιαί τών κοινωνικών πόρων ήπειρού συνόλου τών έπικτώσεων ήποτελούν τού Ταμείου ήπειρούς τού ικανών ήπειρωτών, ήπειρούς τού ποντοπόρων και μισθοδούνται άσθενών, οι συμφωνούμενοι άνω τών συλλογικών συμβάσεων μισθοί κ.λ.π.

• Επιστημαίνεται είς τήν είσηγητηκήν έκθεσιν ή διαρκώς μειουμένη συμμετοχή τού Κράτους είς τάς έπικτώσεων τού 'Ιδρυματού. 'Η ήπαλογιαί τών κοινωνικών πόρων ήπειρού συνόλου τών έπικτώσεων ήποτελούν τού Ταμείου ήπειρούς τού ικανών ήπειρωτών, ήπειρούς τού ποντοπόρων και μισθοδούνται άσθενών, οι συμφωνούμενοι άνω τών συλλογικών συμβάσεων μισθοί κ.λ.π.

• Αι πρόσοδοι έκ τής έπειρυστεως περιουσίας τού 'Ιδρυματούς παρουσιάζουν πρόβλεψιν δρχ. 46.492.000 ήπειρού δρχ. 46.647.000 τού ίψου 1967. Τά έσοδα ήπειρού της ήκανήτου περιουσίας τού Ταμείου προβλέπονται ήπειρού δρχ. 1.019.000, λόγω αυξήσεως τών ήπειρων τού 'Ιδρυματού πρός τούς ήπειρούς τού ικανών ήπειρωτών, δεδομένου διά τό ίψος τών ήπειρων διάπανων του ήποτελείται ήδη κατά 92% έκ τών παροχών. Βάσιμοι ήκανήται πόροι διά τό ικανών ήπειρων διάπανων της ήπειρης τού ικανών ήπειρωτών προσεχεται ήπειρού δρχ. 80.001.000, τούτο δέ προέρχεται ήπειρού δρχ. 31.329.000 τού ίψου 1967.

• Διά τάς έπειρυστεως ένεγράφη συνολικών είς τών προϋπολογισμού ποσού δρχ. 80.001.000, τούτο δέ προέρχεται ήπειρού δρχ. 31.329.000 τού ίψου 1967.

3) Τών ληφθεντων κυβερνητικών μέτρων πρός προσέλκυσιν τών είς συνάλλαγμα καταθέσεων τών ναυτικών.

4) Τής κατά 16,6% ήπαλογιαί τών μισθών τών ναυτικών.

• Τάς είσφερόντα πλοία ήπολογιζομένων είς 6.222 ήπειρού, κατανεμόμενα: Είς πλοία έσωτερικού 3.971 Είς ποντοπόρα 1.214 Είς συμβεδλημένα 1.037 Διά τό 1967 τά είσφερόντα σκάφη ήπειρούντο είς 5.728 (αυξησίς 494).

Αι είσφοραι τών πλοιοκτητών προϋπολογιζονται είς 253.410.000 δρχ. και τών ναυτικών είς 231.911.000 δρχ. Σύνολον 485.321.000 ήπειρούντο είς 388.640.000 τού 1967.

ΤΑ ΕΞΟΔΑ

Αι παροχαι, ως ήδη προελέχθη, ήπειρούμεναι είς 449.660.640 δρχ. (ήπολογιζομένων και τών συντάξεων δυτών έκ δρχ. 3.604.485) ήποτελούν τού κυριώτερον σκέλος τών ήπειρων.

• Αι δαπάναι διοικήσεως προβλέπονται διά δρχ. 23.171.000 ήπειρού δρχ. 31.329.000 τού 1967. Πρόκειται περί άσημάντου αυξήσεως (3,05%).

• Αι δαπάναι περιουσιακών στοιχείων προβλέπονται διά δρχ. 26.213.000 ήπειρού δρχ. 31.329.000 τού 1967.

• Διά τάς έπειρυστεως ένεγράφη συνολικών είς τών προϋπολογισμού ποσού δρχ. 80.001.000, τούτο δέ προέρχεται ήπειρού δρχ. 31.329.000 τού 1967.

ΤΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Συμπληρώνει έφετος τό Ν.Α.Τ., τό όποιον κατέστη έκ τών μεγαλυτέρων ήσφαλιστικών 'Οργανισμών τής χώρας, τό 108ον ήπειρού ήποτελούνται ήσφαλιστητών περιουσίας τού 'Ιδρυματού παρουσιάζουν πρόβλεψιν δρχ. 46.492.000 ήπειρού δρχ. 46.647.000 τού ίψου 1967. Τά έσοδα ήπειρού της ήκανήτου περιουσίας τού Ταμείου προβλέπονται ήπειρού δρχ. 1.019.000, λόγω αυξήσεως τών μισθωτικών αξιών κ.λ.π.

• Τάς είσφορα ήπειρωτών της ήπειρης τού ικανών ήπειρωτών προσεχεται ήπειρού δρχ. 27.156.000, ήπειρού δρχ. 21.801.000 τού 1967. Τό ποντοπόρων ποσοστόν τού ικανών ήπειρωτών προσεχεται ήπειρού δρχ. 14.297.000 δολ.

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Προβλέπεται διά τά προσεχή ήπειρού της ήπειρης ήπειρων διαχειρίσεων προσεχεται ήπειρού διαχειρίσεων και τών παραποτάτων διαχειρίσεων (Ταμείων Προνοίας Ε.Ν., Κ.Α.Α.Ν., Κ.Π.Φ.Ν. κ.λπ. ήπολογιζομένων διά τό 1968 είς δολάρια 27.156.000, ήπειρού δρχ. 21.801.000 τού 1967. Τό ποντοπόρων ποσοστόν τού ικανών ήπειρωτών προσεχεται ήπειρού δρχ. 14.297.000 δολ.

1) Τής συναλλαγματικής ήποδόσεως τών έργων ναυτιλιακής ήποδομής.
2) Τής έπειρυστεως τών έργων ναυτιλιακών γραφείων ήπειρού της χώρας και τής ήγκαταστάσεως νέων.

CABLES: "NAFTIKA"
TELEX: 6 - 7500 DN

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

Argonaut Suppliers (pty) L^{td}
525 ALBANY HOUSE WEST,
65 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

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

ΜΑΘΗΤΕΥΟΜΕΝΟΙ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

ΤΟΥ Κ. ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗ

Ο προσφάτως δημοσιευθείς Α.Ν. 373/1968 κατηγορεύεται, μετά μίαν είκοσαστίαν λισχώσις, την άπο του 1948 είσαχθείσαν διάκρισιν μεταξύ των μαθητευόμενών ναυτικών και των ναυτικών είς την σύγχρονον έμπορικήν ναυτιλίαν. Η διάκρισις αύτη, κατακριθείσα μετά τόσης δριμύτητος, δύση ή πρός υποστηρίξιν της καθιερώσεως της συνεδύζετο μετά της τριπλής διαιρέσεως των έν τη θαλάσση έργαζομένων άνθρωπων είς παθητευόμενος ναυτικούς, ναυτικούς και έργατας θαλάσσης. Η διάρεσις αύτη δὲν υπήρχε πάντως, μολονότι ή έν την ονομασία των θαλασσινών άφορώσα όρολογία διετηρήθη είς στενό πλαίσια καθ' ολην την άπο της άποκαταστάσεως του έλευθερου κράτους έκαποντηκονταστίαν.

Η άρχικη έμποροναυτική μας νομοθεσία, ήτοι τα Διατάγματα περί Έμπορικής Ναυτιλίας και Αστυνομίας της Έμπορικής Ναυτιλίας, καθώς και τὸ περὶ ναυτικῆς έμπορίας την ίδια την Νόμον, δὲν ώμιλουν είμην περὶ πλοιάρχων, ναυλήρων και ναυτῶν ή περὶ πλοιάρχου και πληρώματος. Πρόκειται φυσικά περὶ τῆς έποχης, καθ' ήν έκυριάρχει εἰσέτι ή ιστοφόρος ναυτιλία, είς την όποιαν ο ναύτης υπὸ τὴν γενικήν ἔννοιαν ἀπετέλει τὴν βάσιν και τὸν κορμὸν τῆς συνθέσεως τῶν ιστοφόρων σκαφῶν. Εξ ὅλου κατὰ τὴν έποχὴν ἐκείνην, τὴν ἐπαύριον μόλις τῆς ληξεως τοῦ ἀγώνος τῆς ἀνεξαρτησίας, ἔχειάζετο έργωδης ἀληθῶς προσπάθεια διὰ νὰ τεθοῦν υπὸ ἐν ἐνιαίον σύστημα ἀπογραφῆς και ναυτολογίας οἱ υπὸ τὴν ἀπόζευξιν τῆς έθνικῆς ἐγερέσεως ζήσαντες πολεμισταὶ τῆς χθές, οἱ «καραβοκυραῖοι», οἱ «γεμιτζῆδες», οἱ «παίδες» και οἱ ὀπωσδηπτοτε άναμιχθέντες είς τὰ θαλάσσια ἔργα.

Μετὰ τὰ προμησθέντα Διατάγματα, τὴν πρώτην ἑκδήλωσιν συστηματικῆς προσπάθειας εύρισκομεν εἰς τὸν Νόμον ΤΠ τοῦ 1856 «περὶ ἀπογραφῆς ἐμποροναυτῶν», δι' οὐ οἱ τέσσαρες κεντρικοὶ λιμενάρχαι τοῦ Βασιλείου διετάσσοντο ὅπως ἀπογράψωσι τοὺς ἐπὶ τὸν ἐμπορικὸν πλοίων ναυτολογημένους «Ἐλληνας πολίτας εἰς εἰδίκον βιβλίον ἀπογραφῆς». Διὰ τὴν ἀπογραφὴν αὐτὴν ἀπητείτο ὁ ὑποφήφιος νὰ ἔχῃ συμπληρώσει τὸ 16ον ἔτος τῆς ἡλικίας του και νὰ κέναυτίλλετο τούλαχιστον ἔτη δύο». Οἱ ἀπογραφόμενοι ἐφωδιάζοντο διὰ «διπλώματος ναυτού», τὸ όποιον συνεδύζει τρόπον τινὰ τόσον τὴν πιστοποίησιν τῆς ἀπογραφῆς, δόσον και τὴν βεβαίωσιν τῆς ναυτικῆς ίκανότητος. Ήτο δηλαδὴ υπὸ τὰ σημερινὰ κριτήρια ναυτικὸν φυλλάδιον και πτυχίον ναύτου.

Τὸν ὄρον «έργαται θαλάσσης» εἰσήγαγεν ὁ Νόμος ΧΛΘ τοῦ 1861 περὶ συστάσεως Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου, διστις ὑπὸ τὴν γενικὴν ταύτην ἔννοιαν ὑπήγαγεν ὅχι μόνον τοὺς ἐπ' ἐμπορίᾳ ναυτιλομένους, ἀλλὰ και τοὺς ὀπωσδηπτοτε ἀσχολομένους εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα, ὡς ησαν τὰ πληρώματα τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, οἱ τεχνίται τῶν συνεργειῶν τοῦ Ναυστάθμου και τῶν ναυπηγείων, οἱ φροφούλακες, οἱ λιμενοφύλακες κ.λ.π. Επρόκειτο δηλαδὴ περὶ ὄρου καθιώρων συνθηματικοῦ, περιλαμβάνοντος τοὺς ἀσκούντας οἰνδήποτε ναυτικὸν ἔργον, ὥχι μόνον ἐπὶ τῶν πάσσης φύσεως πλοίων, ἀλλ' ἀκόμη και ἐν τῇ ξηρᾷ.

«Εκτοτε καὶ δι' ἐν μέγα χρονικὸν διάστημα, ή υπόθεσις τῆς ἀπογραφῆς τῶν ναυτικῶν συνάπτεται μετά τὴν περὶ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου νομοθεσίας. Οὕτω τὸ εἰς ἐκτέλεσιν τοῦ Νόμου ΑΡΟΗ Βασ. Διάταγμα τῆς 14.5.1884 υποδιαιρεῖ, διὰ πρώτην φοράν, τοὺς ἔργατας θαλάσσης εἰς τρεῖς βασικὰς κατηγορίας, ἔγγραφομένους εἰς τρία

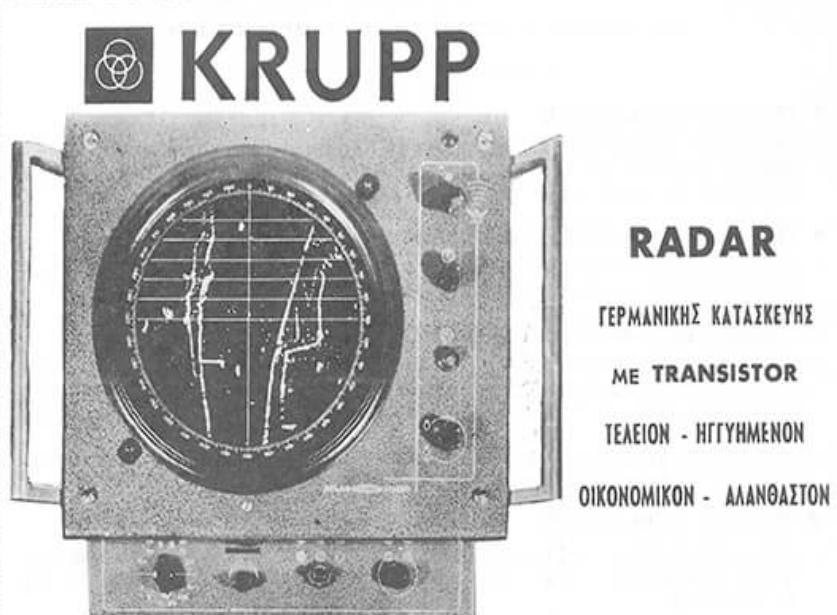
λὴ αὐτη ἰκανοποίει ἀφ' ἐνὸς μὲν τὴν ἀξίωσιν τῶν ἀξιωματικῶν κυρίων τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ὅπως ἀποβάλλουν τὸν γενικὸν χαρακτηρισμὸν τοῦ «έργατου» καὶ ἀφ' ἔτερου τὴν δικαίαν ἀπαίτησιν ὅλων τῶν πραγματικῶν ναυτικῶν, ὅπως ἀποκαλούνται ναυτικοί. Δέον νὰ σημειωθῇ ἐνταῦθε ὅτι τὸ N. Δ. τῆς 10.5.1946, ἐνῷ ἀναγνωρίζει δύο μόνον κατηγορίας, τῶν ναυτικῶν και τῶν ἔργατῶν θαλάσσης, διέλασε παρεμπιπτόντων και περὶ μαθητευόμενών ναυτικῶν, ήτοι τῶν μη συμπληρωμάτων διετή θαλασσίαν ὑπηρεσίαν και ἐφοδιαζόμενων δι' εἰδικοῦ βιβλιαρίου. Τὴν κατάστασιν ἀπεσφήνισεν ὄριστικῶς ὁ A.N. 721 τοῦ 1948, δότις και καθιέρωσε πλέον τὰς τρεῖς κατηγορίας τῶν ἔργαζομένων εἰς τὴν θαλασσαν, δηλαδὴ τοὺς μαθητευόμενους ναυτικούς, τοὺς ναυτικούς και τοὺς ἔργατας θαλάσσης. Αἱ δύο πρῶται κατηγορίαι εἰναι οἱ ἐπὶ πλοίων ἔργαζομενοι ὡς μὲλη συγκεκροτημένων πληρωμάτων. Η μεταξύ των διαφορὰ ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι οἱ μαθητευόμενοι δὲν ἔχουν συμπληρώσει διετή θαλασσίαν ὑπηρεσίαν, ἢ μάλιστα ἔδει νὰ συμπληρωσουν ἐντὸς πενταετίας ἀπὸ τῆς ἀπογραφῆς των ἐπὶ ποινῇ ὄριστικῆς διαγραφῆς. Η τρίτη κατηγορία περιελάμβανε τοὺς πλοηγούς, δύτας, μεμονωμένους ὀλιεῖς, λεμβούχους, πορθμείς και τοὺς κατ' ἄλλον τυχὸν τρόπον μεμονωμένως ἔργαζομένους ἐν θαλάσσησ.

Αἱ διατάξεις τοῦ N. 721 ἐδημιούργησαν τὸ ἀπογραφικὸν καθεστώς, ὅπερ ἵσχυσε μέχρι σήμερον. Κατὰ τὰς διατάξεις αὐτὰς, ὁ ἐπιθυμῶν νὰ ἐργασθῇ ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων, ἔπειτε ν' ἀπογραφῇ ὡς μαθητευόμενος και νὰ συμπληρωσουν ἐντὸς πενταετίας ἀπὸ τῆς ἀπογραφῆς των ἐπὶ ποινῇ ὄριστικῆς διαγραφῆς. Η τρίτη κατηγορία περιελάμβανε τοὺς πλοηγούς, δύτας, μεμονωμένους ὀλιεῖς, λεμβούχους, πορθμείς και τούς κατ' ἄλλον τυχὸν τρόπον μεμονωμένως ἔργαζομένους ἐν θαλάσσησ.

Μετὰ δέκα ἀκριβῶν ἔτων, τὸ N.D. τῆς 10.

5.1946, ὅπερ ἐκρώθη διὰ τὸ Νόμον 43/1946, διετήρησε μὲν τὰς ὡς ἀνὰ δύο μόνον κατηγορίας, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ κριτήριου τοῦ συγκεκριμένου πληρώματος. Οἱ ἀνήκοντες εἰς τὰ τοιαύτα πληρώματα, ήτοι οἱ ἐπὶ πλοίων, πλοιαρίων και πλωτῶν ναυπηγήματων ἔργαζομενοι, ἀπετέλουν τὴν πρώτην κατηγορίαν. Πάντες οἱ λοιποὶ ἀπετέλουν τὴν δευτέραν.

Μετὰ δέκα ἀκριβῶν ἔτων, τὸ N.D. τῆς 10.5.1946, ὅπερ ἐκρώθη διὰ τὸ Νόμον 43/1946, διετήρησε μὲν τὰς ὡς ἀνὰ δύο μόνον κατηγορίας, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ κριτήριου τοῦ συγκεκριμένου πληρώματος. Οἱ ἀνήκοντες εἰς τὰ τοιαύτα πληρώματα, ήτοι οἱ ἐπὶ πλοίων, πλοιαρίων και πλωτῶν ναυπηγήματων ἔργαζομενοι, μεμονωμένους ἔργαζομένους ἐν τῇ θαλάσσησ τοῦ θαλάσσης. Η μεταβο-



FRIED. KRUPP ATLAS - ELEKTRONIK BREMEN.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ: "NAUTEX,"
Νοταρά 71 — Πειραιεὺς — Τηλέφωνον 421.675

διετή θαλασσίαν υπηρεσίαν π.χ. έπειτα ξένων πλοίων ή υπήγοντο είς έξαιρετικά διετάξεις (άξιωματικοί Β.Ν., άπόφοιτοι Πολυτεχνείου κ.λ.π.) πλήν αἱ περιπτώσεις αὗται συνίστων μικράς μόνον έξαιρέσεις, ένώ ὁ μέγας κανών παρέμενε ή διὸ τῆς ὅδου τοῦ μαθητευμένου ναυτικού έξελιξις.

Ἡ διαδικασία τῆς διπλῆς ἀπογραφῆς τῶν ναυτικῶν δὲν υπῆρξε εὔκολος ύπόθεσις. 'Ο συμπληρῶν τὴν διετίαν μαθητευμένους δὲν ήδηντο ὄπουδηποτε ὑερικόμενος ν' ἀντικαταστήσῃ ἀπλῶς καὶ εὐχερῶς τὸ βιβλιάριον τοῦ διὰ φυλλαδίου. 'Ἐπρεπε νὰ προσέλθῃ εἰς Πειραιά καὶ νὰ υποβληθῇ εἰς τὴν γραφειοκρατικὴν περιπέτειαν μιᾶς νέας ἀπογραφῆς. 'Ἀπητεῖτο χρόνος καὶ χρήμα. Δι' αὐτὸν ἡ παραμέλησις τῆς ἀντικαταστάσεως ἦτο συνηθεστάτη καὶ ἔθελε τὶς συνχρότατα βιβλιάρια μαθητευμένων, ἥ ἐπὶ τῶν ὀποίων θαλασσία υπηρεσία ἔξικνετο μέχρι δεκατίας. 'Η υποχρεωτικὴ ἀντικαταστάσις συνετελεῖτο μόνον ἐφ' ὅσον ὁ υποψήφιος προσήρχετο διὰ ἑφοδισθῆ μὲ τὴν ἄδειαν ἥ τὸ πτυχίον ναυτικῆς ίκανότητος, ὅπερ τοῦ ἐπέτρεπεν ἡ διαυγείστα θαλασσία υπηρεσία. Τότε, παραλλήλως μὲ τὴν ἄδειαν ναύτου, θερμαστοῦ, θαλαμητόλου κ.λ.π., υπεβάλλετο καὶ εἰς τὴν διαδικασίαν ἐπιστροφῆς τοῦ βιβλιάριου καὶ τῆς ἐκδόσεως νέου ναυτικού φυλλαδίου. 'Ομοιας ὁ δόκιμος πλοίαρχος ἥ μηχανικός, στοις εἰχεις συμπληρώσει τὴν υπὸ τοῦ νόμου ἀπαίτουμένην υπηρεσίαν καὶ εἶχεν ἐπιτύχει εἰς τὰς οἰκείας ἔξετάσεις.

Ἐνώπιον τῶν προβλημάτων, τὰ ὀποῖα σύτῳ ἐδημιούργει ἡ διάκρισις, ἀνεξήτησαν πολλοὶ τὸν λόγον δι' ὃν αὕτη ἐπεβλήθη. 'Η ἐπάνοδος εἰς μίαν παράδοσιν ἀφ' ἐνὸς καὶ ἡ ἐκκαθάρισις τῶν μητρώων ἀφ' ἐτέρου, πρόεδρον ὃς αἱ σπουδαιότεραι αἰτιολογίαι.

'Η παράδοσις, σύμως, τὴν ὀποίαν ἡ πα-

λαιά διάκρισις τῶν μαθητευμένων εἶχε καθιερώσει, δὲν ἐδημιούργει ιδίαν κατηγορίαν ναυτικῶν. 'Ἡτο συνέχεια τῆς ἐποχῆς τῶν ιστιοφόρων, καθ' ἣν πάται πλοίαρχος ἥ κυβερνήτης ὡφειλε «νὰ παραλαμβάνῃ καὶ παίδας κατ' ἀναλογίαν τοῦ πληρώματος καὶ καθ' ἣν ἡ ἔννοια τοῦ ναύτου συνέπιπτε πρὸς τὸν σημερινὸν ἀδειούχον ναυτικόν. 'Ἄλλα καὶ τότε ἀκόμη, ἥ διὰ τὴν ἐποχὴν τῆς ἀναγκαῖας αὕτη διαστολή, ἐδημιούργει πράγματα εἰς τὴν Ὑπηρεσίαν, ὡς προκύπτει ἐκ σχετικῆς Ὑπουργικῆς ἐγκυλίου τοῦ 1900, δι' ἣς ἐφιστᾶται ἡ προσοχὴ τῶν Λιμεναρχῶν ἐπὶ τοῦ γεγονότος, ὅτι πολλοὶ ναυτικοὶ ἔξηκολούθουν νὰ φέρωνται ἐγγεγραμμένοι εἰς τὰ βιβλία μαθητευμένων, ἐνῷ ἡδη είχον ἐφοδιασθῆ διὰ διπλωμάτων πλοίαρχίας ἥ κυβερνήσεως.

'Ἐξ ἀλλοῦ, ἡ ἐκκαθάρισις τῶν μητρώων, ἐφ' ἣς θὰ ἐδασίζετο ἀκριβεστέρα στατιστικὴ παρακολούθησις, ἐστηρίζετο ἐπὶ τῆς ἀκολούθου σκέψεως: Κατ' ἕτος ἀπογράφοντας χιλιάδες νέων. 'Ἐκ τούτων ποσοστὸν μόνον ἀποτελεῖ τοὺς πράγματα ἐπιδιώκοντας τὴν ἐν τῷ ναυτικῷ ἐπαγγέλματι σταδιοδρομίαν. Οἱ λοιποὶ ἀπογράφονται πρὸς ἐφοδιασμόν των διὰ ναυτικού φυλλαδίου, δυναμένου νὰ τοῖς χρησιμεύσῃ εἴτε διὰ τὴν ἐν τῷ Β.Ν. κατάταξιν, εἴτε διὰ ἐνέδεχομένην καὶ συμπτωματικὸν μόνον ναυτολογίαν. 'Ἐντεῦθεν παρουσιάζεται τὸ φαινόμενον τῆς τεραστίας διαφορᾶς μεταξὺ τῶν ἀπογραφομένων καὶ τῶν πράγματι σταδιοδρομούντων ἐν τῷ Ναυτικῷ. 'Ἐάν ἐπομένως ἡθέλομεν ἀναζητήστηκαν τὸν ἀριθμὸν τῶν διατιθεμένων πρὸς ναυτολογίσην ναυτικῶν, θὰ ἡτο μάταιον νὰ δασισθῶμεν εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀπογραφέντων, ἀφοῦ μέγα ποσοστὸν τούτων είναι βέναιον ὅτι οὐδεμίαν ἔχει ἡ εἶχε ποτὲ πρόθεσιν νὰ ἐργασθῇ ἐπὶ πλοίων. 'Ἀντιθέτως, ἔαν ἐθέτομεν ὡς κριτήριον τῆς ναυ-

τικότητος ἐν ὅριον θαλασσίας υπηρεσίας (π.χ. τὴν διετίαν), θὰ εἰμεθα βέβαιοι ὅτι οἱ συμπληρούντες ταύτην είναι πραγματικοὶ ναυτικοί, ἀφοῦ θὰ ἡτο παράλογον νὰ δεχθῶμεν ὅτι ἐδαπάνησαν ἀσκόπως δύο ὄλοκληρα ἔτη εἰς τὴν θάλασσαν. Καὶ θὰ ἡδυνάμεθα νὰ συμπεράνωμεν ὅτι οἱ οὕτω μετὰ τὴν διετίαν τοῦ μαθητευμένου, ἀπογραφόδημονοι ὡς «ναυτικοί» θὰ είναι οἱ στατιστικῶς καὶ πραγματικῶς διατιθέμενοι 'Ελληνες ἀπογεγραμμένοι ναυτικοί.

Τὸ συμπτέρασμα σύμως θὰ είναι οἱ πάλιν λανθασμένον. Διότι οὐδέποτε ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀπογεγραμμένων παρέχεται τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐνέργεια ναυτικῶν. Αἱ καθημεριναὶ μεταβολαί, οἱ θάνατοι καὶ αἱ ἐκ τοῦ ἐπαγγέλματος ἀποχωρήσεις, δὲν ἐμφανίζονται εἰς τὰ Μητρῶα καὶ δὲν συλλαμβάνονται στατιστικῶς. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν, μολονότι τὰ χωριστὰ μητρῶα υπῆρχον ἀπὸ δεκαετιῶν, ἐπρεπε νὰ γίνῃ ἡ εἰδικὴ ἀπογραφὴ τοῦ 1959, διὰ νὰ πληροφορθῇ ἡ 'Ελλάς, πόσοι ἡδη οἱ ἐνέργεια ναυτικοί μας κατὰ κατηγορίας, βαθμούς, εἰδικότητας κ.λ.π. Οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ τῆς ἀπογραφῆς ἀποτελοῦνται καὶ σήμερον τὴν μόνην βεβαίαν ἀφετηρίαν διὰ τὴν θεμελίωσιν οἰσασθῆποτε ἐρεύνης ἐπὶ τοῦ θέματος. 'Ἐξ ἀλλοῦ, ἐὰν πιστεύωμεν διὰ τὸ ἀριθμὸς τῶν συμπληρούντων τὴν διετίαν παρέχει τὴν εἰκόνα τῶν ναυτικῶν, δὲν ἔχομεν παρὰ νὰ υπολογίζωμεν ὡς ναυτικούς τοὺς ἐφωδιασμένους δι' οἰσασθῆποτε ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ίκανότητος. Διότι, ὡς γνωστόν, μὲ τὴν διετή υπηρεσίαν ὁ μαθητευμένος νεαρός γίνεται ναύτης ἡ θερμαστής ἥ θαλαμητόλος β' ἥ μάγειρος γ' καὶ δύναται ἐπίσης δι' ἐξετάσεων νὰ γίνῃ γ' πλοίαρχος ἥ γ' μηχανικός ἥ β' αὔσυρματιστής. 'Αφοῦ ἐπομένως ὁ συμπληρῶν τὴν διετίαν ἐφοδιάζεται ὀπωσδήποτε δι' ἀποδεικτικοῦ τίνος ναυτικῆς ίκανότητος, ἐπειταὶ διὰ οἱ ἀδειούχοι, πτυχιούχοι καὶ διπλωματοῦχοι τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ είναι οἱ πραγματικοὶ ναυτικοί, οἱ συμπιπτούτες μὲ τὴν κατηγορίαν τῶν «ναυτικῶν» τοῦ καταργηθέντος νόμου. Είναι ἀληθές ὅτι πολλοὶ συμπληρούντες τὴν διετίαν δὲν σπεύδουν νὰ λάβουν τὸ ἀποδεικτικὸν ποὺ δικαιούνται. Δι' αὐτοὺς ὅμως είναι ἐξ ίσου ἀληθές διὰ τὸν θάστηπεδον νὰ ἀπογραφούν ὡς «ναυτικοί» καὶ ἵσως μάλιστα ἡ πρόσθετος δυσκολία ἀντικαταστάσεως τοῦ φυλλαδίου ν' ἀπετέλει τὸν λόγον τῆς ἀπροθυμίας των διὰ τὸ πτυχίον ἥ την ἄδειαν.

"Ἄς λεχῃ τέλος διὰ τοῦ προσφάτως εἰσαχθέντος μηχανογραφικοῦ συστήματος εἰς τὴν Ὑπηρεσίαν Μητρῶων, ἡ κατὰ κατηγορίας ἀνεύρεσις τοῦ ἐκάστοτε ἀριθμοῦ τῶν ναυτικῶν είναι ὑπόθεσις εὐχερῆς καὶ σύντομος. Οἱ ἔχοντες ὑπερεπτοίαν, ὑπερδιεπική κ.λ.π. θαλασσίαν ὑπηρεσίαν, θὰ δίωνται ταχύτατα εὐθύς ὡς ζητηθώσιν, ὁμοίως δὲ οἱ ἐφωδιασμένοι δι' ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ίκανότητος πάσης φύσεως. Θὰ διαφεύγουν σύμως καὶ πάλιν οἱ ὄπωσδήποτε διαφρέσοντες ἐκ τοῦ ἐπαγγέλματος, πλήν, ὡς ἐλέχθη, τὸ μειονέκτημα τοῦτο οὔτε ἡ διάκρισις τῶν μαθητευμένων είχει ἥ ἡδυνάτων νὰ ἔξαφανίσηται.

Τούτων σύτων ἔχοντων, ἡ δημιουργήσασα τὴν διάκρισιν τῶν ναυτικῶν ἀπόφασις ἔπεισεν εἰς τὸ κενόν. Προεκάλεσε μέγαν θόρυβον, πολλὴν γραφειοκρατίαν καὶ ἀπαράδεκτον ταλαιπωρίαν τῶν ἐνδιαφερούμενών. 'Ἐφ' ὡς καὶ κατηγορήθη. Εἶχον ἡδη ποσοστά τὰ σχέδια τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, ὃσον καὶ ἡ κατακραυγὴ τοῦ ναυτικοῦ κόσμου. 'Ο νέος Νόμος, ἐπιλύσας πλείστα διστάπλωματα τῆς Ναυτιλίας, ἔθεσε καὶ εἰς τὴν κατάστασιν αὐτὴν ὁριστικὸν τέρμα. 'Ἀπογένειται ἀκόμη καὶ μία ἀλλή διάκρισις, ἥ εἰς ναυτικούς καὶ ἐργάτας θαλάσσης, εἰς τὴν ὄποιαν ὁ νέος Νόμος ἀπεφάσισεν, ως φάνεται, νὰ θέσῃ ἐπίσης τέρμα. 'Ἄλλα περὶ αὐτῆς ἐλπίζομεν νὰ συνεχίσωμεν εἰς προσεχές ἀρθρον.

ΣΕΝΟΦΩΝ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Γ. Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ

Α.Ε. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

• ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

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

• ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

- ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΕΞΑΦΑΛΙΣΩΜΕΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ "Η ΠΛΑΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ."— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 475.227, 412.433.

• ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

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

• ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

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

• ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

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

• ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

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



'Ο Αρθοῦρος

τα ένα μὲ διπιστροφή πλοίου. Λεπόλυση είτε στή φρέτωση είτε στήν εκφρέτωση. "Όλα τὰ καθέκαστα, συνηγορούσαν μὲ τὶς ἀρχικές μας ἀνησυχίες γιὰ τὸ ποτὸν του. Τόν ρώτησα:

— Πῶς καταφέρνεις καὶ ταξιδεύεις μὲ τόσο πλοίους πουκιλία καραβιών; Δὲν δέλπω νὰ ξῆλης οὐτε ένα ταξίδι ακέραιο καὶ μὲ διπιστροφή! Ή φάτος του πήρε κάποιο σχήμα γέλιου καὶ ἀπάντησε φιλοσοφικά:

— Σάν μὲ δοκιμάζετε θὰ κρίνετε μόνος σας.

16 Ιανουαρίου. Τις δύο πρώτες ημέρες δὲ Αρθούρος έδειξε συγχάριτα στὸ σύγχρονο ναυτικὸ ἐπάγγελμα. Περὶ δέργων καὶ ημερών τοῦ 'Αρθούρου, είχε τὸ κέφι καὶ τὴν υπομονὴν νὰ καταγράψῃ, σὲ ρυθμὸ ημερολογίου, ὁ ὑποπλοίαρχος του. 'Εργασία, ποὺ ζητεῖται σὸν κάποιο, θυτεῖ νὰ ἐντρυφήσουμε καὶ ἔμεις διαβάζοντας, μιὰ καὶ κάνοντας πάρα μᾶς ἄνδραφέρεις, ἀκόμα ἡ ζωὴ τῶν πλοίων. Μὲ τὴν σειρὰ μας δὲ τὴν καταγραφήν στὴν εστία μας, προσφέροντας ἀνάλογη φυγαδωγία στοὺς ἀναγνωστας της.

Γράψει, λοιπόν, δὲ υποπλοίαρχος:

ΚΟΜΗΣ 10 Ιανουαρίου 1968. Τὸ Προενετεῖο μᾶς συνιστᾶ νὰ προσλαμβάνεις ένα 'Ελληνα ναυτικό, δέμπτερο στὴν Ιαπωνία, ἀπὸ ἀλλο καράδι, μιὰ καὶ ή σύνθεση στὸ πλήρωμά μας παρουσιάζει κάποιο κενό. Δευθύνκαμε, ἀλλὰ μὲ βεριά, κάπως, καρδιά, καταλαβαθίνοντας τὴν ποιότητας ἐνὸς ναυτικοῦ, δέμπτερον στὴν Ιαπωνία.

13 Ιανουαρίου. Ο ἀναμενόμενος, ήρθε. Νέος δεκαετούντος χρόνου. Παρτέτημα γεμάτο, μᾶλλον ἀλιγητό. Μαλλὶ πολὺ ἀκούρευτο καὶ ἀπλυτο. Φερότας τὴν ἀπιδηλητική, δις τοὺς λοδοὺς τῶν ἀφτιῶν. Ηπειρέλινον ντονικέρι πασχαλεμένο μὲ ποτηρίας. Πουκάμισο σπόρει δρόμικο καὶ πάνω ἐνὰ σκυκάδι, ποὺ διακρίνονται μὲ τὸ κορμό του. Φύκινεται πὼς δὲ προκάτοχὸς του εἰχε πλάτες φαρδύτερες. Ήδηρα τὸ φυλάδιό του: Ναυτικὸς μηχανισμόνος. 'Υπηρεσία ναυτικὴν σὲ ξῆλη καράδια καὶ ἐνὰς θερετικὴς μῆνες στὸ καθένα καὶ μὲ διαφορετικὴ πάντοτε εἰδικότητα: Παραμάγγιας, δοκούς οκλημητόλου, καθηριστής μηχανῆς, ναυτόπαιξ. Ναυτολόγια, μονόδρομα. Οὐ-

χωρίς ροής;

— Γ' αὐτὸς — μοῦ ἀπάντησε — σας γέρεψα τὴν προκαταβολή. 'Ακριβῶς, γιὰ νὰ πάρω ροῆς. Ντράπηκα νὰ σᾶς πᾶ τὴν ἀλήθεια καὶ εἶπα πῶς τὰ θέλω νὰ τὰ στείλω στὸ σπίτι μου.

Τὴν αὐγὴ θὰ φεύγωμε. Σκέψθηκα νὰ τοῦ ἀγοράσουμε μερικὰ ἑσσόρουχα, τούλαχιστον γιὰ νὰ ἀποφύγουμε τὸ φείριασμα. Δὲν ἔκοψε διως τὸ μακέλ μου νὰ τοῦ ἀπαγορεύσω τὴν ἔξοδο αὐτὴ τὴν μέρα, νομίζοντας δὲ τὴν χωρὶς κρηματικὴ θὰ ἀναγκαζόταν ἀπὸ τὸ λόγο αὐτὸν νὰ μείνῃ στὸ καράδι. 'Άλλα δρογύτερα ἔμεινα ποὺ δύνησε. Γύρισε πάλι κατὰ τὴν ἐξημερώματα, ἀλλὰ τώρα δρὶς μόνος του. Τὸν συνόδευτον τρεῖς δευτερομετρικοὺς γιαπωνέζους καὶ μιὰ κοπέλλα του δρόμου. Κητούσαν τριάντα χιλιάδες γέν, σκράντα λίρες σηλαδή, δύο δὲ Αρθούρος πήρε ἀπὸ τὸ κορίτιο, μὲ τὴν ὑπόσχεσην... νὰ τὴν παντρευθῶ!... Τὸ δραματικότερο δὲ τὴν ιστορίας αὐτῆς είναι δὲτι δὲ Αρθούρος τὸ διμολόγγος καὶ ουσοχόταν δὲτι δὲ ουσοχεσίς του θὰ ἐπραγματοποιείτο στὴν ἀπιστροφήν του στὴν Ιαπωνία. 'Ἄν δρινὴς δέπου θὰ σχύματα, μποροῦσε νὰ ξεφέγγει τὴν ἀπιστροφή τους. Τέρα δημος: Οι ἀστυνομικοὶ ήσαν ἀνέδοτοι. 'Ἄν δὲν ἐπιστραφῇ δὲ προκαταβολὴ τοῦ γάμου, τὸ καράδι δὲν πρέπειται νὰ φύγῃ. Τὰ πληρώσαμε καὶ φύγαμε.

Ιανουαρίου 18 στὸ Μουροράν. Φορτώσαμε γιὰ τὶς Φιλιππίνες. Μείναμε στὸ λιμάνι τρεῖς μέρες. Στὸν 'Αρθούρο ἀπαγορέψαμε τὴν ἔξοδο. Τώρα, δέλπετε, ἔχεις ένα σοβαρό χρεωτικό κοντύλι: στὸ καράδι καὶ δὲ παρουσία του μᾶς είναι εἰδικὰ ἐνδιαφέρουσα. Μὴ ρωτάτε δημος σὰν τὶς γράγκολα προσφέρει. Ήδη δύο ημερῶν ἔδειξε τὸν καρικάτορο καὶ ἀναγκαζήκαμε νὰ τοῦ ἀλλάξουμε τὴν εἰδικότητα. 'Εγινε καθηριστής στὴ μηχανή. Στὸ ταξίδι: δυσ-τρεῖς φορὲς μᾶς ἀναστάτωσε. 'Εσπρεσ ένα ντούλα, δημος ένας ναύτης είχε ένα πικ-δηπ καὶ τὸ πήρε νὰ παίξῃ τὶς πλάκες του. 'Ο ναύτης δύμως καὶ πάσσηγκαν στὸ ξύλο. 'Άλλη μιὰ φορά χτύπησε τὸ μάγερα καὶ μιὰ ἀλλη τὸ καράδιαντα: ποὺ δέχθηκε νὰ τὸν ἀντικαταστήσῃ καὶ έτοι ἔχασε τὴν πρώτη, καλύτερη, δραγκαίκα στὸ καράδι.

— Τὸν ξυνηγόσαμε μὲ πολλὰ δέσμαν καὶ τὸν κάλεσα νὰ τὸν παρατηρήσω, τόσο γιὰ τὴν ἀργοπορία τὴν ἀπιστροφῆς καὶ τὸ μεθῦσος του, δύο καὶ γιὰ τὴν ἀπιδρομή του σὲ ξένο κρεβεδάτι. — Δὲν κανύνοις ἀκόμη τὸ γιατάνι μου, ἀπάντησε κίνηματικά.

— Γιατί δὲν τὸ κανύνοιςε, τοῦ λέγω. Ποῦ έχεις τὰ πράγματά σου;

— Αὐτὶ γιὰ δικῆ του ἀπάντηση, ἀκούσα τὸ γέλιο μερικῶν ποὺ παρακολούθουσαν:

— 'Οτι έχεις τὸ φορεί, ἀπάντησε ένας λαζαδός. Δὲν ουάρχεις τίποτε ἀλλο, ἐδύν μιὰ κιθάρα καὶ ένα φθηνὸ μαγνητόφωνο, μαζὶ μὲ μερικὲς πλάκες μὲ γιαπονέζικα τραγούδια.

Γύρισαν καὶ τοῦ εἶπα: Καὶ μὲ τὶ τρόπο σκέπτεσαι νὰ κάμης ταξίδι, κοντά ένας μηρύς,

SOL

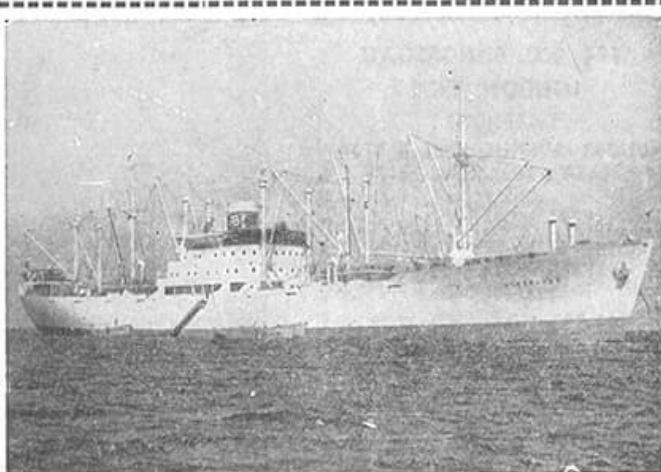
*Always at
your service*

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL,"

GOTHENBURG

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



AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

φάντασμα: νά μήν είναι άδύτιμοι. Φυσικά γιά νά τοι δύσουμε χρήματα, ούτε λόγος νά γίνεται. Άλλα σέβε και κενός τόλμης νά ζητήσω.

26. 'Ικνουρίου. 'Ο Αρθούρος χάδηκε πάλι. Βγήκε με ένα λαδά στη στεργιά. 'Ο λαδάς γύρισε αργά τη νύχτα. 'Ο Αρθούρος ζύγι. "Άλλες άνησυχίες. Λέγαμε νά είδοποι ήσουμε την άστυνομία. Δέν προφθάσαμε διωρι, γιατί κατά τις δέκα το πρωί φάνηκε, τύρλα στο μεθόνιο. Κοινήθηκε. Στό μεταξύ άναγκησαμε νά μάθουμε από ποιόν πήρε χρήματα γιά την ξέσδο του. Μέ τα πολλά, δέχθηκε ο λαδάς νά διαλογήση δις δις 'Αρθούρος τον κατάφερε και τοι πήρε μια λίρα, δίνοντας τον ένδυρο τά... εσώρουχα ποι τού άγοράς του. Θέλετε νά μάθετε και τη συνέχεια; Σλάξε πήγας δις 'Αρθούρος, πρώτη του δουλειά, νά κάμη τὸν λαδά σύκο, στό έμοι, γιά τὴν διαρροή τού μυστικού.

Τύρλα φωνάζουν και οι μηχανικοί. 'Αναπιθύμητος στη μηχανή. 'Άλλαγη, συνεπόδει, στήν ειδίκητητα. Ναυτόπαις στό κατάστρωμα.

2 Φεδρουρίου. Ταξιδεύουμε στόν Ειρηνικό. Νά συνεχίσω καταγράφοντας τὴν 'Οδόσειά μας με τὸν 'Αρθούρο, το θεωρούμενο και άνωφέλο. Λέγω μόνο τό συμπέρασμα. Ούτε και ναυτόπαικτος δρηπολύρησε. Τὸ γύρισε και ἔκει στό άνταρτικο, δισπού τὸν άφιξιμο άνενδηλγήτο νά κάνη δι, τη θηλε, με τὴν ἐπίδειξ νά δροῦμε τρόπο νά τὸν ξεφορτωθούμε κάπου, κάποτε.

5 Φεδρουρίου, στό ΝΤΣΡΜΠΙΑΝ. 'Ο Αρθούρος δρίσκεται σε διεθιάδα ακέψη. Χρήματα δὲν τοιλαμ νά ζητήση γιά τὸν ἀπλούστατο λόγο, δις είναι δέσκιος γιά τὴν δημητρίη μας. 'Άλλα χθὲς δράσιν, έξαφανίσθηκε. 'Από συζήτηση, με τό πλήρωμα, πήραμε τὴν πληροφορία ποι δηγήκε μαζί με δυο άλλα παιδιά τη δηλικάτας του. Τὸ καμιαριτών: και ένα τέλειον. Παιδευθήκαμε δυο μέρες νά τούς δροῦμε, άφοι, φυσικά, ζητήσαμε τὴν συνθροιή τῆς άστυνομίας και τοι

Προξενείου. Είχαν σκοπό νά ξεκόψουν έπειτα.

'Ο Αρθούρος τούς παράστανε τὸν πράτηγο και τὸν... γλωσσομαθῆ, διν και στήν πραγματικότητα δὲν ήταν ίκανος νά ζητήση ένα ποτήρι: νερό σε άλλη γλώσσα από κείνη ποι τοῦ ήταν η μάννα του. Πούλησε στό μεταξύ τὴν κιθάρα του και τὸ μαγνητόφωνο. Τύρλα δημιουργίας και οι τρεῖς τους είχαν γείσει: τὰ μπράτσα τους με τῷ γραφείῳ τακτούσι!... "Εποι, φύγαμε με αὐτές μόνο τὶς περιπέτειας, γιά τὸ Μεξικό. Στό μεταξύ, τὸ χρέος τοῦ 'Αρθούρου, οι σαράντα λίρες, δηλαδή, της γιαπονέζας, κάντουν νά τακτοποιηθούν, θεωρητικά. Και στά μάται τοῦ τακτίσιον άλλαξε ταχτική. 'Εργαζόταν! Έπινοδός κανονικά και στρωνόταν στή δουλειά. 'Αγρηση, ποτὲ δέν ἐπρόβαλλε. Τούτο, φυσικά, δὲν μάς άλλαξε τὶς έντυπωσίες γιά τὴν ζήτια του, γιατί καταλαβαίναμε τὸ σκοπό του. Καμια μά προκαταδόλη ξεγραμμένη — λέγαμε — θά σκαρώνη νά μάς ζητήσῃ.

Μαρτίου 3. Στή ΣΑΛΙΝΑ ΚΡΟΥΖ τοῦ Μεξικοῦ. 'Ο Αρθούρος, παρά τὶς ήποδείξεις μου, κατάφερε νά έλλη στό χέρι τὸν Ηλοίαρχο εἴκοσι λίρες, ἐνῷ κατά τὸ λαγαριασμὸν δὲν δικαιούσται σύτε δέκα. "Εποι, τὸν ξαναχάσαμε, άλλα μόνον τον αὐτήν τὴν φορά. Είπαμε νά κάνουμε τὸ κορδύδιο — κατά ποι λέγεται — και νά μήν πούμε τίποτα στὶς 'Αρχές. 'Εδεν γίνεται: και τόσο ακτηγόρδες έλεγχος γιά δραπέτες. Ήπειρα μέρες δὲν έδωσε σημεῖα ζωῆς. 'Άλλα τὴν ζητή, κατά τὶς ένδεικν τὸ πρωΐ, ένα κομβόδι άπο πρόσωμα μάς ἐπικινέπονται, με τὸν 'Αρθούρο στή μέση. "Ηταν δόλοκληρο συμπεθεριό.

"Αρχισαν οι συστάσεις με μισακινό γλωσσούν και παντούμας. Είχαμε, λοιπόν, τὴν εύτυχια νά γιωρίσουμε τὴ σενορίτα Ρόζα Μπιάνκα, μια Μεξικάνια θά δεκαπέντε χρόνων, εύτυχιονή μηνοτή τοῦ 'Αρθούρου, τὴν πεθερά

του, μιγάδα τοῦ Μεξικοῦ τρομακτικῶν διαστάσεων, μιά άλλη σενορίτα και δυο άγριοι εικάνους, δλοι συγγενολόδες τῆς νύφης. 'Ηρθαν νά... γνωρισθούσιε.

'Ο γάμος έγινε τὴν ίδια αὐτή μέρα. Και ἀνέδιαφέρεσθε γιά τὸν έπιλογο, ἀκούστε τον: Τὸ ξέσδα τοῦ γάμου, σέρες και ζενοδοχείο, πληρωθήκαν ἀπό τὴν πεθερά. 'Ο Αρθούρος έδωσε οποδέσμη νά έργασθη στό χωράφια τῶν συμπεθέρων, θάσου νά μάθη τὴ γλώσσα. 'Άλλα τὸ μαστήριο παραμένει: άλυτο. Τὸ πῶς κατέφερνε, δηλαδή, δις 'Αρθούρος νά κλείνη συνοικίεσια και νά φθάνη σε γάμο, χωρίς νά ξείρη ούτε μιά λέξη ιαπωνικά δταν ξεινάλιες τὴν Σενάκι, ούτε μιά λέξη μεξικάνικη δταν διαπραγματεύσταν με τὸσες λεπτομέρειες τὸ σύμβολο του με τὴν Ρόζα Μπιάνκα.

'Άλλα δπως δλες οι ρομαντικές ιστορίες ξέχουν και τὴν πεζή τους πλευρά, έτοι και τὸ ρομάντζο τοῦ 'Αρθούρου συμπληρώνεται με μιά άποκαρδιωτική λεπτομέρεια. Φεύγοντας δις 'Αρθούρος παρακάλεσε τὸ λαδά νά τοι διπτερέψῃ τὰ φανελοσώμερκα ποι κρατοῦσας ένέγυρο γιά τὴ λίρα στὶς Φιλιππίνες. Κείνος άρνηθηκε, άναλογογέμενος τὸ έξλι ποι έφαγε τότε έξ αιτίας τοῦ δωματίου. Και τότε τὸν φυγοποιηθήκε δι λοστρόμιος, χαρίζοντάς του ένα δικό του τέτοιο ρουχικό, θάτε νά μήν γελοιοποιηθῇ στὴ νύφη, ἀπό τὴν πρώτη μέρα.

Τὸ πανηγύρι στάθηκε διπλό. Στό κακιούργιο σπίτικο τοῦ 'Αρθούρου, άλλα και στό καρδί μας. Ήστε δέν πιστεύμε πῶς θά τύχωνε νά άπολλαγθούμε τόσο εῖσκολα και τόσο έργατοικά ἀπό τὸν 'Αρθούρο.

Είναι, δημι, μόνο αὐτός; Γειάστη, διστυχός, ή μεγάλη Ελληνική Ναυτιλία, ἀπό 'Αρθούρους. 'Ο Θεός νά δέξῃ τὸ χέρι: του.

Γιά τὴν άντιγραφή
ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΙΑΙ — ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ Ε.Π.Ε.

ΗΝΩΜ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ

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

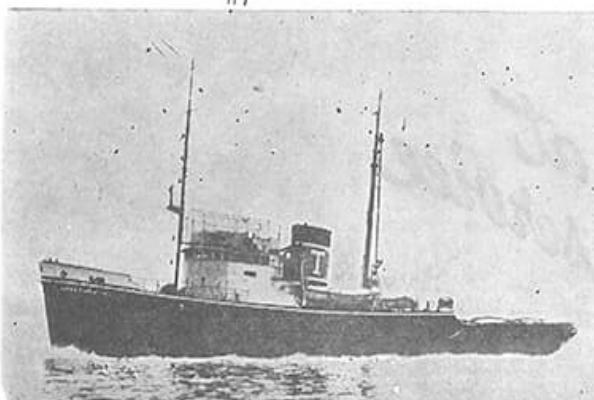
TELEPHONE:

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

TELEGRAMS :

"SHIPMANAG", LONDON E.C.2.
AFTER OFFICE HOURS
TELEPHONE:

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



ΕΛΛΑΣ

ΟΔΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 95
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:
424.309 & 422225
TELEX : 5830 & 5831

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:
"TSAVLICO" & "SALVETON"

ΩΡΑΙ ΕΚΤΟΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

672.202, 412.260
983.655 & 425.088

ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΤΗΝ ΥΦΗΛΙΟΝ

EKPROSΩΠΟΙ ΕΙΣ ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ

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

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

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

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

AFTER OFFICE HOURS TELEPHONE :

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

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΒΑΣΕΙΣ

ΕΙΣ ΝΗΣΟΥΣ ΤΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΩΚΕΑΝΟΥ

• ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ • ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

KAI INDIKON ΩΚΕΑΝΟΝ

ΒΑΘΕΙΑΙ ΑΙ ΜΕΤΑΛΛΑΓΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΟΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

ΑΝΑΡΧΙΑ ΒΑΣΙΛΕΥΕΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

ΑΙ ΠΑΡΑΔΕΔΕΓΜΕΝΑΙ ΑΡΧΑΙ ΣΥΝΥΠΑΡΞΕΩΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟΝ ΧΩΡΟΝ ΤΕΙΝΟΥΝ ΝΑ ΕΞΑΛΕΙΦΘΟΥΝ... ΚΛΙΜΑ ΦΟΒΙΑΣ ΑΝΤΙΠΟΙΩΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΕΙ Ο ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ ΥΠΟ ΟΙΑΝΔΗΠΟΤΕ ΜΟΡΦΗΝ... ΣΩΒΑΡΑΣ ΑΝΗΣΥΧΙΑΣ ΕΜΠΝΕΕΙ Ο ΑΠΟ ΛΕΡΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ... ΚΡΙΣΙΝ ΔΙΑΡΘΡΩΣΕΩΣ ΔΙΕΡΧΕΤΑΙ Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ... ΔΥΣΧΕΡΗΣ Η ΣΥΝΥΠΑΡΞΙΣ ΠΑΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΝΕΩΝ ΣΚΑΦΩΝ.

ΕΠΙΒΕΒΛΗΜΕΝΗ ΜΙΑ ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Έπισείται ό κίνδυνος, ό μέλλων νά πρέπη έκ τού διαφράγματος τού θαλασσίας μεταφοράς. Ή ένότης άντωλέσθη κατά την άσκησην τού έφοπλιστών έπαγγέλματος, τό διπόσιν ύπέστη βαθείας μεταλλαγάς, συνεπέιξ της ταχύτητος, τού μεγέθους και της έξειδικεύσεως τών σκαφών. Ή συνύπαρξις πλασιοτέρων και νεωτέρων πλοίων εις τὸν διεθνή θαλάσσιον στίθιον τείνει νά άπολετον τὸν άρμονικὴν της ένότητα. Ό προστατευτισμός έκδηλον μενος διὰ τῶν σημαιῶν εὐκολίας, έδημοιούργησε κλίμα φοβίας άντιποιών και διά τὸν λόγον τούτον ιμόνον καταπολεμεῖται. Ό από άέρος άνταγνωσμός δημιουργεῖ σοδαράς άνησυχίας. Ή άναρχια βασιλεύει και τείνει νά άνατρέψῃ τὰς παραδεγμένας άπο αἰώνων ἀρχάς περὶ έλευθεριας και συντάξεως εις τὰς θαλάσσας.

Τὰ άνωτέρω διαγράφονται εις ἄρθρον δημοσιεύθεν εις τὸν «Ἐπιθέωρον» 'Εθνικῆς 'Αμύνης» ύπό τοῦ κ. 'Εδμόνδου Λανιέ, πρόεδρου τῆς Γενικῆς 'Υπερακεανού 'Εταιρίας (TRANSAT) ύπό τὸν τίτλον «Σκέψεις περὶ τῆς σημειρινῆς έξειλίζεως τῶν θαλασσίων μεταφορῶν».

Ο συγγραφεὺς τοῦ ἄρθρου συνιστᾷ ἐπάνωδον εις τὰ έλευθερα πλασίσια τοῦ συναγνισμοῦ διὰ τῆς συνάφεως ίσχυρᾶς διεθνοῦ συμφωνίας μεταξὺ τῶν έφοπλιστῶν. 'Ιδου τὰ κυριώτερα σημεῖα τοῦ ἔνδιαφέροντος, πράγματι, ἄρθρου.

ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο ἀρθρογράφος είναι θιασώτης μιᾶς πολιτικῆς συνεργασίας τῶν έφοπλιστῶν ἐντὸς τοῦ πνεύματος τῶν μεγάλων διεθνῶν συμφωνιῶν, τοῦ μόνου κατ' αὐτὸν τρόπου ἀνταγωνισμούς συνθηκῶν νέου φιλελευθερισμοῦ ἀποτελούντος τὴν ἀληθῆ ενέαν τάξιν πραγμάτων εις τὰς θαλασσίας μεταφοράς.

Πράγματι, ἐπὶ δεκαετηρίδας πολλάς, ἡ βραδεῖα άναπτυξις τῶν παγκοσμίων ἀνταλλαγῶν και τῆς ναυτικῆς τεχνικῆς, διετήρησαν εις τὴν θαλασσίαν ἐπιχείρησιν τὰ αὐτά ούσιώδη χαρακτηριστικά :

• 'Ενότητα, ἐπὶ πρώτοις, κατὰ τὸν σχεδιασμὸν τοῦ πλοίου. Αἱ πρόσδοι τῆς τεχνικῆς μεταξὺ τοῦ πρώτου υπερακεανού «Ούάσιγκτων» (1864) και τοῦ «Νορμανδία» τοῦ 1935 ἀποτελοῦν ἔξαρτεσιν, ἔναντι τῆς μεταμορφώσεως ἐνὸς ἀπέιρως βραδέος φορτηγοῦ, τῆς οἰκονομικῆς ἀποδοτικότητος τῶν.

• 'Ενότητα εἰς τὴν γενικὴν ὁργάνωσιν τῆς ἀγορᾶς.

• 'Ενότητα εἰς τὰς ἀρχὰς τῶν νόμων ἐλευθεράς οἰκονομίας.

Τὰ σημεῖα τῆς ἐνότητος ταύτης εἶναι καταφανῆ μεταξὺ τῶν ἐπιχειρήσεων ἑκείνων τῶν ἐκμεταλλευομένων τὸν αὐτὸν τύπον πλοίου ἐπὶ τῆς αὐτῆς ἀγορᾶς, ἀνοικτῆς εἰς δόλους. Οἱ κανόνες εἶναι σεβαστοί, πρωτίστως μεταξὺ γειτόνων χωρῶν γεωγραφικῶν και ίδεολογικῶν.

ΒΑΘΕΙΑΙ ΑΙ ΜΕΤΑΛΛΑΓΑΙ

Η σταθερότης αὐτῆς διετηρήθη μέχρι τελευταίως, παρετηρήθη δὲ ἡ κανονικὴ λειτουργία τῶν νόμων τῆς ἀγορᾶς και κατὰ τὸν

πόλεμον τῆς Κορέας και κατὰ τὸ πρώτον κλείσιμον τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ. Ἐκτοτε ἐσημειώθησαν κυκλικαὶ μεταβολαί, εἰς τὰς ὁποίας ὁ ἐφοπλισμός είχε συνηθίσει, και δεύτερον ἀκόμη κλείσιμον τοῦ Σουέζ. Καίτοι προεκλήθη σημαντικὴ ἀνδος τῶν ναυλῶν δεξιμενοπλοίων, ὁ παγκόσμιος ἐφοπλισμός παρέμεινε σχετικῶς ἀκλόνητος. Ή ἔξηγησις δὲν ἔγκειται εἰς παρατεταμένην ἔξισορρόπησιν προσφορᾶς και ζητήσεως, διότι η ναυλαγορά ἔξακολουθεῖ νά σημειοί χαλάρωσιν πράτη τὴν ραγδαίτεραν αὔξησιν τῶν διὰ θαλάσσης μεταφερομένων φορτίων και τὴν παράλληλον, κατὰ τὴν ίδιαν ἔντασιν, αὔξησιν τῆς χωρητικότητος τοῦ παγκοσμίου στόλου. Πρόκειται σφώς περὶ πραγματικούς κρίσεως διαρθρώσεως, τὴν ὅποιαν διέρχεται ἀπὸ δεκαετίας ή θαλασσίας ἐπιχειρήστης. Τὸ σχῆμα μιᾶς ἐπιχειρήσεως μὲν ιμούτυπα συνθετικά — ὄργανα, τρόπον ἐκμεταλλεύσεως, ὄργάνωσιν τῆς ἀγορᾶς, ἐμπορικάς συνθησίας, παράδοσιν, ίδεολογικάς ἀντιλήψεις — ὑπερώρησεν εἰς λίαν ἐτερογενῆ : μεταμόρφωσιν, δηλαδή, τῆς ναυτικῆς τεχνικῆς — ἀνάκαστανομὴν τῶν διαφόρων τύπων πλοίων ἐν ὑπηρεσίᾳ, ώς μείωσιν φερ' εἰπεῖν τῶν ταχυδρομικῶν σταφαῶν ἀντικαθιστωμένων τοῦ λοιποῦ δι' ἀπερπλάνων εἰς τὰς μακρινὰς μεταφοράς— αὔξησιν τῆς μονάδος μεγεθῶν και τῆς μέσης ταχύτητος τῶν πλοίων, πρὸς ἐπιδίωξιν μιᾶς κατὰ μέγιστον δριών ἀποδοτικότητος τῶν ἐπενδυμένων κεφαλαίων — αὐτοματισμός και τηλεκαπεύθυνσις τῶν

πρωστηρίων και βοηθητικῶν μηχανῶν.

“Ολαι αἱ προστάθειαι τοῦ ἐφοπλισμοῦ τείνουν εἰς τὸ νά ἀποσπάσουν ἐκ τῶν σημερινῶν πλοίων οἰκονομικὴν ἀπόδοσιν ἵσην τοῦ κοινοῦ ἔκεινου μέτρου, τὸ διπόσιον ἡ θαλασσία ἐπιχείρησις ἐσύνθιτε νά χρησιμοποιῆ μέχρις ἐπ’ ἐσχάτων, και μὲ τὸ διπόσιον είναι ἀκόμη ὑποχρεωμένη δι' ὅλα τὰ ἐνσπομέναντα πολυάριθμα σκάφη, ναυπηγηθέντα εἰς προγενεστέρων τῆς παραστήσης ἔξειλίξεως περίοδον. Ή συνύπαρξις εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν πλοίων, τὰ διπόσια δὲν ἔχουν τὴν ίδιαν χωρητικότητα και περαγγωγικότητα — μέτρον χρήσεως τὸ διπόσιον ἔθεσε μεταξὺ τῶν δύο πολέμων τοὺς ἐφοπλιστάς εἰς τὴν μοίραν — σήμερον τείνει νά δισπάσῃ τὴν ἀρμονικὴν ἐνότητα.

Η μεταβολὴ αὕτη τῆς ψῆφης τοῦ στόλου, συνοδεύεται και μεταφορῶσις τῶν ἐπαραδόσεων μηχανισμῶν τῆς ἀγορᾶς. Ή ἔξειδικευσις τῶν πλοίων εἰς τὴν μεταφορὰν ὥρισμένων φορτίων (δεξιμενόπλοιοι, μπάλια κάρριερς, μεταλλοφόροι, πλοία — φυγεία κ.λ.π.) καθιστᾶ διλιγόνερον μεταβλητήν τὴν ναυλαγοράν. Ή ἔξειλις αὕτη συνεπάγεται βαθυτάτας μεταλλαγὰς ἀκόμη και αὐτῆς τῆς ἐπαγγελματικῆς νοστροπίας, καθιστῶσα αὐτὴν διλιγόνερον ἐπιχειρηματικήν, διλιγόντερον προσεκτικήν εἰς τὸν κερδοσκοπικὸν χαρακτήρα τῆς ναυλαγορᾶς και περισσότερον ἔσαρτωμένην ἐκ τῶν ίδιων προβλημάτων τῆς πελατείας, μεθ' ἡς τοῦ λοιποῦ ή ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις διλοκληροῦται ὑπὸ μορ-

PAVLEDIS

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

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

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

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

Pavledis Marine Supplies,
51 Moor Street,
MADRAS.

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

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

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

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

Cable "Metal"
Tel: 361446
Shipchandlers
Bonded Stores
Marine Repairs.
Representatives.
Marine Repairs, Shipping.
Representatives.
Cable: "Pavledis"
Tel: 01.491.8309
01.709.9275/6/7

φίλην ειδικευμένου βιοθερών. Η μεταφορά, αλλωστε, διαφόρων έμπορευμάτων προκαλεί με την σειράν της έξιλιξιν παραδοσιακόμενην πρόση την ταχείαν άναπτυξιν της τεχνικής των πλοίων κοντένερς. Ούτω και είς τους τύπους πλοίων, όπως και είς τους τρόπους έκμεταλλεύσεως ή άγορά των θαλασσίων μεταφορών χάνει την έντονητά της.

ΑΙ ΣΗΜΑΙΑΙ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

Έτερα μορφή διαφόρου τροπής της άγοράς έγκειται είς τὰ πολιτικά καὶ ιδεολογικά σχέδια. Ο κύκλος τῶν ναυτικῶν χωρῶν διημέρυθη διά τῆς εἰσόδου ἀριθμοῦ τίνος νέων σηματιών ἡ διά τῆς αύξησεως τῆς σπουδαϊτητος ἄλλων σηματιών. Ένταυθή ὁ ἀρθρογράφος ἔκφραζε τὴν λύπην τοῦ διιχ τὴν διεσδύσιν τῶν λεγομένων «σηματιών εύκολιας», τῶν ὅποιών ἡ ἐθνικότης εἶναι πλαστή. Λείπει ἀπὸ αὐτᾶς ὁ «γεννήτος δεομός» (genitive link).

Η δραστηριότης τοῦ παγκοσμίου στόλου ἀσκεῖται ἐπὶ τῆς θαλασσῆς, ητίς εἶναι κατ' οὐσίαν διεθνής, καὶ ἐπὶ τῆς ὅποιας οὐδεμία ἀνωτέρα δύναμις ἀδιαφορικήτως ισχύει. Βασιλεύει δῆν κυριολεκτικῶς ἡ ἀνάρχια, δεδομένου ὅτι τὰ ταξίδευντα σκάφη ἀνήκουν εἰς ἀνθρώπους μὴ διμούντα τὴν αὐτὴν γλώσσαν καὶ μὴ δεχομένους τὴν Ισχὺν τοῦ αὐτοῦ κανόνος. Τὰ οἰκονομικά δῆν καὶ πολιτικά

κίνητρα, ἄτινα διέπουν τὴν ἑξάπλωσιν τῶν νέων αὐτῶν στόλων, ἐμπινεόμενα καὶ αὐτὰ ἔξ ίδεολογικοῦ ἀνταγωνισμοῦ, ἄγουν εἰς τὸ νὰ καταπολεμαῖν τὰς ἀρχὰς τῆς ἐλευθερίας, ἐφ' ὃν ἐδραΐωθη ἡ πρόσδοσις καὶ ἡ εὐημερία τῆς θαλασσίας ἐπιχειρήσεως ἐπὶ 100 ἑτη. Δέον δῆν νὰ παραδεχθῇ τις διὰ ἡ ἐλευθέρα οἰκονομία, ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς ὅποιας εἶχε κατορθωθῆν νὰ δημιουργήῃ παραδεκτός παρὰ πάντων τρόπος ζωῆς, ἔπουσε πλέον σήμερον νὰ εἶναι παγκοσμίως ἀνεγνωρισμένον ἀξίωμα. Δεδομένου δὲ διὰ ἡ ἐλευθέρος συναγωνισμός δὲν λειτουργεῖ πλέον κατ' ἀμφοτέρους τὰς διευθύνσεις, αὐξάνεται ὁ κίνδυνος διὰ τὰς χώρας, αἵτινες εἶναι ἐκτεθειμέναι νὰ δέχωνται τὰς ἐπούλους ζημιὰς χωρὶς οὐδὲν διφελον νὰ ἔχουν. Διὰ τοῦτο σήμερον καταβάλλεται προσπάθεια περιορισμοῦ τῶν μέτρων διακρίσεως ὑπὸ ποικίλας μορφάς, ὅχι τόσον ἐκ λόγων συνειδήσεως, δοσον ἐκ τοῦ φόδου ἀντιποίνων.

ΕΓΚΑΘΙΣΤΑΤΑΙ Η ΑΤΑΞΙΑ

Τὰ πάντα, συνεπώς, συμβάλλουν διὰ νὰ ἀπολέσῃ ἡ ἐπιχειρησία τῶν θαλασσίων μεταφορῶν τὴν ἐνότητα καὶ τὴν συνοχήν τῆς. Ιδού μερικαὶ διαπιστώσεις: Ταχιδρομικὸν σκάφος, καταστὰν ἀνεκμετάλλευτον, ὑπὸ τινὰς σηματίας δύναται νὰ προσφέρῃ ἀνεκτίμητα κέρδη. Ισχυρὸς καὶ νέος ἐμπορικὸς στό-

λος δύναται νὰ μεγαλώσῃ ὡς ὁ σοβιετικός, ἔστω καὶ ἀν δὲν ὑπάρχῃ ἑπάρκες ἔξωτερικὸν ἐμπόριον πρὸς τροφοδότησιν του. Εἶναι δυνατή ἡ ἐκμετάλλευσις δαπανηροτέρων πλοίων ἐκείνων τὰ ὅποια τὰ συναγωνίζονται, ὃν ληφθῆ πρόνοια ἔχαλεψίως τοῦ συναγωνισμοῦ τούτου διὰ προτιμήσεως σημαίας καὶ μεταφορῶν διαφυλαττομένων διὰ τὰ πλοῖα ἐκεῖνα.

Δὲν δύναται πλέον νὰ γίνεται λόγος περὶ ἐνόπτης τῆς ἀγορᾶς. Δὲν ὑπάρχει πλέον κανῶν δυνάμενος νὰ ἐπιβληθῇ εἰς πάντας. Δὲν ὑπάρχει πλέον ισότης τῆς οἰκονομικῆς ἀξίας τοῦ χρηστημοποιουμένου υλικοῦ. Υπάρχει συν-ύπαρξις διαφόρων κατωτάτων ἐκμετάλλευσεων ἀνομοίου υλικοῦ παραγωγῆς καὶ ἀνομοίων τιμῶν κόστους.

Οὕτω, ἡ ἀταξία ἐγκαθίσταται καὶ ἐὰν δὲν ληφθοῦν μέτρα, ἐφ' ὅσον εἶναι ἀκόμη καιρός, ἡ ἀναρχία ἐλλοχεύει, ἐναντίον τῆς ὅποιας τὸ σχετικόν μέτρων θὰ εἶναι ἡ υιοθέτησις πολιτικῆς διμερῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ητίς θὰ ἔκλειε διὰ τῆς εἰς ἀποτέλει ἀρνητικής τὴν ναυλαγρεύσαν καὶ θὰ ἀπετέλει ἀρνητικής πράσης πρόσθεων. Ισχυροί, δομαὶ, λόγοι, ἀνακαλούν τὸν παγκόσμιον ἔξοπλισμὸν εἰς τὴν τάξιν καὶ τὴν λογικήν. Εν πρώτοις, ἀπειροὶ προσποτικαὶ πρωσφέρονται εἰς τὴν δράσιν του, καθιστῶσαι ἀνωφέλη μίαν τεχνητὴν προστασίαν. Επειταὶ ἡ ἐμφάνισις, διὰ πρώτην φορᾶν εἰς τὴν χιλιετὴν ιστορίαν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἐνὸς ισχυροτάτου συναγωνιστοῦ, τοῦ ἀεροπλάνου, καθιστᾶ ἔτι δυσχερεστέρων τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς θαλασσίας ἐπιχειρήσεως εἰς τὸν τομέα τῶν μεταφορῶν. Ο ἀρθρογράφος παραπτεῖ, διὰ τὴν χρησιμοποιούσας δισκών μεγαλυτέρων ἀεροσκαφῶν, τείνει νὰ μεταδέσῃ περιστάσεων τὸ πεδίον δράσεως τοῦ ἀεροπορικοῦ συναγωνισμοῦ καὶ ἐπὶ τοῦ πεδίου μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων.

ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ

Ἐν μέσῳ τῶν πολλαπλῶν τάσεων, περαίνει ὁ συγγραφεὺς τοῦ ἄρθρου, ἔν διδαγμα προβάλλει διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς, δεικνύον τὴν ἀναγκαίαν ὅδον τῆς λογικῆς, τῆς τάξεως καὶ τῆς πρόσδοσης: Τὸ ἐλευθέρον πλασίσιον πρέπει νὰ ἀνανεωθῇ. Ο ἐλευθέρος συναγωνισμὸς εἶναι ἐπιβεβλημένος εἰς κόσμον ἀπειλούμενον νὰ καταρρεύσῃ ὑπὸ τὸ βάρος τεραστίων ἐπενδύσεων διὰ τὴν παρακολούθησιν τῶν τεχνικῶν ἔξελίσσων. Μία ἐνοποίησις τῶν ἐφοπλιστῶν ὑπὸ τὴν ἔννοιαν μεγάλων διεθνῶν συμφωνῶν, προσφέρει τὴν εὐκαιρίαν τῆς ἀναδημιουργίας συνθηκῶν νέου φιλελευθερισμοῦ, ἀκόμη καὶ ἐπὶ νέας μεγάλης κλίμακος. Η θάλασσα πάντοτε καὶ σήμερον παραμένει οὐδέτερον πράγματος (res nullius) προστή ἐλευθέρως εἰς δόλας τὰς πρωτοβουλίας, δόλας τὰς φιλοδεξίας, δόλας τὰς ιδιοφυΐας. Ο προστατευτισμὸς θὰ διηγήσῃ εἰς ἀδιέξοδον. Ο φιλελευθερισμὸς τῆς σήμερον ἐπιβάλλει ἀναγκαίαν, ἐκουσίαν πειθαρχίαν πρὸς τὸ συμφέρον πάντων.

**9 ΜΕΤΑΛΙΑ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΛΕΚΤΗ ΤΟΥΣ
ΠΟΙΟΤΗΤΑ
ΣΤΙΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ
ΟΛΥΜΠΙΑΔΕΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ
1964 1965 1966**

ΠΑΡΙΣΙΩΝ ΜΠΟΛΩΝΙΑΣ ΒΡΥΞΕΛΛΩΝ

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

*Αντ/πος διὰ τὴν Έλλασ: Κ. Ε. ΚΟΥΤΟΥΠΗΔΗΣ — Εύριπου 9 — Αθήνα — Τηλέφωνον 228-801
Διορκής Πορακοταύχη Τρόγλιτο διὰ τὸν έφδοσισμὸν πλοίων: Εἰς τὰς κυριωτέρους τροφοδότας Πειραιώς



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

Παρακαταθήκη καὶ τεχνικαὶ

πληροφορίαι:

Γκόστα "Ενημόν" Ε.Π.Ε.

Άκτη Γ. Κονδύλη 10 - Πειραιεὺς

Τηλ. 410.573, 471.889

ΑΙΣΙΟΔΟΞΟΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

ΚΑΛΛΙΤΕΡΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΤΑΙ Η ΑΥΡΙΟΝ

ΔΙΑ ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ, ΦΟΡΤΗΓΑ ΤΡΑΜΠΣ ΚΑΙ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

ΑΙ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΩΝ ΘΑ ΣΥΝΕΧΙΣΘΟΥΝ

Έπος Βρετανικού Οίκου πραγματογνωμόνων έξιεπονήθη σειδική μελέτη έπει της αύριον της Αγγλικής Ναυτιλίας. Μετ' αισιοδοξίας διαγράφεται εις τήν ένα λόγω έκθεσιν ή έξειδιξις τών ναυτιλιακών έργασιών κατά τό τρέχον έτος και τό προσεχες μέλλον. Την πιθανότητα συνεχίσεως της πρός συγχώνευσιν τάσεως διαγράφει και της έκκαθαρίσεως τών ναυτιλιακών συγκροτημάτων.

Μολονότι ή έκθεσις άφορδη ειδικότερον εις την Βρετανική Ναυτιλίαν, ή άναγκαιά συνάρτησις τών της πρός τάς γενικωτέρας ναυτιλιακάς έξειδιξεις και ή άναφορά της εις προσπτικάς σχετιζόμενας πρός τή παγκόσμιον άγοράν, προσδίδουν εις αύτήν πολὺ εύρυτέραν σημασίαν και γενικότερον άσφαλως ένδιαφέρον.

Η ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΔΙΑ ΤΟ 1968

Τὰ δραχείας πνοής προγνωστικά τής έκθεσιν αιτής δημιούρων περὶ πιθανής έκπτωσιν εἰς τὸν ναύλους τῶν «τράμπς» ξηρών καὶ υγρών φορτίων κατά τὴν διάρκειαν τοῦ 1968, ἀλλὰ μέχρι τοῦ ἐπιπέδου ποὺ θὰ ἐπιτρέπεται ἡ πραγματοποίησις ίκανονοποιητικοῦ κέρδους. Κατ' ἀντιδιαστολήν, οἱ ναύλοι τῶν τακτικῶν γραμμῶν θὰ είναι ἀνώτεροι καὶ ὡς συνέπεια τῆς αὐξήσεως τῶν μεγέθους τῶν φορτίων εἰς τὰς κυρίας γραμμάς θὰ σηματοθῇ περιτέρω διέρυνσις τῶν περιθωρίων κέρδους.

Κατὰ τὴν έκθεσιν, ὁ μέσος δρος τῶν ναύλων κατὰ τὸ 1968 θὰ σημειωθῇ, ἐν συγκρίσεις πρὸς τὸ 1967, πιθανώς κατὰ 25% εἰς τὸν τομέα τῶν πατρελαιοφόρων καὶ αὐξήσεις 4%, 14,6% καὶ 14,2% ἀντιστοίχως, εἰς τὸν τομέα τῶν μπάλων κάρριερων, τῶν τράμπων ξηρών φορτίων καὶ τῶν τακτικῶν γραμμῶν.

Οι ναύλοι τῶν πατρελαιοφόρων πρέπει νὰ αναμένεται: δι: θὰ σημειωθῶσσον κάλψιν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1968, ἀλλ' δι: ὁ μέσος δρος διεκλήτηρον τοῦ ἔτους πιθανολογεῖται δι: θὰ ἀστονίζεται περιθωρία κέρδους. Τὰ μακροχρονίων εἰς δολλαριανά ναυλωμένα τάνκερα θὰ είναι περισσότερον ἀποδοτικά κατά τὸ 1968, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1967, ἐνῷ τὰ εἰς λίρας στερλίνας ναυλωμένα θὰ μειονεκτοῦν, λόγῳ τῆς αὐξήσεως τοῦ σχετικοῦ κόστους, κυρίως ἐξ αἰτίας τῆς ὑποτιμήσεως.

Κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸν πλοϊκοτήτας τῶν μικρών φορτηγῶν «τράμπς» ξηρών φορτίου, διὰ τοὺς διόποιους τὸ τρέχον έτος 1968 θὰ είναι ἐπικερδές, τὰ ἀποτελέσματα τοῦ ἔτους τούτου διὰ τοὺς πλοϊκοτήτας τῶν μπάλων κάρριερων δὲν προβλέπονται πλήρως ίκανονοποιητικά. Εἴδαιροιν ἀποτελούν τὰ ἀπαγχολμένα εἰς μακροχρόνια ναυλοσύμφωνα εἰς δολλαριανά η εἰς εἰδικούς τομεῖς.

ΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Τὰ δραχυπρόδειροις προσπτική διὰ τὴν ναυτιλίαν τῶν τακτικῶν γραμμῶν είναι: προσπτική δημιούρων κέρδους, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τὴν προβλέπεται: δι: θὰ είναι 8% διὰ τὰ πατρελαιοφόρων καὶ 12% διὰ τὰ κύρια φορτία, ἐνῷ διὰ τὰ γενικόν δημόριον ξηρών φορτίων, ἐνῷ διὰ τὸν τομέα τῶν τακτικῶν γραμμῶν εἰς τὸν πιθανοποιητικόν κέρδος.

Μή δικταραχήσῃς τοῦ διεθνοῦς θαλασσίου ἐμπορίου, τῆς ἀνωπορείας σεδαρῶν ἀπεργιῶν καὶ τῆς συνδρομῆς καυτοράς ὑψηλείας ἐκ τῆς ὑποτιμήσεως τῆς στερλίνας, ἐν συνδυασμῷ πρὸς δημιούρων κέρδους καὶ γενικήν αὐξήσειν τῶν διεθνείων φορτίων.

Καθόδουν ἀφορδη εἰς τὴν ἐπιδραχήν γραμμῶν τακτικῶν, η δραχυπρόδειρος προσπτική κέρδους είναι δημιούρως, «Άρψ» ἐνδος μὲν οἱ συναλλαγματικοὶ περιορισμοὶ τῶν Κυδερνίων τῶν Ήπιονέων Ηολίτεων καὶ τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ ἀρ' ἐπέρους ἡ στροφὴ τοῦ κοινοῦ πρὸς τὰς δερποπτικάς συγκοινωνίας, είναι πιθανόν δι: θὰ ἐπηρέασουν τὸν ἀριθμὸν τῶν δυναμικῶν τῶν διὰ θαλασσῆς ἐπιδραχήν. Εἴς δλλους, δημαρ, η ὑποτιμήσεως τῆς στερλίνας είλην ὡς ἀποτέλεσμα τὴν αὐξήσειν τῆς εἰς λίρας ἀξίας τῶν ναύλων περισσότερον ἀπὸ τὴν αὐξήσειν τοῦ κόστους, ἐνῷ παραλλήλως είναι δεύτερον διὰ δραχανάρων διὰ τὸν περιφεργόθυμον ἐκ τοῦ περιορισμοῦ τῆς πλεοναζόντης χωρητικότητος.

ΔΙΑ ΤΟ ΑΠΩΤΕΡΟΝ ΜΕΛΑΟΝ

Η ἔκθεσις ἀναρρέπεται περιπτέρῳ εἰς τὴν πακρᾶς πνοής προσπτικήν διὰ τὴν Ναυτιλίαν καὶ ἐπισημαίνεται: δι: θὰ δηγος τοῦ διεθνοῦς διὰ θαλασσῆς ἐμπορίου θὰ αὐξηθῇ, μὲ ἀτήσιον ρυθμὸν αὐξήσεως 6% — ἀνώτερον τοῦ πιθανοῦ ἀντιστοίχου τῆς δρετανικῆς οἰκονομίας.

Η ἔκθεσις αὐξήσεις τῆς ζητήσεως τοντού προβλέπεται: δι: θὰ είναι 8% διὰ τὰ πατρελαιοφόρων καὶ 12% διὰ τὰ κύρια φορτία, ἐνῷ διὰ τὸ γενικόν δημόριον ξηρών φορτίων ἐνῷ διὰ τὸν τομέα τῶν τακτικῶν γραμμῶν εἰς τὸν ρυθμὸν αὐξήσεως τῶν φορτίων εἰς τὸν τομέα τῶν τακτικῶν γραμμῶν εἰς δολλαριανά εἰς δημιούρων κέρδους, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν μείωσιν τῆς μερίδος συμμετοχῆς εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν δραχυπρόδειρων τακτικῶν γραμμῶν.

Η ἔκθεσις προσπτική είναι δι: η αὐξήσεις

τῆς προσφορᾶς τοῦ παγκοσμίου τοννάρου θὰ αὐξηθῇ ταχύτερον τῆς ἀντιστοίχου ζητήσεως, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ προκύψῃ πρόσθετος πλεονάδων εἰς γεωργικήν τομεῖς.

Πίσ τὴν Βρετανικήν Ναυτιλίαν θὰ συγχωνεύσει τὰς δημιούρων τάξιδες κέρδη, λόγῳ τοῦ κατὰ τὰ προσεχῆ πέντε ἔτην πλουτισμού τῶν διὰ σχετικῶν γεωτεκτονῶν πλοίων. Ή ἔκμετάλλευσις διώρυμάν τῶν πετρελαιοφόρων θ' ἀποφέρει λογικά κέρδη, ἀλλὰ εἰς τὴν περιπτώσιν τῶν παρηλίκων πετρελαιοφόρων οἱ χαμηλότεροι κόστοις καύσιμων κέρδους θὰ αποτελέσουν ἐπαγγέλτερον δίκαιον διὰ τοὺς ἀνθεκτόμενούς πλοιοκτήτας. Ή ἀποχετεύσεις μπάλων κάρριερων ὑπὸ γρανονάρων θὰ πρέπει νὰ συνεχίσουν ταξιδίων θὰ πρέπει νὰ πάρει τὸν πόρον τάξιδες, ἀλλ' η διὰ τὰ γενικούς φορτίους τράμπων προτιγγά προσπτική είναι: ἀμφιβολίας.

Οι ίκανοι ἀφορισταὶ τακτικῶν γραμμῶν, οἱ δημούροι ἀργάντοις εἰς γραμμάς ἀνισόσης κινήσεως μεταφορών εἰκασίας καὶ μὲ ναυτιλιακά συγκροτήματα τὰ δύο ποικιλομορφών μεθόδους μεταφορών διὰ κοντένερος, θὰ ἐπιτύχουν δημιούρων πρόσθετην διάκρισην τῶν κεφαλαίου των. Ήπιονές, τὰ προσεχῆ πέντε ἔτην θὰ πρέπει νὰ είναι περισσότερον ίκανονοποιητικά ἀπὸ ἀπόψεως κέρδουν διὰ τὸν ικανότερον πλοιοκτήτας οἱ περισσότεροι δημιούρων διάκρισην τῶν κεφαλαίου των.

ΑΙ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΙΣ

Τὸ πό τὸ κίνητρον τῆς ἐπικρατήσεως τῶν συνημμάτων κοντένερος, ἀναμένεται: δι: θὰ αυξανθῇ ριζική ἀλλαγὴ διὰ τῆς εἰσαγωγῆς δημιούρων πρόσθετην συστημάτων εἰς τὴν ὄργανων τῆς Ναυτιλίας τῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ δι: εἰς τὰ συστήματα ταύτα θὰ αυμετεριληφθοῦν διὰ μόνον αἱ κοινωνικοτάσσας: ἐπιγειερήσεις, ἀλλὰ καὶ αἱ υπὸ ἐνοποιημένην διεύθυνσιν ἐπιχειρήσεις συνήθουσα τόπου πλοίων. Άλλως τε η στενή συνεργασία τῶν κυρίων ἀταριδῶν τακτικῶν γραμμῶν — κοντένερος καὶ αμμικατικῶν πλοίων — είναι πιθανόν δι: εἰς κάποιον στάδιον ἀξελίσσεις θὰ δηγογήρῃ εἰς δι: μεγαλύτερον διαθρύβων συγχωνεύσεων καὶ εὐρυτέρας συνεργασίας. Παραλλήλως η προσφυγή εἰς μακρογρόδρομα συμβολαῖς ναυλώσεων, ὡς μέσου ἀποκαραίσεων συνεγοῦς ἀπακολούθεων, είναι δυνατόν νὰ δηγήσῃ εἰς τὴν περιπτέρων ἀνάπτυξιν κοινωνικῆς εἰς τὰς πλοιοκτητῶν μπάλων κάρριερων, ἐνῷ, τέλος, αἱ πρόσθετοι περιπτώσεις εἰς τὰς πλοιοκτητῶν μεταφορῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ διανοτήφων τῶν ἀπεικονιζόντων ναυτιλιακῶν καθητηρίων, καὶ λαθούσεις καύρων πατεραληφθοῦν διευρυνθεῖν: καὶ εἰς τὸ μέλλον.

«Αναφέρονται, βεβαίως, αἱ ἀνωτέρω διαποτάσσεις καὶ προβλέψεις εἰς τὴν Βρετανική Ναυτιλίαν, δὲν παύουν ὅμως αἱ διαγράφομεναι προσπτικαὶ νὰ ἔχουν τὴν ἐπέκτασίν των καὶ εἰς κάθε διεθνοῦς ἀκτινοβολοῦσσαν Ναυτιλίαν.

Κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὰς δηλασαὶς σχετικάς ἐκθέσεις, ἀνεπιφύλακτος η αἰσιοδοσία διαγράφεται εἰς τὴν ἀνωτέρω ἐκθεσιν, τῆς ὁποίας ἐν συντομίᾳ αἱ ἀναφέρομεν τὰ κύρια σημεῖα.

"THE HELLENIC SUPPLY AGENCY LTD.,

Agencia Hellenica Fornecimentos de Navios Ltda.
GENERAL SHIP SUPPLIERS & COMMISSION AGENTS

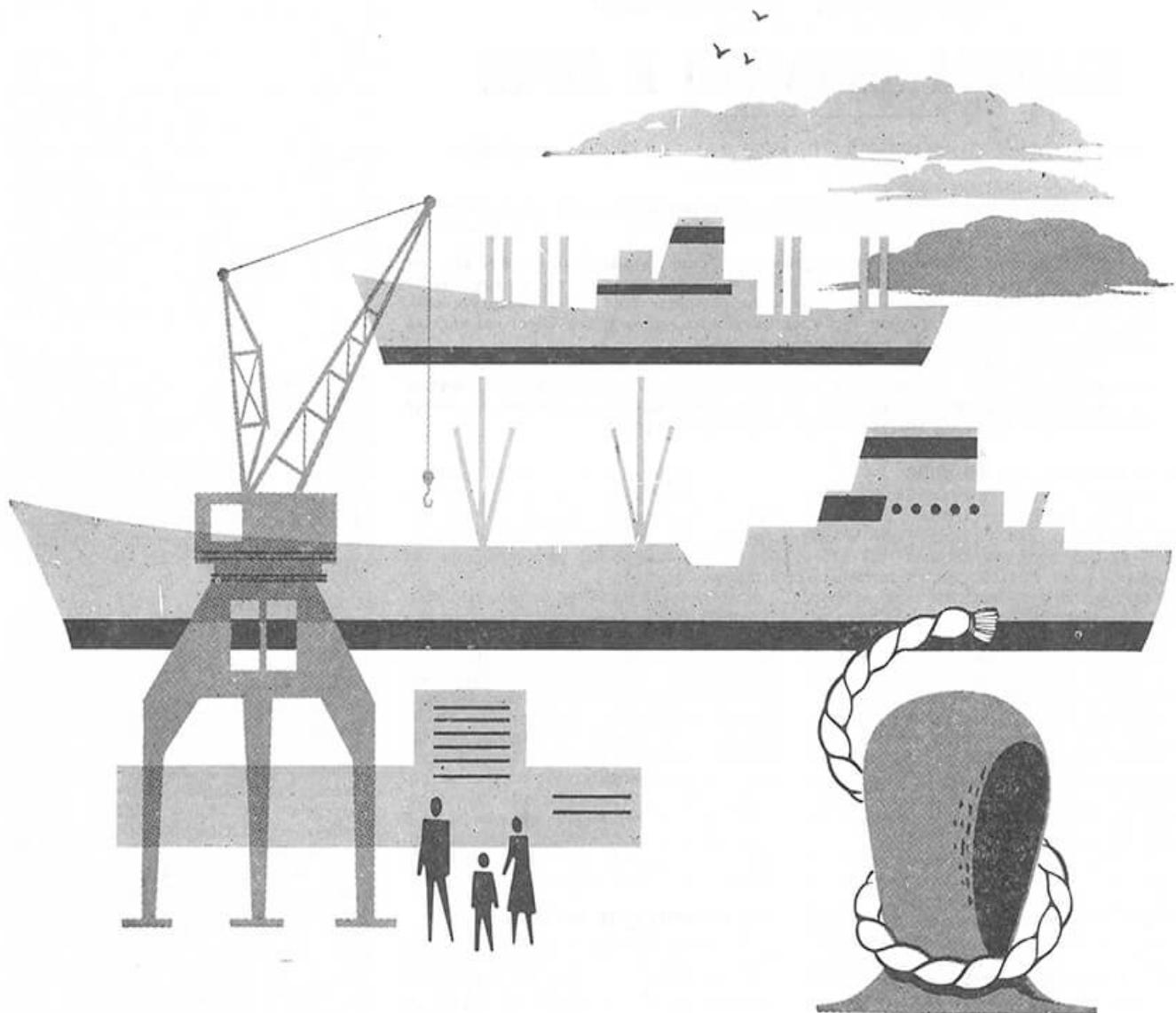
ΝΩΠΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ DREW - AMEROID - KREATA ΝΩΠΑ & ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΑ

Principal NICOLAS GEORGES EFREMIDIS

RIO DE JANEIRO
OFFICE AV. RIO BRANCO 37 SUITES 1905-6-12
TELEPHONES 23-1331 - 43-2584 - 43-7142
47-8751 AFTER OFFICE HOURS

TELEGRAMS
PANELLENICA
RIO DE JANEIRO BRASIL

WAREHOUSES
RUA NEWTON PRADO 67 67 A
RIO DE JANEIRO



***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

ΗΔΑΛΙΕΙΑΣ

ΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΥΠΕΡΠΟΝΤΙΟΥ ΑΛΙΕΙΑΣ

ΤΟΥ Κ. Ι. Γ. ΜΕΛΙΣΣΙΝΟΥ

Είς τὸ φύλλον τῆς 15ης Μαΐου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐδήμοσιεύθη ἐπιστολὴ μὲν ὑπογράφῃ «Ἐπατικός ἀναγνώστης», ἐν ἡ δὲ ἐπιστολογράφῳ, ἀναφέρομενος εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐνώσεως Ἐπιχειρήσεως «Ὑπερποντίου Ἀλιείας ὑποβληθεῖσαν πρὸς τὴν Κυβέρνησιν ἔκκλησιν, ὑπογραμμίζει τὸ ἀντικοινικὸν τοῦ περιλαμβανομένου ἐν αὐτῇ αἴτιματος περὶ κηρύξεως τοῦ κλάδου τῶν ἀλιευτικῶν «Ὑπερποντίου Ἀλιείας ὡς κεκορεμένου.

Ἀναμφισθήτως τὰ ἐπιχειρήματα τοῦ ἐπιστολογράφου, διὰ τα λογικά καὶ σύμφωνα πρὸς τὴν πραγματικήν αἵτινας ἀντικοινικότητας, ἀντὶ ποκρίνονται συγχρόνως ἀπὸ τοὺς κηρύξεις τοῦ προτότομοῦ αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀλιευτικῶν, ἅτινα ἐν τῷ συνόλῳ των, λόγῳ τοῦ ψηφηλοῦ κόστους παραγωγῆς τοῦ ἀλιεύματος, προσπαθοῦν νὰ συντηρηθοῦν διὰ διαθέσεως τῆς ἀλιευτικῆς αὐτῶν παραγωγῆς ἐναντὶ υψηλῶν τιμῶν εἰς τὴν ἀγοράν τῆς Ἑλλάδος καὶ μόνον.

Φῆς καὶ ἔξαφανίσεως.

Ἡ δεινὴ αὐτὴ κατάστασις προήλθεν ἐκ τῆς ἐλλείψεως ὑγιῶν οἰκονομικῶν βάσεων κατὰ τὴν ἴδρυσιν τῶν διαφόρων ἐπιχειρήσεων, ἐκ τῶν κακῶν συνθηκῶν ὑφὲ ἃς ἐργάζεται τὸ ἀλιευτικὸν μας σκάφος, ἐκ τῆς προσκτήσεως σκαφῶν ἐν πολλοῖς ἀκαταλλήλων μεγάλης ἡλικίας (32 - 36 ἑτῶν), μὲν ἀκατάλληλον ἔξοπλισμὸν καὶ ἀντικοινομικόν, ἀλλὰ καὶ ἐκ τῆς ἀποτόμου αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀλιευτικῶν, ἅτινα ἐν τῷ συνόλῳ των, λόγῳ τοῦ ψηφηλοῦ κόστους παραγωγῆς τοῦ ἀλιεύματος, προσπαθοῦν νὰ συντηρηθοῦν διὰ διαθέσεως τῆς ἀλιευτικῆς αὐτῶν παραγωγῆς ἐναντὶ υψηλῶν τιμῶν εἰς τὴν ἀγοράν τῆς Ἑλλάδος καὶ μόνον.

Ἡ εἰς αὐξοντα ρυθμὸν πρόσκτησις ἀλιευτικῶν σκαφῶν ἐμφαίνεται πλήρως εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα:

Έτος προσκτήσεως	Άριθμὸς σκαφῶν	Συνολ. ὀλικὴ χωρητικότης
1952	1	800
1956	1	850
1957	2	2150
1959	2	2000
1960	5	6650
1961	2	2500
1962	4	4770
1963	5	6690
1964	7	8550 (¹)
1965	3	9170
1966	7	13912 (²)
1967	1	696
1968	2	6360 (³)
Σύνολον	42 (¹)	58388 (¹)

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ : Δὲν περιελήφθησαν εἰς τὸν ἄνω πίνακα 4 σκάφη διλήκης χωρητικότητος 4.074, καθόδου δὲν προσδιορίζεται ὄσκριβας τὸ ἔτος προσκτήσεως αὐτῶν.

Σ. Η μείωσις 1 : Δὲν περιλαμβάνεται τὸ ἀλιευτικὸν ΑΛΚΥΩΝΗ (τέως ἐπιβατηγόν «ΦΡΥΓΙΑ») καθόδου κατεστρόφη ἐκ πυρκαϊᾶς.

Σ. Η μείωσις 2 : Δὲν περιλαμβήφθη τὸ πλοίον φυγεόν ἐργοστάσιον «ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ», ὡς μὴ ὀσκούν αὐτεῖς.

Σ. Η μείωσις 3 : Πρόκειται περὶ τῶν μὴ παραληφθέντων ρωσικῶν ἀλιευτικῶν ΑΚΤΑΙΗ καὶ ΕΡΑΤΩ. Κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος προεβλέπετο καὶ ἡ παραλογὴ δύο εἰσέπει πλοίων φυγείων ἐργοστάσιον ΑΝΤΙΩΠΗ καὶ ΙΠΠΟΘΟΗ, ὡν καὶ αὐτῶν ἐμπατεώθη ἡ παραλογὴ.

Σ. Η μείωσις 4 : Εἰς τὰ ἀμροίσματα φύιμοδ καὶ οὔλικς χωρητικότητος περιλαμβάνονται μόνον τὰ μέρη τοῦ 1967 παραληφθέντα καὶ ἐξ αὐτῶν κατεταγμένα εἰς τὸν πίνακα σκάφη.

‘Απόστολος καὶ πατήρ τῆς ιδέας τῆς δημιουργίας καὶ ἀναπτύξεως κλάδου ὑπερποντίου ἀλιείας παρ’ ἡμῖν ὑπῆρχε κατὰ κοινὴν συνείδησιν ὁ ἔγκριτος συνεργάτης τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ ἀγαπητὸς φίλος κ. Κώστας Κόμπης, δοτὶς ἀπὸ τῶν τόσον προθύμων στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εὐηγγελίσθη τὸ δραμάτου περὶ διωσίμων ἐλληνικῶν ἀλιευτικῶν ἐπιχειρήσεων ὑπερποντίου ἀλιείας, αἵτινες:

α) θὰ ἔξησφαλίζων εἰς τὸν ἐλληνικὸν λαὸν τὴν παροχὴν εἰς ἐπαρκεῖς ποσότητας καὶ εὐθυμίας τιμᾶς τῶν τόσον ἀπαραιτήτων διὰ διατροφῆν του Ιχθυηράν, ἅτινα αἱ περιβάλλουσαι τὴν Ἑλλάδα θάλασσαι δὲν δύνανται νὰ παράσχουν καὶ

β) θὰ ἐδημιουργουν πηγὴν πλούτου διὰ τῆς διαθέσεως ἀλιευμάτων ἐλληνικῆς παραγωγῆς εἰς ἔναντι ἀγοράς.

Τὸ δινειρόν του κ. Κόμπη ητο: «Φθηνὸ καὶ αὐθόνο ψάρι διὰ τὸν λαὸ μας ψαφεμένο ἀπὸ ἐλληνικὰ ψαφάδικα, μὲ «Ἐλληνες ψαφάδες σ’ ὅπιοιστοις τηλασσαὶ καὶ κατάκτησις τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς ἀπὸ τὸ ἐλληνικὸ ἀλιευμα».

Δυστυχῶς, ὡς συνήθωσαν μερικῶν καὶ οὐχὶ ἐν τῷ συνόλῳ των, «Ο-ταν αἱ πρῶται ἐλληνικαὶ ἐπιχειρήσεις ἡρισαν πλέον δημιουργούμεναι, ὅλοι οἱ ἐνδιαφέρομενοι — ἐφόπλισται, ἀλιεῖς ἀλλὰ καὶ αὐτὸ τοῦτο τὸ Κράτος — ἐληγμόντων τὰ δσα ὁ κ. Κόμπης κατὰ καιρούς εἶχε γράψει καί, θεωροῦντες ἑαυτοὺς ἱκανωτέρους καὶ μᾶλλον εἰδικωτέρους αὐτοῦ τούτου τοῦ εἰδικοῦ, ἀπέστησαν τῶν ὑπόδειξεών του καὶ ἀδιαφορήσαντες πρὸς τοὺς κινδύνους, οὓς ἐγκαίως ἐπεσήμανεν ὁ ἀπόστολος αὐτὸς τῆς ἀλιείας, ἐτράπησαν πρὸς διαφόρους ἀκροβατισμούς, οἵτινες ἤγαγον τὴν ἀρτιγένητον ὑπερποντίου ἀλιείαν μας εἰς τὴν σημερινὴν αὐτῆς δεινὴν κατάστασιν.

Εἰναι δυνατὸν ἔστω καὶ τὴν τελευταίαν αὐτὴν στιγμὴν μὲ δρισμένας γενναίας ἀποφάσεις καὶ ἔνεργειας, δχι μόνον νὰ σωθῇ ὁ ἀλιευτικὸς μας στόλος ἀπὸ τὴν ἐπερχομένην καταστροφὴν ἑάν, αὐταὶ αὖται αἱ ἐπιχειρήσεις τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας, αἱ τινες γνωρίζουν καὶ ἀλλοιούν τὰς προκαταστάσιν καὶ εἰλικρινῶς καὶ εύθαρσῶς τὸ πρόβλημα καὶ προδοῦν, τὴ δονθείδης καὶ οὐπό τὸν ἐλεγχον τοῦ Κράτους, εἰς τὴν λῆψιν τῶν μέτρων ἐκείνων, ἅτινα θὰ ἔξιγιαν τὴν κατάστασιν καὶ θὰ δημιουργήσουν δχι μόνον τῶν διωσίμων συνθῆκας διὰ τὰς ἐπιχειρήσεις, ἀλλὰ, μειουμένου τοῦ κόστους παραγωγῆς, θὰ μεταβάλλουν αὐτὰς εἰς θετικὸν παράγοντα τῆς Ἐθνικῆς ήμων Οἰκονομίας.

Διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ τὸ τοιοῦτον πρέπει πρω-

ORIENT MID-EAST LINES

GENERAL AGENTS

EAGLE OCEAN TRANSPORT INC.

29, BROADWAY NEW YORK 10006 N.Y.

CABLES FOR ALL OFFICES OREMEAST
TELEX EAGLE 222-335 TEL: WHITEHALL 4-5740

A G E N T S

ORIENT MID-EAST (U.K.) Ltd. ORIENT MID-EAST (Hellas) Ltd.

CREECHURCH HOUSE
CREECHURCH LANE
LONDON E.C. 3
TELEX 28956 TEL: AVENUE 1771

LEOMS MARITIME BLDG 501-502
AKTI MIAOULI 35-39
PIRAEUS
TELEX 5876 TEL: 472.249 - 472.456

ταρχικώς αἱ ἐπιχειρήσεις νὰ ἀποβάλουν τὸ κατὰ τὸ παρελθόν ἐπικρατήσαν πνέυμα ἀναζητήσεως τῆς θεραπείας τῶν κακῶν ἔχοντων δῖ' ἀνόρθιδόξων προχειρών μεθόδων, ως ἕδρυσις ὄργανοις ὡς η Σ.Ε.Δ.Α.Κ. (συνεργατική ἐπιχείρησις διαθέσεως ἀλιευμάτων κατεψυγμένων), ή κήρυξις τῆς τάξεως τῶν ἀλιευτικῶν ὡς κεκορεσμένης, ή ἀναγκαστική ἐπιβολὴ εἰς τὴν ἀλληλικήν ἀγοράν τοῦ ἀλιευμάτος τῶν ἀλληλικῶν ἀλιευτικῶν εἰς τιμᾶς πωλήσεως ἀνωτέρας τῶν ὑφισταμένων εἰς τὴν διεθνή τοικύτην καὶ ἡ ἐπιβολὴ ἀναγκαστικῆς, οὕτως εἶπεν, ἔξαγορᾶς τῶν προσκομιζόμενών ἀλιευμάτων ὑπὸ τῆς Ε.Τ.Β.Α. (βλέπε καταστατικὸν ἄν. ἐταιρίας παραγωγῆς καὶ ἐμπορίας ἱχθύων καὶ προϊόντων ἀλιείας), καὶ καταβάλλουν πραγματικάς καὶ θετικάς προσπαθείας ἔχυγιάνσεως τῆς δομῆς αὐτῶν.

'Η μεταφορὰ τῶν βαρῶν τῶν ἐπιχειρήσεων εἰς κατ' ούσιαν κρατικὸν ὁργανισμὸν, ὡς η ΕΛΥΠΑΛ, τὰς ζημίας τῶν ὅποιών θὰ ἐκαλεῖτο ἐμμέσως η ἀμέσως νὰ ἀναλάθῃ κάποτε τὸ 'Ἐλληνικὸν Δημόσιον, μέσω τῶν ὑπὸ αὐτοῦ ἐλέγχομένων τραπεζιτικῶν ἰδρυμάτων καὶ η ἐπιτυχίας δανειού ληψίας ισχύει σὲ τὸν πόθεν ἀπόθεμα τοῦ ἀλιευμάτου δὲν εἰναι αἱ δέουσαι μέθοδοι ἐξυγιάνσεως. Μέθοδοι, ως αἱ ἀνωτέρω, δύνανται νὰ χαρακτηρισθῶσιν ως μέθοδοι η ἐπιβολὴ σὲ ως διὰ τεχνητῆς ἀναπνοῆς, αἴτινες καὶ ὃν ἐπιλύσουν προσωρινῶς τὰ οἰκονομικὰ προβλήματα ἔνιων τῶν ἐπιχειρημάτων, οὐδὲν τὸ καλὸν προσωινίζονται καὶ ἔγγυῶνται διὰ τὸ μέλλον τῆς ἀλληλικῆς 'Ὑπερποντίου Αλιείας.

'Ἐάν αἱ ἐπιχειρήσεις μας ἡ πολιτικὴ τὸ πνεῦμα αὐτὸν τὸ προχείρων καὶ ίδιοτε λῶν λύσεων καὶ θέσουν ως γραμμὴν ἐνεργείας τὴν εἰλικρινή τοποθέτησιν τῶν δημάτων των ἐνώπιον τῶν ἀριθμῶν της Κρατικῶν Παραγόντων, ἵνα ἐν στενῇ συνεργασίᾳ μετὰ τῶν τελευταίων ληφθούν τὰ μέτρα ἔκεινα, ἀτίνα θὰ ἐπιτρέψουν τὴν ἔξασφάλιστην παραγωγῆς τοῦ ἀλιευμάτος εἰς τιμᾶς κόστους ἐντὸς τῶν διεθνῶν ὑφισταμένων ὄριών, τότε ὑπάρχει Ἐλπίς, ὅχι μόνον νὰ ἐπιβιώσῃ η ὑπερποντίος ἀλιεία, ὅλλα καὶ νὰ ἀναπτυχθῇ σύντηση συντόμως εἰς θετικὸν παράγοντα τῆς οἰκονομίας, τόσον τῶν χωρῶν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς, δύον καὶ τῆς διεθνούς ἀλιείας.

'Επειδὴ πιθανὸν νὰ ὑπάρχουν οἱ ἀμφιδάλλοντες ἐπὶ τῆς ὑφισταμένης δυνατότητος ἔχυγιάνσεως τῶν ἀλληλικῶν ἀλιευτικῶν ἐπιχειρήσεων ὑπερποντίου ἀλιείας καὶ ἵνα μὴ θεω-

ρηθῇ ὅτι ἀναλισκόμεθα εἰς θεωρίας ἔνεας πρὸς τὴν πραγματικότητα, θεωρούμεν σκόπιμον νὰ παραθέσωμεν κατωτέρω τὰ στοιχεῖα ἔκεινα, δάσει τῶν ὅποιων ἔξεράσμεν ἀνωτέρω τὴν ἀποφίνη μας περὶ τοῦ δυνατοῦ τῆς δημιουργίας διωσίμου ἀλληλικῆς ἀλιευτικῆς ἐπιχειρήσεως.

Τὸ κόστος παραγωγῆς τοῦ ἀλιευμάτος ἐξαρτᾶται ἐκ τῶν κάτωθι κυρίων συντελεστῶν:

1) Ἀπὸ τὴν ἀξίαν τοῦ ἀλιευτικοῦ σκάφους μετὰ τοῦ ἔξοπλισμοῦ του καὶ παραγωγικότηταν αὐτοῦ.

2) Τὰ ἔξοδα πληρώματος καὶ ἀπόδοσιν τῆς ἀλιείας.

3) Τὰ ἔξοδα συσκευασίας.

4) Τὰς τυχὸν ἐπιβαρύνσεις, ἐπιβαλλομένας ἀναλόγως τοῦ τόπου ἀλιείας.

5) Τὴν ἀπόστασιν μεταξὺ ἀλιπέδων καὶ τόπων καταναλώσεως.

6) Τὰς δαπάνας μεταφορᾶς ἀλιευμάτος ἀπὸ τοῦ ἀλιπέδου εἰς τὸν τόπον διαθέσεως.

7) Τὰς δαπάνας ἐφόρτωσεως.

8) Τὰς δαπάνας μεταφορᾶς ἀπὸ λιμένος εἰς ἀποθήκας - ψυγεία.

9) Τὴν ἀποθήκευσιν μέχρι τῆς διαθέσεως εἰς τὴν κατανάλωσιν.

10) Τὰς ἐπιβαρύνσεις, τὰς δημιουργούμενας ἐκ δυοκολιῶν τῆς Ισχύος Νομοθεσίας.

11) Τὰ ἔξοδα διαθέσεως εἰς κατανάλωσιν.

12) Τὴν ἐπεξεργασίαν τοῦ ἀλιευμάτος πρὸς προσαρμογὴν εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς καταναλώσεως.

'Ἄστε ἔξετάσωμεν ἔνα ἔκαστον τῶν ἀνωτέρω συντελεστῶν, ἵνα ίδωμεν ποία ἡ κατάστασις τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας, πῶς αἱ ἡτοῦ ἐπιχειρήσεις εἰς τὸ νὰ ἔχῃ κόστος παραγωγῆς ὑπερδιπλάσιον ἐκείνου τῶν ἀλιευτικῶν σὲ ως διάφορων ἐπιχειρήσεων καὶ καταπάτησιν τοῦ πλαισίου τοῦ καὶ παραγωγικότητος αὐτοῦ.

'Ο ἀλληλικὸς ἀλιευτικὸς στόλος σύγκειται σήμερον — κατὰ τὰ νηολόγια — ἐκ 47 ἀλιευτικῶν πρυμναίας καὶ πλαγίας σύρσεως, κατανεμημένων μεταξὺ 24 πλοιοκτησιῶν.

'Ἡ συνοικὴ δολικὴ χωρητικότης τῶν ἀλιευτικῶν εἶναι 67.704 κόροι, ἡ δὲ καθαρὰ ψυκτικὴ ικανότης τῶν 40 συνήθως κινουμένων ἔξι αὐτῶν ἀνήκονταν εἰς 22 πλοιοκτησίας — δὲν περιλαμβανεται τὸ ΑΜΦΙΤΡΙΤΗΝ — εἶναι 12.650 τόνοι.

Κατὰ κανόνα τὴν πρόσκτησις τῶν ἀνω σκάφων ἐπραγματοποιήθη δια δανεισμοῦ ἀπὸ τὸν ΟΧΟΑ, τὴν ΕΤΒΑ ἢ ξένους, ἐνίστε σημαντικῶς μεγάλου ἐν σχέσει μὲ τὴν πραγματικὴν ἀξίαν τοῦ σκάφους,

καὶ ἐπομένως ἀπαντα τὰ ἄνω σκάφη διαρούνται μὲ τόκους ἔξυπηρησεως τῶν δανειών καὶ ύπόκεινται εἰς περιοδικὰς καταδολάς πρὸς ἔξοφληση τῆς ἀξίας αὐτῶν.

'Η σημειωθεῖσα τάσις προσκτῆσεως οὗτως δεδομένων σκαφῶν ὄφειλεται ἀναμφισθητή τως ἀφ' ἐνὸς εἰς τὸ δελεαστικὸν τῆς προκτῆσεως σκάφους διένει καταδολῆς μεγάλων κεφαλάτων καὶ ἀφ' ἑτέρου εἰς τὴν ἀπειρίαν καὶ τὰς παραλόγως εὐοιώνους προβλέψεις τῶν δυνατῶν ἀποδόσεων τῆς ἀλιευτικῆς ἐπιχειρήσεως, ἀδιαφόρως τῆς ποιότητος τοῦ ὑλικού αὐτῆς.

Τὰ ἄνω σκάφη γενικῶς δυνάμεθα νὰ διατρέσωμεν εἰς τρεῖς δασικὰς κατηγορίας:

A.—Τὰ κατὰ καριούς ἀγορασθέντα — κατὰ κανόνα ὑπερήλικα γαλλικῆς, ἀγγλικῆς καὶ γερμανικῆς ναυπηγήσεως — παλαιὰ ἀλιευτικά, ἀπίνα τύποτησαν ἀκτεταμένας μετασκευάς καὶ συμπληρώσεις μετὰ τὴν πρότησιν.

B.—Τὰ διαφόρων τύπων σκάφη μετασκευασθέντα ὑπὸ τῶν 'Ελλήνων πλοιοκτητῶν εἰς ἀλιευτικά καὶ

C.—Τὰ ἀπό ναυπηγήσεως παραγγελθέντα νέα τοιαύτα.

Μεταξὺ τῶν εἰς τὰς δύο ἄνω κατηγορίας ὑπαγόμενών σκαφῶν — ἀποτελούν τὸ 71% τῆς συνολικῆς χωρητικότητος τῶν ἀλιευτικῶν μας — περιλαμβάνονται ἀρκετά πλοῖα ἀποδεειγμένων ἀντιοκονομικά, τινὰ μὲ ἐλαττωματικόν καὶ ἀπροσάρμοστον πρὸς τὰς ἀνάγκας τῶν ἀλιευτικῶν ἔξοπλισμῶν, ὡς καὶ τινὰ μὲ ἀμφιβόλου τελείοτητος ψυκτικάς ἐγκαταστάσεις. 'Απαντα τὰ ἀλιευτικά τῶν δύο αὐτῶν κατηγορίων, λόγω παλαιότητος, ὑπόκεινται εἰς μεγάλα σχετικῶς ἔξοδα ἐπισκευών καὶ συντηρήσεως, χωρὶς δυστυχῶν νὰ ἀπολαμβάνουν τοῦ πλεονεκτήσατος ἀποσέσων μικροῦ ὑψους — ως συνήθως συμβαίνει ἐπὶ πλοίων παλαιῶν καὶ ἐπομένων μικρᾶς ἀρχικῆς τιμῆς προσκτῆσεως — διότι ἀπάντων σχεδὸν τὸ κόστος προσκτῆσεως, ηὗξην κατὰ τὰ ἔξοδα μετασκευῆς, ὑπῆρξε λίγον ὑψηλόν.

Εἰς τὴν Γ' κατηγορίαν ὑπάγονται τὸ πωληθὲν εἰς ἀλλοδαπούς νεότευκτον «ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ IV», τὰ ρωσικής κατασκευῆς νεότευκτης ἐπίσης τῆς ἐπιχειρήσεως Φραγκίστα καὶ τὸ «ΡΕΑ» — ἀποτελούν τὸ 29% τῆς συνολικῆς δολικῆς χωρητικότητος τοῦ ἀλιευτικοῦ μας στόλου — παρουσιάζονται καὶ αὐτὰ μειονεκτήματα οἰκονομικῆς φύσεως, διότι, συγκρινόμενα πρὸς ὅμοιας παραγωγικότητος ἀλιευτικὰ δρεπανικής κατασκευῆς, δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ως οἰκονομικῶς ἀσύμφορα.

Παραθέτων κατωτέρω παραβολὴν τῶν ρωσικῆς ναυπηγήσεως ἀλιευτικῶν τῶν 3.170 τόνων πρὸς τὰ δμοίας παραγωγικότητος καὶ ἀναλόγων στοιχείων

H MONI ELLINIKI PRAKTOREIAKI ORGANOSIS EIS NOTION AFRIKHNI

P.O.BOX : 3190
CABLE ADDRESS : "GREKKA"

CAPE TOWN

TELEPHONE : 2-7771
TELEX : 5-7045

CHARTER MARINE AGENCIES (PTY) LIMITED
SHIPPING - CLEARING - TRAVEL - INSURANCE

Radio City — Tulbagh Square

POSEIDON SHIPS' AGENCIES (PTY) LTD SHIPS' & TRAVEL AGENTS - SHIPBROKERS

1200 Norwich Union House

DURBAN

TELEPHONE : 62944
TELEX : 6-7432

P.O.BOX : 475
CABLE ADDRESS : "POSEIDON"

βρετανικής ναυπηγήσεως τύπου «Ross Vanguard».

Ρωσικός τύπος	Τύπος Ross Vanguard
'Ολικὸν μῆκος 88,7 μ.	234 πόδες
Πλάτος 14 μ.	39 »
'Ιπποδύναμις 2000	2160
Στροφαὶ 250	520
Ψυκτικὴ ἴκανότης 600 τόνοι	550 τόνοι
Πλήρωμα 90 - 95	25

'Η τιμὴ τῶν πρώτων είναι \$ 1.900.000 (προκαταβολὴ τοῦ 20% τῆς ἀξίας, τοῦ ὑπολοίπου 80% καταδηλήτεοι εἰς 12 ἔξαμηνιας δόσεις ἐντόκων) καὶ τῶν δευτέρων \$ 1.400.000 (προκαταβολὴ 20%, τοῦ ὑπολοίπου καταδηλήτεοι ἄμα τῆς παραλαβῆς).

'Υπάρχουν οἱ ὑποστηρίζοντες ὅτι τὰ τύπου «Ross Vanguard», ἔκτος τοῦ μειονεκτήματος τῆς μᾶλλον πολυστροφοῦ μηχανῆς, δὲν δύνανται νὰ ἀλιεύσουν μὲν δύναμιν ἀνέμου 9 μπαφόρ, ἵκανότας τὴν ὁποῖαν οἱ Ρώσοι διατείνονται ὅτι διαθέτουν τὰ ιδικής των ναυπηγήσεως σκάφη. Τὰ γεγονότα δὲν ἐπιμαρτυροῦνται ἀπόλυτας τὸν τελευταίον αὐτὸν ισχυρισμὸν τῶν Ρώσων, ἐπειδὴ λαβὴ τις ὑπ' ὄψιν ὅτι κατὰ Φεβρουάριον 1967 καὶ παρὰ τὴν Δυτικὴν Γιουτάνδην ἀπώλεσθη, συνεπείᾳ τρικυμίας τὸ παρομοίου τύπου ρωσικὸν «Τικου», παρασύραν εἰς τὸν βυθὸν 57 ἐκ τῶν 79 ἀνδρῶν τοῦ πλήρωματος.

Τὰ ρωσικὰ ἀλιευτικὰ ἐσχεδιάσθησαν δι' ἀλιείαν ἀνοικτῆς θαλάσσης μικρού μεγέθους κυρίων ἰχθύων, ὡς τοῦτο καθίσταται ἐμφανὲς ἐκ τοῦ διου συστήματος καταψύξεως καὶ ἐπεξεργασίας τοῦ ἀλιεύματος, ἐνῷ τὰ βρετανικῆς ναυπηγήσεως καταψύχουν ἀνευ οὐδέποτε τροποποίησεως τοῦ συστήματος αὐτῶν μεγάλου μεγέθους ἰχθύς.

'Εξ ἄλλου είναι γεγονός ὅτι ἡ βρετανικὴ κατασκευαὶ, οὐσαὶ ισχυροτέρα καὶ βασιζομένη εἰς ἀνωτέρας ποιότητος ὑλικόν, ἔγγυαται μακρότερον διον τὸν σκάφους καὶ μικρότερα ἔξοδα συντήρησεως καὶ ἐπισκευῶν. Ἀνάλογον συμβαίνει καὶ μὲ τὰ μηχανῆματα τοῦ σκάφους καὶ τοῦ ἐργοστασίου, ὡς καὶ μὲ τὰ διάφορα ἡλεκτρονικὰ καὶ λοιπὰ ὄργανα.

Πάντως, ἀδιαφόρως τῶν λεπτομερεῶν, ἐφ' ὃν δύνανται νὰ ὑπάρξουν διάφοροι ἀπόψεις, παραμένει ὡς ἀναμφισβήτητον γεγονός, ὅτι τὰ τύπου «Ross Vanguard», εὑρέως αὐτοματοποιημένα, δύνανται — κατὰ τὰς προδιαγραφάς τοῦ ναυπηγείου — νὰ λειτουργήσουν μὲ πλήρωμα 25 ἀνδρῶν, ὥπερ ἵσως εἰς

τὴν πρᾶξιν ἀποδειχθῇ ὅτι δέον νὰ αὔξηθῇ μέχρι τῶν 35, ἐνῷ τὰ ρωσικῆς ναυπηγήσεως — κατὰ τὰς ρωσικάς προδιαγραφάς — προβλέπουν ὡς ἀναγκαῖον πλήρωμα 90 - 95 ἀνδρᾶς, ὅπερ, ὡς ἡ πεῖρα ἀπέδειξε, δύναται ἀνευ μειώσεως τῆς ἀποδόσεως νὰ μειωθῇ εἰς τοὺς 77 - 78 ἀνδρας. "Ἄρα τὰ δεύτερα ἐν σχέσει πρὸς τὰ πρώτα θὰ παρουσιάζουν πάντοτε σηματικῶταν ἐκ μισθοροφοδοσίας πληρώματος ἐπιβάρυνσιν.

Τὸ μειονέκτημα τοῦ μεγάλου σχετικῶς ἀριθμοῦ πληρώματος ὑφίσταται, τηρούμενων τῶν ἀναλογιῶν παραγωγῆς καὶ ἐργοστασιῶν ἐγκαταστάσεων, καὶ διὰ πάντα τὰ παλαιᾶς κατασκευῆς σκάφη, ἐφ' ὃν δὲν ἔχει ἐφαρμοσθῆ σύστημα αὐτοματοποιήσεως. "Ἄρα καὶ τὰ ἐλληνικὰ ἀλιευτικὰ τῶν δύο πρώτων κατηγοριῶν μειονεκτοῦν ἀναλόγως πρὸς τὰ νέας κατασκευῆς ἔνεια τοιαῦτα. Τὰ πλεῖστα τὰ ἐλληνικῶν ἀλιευτικῶν ἐπιβαρύνονται καὶ μὲ ὑπέμετρα ἀσφάλιστρα.

Τὰ ἀνώ μειονεκτήματα βεβαίως δὲν είναι δυνατὸν νὰ βελτιωθοῦν ἐπὶ τοῦ ὑπάρχοντος ὑλικού. "Ωκοδομήσαμεν τὴν ἀλιείσαν μας ἐπὶ ὑλικοῦ δαπανητορέου τῶν ἐνδεχομένων συναγωνιστῶν μας. Μὲ αὐτὸ τὸ ὑλικὸν εἴμεθα υποχρεωμένοι ἐπὶ τοῦ παρόντος νὰ προχωρήσωμεν καὶ νὰ τοὺς ἀντιμετωπίσωμεν, ἀλλὰ γνωρίζοντες τὰς ἀδυναμίας μας ὁφείλομεν κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς τοῦ κόστους τοῦ ἀλιεύματος νὰ πειρούσωμεν τὸν καθορισμὸν μὲν ἡ τῶν ἀπὸ σε δέσεων ἐπὶ τῆς σημειώσεως τῆς τῶν σκαφῶν σκάφων εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν, κατανέμοντες αὐτὰς εἰς περιόδον οὐχὶ μικροτέραν τῶν 12 ἐπὶ τῶν διότι θὰ είναι ἀστεῖον νὰ φαντασθῶμεν ως δυνατὴν τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ἀποσβέσεως τῶν σκαφῶν μικροτέρου τοῦ πειρισμοῦ τοῦ καθορισμοῦ διαστήματος, ἀνευ ἐπιβολῆς ἀγοράς εἰς τὴν κατανέμοσα στην τοιούτων ἐπιχειρήσεων, ἵνα ἀποκλεισθῇ εἰς τὸ μέλλον ἡ ἐπανάληψις τῶν σφαλμάτων τοῦ παρελθόντος.

"Ἐν τοιούτον μέτρον θέλει ἀσφαλῶς ἀνακουφίσῃ σημαντικῶς τινὰς τῶν ὑφιστάμενων ἐπιχειρήσεων.

"Ἐάν κατὰ τὴν ἔξετασιν τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως ἐπιχειρήσεών τινων ηθελεν ἀποδειχθῇ τὸ ἀδύνατον τῆς ἔξυγιάνσεως αὐτῶν, θὰ ἡτο ἴσως προσφορώτερον, παρὰ τὸ λυπτὸν τοῦ πράγματος, ὅπως δηλωθῇ εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις αὐτάς, δὲν δύνανται νὰ ἐλπίζουν εἰς περαιτέρω διότι τοιαῦτα καὶ δέον νὰ παύσουν τὴν ἀλιευτικὴν δραστηριότητά των, ἀπαλλασσόμεναι ἀπαξ διὰ παντὸς τῶν ἀσυμφόρων πλοίων των.

ΕΙΣ ΤΟ ΕΠΟΜΕΝΟΝ: Αἱ ὑψηλαὶ δαπάναι κινήσεως.

σθέσεων ἐπὶ ὑποθετικῶν ἀξιῶν τοῦ προσκτηθέντος ἀκαταλλήλου ἢ δαπανηροῦ πλωτοῦ ύλικοῦ.

"Ως προανεφέρθη, τὸ σύνολον σχεδὸν τῶν ἀλιευτικῶν, προσκτηθὲν διάδικτον δαπεισμοῦ, εἶναι ἡδη βεβαρημένον διὰ τῶν ὑποχρεώσεων ἔξυπηρτήσεως τῶν δανείων, μὲ μοναδικὴν ἔξαιρεσιν τὰ ἀλιευτικὰ τῆς ἑταῖριας «Χαραυγῆ» (Παταχρήστιδῶν, εὐρέθεντες εἰς δύσκολον οἰκονομικὴν θέσιν) — λόγῳ περιαρισμένων ἡ ἀνυπάρκτων κεφαλαίων κινήσεως — κατὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν σκαφῶν των, ἐπέτυχον κατὰ κατερούς δανεισταὶ ἐπὶ τοῦ ἀλιεύματος ἡ καὶ πρόσθετα ἰδιωτικὰ τοιαῦτα ἐπὶ τοῦ πλοίου μὲ ὑψηλοτάτους τόκους ἢ καὶ πρόσθησιν εἰς προμηθείας εἰδῶν ἀλιευτικοῦ ἐξοπλισμοῦ ἡ ὑλικῶν κινήσεως καὶ συντηρήσεως ἐπὶ πιστώσει ἐναντὶ σημαντικῶν βεβαρημένων τιμῶν.

"Ἐκ τῶν οὕτω δημιουργηθεισῶν νέων μετὰ τὴν πρόσκτησιν προσθέτων δαπανῶν ἐπεβαρύθμη ἡ ἀλιευτικὴ ἐπιχείρησις, ἥτις προσπαθεῖ, εἰς πλείστας περιπτώσεις, νὰ ἐπιρρίψῃ τὴν πρόσθετον αὐτὴν ἐπιβάρυνσιν ἐπὶ τῆς τιμῆς πωλήσεως τοῦ ἀλιεύματος, ἥτοι ἐπὶ τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου.

"Εἰναι καιρὸς νομίζομεν ὅπως τὸ Κράτος, ἵνα διασώσῃ τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν, ἐπέμβῃ, παρέχον ἀφ' ἐνός, ὅ που εἴναι ἐφικτόν, καὶ ἐπιτρέπει τὸν καὶ ἐπιτρέπει τὸν καὶ ὅπιον μέσα, ἐπὶ τῷ ἐλαχίστῳ δυνατῷ τόκῳ, πρὸς ἄμεσον ἐξόφλησιν τῶν τοιούτων ὑποχρεώσεων τῶν πλοιοκτητῶν καὶ συγχρόνως ἐπιβάλλῃ ἐλεγχον ἐπὶ τῶν τυχὸν ἐνισχυθομένων ἐπιχειρήσεων, ἵνα ἀποκλεισθῇ εἰς τὸ μέλλον ἡ ἐπανάληψις τῶν σφαλμάτων τοῦ παρελθόντος.

"Ἐν τοιούτον μέτρον θέλει ἀσφαλῶς ἀνακουφίσῃ σημαντικῶς τινὰς τῶν ὑφιστάμενων ἐπιχειρήσεων.

"Ἐάν κατὰ τὴν ἔξετασιν τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως ἐπιχειρήσεών τινων ηθελεν ἀποδειχθῇ τὸ ἀδύνατον τῆς ἔξυγιάνσεως αὐτῶν, θὰ ἡτο ἴσως προσφορώτερον, παρὰ τὸ λυπτὸν τοῦ πράγματος, ὅπως δηλωθῇ εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις αὐτάς, δὲν δύνανται νὰ ἐλπίζουν εἰς περαιτέρω διότι τοιαῦτα καὶ δέον νὰ παύσουν τὴν ἀλιευτικὴν δραστηριότητά των, ἀπαλλασσόμεναι ἀπαξ διὰ παντὸς τῶν ἀσυμφόρων πλοίων των.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Α/Π "ΑΝΤΩ,"
Καθημερινῶς δραν 8.45 π.μ. διά: ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ

Α/Π "ΑΠΟΛΛΩΝ,"
Καθημερινῶς δραν 9 π.μ. διά:

ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΠΕΙΡΑΙΑ
*Επιστροφή Αδημαρέν.

"ΜΙΑΟΥΛΗΣ," Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ," —
*Έκστην Τευτέρων:
δραν 11 : διά ΚΥΘΗΝΟΝ — ΣΕΡΙΦΟΝ — ΣΙΦΝΟΝ — ΚΙΜΩΛΟΝ — ΜΗΛΟΝ

*Έκστην Τρίτην:

δραν 13 : διά: ΜΥΚΟΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

> 17 : διά ΣΥΡΟΝ — ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ

*Έκστην Πέμπτην :

δραν 13 : διά ΣΙΦΝΟΝ — ΜΗΛΟΝ — ΙΟΝ — ΟΙΑΝ ΘΗΡΑΝ

> 13 : διά ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

*Έκστην Σάββατον :

δραν 13 : διά ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ —

ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ — ΒΑΘΥ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ — ΑΓ. ΚΗΡΥ

ΚΟΝ — ΠΕΙΡΑΙΑ

> 18 : διά ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ — ΧΙΟΝ

ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΝ «ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΒΟΣΚΟΤΟΠΩΝ»

ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΛΙΕΥΣΙΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΚΤΡΟΦΗΝ ΙΧΘΥΩΝ

Η Ιαπωνία, περιθαλλομένη ύπο τής θαλάσσης, έχαρτάται από τὴν διαδικασίαν ως μίαν σημαντικήν πηγήν τροφής του λαού της άπο αρχαιοτάτων χρόνων. Σήμερον τὰ 60% τῆς ζωικῆς πρωτείνης τῶν Ιαπωνών έχαρτάνται από τὰ προϊόντα τῆς διαδικασίας.

Άπο αρχαιοτάτων χρόνων οἱ Ιάπωνες μετεχειρίσθησαν διαφόρους τρόπους διὰ τὴν διατήρησιν καὶ βελτίωσιν τῆς θαλασσίας πανίδας εἰς τὰ παράκτια ὅδατα τῆς χώρας τῶν. Εφόρτισαν π.χ. διὰ τὴν τοποθέτησιν φλιθίνων στρωμάτων καὶ ἀπομάκρυνσιν βλασφεμῶν βρύνων ἀπό τὸν βυθόν, ως καὶ διὰ τὸν περιορισμὸν τῆς διαδικασίας διαφόρων χρηστίμων εἰδῶν ιχθύων εἰς ώρισμένας ἐποχάς.

Κατὰ τὰ δελεατεῖα σόμως ἔτη, λόγῳ τῆς ἀνόδου τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου, ή ζητησις λιχνών καὶ ὀστρακοειδῶν, ψυχλῆς ίδιας κλάσεως, τίνει νὰ ὑπερβῇ τὴν προσφοράν. Λόγῳ τῆς ηγεμόνης ταύτης ζητήσεως καὶ τῆς προβλεπομένης αὔξησεως τοῦ πληθυσμοῦ καθίστασαι ἀπαραίτητος ἡ αὔξησις τῆς παραγωγῆς τῆς θαλασσίας προφῆς.

Πρὸς τούτο διάφορα προγράμματα καὶ ἐρευναὶ διεξάγονται εἰς τὴν Ιαπωνίαν διὰ τὴν καλυτέραν χρήσιν τῶν παρακτίων ὅδων. Τὸ σύνθημα τὸ δόποιον ἐπικρατεῖ τῷρα μεταξὺ τῶν ἀλιευτικῶν κύκλων εἰναι μακράς ἀπὸ τὴν ἀλιεύσιν - πρὸς τὴν ἀναπαραγωγὴν ιχθύων, ἥτοι τὴν δημιουργίαν «βοσκοτόπων εἰς τὴν θάλασσαν». Φυσικά ὑπάρχουν ἀρκετά προσβλήματα, διότι ἡ θάλασσα εἶναι ἔνας φυσικὸς κόσμος μὲ ίδιαίτερον χαρακτήρα.

Ο Ιαπωνικὸς λαός, δόμως, βοθιθύμενος ἀπὸ τὴν ἐπιστημονικὴν καὶ τεχνικὴν πρόδοσιν, προχωρεῖ βῆμα πρὸς βῆμα πρὸς πραγματοποίησιν τοῦ μακροχρονίου ὄνειρου του, τῆς δημιουργίας «βοσκοτόπων εἰς τὴν θάλασσαν διὰ τὴν καλλιέργειαν καὶ ἐκτροφὴν ιχθύων. Κατέτωρα ἐκτίθενται αἱ προσπάθειαι πρὸς τὴν πραγματοποίησιν τούτων.

ΠΟΛΥΚΑΤΟΙΚΙΑΙ., ΙΧΘΥΩΝ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗ ΤΗΝ ΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΑ ΒΡΥΩΝ

Είναι γνωστόν ἀπὸ αρχαιοτάτων χρόνων, ὅτι ὅπου ὑπάρχει ἐν βυθισμένον πλοῖον, συγκεντρώνται ἀγέλαι ιχθύων, ἐνῷ ἀναπτύσσονται βρύναι εἰς αὐτὸν καὶ δημιουργεῖται εὐνοϊκὸν περιβάλλον διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ιχθύων.

Μία ἐπιστημονικὴ ἔρευνα τοῦ φαιμογένου τούτου ὀδήγησεν εἰς τὴν συνεργασίαν τῆς Κυβερνήσεως, τῶν τοπικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τῶν ἀλιευτικῶν ἐπιχειρήσεων διὰ τὴν κατασκευὴν «πολυκατοικίων εἰς τὸν θαλάσσιον βυθὸν εἰς διάφορα μέρη τῆς χώρας. Τούτο γίνεται διὰ τῆς συσσωρεύσεως ἐπαλλήλων κοίλων τοιμεντούθων, ἐνὸς τετρ. μέτρου περίπου, εἰς μερικάς δὲ περιοχάς αἱ «πολυκατοικίαι» αὐτοὶ ἀποτελοῦνται ἀπὸ 3.000 παρομοίους τοιμεντολίθους.

Υπάρχουν ἀκόμη προγράμματα διὰ τὴν διαμόρφωσιν τοῦ θαλασσίου βυθοῦ δι' ἐξσκαφῆς καὶ ἀλιγήσης τῶν ρευμάτων, ὡστε νὰ ἐξασφαλισθῇ κατάλληλος ροή ὑδατος πρὸς ἐξασφάλισιν τοῦ πολλαπλασιασμοῦ τῶν ιχθυοειδῶν. Τὸ «Υπουργεῖον Γεωργίας καὶ Δασῶν καὶ ὁ Σταθμός Γεωργικῶν Ερευνών κατεσκεύασσαν ἔνα πρότυπον κόλπον διὰ τὴν μελέτην τῆς ροής τοῦ θαλασσίου ὑδατος διὰ τῆς δημιουργίας τεχνητῶν παλιρροιῶν καὶ ρευμάτων.

Είναι γνωστόν, ἐξ ἄλλου, ὅτι ὁ ἐνάλιος κόσμος ἔχει ψηλὸν ποσοστὸν θυητισμότητος ἀμέσως μετὰ τὴν ἐκκαλάψιν καὶ μόνον ἐν μικρῷ ποσοστῷ δύναται νὰ ἐπιζήσῃ καὶ νὰ ἀναπτυχθῇ. Μειούνται δὲ ἀποτόμως ἡ θυητισμότης αὐτῆς διὰ τὴν ιχθυοειδῶν εἰς ώρισμένον βαθμόν.

Ἐκ τούτου προκύπτει ὅτι τὰ νεογνὰ ταῦ-

τα, ἔαν ἀφεθοῦν εἰς τὴν θάλασσαν, ἀφοῦ ἀποκτήσουν ἵκανότητα ἐπιβιώσεως, θὰ ἀναπτυχθοῦν καὶ θὰ ἀποδοῦν σημαντικὴ τροφῆ. Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη οἱ Ιάπωνες ἐπιστήμονες κατώρθωσαν μετὰ ἀπὸ πολλοὺς κόπους τὴν τεχνητὴν καλλιέργειαν πολλῶν χρηστίμων εἰδῶν ιχθύων. Ή καλλιέργειες αὐτὴ ἐπετεῖχη μὲ τὴν γνάσιν τῶν συνθηκῶν ὠδοκίας καὶ ἐκολάψιες τῶν εἰδῶν τούτων.

Ἡ καλλιέργεια πολλῶν, κυπρίνου, πέρκης, γόγγρου, δοκτάποδος, στρειδιών, γαρίδας κλπ. ἔχει ὑπερβῇ τὸ στάδιον τῶν πειραμάτων καὶ εἶναι δυνατή ἡ ἀναπαραγωγὴ μεγάλων ποσοτήτων ιχθύων.

Ἡ Κυβέρησις καὶ αἱ τοπικαὶ ὑπηρεσίαι ἔχουν μέχρι τοῦδε ἐγκαταστήσει περὶ τὰ 20 ἐκεντραῖς αναπαραγωγῆς ιχθύων εἰς διάφορα μέρη τῆς χώρας. Κατὰ τὸ 1967 π.χ. τὰ κυβερνητικά κέντρα παρήγαγον περὶ τὰ 50 ἐκατομμύρια νεογνά γαρίδας. «Οταν τὰ νεογνά ἀναπτυχθοῦν ἀφήνονται εἰς κατάλληλα παράκτια ὅδατα μέσω τῶν τοπικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τὰς ἀλιεύσιτων συνεταιρισμῶν. Περιττὸν νὰ λεχθῇ ὅτι προηγουμένων ἔχει λεπτομερῶς ἐξετασθῆ ἡ θερμοκρασία, ἡ περιεκτότης εἰς ἄλσατα, τὰ ρέματα καὶ αἱ ἄλλαι συνθήκαι τῆς περιοχῆς.

Μὲ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς τεχνικῆς εἰς τὴν καλλιέργειαν νεογνῶν ιχθύων, ἐδημιουργήθησαν ιδιωτικοὶ ὁργανισμοί, καθοδηγούμενοι ἀπὸ εἰδικούς, διὰ τὴν παραγωγὴν μεγάλων ποσοτήτων νεογνῶν πρὸς πώλησιν εἰς ἐπιχειρήσεις ἀσχολουμένας μὲ τὴν καλλιέργειαν τούτων.

Ἀναφέρεται π.χ. ὅτι τὸ Ινστιτούτον «Ερευνῶν Οστρακοειδῶν», εἰς τὴν Β.Α. Ιαπωνίαν δύναται νὰ παράγῃ περὶ τὰ 4 ἑκατομμύρια διστρακοειδῶν. «Ετερον παράδειγμα εἶναι μία ιδιωτικὴ ἑταῖρια εἰς τὴν πόλιν Γιαμαγκούσι τοῦ Ν.Δ. Ιαπωνίας, ἡ οποία ἐκτρέφει νεογνά γαρίδας.

Ἡ ἀνάπτυξις τῆς καλλιέργειας νεογνῶν ιχθύων κατέστησε δυνατὸν τὸν ἐλεγχὸν τῆς ζωῆς πολλῶν χρηστίμων εἰδῶν ιχθύων κατὰ διαφόρους τρόπους. Π.χ. διεξάγονται πειράματα διὰ τὸν ἐλεγχὸν τῆς συμπεριφορᾶς τῆς τεχνητῆς καλλιέργειας πρόστοφας καὶ τῆς γαρίδας εἰς τὴν θάλασσαν. Οὕτω τὰ ιχθυ-

ειδῆ ταῦτα, διὰ τὴν εύρισκωνται εἰς τὰς τεχνητὰς λίμνας ἀναπαραγωγῆς, ἐκπαιδεύονται διὰ νὰ ἀνταποκρίνωνται καθ' ὥρισμένον τρόπον εἰς ώρισμένας συγχρότητας ήχητικῶν κυμάτων. Έν τῷ μεταξὺ διεξάγονται πειράματα διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν ἐγχωρίων ὀστρακοειδῶν διὰ τῆς διασταύρωσεως αὐτῶν μὲ εἰδή τοῦ έξωτεροκού.

ΠΡΟΟΔΟΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΑΝ ΙΧΘΥΩΝ

Ἡ καλλιέργεια ιχθύων εἶναι ἔνα ἀπὸ τὰ πλέον ἐντατικὰ μέτρα διὰ τὴν δημιουργίαν «βοσκοτόπων» εἰς τὴν θάλασσαν. Ἡ ἐπιτυχίης καλλιέργεια καὶ μαζικὴ προμήθεια νεογνῶν ιχθύων ήνοιξε τὸν δρόμον πρὸς μεγάλης κλίμακος προγράμματα βοσκοτόπων.

Κατὰ τὸ παρελθόν τὸ μεγαλύτερον πρόβλημα εἰς τὴν τεχνητὴν καλλιέργειαν ιχθύων ήτοι ἡ ἐξάρτησις ἀπὸ τὴν ἀλιεύσιν φυσικῶν ἀναπτυχθέντων νεογνῶν ιχθύων καὶ ὀστρακοειδῶν, τὰ όποια ἔχρησιμοποιούντων ὡς «ποτέρματα». Ἡ ποσότητης σόμως ἡ θερμοκρασία ἔχει λεπτομερῶς ἐξετασθῆ ἡ θερμοκρασία, ἡ περιεκτότης εἰς ἄλσατα, τὰ ρέματα καὶ ἄλλαι συνθήκαι τῆς περιοχῆς.

Π.χ. τὸ μαπαύτου καὶ τὸ ξύλον, τὰ όποια ἔχρησιμοποιούντων μέχρι τοῦδε διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν ἐγκαταστάσεων καλλιέργειαίς ιχθύων, ἀντικαθίστανται βαθμηδόν μὲ νέα υλικά χάλωσα, χλωριούχον βινύλιον καὶ πολυθελένιον.

Τὰ υλικά ταῦτα κατέστησαν δυνατή τὴν κατασκευὴν ἐγκαταστάσεων. «Ηδη κατασκευάσθη μία νέα σχεδία ἐκ χαλυβδίνων σωλήνων, ἡ οποία δύναται νὰ ὀνομασθῇ μία μικρὰ ἐξέδρα εἰς τὴν θάλασσαν, ἐπὶ πειραματικῆς βάσεως.

Ἡ τεχνικὴ πρόοδος ἐδοιθήσει ἀκόμη ὅχι μόνον εἰς τὴν διεύρυνσιν τῶν ιχθυοειδῶν τεχνητῆς καλλιέργειας, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἐξέρεσιν πειραστών περιοχῶν διὰ τὴν ἐξάσκησην των ταύτης. Ἐν τῷ μεταξύ, ἡ παραγωγὴ διὰ τεχνητῆς καλλιέργειας ἐτριπλασιάσθη ἀπὸ 154.000 τόνους τὸ 1955 εἰς 405.000 τόνους τὸ 1966 καὶ ἐξακολουθεῖ ἀκόμη νὰ ἀνέρχεται.

Ἐπὶ τοῦ παρόντος διάφορα εἴδη ιχθύων, ὀστρακοειδῶν καὶ βρύνων καλλιέργονται εἰς διάφορα μέρη τῆς Ιαπωνίας, ἐπὶ πειραματικῆς βάσεως.

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

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

Cables to all offices : "KYKLADES"

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

Branch offices at :

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

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

πό τας τοπικάς θαλασσίας συνθήκας. 'Η καλλιέργεια ίχθυν είναι πλέον έντατη είς την δυτικήν Ιαπωνίαν.

Τελευταίως έστημεώθη πρόδοσης είς την παρασκευήν της τροφής τῶν ίχθυν καὶ εἰς τὰ ύγειονομικά μέτρα ἐναντίον ἀσθενειῶν.

ΤΡΙΔΙΑΣΤΑΤΟΣ ΧΡΗΣΙΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

'Η κυριωτέρα μέθοδος καλλιέργειας, ἡ δύποια ἀκόλουθείται τώρα, είναι τὸ σύστημα «σχεδίας» ἡ σημαντήρος, κατὰ τὸ ὅποιον πολλὰ πλασία κρεμώνται εἰς τὴν θάλασσαν τὸ ἐπί τοῦ ἄλλου σὰν φαί. Τοῦτο ἐπιτρέπει τὴν κατακόρυφον χρησιμοποίησιν τῆς εὐφορίας τοῦ θαλασσίου ὑδάτος —ἐν μεγάλον πλεονέκτημα ἐσυγκρίσει πρὸς τὰ ἀγροκτήματα, τὰ ὅποια ἔκμεταλλεύονται μόνον τὴν ἐπιφάνειαν τοῦ ἐδάφους. Λόγω τοῦ πλεονεκτήματος τούτου, τὸ σύστημα τῶν πλασίων χρησιμοποιεῖται εἰς τὴν καλλιέργειαν ὁστράκων καὶ στρειδῶν.

'Η καλλιέργεια ίχθυν, ἀν καὶ ἔχει μακράν ιστορίαν εἰς τὴν Ιαπωνίαν, πειριωρίζεται μέχρι προσφάτως εἰς ἥμεραν ὕδατα εἰς τὰ ἐσώτατα ἄκρα τῶν κόλπων. 'Ο λόγος ἡτο διτοὶ οἱ συχνοὶ τυφώνες καὶ οἱ ίσχυροὶ ἐποχιακοὶ αὔνεμοι τοῦ χειμῶνος, λόγω τῆς γεωγραφικῆς θέσεως τῆς Ιαπωνίας, δημιουργοῦν μεγάλα κύματα, τὰ ὅποια θὰ κατέστρεφαν τὰς ἔγκαταστάσεις ἔστο καὶ ἀν εύρισκοντο εἰς τὰ πλέον μοχύα μέρη.

Οἱ Ιάπωνες, δῶμα, οἱ ὅποιοι ἐπιθυμοῦν ζωηρῶν νά κατασκευάσουν βοσκοτόπους, καταβάλλουν πᾶσαν προσπάθειαν διὰ τὴν χρησιμοποίησιν ὅλων τῶν παρακτίων ὑδάτων διὰ τὴν καλλιέργειαν ίχθυν καὶ χρησιμοποιούν διαφόρους τρόπους διὰ νὰ ὑπερβούν τὴν δυσκολίαν ταύτην.

"Ἐνας τρόπος είναι ὁ «φράκτης - κυματοθραύστης» καὶ τὸ «ἀνάχωμα - κυματοθραύστης» (περιλαμβανομένων καὶ ὑποδρυχίων τύπων). Κατὰ τὸ πρῶτον σύστημα χρησιμοποιούνται: ἀρκετά ἔκαποντάδες χαλινδρίνων σωλήνων ὑψους 10 ἔως 20 μέτρων. Οἱ σωλήνες οὗτοι τοποθετούνται κατὰ μῆκος τῆς ἀκτῆς ἢ τοῦ στομίου τοῦ κόλπου διὰ νὰ θρύωνται τὰ κύματα «καὶ νὰ μὴ φάνουν εἰς τὰ ἐστωτικά» ὕδατα ὃντος ὑπάρχουν αἱ ἔγκαταστάσεις καλλιέργειας. Μὲ τὸ σύστημα τούτῳ ἐπετεύχθη ἡ ἔκμεταλλευσις ὕδατων, ὅπου ἀλλοτε ἡτο ἀδύνατος.

"Ἐνας νέον σχέδιον ἐπὶ τοῦ ὅποιον διεξάγονται ἀκόμη πειράματα, είναι ὁ «ἐπιπλέων κυματοθραύστης». 'Ο «φράκτης - κυματοθραύστης» ἢ τὸ «ἀνάχωμα - κυματοθραύστης» δύνανται νὰ τοποθετηθοῦν εἰς ὕδατα ὅπου τὸ βάθος δὲν ὑπερβαίνει τὰ 10 μέτρα. 'Εάν, δῶμα, ἡδύνατο νὰ τοποθετηθῇ ἔνας ἐπιπλέων κυματοθραύστης, θὰ ἡτο δυνατή ἡ καλλιέργεια ίχθυν εἰς ὕδατα μέχρι δάθους 50 μέτρων. Εἰς τὸ πειραματικὸν στάδιον εὑρίσκεται ἀκόμη καὶ ἡ δημιουργία «θαλασσίων βοσκοτόπων», οἱ ὅποιοι παρουσιάζουν πολλὰ πλεονεκτήματα. Πρώτον, ἐπειδὴ τὰ κύματα είναι

πλέον ἡρεμα κοντά εἰς τὸν θαλάσσιον βυθόν, οἱ «θαλασσόποι» δύνανται ν' ἀναπτυχθοῦν καὶ εἰς ἔκεινα ἀκόμη τὰ ὕδατα, ὅπου ἡ ἐπιφάνεια ἔχει μεγάλα κύματα. Δεύτερον, τὸ θαλάσσιον ὕδωρ κοντά εἰς τὸν πυθμένα σπανίως ἐπηρεάζεται ἀπὸ τὴν θερμοκρασίαν τῆς ἀποσφαίρας ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὸ ὕδωρ τῆς ἐπιφανείας. 'Επομένως, δύνανται νὰ καλλιέργηθον ἔκεινοι ίχθυς καὶ ὁστράκοδερμα, τὰ πόλια ἐπηρεάζονται ἀπὸ τὰς διακυμάνσεις τῆς θερμοκρασίας. Τρίτον, τὸ ὕδωρ τῆς ἐπιφανείας μολύνεται εύκόλως, λόγω τῶν ἀπορριμμάτων τῶν πόλεων, ἐνῷ τὸ ὕδωρ κοντά εἰς τὸν πυθμένα ἐπηρεάζεται ὅτι λιγότερον.

Πρός τὸ παρόν διεξάγονται πειράματα διὰ τὴν ἀνάπτυξιν «θαλασσίων βοσκοτόπων» εἰς τὸν βυθόν, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν Κυβέρνησιν καὶ μερικοὺς τοπικοὺς δημοσίους ὄργανοις μεταξύ, κυρίως διὰ τοὺς σολωμούς, δηστρακά, μαυρογαρίταρια κ.λ.π. 'Η παραγωγὴ τῶν καλλιέργειμάνων ίχθυν είναι ὑψηλοτέρα παρὰ εἰς τὴν περιπτωσιν καλλιέργειας αὐτῶν πλησίον τῆς ἐπιφανείας.

Διεξάγονται ἀκόμη πειράματα διὰ τὴν χρήσιν τεχνητοῦ φωτισμοῦ εἰς τὸν θαλάσσιον βυθόν εἰς βάθος ὅτι σάν των 100 μέτρων, ὅπου δέν φθανει τὸ ἡλιακὸν φῶς. Μὲ τὸν τεχνητὸν φωτισμὸν εἰς βάθη διόπου καὶ τὴν ἡμέραν ἀκόμη ὑπάρχει ἀπόλυτον σκοτάδι, προσελκύονται ίχθυες. 'Εάν τὰ πειράματα ταῦτα ἐπιτύχουν, θὰ είναι δυνατή ἡ καλλιέργεια ίχθυν εἰς τὸν βάθος 100 μέτρων.

Τὰ σχέδια προβλέπουν ὅτι τὰ ίχθυοτροφεῖα σάν αντιπτύσσωνται περισσότερον εἰς βαθύτερα ὕδατα, ἐνῷ θὰ χρησιμοποιούνται διάφοροι κατασκευαὶ καλλιέργειας ίχθυν συνδεμένα. Οὕτω ἀναμένεται περαιτέρω πρόδοσης διὰ τὴν πλῆρη ἔκμεταλλευσιν τῆς βιολογικῆς παραγωγικότητος τῶν παρασκτίων ὕδατων ἀπὸ τὴν ἐπιφανείας μέχρι τοῦ βυθοῦ τῆς θαλάσσης.

ΚΟΙΝΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑ

Κατὰ τὴν παραμονὴν τῆς ὁλοκληρωτικῆς ἐφαρμογῆς τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης (1957), δηλαδὴ δέκα καὶ πλέον ἔτη ἀπὸ τῆς συνάψεως τῆς, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ὅποιων παρεχεθῆ ὄλος ὁ ἀναγκαῖος χρόνος διὰ τὴν προσαρμογὴν ἔγκαταστάσεων, ὀργάνωσεων καὶ ὑπερεσιῶν πρὸς ἐπίτευξιν τῶν ἐπιδιωκομένων ὑπὸ τῆς Συνθήκης σκοπῶν, ἔξετάζεται ἡ θέσις τῆς ἀλιείας εἰς τὰ κράτη μελή τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς. 'Επιβάλλεται κυρίως ἡ προσαρμογὴ εἰς τὰς ἀνάγκαιas τῶν 230 ἐκαπομύριων κατοίκων τῆς ἔξι χωρῶν τῆς Κοινότητος, εἰς τὰς ὅποιας αἱ συνθήκαι παραγωγῆς δέν είναι αἱ αὐταὶ. Εἰς δυσχερῆ θέσιν θὰ εύρεθον κυρίως ἡ Ἰταλία καὶ ἡ Γαλλία διὰ νὰ ἀντεπεξέλθουν εἰς τὸν συναγωνισμὸν ἐντὸς τῆς Κοινότητος. 'Η ιταλικὴ λ.χ. ἀλιεία ἔργαζεται εἰς τὰ ὕδατα τῆς Μεσογείου, πολὺ διχρότερον ιχθυοθριθῆ ἀπὸ τὰ ἀτλαντικά, ὅπου κινεῖται ὁ γαλλικὸς ἀλιευτικός στόλος. 'Αλλὰ

τόσον ὁ ιταλικὸς ὅσον καὶ ὁ γαλλικὸς στόλος ἐπιβαλλούνται μὲ μεγαλυτέρας διπλαναὶ κινήσεως τῶν ἀλιευτικῶν, ἐν μέρει ὄφειλομένας εἰς τὸ ὑψηλὸν ἐπίπεδον μισθῶν καὶ τῶν ὑπερμέτρων κοινωνικῶν ἀσφαλίσεων.

'Η μονάς τοῦ κόστους τῆς ἀλιευτικῆς παραγωγῆς τῶν διαφόρων ἀλιευτικῶν στόλων τῆς Κοινότητος δὲν είναι δυνατὸν νὰ ἔξετασθῇ ὑπὸ ἀπόλυτον ἀξίαν, ἀλλὰ σχετικῶς μὲ τὴν καθ' ἔκστον ἀλιέα παραγωγικότητα. 'Επὶ παραδείγματι ὁ Γερμανὸς ἀλιεὺς παράγει κατὰ τοὺς τοῦς ὑπευθύνους ὑπολογισμοὺς ἀλίευμα ἀξίας 100 ἑπτσίως, ἔναντι 21 τοῦ Ἰταλοῦ. Μεμονωμένα μέτρα δὲν είναι δυνατὸν νὰ ἐπιλύσουν τὸ πρόβλημα. Μόνον ἡ Ε.Ο.Κ., ἀναγνωριζομένη ὑπὸ πάντων ὡς ὑπευθύνου κύρους Ὁργανισμός, δύναται νὰ ἐπιβάλῃ μέτρα διὰ νὰ ἀπαλεῖψῃ τὰς ὑφισταμένας αἵνιστροπιας κόστους μεταξὺ τῶν χωρῶν τῆς Κοινότητος. Περὶ κόστους ἐλληνικῆς παραγωγῆς δὲν γίνεται λόγος. Είναι ὑψηλότερον ὅλων.

ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΛΙΕΙΑΣ

'Εμπειρογνώμονες τῆς ἀλιείας ἐδήλουν πρὸ ἡμερῶν, ὅτι τὰ προϊόντα τῆς ἀλιείας δὲν θὰ είναι δυνατὸν νὰ φάσουν εἰς τὸ μέλλον ποσότητα 2-4 φοράς ἀνωτέραν τῆς σημερινῆς, σχετικῶς πρὸς τὰ ἀλιευόμενα εἰδῆ ιχθύων.

Κατὰ τὸν παρόν διεξάγονται πειράματα διὰ τὴν ἀνάπτυξιν φωτισμοῦ εἰς τὸν θαλάσσιον βυθόν εἰς βάθος ὅτι σάν των 100 μέτρων, ὅπου δέν φθανει τὸ ἡλιακὸν φῶς. Μὲ τὸν τεχνητὸν φωτισμὸν εἰς βάθη διόπου καὶ τὴν ἡμέραν ἀκόμη ὑπάρχει ἀπόλυτον σκοτάδι, προσελκύονται ίχθυες. 'Εάν τὰ πειράματα ταῦτα ἐπιτύχουν, θὰ είναι δυνατή ἡ καλλιέργεια ίχθυν εἰς τὸν βάθος 100 μέτρων.

Τὰ σχέδια προβλέπουν ὅτι τὰ ίχθυοτροφεῖα σάν αντιπτύσσωνται περισσότερον εἰς βαθύτερα τῶν διόποι τῶν σημειοῦν διάγραμμα ποικίλλον ἀπὸ 100-200 ἑκατομ. τόννων ἐπησίως. 'Ο σημερινὸς δύκος κείται γύρω εἰς τὰ 50 ἐκαπομύρια τόννων καὶ συνεπώς ἡ ἐπέκτασις τῆς ἀλιευτικῆς διομήναις θὰ περιορίστη μόνον εἰς 50-100 ἐκαπομύρια τόννων, ἀλλὰ καὶ αὐτὴ ἡ αὔξησις δέν είναι δυνατὸν νὰ πραγματοποιηθῇ μόνον αἱ προπάθειαι συνάψεως διεθνῶν συμφωνῶν πρὸς ληφθῆ προστατευτικῶν καὶ κατευθυντήριων μέτρων καταλήσουν εἰς θετικὸν ἀποτέλεσμα.

'Ο ἐν λόγῳ ἐμπειρογνώμων καθώρισεν

ὅτι τὰ εἴδη ἀτίνα κοινῶς ἀλιεύονται είναι εἰδης ἐπιφανείας

«ἀπειδεῖσας» ως αἱ ρέγγαι, αἱ σαρδέλλαι καὶ αἱ σκόμβροι, καὶ εἰδης «βυθοῦ»

οἱ βακαλάοις κ.λ.π.

Προηγουμένως ὁ Καναδὸς ὑφουπουργὸς

«Ἀλιείας κ. Νήγτλερ» ὑπέδειξε τὰς δυνατότητας τοῦ μέλλοντος ἐνώπιον ὁμάδος ἀποτελουμένης ἐξ ἀντιπροσώπων 34 χωρῶν.

Εἰς τὸ παρελθόν, ἐκάστη δεκαετία κατέγραψε, κατὰ τὸν κ. Γκούλλαντ, διπλασισμὸν τῆς ἀλιευτικῆς παραγωγῆς καὶ ἀν τοῦτο διατηρηθῇ ἐπὶ 15-20 ἑτη, ἡ ἐκμεράλλευσις τῶν γνωστῶν ιχθυολογικῶν πηγῶν θὰ φάσῃ τὸ ἐσχατον ὄριον.

Συνεπῶς, κατέληξεν ὁ ἐμπειρογνώμων, ἡ αὔξησις δυνατῶν νὰ κρατηθῇ εἰς ἐπίπεδα πραγματικῶν σταθερά, μόνον ἀν ποτὲ ἀποφασισθοῦν νὰ χρησιμοποιηθοῦν καὶ τὰ μέχρι τοῦδε παραμεληθέντα εἰδη ιχθύων.

YOUR AGENTS AT JEDDAH ASSOCIATED AGENCIES FORMERLY LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

Long Established and Specialising for years in Agency and Stevedoring, also in liner cargoes

LONDON **TROODOS SHIPPING AND TRADING LTD**
RODWELL HOUSE, MIDDLESEX STR., E1
T.L. BISHOPSGATE 1306 (5 Lines) TX. 25417
Teleg. TROODOSHIP LON

SAUDI ARABIA

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

april 1968
construction
begins on a
series of
SD 14 - type
14.000-ton
cargo vessels at
HELLENIC SHIPYARDS
Skaramanga, Greece



Η ΝΕΑ ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΠΕΡΙ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ 1966

ΤΟΥ Κ. ΧΡ. ΝΤΟΥΝΗ ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Λ.Σ.

1. ΓΕΝΙΚΑ

'Από της 21ης Ιουλίου 1968 πρόκειται νά τεθή διεθνώς ἐν ισχύι ἡ νέα Διεθνής Σύμβασις «περὶ γραμμῶν φορτώσεως 1966», τὴν ὅποιαν ἡ Ἐλλάς ἔκυρωσε διὰ τοῦ ὑπὸ αριθ. 391/1968 Ἀναγκαστικοῦ Νόμου.

Ἡ ὡς ἄνω Διεθνῆς Σύμβασις ἐφαρμόζεται: α) εἰς πλοῖα ἑκτελοῦντα διεθνεῖς πλόας καὶ β) εἰς πλοῖα φέροντα τὴν σημαίαν Κράτους, τοῦ ὅποιου ἡ Κυβέρνησις εἶναι συμβαλλομένη Κυβέρνησις. Ὅποιο τοῦ ἄρθρου 5 παράγραφος οἱ (ε) τοῦ κυρωτικοῦ τῆς Σύμβασιος ἀν. Νόμου παρέχεται ἔξουσιοδότησις ὅπως διὰ Β. Διατάγματος ἐπεκτείνεται ἡ ἐφαρμογὴ τῆς Σύμβασεως καὶ ἐπὶ κατηγορίῶν τινῶν πλοίων καταπλεόντων εἰς ἑλληνικοὺς λιμένας καὶ τελούντων ὑπὸ σημαίας Κρατῶν, μὴ προσχωρούντων εἰς τὴν Σύμβασιν.

Τῶν διατάξεων τῆς Σύμβασεως ἔξαιρούνται τὰ πολεμικά, τὰ ἀλιευτικά καὶ τὰ πλοῖα ψυχαγωγίας. Ἐπίσης ἐκ τῶν νέων πλοίων τὰ κάτω τῶν 24 μέτρων καὶ ἐκ τῶν ὑπαρχόντων τὰ κάτω τῶν 150 κ.ο.χ. Μολονότι εἰς τὴν νέαν Σύμβασιν, καθὼς καὶ εἰς τὴν προγενετέραν τοῦ 1930, ἔξαιρούνται τῶν διατάξεων τῆς τὰ πλοῖα ψυχαγωγίας καὶ τὰ ἀλιευτικά, ὁ κυρωτικὸς Νόμος προβλέπει διὰ ἡ Ἐλληνικὴ Κυβέρνησις δύναται νὰ προβῇ εἰς τὴν σύνταξιν Κανονισμῶν, διὰ ὧν ἡ χάραξις γραμμῆς φορτώσεως θὰ ἐπεκτείνεται καὶ εἰς τὰ πλοῖα ταῦτα. Οἱ ἐν λόγῳ Κανονισμοὶ κυροῦνται διὰ Βασιλικῶν Διατάγμάτων ἐκδιδούμενων κατ' ἔξουσιοδότησιν τοῦ ἄρθρου 5 παράγρ. 1 (δ) τοῦ κυρωτικοῦ Α.Ν. Ὡς γνωστόν, ἀνάλογοι ρυθμίσεις ἔχουν προγραμμήται καὶ εἰς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ 1960, ὡς π.χ. τὰ σωστικά μέσα θαλαμηγῶν καὶ ἀλιευτικῶν. «Οσον ἀφορᾷ τὴν προβλεπομένην ἔξαρσειν τῶν πολεμικῶν πλοίων δέον νὰ σημειωθῇ διὰ ἔξαιρούνται τὰ ἀποκλειστικῶν διὰ πολεμικούς σκοπούς χρησιμοποιούμενα πλοῖα καὶ οὐχὶ τὰ κρατικὰ πλοῖα. Τὰ τελευταῖα ταῦτα δέον νὰ θεωρηθῇ διὰ ἔξαιρούνται μόνον ἐάν υφίστανται εἰδικαὶ διατάξεις προβλέπουσαι ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου.

Κατὰ τὸ ἄρθρον 2 τῆς Σύμβασεως:

- (i) «Διεθνῆς πλούσια» σημαίνει τὸν πλοῦν ἀπὸ χώραν εἰς ἡν ἐφαρμόζεται ἡ Σύμβασις, εἰς τινὰ λιμένα ἑκτὸς τῆς χώρας ταῦτης ἡ καὶ ἀντιστρόφως.
- (ii) «Νέον πλοῖον» σημαίνει πλοῖον τοῦ ὅποιου ἡ τρόπις ἔτεθη ἡ τὸ ὅποιον εὐ-

ρίσκεται εἰς ἀνάλογον στάδιον κατασκεψῆς κατὰ ἡ μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ἐνάρξεως τῆς Σύμβασεως (21.7.68)

- διὰ ἕκαστον συμβαλλόμενον Κράτους.
- (iii) «Ὑπάρχον πλοῖον» σημαίνει πᾶν πλοῖον, τὸ ὅποιον δὲν εἶναι νέον.

Συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 24, ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως ισχύος τῆς νέας Σύμβασεως ἡ Διεθνῆς τοιαύτη περὶ γραμμῶν φορτώσεως 1930, ἡτὶς εἰχε κυρωθῆ διὰ τοῦ N. 5848/1933, θὰ ἔξακολουθήσῃ ισχύουσα διὰ πλοῖα:

- α) 'Ἐφ' ὃν δὲν ἐφαρμόζεται ἡ νέα Σύμβασις.

β) 'Ἐφ' ὃν ἐφαρμόζεται μὲν ἡ νέα Σύμβασις, ἀλλὰ ἐπὶ τῶν ζητημάτων μόνον ἐκείνων διὰ τὰ ὅποια δὲν προβλέπει αὐτῆς ρητῶς.

β) περιπτώσιν συγκρύσεως τοῦ κειμένου τῶν δύο Σύμβασεων, ὑπερισχύουν αἱ διατάξεις τῆς νέας Σύμβασεως.

Οἱ Κανονισμοὶ τῆς νέας Διεθνοῦς Σύμβασεως, οἵτινες περιέχονται εἰς τὸ παράρτημα I αὐτῆς, ἐφαρμόζονται μόνον ἐπὶ νέων πλοίων, προκειμένου ὅμως περὶ ὑπαρχόντων πλοίων, ἔξαιρεσί τῶν κάτω τῶν 150 κ.ο.χ., δύνανται ταῦτα νὰ ἐπωφεληθῶν οἰσασθήτο πειρατείας τοῦ ὕψους ἔξαλων ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅμως, διὰ πληροῦν ἀπάσας τὰς ἀπαιτήσεις τῆς νέας Σύμβασεως. Σημειούνται διὰ αἱ πλεῖσται Κυβερνήσεις ἔχρησιμοποίησαν τὴν παρεχομένην ὡς ἀνα εὐχέρειαν τῆς Σύμβασεως καὶ ἔξεδωσαν πρὸ τῆς 21.7.1968 Κανονισμούς διὰ τὸ παρέσχον ὑγιημένον ὕψος ἔξαλων τῶν ὑπάρχοντων πλοίων τὰ ὅποια πληροῦν ἀπάσας τὰς ἀπαιτήσεις τῆς νέας Σύμβασεως, διὰ τὰ ὅποια ἡ Δ.Σ. περὶ γραμμῶν φορτώσεως 1930 προέβλεπεν διὰ τὸ ὕψος ἔξαλων τῶν ἐν λόγῳ πλοίων καθορίζεται κατὰ τὴν γενικήν κρίσιν τῆς Ἀρχῆς. Παρ' ἡμῖν ἔξεδοθή τὸ ὑπὸ αριθ. 354/1967 Β.Δ. «περὶ ἐγκρίσεως καὶ θέσεως εἰς ἐφαρμογὴν Κανονισμού περὶ καθορισμού ὕψους ἔξαλων α) δεξαμενοπλοίων μῆκους 600 μέχρι 1.200 ποδῶν, β) ξηρού φορτίου μῆκους 750 μέχρι 1.200 ποδῶν καὶ γ) πλοίων εἰδικοῦ τύπου μῆκους 600 μέχρι 1.200 ποδῶν.

2. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τὰ εἰς τὴν Σύμβασιν ὑπαγόμενα πλοῖα εἰπιθεωροῦνται περιοδικῶς ἀνά διαστήματα μὴ ὑπερβαίνοντα τὰ πέντε ἐτῶν πρὸς τὸν σκοπὸν ἀνανεώσεως τοῦ Διεθνοῦς Πιστοποιητικοῦ Γραμμῆς Φορτώσεως. Υπὸ ἔκδιδομένου Β. Δ. Διατάγματος ἡ διάρκεια ισχύος τοῦ πι-

στοποιητικοῦ διὰ τὴν πενταετής. Δεδομένου ὅτι αἱ γενικαὶ ἐπιθεωρήσεις διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς κλάσεως Νηογνώμονος ἐνεργούνται καθ' ἕκαστην τετραετίαν, ἐπὶ τῷ εὐκαιρίᾳ ταῦτη τὸ πλοῖον ἐπιθεωρεῖται συγχρόνως καὶ διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ, μὴ ἔξαντλουμένης κατ' οὐσίαν τῆς πενταετίας.

Ἀνεξαρτήτως τῆς κατὰ τὸ ἀνωτέρω ἐπιθεωρήσεως, τὰ πλοῖα ὑπόκεινται εἰς περιοδικὴν ἐπιθεωρήσην καθ' ἕκαστην ἐτησίαν συμπλήρωσιν τῆς ἡμερομηνίας ἐκδόσεως τοῦ Πιστοποιητικοῦ καὶ ἐντὸς τριῶν μηνῶν ἀπ' αὐτῆς, πρὸς ἔξασφάλισιν ὅτι δὲν ἐγένοντο μετασκευαὶ εἰς τὸ σκάφος ἢ τὰς ὑπερκατασκευάς, αἵτινες ἥθελον ἐπηρέασει τοὺς καθορίζοντας τὴν θέσιν τῆς γραμμῆς φορτώσεως ὑπολογισμούς καὶ λοιπά στοιχεῖα ὡς ταῦτα λεπτομερῶς ἀναφέρονται ἐν ἄρθρῳ 14 (γ) τῆς Σύμβασεως.

Ἡ περιοδικὴ ἐπιθεωρησης αἱ προδικές περιθέτει διὰ παρατηρησεως γραφομένης ὅπισθεν τοῦ Διεθνοῦς Πιστοποιητικοῦ Γραμμῆς Φορτώσεως.

Πάντα πλοῖον φέρον χαρακτηριστικὰ νεοφανοῦντα τίνος τύπου, ὡς καὶ πάντα πλοῖον τὸ διόποιον δὲν ἀσχολεῖται συνήθως εἰς διεθνεῖς πλοᾶς, ἀλλὰ τὸ ὅποιον, εἰς ἔξαιρετικὰς περιπτώσεις καλεῖται ν' ἀναλάβῃ τὴν ἐκτέλεσιν μεμονωμένου διεθνοῦς πλοῦ, δύναται νὰ ἀπαλλαγῇ οἰσασθήτο παρατηρησης τῆς συμβάσεως, ἐκδιδούμενον πρὸ τοῦ πιστοποιητικοῦ καλουμένου Πιστοποιητικοῦ Ἀπαλλαγῆς Διεθνοῦς Γραμμῆς Φορτώσεως. Ἐν Ἐλλάδι δυνάμεθα νὰ θεωρήσωμεν διὰ σκάφη τοῦ εἴδους τούτου εἶναι τὰ δημηταγωγά ἀνοικτοῦ τύπου, διὰ τὰ ὅποια ἡ Σύμβασις οὐδὲν προβλέπει. 'Ἐφ' ὃσον εἰς τὰ πλοῖα τῆς κατηγορίας ταῦτης ἡ ἐφαρμογὴ τῆς Σύμβασεως δὲν εἶναι πρακτικῶς δυνατή, τὰ ἐπίπεδα ἀσφαλείας τῶν πλοίων τούτων καθορίζονται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

Τὸ πιστοποιητικὸν ἀπαλλαγῆς ἀνανεύται ἀνὰ χρονικὰ διαστήματα μὴ ὑπερβαίνοντα τὰ πέντε ἐτῶν, σημειούμενης μεθ' ἕκαστην ἐτησίαν ἐπιθεωρήσην τοῦ πλοίου εἰδικῆς παρατηρησεως διόπισθεν τοῦ πιστοποιητικοῦ ὡς καὶ εἰς τὸ Διεθνὲς Πιστοποιητικὸν Γραμμῆς Φορτώσεως.

3. ΠΑΡΑΤΑΣΙΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ

Υπὸ τοῦ ἄρθρου 14 τῆς Σύμβασεως καθορίζεται ὅτι τὸ πλοῖον θὰ πρέπει νὰ ἐπιθεωρῆται ὑπωδήποτε κατὰ διαστήματα μὴ

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

"MEDOV"

Ship Managers and Operators, Liner and General Shipping Agents
Chartering, Sale & Purchase Brokers, Oil & Bunkering Contractors
I. A. T. A. Agents



30 VIA BALBI, GENOA

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

Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping

νόπερβαίνοντα τά πέντε έτη, μή ύφισταμένης πρός τούτο δυνατότητος παραπομπής της προθεσμίας ταύτης. 'Εν αρρύθμ. 19 προβλέπεται ότι έτη, μετά τὴν περιοδικήν ἐπιθεώρησην πρὸς ἀνανέωσιν τοῦ Πιστοποιητικοῦ, δὲν δύναται δι' οἰονδήποτε λόγου νὰ ἔκδοθῇ νέον πιστοποιητικὸν δι'. Ἐν πλοίον πρὸ τῆς λήξεως τοῦ ἀρχικῶν ἔκδοθέντος πιστοποιητικοῦ, τὸ πρόσωπον ἡ δι' Ὀργανισμὸς δὸς ποῖος ἐνήργησε τὴν ἐπιθεώρησην δύναται νὰ παραπείνῃ τὴν ίσχὺν τοῦ ἀρχικοῦ πιστοποιητικοῦ διὰ χρονικῆς περιόδου μή ὑπερβαίνουσαν τοὺς πέντε μῆνας. 'Η τοιαύτη παράτασις σημειοῦται διποιεν τοῦ πιστοποιητικοῦ καὶ χορηγεῖται μόνον ὅταν δὲν ἔχουν ἐκτελεσθῆ μετασκευαὶ εἰς τὴν κατασκεῦην, ἔξοπλισμὸν, διατάξεις, ποιὸν καὶ διαστάσεις ὑλικοῦ, αἵτινες ἡθελοῦ ἐπηρεάσει τὸ ὑψός ἔξαλων τοῦ πλοίου. 'Ενταῦθα δι' Σύμβασις περὶ γραμμῶν φορτώσεως ἀκολουθεῖ διάφορον τρόπον ἀντιμετωπίσεως τοῦ θέματος τῆς παραπάσεως ἀπὸ τὸν προβλεπόμενον ὑπὸ τῆς SOLAS τοιοῦτον, καθ' ὅσον δὲν ἐπιτρέπει κατ' οὐδένα τρόπον τὴν παρέλευσιν τῆς πενταετίας χωρὶς τὸ πλοίον νὰ ἐπιθεωρηθῇ. 'Εγένετο, φάνεται, ἀντιληπτὸν ὅτι διάταξις τοῦ Κανονισμοῦ 14 τοῦ Κεφ. I τῆς SOLAS 1960, ἡ καθορίζουσα τὰς προϋποθέσεις χορηγήσεως τῆς παραπάσεως τῶν πιστοποιητικῶν αὐτῆς, εὐκόλως καταστρατηγεῖται ὑπὸ τῶν δισφόρων 'Ἀρχῶν τῶν συμβαλομένων χωρῶν, μὲ ἀποτέλεσμα ἡ παράτασις ἐπὶ πεντάμηνον τῆς διαρκείας τῶν πιστοποιητικῶν νὰ χορηγηται ἀνευ τῆρησεως τῶν προβλεπομένων προϋποθέσεων.

Σημειοῦται ιδιαιτέρως ὅτι συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 16 παρ. 4 τῆς νέας Συμβάσεως, ἀνεξαρτήτως πάσης ἀλλῆς διατάξεως αὐτῆς, πάντα πιστοποιητικὸν διειδύνος γραμμῆς φορτώσεως, ὅπερ εὐρίσκεται ἐν ίσχυ ήτοι καθ' ὅν χρόνον ἄρχεται ή ίσχύς τῆς νέας Συμβάσεως, διὰ τὴν Κυβερνήσιν τοῦ Κράτους τὴν σημαίαν τοῦ ὅποιου φέρει τὸ πλοίον, θὰ παραμεινῇ ἐν ίσχυ ηπὶ δύο ἔτη η μέχρι τῆς λήξεως του, ἐὰν λήγῃ πρὸ τῆς παρελεύσεως τῶν δύο ἔτων. Μετὰ τὸν χρόνον τὸν πάντα τὰ πλοῖα ὑποχρεοῦνται νὰ ἐφοδιασθῶν διὰ πιστοποιητικοῦ Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ γραμμῶν φορτώσεως 1966. 'Η διάταξις αὐτῆς εἶναι ἀνάλογος τῆς ύφισταμένης ἐν τῷ Κανονισμῷ 12 (β) τοῦ Κεφ. I τῆς SOLAS 1960 μὲ τὴν ἔξαιρεσιν ἐνταῦθα ὅτι ύφισταται δι περιορισμὸς τῶν δύο ἔτων.

4. ΑΡΧAI Η ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ

Συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 13 τῆς Συμβάσεως ἡ ἐπιθεώρησις τῶν πλοίων πρὸς τὸν σκοπὸν ἔφαρμογῆς τῶν Κανονισμῶν τῆς Συμβάσεως, δι' ἔκδοσιν, ἀνανέωσιν καὶ ὀπισθογράφησιν τῶν ὑπὸ αὐτῆς προβλεπομένων πιστοποιητικῶν Διεθνοῦς Γραμμῆς Φορτώσεως καὶ Ἀπαλλαγῆς, θὰ ἐνεργήται ὑπὸ ὄργανων τοῦ Κράτους, διναμένης τῆς 'Ἀρχῆς νὰ ἐμπιστευθῇ τὰς ἀνωτέρω χρεασίας εἰς ἔξουσιοδοτημένους ὑπὸ αὐτῆς 'Οργανισμός. Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις ἡ 'Ἀρχὴ ἔγγυαται τὴν πληρότητα καὶ ἀρτιότητα τῶν ἐπιθεωρήσεων.

Κατ' ἐφαρμογὴν τῆς ἀνωτέρω διατάξεως ὡς καὶ τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ κυρωτικοῦ τῆς Συμβάσεως A.N. 391/1968, ἔκδιδεται B.D. δι' ἔξουσιοδοτοῦται οἱ Νησιώνες: α) Lloyd's Register of Shipping, β) American Bureau of Shipping, γ) Bureau Veritas, δ) Germanischer Lloyd, ε) Registro Italiano, στ) Den Norske Veritas, ζ) Nippon Kaiji Kyokai καὶ η) Ἑλληνικὸς Νησιώνων, διόπει τοῦ διόπει τὸ πλοίον ἡ ἔφαρμασιμένον μὲ πιστοποιητικὸν ἐν ίσχυ τῆς Συμβάσεως τοῦ 1930, ἔξεταστέον ἐάν τὸ νέον πιστοποιητικὸν τὸ ὅποιον θὰ χορηγηθῇ εἰς τὸ πλοίον ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς 'Ἀρχῆς, θὰ είναι σύμφωνον πρὸς τὴν Δ.Σ. τοῦ 1966 ἡ θὰ είναι τοῦ ίδιου τύπου τοῦ φερομένου ἐπὶ τὸ πλοίον πρὸ τῆς ἀλλαγῆς τῆς σημαίας. Καθ' ἡμᾶς ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 19 (5) κατισχεῖ τῆς τοῦ ἄρθρου 16 (4), δι' ὁ καὶ θὰ πρέπει νὰ ἔκδοθῇ πιστοποιητικὸν τῆς νέας Συμβάσεως.

Πλοῖα ἐφαρμασμένα διὰ πιστοποιητικῶν τῆς Συμβάσεως ὑπόκεινται εἰς τὸν ἐλεγχὸν τῶν λοιπῶν συμβαλλομένων Κρατῶν εἰς τοὺς λιμένας τῶν ὅποιων καταπλέουν τὰ πλοῖα τάντα, πρὸ τὸν σκοπὸν ἔξακριδωσεως τῆς ὑπάρχειας ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐν ίσχυ πιστοποιητικόν.

5. ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ

Πιστοποιητικά ἔκδιδομενα ὑπὸ τίνος τῶν συμβαλλομένων κρατῶν ἀναγνωρίζονται ὑπὸ τῶν λοιπῶν συμβαλλομένων κρατῶν καὶ θεωρούνται, δι' ἀπαντας τοὺς ὑπὸ τῆς νέας Συμβάσεως καλυπτομένους σκοπούς, ὡς ἔχοντα τὴν αὐτὴν ίσχυ, ἥν καὶ τὰ πιστοποιητικά

τὰ ἔκδιδόμενα ὑπὸ τῆς 'Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως. Εἰς περίπτωσιν ἀλλαγῆς σημαίας τὸ πιστοποιητικὸν τὸ ἔκδεδομένον ὑπὸ τίνος 'Ἀρχῆς θὰ παύσῃ ίσχυν. 'Η τελευταία αὔτη διάταξις δὲν ύφισταται εἰς τὴν SOLAS 1960.

Τοῦτο ἔχει σοδαράν σημασίαν διὰ τὴν 'Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, η ὅποια συνεχῶς πλουτίζεται διὰ μεταχειρισμένων σκαφῶν. 'Η ὑψωσίς εἰς αὐτὰ τῆς ἐλληνικῆς σημαίας συνεπάγεται ὑπωσδήποτε τὴν χορήγησιν νέου πιστοποιητικοῦ ὑπὸ τῆς E.E.P. η ἔξουσιοδοτημένου ὑπὸ τῆς 'Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως νηγονώμονος. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτη καὶ ἔσσον τὸ πλοίον ἡ ἔφαρμασιμένον μὲ πιστοποιητικὸν ἐν ίσχυ τῆς Συμβάσεως τοῦ 1930, ἔξεταστέον ἐάν τὸ νέον πιστοποιητικὸν τὸ ὅποιον θὰ χορηγηθῇ εἰς τὸ πλοίον ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς 'Ἀρχῆς, θὰ είναι σύμφωνον πρὸς τὴν Δ.Σ. τοῦ 1966 ἡ θὰ είναι τοῦ ίδιου τύπου τοῦ φερομένου ἐπὶ τὸ πλοίον πρὸ τῆς ἀλλαγῆς τῆς σημαίας. Καθ' ἡμᾶς ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 19 (5) κατισχεῖ τῆς τοῦ ἄρθρου 16 (4), δι' ὁ καὶ θὰ πρέπει νὰ ἔκδοθῇ πιστοποιητικὸν τῆς νέας Συμβάσεως.

Πλοῖα ἐφαρμασμένα διὰ πιστοποιητικῶν τῆς Συμβάσεως ὑπόκεινται εἰς τὸν ἐλεγχὸν τῶν λοιπῶν συμβαλλομένων Κρατῶν εἰς τοὺς λιμένας τῶν ὅποιων καταπλέουν τὰ πλοῖα τάντα, πρὸ τὸν σκοπὸν ἔξακριδωσεως τῆς ὑπάρχειας ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐν ίσχυ πιστοποιητικόν.

'Ἐὰν ἐπὶ τὸν πλοίον ὑπάρχῃ ἐν ίσχυ πιστοποιητικὸν Διεθνοῦς Γραμμῆς Φορτώσεως, δὲ ἐλεγχος περιορίζεται εἰς τὴν ἔξακριδωσιν τῆς πιστοποιητικοῦ.

α) Τὸ πλοίον δὲν είναι φορτωμένον πέραν τῶν ὑπὸ τοῦ πιστοποιητικοῦ ἐπιπτερομένων ὁρίων, ἀναλόγως τῆς περιοχῆς καὶ τῆς ἐποχῆς τοῦ ἔτους.

β) 'Η θεσις τῆς γραμμῆς φορτώσεως τοῦ πλοίου ἀνταποκρίνεται πρὸς τὸ πιστοποιητικόν, καὶ

γ) Τὸ πλοίον δὲν ἔχει ὑποστή ὑλικά μετασκευάς, τοιαύτας ὡστε νὰ είναι ἐκδήλως ἀκατάλληλον νὰ ἐπιχειρήσῃ πλοῦν χωρὶς κίνδυνον διὰ τὴν ἀνθρωπίνην ζωήν. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτη δέοντας λαμβάνηται μεριμνα ὑπὸ τῶν ὄργανων τοῦ Κράτους, ὅπως τὸ πλοίον μὴ ἀποπλεύσῃ μέχρις ὅτου καταστῇ ίκανὸν νὰ ἀνοιχθῇ εἰς τὸ πέλαγος χωρὶς κίνδυνον διὰ τοὺς ἐπιβάτας η τὸ πλήρωμα.

'Ἐὰν κατὰ τὴν ἐνέργειαν ἐλέγχου ὑπὸ ξένη σημαίαν προκύψῃ ἀνάγκη παρεμβάσεως,

RIVER PLATE SHIPPING AND TRADING AGENCY LTD



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

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

CHARTERING INSURANCE & BUNKERING BROKERS

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: ΜΑΡΙΟΣ & ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ

ό ένεργων τὸν ἔλεγχον ὑπάλληλος ὑποχρεούται νὰ εἰδοποιήτῃ τὸ ταχύτερον ἐγγράφως τὸν Πρόξενον ἢ τὸν διπλωματικὸν ἀντιπρόσωπον τοῦ Κράτους, τὴν σημαίαν τοῦ ὅποιου φέρει τοῦτο. 'Η ἔγγραφος αὐτὴ εἰδοποίησις θὰ περιλαμβάνῃ ὀλας τὰς συνθῆκας υφ' ἄς κατέστη ἀναγκαῖα ἡ παρέμβασις τῆς Ἀρχῆς διὰ τὴν παρεμπόδισιν τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου. 'Η αὐτὴ διατάξις προβλέπεται καὶ εἰς τὴν SOLAS 1960, μὲ τὴν ἔξαρσιν ὅτι εἰς τὴν παρασύσαν Σύμβασιν δὲν ὑφίσταται ὑποχρέωσις ἀνακοινώσεως τῶν περιστατικῶν εἰς τὸν I.M.C.O.

6. — ΚΥΡΩΣΕΙΣ

α) Συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 3 τοῦ A.N. 391)1968 ἀρμόδιαι Ἀρχαὶ διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ νόμου τούτου εἰναι αἱ ἐν τῇ ἡμεδαπῇ μὲν ὡς πρὸς τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴν καὶ ζένας σημαίας πλοῖα, ἡ Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων καὶ αἱ Λιμενικαὶ Ἀρχαὶ, ἐν τῇ ἀλοδαπῇ δὲ ὡς πρὸς τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοῖα, οἱ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν τοποθετημένοι ἀξιωματικοὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος οἱ ἀσκοῦντες διοικητικὰ καθήκοντα Ναυτιλίας καὶ ἐλεύθεροι τούτων αἱ Ἐλληνικαὶ Προξενικαὶ Ἀρχαὶ.

β) Οἱ παραβάται τῶν διατάξεων τοῦ ὡς ἄνω νόμου, τῆς δι' αὐτοῦ κυρουμένης Διεθνῆς Συμβάσεως καὶ τῶν εἰς ἑκτέλεσιν αὐτῶν ἐκδιδομένων Β. Διαταγμάτων καὶ Κανονισμῶν, κολάζονται, ἀνεξαρτήτως πάσσης ἀλλης ἀπορρεούσης ἐξ ἔτερας διατάξεως ποινικῆς ἡ πειθαρχικῆς διώξεως, διὰ προστίμου μέχρι 25.000 μεταλλικῶν δραχμῶν, μετατρεπομένων ἐπὶ τῇ ὁρίζομένη ἐκάστοτε ίσοτιμίᾳ τῆς μεταλλικῆς δραχμῆς διὰ τὰς χρηματικὰς ποινάς. Τὸ πρόστιμον ἐπιβάλλεται δι' ἀποφάσεων τῶν διαπιστουσῶν τὴν παράδοσιν Ἀρχῶν, περὶ ὧν τὸ ἀνωτέρω ἔδαφον α'.

γ) Ἀπαγορεύεται ὁ ἀπόπλους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς κοινωποίησεως εἰς τὸν πλοϊάρχον ἢ τὸν πλοιοκτήτην τῆς ἐπιβαλλούσης τὸ πρόστιμον ἀποφάσεως μέχρι πληρωμῆς αὐτοῦ ἡ καταθέσεως πρὸς τὴν ἔκδοσιν τῶν σχετικῆν ἀπόφασης ἐπιβολῆς προστίμου Ἀρχῆν, ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς, ἀνεγωρισμένης Τραπέζης δι' ἵστον πρὸς τοῦτο ποσόν.

δ) Κατὰ τῆς ἐπιβαλλούσης τὸ πρόστιμον ἀποφάσεως, καὶ ἐντὸς τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς κοινωποίησεως τῆς, ἐπιτρέπεται ἡ ἀσκησις προσφυγῆς ἐνώπιον τοῦ S.E.N.A. 'Η ἀπόφασις τοῦ S.E.N.A. εἶναι τελεσθικὸς μὴ ὑποκειμένη εἰς οἰουδήποτε ἐνδικον μέσον. Σημειοῦνται ὅτι εἰς τὸ θέμα τῆς ἐπιβολῆς τῶν προστίμων ὡς καὶ τῆς ὑπὸ τοῦ S.E.N.A. ἐκδικάσεως τῶν προσφυγῶν ἡκαλούμενησαν αἱ διατάξεις τοῦ N.D. 4258)62 ἐπερὶ κυρώσεως τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ 1960».

Εἴναι χαρακτηριστικὴ ἡ ὑπὸ τοῦ νόμου προβλεπομένη μεταχείριστις τῶν παραβατῶν τῶν διατάξεων αὐτοῦ ὡς καὶ τῶν διατάξεων

τῆς ὑπὸ αὐτοῦ κυρουμένης Συμβάσεως, ἐφ' ὃσον ρητῶς ἀπαγορεύεται ὁ ἀπόπλους διὰ τὴν μὴ πληρωμὴν τοῦ ἐπιβληθέντος προστίμου. Τὸ μέτρον τούτῳ δικαιολογεῖται δεσμαῖς ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι διὰ τὰ πλοῖα ταῦτα, ἐφ' ὃσον ἀποτέλεσον ἐξ Ἑλληνικοῦ λιμένος διὰ λιμένας τῆς ἀλοδαπῆς, δὲν θὰ ἡτο δυνατὴ ἡ εἰσπράξις τοῦ προστίμου μετὰ τὸν ἀπόπλου τοῦ σκάφους.

7. — ΖΩΝΑΙ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΧΑΙ

Πᾶν πλοῖον ἐπὶ τοῦ ὅποιου ἐφαρμόζεται ἡ Διεθνῆς Συμβάσης περὶ γραμμῶν φορτώσεων ὑποχρεούται νὰ συμμορφούνται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Παραρήματος II τῆς Συμβάσεως, τὸ ὅποιον περιλαμβάνει τὰς ζώνας καὶ περιοχάς τῆς γῆς. Συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 4

παρ. 5 τῆς Συμβάσεως, πρὸς τὸ παράρτημα τοῦτο ὑποχρεούνται εἰς συμμόρφωσιν καὶ τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα. Σημειοῦνται ὅτι αἱ ζώναι καὶ περιοχαὶ διαστίζονται επὶ τῶν ἀκολούθων κριτηρίων:

Θέρος: Μέχρι 10% ἄνεμοι δυνάμεως 8 Μπαφόρ καὶ ἄνω.

Τροπικαί: Μέχρις 1% ἄνεμοι δυνάμεως 8 Μπαφόρ καὶ ἄνω. Διεθνῆς Συμβάσης περὶ γραμμῶν φορτώσεων

Ἐκ τῆς συγκριτικῆς μελέτης τοῦ χάρτου ζωνῶν καὶ περιοχῶν τῶν Συμβάσεων 1930 καὶ 1966 προκύπτουν αἱ κάτωθι διαφοραὶ:

Περιοχαὶ	Χαρακτηριστικά	
	Δ. Σ. 1966	Δ. Σ. 1930
Μεσόγειος Θάλασσα καὶ Εὔξεινος Πόντος	Θερινὴ ἔκτος διὰ ωρισμένας περιοχᾶς διὰ τὰ κάτω τῶν 100 μέτρων πλοῖα. 'Εποχικὸς χειμώνας.	Θερινὴ 16/3 - 15/12
Βαλτικὴ Θάλασσα	Θερινὴ ἔκτος διὰ τὰ κάτω τῶν 100 μέτρων πλοῖα. 'Εποχικὸς χειμώνας.	Θερινὴ 1/11 - 31/3
Θερινὴ ζώνη Νοτίου Ήμισφαίριου. Νότιαις Ἀκταὶ Νοτιοαφρικανικῆς Ενώσεως	Θερινὴ	Θερινὴ 16/10 - 15/4
Δυτικαὶ Ἀκταὶ Αφρικῆς Διώρυξ Παναμᾶς ἐπὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ, λιμένες Βενεζούελας Ἀκταὶ Πορτογαλίας καὶ Ισπανίας εἰς τὸν Ατλαντικὸν μέχρις Ακρωτηρίου Τορίνιανο (πιλότιον Ἀκρωτηρίου Φινιστέρου)	Τροπικὴ μέχρι πλάτους 30° B Τροπικὴ	Τροπικὴ μέχρι πλάτους 20° B 'Εποχικῶς τροπικὴ 1/11 - 15/7
	Θερινὴ	'Εποχικῶς θερινὴ 1/4 - 31/10

Εἰναι, ἐν προκειμένω, χαρακτηριστικόν, ὅτι αἱ ζώναι καὶ περιοχαὶ, ὡς καθορίζονται ὑπὸ τῶν δύο Συμβάσεων, εἰς ὥρισμένα σημεῖα τῆς 'Υδρογείου διαφέρουν σημαντικῶς. 'Οπωδήποτε, ὅμως, ἡ μεταχείρισις τῆς νέας Συμβάσεως είναι πλέον εύνοια τῶν Ναυτιλίαν, διότι εἰς τὰς κυριωτέρας θαλασσαῖς περιοχᾶς ναυτιλιακῆς κινήσεως ἐπετρέπτη κατ' οὐσίαν ἡ αὔξησις τοῦ βυθίσματος τῶν πλοίων. Οὕτω περιοχαὶ, ὡς εἰναι οἱ λιμένες τῆς Βενεζούελας καὶ τὴ Διώρυξ τοῦ Παναμᾶς ἐπὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ, περιλαμβάνονται εἰς τὴν μόνιμον Τροπικὴν ζώνην ἔναντι τῆς ἐποχικῆς τροπικῆς εἰς ἥν υπήργοντο. Οἱ λιμένες τῆς Νοτίου Αφρικῆς ἀπὸ Ντώρμπαν μέχρι τοῦ Κέιπ Τάου, Μεσόγειος Θάλασσα - Εὔξεινος Πόντος, Βαλτικὴ Θάλασσα ὡς καὶ αἱ ακταὶ Πορτογαλίας καὶ Ισπανίας ἀπὸ τοῦ Γιβραλτάρ μέχρι τοῦ Ἀκρωτηρίου Φινιστέρου ('Ακρωτηρίου Τορίνιανο) περιλαμβάνονται εἰς τὴν

μόνιμον Θερινὴν Ζώνην.

Ἐξ ἀλλου, εἴναι πρόδηλος ἡ σημασία, τὴν διατίθεσιν τῆς ζώνης Συμβάσεως ἐπὶ τῶν μεταφορῶν ἐν γένει, ἐφ' ὃσον ἀπὸ τῆς 21.7.68 ὑπεισέρχονται ὡς νέοι σοδαροὶ περάγοντες: α) 'Η μεταβολὴ τῶν Ζωνῶν καὶ Περιοχῶν, ητος θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἐπαύξην τοῦ ἐμφόρου βυθίσματος τῶν πλοίων εἰς τὰς ἐν λόγῳ περιοχάς, μὲν ἀποτέλεσμα τὴν ἀνάλογον αὔξησιν τοῦ μεταφοριμένου φορτίου, τούτεστιν αὔξησιν τῆς διατίθεμένης χωρητικότητος, καὶ β) τὴν αὔξησιν τοῦ βυθίσματος τῶν πλοίων ἔναντι τοῦ προβλεπομένου τοιούτου ὑπὸ τῆς Συμβάσεως τοῦ 1930, λόγῳ τῆς χρησιμοποίησεως διαφορετικῶν κριτηρίων εἰς τὰ μεγάλου μεγέθους πλοῖα, μὲν ἀποτέλεσμα τῆς ἐπαύξησης ὁμοίως τῆς διατίθεμένης χωρητικότητος.

X. ΝΤΟΥΝΗΣ

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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΑΝΚΕΡΣ - ΜΑΜΜΟΥΘ

Τὰ μεγέθη τῶν πλοίων, ειδικῶς τῶν τάνκερς, βαίνουν συνεχώς ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος αὔξανόμενα.

Τὸ ἀτύχημα τοῦ «Τόρρεϋ Κάνυου» προεκάλεσε τὴν ἐκφράσιν διαφόρων ἀπόλιτων ἐπὶ τῆς υφισταμένης τάξεως κατασκευῆς ὅλοὲν μεγαλυτέρων σκαφῶν, ἀλλὰ δὲν μετεβλήθη εἰς ἀναστολικὸν παράγοντα τῆς τοιωτῆς τάξεως. Ἀντιθέτως ἡ πρὸς τὰ μαμμούθ σκάφη στροφὴ τοῦ ἐνδιαφέροντος ἐπεταχύνθη ἐπὶ πλέον.

Συμφώνως πρὸς μελέτην τοῦ ναυπηγικοῦ τμῆματος τῆς Μιτσουμπίσι, τὰ ἄνω τῶν 100.000 d.w. δεξαμενόπλοια, ἀπίνα ἑτέθησαν ἐν ὑπηρεσίᾳ μέχρι τέλους Δεκεμβρίου π.ε. ἀριθμοῦνται εἰς 69, ἐκ τῶν δόποιων τὰ 51 ἐναπηγήθησαν εἰς τὴν Ἰαπωνίαν. Ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑπὸ παραγγελίαν ἄνω τῶν 100.000 τόνων d.w. σκαφῶν μέχρι τῆς 1ης Δεκεμβρίου 1967, ἀνέρχεται εἰς 208 σκάφη. Ἐκ τοῦ ἄνω συνόλου τὰ Ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα συνεκεντρώσαν τὰς παραγγελίας δι' 103 σκάφη.

Ἡ πλειονότης τῶν ἡδη ἐν ὑπηρεσίᾳ τάνκερς - μαμμούθ, είναι τῆς κατηγορίας τῶν 100.000 - 150.000 τόνων d.w., ἐνῷ ἡ πλειονότης τῶν ὑπὸ ναυπηγησην είναι τῆς τάξεως τῶν 200.000 καὶ πλέον τόνων d.w.

Σκάφη αὐτοῦ τοῦ τύπου ἐν ὑπηρεσίᾳ ἡ ὑπὸ ναυπηγησην μέχρι 1ης Δεκεμβρίου 1967 είναι τὰ ἀκόλουθα :

Τόπος Ναυπηγήσεως	'Εν		ὑπηρεσία		'Εν		ὑπηρεσία		'Εν		ὑπηρεσία	
	100.000 - 150.000 T. d.w.	150.000 - 200.000 T. d.w.	200.000 T. d.w.	200.000 T. d.w.	Σύνολον	100.000 - 150.000 T. d.w.	200.000 T. d.w.	200.000 T. d.w.	Σύνολον	100.000 - 150.000 T. d.w.	200.000 T. d.w.	200.000 T. d.w.
Ἰαπωνία	44	4	3	51	25	7	71	103				
Σουηδία	3	—	—	3	9	—	12	21				
Δ. Γερμανία	1	2	—	3	2	3	13	18				
Γαλλία	2	—	—	2	6	2	10	18				
Ην. Βασιλείου	3	1	—	4	5	—	5	10				
Δανία	2	—	—	2	1	—	9	10				
Νορβηγία	3	—	—	3	2	3	2	7				
Όλλανδία	—	—	—	—	1	—	7	8				
Ιταλία	—	—	—	—	1	—	6	7				
Ιαπωνία	—	—	—	—	1	1	—	2				
Φορμόζα	—	—	—	—	2	—	—	2				
Η.Π.Α.	1	—	—	1	—	—	—	—				
ΣΥΝΟΛΟΝ	59	7	3	69	55	16	135	206				

Τὰ 135 ναυπηγηθεῖσα σκάφη ἄνω τῶν 200.000 τόνων d.w., κατανέμονται ὡς κάτωθι :

104 τύπου ΣΕΛΛΑ 200.000 - 210.000 τόνων d.w., 13 τύπου ΕΣΣΟ 240.000 τόνων d.w., 10 χωρητικότητος μεταξὺ τῶν 2 ἀνωτέρω χωρητικοτήτων, 2 τύπου Τεξάκο 255.000 τόνων d.w. καὶ 6 ὑπὸ ναυπηγησην τῶν 276.000 τόν. d.w. διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ.

Λοῦντριχ. Ἐπὶ τοῦ παρόντος 23 ναυπηγεῖα ἀνά τὸν κόσμον ἔχουν ἀναλάβει τὴν κατασκευὴν σκαφῶν ἄνω τῶν 200.000 τόν. d.w. Ἐκ τῶν εἰκοσιτριῶν, τὰ ὁκτὼ εἰναι 'Ιαπωνικά, τὰ τέσσαρα Σουηδικά, τὰ δύο τῆς Δυτικῆς Γερμανίας, δύο Γαλλικά, δύο τοῦ 'Ηιωμένου Βασιλείου, ἐν Δανικόν, ἐν Νορβηγικόν, δύο Όλλανδικά καὶ ἐν Ἰταλικόν.

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἐννέα μόνον δεξαμενοὶ ικανοί νὰ περιλάβουν πλοία ἄνω τῶν 200.000 τόνων d.w., εὐρίσκονται ἐν λειτουργίᾳ σήμερον, ἐκ τῶν ὅποιων 5 ἐν 'Ιαπωνίᾳ καὶ οἱ ὑπόλοιποι εἰς τὴν Εὐρώπην. Δεκαπέντε δεξαμενοὶ διὰ πλοία τῆς χωρητικότητος αὐτῆς τελούν ὑπὸ κατασκευὴν σήμερον, εἰς δὲς περιλαμβάνονται τέσσαρες κατασκευαζόμεναι εἰς 'Ιαπωνίαν καὶ ἐνδεκα εἰς Εὐρώπην. Ἐπὶ πλέον ἔχει προβληφῆ ἡ κατασκευὴ ἐννέα εἰσέτι, ἐκ τῶν ὅποιων δύο εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν καὶ ἐπτὰ εἰς τὴν Εὐρώπην.

'Οταν συμπληρωθῇ καὶ τὰς ἐννέα αὐτῶν δεξαμενῶν ναυπηγησεως, ὁ ἀριθμός των θὰ ἀνέλθῃ εἰς 33, 'Υπολογιζομένου ὅτι τέσσαρα σκάφη τῶν 200.000 τόνων d.w. δύνανται νὰ ναυπηγηθοῦν ἐπτησίων εἰς ἐκάστην τῶν δεξαμενῶν αὐτῶν τῆς 'Ιαπωνίας καὶ 2,5 σκάφη εἰς τὴν Εὐρώπην, συμπεραίνεται ὅτι ὁ συνολικὸς ἀριθμὸς καὶ ἡ χωρητικότης, ἥτις θὰ δύναται νὰ ναυπηγηθῇ εἰς τὰς 33 αὐτὰς δεξαμενάς, δυνατὸν νὰ φθάσῃ επησίως τὰ 99 σκάφη, 20.000.000 τόνων d.w.!

τόνων νὰ εἰσπλέουν — μὲν μικρότερον δύθισμα — εἰς τοὺς μεγάλους λιμένας τῆς Β.Δ. Εὐρώπης, ὡς λ.χ. τῆς Εὐρωπόρτ κ.α. Προσβλήθη ὁ φόδος τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ἐκ τῆς συγκρούσεως ἢ προσκρούσεως τῶν ἐγγύς κατὰ τὴν μεταφρότωσιν κειμένων ὑπερδεξαμενοπλοίων ἢ ἐκ τῆς διαρροῆς κατὰ τὴν επιτραγματοποίησην τῆς μεταφορῶσεως.

"Ηδη, ἐπραγματοποιήθη ἡ πρώτη τοιαύτη μεταφρότωσις εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ Στενοῦ τῆς Μάγχης, νοτίως τοῦ Berry Head τοῦ Ντέβον τῆς Νοτίου Αγγλίας, ἀπὸ τοῦ χωρητικότητος φορτίου 207.000 τόνων ὑπερδεξαμενοπλοίου 'Μακόμα' τῆς Σέλλα εἰς τὸ χωρητικότητος 65.000 τόνων d.w. δεξαμενόπλοιον 'Ντρούπα'.

"Υφίστανται, δεβαίως, κίνδυνοι διαρροῆς τοῦ πετρελαίου κατὰ τὰς μεταφορώσεις. Αἱ μεγάλαι ὅμως ἐταίριαι πετρελαίων παρέχουν τὴν διαθεσιαστικήν στὶς ἔχουν μελετήσει δύνατον τοὺς σχετικοὺς πραγματικούς καὶ δυνατούς κινδύνους καὶ ἔχουν προνοήσει καταλλήλως.

"Ἡ μεταφρότωσις 'Μακόμα/Ντρούπα' θὰ παρήρχετο μᾶλλον ἀπαραίτητος, ἐάν δὲν εἴχε μεσολαβήσει τὸ ἀτύχημα τοῦ «Τόρρεϋ Κάνυου» καὶ τὸ γεγονός τῆς ἐκ τούτου μολύσεως τῶν βρετανικῶν καὶ γαλλικῶν ἀκτῶν.

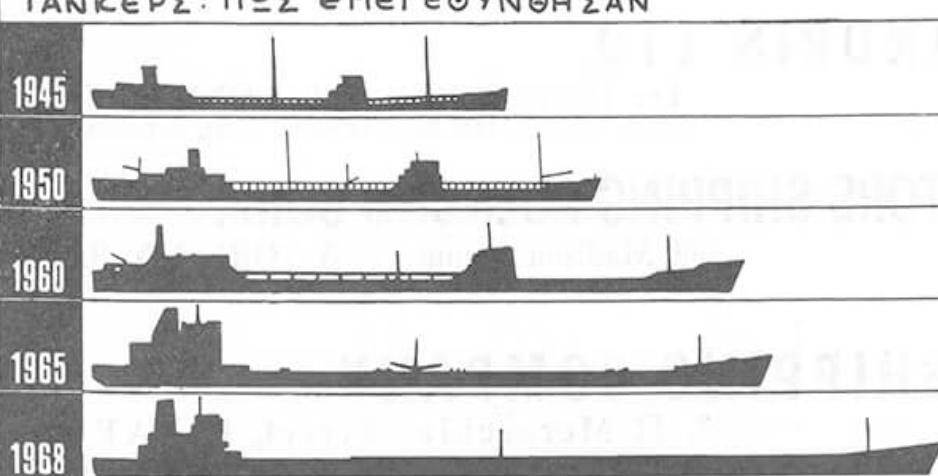
"Ο κίνδυνος ρυπάνσεως τῶν θαλασσῶν θὰ ύφισταται πάντοτε.

"Πλὴν τοῦ κινδύνου τῆς ρυπάνσεως ἐκ διαρροῆς, ὑπάρχει καὶ ὡς τῆς συγκρούσεως τῶν δεξαμενοπλοίων. Καὶ διὰ τὸν κινδύνον αὐτὸν θὰ ὑπάρχῃ ἡ σχετική πρόνοια τῶν ἐταιριῶν πετρελαίων καὶ τῶν πλοιάρχων διὰ τὴν ἀποφυγὴν παραλόγων κινδύνων, ὡς συμβαίνει εἰς τὴν περίπτωσιν εἰσόδου γιγαντιαίων υπερδεξαμενοπλοίων εἰς στενά ἢ ἀκράσια σταθμὸν ἐκφορτώσων εἰς διύλιστρια ὑπὸ δυσμενεῖς καιρικάς συνθήκας. Τὸ δλον αὐτὸν ζῆται ἐχει μελετήσει ἡ πρωτοπόρος τῶν μεταφρότωσεων Σέλλα, εἰς τρόπον ὡστε νὰ περιορισθοῦν εἰς τὸ ἐλάχιστον οἱ κίνδυνοι διαρροῆς ἢ δυστυχήματος.

ΠΡΟΣΟΧΗ ΕΙΣ ΤΑ ΜΕΓΑΘΡΙΑ

"Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας ἐπεστημάνων μερικὰ τῶν εἰς τὴν ναυπηγησην καὶ καθέλκυσιν τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων ἀναφερομένων προβλημάτων. Καθημερινῶς ὅμως σωρεύονται καὶ νέα ζητήματα, ἐφ' ὃσον ημέρων μὲ τὴν ημέραν νέα μεγαθρία τάνκερων εἰσέρχονται εἰς τὸν θαλάσσιον στίβον. 'Ηδη τὸ πετρελαιοφόρον ESSO Malayaia, 191 χιλ. τόν., ἀναμένεται νὰ ἐκφορτώσῃ εἰς ἀγγλικὸν λιμένα τὸ ἔξι 167 χιλιάδων τόνων φορτίον του, ὅπερ ἀποτελεῖ τὸ μεγαλύτερον μέχρι σήμερον ἐκφορτωθὲν πετρελαιοφορτίον. 'Αλλα 144 τάνκερς τῆς τάξεως τῶν 200.000 τόνων πρόκειται νὰ παραδοθοῦν κατὰ τὰ τρία προσεχῆ ἔτη. Οὐδὲν ὅμως ἔξι αὐτῶν δύνανται νὰ εἰσέλθῃ μὲ πλήρες φορτίον εἰς οἰονδήποτε εὐρωπαϊκὸν λιμένα, διότι δοις χρήζουν ἐκβαθύνσεως, Οἱ λιμένες τοῦ Γιουρ-

ΤΑΝΚΕΡΣ: ΠΩΣ ΕΜΕΓΕΘΥΝΘΗΣΑΝ



000 DWT	ΜΗΚΟΣ ΠΛΑΤΟΣ ΒΥΘΟΣ
16·5'	523' 88' 30'
28'	624' 88' 33'
70'	820' 112' 45'
120'	988' 130' 52'
200'	1075' 155' 62'

πόρτ, της Χάρδρης και του Γκότενμπουργκ δὲν θὰ είναι έτοιμοι διά τὴν τοισύτην ὑπόδοχην πρὸ τῆς παρελεύσεως διετίας καὶ μόνον αἱ ἔγκαταστάσεις Φός, πλησίον τῆς Μασσαλίας, ἐνδέχεται νὰ είναι κατὰ τι ἑναρίτερον έτοιμοι. Ἐν τῷ μεταξὺ τὰ μεγάλα τάνκερς η θὰ ζημιούνται μεταφέροντα μέρος μόνον τοῦ φορτίου, τὸ ὄποιον δύνανται νὰ περιλάβουν η θὰ συνεχισθῇ τὸ παραδείγμα τῆς Σέλλη, δηλαδὴ τῆς μεταφόρτωσεως μέρους τοῦ φορτίου τῶν ἐπὶ μικρότερων δεξαμενοπλοίων, ἐντὸς καλῶν προστατευόμενών ἀγκυροδολίων τῆς Ἀγγλίας η τοῦ Κόντινεντ.

Ἄλλα καὶ η διαδικασία τῆς μεταφορτώσεως, ην ἐπραγματοποίησεν ἡδη τὸ μεγαλύτερον ἐν ἐνέργεια τάνκερ τῆς Σέλλη, τὸ 207 χιλ. τόνων Μασσοπία ἐπὶ τοῦ 70 χιλ. τόνων Δρυΐα, δὲν είναι ἀπῆλλαγμένη δυσμενῶν ἐπιπτώσεων. Πρόγυμπατι, ἀπὸ μέρους τῶν παραλιακῶν πόλεων, πλησίον τῶν ὅποιών ἐγένετο η μεταφόρτωσις, ὑψώθη σθεναρά φωνή διαμαρτυρίας διὰ τὸν κίνδυνον ρυτάνσεως τῆς περιοχῆς, λόγῳ διαρροῶν τοῦ πετρελαίου. Ἐάν μάλιστα τεθούν ἐν ἐνέργεια τὰ πλεῖστα τῶν 22 ὑπὸ παραγγελίαν γιγαντίων τάνκερς τῆς Σέλλη, η διαδικασία αὐτῆ, ἔταναλαμβανομένη διὰ τοῦ τούλαχιστον τῆς ἔβδομάδος, θὰ ἔγκυμονη μεγαλυτέρους ἀσφαλῶς κινδύνους. Ἐπ' αὐτοῦ οἱ ἀρμόδιοι ἀπαντοῦν, ὅτι ἐφ' δοσοὶ λαμβάνονται διὰ τὰ προφυλακτικά μέτρα, ἀποφρασμομένης τῆς μεταξὺ τῶν δύο πλοίων περιοχῆς καὶ προλαμβανομένων ἀμέσως τῶν ἐπὶ τῆς σωληνώσεως διαρροῶν, δὲν ὑπάρχει περίπτωσις ρυτάνσεως τῆς θαλάσσης.

Ἄλλο μέγα πρόβλημα ἀφορᾶ εἰς τὴν ἀντοχὴν τῶν ἐλόγω σκαφῶν. Πρόκειται περὶ τῶν καταπονήσεων καὶ στρεβλώσεων, αἱ ὄποιστις ἐνεφανίσθησαν ἐπὶ τῶν στεγανῶν διαφραγμάτων εἰς τὰ τάνκερς ἀνω τῶν 150.000 τόν. εὐθὺς μετὰ τῆς καθέλκυσιν τῶν. Τὸ γεγονός τούτου κατέδειξεν εἰς τὰς ἔταιριας πετρελαίου, τοὺς Νησιογώμονας καὶ τοὺς ναυπηγούς, ὅτι διὰ τὴν κατασκευὴν τοιούτων πλοίων δὲν ἀρκεῖ ἡ παρέκτασις τῶν διὰ μικρότερον σκάφων ὑφισταμένων κανόνων ὑπολογισμοῦ, ἀλλὰ χρειάζονται νέοι, διὰ τοὺς ὄποιούς η χρηματοποίησις τῶν μεθόδων τῶν ἡλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν εἶναι ἀπαραίτητος. Τὸ Eso Malayias ὑπέβληθη εἰς προσθέτους ἐνισχύσεις, εὐθὺς μετὰ τῶν ναυπηγήσιν του, πρὸς ἀποκατάστασιν τῶν στρεβλώσεων εἰς τὰ ἀλάσματα του, τὰς ὄποιας παρουσίασε κατὰ τὸ στάδιον τῶν δοκιμῶν. Οἱ εἰδικοὶ ἐπιστήμονες ἀναθεωροῦν ἡδη ἐξ ἀρχῆς τοὺς ὑπολογισμούς ἀντοχῆς διὰ τὰ πλοία τῶν 240.000 τόνων.

Ἡ ἀλυσος τὸν προβλημάτων συνεχίζεται μὲ τὰς δυσκολίας δεξαμενισμοῦ τῶν πλοίων αὐτῶν λόγῳ τοῦ τεραστίου βάρους των. Παρετηρήθη, δηλαδὴ, ὅτι η γάστρα τῶν μεγαθηρίων, ἐμφανίζει τάσεις κυρτώσεως ἐπὶ τῶν ὑπὸ τὴν τρόπιδα στριγμάτων τῶν δεξαμενῶν. Χρειάζεται ἐπομένως κατὰ τὸν δεξαμενισμὸν των ἡ λῆψις ἰδιαιτέρων μέτρων ἔρματισμοῦ κ.λ.π., ἀγνώστων διὰ τὰ μικρότερα σκάφη. Ἐξ ἀλλης πλευρᾶς καὶ ἀσχέτως τοῦ κινδύνου ζημιῶν, αὐτὸς οὗτος ὁ δεξαμεν-

σμὸς στοιχίζει τόσον πολὺ εἰς χρῆμα καὶ χρόνον, ὥστε ἔταιροι τινὲς ὑπελόγιστον δῖτι θὰ ἡδη ἐνδεχομένως εὐθηνοτέρα η ἐκτελεστὶς ἐπιθεωρήσεων καὶ ἐπισκευῶν ἐπ' ἀγκύρᾳ, διὰ τῆς κατασκευῆς πέριξ μέρους τοῦ πλοίου ἐνὸς εἰδίου στεγανού περιφράγματος.

Τέλος τὸ θέμα τῆς διακυβερήσεως τῶν πλοίων αὐτῶν ἔξακολουθεῖ, ἀπὸ τῆς ἐποχῆς ἡδη τοῦ Τόρρεψ Κάνουν, νὰ θεωρῆται ὡς μὴ δριστικῶς διαλευκανθέν. Ὑποστρέψεται, δηλαδὴ, ἀκόμη, διὰ πλοία τοιούτου μεγέθους δὲν δύνανται νὰ κυβερνηθοῦν μὲ ταχύτητα κάτω τῶν 6 κόμβων. Ἐν τούτοις η Σέλλη εἰς τὰς δοκιμὰς τοῦ 190 χιλιάδων τόνων δεξαμενοπλοίου Μυρίνα, ἀπέδειξεν δῖτι τούτο ἐκκυβερνάτο καλύτερον καὶ ἀπὸ πολὺ μικρότερο πλοία εἰς τὴν ταχύτητα κάτω καὶ τῶν 2 κόμβων.

Τὸ συμπέρασμα μεταξὺ τῶν διαπιστώσεων καὶ τῶν ἀντιφάσεων αὐτῶν εἶναι δῖτι ὁ χειρισμὸς τῶν ὑπερμεγέθων αὐτῶν τάνκερς πρέπει νὰ γίνεται μετὰ μεγάλης προσοχῆς. Εἰς πολυσύχναστα ὄντα δόφειλουν νὰ πλέουν μὲ περιστότερον μειωμένη ταχύτητα ἔναντι τῶν ἄλλων πλοίων καὶ ν' ἀποφέγγουν παντὶ σθένειν πατάνων κατάστασιν, ητος θὰ ἀπῆται τὴν ἀπότομον στάσιν τοῦ πλοίου ἀπὸ «εἰδοταχώ», δεδομένου δῖτι τούτο θὰ χρειασθῇ ἀπόστασιν τούλαχιστον 2,5 μιλίων. Τέλος η διὰ ρυμουλκῶν ἐπιβοήθησις τῶν κινήσεων τῶν πλοίων αὐτῶν εἰς λίμενας η περιωρισμένα ὄντα, θὰ είναι ἀπαραίτητος ἐκεῖ δῖτον διὰ μικρότερα πλοία ήτο περιττή.

Αὐτὰ καὶ πλεῖστα ἀλλὰ ἐπὶ μέρους ζητήματα προβλέπεται δῖτι συζητηθοῦν εἰς τὴν κατὰ Σεπτέμβριον σύνοδον τοῦ I.M.C.O., ὅποτε, παραλλήλως πρὸς τὴν ἐνημέρωσιν τῶν ἐνδιαφερομένων, θὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ προδιαγραφὴ διατάξεων σκοπουσῶν τὴν ἀποφυγὴν τῆς ἐπαναλήψεως ἀτυχημάτων τοῦ τύπου καὶ τῆς ἐκτάσεως τοῦ Τόρρεψ Κάνουν.

ΝΕΟΥ ΤΥΠΟΥ ΦΟΡΤΗΓΙΔΟΦΟΡΟΝ

Νέος τύπος φορτηγιδοφόρου πλοίου ναυπηγούμενος εἰς τὴν Ἰσπανίαν, διὰ λογαριασμὸν Νορβηγῶν, θὰ ἀναλάβῃ ὑπηρεσίαν τακτικῆς γραμμῆς —ἀπὸ τοῦ Οκτωβρίου 1969 — εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν καὶ θὰ μεταφέρῃ κατὰ μὲν τὸ πρὸς ἀνατολὰς ταξίδιον του ἀποκλειστικῶς τὰ προϊόντα χάρτου, κατὰ δὲ τὸ πρὸς δυσμάς ἐλευθέρως κατόλιπα βιομηχανικὰ προϊόντα, ὡς αὐτοκίνητα, προϊόντα χάλυβος κ.ά.

Τὸ ναυπηγούμενον πλοίον θὰ είναι χωρητικότητος 43.000 τόνων καὶ ικανὸν νὰ μεταφέρῃ 75 ἐμφόρους φορτηγίδας. Θὰ ἔχῃ μῆκος 860 ποδῶν, ὑπὲρτεισιακὴν ταχύτητα 20 μιλίων καὶ θὰ δύναται νὰ ἐκτελῇ ἐπομένων 12 κυκλικὰ ταξίδια μεταξὺ λιμένων Κόλπου καὶ Δυτ. Εὐρώπης.

Τὸ νέον φορτηγιδοφόρον πλοίον ἔχει πρωναυλωθῆ, διὰ μακρὸν χρόνον, ὑπὸ τῶν Νορβηγῶν πλοιοκτητῶν του εἰς ἔταιρον τῆς Νέας Ορεάνης.

Κατὰ τὸ πρὸς ἀνατολὰς ταξίδιον του θὰ μεταφέρῃ ἀποκλειστικῶς, ὡς ηδη ἔλεχθη, τὰ προϊόντα τῆς International Paper Co., η

ὅποια ἔχει τὰς ἔγκαταστάσεις καὶ ἔργοστάσια τῆς εἰς τὴν Πόλιν τοῦ Παναμᾶ. Τὰ προϊόντα τῆς ἔταιρίας αὐτῆς περιλαμβάνουν χαρτόμαζαν, χάρτην καὶ χαρτόνι. Ταῦτα θὰ φορτώνωνται ἐπὶ τῶν φορτηγίδων εἰς λιμένας τοῦ Κόλπου καὶ τοῦ ποταμοῦ Μισισιπῆς, μὲ προορισμὸν τὸ Λονδίνον, τὸ Ρόττερνταμ καὶ πιθανώς τὴν Λισσαβώνα.

Αἱ φορτηγίδες θὰ φορτώνωνται ἀμέσως ἀπὸ τὰς ἔγκαταστάσεις τῆς βιομηχανίας χάρτου. Θὰ ἀποφεύγωνται οὕτω αἱ ἐπιζημιαὶ καθυστερήσεις θιακινήσεως τῶν φορτίων καὶ πολυημέρους παραμονῆς εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεως τῶν συνήθους τύπου φορτηγών τακτικῶν γραμμῶν, ζημιαὶ κατὰ τὴν ἐνδιάμεσον διακίνησιν. Τέλος, ἐπιτυγχάνεται η εὐχέρεια τῶν κατὰ βούλησιν φορτώσεων διὰ τῶν φορτηγίδων, ἐπόπειρα καὶ χρόνῳ.

Τὸ νέον φορτηγιδοφόρον πλοίον θὰ διαθέτῃ ίδιον μόνιμον γερανόν, ικανὸν νὰ ἀντιψύσῃ τὰς ἐμφόρους φορτηγίδας κατὰ διαστήματα 15 λεπτῶν καὶ τὸ σύνολον αὐτῶν ἐντὸς 18 ώρών. Συμφώνως πρὸς τὸν παρόντα πρωγραμματισμὸν ἀπασχολήσεως τοῦ πλοίου εἰς χρόνον 30 ημερῶν, τὸ πλοίον θὰ εύρισκεται ἐπόπειρα κατὰ τὰ 26 καὶ ἐχρήσηι κατὰ τὰ 86% τοῦ χρόνου, ἔνστι 50% τῆς πλειονότητος τῶν σκαφῶν γενικού φορτίου. «Υπολογίζεται ητο κατὰ τὰ πρὸς ἀνατολὰς ταξίδια ητο μεταφέρῃ 250.000 τόνων προϊόντων χάρτου κατ' ἔτος καὶ οἱ ναυλωταὶ του ἐλπίζουν δῖτο κατὰ τὰ πρὸς δυσμάς ταξίδια θὰ υπάρξουν ἐπαρκῆ φορτία ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Εὐρώπης πρὸς ἄπ' εὐθείας ἐκφόρτωσιν εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Κόλπου.

ΤΑ "ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠΣ,,

Εἰς τὸ τελευταῖον δελτίον της η Ἰσικαδάζειμα - Χαρίμα έξαστει τὰ μέχρι τοῦδε πλήρως ικανοποιητικὰ ἀποτελέσματα εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πέντε παραδοθέντων «φρήντομσιπτς». Απρόσκοπτος ὑπήρξεν η κίνησίς των καὶ ταχύτατή. Αναφέρεται καὶ ἐνὸς ἔκαστου ιδιαιτέως τὸ ἐπιτελεσθὲν ἔργον. Οὔτω τὸ «Χίαν Κάππαται», τὸ πρῶτον παραδοθέν τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1967, μετέφερε σιτηρά ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν εἰς τὴν Ινδίαν, σιδηρομετάλλευμα ἐκεῖθεν διὰ τὴν Ισπανίαν, αὐτοκίνητης ἀπό τὸν Απρίλιον τοῦ 1968, καὶ οὐαλωταὶ του έτοις καὶ οἱ ναυλωταὶ του έλπιζουν δῖτο κατὰ τὰ πρὸς δυσμάς ταξίδια θὰ υπάρξουν ἐπαρκῆ φορτία ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Εὐρώπης πρὸς ἄπ' εὐθείας ἐκφόρτωσιν εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Κόλπου.

Τὸ «Χίαν Σέλιλο» ξυλεῖαν καὶ χάστην ἀπὸ τὰς Ἡνω. Πολιτείας διὰ τὴν Αὐστροαλίαν καὶ σιτηρά ἀπὸ τὴν Αύστραλιαν διὰ τὴν Ισπανίαν.

Τὸ «Χίαν Σέλιλο» ξυλεῖαν καὶ χάστην ἀπὸ τὰς Ἡνω. Πολιτείας διὰ τὴν Αὐστροαλίαν καὶ σιτηρά ἀπὸ τὴν Αύστραλιαν διὰ τὴν Ισπανίαν.

Τὸ τέταρτον, τὸ «Μελίτων», παραδοθέν τὴν Μαΐου, ἐφόδωτος χάλυβα ἀπὸ τὴν Ισπανίαν διὰ τὴν Αμερικήν καὶ θὰ φοτσώσῃ ἐν συνεχείᾳ σιτηρά ἀκεῖθεν διὰ τὴν Ισπανίαν.

Τὸ πέμπτον, τὸ «Μαριγών Γιέμελου», παραδοθέν τὴν 20ήν Μαΐου καὶ θὰ μεταφέρῃ εἰδή χάλυβος καὶ αὐτοκίνητα ἀπὸ τὴν Ισπανίαν εἰς τὸν Καναδάν.

Ἐν τῷ μεταξὺ η κατασκευὴ τῶν «φρήντομσιπτς» ποιωχεῖται μὲ ρυθμὸν ἐπιταχυνόμενον. Κάθε 25 ημέρας ἔνα σκάφος καθελκύεται ἀπὸ τὰς ἐδράσας τῶν ναυπηγείων τοῦ Τόκιο. Αντιμετωπίζεται η ἀνάγκη τῆς ἀπασχολήσεως καὶ τῶν ναυπηγείων τῆς Ναγκόργιας ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ Σεπτεμβρίου. Αἱ μέχρι τοῦδε παραγγελίαι «φρήντομσιπτς» φθάνουν τὰ 43 σκάφη.

Αὔξησιν εἰς χωρητικότητας καὶ βελτίωσιν τοῦ τύπου τοῦ «φρήντομσιπτς» ἀναγγέλλει διὰ νέου σχεδίου σκάφους τῶν 20 χιλ. τόν. η Ἰσικαδάζειμα - Χαρίμα. Κατόλληλον θὰ είναι διὰ τὴν μεταφοράν παντὸς εἰδούς εἰς χύνην ηρῶν φορτίων. Λεπτομέρειαι κατασκευαστικαὶ καὶ πληρέστερα χαρακτηριστικά δὲν ἀνεκοινώθησαν.

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

CAPE TOWN FAROS & CO. (PTY.) LTD.
GENERAL SHIP CHANDLERS

Διευθυνταί: Γερ. Θωμάτος, Γεώργ. Δεσιμώνης

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ
ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ

ΚΡΑΤΙΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΔΙΑ ΤΟ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ, ΤΟΥΣ
ΝΟΤΙΟΑΦΡΙΚΑΝΙΚΟΥΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ Η. ΑΦΡΙΚΗΣ

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Μερικά «διορθωτέα» του Κ.Ι.Ν.Δ. ἐκ πορισμάτων ἐπαγγελματικῆς πείρας.

Εύρεια συζήτησις διεξάγεται τελευταίως ἐπὶ τῶν ἀναθεωρητέων διετάξεων τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

Προσφέρομεν κατωτέρω τὴν μικρὰν συμβολὴν μας εἰς τὴν συζήτησιν ταύτην ἐκ πορισμάτων τῆς ἐπαγγελματικῆς μας πείρας.
1. Κοιναὶ ἀδιαρίσται καὶ συνεισφοραὶ ἀνάριθμοι τῆς συνεισφορᾶς.

Ο ἔνδεκατος τίτλος τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ὄριζει εἰς τὰ ἄρθρα 219 ἑως 234 τὸ θέμα τῶν κοινῶν ἀδαριῶν καὶ τῆς συνεισφορᾶς.

Εἰς τὰ ἄρθρα ταῦτα περιελήφθησαν μόνον αἱ διατάξεις τῶν κανόνων A - I τῶν καλούμενων Lettered Rules τῶν Κανόνων 'Yόρκης - 'Αμβέρσης τοῦ 1950, παραδόξως δέ, ἀποστιωπούνται καὶ παραλείπονται τελείως οἱ κανόνες οἱ σημειούμενοι μὲ τοὺς λατινικούς ἀριθμούς I ἑως XXII.

Προφανῶς, ὁ συντάκτης τοῦ Κώδικος ἐνόμισεν ὅτι αἱ τελευταῖαι αὐται διατάξεις εἶναι περιτταῖ, ἐνῷ, ἀντιθέτως, εἶναι σημαντικαὶ εἰς τὴν ρύθμισιν τῶν κοινῶν ἀδαριῶν.

'Ως παράδειγμα ἀναφέρω ὅτι τὸ ἄρθρον 219 τοῦ ΚΙΝΔ ὄριζει ὅτι 'ἀποτελοῦν κοινάς ἀδαρίας αἱ ζημίαι καὶ ἔκτακτοι δαπάναι, αἱ γενομέναι ἑκουσίων καὶ κατ' εὔλογον κρίσιν πρὸς σωτηρίαν πλοίου καὶ φορτίου ἀπό κοινοῦ θαλασσίου κινδύνου, ἐφ' ὃσον ἐπῆλθε τὸ ἐπιδιωχθὲν ὠφέλιμον ἀποτέλεσμα'.

Τὸ ἄρθρον τοῦτο εἶναι μετάφρασις τοῦ Rule A τῶν Κανόνων 'Yόρκης - 'Αμβέρσης τοῦ 1950.

Παραλλήλως ὅμως ὑπάρχει καὶ ὁ Κανὼν X, τῶν Κανόνων 'Yόρκης - 'Αμβέρσης, ὁ ὅποιος προβλέπει σειρὰν περιπτώσεων προσφυγῆς πλοίου εἰς λιμένα καταφυγῆς, αἱ ὄποιαι λαμβάνονται ὑπὸ ὅψει εἰς τὸν κανονισμὸν τῆς κοινῆς ἀδαρίας, ἔστω καὶ ἐάν η προσφυγὴ αὕτη ἐγένετο συνεπείᾳ μερικῶν ἀδαριῶν τοῦ πλοίου καὶ οὐχὶ περιπτώσεων συνιστωσῶν κοινῆς ἀδαρίαν.

Νομίζω ὅτι ὡς ἔπειτε κατὰ κάποιον τρόπον οἱ κανόνες οἱ σημειούμενοι μὲ τοὺς ἀριθμούς I - XXII νὸν ἐνσωματωθοῦν εἰς τὸν Κ.Ι.Ν.Δ., διότι ἀλλως οἱ κανονισταὶ τῶν γενικῶν ἀδαριῶν θὰ εὑρίσκωνται συνεχῶς ἐνάπιον συγκρουούμενων διετάξεων τοῦ Ἑλληνικοῦ νόμου μὲ τοὺς διεθνῆς παραδεδηγμένους Κανόνας 'Yόρκης - 'Αμβέρσης τοῦ 1950.

Πλὴν τῶν ἀνωτέρω, εἰς τὸ ἄρθρον 277 ὥριζεται ὅτι «ὁ ἀνεκκαθάριστος ναῦλος πραγμάτων καὶ ἐπινθάνω, περὶ τοῦ ὅποιου συνωμολογήθη ὅτι θὰ είναι ὁ πωσδήποτε κεκτημένος ἢ ὁφειλόμενος, συνεισφέρει κατὰ τὰ δύο τρίτα». Ή διάταξις αὕτη δημιουργεῖ τὴν ἀνωμαλίαν ὅτι ὁ ναῦλος τῶν φορτίων ὁ ποτοῖος ἔχει προκαταβλῆθαι καὶ ὁ ποτοῖος, συνεπόλει, δὲν εὑρίσκετο ἐν κινδύνῳ κατὰ τὴν γενικὴν ἀδαρίαν, ὑποχρεούται νὰ συνεισφέρῃ δις, ἀπαὶ μὲν ὡς μέρος τῆς ἀξίας τοῦ φορτίου τὸ ὅποιον περιλαμβάνει εἰς τὴν τιμὴν εἰς καὶ τὸν ναῦλον, καὶ ἰδιαιτέρως ἐκ τῆς ἐν λόγῳ διατάξεως.

Νομίζω ὅτι ἡ διάταξις αὕτη πρέπει νὰ ἀπαλειφθῇ.

2. 'Αρθρον 277

Τὸ ἄρθρον τούτο ὥριζει ὅτι ἀπαλλοτριώθεντος τοῦ ἀσφαλισμένου πράγματος, ὁ νέος κτήτωρ ὑπεισέρχεται εἰς τὰ ἐκ τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως δικαιώματα καὶ τὰς ὑποχρέωσεις.

'Ἐν συνεχείᾳ ὥριζεται, ὅτι ὁ νέος κτήτωρ δικαιουόται νὰ καταγγείλῃ τὴν σύμβασιν ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς ἀπαλλοτριώσεως, ὅποτε δὲν ἐνέχεται διὰ τὰ ἀσφαλιστρα.

'Ἡ διάταξις αὕτη εἶναι πρωτοφανής εἰς τὰ ἀσφαλιστικά χρονικά, διότι οὐδαμοῦ ὁ ἀσφαλιστικὸς ὑποχρεούται νὰ δεχθῇ νέον κτήτορα ἐνὸς πλοίου. 'Αμα ὡς πωληθῆ ἐν πλοίον, αὐτομάτως ἀκυρώνται καὶ ἡ ἀσφαλιστική, ὁ δὲ ἀσφαλιστής εἶναι ἐλεύθερος νὰ δεχθῇ νέαν ἀσφαλίσιν, προτεινομένην ὑπὸ τοῦ νέου ἰδιοκτήτου, ἔαν καὶ ἐφ' ὃσον ἐγκρίνῃ τὸν νέον ἀσφαλιζομένον.

Φρονῶ ὅτι δέον νὰ τροποποιηθῇ ἡ διάταξις αὕτη καὶ νὰ καθορισθῇ ὅτι ἡ ἐκποίησις ἐνός πλοίου ἀποσβεννεῖ καὶ τὴν ὑφισταμένην ἀσφαλίσιν, τοῦ παλαιοῦ ἰδιοκτήτου δικαιουμένου μόνον εἰς τὸ ἀπόληψιν τῶν μηδεδουλεμένων ἀσφαλιστρων.

3. 'Εγκατάλειψις. 'Αρθρον 285

Εἰς τὸ ἄρθρον τούτο ὥριζεται ὅτι, ἐάν ὁ ἀσφαλιστής ἐντὸς 30 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς κοινοποίησεως τῆς δηλώσεως περὶ ἐγκαταλείψεως δὲν ἀμφισθήτησῃ τὸ δικαίωμα τῆς ἐγκαταλείψεως «... τὰ ἐπὶ τῶν ἐγκαταλειπομένων ἀντικειμένων δικαιώματα μεταδιδάχονται εἰς τὸν ἀσφαλιστήν».

Ἡ διάταξις αὕτη, ἐξ ὅσων εἶμαι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζω, εἰς ὅδενα ἄλλον Κώδικα ὑπάρχει. 'Υπῆρχε παρομοία διάταξις εἰς τὸν παλαιότερον ἰταλικὸν κώδικα, ἐξ ἣς πιθανὸν ἐλήφθη καὶ ἡ διάταξις τοῦ ἡμετέρου

κώδικος, ἀλλὰ ὁ νέος ἰταλικὸς κώδικος ὁ νῦν ισχύων δὲν περιέχει πλέον τὴν διάταξιν ταύτην. Νομίζω, συνεπῶς, ὅτι θὰ ἡτο σκόπιμον νὰ ἀπαλειφθῇ ἀπὸ τὸν ἴδιον μας κώδικα ἡ τοιαύτη διάταξις, τοσούτων μᾶλλον, καθ' ὃσον ἐν τῇ πράξει καθίσταται πολλάκις ἀνέφικτος ἢ ἀνεύρεσις πλοιοκτήτου, ἔχοντος φέρει πλοίον ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν, διὰ νὰ κοινοποιηθῇ εἰς τούτον νομίμως ἡ ἀμφισθήτησις τῆς ἐγκαταλείψεως.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ Ι. ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΣ

Ελληνικὴ Νομολογία

ΑΡΙΘΜ. 795/1968
(ΕΡΓΑΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ)

Προεδρεύων: ὁ Πρωτοδίκης κ. ΑΛΚ. ΤΣΙΤΣΙΑΣ

Δικηγόροι: οἱ κ.κ. Π. ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ, ΑΝΑΣΤ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ

④ Σύμβασις ναυτολογήσεως. - Λύσις λόγω ἀσθενείας ἀμοιβαίς συνανινέσει. - 'Εξόφλησις ὑπολοίπου δεδουλευμένων μισθῶν εἰς λίρας Ἀγγλίας διὰ καταβολῆς δραχμῶν, ἐπὶ τῇ, μετὰ τὴν ὑποτίμησιν τῆς Ἀγγλικῆς λίρας, ίσοτιμία - Οὐ νόμιμος. - Συλλογικὴ σύμβασις κυρωθεῖσα διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθμ. 111750/67 ἀποφάσεως 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπιβάλλει καταβολὴν ἐπὶ τῇ πρὸ τῆς ὑποτίμησεως ίσοτιμία μία ἀγγλικῆς λίρας πρὸς τὴν δραχμήν.

«Ἐπειδὴ ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἀποδεικτικῶν στοιχείων καὶ δῆ ἐκ τοῦ ὑπὸ ἀμφοτέρων τῶν διαδίκων ἐπικαλουμένου καὶ προσαγομένου ἐν πρωτοτυπίᾳ ἀπὸ 21 Ιανουαρίου 1968 λογαριασμοῦ πληρωμῆς εἰς τὸν ἐνάγοντα τῶν πάσης φύσεως ἀπόδοχῶν του ἑθεναιώθημεν δῆ ἐνάγοντας κατ' Ὁκτώβριον 1966 ἐναυτολογήθη ὑπὸ τῆς ἐναγομένης πλοιοκτητρίας καὶ ἀφοπλιστρίας τοῦ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πορτηγοῦ πλοίου τῆς «Α», δήλικῆς χωρητικότητος ἀνὰ τῶν 4.500 τόνων, διὰ συμβάσεως ναυτολογήσεως ἀσφάλτου χρόνου διαφρέσιας, ὡς μάγειρος ἀντὶ τοῦ μηνιαίου μισθοῦ τῶν 61.16.0 λιρῶν Ἀγγλίας καὶ ὑπὸ τῆς ἰδιότητας ταύτης ὑπρέπεσσε εἰς τὸ πλοίον μέχρι καὶ τῆς 21 Ιανουαρίου 1968 ὅτε, ἀμοιβαίς συνανινέσει αὐτοῦ καὶ τοῦ πλοιάρχου, ἀπελύθη τῆς ὑπηρεσίας του ἐκ τοῦ πλοίου λόγω ἀσθενείας. 'Ως ὁμολογεῖται ὑπὸ τῶν διαδίκων τῆς 19ης Νοεμβρίου 1967 ἐγένετο ἐπισήμως ὑποτίμησις τῆς τιμῆς τῆς χαρτίνης λίρας Ἀγγλίας καὶ μέχρι τῆς ἡμερομίας ταύτης, ἡ ἐναγομένη ὥφειλεν εἰς τούτον 848 λίρας Ἀγγλίας. Τὴν 21 Ιανουαρίου 1968 αὐτὴ κατέβαλεν εἰς τοῦτον τὸ εἰς δραχμὰς ισάξιον τῶν 848 λιρῶν Ἀγγλίας, ὑπόλογίσασα δῆμας τοῦτο μὲ τὴν Ισχύουσαν σήμερον μικροτέραν τιμὴν τῆς λίρας καὶ οὐχὶ μὲ τὸ ισάξιον αὐτῆς ἐξ δραχμᾶς πρὸ τῆς ὑποτίμησεως τῆς. 'Η τοιαύτη ἔξοφλησις δὲν είναι νόμιμος, ἀλλ' ἔδει ἡ ἔξοφλησις νὰ ὑπολογισθῇ μὲ τὴν τιμὴν τῆς λίρας Ἀγγλίας τὴν Ισχύουσαν πρὸ τῆς ὑποτίμησεως τῆς, τοσούτῳ μᾶλλον διότι πρὸς ἔργον τῶς ἐπὶ τῆς ὑποτίμησεως τῆς λίρας ἔπιζημίων συνεπειῶν εἰς βάρος τῶν ναυτικῶν, διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθμ. 111750) 1967 ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀφ' ἐνὸς μὲν ὁδού διδόνηται αὐξῆσις τῶν μισθῶν τῶν ναυτικῶν διότι πρὸ τῆς ὑποτίμησεως τῆς λίρας Ἀγγλίας (19 Νοεμβρίου 1967) καὶ μὴ λυθεῖσαι μέχρι στήμερον (16 Δεκεμβρίου 1967) οἷα είναι ἡ ἐνδικός σύμβασις ναυτολογήσεως τοῦ ἐνάγοντος συναφθεῖσας ὡς ἔρρεθη τὴν 5 Νοεμβρίου 1966 καὶ λυθεῖσα τὴν 21 Ιανουαρίου 1968 ρυθμίζονται καὶ ὑπὸ τῆς πα-

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

PANDORA MARITIME AGENCIES (Pty) Ltd.

SHIP AGENTS & BROKERS

524)526 ALBANY HOUSE WEST — 65 VICTORIA EMBANKMENT,

Cables: "PANDORA"

DURBAN

Phone: 62921

SOUTH - AFRICA

Telex: 7500 DN

P.O.Box 2110

D. P. SYRRIS — G. B. GOULACOS

ρούσης ἀποφάσεως, ώστε νομίμως διέναγων αίτειται τὴν διαφορὰν τῶν 848 λιρῶν Ἀγγλίας ἐκ τῆς ὑποτιμήσεως αὐτῆς καὶ ἀνερχόμενης εἰς 9.600 δραχμάς, δι' ὃ καὶ ἡ ὑπὸ κρίσιν ἀγώνη δέοντα νὰ γίνη δεκτή ἀπὸ τοῦδε κατὰ τὸ κεφάλαιον τῆς τούτου, μὴ ἐπηρεαζόμενον ἐκ τῆς ἐν τῷ διατακτικῷ διατασσομένης πραγματογνωμοσύνης.

Παρατηρήσεις:

Ἡ ἀπόφασις, ἐκδοθεῖσα πρὸ τῆς τελευταίας ἐρμηνείας τοῦ K.I.N.D., σύιθετεὶ τὴν ἔναν χρήσει ἀτυχῆ ἐκφρασιν περὶ λύσεως τῆς συμπεράσματος ναυτολογήσεως ἀλόγως ἢ ὡς στὸ εἶναι αἱ μοιβαὶ σειραὶ συναντήσεις. Οὕτω, ἀποφέγγεται ἡ ἐπιδικασίας ἀποζημίωσεως λόγω καταγγελίας τῆς συμβάσεως, δεδομένου ὅτι ἔως τώρα ἐκρίνετο ὅτι ἀσθενήσαντος τοῦ ναυτικοῦ δὲν λύεται ὅτι σύμβασις ἄνευ καταγγελίας τοῦ πλοϊκού, τῆς τελευταίας συνεπαγμένης ἀποζημίωσιν. Ταῦτα, διότι παρὰ τὸ κείμενον τοῦ K.I.N.D., τὰ Δικαστήρια ἐπέμενον νὰ θεωροῦν ὅτι ἡ ἀσθενεία δὲν λύει περὶ τὴν σύμβασιν. Οἱ ἐνδιαφέρομενοι μῶνος ἀντεπέθησαν κατὰ τῆς ἐρμηνείας ταύτης, προσθέτοντες ὅτι ὁ ναυτικὸς ἀπελύθη ἀμοιβαίᾳ συναντήσει λόγω ἀσθενείας καὶ οὕτω ἐφθάσαμεν εἰς τὴν ὀντότερη νομικὴν τερατογονίαν, ἐξ ἣς ἀπῆλλαγημενοι κατόπιν τῆς τελευταίας αὐθεντικῆς ἐρμηνείας τοῦ K.I.N.D. Καὶ ταῦτα μὲν διὰ τὸ παρελθόν. Ἀλλὰ καὶ τὸ παρὸν δὲν φανεται ἐλεύθερος παρεμφερῶν ἐρμηνειῶν. Οὕτω, ἡ δημοσιευμένη ἀπόφασις ἐρμηνεύουσα τὴν τελευταίαν Συλλογικὴν Σύμβασιν, ἥτις ἐκυρώθη διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθμ. 111750/1967 ἀποφάσεως διὰ τοῦ κ. Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, καταδηγεῖ εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι ὑπόλοιπον δεδουλευμένων μισθῶν προερχόμενον ἐκ συμβάσεως ναυτολογήσεως, καταρτισθείσας πρὸ τῆς ὑποτιμήσεως τῆς Ἀγγλικῆς λίρας (19 Νοεμβρίου 1967) καὶ μὴ λυθεῖσης μέχρι τῆς 16 Δεκεμβρίου 1967, ἔξοφλεται εἰς δραχμάς ἐπὶ τῇ πρὸ τῆς ὑποτιμήσεως τῆς Ἀγγλικῆς λίρας ισοτιμία ταύτης πρὸ την δραχμῆς, ἥτοι πρὸ δραχμᾶς 84 κατ' Ἀγγλικὴν λίραν.

Εἰς τὴν ἐρμηνείαν ταῦτην ἀγέται ἡ ἀπόφασις ἐκ τῆς σκέψεως ὅτι πρὸς ἄρσιν τῶν ἔκ τῆς ὑποτιμήσεως ἐπιζημίων συνεπειῶν διὰ τοὺς ναυτικούς, ἔχοργηθη αὐξῆσις μισθῶν, ἀφ' ἔτερου δὲ ἐκ τοῦ ὅτι τὸ ἄρθρον 10 τῆς ἀνωτέρω Ὑπουργικῆς Ἀποφάσεως δρίζει ὅτι συμβάσεις ναυτολογήσεως καταρτισθείσαι πρὸ τῆς 19.11.1967 καὶ μὴ λυθεῖσαι μέχρι 16.12.1967, ρυθμίζονται ὑπὸ τῆς ἐν λόγῳ Ὑπουργικῆς Ἀποφάσεως.

Τὸ πρῶτον σκέλος τῆς κρίσεως εἶναι ὄρθον. Πράγματι, ἵνα μὴ ζημιωθοῦν οἱ ναυτικοί, ὃν οἱ μισθοὶ εἶναι ἔκπεφρασμένοι εἰς λίρας Ἀγγλίας, ἐκ τῆς ὑποτιμήσεως τοῦ νομίσματος τούτου, ἔχοργηθη αὐξῆσις μισθῶν. Ποία δὲ αὔξησις; Αὔξησις τοιαύτη, ὡστε ὁ ναυτικὸς πληρωμόνεος εἰς δραχμάς, νὰ λαμβάνῃ τόσας δραχμάς πρὸ δραχμᾶς κατὰ λίραν, δῆσας ὅταν ἐλάμβανεν ἐὰν ἐπληρώνετο πρὸ δραχμᾶς κατὰ λίραν Ἀγγλίας πρὸ τῆς αὐξῆσεως τῶν μισθῶν. Ο σκοπὸς οὗτος ἐπετέχθη δι' ἀντιστοίχου αὐξήσεως τῶν μισθῶν. Περὶ τροποποιήσεως τῆς ισοτιμίας τῆς Ἀγγλικῆς λίρας πρὸ την δραχμῆς, ΟΥΔΕΝ ἀναφέρει ἡ διὰ τῆς ἀνωτέρω Ὑπουργικῆς Ἀποφάσεως κυρωθεῖσα Συλλογικὴ Σύμβασις.

"Οσον ἀφορᾶ τὸ δεύτερον σκέλος τῆς κρίσεως τῆς δημοσιευμένης ἀποφάσεως, τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὸ ἄρθρον 10 τῆς Ὑπουργικῆς Ἀποφάσεως, εἶναι προφανές ὅτι τὰ πράγματα παρηρμηνεύθησαν. Τὸ ἄρθρον 10 δὲν ἀσχολεῖται μὲ τὴν μεταξὺ τῶν δύο νομισμάτων ισοτιμίαν, ἀλλὰ μὲ ἀναδρομικὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ὑδημένου μισθολογίου καὶ διατάσσει ὅτι τὸ ὑδημένον τοῦτο μισθολογίον καταλαμβάνει τὰς συμβάσεις ναυτολογήσεως, δῆσαι συνήθησαν πρὸ τῆς 19.11.1967 καὶ εύρισκοντα ἐν ἐνδρανείᾳ τὴν 16.12.1967. Προκύπτει τούτῳ ἐκ τε τοῦ συνόλου τοῦ κειμένου καὶ τοῦ ἄρθρου 10 τῆς Συλλογικῆς Σύμβασεως. Ἀντίθετος ἐκδο-

χῆ, οἷα ἡ τῆς δημοσιευμένης ἀποφάσεως, παρεκτὸς τοῦ ὅτι δὲν εύρισκει ἔρεισμα ἐν τῷ κειμένῳ τῆς Σ.Σ., καταδηγεῖ εἰς τὸ ἄτομον συμπέρασμα ὅτι παρέχει διπλὸν ὀφελήματα; Ἡτοι ἐκτὸς τῆς αὐξῆσεως τοῦ μισθοῦ καὶ πληρωμῆς πρὸ δραχμᾶς 84 κατὰ λίραν Ἀγγλίας, τοῦ τελευταίου μὴ ὑπάρχοντος ἐν τῇ Συλλογικῇ Σύμβασει.

Ἐν συμπεράσματι καὶ ἐν σχέσει πρὸ τὴν δεύτερην ταῦτην σκέψιν τῆς δημοσιευμένης ἀποφάσεως, θὰ ἥθελα νὰ προσθέσω ὅτι κατὰ τὴν μαρτυρίαν τοῦ Ξενοφῶντος ἐν τῷ Κύρου Παιδείᾳ ὅτε ὁ εἰς τὸ δίκαιον ἐκπαιδεύμενος Κύρος, αὐθαιρέτως καὶ κατὰ παραγνώρισιν τοῦ δικαιώματος κυριότητος, ἐπεδίκασε τὸν μαρκόν χιτῶνα εἰς τὸν μῆκυριον αὐτοῦ ἀλλ' ὑψηλόσωμον παῖδα, ἥκουσε παρὰ τοῦ διδασκάλου ὅτι «δεῖ ἐπειδὴν δικαστὴν κατὰ νόμον τὴν Φῆφον τιθέναι καὶ καὶ οὐχὶ τὸν δέοντος κριτήν εἰναι» καὶ ἐπειδὴν ἔξαιρεσε τὸν τυφλῶν δυνάμεων τῆς φύσεως, δὲν ὑπάρχει τίποτε εἰς τὸν κόσμον αὐτὸν τὸ δόπιον νὰ μὴ παρεδόθη ἡμῖν ὑπὸ τῶν ἀρχαίων Ἐλλήνων, καλὸν θὰ είναι ἡ δικαστικὴ κρίσις νὰ ἐνθυμηται τὸ ἐν λόγῳ χωρίον τοῦ Ξενοφῶντος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΛΥΜΒΑΣ Δικηγόρος

Ἀμερικανικὴ Νομολογία

● Ναύλωσις.— «Υπαγγείη αὐτῆς συμβατικῶν εἰς τοὺς Κανόνας τῆς Χάγγης— Εὐθύνη μεταφορέως εἰς καταβολὴν τῆς δεούσης ἐπιμελείας.— Βάρος ἀποδείξεως.— «Εννοια τοῦ ὅρου «δέοντος ἐπιμελείας»— Σκόπιμος εύρυτης τῆς ἐννοίας ταύτης πρὸ διευκόλυνσιν τοῦ δικαστοῦ τῆς ούσιας— Σκοπεῖται ἡ συμπεριφορὰ τοῦ εὐλόγως συνετοῦ πλοιοκτήτου.— «Αναφορά εἰς τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν.

Εἶναι γιωστὸν τὸ θέμα τῆς ύπο τοῦ πλοιοκτήτου «δεούσης ἐπιμελείας» πρὸ παροχῆν πλοίου ἀξιοπλού διὰ τὴν μεταφοράν φορτίου καὶ τὸ θέμα τοῦ ἀποσχόλησης προσφέτως τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριον τῆς Νέας Όρλεανς εἰς τὴν ύποθεσιν τοῦ φορτίου ἀτμοπλοίου «Γουίντσορ Βίκτορ». Ναυπηγήθη τούτο ἐν ἑταῖροι 1945 κατὰ τὰς προτύπους προδιαγραφάς τῶν πλοίων τύπου «Βίκτορ» μετὰ τινὰ χρόνων ὑπηρεσίας, ἐνέθη ἐν παροπλισμῷ. Βραδύτερον, ἐπωλήθη καὶ ὀγοραστής προέβη εἰς ἀνανεώσεις καὶ ἐπι-

σκευάς περατωθείσας κατὰ Φεβρουάριον 1963, ὅτε ἐπιθεωρήθη ὑπὸ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος ἐκρίθη ἀξιόπλους.

Τὸ πλοίον εἰργάσθη ἐπὶ 17 μῆνας ὡς μπάλκ κάθοριερ καὶ μετὰ ταῦτα ἐπλευσεν ἀφερτὸν εἰς Χαδάνην προκειμένου νὰ φορτωθῇ ἐκεῖθεν φωτίον ζαχάρεως εἰς χύμα κατὰ τοὺς δρους τοῦ ἐν χρήσει προτύπου ναυλοσύμφωνου μεταφορᾶς ζαχάρεως εἰς χύμα. Τὸ ναυλοσύμφωνον περιείχε τὸν δρον διὰ ἐκναυλωτὴς ἡγγάστο τὸ πλοίον «στεγανόν, ἀνθεκτικόν, ίσχυρὸν καὶ ὑπὸ πάσαν ἐποφίν κατάλληλον διάτοι ταξίδιον, ἐφ' ὅσον ἡ καταβαθμὴ ἡ τῆς δεούσης ἐπιμελείας δύναται νὰ τὸ καταστήσῃ τοιούτον». Τὸ ναυλοσύμφωνον ἀφαρμογήν τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου περὶ μεταφορᾶς πραγμάτων διὰ θαλάσσης ἐσωματώντος τοὺς Κανόνας τῆς Χάγγης.

Κατὰ τὸ πλούτον πρὸ τοῦ Χαδάνην, τὰ κύτη τοῦ πλοίου ἐκαθαρίσθησαν, ἐπεθεωρήθησαν καὶ προτελειώθησαν νὰ δεχθοῦν τὸ φορτίον. Εἰς τὸ δάπεδον τοῦ ὑπὸ ἀριθμ. 4 κύτους ἐγένετο ξύλινη ἐπίστρωσις, τοῦ πλοίου ἐπανειλημένων ἐπιθεωρήσαντος τὰς ἐργασίας, ὡς καὶ τὰς φρακτὰς ἡνακτικής, στεγναῖς.

Μετὰ τὴν φόρτωσιν τὸ πλοίον ἀπέπλευσεν ἐκ Χαδάνης, συνήντησεν ὅμως τρικυμίαν καὶ τὸ πλοίον προσεύστησε. Ἀργότερον, ὁ καρόδης ἐθελτιώθη. Ἔγένοντο κανονικαὶ μετρήσεις τῶν διπυθμένων, ἔξ δὲ ἡμέρας μετὰ τὸν ἀπόπλουν ἐκ Χαδάνης ὑπέθησαν ὕδατα εἰς τὸ ἀριστερὸν ἐμπρόσθιον διπυθμένον τοῦ ὑπὸ ἀριθμ. 4 κύτους. Ἐτέθησαν εἰς κίνησην αἱ ὀτλίσι, ἀλλὰ καθημερινῶς ἀνήρχετο ἡ στάθμη τοῦ ὕδατος. Τέλος, ἀπεκαλύφθη ὅτι τὸ ὕδωρ εἰσήρχετο διὰ τινὸς ἀποχετευτικοῦ σωλήνου τοῦ μαγειρείου, δῆσις εἰχεν ὅτην καὶ διήρχετο διὰ τοῦ ὑπὸ ἀριθμ. 4 κύτους. Ἐντεῦθεν ὑπέστησαν ζημίας 1.000 τόνοι ζαχάρεως.

Ἐπηκολούθησε δίκη τοῦ κυρίου τοῦ φορτίου κατὰ τὸ πλοιοκτήτου κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου καὶ καταδηγήθησαν ταῦτα εἰς τὸν δικαστής ἀσφαλεῖται καὶ ριθμίζεται ὑπὸ τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου περὶ μεταφορᾶς πραγμάτων διὰ θαλάσσης, δῆσις προσβλέπει ἀποδοτούς, θετικάς καὶ μὴ μεταβιβασίμους ὑποχρεώσεις τοῦ πλοιοκτήτου. Υποχρεούται οὐτοῦ πρὸ τοῦ καὶ κατὰ τὴν ἐναρξην τοῦ πλοίου νὰ καταβαλῇ τὴν δέουσαν ἐπιμελείσιν ἵνα (α) καταστήσῃ τὸ πλοίον ἀξιόπλουν, (β) νὰ καταστήσῃ τὰ κύτη καὶ πάντα ἄλλο μέρος τοῦ πλοίου εἰς διανοτιθεται φορτίον, κατέληπτον καὶ ἀσφαλές διὰ τὴν ἐναπόθεσιν, διατήρησην καὶ μεταφορᾶν τοῦ φορτίου.

Παρεκτὸς τῶν ὑποχρεώσεων, ὁ αὐτὸς νό-

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & Co.

HAMBURG: H. TILLMANN
BREMEN: G. BERGMANN

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ A.E. EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11 Holzbrücke 7	Tel. 363321 Telex 0211007 0215671 0215333	BRAKE Norderdeich 4 - 5 Tel. 510 Telex via Priv. 510 0244151
BREMEN 1 Wegesende 3 - 4	Priv. 2290860, 462328	NORDENHAM P. O. Box 98 Tel. 811 Telex via Priv. 881 0244151
BREMERHAVEN Kaiserkai	Tel. 310424 Telex 0244151	EMDEN Am Delft 34 Tel. 20268 Telex via Priv. 20268 027821
WILHELMSHAVEN Ebertstr. 124	Tel. 42597 Telex Priv. 45842 0238876	TELEGRAMS "ERMIS" Represented also at LÜBECK & KIEL
	Priv. 26235 26236 0253375	

μος προσβλέπει απαλλαγήν έκ της εύθυνης του τε μεταφορέως καὶ τοῦ πλοίου, έκ ζημιῶν ἢ ἀπώλειῶν πρεσερομένων ἐξ ἀναξιοπλοίας, ἔκτὸς τῆς ἀπορρεούσης ἐκ τῆς ὑπὸ τοῦ μεταφορέως μὴ καταδόλης τῆς δεούσης ἐπιμελείας, ἵνα καταστῇ τὸ πλοῖον ἀξιόπλουν καὶ τὰ κύτη αὐτοῦ καὶ τὰ λοιπὰ μέρη εἰς τὰ δοποῖς ἐναποτίθεται φορτίον, κατάλληλα καὶ ἀσφαλῆ διὰ τὴν ἐναπόθεσιν, διατήρησιν καὶ μεταφορὰν τοῦ φορτίου. Περαιτέρω, ὁ αὐτὸς νόμος προβλέπει ὅτι, δοάκις ἐπῆλθε ζημία ἢ ἀπώλεια συνεπείᾳ ἀναξιοπλοίας, ὁ μεταφορεὺς βαρύνεται μὲ τὴν ἀπόδειξιν ὅτι κατέβαλε τὴν δέουσαν ἐπιμέλειαν.

Εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν, ὁ ἐναγόμενος μεταφορεὺς ἴσχυρισθη ὅτι τὸ πλοῖον ἦτο ἀξιόπλουν κατὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ πλού, ἐδέχθη ὅμως ὅτι δοάκις διαρρέει ἐσωτερικός σωλὴν ἀποχετεύσεως τὸ πλοῖον καθίσταται ἀναξιόπλουν. Ἐνταῦθα, ἔκρινε τὸ δικαστήριον, παρίσταται ἀνάγκη λεπτομερεστέρας ἐξετάσεως τῶν γεγονότων, ἵνα κριθῇ κατὰ πόσον ὁ μεταφορεὺς ἀπέδειξεν, ὅτι πράγματι κατέβαλε τὴν δέουσαν ἐπιμέλειαν ὅπως καταστήσῃ τὸ πλοῖον ἀξιόπλουν.

Ο σωλὴν περὶ οὐ δύος συνέδεται νεροχύτην κείμενον ύπερ τὰ twīn - deek τοῦ κύτους No. 4, διῆκεν ἐσωτερικῶς ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων τοῦ πλοίου μέχρις ὑψους ἐννέα ποδῶν ἀπὸ τοῦ δαπέδου τοῦ κύτους, ὅποθεν ἐξήρχετο τὸν τοιχώματος τοῦ πλοίου πρὸς ἐκκένωσιν εἰς τὴν θάλασσαν, τῆς ἔξδου κλειομένης δι' ἀνεπιστρόφου βαλδίδος, ἥτις σκοπὸν εἶχε νὰ ἐπιτρέπῃ μὲν τὴν ἐκκένωσιν εἰς τὴν θάλασσαν τῶν ἐκ τοῦ σωλήνος ὑδάτων, ἀλλὰ νὰ μὴ ἐπιτρέπῃ τὴν εἰσροήν θαλασσίου μᾶτος. Ἡ στεγανότης δομῶς, δὲν ἦτο ἀπόλυτος δταν τὸ πλοῖον ἦτο ἔμφορτον καὶ συνεπώς η βαθεὶς εύρισκετο κάτω τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης.

Ο σωλὴν ἔφαίνετο ἐσωτερικῶς διὰ τὸ στεγανός, διότι ἦτο χρωματισμένος μὲ βαθήν ἀλουμινίου, ἥτις ἔστιλθεν. Ἐν τούτοις, ὁ σωλὴν ἦτο κατασκευασμένος ἀπὸ αλβανισμένων χάλυβα προφανῶς λόγω τῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου δυνάμει προδιαγραφῶν τῆς πλοημικῆς περιόδου, ἐνῷ ὑπὸ ὄμολας συνθήκας

τοιούτοις σωλήνες κατασκευάζονται συνήθως ἐκ χαλκοῦ ἢ μολύβδου.

Παρὰ τὴν στίλβουσαν ἐμφάνισιν, ἀνεκαλύφθη δραδύτερον μετὰ τὴν ζημίαν ὅτι ὁ σωλὴν εἶχε διασρωθῆ ἐσωτερικῶς καὶ ἡ ἐξασθενήσασα πλευρὰ αὐτοῦ ὑπεχώρησε, πιθανῶς ἐκ τῶν κραδασμῶν τοῦ πλοίου ἢ συνορμησεως ὑδάτων. Βεβαίως ἡ διάδρωσις δὲν ἦτο δρατή δταν ἐπειθεωρήθη ὁ σωλὴν, διότι διετηρεῖτο τὸ ἐσωτερικὸν χρῶμα, θὰ ἀνεκαλύπτετο δομῶς ἐὰν ἐδοκιμάζετο διὰ σφυρίου ἢ διάδρωσις.

Βάσει τῶν γεγονότων τούτων καὶ τῆς πραγματογνωμοσύνης παρὰ εἰδικῶν πραγματογνωμόνων, τὸ δικαστήριον ἔκρινε ὅτι ὁ σωλὴν δὲν ἦτο στεγανός ἐπὶ ίκανὰ ἔτη πρὸ τοῦ συμβάντος καὶ ὅτι καθίστατο ἐντεύθεν τὸ πλοῖον ἀναξιόπλουν. Μολονότι ὁ πλοιοκτῆτης δὲν ἔγνωριζε τὸ ἀναξιόπλουν τοῦ πλοίου, τούτῳ ἦτο ἐν τοῖς πράγμασιν ἀκατάλληλον πρὸς μεταφορὰν φορτίου ζαχάρεων.

Τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ἐν συνεχείᾳ ὅτι τὸ γεγονός διὰ τὸ ἐλάτωμα δὲν εἶχεν εἰσέπι ἀνακαλυφθῆ κατὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ πλού, δὲν ἦτο ἀπόφασιστικὸν καὶ ἐναπέκειτο εἰς τὸν πλοιοκτῆτην νὰ ἀποδεῖξῃ διὰ προσκομιδῆς σαφῶν ἀποδείξεων ὅτι ἡ ζημία δὲν ὠφείλετο εἰς παράλεψιν καταβολῆς τῆς δεούσης ἐπιμέλειας ἵνα καταστῇ τὸ πλοῖον ἀξιόπλουν καὶ ὅτι ἡ ζημία ὠφείλετο εἰς θαλάσσιον κίνδυνον.

Ο δρος «δέουσα ἐπιμέλεια» — παρετήρησε τὸ δικαστήριον — εἶναι περίτεχνος νομικὴ ἔκφρασις ὡς ἄλλαι παρεμφερεῖς, οἷον «συνετὸς ἀνήρ», «δέουσα μέριμνα» κ.λ.π. Ο δρος εἶναι ἐκ προθέσεως εὐρύς ἵνα παράσχῃ εἰς τὸν δικαστὴν τῆς ούσιας τὴν χρήσιν εὐκάμπτων τηρίσιων. Τῶν κριτηρίων τούτων χρησιμοποιούμενώνων, δυνάμεθα νὰ δρίσωμεν τὴν «δέουσαν ἐπιμέλειαν» ὡς ἀποτελουσαν ἐκείνον ὅπερ εὐλόγως συνετὸς πλοιοκτήτης θὰ εἶχε πράξει. Ἐντεύθεν τὸ τιθέμενον ἐδῶ ἐρώτημα εἶναι δὲν εὐλόγως συνετὸς πλοιοκτῆτης θὰ ἔθεωρει ἐπαρκῆ, ὑπὸ τὰς περιστάσεις, τὴν διάληξην ἐπιμέλειας τοῦ σωλήνος.

Ἀληθές εἶναι ὅτι ὑπάρχουν ἀποφάσεις

κρίνασσι διὰ διὰ ὁ πλοιοκτήτης ἔξεπλήρωσε τὴν ὑποχρέωσιν του προβάς εἰς ἀπλῆν ἐπισκόπησιν, τὸ δικαστήριον δομῶς ἀπέριθμησε τὰς ἀποφάσεις ταύτας καὶ ἔκρινεν διὰ ὑπῆρχον σημαντικὰ διαφοραὶ μεταξὺ αὐτῶν καὶ τῆς προκειμένης ὑποθέσεως, ἀνέφερε δὲ σειράν ἀντιθέτων ἀποφάσεων.

Ἐπὶ πλέον, συνέχισεν ἡ ἀπόφασις, τὸ πράττειν τὸ ειθισμένον δὲν ἀπαλλάσσει τῆς εύθυνης ἐξ ἀμελείας, οὔτε ἡ συνήθης πρακτικὴ τῶν πλοιοκτητῶν εἶναι ἀποφασιστικῆς σημασίας ἐπὶ τοῦ ἀνακεδήθητης δέουσας ἐπιμέλειας εἰς συγκεκριμένη περίπτωσί τινα. Ὁ κανὼν δὲν ἔγκειται εἰς τὸ τί συνήθως πράττουσιν οἱ πλοιοκτῆται, ἀλλ' εἰς τὸ τί θά ἐπραττεν ὁ εὐλόγως συνετὸς πλοιοκτῆτης, ἔτι δὲ οὐχὶ εἰς ἀφηρημένον πλοίον ἐν γένει, ἀλλ' εἰς τὸ ὑπὸ δύψιν πλοίον ὑπὸ τὰς εἰδικάς περιστάσεις τῆς ἐκδικαζομένης περιπτώσεως.

Ἡ ἀπόφασις κατέληξεν εἰς τὴν κρίσιν ὅτι εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, δὲν κατεβλήθη ἡ δέουσα ἐπιμέλεια. Ἀπλῆ ἐπισκόπησις τοῦ σωλήνος, τοῦ πλοίου ἐν ἀφόρτω καταστάσει εὑρίσκομενον καὶ μὲ τὸν βαλδίδα ἔξαγωγῆς ὑπὲρ τὴν ισαλὸν γραμμήν, δὲν ἐπήρκει διότι ἄλλαι συνθῆκαι θὰ ἐπεκράτουν μετὰ τὴν φόρτωσιν τοῦ πλοίου.

Ἡ ἡλικία τοῦ πλοίου, ἡ ναυπήγησις αὐτοῦ βάσει πολεμικῶν προδιαγραφῶν, τὸ ὑλικὸν κατασκευῆς τοῦ σωλήνος ἔδει νὰ ληφθούν ὑπὸ δύψιν πρὸς καθορισμόν τοῦ σωλήνος, ἡ φύσις τοῦ φορτίου, αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι ἢ εὐλόγως ἡδύτισιν νὰ προσδοκᾶται ὅτι θὰ συναντήσῃ τὸ πλοίον καὶ ἐν γένει πάν τοιχείον δυνάμενον νὰ διευρύνῃ ἢ νὰ συστείλῃ τὴν μαγικὴν ἔκφρασιν «δέουσα ἐπιμέλεια».

Τέλος, ἡ ἀπόφασις ἔκρινε ὅτι οὐδεμίαν ἐπιδράσιν ἀσκεῖ τὸ γεγονός διὰ πρό τινος χρόνου τὸ πλοίον εἶχε πλεύσει ἐμφορτον εἰς τὴν ιδιαίτερην διαρροήν, καὶ κατέληξεν εἰς τὴν διαδοχήν της διαρροής. Τῶν κριτηρίων τούτων χρησιμοποιούμενώνων, δυνάμεθα νὰ δρίσωμεν τὴν δέουσαν ἐπιμέλειαν τὴν περιστάσεις τοῦ σωλήνος.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε. (ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΤΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ) ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 424.222 (10 ΓΡΑΜΜΑ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,

ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ



ΓΑΛΛΙΑ

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ

'Η γαλλική ναυπηγική βιομηχανία έλαβε παραγγελίας δέσιας 450 έκατομμυρίων φράγκων διά την προμήθειαν 12 φορτηγών σκαφών εις την Σοβ. "Ενωσιν.

'Η παραγγελία θὰ ἑκτελεσθῇ ύπό διαφόρων γαλλικών ναυπηγείων. Τριά θὰ κατασκευασθούν εις τὰ ναυπηγεῖα τῆς Βρετανίης, τριά εις τὰ ναυπηγεῖα τῆς Μεσογείου, εις τὰ ναυπηγεῖα τῆς Δουνκέρκης δύο, εις τὰ ναυπηγεῖα Λάζιοτάτ δύο και εις τὰ ναυπηγεῖα Ατλαντικού δύο.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΔΙ' 100 ΣΚΑΦΩΝ

Εἰς τὴν Ἀμερικήν, διπού τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως ἔχει καταστῆσει προβληματικὴν τὴν ἐπέκτασιν τῆς ἐφοπλιστικῆς δραστηριότητος, αἱ κρατικαὶ ἐπιχορηγήσεις ἀποτελοῦν, ὡς γνωστόν, τὴν μόνην σανίδαν σωτηρίας. "Ηδη, δῆμως, ὁ πρόεδρος τῆς "Ισθμιαν Λάσιν, μιᾶς τῶν μεγαλυτέρων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ήτις ἑκμεταλλεύεται πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν ύπό τὴν "Αστερέσσαν, ἀνεύ ἐπιχορηγήσεως, ὑπέβαλε πρὸς τὴν ἀρμοδίαν Ἐπιτροπὴν τοῦ Κογκρέσου πρότασιν, ἀφορῶσαν εἰς τὴν ἀναζωγόνησιν τοῦ τομέως ἑκίνου τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, διστις παραμένει ἑκτὸς τοῦ πλακισίου τῶν ἐπιχορηγήσεων.

Τὸ σχέδιον δύμιλετο περὶ ναυπηγήσεως 100 πλοῖων καὶ θὰ εἶναι εἰκοσαετοῦς διαρκείας. 'Ως κύριον χαρακτηριστικὸν του ἀναφέρεται ἡ χρηματοδότησις τῶν ναυπηγήσεων παρ' Ιδιωτικῶν ἑταιρίαις, αἵτινες καὶ θὰ τὰ παραχωρήσουν ύπό τοῦ πολὺν ναυλώσεων λαγεῖσιν πρὸς τὸ Κράτος. Τούτο ἐν συνεχείᾳ θὰ τὰ ἀνανιώσῃ καὶ πάλιν πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς. Κράτος καὶ ἐφοπλισταὶ θὰ συμμετάσχουν εἰς τὰ κέρδη ύπό μιαν συμφωνίαν παρέχουσαν ἓκαντοντικτικὰ κίνητρα δι' ἀμφοτέρους.

'Ως πλεονεκτήματα τοῦ σχεδίου μνημονεύονται, πρῶτον μὲν τὸ ὅτι ἡ ἐπένδυσις τῶν κρατικῶν κεφαλαίων δὲν θὰ γίνη ἀμέσως καὶ ἔξ διλοκήρου, ἀλλὰ θὰ κατανεμηθῇ ἐντὸς περιόδου 20 διλοκήρων ἔτῶν καὶ δεύτερον τὸ ὅτι θὰ λειψῃ ἡ διαφορικὴ ἐπιχορηγήσεις πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς ἑκμεταλλεύσεως, δημιουργουμένης οὕτω οἰκονομίας 600.000 δολαρίων κατὰ πλοίον κατ' ἔτος.

'Εξ ὅλου, η δυνατότης ἔξασφαλίσεως κερ-

δῶν ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν θὰ προέλθῃ ἐκ τῆς ἑλαστικότητος καὶ ἐλευθερίας, ἥν θὰ κέκτησηται ἐν τῇ ἑκμεταλλεύσει τῶν πλοίων των. Τῆς ἐλευθερίας ταύτης, ὡς γνωστόν, στρέφονται αἱ ἐπιχορηγούμεναι ἐπιχειρήσεις αἵτινες, πλὴν τῶν ἄλλων ἐλέγχων, ὑπόκεινται εἰς τὴν ὑποχρέωσιν κανονικῆς ἑκτελέσεως τῶν ἀναληφθεισῶν τακτικῶν γραμμῶν.

Διὰ τοῦ σχεδίου τούτου, ἐπάγεται ἡ πρότασις, δὲν σιωπεῖται ἡ ἀντικατάστασις τοῦ ὑφισταμένου σῆμαρον συστήματος ἐπιχορηγήσεων, ἀλλὰ ἐπιδιώκεται ἡ ἔξεύρεσις ἑνὸς ὅλου τρόπου παροχῆς συμπληρωματικῆς κρατικῆς βοηθείας πρὸς τὴν ναυτιλίαν.

ΤΟ ΔΥΣΕΠΙΛΑΥΤΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Περισσότερον παρὰ ποτὲ συγκεχυμένην καὶ ἀδεβαίαν ἐμφανίζεται ἡ θέσις τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων εἰς τὰς "Ηνωμένας Πολιτείας. Ἀφορμὴν εἰς νέας κρίσεις καὶ συζητήσεις ἐδωσεν ἡ ἐνώπιον τῆς Γερουσίας ἀνάπτυξις τῶν σχεδίων τῆς Ναυτιλιακῆς Διοικήσεως παρὰ τοῦ "Υπουργού τῶν Μεταφορῶν κ. Μπόουντ. Αὐτὴ ἀυτὴ ἡ ἀρμοδιότης τοῦ "Υπουργού ἐπὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ τομέως ἐτέθη παρὰ τίνων ἐνδιαφερομένων κυλώνων υπὸ ἀμφιθήτησιν, δεδομένου ὅτι ἡ διοίκησις τῆς ναυτιλίας ὑπάγεται εἰς τὸ "Υπουργεῖον Ἐμπορίου. Αἱ ὑπουργικοὶ προτάσεις ἀπέβλεπον εἰς τὸ νὰ καταστήσουν οἰκονομικὴν καὶ συναγωνιστικὴν τὴν Ἀμερικανικὴν ναυτιλίαν, ηπαρτίσαντα τὰ 700 ἑκατόμ. δολλαρίων, τὰ ὅποια ἀπορροφά ἐτήσιως ἀπὸ τὸ Δημόσιον, συνεχίζει ὑποχωροῦσας εἰς ποιότητα καὶ συναγωνιστικότητα.

Εἰδικώτερον, μία τῶν προτάσεων ἀφορᾷ εἰς τὴν προσαρμογὴν τῶν ἐπιχορηγήσεων, μᾶλλον μέχρι τοῦ σημείου, ποὺ ἐπιβάλλουν αἱ ἀνάγκαι τῆς ἐμβολῆς ἀμύνης. Ἡ ἐγκατάλειψις τῶν ἀφηρημένων πως σκέψεων περὶ τοῦ ρόλου τῆς Ἀμερικῆς εἰς τὸν θαλάσσιον στίβον. Αἱ ἐπιχορηγήσεις πρέπει νὰ ἐνθαρρύνουν καὶ δχι νὰ ἀποθαρρύνουν —ὅπως τώρα— τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλατού ὑλίκουν καὶ τὴν οἰκονομίαν. Τὰ ναυτιλιακὰ γενικῶς ἔχοδα ἡγέθησαν κατὰ 30% ἀπὸ τοῦ 1965. Πρέπει, ἐπίσης, νὰ ἔξευρεθῇ τρόπος, ὥστε αἱ ἐπιχορηγήσεις νὰ ἐντείνουν τὴν ἀμύλων καὶ νὰ ἐπεκταθοῦν καὶ εἰς τὸν τομέα τῶν μπάλκ - κάρριερς.

Αἱ ἐπιβατικαὶ γραμμαι θὰ κληθοῦν νὰ τερματίσουν τὰ ὑπάρχοντα συμβόλαια ἐπιχορηγήσεων, αἵτινες ἔφθασαν νὰ ἐπιβαρύνουν μὲ 275 δολ. κατὰ ἐπιβάτην τὸ Κράτος. "Ομοίως αἱ πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν ναυπηγήσεων ἐπιχορηγήσεις θὰ παρέχωνται κατὰ τρόπον ἐν-

θαρρύνοντα τὸν συναγωνισμὸν καὶ τὴν κατασκευὴν τυποποιημένων καὶ ἐπομένως εὐθυνοτέρων πλοίων. Πάντως εἰς τὰς ἐπιχορηγούμενας γραμμὰς θὰ ἐπιτραπῇ ἡ παραγγελία πλοίων καὶ εἰς τὸ ἑξωτερικόν, ἐφ' ὅσον βεβαίως δυνηθούν νὰ δανεισθοῦν ἐκεῖ τὰ ἀπαιτούμενα κεφάλαια. "Αλλαὶ, τέλος, προτάσεις ἀφεύρων εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν φορολογικῶν ἔξαιρεσεων, ὡς ἀπολαμβάνουν μερικαὶ ἑταῖροι, καθὼς καὶ εἰς τὴν ἀντίθεσιν πρὸς τὴν ἀπέκτασιν τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας.

Χαρακτηριστικὸν είναι τὸ γεγονός ὅτι παρὰ τὴν ἑκάτην μέρους τῶν ἐνδιαφερομένων —ἐπιχορηγούμενων καὶ μὴ ἑταῖρων καὶ ναυπηγικῶν συμφερόντων — ἀντίδρασιν, οὐδεμίας υφίσταται συμφωνία μεταξύ των, περὶ τῶν μεθόδων ἀντιμετωπίσεως τῆς καταστάσεως. "Η μόνη σύμπτωσις γνωμῶν φαίνεται ὅτι εὐρίσκεται εἰς τὴν αἴτησιν ὑψηλοτέρων ἐπιχορηγήσεων καὶ εἰς τὴν ἐπέκτασιν τῶν φορολογικῶν ἔξαιρεσεων.

"Ἐνώπιον τῶν προβλημάτων αὐτῶν, προβλέπεται ὅτι ἡ Γερουσία, ἀκολουθούσα τὸ παράδειγμα τῆς Βουλῆς, θὰ περιορισθῇ νὰ καταστήσῃ ἀνεξάρτητον "Υπηρεσίαν τῶν Ναυτιλιακῶν Διοικητῶν καὶ θὰ ἐπιδιώξῃ ἵσως τὴν φύσιον μεγαλυτέρων πιστώσεων δι' ἐπιχορηγήσεις.

Τὸ συμπέρασμα, κατὰ τοὺς εἰδικούς, είναι ὅτι ἡ ἀλτὶς διὰ μίαν οὐσιαστικὴν βελτίωσιν τῶν πραγμάτων πρὸς σωτηρίαν τῆς 'Αμερικανικῆς Ναυτιλίας, φαίνεται συνεχῶς ἀπομακρυνούμενη.

ΑΙ ΑΠΛΕΙΔΑΙ ΤΟΥ 1967

Τὸ πέμπτον τοῦ διαλυθέντος κατὰ τὸ 1967 τονιάς ἀνέφερετο εἰς ἀμερικανικὰ σκάφη, ἐκ τοῦ πολεμικῆς κατασκευῆς ἐφεδρικοῦ στόλου.

"Ἐπι συνόλου 527 σκαφῶν 4.983.266 τόνων d.w. διαλυθέντων, ἔναντι 434 σκαφῶν 3.842.517 τόν. d.w. τοῦ 1966, τὰ 114 σκάφη 1.189.245 τόν. d.w. ἡσαν ἀμερικανικά "Ελληνικά ἦσαν 68 τόν. d.w. 681.433. Λιβανικά 65, τόν. d.w. 712.273.

Τὰ διλικῶς ἀπολεσθέντα ἀνήλθον εἰς 105, τόν. d.w. 854.999, ἐκ τῶν διποίων 91 ἡσαν φορτηγά καὶ τὰ ἐλληνικά 22. Τὰ λιβεριανά 22 καὶ τὰ παναμαϊκά 11.

Τάκερος διελύθησαν 47, ἔναντι τῶν 60 τοῦ 1966. Σκάφη ἡπροῦ φορτίου 449 καὶ 32 μικτά.

ΤΟ ΑΤΟΜΙΚΟΝ "ΣΑΒΑΝΝΑΝΑ"

Πρόσφατος ἔκθεσις τῆς Maritime Administration τῶν "Ηνωμ. Πολιτειῶν παρέχει στοιχεῖα ἀνωτέρων ἀποδόσεων τοῦ πρώτου ἀτομικοῦ φορτηγοῦ «Σαβάννα», κατὰ τὸ δεύτερον ἔτος τῆς ἐμπορικῆς του ἐκμεταλλεύσεως (Άγυουστος 1967). Τὸ πρωτοποριακὸν αὐτὸν σκάφος διατελεῖ ὑπὸ τὴν ἑκμετάλλευσιν τῆς First Atomic Ship Transport (FAST), παραφυάδος τῆς Ἀμερικαν "Εξπορτ - Ιζμπράντεσ Λάσιν.

Κατὰ τὰ δύο πρώτα ἔτη τῆς ἐμπορικῆς του ἐκμεταλλεύσεως, τὸ «Σαβάνναλι» ἐπέτυχε τὰ ἀκόλουθα :

	1965/6	1966/7
Διαυθεῖσαι ἀποστάσεις (μιλία)	72.000	86.325
Μεταφερόθεντα φορτία	34.801	36.034
Λιμένες προσεγγίσεως	36	40
Πρόσδοboi ἔξατερικοῦ	\$ 2.300.000	2.600.000

Κατὰ τὸ ἀνωτέρω δεύτερον ἔτος, τὸ καὶ ἐκ τῆς ποραμονῆς του εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, τὸ γνώριμον μας «Σαβάννα» ἐπρογματοποιήσει τὸ πρώτον του ταξίδιον εἰς τὴν "Απαντολήν, ὃπου προσήγγισε καὶ εἰς τὸ Χόγκ - Κόγκ.

"Η κατανάλωσις τοῦ ἀτομικοῦ αὐτού σκάφους ἐπὶ ἀποστάσεως, ἐμπορικῆς ὑπηρεσίας 90.000 μιλίων περίπου ἡ το 33 λίθρες ἐμπλουτισμένου ούρων. "Αντίστοιχον πετρελαιοκίνητον σκάφος θὰ ἔχειάζετο, ἐπὶ τῆς αὐτῆς ἀποστάσεως, περισσοτέρους τῶν 17.

ARTHUR RAPP LIMITED

OIL and TANKER BROKERS
ST. CLARE HOUSE,
30/33 MINORIES,
LONDON E.C.3.

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

000 τόνων πετρελαίου (fuel oil). Και λέγει έπι τού θέματος αύτού ή έκθεσης τής Διοικήσεως Ναυτιλίας τών Ήνωμένων Πολιτειών: «Η τοιαύτη πολὺ μικρά κατανάλωσις καυσίμων, με την συναφή αποφυγή την έκ τών καυσαερίων ρύπανσιν, άποτελεῖ πειστικόν λόγον ύπερ τής απόφεως, ότι ή πυρηνική πρώσης είναι δυνατόν νά καταστή επιθυμητή διά τά έμπορικά πλοία του μέλλοντος».

Ο Ναύαρχος Τζών Μ. Ούιλ, πρόεδρος της «Φέρστ Ατόμικ Σίπ Τράνσπορτ», είς διμίλιαν του έπι τού «Σαβάννα», έπι τη εύκαιρια της Πυρηνικής Εβδομάδος της Νέας Υόρκης (18 - 26 Μαΐου) είπε χαρακτηριστικώς ότι το «Σαβάννα» ήτο «έν ακόμη φορτηγόν πλοίον, άλλα έν από τά πλέον απόδοτικά μας». Και άνεφεν, έν συνεχεία, ότι έπι αποστάσεως 310.000 μιλών, ή διήνυσε το «Σαβάννα», ή κατανάλωσις ανήλθεν είς 111 λίβρας πυρηνικών καυσίμων —άντιστοιχούσας πρός 12.000.000 λίβρας (53.500 περίπου τόνων) πετρελαίου.

Ο Ναύαρχος Ούιλ δέν παρέλειψε νά παρατηρήσῃ καὶ τήν ανφοράν έμφαντιν τού πλοίου —τόσον είς τού έξωτερικόν του, δσον καὶ τού έξωτερικόν— καὶ απέδωσε τήν τοιαύτην έμφανσιν είς τά πλεονεκτήματα τής πυρηνικής δυνάμεως, ήτοι τήν αποστούσιαν τών έκ των καπνοδόχων αέριων, τών διασθρωτικών καυσίμων, τών σκωριών καὶ τής αιθάλης. Τέλος, ο Ναύαρχος - Πρόεδρος έδήλωσεν ότι... ή πυρηνική δυνάμις είναι δυνατόν νά αποδειχθῇ είς τών σημαντικών παραγόντων είς τών άγωνα καὶ τής μολύνσεως τής απόστασίας.

Παρά ταῦτα, ώς καὶ ή Maritime Administration παραδέχεται, τό κόστος έκμεταλλεύσεως παραμένει έπι τοσούτον υψηλόν, ώστε νά μὴ καθίστη συναγωνιστικήν τήν πυρηνικήν δυνάμιν ἐν συγκρίσει πρός τά συνήθη καύσιμα.

ΩΔΙΝΕΝ ΟΡΟΣ ...

Ἐν τῷ μεταξύ, μὲ τήν παροιμίαν «ἄδινεν δρός καὶ έτεκε μῆν», έχαρακτήρισε τάς ένώπιον τής Γερουσίας δηλώσεις τού ύπουργού Μεταφορών, ο Πρόεδρος τής American Export Isbrandtsen Line, Ναύαρχος John M. Will. «Ἔν έξαιρέσωμεν, εἶπεν, τήν περικοπήν, ήτις αφορά εἰς τήν έλευθερίαν ναυπηγήσεως πλοίων είς τού έξωτερικόν, δλας τάς άλλας προτάσεις τής Κυβερνήσεως, χαρακτηρίζει: έλλειψις φαντασίας καὶ άδυναμία άντιμετωπίσεως τού ζητήματος.



**ΤΠΡΟΤΙΜΑΤΕ
ΤΑ**

Hempel's

«Η Αμερική έχει άπολυτον άναγκην νέων πλοίων καὶ ή πρόσκτησίς των άποτελεῖ τήν βάσιν πάσης ναυτιλιακής πολιτικής. Εις τήν έποχήν τών άεριοστροβίλων καὶ τής άτομικής ένεργειας ή χρησιμοποίησις πλοίων C - 2 καὶ C - 3 είναι τούλαχιστον άναφρονιστική καὶ δμοιάζει πρός τήν περίπτωσιν έξαναγκασμού τών Αμερικανικών άεροπορικών έπιχειρήσεων είς χρησιμοποίησιν άεροπλάνων D, C - 3, καθ' ήν στιγμήν οι άντιπαλοί των τού έξωτερικού διαθέστουν άεριωδύμενα Boeing 747. Τά συνεχάδη προβαλλόμενα έμποδια έκ μέρους τού Κράτους διά τήν άποκτησιν νέων πλοίων, έχουν φέρει τήν Αμερικήν 100 τούλαχιστον έτη διπλών. Αποτελεῖ δέ τραγικόν λάθος τό νά προτιμάται μία ναυτιλία άνευ νέων πλοίων, διά ν' αποφευχθῇ ή είς τού έξωτερικού ναυπηγήσις. Οι Αμερικανοί έφοπλισται, συνέχισεν δό πρόεδρος τής Isbrandtsen, δέν προτιμάται τά ξένα ναυπηγεία άπό τά ίδικά μας, άλλα θέλουν άπλως νά έχουν τήν δυνατότητα παραγγελίας είς τού έξωτερικόν είς τά τιμάς τής παγκοσμίου άγορας καὶ μάλιστα άνευ ναυπηγήσης έπιχρηγήσεως. Άρκει τά έκει κατασκευάζομενα πλοία νά δύνανται νά γίνουν Αμερικανικά καὶ νά έπιχρηγούνται διά τήν ένισχυσιν τής έκμεταλλεύσεών των.

Δεν έπιτρέπεται, κατέληξεν δ Ναύαρχος Will, νά φοβούμεθα τήν άποστραγγίσιν τών δολλαρίων μας διά νά χρηματοδοτήσωμεν τάς είς τού έξωτερικόν παραγγελίας, δεδομένου ότι έκαστον έκ τών είς τού έξωτερικόν ναυπηγουμένων πλοίων θ' απόφερε είς τήν Αμερικανικήν οικονομίαν πολλαπλάσια τού κόστους του, έντος τού πρώτου έτους τής έκμεταλλεύσεώς του. «Οταν τά άμερικανικά φορτία μεταφέρωνται υπό τά ξένων πλοίων, δλον σχεδόν τό διό τήν μεταφοράν άπαιτούμενον χρήμα διαφεύγει είς τού έξωτερικόν, ένω δόταν μεταφέρωνται διά» άμερικανικών, τό πλείστον τούτου παραμένει είς τήν χώραν.

Αύτά καὶ πολλά άλλα, όρθι καὶ άληθη, άνέπτυξε μέ θέρμην δό πρόεδρος τής Isbrandtsen. «Ημεῖς τά γνωρίζουμεν άπό αιώνων. Είς τήν μεγάλην, θμώα, υπεραπλαντικήν χώραν, χωρὶς τήν παλαιάν ναυτικήν παράδοσιν καὶ μὲ τελείως διαφορετικάς συνθήκας οικονομίας, πολύ άμφιβάλλομεν έάν θά δυνηθῇ νά πείση τούς άρμοδιούς.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΤΟ 24ον ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

«Η Ιαπωνική Κυβέρνησης κατέτισεν ήδη τόν πίνακα τών πλοίων, τών δοπιών ή ναυπηγήσης θά τύχῃ τής κρατικής χρηματοδοτήσεως. Τό 24ον πρόγραμμα, ισχύον διά τό οικονομικόν έτος 1968 (1 Απριλίου 1968 - 31 Μαρτίου 1969), δέν έχει διθή άκόμη είς τήν δημοσιότητα, ύπάρχουν, θμώας, άκριδες λεπτομέρεια, προερχόμεναι έκ καλών πληροφορημένων κύκλων. Τά κρατικά δύνεια, καταβαλλόμενα υπό τής Ιαπωνικής Τραπέζης Αναπτύξεως, θά έπιτρέψουν τήν ναυπηγήσην πλοίων, συνολικής χωρικότητος 2,200,000 τόνων γκρός, μεταξύ τών δοπιών καὶ τά έκ μεταφοράς τού 23ου προγράμματος. Οι Ιαπωνες έφοπλισται είχον ήτησει 3.300.000. Ούτω, ή ύπο τού ύπουργείου τών Μεταφο-

ρών καὶ τής Τραπέζης Αναπτύξεως περικοπή, άνερχεται είς 1.100.000 τόνων.

Οι Ιαπωνες έφοπλισται είχον προβλέψει διά τό οικονομικόν έτος 1968 τήν ναυπηγήσην λιαν μεγάλου άριθμου πλοίων, καθ' δσον άγνωστον τί τούς έπιφυλάσσει τό 25ον πρόγραμμα άπό τής άποφεως κρατικής χρηματοδοτήσεως. Σήμερον τά δάνεια παρέχονται διά τά 70% τής τιμής τών πλοίων, διότι ταύτα θά μεταφέρουν φορτία μή τακτικής γραμμής, καὶ διά 80% δόταν τά πλοία θά είναι δεξαμενόπλοια ή φορτηγά φορτίων χύμα. Οι έφοπλισται φεύγουνται μήπως άπό τού 25ου προγράμματος ή συμβολή τού κράτους περιορισθῇ είς τά 70% ή καὶ διλιγόντερον.

Αι διαθέσιμοι διά τό οικονομικόν έτος 1968 πιστώσεις περιωρίσθησαν είς 88.900 έκαπομμύρια γιέν, έν οίς 21.100 έκαπομμύρια γιέν διά πλοία, τών δοπιών ή ναυπηγήσης είχεν άναθληθή έκ τού 23ου προγράμματος. Η έπιβραδύνσις ως πρός τήν δημοσίευσιν τού 24ου προγράμματος, τού δοπίου ή έκεισις ήρχισε πρό μηνών, προεκάλεσε δυσμενές συνεπεία διά τά ναυπηγεία. Δύο τινά θά συμβούνται διά τά κρατικά δύνεια δόταν δεκάθινον: «Η τό ύπό ναυπηγήσιν πλοίον θά χρηματοδοτήθῃ έξι ίδιων μέσων, η δό έφοπλιστής, έλλειψει κεφαλαίων, θά άναμεινη διά νά περιληφθῇ είς τό 25ον πρόγραμμα.

Φαίνεται δότι οι παραγγείλαντες φορτηγά πλοία χύμα φορτίου καὶ δεξαμενόπλοια έξιπτηρεύθησαν καλύτερον ύπο τού 24ου προγράμματος. Τά πλοία τής κατηγορίας ταύτης τυχάνουν προτιμήσεως έναντι τών λοιπών συνεπείας διά διπλάσια τάξη πλοίων καὶ διότι μεταφέρουν είδη βασικά διά τάς ιαπωνικάς βιομηχανίας. Τό ημισυ τών ζητησιών ύπο τών ναυτιλιακών έταιριών 27 μονάδων θά έγγραφούν πιθανώς είς τό πρόγραμμα. Η τιμή τών πλοίων τούτων είναι πολύ υψηλή καὶ διά παφασισθῇ ή διλκή των κατασκευής θά λείψουν πιστώσεις διά τάς άλλας κατηγορίας σκαφών. Η κατασκευή πλοίων «κοντέινερς», προβλεφθέντων διά τήν Αύστραλιαν, μετετέθη είς έτερον πρόγραμμα. Οι έφοπλισται έξητησαν σημαντικήν χωρητικότηταν κατόπιν τά διά πλοίων τράπατς. Άλλος καὶ πάσαι αι μονάδες αύται διεγράφησαν έκ τού προγράμματος, δυνάμει: τής άρχης, καθ' ήν ή Ιαπωνική οικονομία έχει άναγκην ειδικευμένων πλοίων.

ΔΙΑ ΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΗΣ ΜΑΛΑΚΚΑΣ

«Ο Ιαπων Ίπουργός τών Μεταφορών είς δηλώσεις του είπεν δότι προτίθεται νά συναπτήσῃ μετά τού Ινδονησίου Προέδρου κ. Σουχόχο τό διά νά ζητηση τήν συνεργασίαν τής Ινδονησίας είς τά ύφισταμένα σχέδια τής Ιαπωνίας πρός βελτίωσιν τής ναυτιλίας είς τό Στενόν τής Μαλάκκας.

Ο Ιαπων Ίπουργός είπεν δότι δέον νά βελτιώσουν οι έγκαταστάσεις διά τήν άσφαλτην ναυσιπλοΐαν καὶ νά διαπιστωθῇ τό άκριθες βάθος τών Στενών. Ανέφερεν δότι κατά τό παρελθόν έτος τό Ιαπωνικό δεξαμενόπλοιον «Τόκιο Μαρούν, 150.000 τόνων, ύπερότε ζημίας, κατόπιν προσκρούσεως του έπι ύψηλου είς τά Στενά. Η συνεργασία τής Ινδονησίας είναι άναγκαία διά τό προταθέν διεθνές σχέδιον, είς τό δοπίον δέον νά μετάσχουν ή Ινδονησία, ή Μαλαισία, ή Σιγκαπούρη καὶ ή

W. J. ROBERTS & SON (SHIPPING) LIMITED ΜΕΣΙΤΑΙ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

734, Tower Building,

Water Street,

Liverpool, 3.

Telegrams: Attention Liverpool

Telephone: CENTRAL 7832-3-4

Telex: 627137

After Hours AINtree 2398

(Mr. W. J. Roberts)

ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

LIVERPOOL • BIRKENHEAD • BROMBOROUGH • GARSTON • TRANMERE OIL
INSTALLATIONS • DINGLE OIL JETTY • QUEEN ELIZABETH II OIL DOCK, EASTHAM
ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ ΤΟΥ ΜΑΝΤΣΕΣΤΕΡ ΚΑΙ
ΓΟΥΝΤΝΕΣ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

Ιαπωνία. Τὰ Στενά τῆς Μαλάκκας ἀποτελούν ζωτική διάρυγα διὰ τὰς θαλασσίας μεταφοράς τῆς Ιαπωνίας πρὸς ὅλας τὰς δυτικὰς περιοχὰς μέχρις Εὐρώπης καὶ κυρίως διὰ τὴν μεταφοράν τῶν πετρελαίων τῆς Μέσης Ἀνατολῆς πρὸς τὴν Ιαπωνίαν. Τὰ 95% τῶν εἰς πετρέλαιον προμηθειῶν τῆς Ιαπωνίας κατὰ τὸ παρελθόντος ἔτος —120 ἑκατομ. τόνων— δεκινήθησαν διὰ τῶν Στενῶν. Τὰ μεγάλα πετρέλαιοφόρα δυσχερείας θὰ ἀντιμετωπίσουν διαπλέοντα τὰ Στενά, χωρὶς τὰς ἐνδεικνυομένας βελτιώσεις.

ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΚΟΣΤΟΣ

Συνεχίζεται ἡ αὔξησις τῶν τιμῶν τῶν ναυπηγήσεων εἰς τὴν Ιαπωνίαν. Διὰ παραδόσεις τοῦ 1971 αἱ ζητούμεναι, ἀπὸ τὰ κυριώτερα ναυπηγεῖα, τιμαί, εἶναι κατὰ 7% γενικῶς ἀνώτεραι τῶν προηγουμένων, μὲ παράδοσιν τὸ 1970.

Σχολιάζων τὴν ἀνάτιμην ἐκπρόσωπος μεγάλου ναυπηγείου ἀνεφέρθη εἰς τὴν αὔξησιν τῶν ἔργατοι, ητὶς προκαλεῖ καὶ τοῦ ναυπηγεῖου κόστους τὴν αὐξήσιν κατὰ 2%, ἔξ ὥλου δέ, τὴν ὄψιν τοῦ τόκου κατὰ 0,5%, μὲ ἀμεσον καὶ εἰς τὰς τιμὰς τῆς ναυπηγήσεως ἐπίδρασιν κατὰ 1,3%.

Αἱ τιμαὶ διὰ παραδόσεις τοῦ 1969 ἦσαν ἀνώτεραι κατὰ 3% ἔναντι ἑκείνων τοῦ 1968 καὶ αἱ τιμαὶ διὰ τὸ 1970 κατὰ 5%. Διὰ τὸ 1971 τὰς αὐξήσις φθάνει τὰ 7%.

Κατὰ σχετικὴν ἔγκυδοιν τοῦ Οἴκου Χαμασάκη ἡ ζήτησις διὰ ναυπηγήσεις περιορίζεται εἰς τάνκερς μαρμούθ καὶ μπάλικ κάρριερς μὲ παράδοσιν τὸ 1971. Πάντως διὰ τάνκερ τῶν 212.000 τόν. ἀναφέρεται ἡ τιμὴ τῶν 17,5 ἑκατομ. δολλαρίων.

ΙΣΠΑΝΙΑ

ΣΤΟΛΟΣ ΜΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΣ

Μολονότι δέν ὑπάρχουν ἀκόμη στατιστικοὶ ἀριθμοὶ περὶ τῶν ἀποσυρθέντων ἐκ τῆς ὑπερστίας πλοίων, εἶναι δυνατὸν νὰ ὑπολογισθῇ μετὰ σχετικῆς ἀκριβείας ἡ δύναμις τοῦ ισπανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου κατὰ τὴν Ιην 'Ιανουαρίου 1968. Ἀνήρχετο τότε εἰς 1.969. 000 τόνων γκρός, ἔξ ὥν 1.712.000 φορτγά καὶ 257.000 ἐπιβατηγά. 'Υπολογίζεται

ὅτι 5% τῆς χωρητικότητος θὰ πρέπει νὰ ἀπεσύρθησαν τῆς ὑπερστίας κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἐνῷ παρεδόθησαν εἰς τὸν ἐφοπλισμὸν πλοία 278.330 τόνων γκρός, ἔξ ὥν 252.390 φορτηγά καὶ 25.940 ἐπιβατηγά.

'Επὶ τῇ βάσει τῶν ἀριθμῶν τούτων, ἡ 'Ε-

πιθεώρησις Πληροφοριῶν τῆς 'Εθνικῆς 'Επιχειρήσεως «Ελκάνω» τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἰς τὸ τεύχος τοῦ 'Απριλίου ὑπολογίζει, ὅτι ὁ ισπανικὸς ἐμπορικὸς στόλος θὰ εἰχεν ἀνέλθει, τὴν Ιην 'Ιανουαρίου, εἰς 2.148. 880 τόνων γκρός, ἔξ ὥν 1.878.790 φορτγά καὶ 270.000 ἐπιβατηγά πλοία, σημειώθησης δηλαδὴ αὐξήσεως ἔναντι τοῦ παρελθόντος ἔτους κατὰ 9,13%.

'Η Ισπανία, μολονότι δὲν περιλαμβάνεται μεταξὺ τῶν πρώτων ναυτικῶν χωρῶν τοῦ κόσμου, κατέχει, ἐν τούτοις, ἀξιόλογον θέσιν μεταξὺ τῶν ναυπηγικῶν χωρῶν τοῦ κόσμου. Τὰ ισπανικὰ ναυπηγεῖα κατεσκευάσαν τὸ 1967 πλοία συνολικῆς χωρητικότητος 397. 000 τόνων γκρός, ἔξ ὥν 278.330 διὰ τὸν ισπανικὸν ἐφοπλισμὸν. 'Εξ ἄλλου, ὑπὸ παραγγελίαν ἢ ὑπὸ ναυπηγήσιν, ἐτέλους πλοία 1.212.000 τόνων γκρός, ἔξ ὥν 1.036.000 διὰ λογαριασμὸν τῶν Ισπανῶν.

Τὴν Ιην 'Ιανουαρίου ὁ ισπανικὸς στόλος περιελάμβανε 625 πλοία, μέστις χωρητικοτήτος 3.440 τόνων γκρός, κατανεμόμενα μεταξὺ 350 περίποτον ἐφοπλιστικῶν ἑταῖρων, κατ' ἀναλογίαν δηλαδὴ 18 πλοίων 6.150 τόνων γκρός κατὰ ἑταῖρισαν. 'Ο μέγας αὐτὸς ἀριθμός μικρῶν ἐπιχειρήσεων ἀποτελεῖ τὴν οὐσιώδη αἰτίαν τῆς πενιχρᾶς ἀποδοτικότητος τοῦ ισπανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Θὰ ἐπρεπε, βεβαίως, νὰ γίνη συγχάνευσις τῶν ἐπιχειρήσεων, ὡς ἔγένετο ἀλλού, πλὴν ὅμως φαίνεται ὅτι ἡ παρούσα κατάστασις θὰ συνεχισθῇ. Τὸ 1967 παρεδόθησαν εἰς 31 ἐφοπλιστικὰς ἐπιχειρήσεις 45 πλοία (1.45 κατά ἐπιχειρήσιν). Τὸν 'Ιανουαρίον τὰ ναυπηγεῖα εἶχον παραγγελίας 81' 70 πλοία διὰ λογαριασμὸν 41 ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων (1, 7 πλοίοιν κατὰ ἐπιχειρήσιν) καὶ ἐν συνόλῳ 115 πλοία παρεδόθησαν τὸ 1967 ἢ ἐτέλους ὑπὸ παραγγελίαν τὴν Ιην 'Ιανουαρίου (1, 8 πλοίοιν κατὰ ἐπιχειρήσιν).

'Η κυρία αἰτία τῆς τοιαύτης διασπορᾶς

οφείλεται, κατὰ τὴν ἐν λόγῳ ἐπιτεώρησιν, εἰς τὴν ἀνεπάρκειαν τῶν χρηματικῶν μέσων τοῦ ισπανικοῦ ἐφοπλισμοῦ, τὴν Ἑλλειψιν Ἑλληνικῆς ναυτικῆς πολιτικῆς, τὴν παροχὴν πιστώσεων καὶ δανείων μὴ ἀποδοτικῶν, τούθ' ὅπερ ἐπιτρέπει τὴν ναυπηγήσιν πλοίων μικροῦ, ἀπὸ ἔθνικῆς ἀπόφεως, ἐνδιαφέροντος, ἐνῷ τούντιον ἀποφεύγεται ἡ ναυπηγήσις πλοίων δυναμένων νὰ είναι προσεχῶς προσοδοφόρα. Κατὰ συνέπειαν ὁ ισπανικὸς ἐφοπλισμὸς καταντᾷ νὰ ἔχῃ πλοία ἀνεψιαρίου, σημειώνει φορτίων, καὶ νὰ μὴ διαθέτῃ πλοία περισσότερον ζητούμενα, μὲ διποτέλεσμα ἡ 'Ισπανία νὰ καταφεύγῃ εἰς ξένα πλοία διὰ τὰς μεταφοράς της, δημιουργούμενου οὕτω τοῦ ἐλλείμματος τοῦ ισοζυγίου μεταφορῶν.

ΙΤΑΛΙΑ

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ

'Υπεργράφῃ πρὸ ἡμερῶν ὑπὸ τοῦ 'Ιταλοῦ ὑπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας τὸ διάταγμα, τὸ καθορίζει τὰς εἰσφοράς, διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ νόμου περὶ ναυπηγήσεων, ἡ ισχὺς τοῦ ὅποιού λήγει τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1971. Πιστώσεις 89 δισεκατομμυρίων λιρετῶν προβλέπεται νὰ διστεθοῦν διὰ τὴν περίοδον 1967 - 1973, ἔξ ὥν 78 δισεκατομμύρια διὰ νέας ναυπηγήσεις καὶ διαφόρους ἄλλας ἔργασις, 6 δισεκ., δι' ἀναδιαρθρώσεις, 5 δισεκ. δι' ἐνδεχομένας μετατροπὰς καὶ 250 ἐκατομμύρια ἦν' ἐπιστημονικάς ἐρεύνας ἐπὶ τοῦ ναυπηγικοῦ τομέως. Τὸ διὰ τὰς εἰσφορὰς σχετικὸν διάταγμα εστάλη εἰς τὰ δργατανά ἐλέγχου διὰ τὰς προβλεπομένας ἔγγραφάς τῶν πιστώσεων. Οὕτω, διὰ τοῦ διατάγματος τοῦ 'Υπουργείου Θησαυροφυλακίου ἐπιφέρονται αἱ ἀναγκαῖαι τροποποιήσεις τοῦ ισολογισμοῦ 1967 - 68, ἀναβιβασθέντος διὰ τοῦ χρονικὸν τούτο διάστημα εἰς 19 δισεκ. 650 ἐκαπομμύρια λιρετῶν.

'Ο αὐτὸς ὑπουργὸς ὑπέγραψε διάταγμα (ἀποσταλὲν πρὸς τὸ 'Υπουργεῖον Θησαυροφυλακίου πρὸς πρασιτογραφήν), διὰ τοῦ διποίου συνιστάται ἡ ὑπὸ τοῦ νόμου προβλεπομένη ἐπὶ τῶν ναυπηγείων ἐπιτροπή, ητὶς διφείλει νὰ γινομοδήσῃ ἐπὶ τῶν σχεδίων ἀναδιαρθρώσεως καὶ μετατροπῆς τῶν ναυπηγείων. Προεδρεύει τῆς ἐπιτροπῆς ταῦτης ὁ ύψητος οἰκείων τοῦ ισπανικοῦ τομέα. Τὸ διάταγμα εστάλη τοῦ πιστώτερου καθορίζει τὴν πλήρωσιν τῶν διοικητικῶν καὶ τεχνικῶν διατάξεων ἀναγκαίων διὰ τὴν συμμετοχήν εἰς τὰ εὐεργετήματα τοῦ ὅποιού τὸ 4 'Ιανουαρίου 1968 νόμου. Κατὰ μέγα μέρος τοῦτο διατάξεις μετά τὸ διάταγμα περὶ ἐφαρμογῆς τοῦ ὑπ' ἀριθ. 1372 νόμου τῆς 25 Νοεμβρίου 1965, μετὰ πλείστων βελτιώσεων.

'Η ἐπιτροπὴ δύναται νὰ συμπληρούται ἐκάστοτε διὰ συμμετοχῆς ἐμπειρογνωμόνων κατὰ τομέα. Αἱ ἔργασια τῆς προβλέπεται διη τὸ θάρχισον συντόμως. Τὸ σχετικὸν μὲ τὰς εἰσφορὰς διάταγμα μελετώμενον ηδη ὑπὸ τοῦ Γεν. Λογιστηρίου, καθορίζει τὴν πλήρωσιν τῶν διοικητικῶν καὶ τεχνικῶν διατάξεων ἀναγκαίων διὰ τὴν συμμετοχήν εἰς τὰ εὐεργετήματα τοῦ ὅποιού τὸ 4 'Ιανουαρίου 1968 νόμου. Κατὰ μέγα μέρος τοῦτο διατάξεις μετά τὸ διάταγμα περὶ ἐφαρμογῆς τοῦ ὑπ' ἀριθ. 1372 νόμου τῆς 25 Νοεμβρίου 1965, μετὰ πλείστων βελτιώσεων.

'Ο ύπουργὸς τῆς Ναυτιλίας κατήρτισεν, ἐπίσης, διάταγμα, ἔτοιμον πρὸς ὑπογραφήν, ἀφορῶν εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων περὶ ἀναδιοργανώσεως τῶν ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τῶν ἔργοστασίων κατασκευῆς ναυτικῶν μηχανῶν, καθὼς καὶ διατάξεων σκαφῶν πρὸς ἐνδεχομένην μετατροπὴν τῆς ναυπηγικῆς δραστηριότητος. Τὸ διάταγμα ποτὲ ἀποτελεῖ καινοτομίαν, καθ' ὅσον δὲ νόμος προβλέπει, διὰ πρώτην φοράν, ἐπέμβασιν τοῦ Κράτους διὰ τὴν γενικὴν ἀναδιοργάνωσιν τῆς ὅλης ναυπηγικῆς ἐπιχειρήσεως.

'Εις τὸ πλαίσιον τούτο περιέχεται καὶ ἡ ἐπιστημονικὴ ἐρεύνα, θεσπιζομένη διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθμ. 1372 νόμου. Εἰς τὰς ἔκ 200 ἐκατομμυρίων λιρετῶν πιστώσεις, θὰ προστεθοῦν καὶ αἱ νέαι τοιαύται. Διὰ τὰς ἐπιστημονικὰς ἐρεύνας ὑπάρχουν συμβάσεις μὲ κατόλληλα ίδρυματα πρὸς τὸν σκοπὸν ἐνδελεχεύοντος ἔξετάσεως τῶν ἀμέσων πρὸς τὴν βελτίωσιν τῆς παραγωγῆς ἐνδιαφερόντων ζητμάτων (αὐτοματισμός, ἔρευνα τῶν εἰδικῶν αἰτίων ἐμπιπτόντων εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου,

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ULYSSES

INDEPENDENT LINE

ΤΑΚΤΙΚΗ ΜΗΝΙΑΙΑ ΓΡΑΜΜΗ

ΨΥΓΕΙΩΝ - ΠΛΟΙΩΝ

ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ - ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ

μεταφορᾶς κατεψυγμένων κρεάτων καὶ λοιπῶν παρομοίων φορτίων καθώς καὶ ξηρῶν τοιούτων καὶ ἐπιστροφῆς ἐξ Ελλάδος

ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ - ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΝ

γενικῶν φορτίων καὶ φρούτων

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

Πράκτορες ἐν Ελλάδι : I. ΠΑΡΑΣΧΟΣ, Μέγαρον Ναυτιλίας - Πειραιεὺς
Τηλέφ. 411.371, 474.216, 474.126

Προσεχής ἄφιξις πλοίου - ψυγείου «ULISSES REEFER» 25 'Ιουνίου. 'Αναχώρησις 30 'Ιουνίου διὰ Σάντος - Μπ. 'Αὔρες, δεκάδεμον ἐπιβάτας καὶ γενικὰ φορτία ὡς καὶ φρούτα.

κατάστρωσις σχεδίου τού καλυτέρου πλοίου κ.λ.π.).

Έν τῷ μεταξύ κατέφθασαν εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας αἱ πρώται αἰτήσεις περὶ συμμετοχῆς εἰς τὰ εὐεργετήματα τοῦ νόμου. Ήξενονται μελέται περὶ διατυπώσεως συγκεκριμένων προτάσεων βελτιώσεως τῶν μικροτέρων σκαφών. Γίνεται, τέλος, ἐργασία περὶ διατυπώσεως κανονισμού ναυπηγείων πρός ἀντικατάστασιν τοῦ συνταχθέντος προσωρινού κανονισμού, λόγῳ τοῦ ἀπὸ 4 Ιανουαρίου 1968 νόμου.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΠΕΤΑΙ Η ΔΙΩΡΥΞ

Τὸ μεγαλύτερον ναυτιλιακὸν συγκρότημα τοῦ κόσμου, ἡ «P. & O.», ἀπεριόντες δημοσίες μία τῶν κυρίων τακτικῶν γραμμῶν τῆς — ἡ τῆς Ἀπωνίας/Μεγάλης Βρετανίας — συνέχιση νὰ χρησιμοποιῇ τὴν Διώρυγα τοῦ Παναμᾶ ἀκόμη καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπαναλειτουργίας τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ.

Τὰ πλοῖα τῆς ὅμοδος «Stratilis» τῶν τακτικῶν φορτηγῶν γραμμῶν τοῦ συγκρότηματος αὐτοῦ θὰ πραγματοποιοῦν τὰ κυκλικά, ἀπὸ τοῦ Λοιδίνου, ταξιδίᾳ των — διὰ τοῦ Κέιπ — πρὸς Χόγκ Κόγκ εἰς 25 ἡμέρας, Κόμπε εἰς 31 καὶ Γιοκοχάμα εἰς 33. Καὶ θὰ ἐπιστρέψουν ἔξι Ἰαπωνίας — διὰ τῆς Διώρυγος τοῦ Παναμᾶ — εἰς τὸ Ρόττερνταμ εἰς 28 ἡμέρας, Ἀμβούργον εἰς 28 καὶ Λοιδίνον εἰς 31 ἡμέρας.

Ἡ ὁμάς τῶν φορτηγῶν τῆς γραμμῆς αὐτῆς — τῆς «Stratil Express» — ἀπόφελεῖται ἀπὸ τρία φορτηγά πλοῖα γραμμῆς, τὰ ὅποια ἀνέλαβον ὑπέρεσίαν τὸ 1967, εἶναι χωρητικότητος 14.000 τόνων ἔκαστον καὶ ταχύτητος 21 μιλίων.

Ἡ ἀνάτερο ἀπόφασις τῆς «P. & O.» εἶναι σύμφωνος μὲ τὴν ὑπὸ πλοιοκτητῶν ὄλοεν κατακτώσαν τὴν σκέψιν τῶν ἰδέαν, διὰ τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ θὰ περιέλθῃ εἰς δευτερεύουσαν θέσιν, ὡς μέσον διακινήσεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου.

Η ΚΑΛΗ ΕΥΚΑΡΙΑ

Ἡ «Ἀγγλο-Νόρβερσ» μὲ στόλον 2,2 ἐκατομ., τόν, τάνκερς καὶ μπάλκ κάρριερς ἐπωλήθη εἰς Ἀμερικανούς κεφαλαιούχους τοῦ Τέξας ἀντὶ 47,5 ἐκατομ., δολ. (9,5 ἐκατομ., μετοχαὶ πρὸς 5 δολ., κατὰ μετοχήν). Ὁ κ. Erling D. Naess θὰ συνέχισῃ διευθύνων τὰς ἑταϊρικὰς ὑποθέσεις.

Ἀφότου πρὸ τινῶν ἑταῖρων ἡ ἑταῖρια συνεστήθη, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν ἀγγλικὴν P. & O. διεξήλθε τάστα κρίσεως σοδαράς. Τὸ κλειστόμαν τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ ἡτοί ἡ καλὴ ἔντασις τῆς πλήρους οἰκονομικῆς χειραφετῆσεως τῆς ἑταίριας. Ἐν καὶ μόνον τάνκερ 62.000 τόν., ἀπέφερεν ἐντὸς ἑτούς κέρδη 4. 261.000 δολ., χωρὶς τὴν ἀπόσβεσιν καὶ τὸ τοκοχρεωλόνιον.

ΠΡΟΣ ΑΥΣΗΣΙΝ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ

Κατά τὴν πρόσφατον γενικὴν συνέλευσιν τοῦ Ἰρλανδικοῦ Ἰνστιτούτου Ναυτασφαλιστῶν, ὁ πρόεδρος τοῦ κ. Π. Ρέντμοντ ἀνέφερθε εἰς τὰ καταβαλλόμενα ἀσφαλιστρα καὶ ἐτόνισε: «Ἐπιβάλλεται τώρα ὅπως ἀντιμετωπίσωμεν ἀπωλείας σκαφῶν τῆς τάξεως τῶν τριῶν τετάρτων τοῦ ἑκατομμυρίου τόνων, κατ' ἔτος, ἀντὶ τῶν 400.000 τόνων, τοῦ πρὸ τινῶν ἑταῖρων μέσου δροῦ».

Εἶπε περαιτέρω ὁ κ. Ρέντμοντ, διὰ ἔχει πλέον ἀρχίσει νὰ γίνεται ἀντιληπτὸν διὰ τὰ στοιχεῖα ἀπωλειῶν τοῦ 1966 ἡσαν ἀκόμη χειρότερα τῶν στοιχείων τοῦ 1965 καὶ ὑπενίχθη διὰ, οἱ ἀσφαλισταὶ οἴεισον νὰ ἀναθερήσουν τὸ γενικὸν ἐπίπεδον τῶν ἀσφαλιστρων καὶ διὰ ἀκόμη δὲν πρόκειται περὶ περιπτώσεως ἥτις ἐπιβάλλει ιδιαιτέραν μεταχείρισιν. «Ἐπὶ ποσοστοῦ παγκοσμίων διλκῶν ἀπωλειῶν, ἀνερχόμενον εἰς ἡμίσιου περίπου τοῖς ἑκατόν, θὰ ἀπαιτηθῇ πολὺς χρόνος ὅπως ἡ λόγω ποινῆς αὔξησις τῶν ἀσφαλιστρων σημειώσῃ, οὐσιώδη διαφοράν, ἐδήλωσεν ὁ κ. Ρέντμοντ. Σχετικά προμηνύματα ἐπεβεδιάθησαν.

Καὶ περαιτέρω: «... ἔχει διατύπωθή ἡ σ-

πεψι, διὰ τὸ 1965 ὑπῆρξε διὰ τοὺς ἀσφαλιστὰς τὸ ἔξι ὡστὸν ἐνθυμοῦνται χειρότερον ἔτος. Καὶ αὐτὸ τὸ ὄποιον γίνεται ἀντιληπτὸν τώρα εἶναι, διὰ τὸ 1966 καὶ ἀνε παρομοίας ἐπιπτώσεως φυσικῶν καταστροφῶν, ἥτο ἀκόμη χειρότερον ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῶν ἀπωλειῶν.

» Συμφώνως πρὸς τοὺς πίνακας ναυτικῶν ἀπυχημάτων, τοὺς ὄποιους δημοσίευει ἀνελιπτῶς κατ' ἔτος ἡ «Ενωτική Ασφαλιστῶν τοῦ Λίνερπουλ, σὶ περιπτώσεις ὅλικῶν ἀπωλειῶν ἡσαν τὸ 1965 154 σκάφη (ῶν τῶν 500 τόνων) ἀντιπροσωπεύοντα 691.718 τόνους γκρός καὶ τὸ 1966 159 σκάφη ἀντιπροσωπεύοντα 836.659 τόνους.

» Τὸ 1967 ἐσημείωσε δελτίωσιν τινὰ ὡς πρὸς τὸ ἀπολεσθὲν τονάκι, ἀλλὰ, παρὰ ταῦτα, ὑπῆρξεν ἔτι διαρύτερον τοῦ 1965.

» Καὶ συνέχισεν ὁ κ. Ρέντμοντ: «Ἐὰν ἀναλογισθῇ κανεὶς, διὰ ἀπὸ τὸ 1963 τὸ παγκόσμιον τονάκι πόξηθη κατὰ μόνον 25% περίπου, ἡ ἀνωτέρω εἰκὼν δὲν φαίνεται ἐνθαρρυντική.

» Ως πρὸς τὰ αἰτία, ἀλλοι ἀφομοιώτεροι ἔμοι ἔχουν ἀποδώσει σύτα, ίδιαιτέρως, εἰς τὴν ἀποτυχίαν τοῦ παράγοντος τῆς ἀσφαλίσεως ναυσιπλοίας, ἡ ὅποια δὲν ἡκολούθησε τὴν αὔξησιν τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων.

ΑΝΕΠΑΡΚΗ ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

Εἰς τὴν πρὸ τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν Ἀσφαλιστῶν Λοιδίνου ὀδιλίαν τοῦ παρελθόντος Ἰανουαρίου, ὁ Πρόεδρος τοῦ Ἰνστιτούτου τοῦ Κ. Τέϋλορ ανέφερε τὴν εἰς τὴν ἀγόραν κρατύσσαν τάσιν, ὅπως τὸ νέον τονάκι γίνεται δεκτὸν πρὸς ἀσφαλίσιν, μὲ ἀνεπαρκές ἀσφαλιστρον. Ὁ κ. Τέϋλορ παρωμοίασε τὴν τακτικὴν αὐτὴν μὲ τὸν πλοιάρχον ἔκεινον, ὃ ὅποιος χρησιμοποιεῖ τὸ ραντάρ δι' αὐτὴν τὴν ναυσιπλοίαν, ἀντὶ νὰ τὸ χρησιμοποιῇ ὡς βοήθημα αὐτῆς.

» Πέρυσιν, ἡ συμφωνία «Joint Hull Understanding» ἀνενεργήθη κατὰ τρόπον ἐπιβάλλοντα μεγαλύτερας αὐξήσεις ἀσφαλιστρων εἰς τὴν περίπτωσιν πλοιοκτητῶν μὲ δυσμενὲς ιστορικὸν ἀπαιτήσεων.

» Πολλοὶ ἀσφαλισταὶ ἔκριναν τὰς ἀναθερήσεις τῶν ἀσφαλιστρων, ὡς ἀνεπαρκεῖς, καὶ δικαίως, λόγῳ τῆς προοδευτικῆς αὔξησεως τοῦ κόστους ἐπισκευῶν, τὸ ὄποιον ἀποτελεῖ σημαντικὸν παράγοντα τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀπαιτήσεων καὶ τῆς ὑπάρχεως συστήματος γενικῆς ἀναθερήσεως τῶν ἀσφαλιστρων, πρὸς κάλψιν τοῦ ὑβριδέμου κόστους ἐπισκευῶν καὶ τῆς διαρυτέρας ἐπιπτώσεως τῶν ἀπαιτήσεων (claims).

» Εἰς τὸν τομέα τῶν ἀσφαλιστρων ἀποτελεῖ, νομίζω, ἀξίωμα — εἶπεν ὁ Ιρλανδός ἀσφαλιστής — ὅσακις τὸ γενικὸν ἐπίπεδον τῶν ἀσφαλιστρων δὲν ἐπαρκεῖ νὰ καλύψῃ τὰς ἀνανενομένας ἀπωλεῖς — ὅπως ἀντιμετωπίζεται ἡ δημιουργούμενη κατάστασις οὐχὶ διὰ μόνης τῆς ἐπιβολῆς προοδευτικῶν κατὰ περίπτωσιν αὐξήσεων καὶ ἀπολαγῆς πλήρους τῶν πλέον τυχηρῶν πλοιοκτητῶν, οἱ ὄποιοι θὰ ἀπολαμβάνουν οὕτω συγκεκαλυμμένης ἐπιχρησιγένεως.

» Οπον δὲν ἐνδείκνυται ἐκ τῆς πείρας ἡ ἐπιβολὴ ιδιαιτῆς αὐξήσεως, τότε πρέπει νὰ ἔξετάσωμεν τὸ γενικὸν ἐπίπεδον τῶν ἀσφαλιστρων, ὡς ἐμφανίζεται εἰς τὰ διδύλια μας. Τὸ δὲ τὰ ἀσφαλιστρα τῶν πολλῶν παρέχουν τὰ κεφαλαιαὶ διὰ τῶν ὅποιων πληρώνονται αἱ ἀπώλειαι τῶν ὀλίγων, ἀποτελεῖ ἀρχὴν εἰς τὰς ἀσφαλίσεις.

» Ἐπὶ ποσοστοῦ παγκοσμίων διλκῶν ἀπωλειῶν περίπου 100%, πολὺς χρόνος πρὸ τοῦ ημίσιου περίπου τοῖς ἑκατόν, θὰ ἀπαιτηθῇ πολὺς χρόνος ὅπως τὰς σημειώσῃ, οὐσιώδη διαφοράν, ἐδήλωσεν ὁ κ. Ρέντμοντ. Σχετικά προμηνύματα ἐπεβεδιάθησαν.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

Η ΑΛΙΕΙΑ ΤΗΣ

Δώδεκα πλοίων 8.600 - 10.000 τόν. d.w., ειδικού πρωτοτύπου σχεδίου, παρήγγειλεν ἡ

ΤΟ ΧΙΟΥΜΟΡ ΤΗΣ ΠΛΩΡΗΣ



— Μὲ θυμικότερος ἔμενα κύριε καθηγητά; Είμαι ὁ Χιώτης πο... θὰ τάκνα στὴ ζωὴ μου!



ΕΞΙΣ ΔΕΙΤΕΡΑ ΦΥΣΙΣ

— Μόλις παραλάβουμε τὸ... φανάρι τῶν Χωτίων, ἔλλα δέκα... μοιρέε... δεξιότερα!



— Σχίζει σήμερα ἡ... πλώρη σου Νικολό!

Μόσχα εἰς τὰ γαλλικὰ ναυπηγεία, Κόστος 460 ἐκατομ., φράγκων.

Θὰ ἀποτέλεσουν τὰ σκάφη αὐτὰ συμπλήρωμα τοῦ μεγάλου ἀλιευτικοῦ στόλου τῆς Ρωσίας. Θὰ είναι ψυγεῖσι μὲ προορισμὸν νά ἀνεφοδιάζουν τὰ ἀλιευτικά εἰς μακρυνάς θαλάσσας, ἀπασχολούμενα μὲ τρόφιμα, ὅδωρα καὶ καύσιμα, ἐπιστρέφοντα δὲ θὰ παραλαμβάνουν τὸ κατεψυγμένον ἀλίευμα.

Τὰ ρωσικά ναυπηγεία θὰ χρησιμοποιήσουν ἐν κατρώ τὰ μέλλοντα νὰ κατασκευασθούν εἰς τὴν Γαλλίαν πρωτότυπα αὐτά σκάφη, ἵνα καὶ ἄλλα παρομοίου τύπου ναυπηγήσουν. Μηχαναὶ Πήλοστικ, μὲ δύο θηλικαὶ ἀλεγχομένου βήματος, ταχύτητος 17 - 18 μιλίων.

**ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ**

Εις τὸ Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφήν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, δάσει τοῦ ἀρθροῦ 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Καστρέντζα», φορτηγὸν (πρώην ἐλεύθετικὸν «Cristallina»), 2.351 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Καστρέντζα».

2. Ναυπηγούμενον ἀριθ. 414 φορτηγὸν 8.800 τόν. γκρός τῆς ἑταῖριας Ναυτιλιακῆς Ἐπιχειρήσεις «Οδυσσεύς» Εἰδικῆς Ἀνών. ἑταῖρια.

3. «Ἀναστασία», φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Broompark») νεοαγορασθέν, 8.084 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν Νόρδερν Μαρίνε Κορπορέশιον (κ. N. M. Λιθανάρος).

4. «Δημήτριος», μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν σηματοδότη), 13.488 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μινέρβα» (κ. Δημ. Ἰγγλέστης).

5. «Φάλκον», φορτηγὸν (πρώην φιλανδικὸν «Indus») νεοαγορασθέν, 2.878 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σῆτη Μπίρο» (κ. Κ. Χατζημανώλακης).

6. «Γουδρόνη Νομάντη», μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν σηματοδότη), 22.550 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1968, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Στ. Νιάρχον.

7. «Γουδρόνη Νόδελτο», μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον εἰς τὸν κ. Στ. Νιάρχον.

8. «Ελένη Μ.», φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Elantrisant») νεοαγορασθέν, 6.172 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐλενμαρί».

II ΤΑΧΥΤΗΣ ΤΟΥ "ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣΣ.

Εις τὸ τελευταῖον συμπλήρωμα τοῦ Δελτίου τοῦ Ἀγγλικοῦ Νηογνώμονος, ἡ ταχύτης τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Ἀμερικανῖς» ἀναφέρεται 19½ μίλ.

Κατὰ τὰς διαπιστώσεις τῆς Κόνφερανς τῆς Γραμμῆς Β. Ἀμερικῆς, τοῦ μὲν «Βασ. Φρειδερίκη» ἡ ταχύτης ὑπολογίζεται εἰς

19.05 μίλια, τοῦ δὲ «Βασιλίσσας Ἀννα Μαρίας» εἰς 19.82 μίλια.

46 ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΣΚΑΦΗ!

Τὸ συμβόλαιον τοῦ πέμπτου κατὰ σειρὰν τάνκερ - μαμμούθ τῶν 200 χιλ. τόν. διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Βασ. Π. Γουλανδρῆ ὑπεγράφη πρὸ ἡμέρων μὲ τὰ ναυπηγεῖα Ἰσικατζίμα - Χαρίμα. Παράδοσις Ἰούνιον 1971.

Εἰς 46 ἀνέρχονται τὰ μέχρι τούδε σκάφη, τὰ παραγγελθέντα ἀπὸ τὸν κ. Β. Γουλανδρῆν εἰς τὰ ὡς ἄνω ναυπηγεῖα.

ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Τὸ νεοαυτηγηθὲν μπάλκ κάρριερ «Καπετάν Γιάννης», 23.080 τ. γκρός, τοῦ 1968, ὑποστέιλαν τὴν παναματικὴν ὑψώσει τὴν κυανόλευκον.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Δεύτερον τύπου SD14 φορτηγὸν 14.800 τόν. d.w. παρήγγειλεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Ωστιν & Πίσγκερσγκιλ ὁ κ. Γ. Λυκιαρδόπουλος.

ΠΑΡΕΔΩΘΗ

Παρελθόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Σακαΐ τῆς Ἰαπωνίας καὶ ἀπέπλευσε τὴν 2αν Ἰουνίου διὰ Περσικὸν Κόλπον πρὸς φόρτωσιν (διὰ Μίλφορδ Χάρεν) τὸ «Νικόλαος I. Γουλανδρῆ», τὸ πρώτον τάνκερ - μαμμούθ τῶν 192 χιλ. τόν. Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας. (Οἶκος N. I. Γουλανδρῆ).

ΤΟ "ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ".

Ἡ σημαντικότερά ἀγορὰ τῶν τελευτίων μηνῶν παρ' Ἑλλήνος ἐφοπλιστοῦ, εἴναι ἡ τοῦ δεξιαμενοπλοίου «Γιάγκος Κολοκοτρώνης». Σημαία Ἑλληνική. Πρόκειται περὶ σκάφους ἔξαιρετικῆς ποιότητος καὶ μεγέθους. Είναι τὰ μέχρι τούδε μεγαλύτερον ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον. Ἡ χωρητικότης τοῦ ἀνέρχεται εἰς 77.800 τόν. d.w. (γκρός τόν. 40.907). Κατεσκευάσθη τὸ 1960 εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κιέλου καὶ ἐπεμπύκνθη τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1967 εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούμπισι, βάσει τῆς νέας τριστάδικῆς πρωτοτύπου ιαπωνικῆς μεθόδου. Μπλανᾶ ἀτμοστρόβιλοι 17.500 ἵππων, εἰς τὰς 106

στροφὰς κατὰ λεπτόν. Ταχύτης 15½ - 16 μιλίων. Τιμὴ ἀγορᾶς 6,5 ἑκατομ. δολ. τοῖς μετρητοῖς.

Κατέχει ὑπὸ τὴν διαχείρισίν του ὁ Οἶκος Κολοκοτρώνη δέκα ἔξι ἐν δέξιαμενόπλοια καὶ 5 φορτηγά. Πλήγη τριῶν, ὅλα ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον.

ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΔΙΑ ΤΑ ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ

Ἄνεχώρησε, τὴν παρελθόνταν Κυριακήν, 9 τρέχοντος, διὰ Βρυξέλλας ὁ Δικηγόρος κ. Γεώργιος Δ. Ρεδιάδης, μέλος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐλληνικῆς Ἐνώσεως Ναυτικοῦ Δικαίου, ἵνα ἀντιπροσωπεύσῃ τὴν «Ενωσιν εἰς τὴν έν Βρυξέλλαις διάσκεψιν τῆς Ἐνώσεως Ναυτικοῦ Δικαίου Dr. Kay Pineus Εἰδικῆς Ἐπιτροπῆς τῆς Comité Maritime International διὰ τὴν μελέτην τοῦ θέματος μεταφορῶν διὰ κοντέινερς.

Λίαν ἐπίκαιοις τὸ θέμα. Είναι τόσον πολύπλευρον καὶ ἔχουν τόσα ἀνακύψει περὶ τὸ νέον αὐτὸν μεταφορικὸν σύστημα ζητήματα, χρήζοντα τῆς νομικῆς ἐρεύνης καὶ καστρίσεως εἰδικῶν περὶ αὐτὰ κανόνων, ώστε ἡ διάσκεψις τῶν Βρυξελλῶν νὰ συγκεντρώῃ τὸ ἐνδιαφέρον δχι μόνον τῶν νομικῶν, ἀλλὰ καὶ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου.

Διὰ τὰ καθ' ἡμᾶς, τὰ κοντέινερς ἀποτελοῦν εἰστὶ ἄγνωστον ὑπόθεσιν. Ὁρθοτάτη ἡ σκέψις τῆς παρουσίας εἰς τὴν Διάσκεψιν «Ἑλληνος νομικού καὶ δὴ τοῦ ἔξαιρετικῶς εἰδικευμένου εἰς τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας κ. Γ. Ρεδιάδη. Τὰ δυτὶς θά ἀκούσῃ κατὰ τὰς συζητήσεις παρ' ἐπιστημόνων, οἵτινες ἐνέκυψαν εἰς τὸ θέμα, θά μᾶς χοησμένους διὰ τὴν ἐν καιρῷ — τὰ ταχύτερον — προσαρμογὴν καὶ τῆς νομισματίσιας μας εἰς τὰ πορίσματα τῆς Διασκέψεως.

ΚΑΘΕΔΛΥΣΙΣ

Απὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων τῆς Ούραγκας καθειλύσθη τὴν 29ην Μαΐου τὸ μπάλκ κάρριερ «Πλοτό», 37.000 τ. γκρός, τῆς Ἑλληνικῶν συμφερόντων ἑταῖρίας «Βίκτριξ».

— Τὴν 25ην Ἰουνίου καθεδλύεται ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων «Ωστιν & Πίσγκεργκιλ» τὸ πρῶτον ἐκ δύο παραγγελθέντων τοῦ τύπου S.D. 14 ἀντιλίμπετρος διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἶκου N. Παπαλίου.

— Απὸ τὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ Ναυπηγείου Σωτηρίδη εἰς τὸ Πέραμα καθειλύσθη τὴν δην Ἰουνίου, παρουσίᾳ τοῦ κ. «Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας καὶ ἀλλων ἐπισήμων, τὸ δημιαταγωγὸν τοῦ Αργοσαρωνικοῦ «Ἄγια Κυριακή». Η ταχύτης αὐτοῦ ὑπολογίζεται 17 μίλια.

ΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρεδόθη ἀπὸ τὰ Ναυπηγεῖα Μιτσού τὸ τρίτον κατὰ σειρὰν τριῶν παραγγελθέντων μπάλκ κάρριερ τῶν 40 χιλ. τόνων διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Νιάρχου.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

«Ἐλλήνες ἐφοπλισταὶ διαπραγματεύονται τὴν ἀγορὰν μπάλκ κάρριερ 50 χιλ. τόνων, ὑπὸ κατασκευὴ τελεύτης εἰς τὰ σουηδικά ναυπηγεῖα. Παράδοσις Ἰούλιον - Αὔγουστον. Τιμὴ γύρω 5,5 ἑκατομ. δολ.

Τὸ δηζελοκίνητον γαλλικὸν φορτηγὸν «Bofigia» 6.735 τόν. γκρός, 9.030 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1947, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 375.000 δολλαρίων.

— Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Broompark» 8.084 τόν. γκρός, 11.290 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1959, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων τοῦ Λονδίνου ἀντὶ τιμῆς 475.000 διρῶν τοῖς μετρητοῖς. Παραλαμβάνεται εἰς τὸ τέλος τοῦ τρέχοντος μηνὸς.

— Τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Karl Grammerstorff» 2.352 τόν. γκρός, 4.507 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1951 ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 162.500 διρῶν.

— Τὸ ἀτμοκίνητον λίμπερτον «Ménétar» 7.313 τόν. γκρός, 10.750 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἡγοράσθη παρὰ παναμα-

CEUTA

"HALF A CENTURY EXPERIENCE AT YOUR SERVICE"

AMARANTINIS (CEUTA) LTD.

GENERAL SHIPCHANDLERS

Also at ALGIERS-Oran & Dakar
Telegrams : AMARADINI- CEUTA

Mail : P.o.B. N° 96

Telephones :
Office hours : 2927
After : 1268 & 3076

ΑΡΧΙΖΕΙ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΤΗΝ 23ΗΝ ΙΟΥΝΙΟΥ

"ΒΕΝΟΥΣ": ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ ΤΩΝ ΦΟΙΤΗΤΩΝ

ΕΞΗΣΦΑΛΙΣΕ ΜΕΧΡΙ ΣΤΙΓΜΗΣ 11.000 ΕΠΙΒΑΤΑΣ

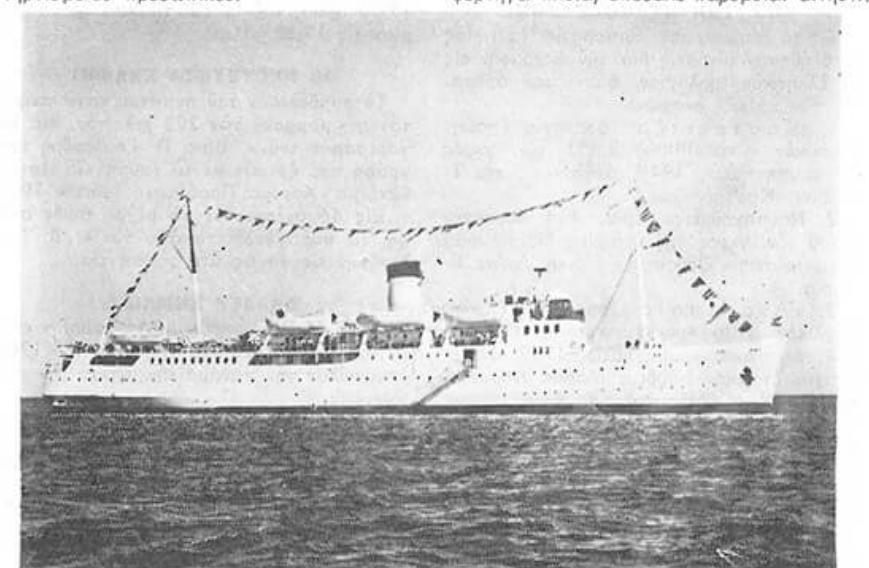
Την 23ην Ιουνίου, ήμέραν Κυριακήν, άφιξε τά δρομολόγιά του τό ταχύ έπιβατηγόν «Βένους» τών «Κυπριακών Κρουαζιέρων» εις την γραμμήν Ανκών - Πειραιώς - Λεμησού - Χάιφας. Κατά δήλωσιν του πλοιοκτήτου κ. Λ. Χατζηωάννου, έχουν μέχρι στιγμής κρατηθή, από εύρωπαϊκούς όργανοισμούς τουσισμού, 11.000 θέσεις. Πέρισσα τό «Βένους» μετέφερε κατά την θερινή περίοδον 12.500 έπιβάτες, μεταξύ των οποίων 3.500 έκ Κύπρου εις Έλλαδα και 396 έκ Χαϊφας εις Πειραιά. Ο κ. Χατζηωάννου προβλέπει ότι ή έφετεινή κίνησις θα προσεγγίσῃ τάς 20.000 έπιβάτες, διότι τό «Βένους» έχει έν τό μεταξύ άποκτήσει την φήμην τού «πλοίου τών φοιτητών». Πράγματι, αἱ περισσότεραι θέσεις έκλεισθησαν άπό Γάλλους, "Αγγλους και Γερμανούς φοιτητάς.

Τό πλοίον, υπηρεσιακής ταχύτητος 19 κόμβων, θά έκτελεσθή έφέτος 15 έδδομαδιάσια δρομολόγια μεταξύ τών προσαναφερθέντων λιμένων. Διά τό άπατηγόν ταξιδιωτικών κοινών τό πλοίον διαθέτει 234 κλίνας εις καμπίνας δικλίνους, τρικλίνους και τετρακλίνους πλήρως κλιματισμένας. Διά τούς ολιγωτέρων άπατηγόνεων έπιβάτας —τούς φοιτητάς κυρίως— διαθέτει την τουριστικήν θέσιν, δυναμικότητος 480 έπιβατών εις καμπίνας και αεροπορικά καθίσματα, τά δόποια εύρισκονται εις πολυτελή σαλόνια εις τά ανώ καταστρώματα μεταξύ των θέσεων και φυσικὸν φωτισμόν.

Ίδιαιτέρα μέριμνα θά καταβληθή και έφετος διά την διατήρησην τής φήμης τού πλοίου ως διαθέτοντος πλουσιοπάροχον κουζίναν. Σύνθημα τού πλοιοκτήτου: «Ούδεμία οικονομία εις τά έδεσματα», τά δόποια προσφέρονται δωρεάν εις δλους τούς έπιβάτες. Τό

κόστος αύτής συμπεριλαμβάνεται εις τό εισιτήριον.

Ἐν αντίθεσει πρός τήν τακτικήν τής έπιβαρυνσεως τών έπιβατών μεταξύ των γευμάτων καὶ δή εις τιμάς έστιατορίου σχετικώς ύψηλάς, οἱ ταξιδεύοντες με τό «Βένους» άπολαμβάνουν, ἀνεύ ιδιαιτέρας ἀμοιβῆς, τὰ γεύματά των εις καλασιθήτους τραπεζαρίας, έξυπηρητούμενοι ύπό πλήρως κατητρισμένου προσωπικού.



Τό ταχύτερον έπιβατηγόν - πορθμείον «Βένους» (19 κόμβοι υπηρεσιακή ταχύτης), τό όποιον θά έκτελεσθή 15 έδδομαδιάσια δρομολόγια εις την γραμμήν Ανκών - Πειραιώς - Λεμησού - Χάιφας.

κών συμφερόντων.

— Τό λίμπερτο «Ομνιούμ Τρέιντερ» 8.484 τόν. γκρός τού 1944, έπωληθή εις έπειρα λιβεριανά συμφέροντα.

— Τό λίμπερτο «Κάπταιν Νίκολας» 7.227 τόν. γκρός, 10.500 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1943, έπωληθή εις άγοραστάς "Απω Ανατολής και παρεδόθη εις Ισπανίαν.

— Τό λιβεριανόν φορτηγόν «Κέιπ Τρέιντερ» 6.799 τόν. γκρός, 9.297 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1941, έπωληθή εις έπειρα λιβεριανά συμφέροντα.

— Τό γερμανικόν μότορσπιτ «Erik Jarl» 454 τόν. γκρός 497 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1955, ήγοράσθη παρ' Έλλήνων.

— Εις "Έλληνας τού Λονδίνου έπωληθή τό φορτηγόν «Κυρακατίγκα» 9.086 τόν. γκρός, 12.894 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1956, διάτη τιμῆς 550.000 λιτών συμπεριλαμβανούμενου τάιμ τούρτερ 18 μηνών πρός 18 σελ.

— Τό δηζελοκίνητον νορβηγικόν φορτηγόν «Iirma» 4.499 τόν. γκρός τού 1954, τόν. d.w. 8.450, ήγοράσθη παρ' Έλλήνων ἀντί τιμῆς 715.000 δολλαρίων μὲτα πίστωσιν.

— Παρ' Έλλήνων ήγοράσθη έπισης τό δηζελοκίνητον άγγλικόν φορτηγόν «Inverewe» 11.410 τόν. γκρός, 17.136 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1961.

— Τό ναυπηγήθεν εις Βουδαπέστην φορτηγόν «Petro Stranda» 1247 τόν. γκρός τού 1963, ήγοράσθη παρ' Έλλήνων.

— Τό δηζελοκίνητον νορβηγικόν φορτηγόν «Estatewind» 2.408 τόν. γκρός, 3.016 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1953, ήγοράσθη παρ' Έλλήνων ἀντί 2.675.000 νορβηγικῶν κωρωνῶν συμπεριλαμβανούμενου καὶ τάιμ τούρτερ.

— Τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Plate Merchant» 13.043 τόν. γκρός,

Δέον νά σημειωθῇ ότι τό «Βένους» διαθέτει καὶ γκαράζ εἰς τό κύριον κατάστρωμα διά τήν ἄπ' εύθειάς έπιβιθασιν 25 έπιβατηγών αύτοκινήτων.

Τό έξι 100 άνδρων, ἀξιωματικῶν καὶ πληρώματος, προσωπικὸν τοῦ «Βένους» ἔξακολουθεῖ νά παραμένῃ ύπό τήν έποπτείαν τοῦ πλοιαρίου κ. Δημ. Μαρινάκη. Μόνιμον τό προσωπικόν τοῦ σκάφους ἀφότου έτεθή τό πράτων εἰς τήν υπηρεσίαν. Οὕτω, οἱ ταξιδεύοντες συχνά διά τού πλοίου, εύρισκονται εἰς γνώριμον περιβάλλον.

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΓΡΑΦΕΙΩΝ

Ἡ έταιρια «Σή Κρουΐζες Λιμιτεδ» τοῦ Λωνίνου, ή διαχειριζόμενή τό «Βένους», ύπηρεθαλεν αίτησιν εἰς τό «Υπουργείον Εμπορίκης Ναυτιλίας διά τήν ἔδω μεταφοράν τῶν γραφείων της. Επίσης ή έταιρια «Τρόδοδος» τοῦ κ. Λ. Χατζηωάννου, διαχειριζόμενή 8 φορτηγά πλοίσια, ύπεβαλε παρομοίαν αίτησιν.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τό άγορασθὲν παρ' Έλλήνων δανικὸν δεξαμενόπλοιον «Franceine Maersk» 17.104 τ. γκρός, τού 1955, παραληφθὲν μετωνομάσθη «Rodiis», Σημαία Λιβερίας.

— Παρελήφθη έπίσης τό νορβηγικόν φορτηγόν «Fernvaley», 6.133 τόν. γκρός, τού 1955, ύψωσαν τήν Κυανόλευκον, Μετωνομάσθη «Καλλιόπη Λ.».

— Τό άγγλικόν φορτηγόν «Radley», 9.746 τόν. γκρός, τού 1963, παραληφθὲν ἀπό τούς άγοραστάς του, ύψωσε τήν λιβεριανήν σημαίαν και μετωνομάσθη «Μαρίκα Βενιζέλου».

— Τό γερμανικόν μότορσπιτ «Franz Doezenkampf», 741 τόν. γκρός, τού 1955, παραληφθὲν μετωνομάσθη «Πελίας». Σημαία έλληνική.

— Τό άγορασθὲν άγγλικόν φορτηγόν «Egyptian Prince», 3.364 τόν. γκρός, τού 1951

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΝ ΟΛΛΑΝΔΙΑ

ΔΙΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

POSEIDON

MARITIME & MERCANTILE AGENCIES

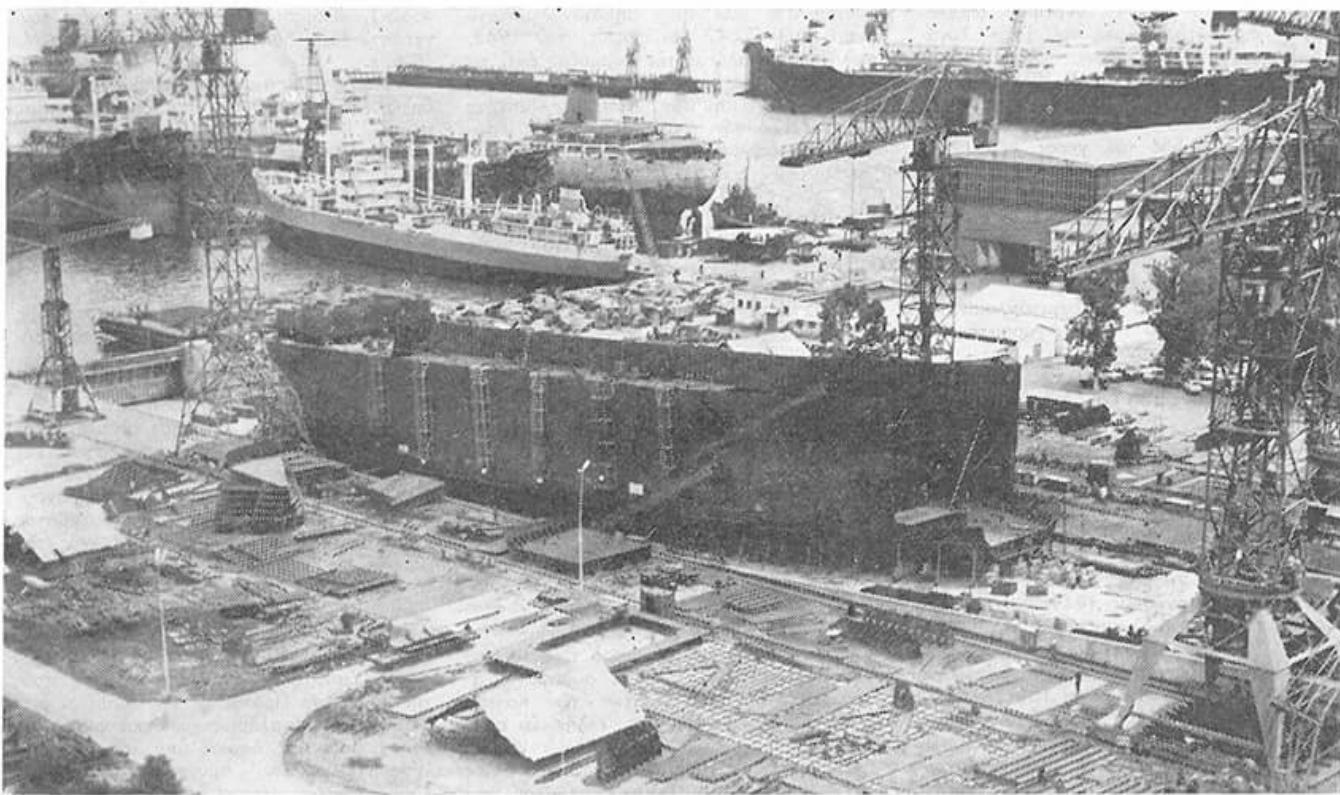
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΙΩ. ΣΑΚΕΛΛΑΡΙΑΣ

KORTENAARSTRAAT 18B

141916

ROTTERDAM — HOLLAND
THAEGRAFIKΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:
POSEIDON — ROTTERDAM

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ SD14



Προχωρεί μὲν ρυθμὸν ἐπιταχυνόμενον ἡ κατασκευὴ εἰς τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεῖα» τοῦ πρώτου, διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Σπύρου Κουμαντάρου, S.D. 14 τῶν 14.800 τόν. Ἡ παράδοσις του προβλέπεται διὰ τὸν προσεχῆ Οκτώβριον ἥ καὶ ἐνωρίτερον. Τὰ Ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά συνεκέντρωσαν παραγγελίας δι' ἐννέα τοῦ αὐτοῦ τύπου σκάφη. «Ἔχει τόσον ὄργανωθῆ ἡ προκατασκευὴ τῶν διαφόρων συνιστώντων τὸ σκάφος τημάτων, ὥστε νὰ προβλέπεται ἡ κατὰ μῆνας ταχυτέρᾳ ἔκτελεσις τῶν ἐν λόγῳ παραγγελιῶν.

παραληφθὲν μετωνομάσθη «Νικόλαος Σ.» ὑψώσαν τὴν Κυπριακὴν.

—Τὸ φορτηγὸν «Petro Stranda», 1.247 τόν. γκρός, τοῦ 1963, παραληφθὲν ὑψώσει τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Νερίνα».

—Παρελήφθησαν ἐπίσης τὰ νορδηγικὰ δεξαμενόπλοια «Hoegh Falcons», 20.825 τόνων γκρός, τοῦ 1956 καὶ «Hoegh Gannet», 40.908 τόν. γκρός, τοῦ 1960, ὑψώσαντα τὴν Κυανόλευκον. Μετωνομάσθησαν «Κόνκερος Κολοκοτρώνης» καὶ «Γιάγκος Κολοκοτρώνης», ἀντιστοίχως.

—Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων γερμανικὸν φορτηγὸν «Pollux», 2.937 τόν. γκρός, τοῦ 1944, παραληφθὲν μετωνομάσθη «Blue Moon». Σημαία Παναμᾶ.

—Τὸ γερμανικὸν μότοροπ «Erik Jarl», 454 τόν. γκρός, τοῦ 1955, παραληφθὲν μετωνομάσθη «Στροβίλι». Σημαία Ἑλληνικῆ.

ΑΙ ΗΝΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Τὰ ἔγγραφέντα κατὰ μῆνα Μαΐου εἰς τὸ νηολόγιον τοῦ Προξενικοῦ Λιμεναρχείου Λονδίνου, ἥσαν τὰ κάτωθι:

«Τίν α», φορτηγὸν δηζελοκίνητον 4.049 τόν. γκρός, τοῦ 1953, δύναμις μηχανῆς 5.600 ιππων, τιμὴ δολ. 654.000. (Γεώργ. & Άλεξ. Ζ. Λαναράς & Σιά).

«Ράλλια», φορτηγὸν δηζελοκίνητον 6.055 τόν. γκρός, τοῦ 1956, δύναμις μηχανῆς 4.400 ιππων, τιμὴ 1.424.250 δολλαρίων. Ἀντιπρόσωποι εἰς Λονδίνον I. K. Καρράς & Υἱοί Λτδ.

«Φιντέλιτι», φορτηγὸν δηζελοκίνητον 10.120 τόν. γκρός, τοῦ 1968, δύναμις μηχανῆς 5.130 ιππων, τιμὴ 3.000.000 δολλαρίων. Ἀντιπρόσωποι εἰς Λονδίνον I. K. Καρράς & Υἱοί Λτδ.

«Φιντέλιτι», φορτηγὸν δηζελοκίνητον 2.277 τόν. γκρός, τοῦ 1951, δύναμις μηχανῆς 3.400 ιππων, τιμὴ 125.000 λιρῶν. Ἀντιπρόσωποι εἰς Ἐλλάδι κ. Χρ. Κεσανιώτης. «Κάπταιν Λεμός», φορτηγὸν δηζε-

λοκίνητον 8.492 τόν. γκρός, τοῦ 1960, δύναμις μηχανῆς 3.150 ιππων, τιμὴ 160.000 λιρῶν. Ἀντιπρόσωποι εἰς Ἐλλάδι κ. Μάρκος Συλλάς.

«Μαριγώ Γέμελος», φορτηγὸν δηζελοκίνητον 10.000 τόν. γκρός, τοῦ 1968, δύναμις μηχανῆς 5.130 ιππων, τιμὴ 3.000. 000 δολλαρίων. Ἐταιρία Γέμελος Μαρίν 'Εντερπράϊζ. (I. K. Καρράς Λτδ.).

«Άφοβος», φορτηγὸν δηζελοκίνητον 35.491 τόν. γκρός, τοῦ 1968, δύναμις μηχανῶν

14.400 ιππων, τιμὴ 5.000.000 δολλάρια. Ἀντιπρόσωποι εἰς Λονδίνοι Ἐταιρία «Πλήγασος» (κ.κ. Ἀγγελικούσης & Εύθυμιου).

«Ελενα», φορτηγὸν δηζελοκίνητον 1.197 τόν. γκρός, τοῦ 1963, δύναμις μηχανῆς 950 ιππων, τιμὴ δολ. 332.500. A. Αλεξάτος, Πειραιεύς.

«Ερίνα», φορτηγὸν δηζελοκίνητον 1.197 τόν. γκρός, τοῦ 1963, δύναμις μηχανῆς 950 ιππων, τιμὴ δολ. 332.500. A. Αλεξάτος, Πειραιεύς.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ

ΑΠΟ ΤΟ 1956 ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Ε.Ν.

1ΩΝ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Γ'. ΤΑΞΕΩΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑ — Ν. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ — Ν. ΔΙΚΑΙΟΝ — ΑΓΓΛΙΚΑ κ.λ.π.

Παράδοσις μαθημάτων ὑπὸ ἐπιτελείου Ανωτέρων Αξιωματικῶν Β.Ν.

καὶ Λ.Σ. ἀπὸ 4-10 μ.μ. καθημερινῶς

2ΩΝ ΣΧΟΛΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ — ΙΣΟΤΙΜΟΣ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΤΗΣΙΝ ΠΤΥΧΙΟΥ ΡΑΝΤΑΡ - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ κ.λ.π.

“Εναρξις Τμημάτων ἀνὰ δεκαήμερον

3ΩΝ ΣΧΟΛΗ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ — ΤΜΗΜΑ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ — ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ κ.λ.π.

“Εναρξις Τμημάτων ἀνὰ δεκαήμερον

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΚΑΡΑΤΣΚΟΥ 98 ΤΗΛ. 471.041 - 422.306

«Βίρμα», φορτηγόν δηζελοκίνητον 6.131 τόν. γκρός, τού 1954, δύναμις μηχανής 4.400 ίππων, τιμή 715.000 δολλαρίων. Αντιπρόσωπος έ Λονδίνων 'Εταιρία «Χίος».

«Σιλερ Κρέστ», φορτηγόν δηζελοκίνητον 2.651 τόν. γκρός, τού 1951, δύναμις μηχανής 3.050 ιππων, τιμή 310.000 δολλαρίων. Αντιπρόσωπος έν Λονδίνω Λεμός & Δημητράδης.

«Σπαλματόρι Σημαν», φορτηγόν δηζελοκίνητον 6.556 τόν. γκρός, τού 1950, δύναμις μηχανής 6.400 ιππων, τιμή 280.000 λιρών. Αντιπρόσωποι έν Λονδίνω Λεμός & Πατέρας Λτδ.

Έξ αλλου κατά τό ίδιον χρονικόν διάστημα έχοργηθησαν προσωρινά ναυτιλιακά έγγραφα είς τά κάτωθι σκάφη:

«Εύγελος Θ.», δεξαμενόπλοιον 15.799 τόν. γκρός, τού 1951. 'Αγοραστής Νικόλαος Ι. Βαρδινογιάννης.

«Ζάν», φορτηγόν 21.867 τόν. γκρός, τού 1949. Αντιπρόσωποι έν Λονδίνω 'Άδελφοι Μαυρολέων.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τό δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Αριστοφάνη», 10.224 τόν. γκρός, τού 1940, έπωλήθη είς 'Ιστανούς διαλυτάς άντι τιμής 80.000 λιρών.

—Τό μικτόν γραμμῆς «Ζάν», 21.867 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεων 1949, έπωλήθη είς διαλυτάς Ταϊβάν άντι τιμῆς δολ. 45.6 κατά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

—Παρά τής έταιρίας Φουστάνου έπωλήθη τό έπιβατηγόν «Παντελής», 1.156 τ. γκρός, τού 1944, είς Γιουγκοσλάβους διαλυτάς.

—Τό άγορασθέν παρά συμφέροντων τών Μπαχάμας λιβεριανὸν λίμπερτον «Φάργουντ», 7.696 τόν. γκρός, τού 1945, έπανεπωλήθη είς Γερμανούς διαλυτάς καὶ θά διαλυθή είς 'Ιστανίαν.

—Τό ύπο σημαίαν Σομαλίας φορτηγόν «Ευανδρός», 2.412 τόν. γκρός, τού 1949, έπωλήθη είς Αγγλούς διαλυτάς.

—Τό λίμπερτον «Άλκυών», 7.063 τόνων γκρός, τού 1944, έπωλήθη είς 'Ιστανούς διαλυτάς.

—Τό λίμπερτον «Ολγα», 7.284 τ. γκρός, τού 1944, έπωλήθη είς διαλυτάς τής Φορ-

μόζας άντι τιμῆς 140.000 δολλαρίων.

—Εἰς 'Ιστανούς διαλυτάς έπωλήθη τό ύπο σημαίαν Μάλτας δεξαμενόπλοιον «Ντόρις», 10.390 τόν. γκρός, τού 1949.

—Τό ύπο λιβερισμήν σημαίαν λίμπερτον «Μαριάσμι», 7.642 τόν. γκρός, τού 1943, έπωλήθη είς διαλυτάς τής Φορμόζας άντι τιμῆς 139.000 δολλαρίων.

—Τό ύπο σημαίαν Κύπρου λίμπερτον «Ρό», 7.176 τόν. γκρός, τού 1943, έπωλήθη ποδός διάλυσιν.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τό παναμαϊκόν φορτηγόν «Παναγιώτης», 1.390 τόν. γκρός τού 1928, μετωνομάσθη «Τομάζο».

—Τό παραπλησμένον προπολεμικόν φορτηγόν «Σπέτσαις 'Αιλαντ», 4.966 τόν. γκρός, ύπο σημαίαν Κοσταρίκας, μετωνομάσθη «Κατερίνα». Ή σημαία τής Κοσταρίκας άντικατεστάθη διὰ τής Κυανολεύου.

—Τό φορτηγόν «Νούφαρο», 2.484 τόνων γκρός, τού 1950, πρόκειται νά μετωνομασθῇ «Άγια Ειρήνη».

—Τό φορτηγόν «Αγγελική», 2.321 τόν. γκρός, τού 1945, μετωνομάσθη «Λέλω». Ή κυανόλευκος άντικατεστάθη διὰ τής παναμαϊκής.

—Τό ύπο κυπριακήν σημαίαν φορτηγόν «Άγια Σπύρος» μετωνομάσθη «Ζέφυρος».

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ

Κατά τό πρώτον 15θημερον τού 'Ιουνίου ύπεργράφησαν είς τό Ν.Α.Τ. συμβάσεις άσφαλίσεως τών πληρωμάτων τών κάτωθι πλοίων, ύπο ξένας σημαίας, έλληνικών συμφερόντων:

«Περαματάρης», κυπριακόν, τόνων γκρός 6.519, άπό 1.5.68, έκπροσωπούμενον ύπο τού κ. Εύαγ. Πλατή, «Κέο», λιβεριανόν, τόν. γκρός 15.797, άπό 20.5.68, έκπροσωπούμενον ύπο τής έταιρίας Νεφέλη, «Θεομάνα», λιβεριανόν, τόν. γκρός 18.607, άπό 17.4.68, έκπροσωπούμενον ύπο τής ναυτιλιακής Ε. Π.Ε. Πολεσόν.

Κατά τό ίδιον χρονικόν διάστημα διεγράφησαν τού καταλόγου τών ήσφαλισμένων τά κάτωθι σκάφη:

«Άτρεύς», παναμαϊκόν, τόν. γκρός 1.565

(διελύθη 17.3.68), «Άγια Σπύρος», κυπριακόν, τόν. γκρός 2.723 (διεγράφη τή αιτήσει του), «Πανορμίτης», παναμαϊκόν, τόν. γκρός 6.542 (διεγράφη λόγω καθυστερήσεως εισφορών), «Παραπορτιανή», παναμαϊκόν, τόν. γκρός 2.457 (διεγράφη λόγω διύθισεως 27.10.67).

Κατόπιν τών άνωτέρω έπελθουσῶν μεταβολών, τό σύνολον τών ύπο ξένας σημαίας πλοίων, έλληνικών συμφερόντων, τών όποιων τά πληρώματα είναι ήσφαλισμένα είς τό Ν.Α.Τ., άνέρχεται είς 1.812 τόνων γκρός 14.116.653.

ΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

«Η Νομισματική 'Επιτροπή, διευκρινίζουσα τήν άπό 30.7.1966 τής ύπ' άριθμ. 1422 συνεδρίασέως της άπόφασιν, άφορώσαν είς τήν χρηματοδότησιν έφοπλιστικών έπιχειρήσεων δι' άνοικού λογαριασμού, καθώρισεν διτο:

Ειδικών διὰ τό έτος 1968 ή κατά τά άνω χρηματοδότησις τών έφοπλιστικών έπιχειρήσεων, αἱ όποιαι είσήγαγον συνάλλασμα ἐπί Λονδίνω, δύναται νά ένεργηται δι' ύπολογισμού ἐπί τού εἰσπραχέντος ἐπί τής δραχμοποιήσεως τού εἰσαχθέντος συναλλάγματος ποσού δραχμών καὶ οὐχί δι' ἀναγωγῆς τού εἰσαχθέντος ἐπί Λονδίνω συναλλάγματος, είς τό άντιστοιχον ποσὸν δραχμών, ἐπί τή Ισχύούση μετά τήν άναπροσαρμογὴν ισοτιμία.

ΑΙ ΣΤΡΑΤΟΛΟΓΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

Τό 'Υπουργείον δι' έγγραφου του πρός τήν 'Ελληνικήν Πρεσβείαν τών Παρισίων διαβιβάζει πρός έπαλθησειν πληροφορίας συμφώνως πρός τάς όποιας ύπο τού Γαλλικού 'Υπουργείου 'Εθν. 'Αμύνης άπειρασίσθη ἡ λῆψη εύνοικών μέτρων ἵνα προκαλέσουν τό ένδιαφέρον τών νέων καὶ προσελκύσουν τούτους πρός τό άλιευτικόν έπάγγελμα.

Κατά τάς άντας πληροφορίας, ώς βασικὸν κίνητρον θεωρεῖται ἡ μείωσης τής στρατιωτικῆς θητείας δι' δσους ἔχουν ύπηρεται είς τον γαλλικὸν άλιευτικὸν στόλον ἡ ἔχουν ἀναλάβει ήποχρέωσιν ἐργασίας ἐπί ωρισμένου διάστημα ἐπί γαλλικῶν άλιευτικῶν σκαφῶν καὶ ὅτι ἡ ἐπί τῶν πλοίων τούτων ὑπηρεσία θὰ λογίζεται ἐπί πλέον ώς διπλῆ κατά

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ TRITON SCHIFFAHTSKONTOR GMBH

2 HAMBURG II STUBBENHUK 10

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

SHIPS AGENTS - SHIPBROKERS - CLEARANCES - CHARTERING
SALE and PURCHASE

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

KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ BREMEN : Mr. GUNTHER BERGMANN

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

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

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

TRITON SCHIFFAHTSKONTOR GMBH
297 NEPTUNHAUS DELFT 34

WILHEMSHAVEN:

TRITON SCHIFFAHTSKONTOR GMBH
294 WILHEMSHAVEN EBERSTASSE 124

LUBECK, KIEL, BRUNSBUETELBOG, HOLTENAU
PLEASE APPLY TO MAIN OFFICE AT HAMBURG

τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ χρόνου ὑπηρεσίας πρὸς ἀπόκτησιν διαφόρων ἀποδεικτικῶν ἱκανότητος ἡ λήψεως συντάξεως.

«Δεδομένου, καταλήγει τὸ 'Υπουργεῖον, ὅτι τὸ θέμα τῆς παροχῆς στρατολογικῶν διευκολύνσεων καὶ εἰς τοὺς Ἑλλήνας ναυτικούς ἀπασχολεῖ σοβαρῶς τὸ ἡμέτερον 'Υπουργεῖον, παρακαλούμενον ὅπως ἐρευνήσῃτε καὶ διακριθῶστε τὰς ἀνωτέρω πληροφορίας γνωρίζοντες ἡμῖν σχετικῶς».

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε. ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ

ΠΡΟΣΚΑΗΣΙΣ ΤΑΚΤΙΚΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ ΤΗΣ Α.Ε. ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Συμφώνως πρὸς τὸν Νόμον 2190 «Περὶ Ἀνωνύμων Ἐταιριῶν» καὶ τὸ Καταστατικὸν τῆς Ἐταιρίας, ἄρθρ. 24 καὶ ἐπ., τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον συγκαλεῖ τοὺς κ.κ. μετόχους τῆς Α.Ε. Ἐλληνικά Ναυπηγεῖα εἰς ἑταῖρον τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν διὰ τὴν 26 Ἰουνίου 1968 ἡμέραν Τετάρτην καὶ ὥραν 12ην εἰς τὰ ἐξηγούμενα τῷ οὐρανῷ τῆς Ἐταιρίας καὶ μὲ τὰ ἔχης θέματα ἡμερησίας διατάξεως :

1) 'Υποβολὴ τοῦ 'Ισολογισμοῦ τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1967 καὶ τοῦ Λογαριασμοῦ 'Αποτελεσμάτων τῆς Ἐταιρικῆς Χρήσεως 1967, μετ' ἑκάστερον τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τοῦ ἔτους 1967, ὡς καὶ τῆς Ἐκθέσεως τῶν 'Ἐλεγκτῶν ἐπὶ τῆς διαχείρισεως τοῦ ἔτους 1967.

2) 'Ἐγκρισίς τοῦ 'Ισολογισμοῦ τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1967 καὶ ἀπόφασις τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως περὶ διανομῆς τῶν κερδῶν συμφώνων πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Καταστατικοῦ τῆς Ἐταιρίας, τοῦ Ν. 2190/1920 ὡς τροποποιηθεῖς ισχεῖ, καὶ τοῦ Α.Ν. 148/1967.

3) 'Απαλλαγὴ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῶν ἐλεγκτῶν ἀπὸ πάσης εὐθύνης ἀποζημιώσεως διὰ τὰ πεπραγμένα τοῦ ἔτους 1967.

4) 'Ἐκλογὴ δύο τακτικῶν καὶ ιαριθμῶν ἀναπληρωματικῶν Ἐλεγκτῶν διὰ τὴν διαχείρισιν τοῦ ἔτους 1968 καὶ καθορισμὸς τῆς ἀμοιδῆς αὐτῶν.

5) 'Ἐγκρισίς ἀμοιδῶν τῶν μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου.

6) 'Ἐκλογὴ μέλους τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου.

Εἰς τὴν συνέλευσιν ταύτην δικαιοῦνται νάλάνδωσι μέρος καὶ νάψηφοισιν εἴτε ἀυτοπρόσωπας εἴτε δι' ἀντιπροσώπου, κατὰ τὸ ἀρθρὸν 26 τοῦ Καταστατικοῦ, κύριοι καὶ μιᾶς μετοχῆς.

Διὰ νά μετάσχωσι τῆς ἄνω Γενικῆς Συνελεύσεως οἱ κ.κ. μέτοχοι δέοντας συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Νόμου 2190 «Περὶ Ἀνωνύμων Ἐταιριῶν» καὶ τοῦ Καταστατικοῦ τῆς Ἐταιρίας, ἄρθρον 24, καταθέσωσι τὰς μετοχάς των εἰς τὸ Ταμείον τῆς Ἐταιρίας ἡ παρ' οἰαδήποτε ἐν Ἐλλάδι 'Ανωνύμῳ Τραπεζικῇ Ἐταιρίᾳ ἡ παρὰ ταῖς ἔχης Τροπολέζαις ἐν τῇ Ἀλλοδαπῇ : 1) Barelays Bank (France) S.A., Monte Carlo, Monaco, 2) First National City Bank, Paris, France, 3) Swiss Credit Bank, Zurich, Switzerland, 4) Bank of Monrovia, Monrovia, Liberia.

Ἡ καταθέσεις δέοντας νά γίνη πάντες (5) τούλαχιστον ἡμέρας πρὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς συνεδρίασεως. 'Εντὸς τῆς αὐτῆς προθεσμίας δέοντας καταθέσωσιν ἐν τῇ ἔδρᾳ τῆς Ἐταιρίας τὰ τε ἀποδεικτικά τῆς καταθέσεως τῶν μετοχῶν ὡς καὶ τὰ πληρεξόνσια τῶν ἀντιπροσώπων των.

'Ἐν Σκαραμαγκά τῇ 30η Μαΐου 1968

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ παρελθόν 15θήμερον ἔχορηγήθησαν ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς ἀποχωρήσαντας τοὺς ναυτικούς ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν :

Κων., Ἀρβανίτην δρχ. 6.321, Μιχ. Καμινάρην δρχ. 2.054, Παν. Μουσάτσον δρχ. 1.839, Ἀπ. Καραγιάνην δρχ. 3.374, Σπυρ.

Γκότσην δρχ. 3.491, Ζαφειρίαν ἀδ. Γεωργ. Κρητικάκη δρχ. 1.190, Ἀναστ. Τσακόν δρχ. 2.5/3, Νικ. Σταυράκην δρχ. 1.785, Ἀθαν. Κ. Γκαρμίρην πατ. Βασιλείου δρχ. 1.354, Φίλ. Λεμον δρχ. 4.027, Εύαγ. Φελουκατζῆν δρχ. 2.425, Νικ. Ἀλιφερην δρχ. 1.894, Χρ. Γαϊτάνου δρχ. 1.349, Βασ. Καραδίαν ἡ Μαλαπάνων δρχ. 2.086, Μάρκ. Ζαννίκον δρχ. 1.000, Παν. Βασιλήη δρχ. 2.152, Δημ. Κολιόν δρχ. 3.420, Δημ. Μαθιόπουλον δρχ. 2.421, Κων. Σταυρερον δρχ. 1.783, Γεωργ. Κατιλᾶ δρχ. 4.480, Κων. Μποτζάκην δρχ. 1.166, Μιχ. Κώτσον δρχ. 2.812, Ἀνδρ. Ἀφεντάκην δρχ. 2.029, Ἀθαν. Μαρούγκαν δρχ. 3.539, Εύαγ. Καράμπαλην δρχ. 1.470, Μάρκον Μαδιάν δρχ. 2.727, Κων. Χαράτσην δρχ. 1.294, Εύαγ. Βουτσινάν δρχ. 1.291, Νικ. Γδύσητη δρχ. 1.867, Παν. Σφράν δρχ. 1.631, Σπυρ. Κούρταλην δρχ. 1.415, Ἀλ. Δημ. Δημητράτον πατ. Κων.)νου δρχ. 1.000, Ἰωάν. Ζώταλη δρχ. 1.269, Σπ. πατ. Μητρόπουλον δρχ. 2.785, Ειρ. χ. Μάρκ. Μαυρῆ καὶ τὰ τέκνα της Δημήτριον, Γεωργίου καὶ 'Αννα δρχ. 2.579, Λέαρχον Κουκούλην δρχ. 1.318, Ἐμ. Γερογιάνην δρχ. 1.160, Ἰω. Μυτακίδην δρχ. 1.381, Ἐλένη χ. Νικ. Σαραβάνου 1.000, Δημητραν χ. Κων. Μικράκη καὶ τὸ τέκνον της Νικόλαου δρχ. 1.879, Κλεονίκην Ἰω. Καρπετοπούλου μήπτο Στεφ. Μπαρατά δρχ. 1.305, Ἐμμ. Πηγιάκην πατ. Μιχ. δρχ. 1.000, Εύαγγελίαν χ. Στεφ. Καλογέρου καὶ τὸ τέκνον της Μιχαήλ δρχ. 2.551, Θεόδ. Καλιερούσην δρχ. 2.446, Μαρίαν χ. Κων. Γέρου καὶ τὸ τέκνον της Ευαγγελίαν δρχ. 1.649, Χρ. Τσούμαν δρχ. 1.000, Κων. Στελιανούδην δρχ. 2.729, Στ. Λύραν δρχ. 6.282, Γεωργ. Γαργανίδην δρχ. 3.787, Σωτ. Σαρηγιάνην δρχ. 1.000, Ἰωάν. Σουπουριάν δρχ. 1.046, Νικ. Παλατοκρασσᾶν δρχ. 3.127, Νικ. Γιαλαμπούκερην δρχ. 1.000, Λάμπτρον Καρούσην δρχ. 3.759, Ἐμμ. Χατζηζαχαρίου δρχ. 3.621, Ούρανιαν χ. Νικ. Ἐγγελέζου καὶ τὸ τέκνον της Ἐμμανουὴλ δρχ. 1.848, Παντ. Πασιάν δρχ. 1.474.

ΕΦ' ΑΠΑΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ

Βασιλικήν χ. Γερ. Μπενετάτου δρχ. 43.500, Ἀγαθ. Παμπούκον δρχ. 51.840, Καμέλιαν ὄφρ. Ἀναστ. Κόρρου δρχ. 10.860.

ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΕΙΣ

'Ελπίδα χ. Σιγουρ. Σπορώνου καὶ τὸ τέκνον της Πλήτω δρχ. 4.352, Μαρίαν χ. Κων. Παναγιατάκη δρχ. 1.000, Καλιπρόρην ὄφρ. ἀδ. Ἰω. Ἐργίν δρχ. 1.000, Γιαννούλαν χ. Χρ. Ποδαρά δρχ. 1.000, Κων.)ναν χ. Γεωργ. Μωραΐτου δρχ. 1.025, Σμ. χ. Δημ. Κουμαριανού δρχ. 2.218 καὶ Καλλιόπην χ. Ἰωάν. Λιόσητ δρχ. 1.287.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ:

Π. ΣΕΓΔΙΤΣΑ

«ΟΙ ΚΟΙΝΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΑΙ ΡΩΜΑΝΙΚΑΙ ΓΛΩΣΣΑΙ»

Οἱ ὀπωσδήποτε ἀσχολούμενοι μὲ τὴν ναυτιλίαν, θὰ εύρουν μιὰν ἐνδιαφέρουσαν μελέτην καὶ ἐν χρήσιμων βοήθημα εἰς τὴν νέαν ναυτικὴν ἐκδοσιν τοῦ 'Ιδρυματος Εὐγενίδου. Πρόκειται περὶ τοῦ τοῦ λεξικοῦ τῶν ναυτικῶν δρῶν, τὸ ὅποιον ὑπὸ τὸν ἐπίκεφαλιδι τίτλον ἐδημούριετο προσφάτως ὁ γνωστὸς ναυτικὸς συγγραφεὺς καὶ συνεργάτης μας κ. Π. Σεγδίτσας. Γνωστὸς ἐκ πολλῶν ὅλων ἔργων του ὁ κ. Σεγδίτσας, ἔχει συστηματικῶς ἀσχοληθῆ μὲ τὴν ναυτικὴν δρολογίαν καὶ ἐχάρισται προσφάτως εἰς τὴν διεθνῆ βιβλιογραφίαν τὸ πολύτιμον τρίτον πεντάγλωσσον λεξικὸν ναυτικῶν δρῶν, ὅπερ ἐξέδωσε τὸ 1965 - 66 ὁ 'Ολανδικὸς Οἰκος Elsiever.

Εἰς τὸ νέον μικρὸν λεξικὸν του ὁ κ. Σεγδίτσας δὲν περιλαμβάνει δόλους τοὺς ναυτικούς δρῶν, ἀλλὰ μόνου τοὺς ἐκ τῆς 'Ιταλινῆς καὶ τῶν διαλέκτων της προερχομένους. Πρόκειται περὶ τῶν δρῶν, τοὺς ὅποιους ἐκληροδότησεν εἰς τὴν νεοελληνικὴν ναυτικὴν γλώσσαν ἡ ἐπὶ τῶν ησων μας μακροχρόνιος κυριαρχία τῆς 'Ενετικῆς Δημοκρατίας καὶ ἡ ἐπικράτησί της

ἐπὶ τοῦ ναυτικοῦ ἐμπορίου τῆς Ἐγγύς 'Ανατολῆς. 'Οι εἰναι ἐπόμενον, οἱ ὅροι αὐτοῦ ἀφοροῦν βασικῶς εἰς τὴν ιστιοφόρον ναυτιλίαν, μολονότι σημαντικὸς ἀριθμός ἐξ αὐτῶν διετηρήθη καὶ εἰς τὸ κοινὸν ὄνοματολόγιον τῆς συγχρόνου ναυτιλίας μας. Εἰς τὰς 100 περιπτώσεις σελίδας τοῦ λεξικοῦ παρέχονται 1. 420 ναυτικοὶ ὅροι ἐκ τῶν ἀπαντωμένων εἰς τὰ ἐλληνικά λεξικά καὶ τὴν νεοελληνικὴν ναυτικὴν φιλολογίαν. Καὶ ἄν ἀκόμη πολλοὶ ἐκ τῶν δρῶν αὐτῶν ἔξωστοι σημειώνονται ἐπιστολὴς μεταξύ της βαθμιαίας ὑπό τῶν ἐν τῷ μεταξύ σχηματιζόμενων ἀντιστοίχων ἐλληνικῶν δρῶν ἢ τῶν ἀθρώπων καὶ ἐν πολλοῖς παρεθαρμένως εἰσαγομένων ἐκ τῆς ἀγγλικῆς, ἡ χρησιμότης τῆς ἐπιμοιχίας τῶν συνδέσεως καὶ τῆς ἐργατικῆς των παραστάτων τοῦ κινδύνου τῆς δροστικῆς λησμοσύνης, εἰς ἣν προώρισται νόη περιπέτεου.

Ἡ συγκέντρωσις τοῦ ὑλικοῦ αὐτοῦ, γενομένη μὲ τὴν προσοχὴν καὶ τὴν εὐσυνειδησίαν, ηῆται χαρακτηρίζει τὰς ἐργασίας τοῦ κ. Σεγδίτσα, σύνθισται, σύνθισται, ἐπιστρέψιμη πρὸς τὴν σύντομον ἄλλα' ἐμπειριστατωμένην εἰσαγωγὴν περὶ τῶν αἰτίων τῆς παρεισφύσεως τῶν ὄρων ρωμανικῆς προελεύσεως εἰς τὴν κοινὴν ναυτικὴν μας γλώσσαν, καθιστοῦν τὸ μικρὸν αὐτὸ λεξικὸν πολύτιμον ἀπόκτημα τῆς ναυτικῆς μας βιβλιογραφίας.

ΠΕΝΘ

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Ν. ΓΛΥΠΤΗΣ

Συνεκφερούσης μεγίστης μερίδος τῆς κοινωνίας τῶν δύο πόλεων καὶ ιδιαιτέρως τῆς ἑδῶ Χιακῆς παροικίας, ἐκηδεύθη, τὴν 30ην Μαΐου, ὁ προώρως καὶ ἀπρόσπτως ἀποθανὼν εἰς τὸ Λουδίνον, ὁ ἐξαίρετος πλοιαρχος καὶ ἐφοπλιστής Θεόδωρος Νικολάου Γλύπτης. Καταθανής ἡ συγκίνησις τῶν πολλῶν παραστάτων κατὰ τὴν ἐκφοράν. 'Ο ἀποθανὼν ἐκλεκτὸν τέκνον τῆς Χίου, ἀνθρωπός καλὸς καὶ ἀγαθός, ἐν τῇ κυριολεξίᾳ, τιμήσας τὸν κόσμον τῶν Ἐλλήνων ναυτιλομένων —ιδιαιτέρως τῶν Καρδαμίλων τῆς Χίου. Τὸν νεκρὸν ἀπεχαιρέπησεν, διὰ συγκινητικῶν λόγων, ὁ συμπολίτης τοῦ μεταστάτος δικηγόρος κ. Χοιστόφορος Τσακίρης.

Δεκάδες βαρυτίμων στεφάνων στεφάνων ἐπὶ τῆς σοροῦ. Μεταξὺ τῶν πολλῶν παραστάτων ήσαν οἱ κ.κ. Λ. Μπουριάς, Ν. Ζαρμπάς, 'Ισ. Μαυριδόγλου, πρότινον ύπουρογοί, Λ. Νικολάκης ἀντιστράτηγος, οἱ ναύαρχοι Μ. Πυλιαρός καὶ Ἐμμ. Κανακάκης, οἱ ἐφοπλιστής κ.κ. Μιχ. Ξυλάς, Μ. Ξυλάς, Κ. Βαλαντάσης, Λ. Βαλαντάσης, Χρ. Παπαδόπουλος, Μ. Γέμελος, Γ. Κωστάκης, 'Αλ. Σαρδῆς, Π. Σαρδῆς, Δ. Παπαλίδης ναυπηγός, πρεσβύτερος υἱὸς τοῦ Εφόπλιστου κ. Ν. Παπαλίδηου καὶ ἄλλοι.

**ΜΑΛΤΑ
ΔΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ
ΚΑΙ ΤΑΧΕΙΑΝ ΑΠΟΣΤΟΛΗΝ
ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΑΣ
ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΑ ΠΛΑΙΑ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΟΥΣ
S. MIFSUD & SONS Ltd.
ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ**

7 East Street, Valletta - MALTA
Tel. SILNAVE Phone: 24199
25349
30921
TELEX No. MALTA 233
ΠΡΟΞΕΝΕΙΟΝ ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ
ΕΝ ΜΑΛΤΑ

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Τὸ 'Υπουργεῖον ἀπαντᾶ :

ΑΣΘΕΝΕΙΑ ΕΠΙ ΕΠΙΤΑΚΤΟΥ

Ο ναυτικός N. Πατοάκης, διατέλεσας κυβερνήτης τοῦ ἐπιτάξεις π/κ «Χρυσοπηγή», ὑπέβαλε δικαιολογητικά νοσηλείας αἰτούμενος ἀποζημιώσιν κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ N.D. 2652/1953 «περὶ τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ Νόμου 1752/1951 περὶ ναυτικῆς ἔργασίας».

Ἡ ἀρμόδιος ὑπηρεσία τοῦ 'Υπουργείου ἀπεφάνθη ὡς ἔξις:

• «Ο ἐν λόγῳ ναυτικὸς ἀπελύθη τοῦ πλοίου, λόγῳ λύσεως τῆς ἐπιτάξεως καὶ μετέπειτα εἰσῆχθη εἰς νοσοκομεῖον πρὸς νοσηλείαν. Ως ἐκ τούτου διὰ νὰ τύχῃ οὕτος τῆς ἀποζημιώσεως τοῦ N.D. 2652/53 θὰ ἔδει νὰ εἶχεν ἐγείρει, ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς ἀπολύσεως του, ἄγωγην κατὰ τοῦ Δημοσίου, ἵνα κατόπιν ἔχεταισες του ἀποδειχθῆ κατὰ πόσον ἡ ἀσθένεια του εἶναι ἀπότοκος ἢ οὐ τῆς ἐν τῷ πλοίῳ ὑπηρεσίας του».

ΙΣΧΥΕΙ Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ

Τὸ 'Υπουργεῖον ἀπέθυνε πρὸς τὴν ΕΠΕ «Κούλουθρος Ναυτιλιακὴ Ἔταιρία» τὸ κάθιτο ἔγγραφον:

• «Ἡ ἐπελθοῦσα τῇ συγκαταθέσει ὑμῶν καὶ τοῦ 'Ελληνος Προξένου τοῦ Σίδνευ συμφωνία τὴν 1.2.1968 εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀδελαΐδος διὰ τὴν διευθέτησιν τῶν ἀναφεισῶν διαφορῶν μεταξὺ τοῦ πλοιάρχου καὶ μελῶν τοῦ πληρώματος τοῦ κατὰ τὸν χρόνον τούτον ὑπὸ ἐλληνικῆν σημαίαν τελοῦντος S/S «Ἄϊτζεαν Ντόλφιν», ὑποστείλαντος ὡς γνωστῶν ἀργότερον ταύτην, ἀνεξαρτήτως τοῦ περιεχομένου της καὶ τῶν συνθηκῶν ὑπὸ τὰς ὁποῖας ἐγένετο, εἶναι ισχυρὰ καὶ δεσμευτικὴ δι' ἀπαντας τοὺς ὑπογράψαντας. Ἡ συμφωνία αὕτη θὰ ἀποτελέσῃ ἴσως κριτήριον καὶ διὰ τὸν 'Ελληνα δικαστήν κατὰ τὴν ἐκδίκασιν τῶν ἐγερθεισῶν καθ' ὑμῶν ἀγωγῶν μελῶν τινῶν τοῦ πληρώματος τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου».

ΚΑΚΟΒΟΥΛΟΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΙ

Τὸ 'Υπουργεῖον διέταξε δι' ἔγγραφου τοῦ Προξενικὸν Λιμενάρχην Κόμπτε δῆπος κατὰ τὸν ἑκεὶ κατάπλουν τοῦ πλοίου «Κίγκ

Θηστεύς», τοῦ κ. Νομικοῦ, προδῆ εἰς ἀνακρίσεις πρὸς ἔξακριδωσιν παραπόνων τοῦ πληρώματος διὰ κακῆν τροφοδοσίαν καὶ καθυτέρησιν παροχῆς ιατρικῶν ὑπηρεσιῶν.

Ἐν τῷ μεταξύ, ὃ εἰς Λονδίνον Οἶκος Νομικοῦ πληροφορθεῖς τὰ τῶν καταγγελιῶν, δι' ἔγγραφου του πρὸς τὸν Πειραιεῖν γραφεῖον, μὲ παράκλησιν δῆπος κοινωποιηθῆ εἰς τὸ 'Υπουργεῖον, χαρακτηρίζει ὡς ἀπολύτως κακοδουλούς τάς κατὰ τοῦ πλοιάρχου κατηγορίας, «καθ' ὅσον ὁ ἐπιστολογράφος δὲν δύναται νὰ στηρίξῃ τοιαύτην διαρέιν κατηγορίαν κατὰ τοῦ πλοιάρχου μὲ τὴν μόνην δικαιολογίαν ὃτι παρέχει εἰς τὸ πλήρωμα κατεψυγμένα κρέατα πρὸς βρῶσιν, τὴν στιγμὴν κατὰ τὴν ὁποίαν ἀμφιβάλλομεν ἐάν υπάρχῃ ἐμπορικὸν πλοίον εἰς τὸ ὅποιον νὰ παρέχωνται νωτά τοιαύτα. Οσον ἀφορᾷ τὴν δευτέρην κατηγορίαν, ὃτι δὲν ἀποστέλλεται πρὸς ιατρικὴν ἔχεται σεις εἰς κάθε λιμένα ἔνθα προσεγγίζει τὸ πλοίον».

ΔΕΝ ΔΙΚΑΙΟΥΝΤΑΙ

· Αξιωματικοὶ καὶ πλήρωμα τοῦ πλοίου «Νούφαρο» ἀπέστειλαν τηλεγράφημα εἰς τὸ 'Υπουργεῖον ζητοῦντες νὰ πληροφορθοῦν ἐάν δικαιοῦνται ἀποζημιώσεως εἰς περίπτωσιν μερικῆς ἢ ὀλίκης πωλήσεως τοῦ πλοίου εἰς "Ελληνας καὶ ἀλλαγῆς ὄνομασίας τῆς ἔταιρίας.

Τὸ 'Υπουργεῖον ἀπήντησε:

• «Διατηρουμένης τῆς ἐλληνικῆς σημαίας, ἀλλαγὴ πλοιοκτησίας δὲν δημιουργεῖ δικαίωμα ἀποζημιώσεως».

ΣΠΑΝΙΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΣ

Ναυτικοὶ κρατήθεντες κατὰ τὴν ἐπιστροφήν των εἰς 'Ελλάδα εἰς τὸ Νοσοκομεῖον Λοιμωδῶν Νόσων, δικαιοῦνται ἐκ τῆς αἵτίας ταύτης μισθοῦ δι' ὅσας ἡμέρας ἐκρατήθησαν εἰς τὸ Νοσοκομεῖον;

· Η σπανία αὕτη περίπτωσις ἐτέθη ὑπ' ὅ-

ψιν τοῦ 'Υπουργείου, τὸ ὅποιον ἀπέστειλεν εἰς τὴν ἐνδιαφερομένην πλοιοκτήτριαν ἐταιρίαν ἀντίγραφον ἔγγραφου τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων Ἐφοτλιστῶν, γνωρίζον συνάμα ὅτι οἱ περὶ ὃν πρόκειται ναυτικοὶ καὶ ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις τῆς παραγράφου 2 τοῦ ἔγγραφου τῆς Ε.Ε.Ε. δικαιοῦνται ἀποζημιώσεως ἵσης πρὸς τὸν μισθὸν τῶν ἡμερῶν καθ' ἀς ἐκρατήθησαν εἰς τὸ Νοσοκομεῖον.

«Παρὰ τὸ σπάνιον τῆς περιπτώσεως, τονίζει εἰς τὸ ἔγγραφον του τὸ 'Υπουργεῖον, δὲν ἔχομεν ἀντίρρησιν δῆπος ἡ διερεύνησις παρομοίας περιπτώσεως παρουσιασθησομένης εἰς τὸ μέλλον, ἀφεθῇ εἰς τὴν κρίσιν τῶν δικαστηρίων».

ΤΟ ΒΙΕΤΝΑΜ ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ

· «Ἐφ' ὅσον εἰς τὰς ἀτομικὰς συμβάσεις περιλαμβάνεται ὅρος ὑποχρεώσεως ἑκτελέσεως ταξιδίων εἰς Νότιον Βιετνάμ, οἱ ναυτικοί, μὴ ἀποδεχόμενοι τὸν ὅρον, δικαιοῦνται δῆπος καταγγείλουν τὴν σύμβασιν παλιννοστούμενοι διπάναις τοῦ πλοίου, στερούμενοι ὅμως τοῦ δικαιώματος ἀποζημιώσεως καὶ ὑποχρεούμενοι δῆπος παραμείνουν ἐπὶ τοῦ πλοίου μέχρι τελευταίου λιμένος πρὸ τοῦ κατάπλου εἰς Βιετνάμ. Οι παραμένοντες ναυτικοὶ δικαιοῦνται ἐπιδόματος 100% δι' ὅσας ἡμέρας τὸ πλοίον παραμένει εἰς λιμένας, ὅρμους ἢ ἐπ' ἀγκύρα, προστιθεμένων δύο ἡμέρων πρὸ τοῦ κατάπλου καὶ δύο μετὰ τὸν ἀπόπλουν, κατ' ἐλάχιστον δὲ ὅριον 15 ἡμερῶν».

Τὰ ἀνωτέρω ἐγνώρισε τὸ 'Υπουργεῖον εἰς σχετικὸν τηλεγράφημα τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος τοῦ τάνκερ «Ἀκτίς».

Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

· 'Η Δ)νοσις 'Εργασίας τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας κατήρτισε καὶ ἀπέστειλεν εἰς τὸ Συμβούλιον 'Επικρατείας σχέδιον Β.Δ. «περὶ τῶν προϋποθέσεων ἀναγνωρίσεως τῆς θαλασσίας ὑπηρεσίας 'Ελλήνων ναυτικῶν ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας ὡς τοιαύτης παρεχούσης δικαίωμα διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ικανότητος».

Τὸ ἐν λόγῳ Β.Δ. ἀναμένεται νὰ κυρωθῇ μετ' ἔξαιρετικοῦ ἐνδιαφέροντος ὑπὸ λίαν σημαντικοῦ ἀριθμοῦ ναυτικῶν ἐκ τῶν συνθηκῶν ἀναγκασθέντων νὰ ναυτολογοῦνται ἐπὶ πλοίων (ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας) ὑπὸ ξένας σημαίας.

ΜΤΣ Ι Α Σ Ω Ν

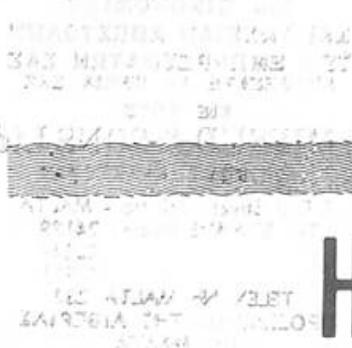
ΜΤΣ ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

ΤΣΣ ΕΡΜΗΣ

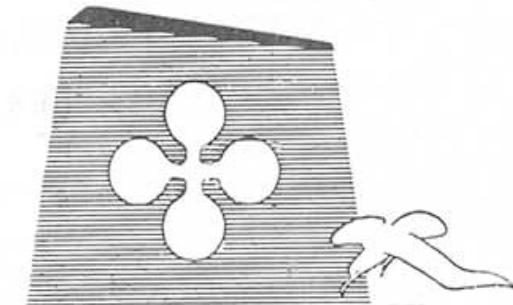
ΤΣΣ ΠΗΓΑΣΟΣ

ΜΒ ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ

ΜΒ ΑΔΡΙΑ



ΤΑΚΤΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΙ' ΕΠΙΒΑΤΑΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ
ΙΤΑΛΙΑΣ - ΕΛΛΑΣ - ΚΥΠΡΟΥ - ΙΣΡΑΗΛ
ΚΡΟΥΖΙΕΡΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΑΙΓΑΙΟΝ



ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40.562-477.946



«ΑΓΑΠΗ»: Προσήραξε την 30ή Μαΐου έξωθι τους ακρωτηρίου Σαίν Μισέλ. Έζητήθη ή δοκίμεια ρυμουλκού, μάλλ' αργότερον άνειλκύθη δι' ίδιων του μέσων. Κατά την έπιστροφή του εις Μόντρεαλ, δι πυθμήν τού σκάφους ήγγισε τόν βυθόν εις την νήσον της 'Αγίας Θηρεσίας, έν συνεχεία δὲ τὸ σκάφος αφίχθη εις Μόντρεαλ τῇ συνοδείᾳ δύο ρυμουλκών. Εκείνην ἀπέπλευσε την ἐστέραν τῆς ιδίας ήμέρας.

«ΑΓΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑ»: Συνεκρούσθη μετὰ λαπωνικοῦ ἀλιευτικοῦ εἰς πλάτος 32° 57' 5'' βόρειον καὶ μῆκος 123° 1' 23'' ἀνατολικούν, τὴν πρωίαν τῆς 8ης 'Ιουνίου. Τὸ ἀλιευτικὸν ἔνθισθη διὸ μέλος του πληρώματος του διεσώθη καὶ ἔνδεκα ἄγνοούνται.

«ΑΛΚΥΩΝΙΣ»: Ἐπεισκευάσθησαν εἰς Κόμπε: α) Ζημίαι εἰς τὰ πλευρικὰ ἔλάσματα συνεπείᾳ προσκρούσεως κατὰ τὸν παρελθόντα 'Ιουνιάριον, β) ζημίαι εἰς τὰ ἔλασματα τοῦ πυθμένου λόγῳ προσκρούσεως εἰς τὸν βυθόν την 10ην Φεβρουαρίου καὶ γ) ζημίαι εἰς τὰ ἔξωτερικὰ ἔλάσματα συνεπείᾳ προσκρούσεως ἐπὶ προβλήτες τὴν 29ην Μαρτίου.

«ΑΝΤΩΝΗΣ»: Ἀπὸ Μπάραν διὰ Βούδαην, τὴν 31ην Μαΐου προσήραξεν εἰς πλάτος 27° 25' βόρειον καὶ μῆκος 55° 20' ἀνατολικούν, ἀνειλκύθη δὲ μετ' ὀλίγον δι' ίδιων του μέσων. Δὲν ἐμφαίνονται διαρροαί. Τὸ σκάφος αφίχθη εις Βούδαην τὴν 4ην 'Ιουνίου, ὅπου καὶ ἐπειθεωρήθη.

«ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ»: Ἀπὸ Βρέμην διὰ Τσιμπότε, μὲ 8.600 τόνους κώκ, αφίχθη εἰς Φερρόλ τὴν 30ην Μαΐου δι' ἐπισκευάς εἰς τὴν βοηθητικὴν μηχανήν.

«ΑΡΤΖΥ»: Ἀπὸ Πλόδες διὰ Βίσμαρ μὲ φοτίον βωξίτου. Τὴν 5ην 'Ιουνίου, ἐν μέσῳ πυκνῆς δύμίλης, συνεκρούσθη μετὰ τοῦ γερμανικοῦ δηζελοπλοίου «Νόρτνλαντ» ὑποστάντα ζημίας εἰς τὴν πρώρων. Εκείνην ἀπέλευσεν εἰς Βίσμαρ, τῇ συνοδείᾳ ρυμουλκών, πρὸς ἐκφόρτωσιν, μετὰ τὸ πέρας τῆς ὅποιας θά ἐπισκευάσθη.

«ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ»: Εἰς Κόμπε τὴν 29ην Μαΐου πρὸς ἐπισκευὴν ζημιῶν εἰς τὸ κατάστρωμα, ἀς ὑπέστη ἐκ κακοκαιρίας τὸν 'Ιανουάριον. Θά ἐπεισκευάζοντο ἐπίσης καὶ ἔτεραι παλαιότεραι ζημιαί.

«ΑΡΧΟΝΤΙΣ ΣΑ»: Κατὰ πληροφορίας ἑκ Κουδεῖτ τὴν 1ην 'Ιουνίου, τὰ ἔδρανα τοῦ ὡστικοῦ τριβέως καὶ τὰ πλινθία μετεφέρθησαν εἰς τὴν ξηράν δι' ἀναμετάλλων, ἐνῷ τὸ σκάφος ἥτο τὸ ηγκούρολημένον έξωθι τοῦ Μένα 'Αχμαντί. Μετὰ τὸ πέρας τῶν ἐπισκευῶν, ἀπέλευσεν εἰς τὸν ὡς ἄνω λιμένα τὴν 3ην 'Ιουνίου, προσέκρουσεν ἐπὶ ρυμουλκοῦ.

«ΑΣΠΑΣΙΑ»: Ὑπέστη σοδαράς ζημίας συνεπείᾳ προσκρούσεως τοῦ ἀτμοπλοίου «Σπλέντιτ Σκάύ» ἐπ' αὐτοῦ εἰς Νοδορωσίσκην, τὴν 25ην Μαΐου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ»: Εἰς Μόδι τὴν 29ην Μαΐου, ὑπέστη βλάβην εἰς τὸν μηχανὴν ἐξ ἀμελείας τοῦ πληρώματος. Μερικαὶ ἐπισκευαὶ ἔλαδον χώραν εἰς τὸν ὡς ἄνω λιμέναν, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἀπέλευσεν εἰς 'Οζάκαν πρὸς συμπλήρωσιν τῶν ἐπισκευῶν του.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ»: Εἰς Κόμπε τὴν 3ην 'Ιουνίου πρὸς ἐπισκευὴν ζημιῶν ἐκ κακοκαιρίας εἰς τὸ κατάστρωμα, ὡς καὶ παλαιότερων τινῶν ζημιῶν.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ»: Συνεκρούσθη ἔξωθι τοῦ Μπρούσμποτελ τὴν 8ην 'Ιουνίου μετὰ τοῦ δρετανικοῦ δηζελοπλοίου «Σήφ Κρέστα», ὑποστάντα ἐκτεταμένον ρῆγμα εἰς τὴν πρύμνην. Μετὰ τὴν σύγκρουσιν ἀμφότερα τὰ σκάφη, ἔξωκειλαν. Τὸ «Βιργινιώ» ἀνειλκυσθέν δι' ίδι-

ων του μέσων, ἡγκυροδόλησεν εἰς Μπρούσμποτελ ρόδις.

«ΒΡΟΝΤΗ»: Αφίχθη εἰς Σιγκαπούρην ρόδις τὴν 3ην 'Ιουνίου, μὲ ζημίας εἰς τὰ ἔλάσματα τοῦ πυθμένος.

«ΓΚΡΕΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ»: Πυρκαϊά ἔξερράγη ἐπὶ τοῦ σκάφους, φέροντος φορτίον θείου εἰς σάκκους, τὴν 31ην Μαΐου εἰς Ρόττερνταμ Κατάσθεσις ἐπετεύχη αὐθίμηρὸν ὑπὸ πλοιαρίου τῶν ἑκατόντα λιμενικῶν ἀρχῶν. Τὴν ἐπομένην τὸ σκάφος ἀπέπλευσεν ἐκ Ρόττερνταμ δι' 'Αμβέρσαν.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ»: Αγκυροδόλημένων εἰς Νέαν 'Υόρκη τὴν 2αν 'Ιουνίου, ἐδέχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ τοῦ ἀτμοπλοίου «Πλοίτικο», ὑποστάντα ἐλαφράς ζημίας.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΙΛΑ»: Ανέφερεν εἰς Σκαραμαγκάν τὴν 30ην Μαΐου, ὅτι κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἀπὸ Γιοκοχάμαν διὰ Νέαν 'Ορλεάντην καὶ ἐν συνεχείᾳ διὰ Πειραιᾶ ταξιδίου του, ὑπέστη ζημίας ἐκ κακοκαιρίας.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΕΝΤΣΙΠ»: Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἀπὸ Χάργκ "Αἴλαντ δι' 'Οδὰς ταξιδίου του, ὑπέστη, τὴν 1ην Μαρτίου, ζημίας λόγῳ κακοκαιρίας.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ»: Ός ἀνεκοινώθη εἰς Λουδίνιον τὴν 11ην 'Ιουνίου, τὸ σκάφος, προερχόμενον ἐκ Μπούένος 'Αὔρες διὰ Νεάπολιν, προσήραξε τὴν 9ην Μαΐου εἰς Ρίθερ Πλέιτ καὶ ἀνειλκύθη τὴν ἐπομένην. Περιστότερα δὲν ἔγνωσθησαν.

«ΔΙΑΜΑΝΤΩΣ»: Απὸ Γιουγκοσλαύναν διὰ Βεγγάζην, τὴν 25ην Μαΐου ὑπέστη βλάβην ἡ δεξιά πρωστήριος μηχανή του καὶ ἐφθασεν εἰς Βεγγάζην μὲ μίαν μόνην μηχανήν.

«ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ»: Εἰς Παλέρμο τὴν 8ην 'Ιουνίου ἀνέφερεν διὰ ὑπέστη ζημίας εἰς τὸ κατάστρωμα, συνεπείᾳ κακοκαιρίας τὸν παρελθόντα Μάρτιον. Ἐπίσης ἀνέφερεν διὰ κατὰ τὴν εἰσοδόν του εἰς τὸν ὡς ἄνω λιμένα τὴν 3ην 'Ιουνίου, προσέκρουσεν ἐπὶ ρυμουλκοῦ.

«ΕΛΠΙΔΑ»: Εἰς Σιγκαπούρην τὴν 31ην Μαΐου. Ἀνεφέρθη ζημία εἰς τὴν Νο 3 δηζελογενήτριαν, ἀπέπλευσε δὲ αὐθίμηρὸν μετ' ἐπιθέρησιν καὶ ἐπισκευάσας.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ»: Υπὸ τοῦ σκάφους εἰς τὸν οικογένειαν της 5ην 'Ιουνίου, ὑπέστη ἐκρήψιν εἰς τὸ αντλιοστάσιον ὅπερ κατεκλύσθη, ἀλλ' ἐν συνεχείᾳ ἐκαθαρίσθη καὶ ἐπινήρχισεν ἡ ἐκφόρτωσις. Μία ἐκ τῶν ἀντλιῶν ἐκτὸς λειτουργίας.

«ΘΕΛΗΗΣ ΙΣ»: Αφίχθην εἰς Καλλάρο τὴν 20ην Μαΐου ἀνέφερεν ζημιάν εἰς μίαν δηζελογενήτριαν. Ἀντικατεστάθη δὲ κύλινδρος Νο. 4 δι' ἀμοιδίου τῶν πλοιοκτητῶν.

«ΙΘΑΚΑ ΜΑΡΙΝΕΡ»: Τὴν 8ην 'Ιουνίου προσήραξεν έξωθι τοῦ Ντητρότ. Ἀνελκυσθὲν τὴν ίδιαν ήμέραν τῇ δονθείᾳ δύο ρυμουλκών, ἡγκυροδόλησεν εἰς τὸν ὡς ἄνω λιμένα, τὴν δὲ ἐπομένην συνέχισε τὸν πλοῦν του. Τὸ σκάφος ούδεμιάν ζημιάν ὑπέστη ἐκ τῆς προσ-

ράξεως.

«ΚΑΣΤΑΛΙΑ»: Τὴν 2αν 'Ιουνίου, κατὰ τὴν διάρκειαν πυκνῆς δύμίλης, προσέκρουσεν ἐπὶ γεφύρας εἰς Κλήβελοντ, ὑποστάντα ζημίας εἰς τὴν πρώρων. Ἡ πρωραία δεξαμενὴ ζυγοσταθμίσεως κατεκλύσθη ἐξ θύελλων. Τὴν 8ην 'Ιουνίου τὸ σκάφος ἐπειθεωρήθη εἰς Σικάγο. Συνεπήθη ἀντικατάστασις 40 ἐλασμάτων τῆς πρώρων.

«ΚΝΩΣΣΟΣ ΟΣ»: Απὸ Ελευσίνα διὰ Πάτρας, προσήραξεν έξωθι Ψαθοπύργου τὴν πρωίαν τῆς 1ης 'Ιουνίου, ἀνειλκύσθη δὲ τῇ δονθείᾳ τῶν όχηματαγωγῶν «Ελλεάνα» καὶ «Μελίνα». Τὸ σκάφος μετέφερε φορτίον ξυλίεις.

«ΚΥΚΛΑΔΕΣ»: Τὴν 4ην 'Ιουνίου προσέκρουσεν ἐπὶ προβλήτος εἰς Μουντανιά, ὑποστάντα σοδαράς ζημίας ἐκατέρωθεν τῆς πρώρας. Ἐπίσης ἡ πρωραία δεξαμενὴ ζυγοσταθμίσεως κατεκλύσθη δι' θύελλος. 'Εδιορώθη ἡ κλίσις τοῦ σκάφους δι' ἔρματος καὶ ἐν συνεχείᾳ ἀπέπλευσεν ήμιταχώς εἰς Κωνσταντινούπολιν ὅπου ἔφθασε τὴν 8ην 'Ιουνίου. Μετὰ προσωρινάς ἐπισκευάς, θά χορηγηθῆ πιοποιητικὸν ἀξιοπλοίος δι' 'Αμβούργου καὶ Ρόττερνταμ, ὅπου καὶ θά τελεσθούν μόνιμοι ἐπισκευαῖ μετὰ τὴν ἔκφρωσιν.

«ΚΥΡΑΙΚΑΤΙΓΚΩ»: Τὴν 10ην Μαΐου ὑπέστησαν ζημίας αἱ ἀντλίαι θαλασσίου ἔρματος εἰς Μάλταν. Μόνιμοι ἐπισκευαῖ ἔγεννονται εἰς Γένοβαν.

«ΚΩΣΤΗΣ»: Τὴν 3ην 'Ιουνίου προσήραξεν έξωθι τοῦ Ντακάρ, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἐξερράγη πυρκαϊά. Κατεκλύσθησαν τὰ κύτη No. 4 καὶ 5 ως καὶ τὸ μηχανοστάσιον, 21 μέλη τοῦ πληρώματος μετεφέρθησαν ἐπὶ τοῦ ἀτμοπλοίου «Σ. Α. Βάσα». Τὴν 7ην 'Ιουνίου τὸ ρυμουλκόν «Οθεαν» ἔφθασεν εἰς τὸν τόπον τοῦ ἀτυχήματος, ἀλλὰ τὴν 9ην ἐπέστρεψεν εἰς Μονρόδια ὅπου έδήλωσεν διὰ ή ρυμούλκησις τοῦ σκάφους ήτο ἀδύνατος. Εἶναι δέδοιον διὰ τοῦτο θά χαρακτηρισθῇ δλικὴ ἀπώλεια.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ»: Απώλεσε τὴν ἀριστερὰν ἄγκυραν εἰς Σιγκαπούρην τὴν 29ην Μαΐου. Καταβάλλονται προσπάθειαι ἀνειλκύσεως τῆς.

«ΛΙΡΥΚ»: Αφίχθη εἰς Γιοκοχάμαν τὴν 11ην 'Ιουνίου δι' ἐπισκευάς εἰς ζημίας ἐκ κακοκαιρίας, προσαράξεως καὶ προσκρούσεως.

«ΜΑΟΥΝΤ ΟΡΘΡΥΣ»: Ως ἀνεκοινώθη τὴν 7ην 'Ιουνίου, προσήραξε πλησίον τῆς Βούδαης. Τοῦτο ἐπλεύει ἐμφορτούν δις 'Ακαμπα δι' Ίνδιαν. Τὸ τριακονταμελές πλήρωμα παραμένει ἐπὶ τοῦ σκάφους ἐν ἀναμονῇ ρυμουλκών. Συμφώνως πρὸς γεωτέρας πλοροφορίας τὸ σκάφος ὑπέστη ρῆγμα εἰς τὸ μέσον καὶ παρεσύρετο ὑπὸ τῶν κυμάτων. Ρυμουλκὰ παρίστανται διὰ νό παραλάδουν τὸ πλήρωμα εἰς περίπτωσιν ἀνάγκης.

«ΜΙΧΑΗΛ Κ.»: Παραθεβλημένον εἰς Λουδίνιον μὲ φορτίον θείου. Τὴν πρωίαν τῆς 31ης Μαΐου παρεπτρήθη μικρὰ ἐστάτη πυρκαϊάς εἰς τὸ κύτο Νο. 4, ἥτις κατεσθέθη μετὰ πάροδον ήμιώρου. Τὸ σκάφος δὲν ὑπέστη ζημίας.

«ΜΠΛΟΥ ΣΗ»: Ανεκοινώθη τὴν 11ην 'Ιουνίου διὰ τὸ σκάφος ἐδεξαμενίσθη εἰς Τρογγύρ, λόγω προσφάτων ζημιών ἐκ κακοκαιρίας.

«Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ»: Περὶ τῶν ἑκ συγκρούσεων ζημιών τοῦ ὄποιου ἀναφέρομεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, αφίχθη εἰς Μάλ-

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc. BALTIMORE

Fitting for grain cattle and high explosives
Suppliers of lumber & Dunnage
London Agents: JAMES A. McLAREN & Co. Ltd.

των την 2αν 'Ιουνίου διά δεξαμενισμὸν καὶ ἐπισκευάς.

«ΝΤΗΦΙΑΝΤ»: Ανέφερε ζημίας ἐκ κακοκαιρίας εἰς Γιοκοχάμαν τὴν 3ην 'Ιουνίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ»: Προσήραξεν εἰς Νέαν 'Υόρκην τὴν πρωίαν τῆς 7ης 'Ιουνίου, ἀνειλκύσθη δὲ τὴν ἐσπέραν τῆς ιδίας ημέρας τῇ βοσθείᾳ ρυμουλῶν.

«ΟΡΙΕΝΤ ΙΜΠΟΡΤΕΡ»: Προσέκρουσεν ἐπὶ προδήλητον τὴν 23ην Μαΐου εἰς Χάμπιτον ('Οντάριο), ὑποστάν ζημίας εἰς ἔξ ἔξωτερικὰ ἐλάσματα τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς. Προσωριναὶ ἐπισκευαὶ ἐλαδον χώραν εἰς Σικάγον.

«ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ»: Εἰς Βόρειον Θάλασσαν τὴν 2αν 'Ιουνίου ὑπέστη βλάβην εἰς τὸν No. 2 κύλινδρον τῆς κυρίας μηχανῆς, ἥτις ἀποκατεστάθη προσωρινῶς ὑπὸ τοῦ πληρωματος καὶ τὸ σκάφος ἀφίχθη εἰς 'Οντα τὴν 4ην 'Ιουνίου.

«ΠΕΡΑ ΣΤΟΟΥΝ»: Εἰς Οζάκαν τὴν 3ην 'Ιουνίου μὲν ζημίας εἰς τὴν πρωστήριον μηχανῆν.

«ΣΠΛΕΝΤΙΤ ΣΚΑΥ»: Ἰδε «ΑΣΠΑΣΙΑ».

«ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ»: Απὸ Πίσκο

διὰ Ρόπτερνταμ μὲ ίχθυάλευρα. Ἀφίχθη εἰς Κρίστομπαλ τὴν 30ην Μαΐου δι' ἐπισκευάς εἰς τὸν ἀεροσυμπιεστήν, ἀπέπλευσε δὲ τὴν 3ην 'Ιουνίου.

«ΤΡΙΠΟΛΙΣ»: Απὸ Περσικὸν Κόλπον, ἀφίχθη εἰς Τενερίφην τὴν 27ην Μαΐου ἔμφορον. Ζημίας εἰς τὸν στρόβιλον ἐπεισκευάσθησαν ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νησιώνων. Τὴν 29ην Μαΐου ἀπέπλευσε διὰ Περσικὸν Κόλπον.

«ΦΑΒΟΡΙΤΑ»: Ἐδεξαμενίσθη εἰς Σιγκαπούρην τὴν δην 'Ιουνίου δι' ἐπισκευάς ἐκ ζημιῶν ἢντι ὑπέστη συνεπείᾳ προσαράξεως τὴν 13ην Μαρτίου εἰς Μπαγκόγκ.

«ΦΑΛΗΡΩΝ»: Απὸ Ρένι, κατὰ τὴν ἀφίξιν τοῦ εἰς Ὁδησόν, ἔμφορτον, τὴν 24ην Μαΐου προσήραξε μὲ ἀποτελεσμα νὰ ὑποστῆ διαρροή εἰς τὴν No 2 δεξαμενὴν τῶν διπυθμένων. Τὴν 10ην 'Ιουνίου ἐπειθεωρήθη εἰς Βηρυτόν, ἀλλ' ὅ δύντες δὲν ἡδυνήθη νὰ προσδιορίσῃ τὸ σημεῖον διαρροῆς.

«ΦΡΟΙΕΟΣ»: Ἀνεκοινώθη εἰς Νέαν 'Υόρκην τὴν 24ην Μαΐου, διτὶ τὸ σκάφος ἐπειθεωρήθη διὰ ζημίας ἐκ προσαράξεως ἥτις ἐλασε χώραν τὴν δην Νοεμβρίου εἰς Μοντεβίδεον. Ἐπισκευαὶ εἰς τοὺς λέθητας ἀνεβλήθησαν.

Βραζιλίαν διὰ Δυτ. Ἰταλίαν εἰς μικρὰ σκάφη πρὸς 7.75 δολ. φίο ἐντ στόουεντ, 750 τόν. φόρτ. καὶ 1.000 τόν. ἐκφόρτ. ('Ιουνίου).

Βόρ. Ειρηνικὸς: Ὁ περισσότερον κινηθεὶς τομέας. Τὸ ἐγγύς τονιὰς περιωρισμένον. Διά μέτρια σκάφη καλύτεροι ναῦλοι διὰ τὴν Ἰαπωνίαν ἐπιληράθησαν. Δι' 'Ιουνίου - 'Ιουλίου δολ. 8.50 καὶ 8.25, μὲ προμήθειαν 2½ - 5% καὶ ἐν συνεχείᾳ 8.10 δολ. Διὰ τὴν Κίναν ἀπὸ τὴν Βρετανικὴν Κολομβίαν (σιτηρά) 69/6, μὲ 1.500 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ. ('Ιουνίου - 'Ιουλίου) καὶ 66/- ἐν συνεχείᾳ εἰς σκάφος 29.000 τόν. ('Ιουν.). Ἀπὸ τὴν δυτ. ἀκτὴν Μεζικοῦ μπάλκ κάρριερ σιτηρά 6.75 δολ. φίο ('Ιουν. - 'Ιουλ.).

Ἄπω Ἀνατολὴ: Ἐξαιρετικὴ ζήτησις διὰ ζάχαριν ἀπὸ τὸ Κουηνιάντ δι' Ἀγγλίαν, τας 'Ηνωμ. Πολιτείας καὶ τὴν Ἰαπωνίαν. Ναῦλοι καλύτεροι. Τὰ 105/- ἐπιληράθησαν δι' Αὔγουστον εἰς μικρὸν σκάφος δι' 'Ηνωμένον Βασίλειον, δάσις 5.000 τόν. φόρτ. εἰς δολ. Αὔστρ. 2.50 καὶ 750 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ. Διὰ τὸ Κόντινεντ 102/6, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν.

Διὰ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας 115/- δάσις 1.500 τόν. γκρὸς ἐκφόρτ. εἰς σκάφος 20 χιλ. τόν. Αὔγουστον καὶ Σεπτέμβριον καὶ διὰ τὴν Ἰαπωνίαν 81/6, μὲ 5.000 τόν. φόρτωσιν πρὸς 2.50 δολ. Αὔστραλ. καὶ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν.

Κόπρα ἀπὸ τὰς Φιλιππίνας 25½ σέντς φίο (7 λιμένας, 23 ημέραι).

Ο. ἀραδόσιτος Ν. Ἀφρικῆς ἀπὸ Ντώρμπαν δι' Ἰαπωνίαν 92/6, μὲ 2.000 τ. γκρὸς φόρτωσιν καὶ 1.000 τ. ἐλευθ. ἐκφόρτ. Ἀνθρακίτης διὰ Βενετίαν ἡ Ραθέναν 53/6 εἰς μικρὸν σκάφος ('Ιουλ.). Βωξίτης ἀπὸ Πόρτ "Οκα διὰ Μιτρίκευχεντ 70/- φίο εἰς μικρὸν σκάφος. Φωφάδτα ἀπὸ τὴν "Ακαμπτα διὰ δυτ. ἀκτὴν 'Ινδίας ('Ιουλίου) 57/- φίο, μὲ 2.000/650 τόν. φορτεοκφόρτωσιν. "Ορυζα ἀπὸ τὴν Κίναν διὰ Κεϋλάνην 81/- φίο ἐν στόουεντ, 800/600 τόν. φορτοεκφόρτ. Χυτοσίδηρος ἀπὸ Βιζαγκαπτανάμ δι' Ἰαπωνίαν δολ. 7.50 φίο ('Ιουνίος). Ἀπὸ Κοσσεῖρ διὰ Σαγκάην φωφάδτα 79/- φίο (18 ημέρας).

Μεσόγειος - Μαύρη Θάλασσα: Λιπάσματα διὰ Κίναν ἀπὸ Ἰταλίαν εἰς μικρὸν σκάφος 142/6 φίο, δάσις 17 ημέρας, καὶ κώκ ἀπὸ Ριγιέκαν διὰ Πακιστάν (Τσιταγκόγκη ή Τσάλνα) δολ. 19 φίο 1.750/550 τόν. φορτοεκφόρτ. Χυτοσίδηρος ἀπὸ Τουάφε δι' Ἰαπωνίαν 115/- φίο, μὲ 2.500 τόν. φόρτωσιν καὶ 250 κατὰ κύτος καὶ ημέραν.

Ζάχαρις ἀπὸ Οδησόν διὰ Κολόμπο 165/- φίο, μὲ 1.250/750 τόν. ('Ιουν. - 'Ιουλίου).

Τσιμέντα ἀπὸ Κωνσταντζαν διὰ Τσιταγκόγκη ('Ιουνίον) 127/6 μὲ ἐπασφάλιστρα εἰς δάρος τοῦ πλοίου λίρ. 500, φίο ἐν στόουεντ, μὲ 1.200/750 τόν. φορτοεκφόρτ. Ἀπὸ Αλεξάνδρειαν δι' 'Ινδίαν δρυζα 140/- ('Ιουνίον). Λιπάσματα ἀπὸ τὸ Κόντινεντ διὰ Κίναν 144/- ή 135/- (μεγάλο σκάφος) φίο ('Ιουλίου) καὶ 'Ιουλίου - Αὔγουστον.

Τάιμι τσάρτερς: Μετριωτάτη η ζήτησις τονιάς. Οι Κινέζοι ἐπλήρωσαν 31/9 καὶ 32/3 τὸ τόνον διὰ σκάφη δηζελοκίνητα συνήθους μεγέθους, μὲ παράδοσιν 'Ηνωμ. Εύρωπων, διὰ 13/15 καὶ 18 μῆνας. Λίμπερτος ὡς ἀποθήκη 20 - 60 καὶ 20 - 40 ημέρας ἐπιληράθησαν 1.300 δολ. ημερησίως, λόγω διλειπέως σκαφῶν διαθεσίμων.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΣΑΜΕΝΟΠΑΟΙΩΝ

Αἱ χρονοναυλώσεις ἀπησχόλησαν τὴν ναυλαγορά τῶν τάνκερς. Ζωροτάτη ὑπῆρξεν η κίνησις. Πλεῖστα δσσα σκάφη, παντὸς μεγέθους, ἐκλείσθησαν δι' ἐν καὶ τρία ἔπη, μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ 1968. Ναῦλοι ἔξισούμενοι διὰ τὰς ναυλώσεις ἔτους πρὸς 15% μείον τοῦ 'Ιντασκέιλ καὶ διὰ σκάφους 120.000 τόν. μείον 20%. Διὰ χρονοναυλώσιν μέχρις Απριλίου 1970 ἀμετάβλητος ὁ ναῦλος τῶν 25% μείον τοῦ 'Ιντασκέιλ συνεφωνήθη. Η ζήτησις συνεχίζετο ἀπὸ δλας τὰς ἐταιρίας.

Διὰ χρονοναυλώσεις ἔτους, μὲ ἔναρξιν Νοέμβριον, ἐπιληράθησαν 21/8 εἰς σκάφη 33.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Ακαθόριστος εἰσέτι: ἡ μορφὴ τῆς ναυλαγορᾶς διὰ τὴν θερινὴν περίοδον. 'Άλλοι μὲν ἡ περιωρισμένη ζήτησις χωρητικότητος — τομεὺς σιτηρῶν διὰ τὸ Κόντινεντ ἀπὸ τὴν Β. Ἀμερικὴν — προκαλεῖ τὴν ἐκπτώσιν τῶν ναῦλων, εἰς ἄλλους, τούναντίον, τομεὺς κάποιας ἐνθαρρυντικῆς σταθερότητος σημειοῦται εἰς τὴν ζήτησιν τονιάς καὶ τὰς τιμάς.

'Οπωσδήποτε ἡ ναυλαγορά κατὰ τὸ α' 150ήμερον τοῦ 'Ιουνίου ἐκινήθη ἐν τῷ συνόλῳ τῆς μὲ κάποιαν δυσχερείαν, εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ δοῦλου προσφερομένου τονιάς. 'Αναφέρονται περιπτώσεις ἀφόπτων ταξιδίων μακρῶν, διὰ νὰ ἐπιτύχουν μεγάλα σκάφη τὴν φόρτωσιν. Πεποιθησὶς ὅμως διαγράφεται ἡδη διὰ τὴν εἰσδοῦν τοῦ φινιτούρων καὶ τὴν διαπτώσιν τῶν εἰς δημητριακά ἀναγκῶν τῆς παγκοσμίου καταναλώσεως, ἡ ναυλαγορά θὰ κινηθῇ ἀνατιμητικῶς, χορίς, δεσμῶν, νὰ παραβλέπεται καὶ τὸ γεγονός ὃτι ἀδρός ἔξερχονται τῶν ἐσχαρῶν τὰ νεότευκτα. 'Η διώρυξ δὲν πρόκειται, καθ' ὅλας τὰ δεδομένα, νὰ ἀνοίξῃ ἐντὸς τοῦ ἔτους καὶ δό πόλεμος τοῦ Βιετνάμ συνεχίζεται...

Κατὰ τομεῖς ἡ κίνησις τῶν ναῦλων εἶχεν ὅπερας κάρτα:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ - ΚΑΝΑΔΑΣ: Μικρὰ ἡ προσφορά φορτίων σιτηρῶν ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὸ Κόντινεντ. Περισσότερα τὰ διὰ τὴν 'Ινδίαν ('Ιουνίου) καὶ τὸ Πακιστάν ('Ιουνίου, 'Ιουλίου). Διὰ τὸ Ρόπτερνταμ τὰ 4 δολ. φίο ἐπιληράθησαν εἰς μπάλκ κάρριερ 30.000 τόν. μὲ 10 ημέρας, ἔναντι τῶν 4.50 δολ. προηγουμένων. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 8.25, δάσις 12 ημέρας, περιλαμβανομένων Κυριακῶν καὶ ἑορτῶν, ἐλευθ. ἐκφόρτ. εἰς μπάλκ κάρριερ ('Ιουνίου) καὶ 7.90 - 8 δολ. ἐν συνεχείᾳ. Διὰ τὴν Νότιον Κορεάν δολ. 13 εἰς μέτριον σκάφους, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν. Διὰ τὴν Τσαλίαν δολ. 19.75 εἰς σκάφος 24.000 τόν. καὶ 20.50 δολ. γκρὸς τέρμης, μὲ 750 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ. Διὰ τὸ Πούερτο Καμπέλλο δολ. 6.90 καὶ Σάντα Μαρία δολ. 6.60, δάσις 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ. Φωσφάτα ἀπὸ τὸ Τάμπαν δι' 'Ινδονησίαν δολ. 17 φίο καὶ διὰ τὴν 'Αμερέρσαν δολ. 5 εἰς σκάφος 25.000 τόν. φίο, 9 ημέρας ('Ιουνίος).

Κίνησις ζωηροτέρα ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λιμναῖς. Διὰ τὴν 'Αγγλίαν 63/- διὰ 12.000 τόν. φορτίων σιτηρῶν μὲ 3.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ. ('Ιουνίου), μὲ συμπλήρωσιν μέχρι τῶν 17.000 τόν. εἰς τὰ 33/- ἀπὸ τὸν "Αγίον Λαυρέντιον. Εἰς μικρότερα σκάφη 75/- ('Ιουνίου - 'Ιουλίου). Διὰ τὸ Ρόπτερνταμ, μὲ 3.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν 12.000 τόν. φορτίου, δολ. 6.65, μὲ συμπλήρωσιν μέχρι τῶν 15.

Telephone 50537 Cable "Prometheus"
P.O.B. 243

MARATOS & Co.

Ships Suppliers

Offers to all Greek ships the best service, provisions and stores at competitive prices.

Karachi (West Pakistan)

000 τόν. Εις σκάφη 90.000 τόν. 28/9 καὶ 29/5 κατά τόν. καὶ διὰ δύο ἑτῶν δολ. 2.61 καὶ 2.82. Εις σκάφη 50.000 τόν. διά τρια ἑτη 2.45 - 2.60 δολ., μὲ παράδοσιν Σεπτέμβριον. Διὰ περιόδου ἀπὸ Όκτωβρίου μέχρις 'Απριλίου (σκάφη 98.000 τόν.) δολ. 2.90. Σκάφος 120.000 τόν. διὰ 12 μῆνας δολ. 3.22. Τέλος, ἵπαντες ναυλωταὶ ἔκλεισαν τρία τῶν 240.000 τόν. σκάφη διὰ 3 ἑτη μὲ εναρξιν 1969 - 70 εἰς τὰ 1.42½ δολ. διὰ τὰ

μέχρι τῶν 200.000 τόν. φορτία καὶ 1 δολ. διὰ τὸ πέραν μέχρι τοῦ πλήρους d.w.

"Οσον ἀφορᾷ τὰς ἐλαχίστας ναυλώσεις κατὰ ταξίδιον τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, ἐκμετάνοτο εἰς τὰ 10 - 5% πλέον τοῦ 'Ιντασκέιλ δι' Ἀγγλίαι - Κόντινεν καὶ τῆς Καραϊβικῆς δι' Ἀγγλίαι - Κόντινεντ εἰς τὸ ἐπίπεδον τοῦ 'Ιντασκέιλ.

"Ἀπὸ Περσικὸν δι' Ἰαπωνίαν πλέον 25 - 30% (λίρες).

ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

• Ἐπιθεβαιοῦνται αἱ πληροφορίαι περὶ μειωμένης παραγωγῆς εἰς δημητριακὰ τῶν παραδουναβίων χωρῶν (Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Γιουγκοσλαβίας καὶ Ούγγαρίας). Καταστρεπτικὴ χαρακτηρίζεται ἡ ἔηρασία. Κατὰ 30% κάτω τῆς κανονικῆς ὑπολογίζεται ἡ συγκομιδή.

• Ἡ αὐτάρκεια εἰς μπάλκ κάρριερς τῆς Ἰαπωνίας — ἄν τὴν ἐπιτύχη — σημαίνει πλήρη κατάρρευσιν τῆς ἀπασχολήσεως τοῦ τράπου φορτηγοῦ. Γράφομεν σχετικῶς καὶ εἰς τὰς πρώτας σελίδας τοῦ παρόντος τεύχους. Ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ τρίτον τῶν κλειομένων ναυλώσεων — χωρὶς τὰς χρονοναυλώσεις — εἰς τὴν ἐλεύθερην ναυλαγοράν, ἀναφέρεται εἰς μεταφορὰς διὰ τὴν Ἰαπωνίαν ἢ ἔξι αὐτῆς, κυρίως ὅμως δι' εἰσαγωγῆς πρώτων ὑλῶν καὶ τροφίμων. Ἐντὸς μιᾶς πενταετίας αἱ ναυλώσεις τῆς Ἰαπωνίας ἀπὸ ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ συνόλου 18% ἔφθασαν τὸ 29.7% καὶ βαίνουν ἀκόμη τὴν ἀνιούσαν.

• Ἀμφίβολος εἶναι, κατὰ τοὺς εἰδότας, καὶ ἡ ἀποδοτικὴ ἐκμετάλλευσις τοῦ νέου Κιουνάρντερ, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι τὸ ἔξοδα τῆς κινήσεως τοῦ θά εἶναι κατὰ 20% χαμηλότερα τοῦ πρώτου «Κουήν Ἐλίζαμπεθ». Ὁ γενικὸς διευθυντῆς τῆς Κιούναρ ἐδήλωσε σχετικῶς: «Κατὰ τὰ πρότα τὴν ἔτη δὲν ἀμφιβάλλωσ ὅτι ύπο ὥρισμένας εὐνοϊκὰς οἰκονομικὰς καὶ πολιτικὰς συνθήκας, εἰς ἀμφοτέρας τὰς πλευρὰς τοῦ Ἀτλαντικοῦ, τὸ «Κουήν Ἐλίζαμπεθ 2» δύναται γὰ εἶναι ἀποδοτικός, μέχρι ποίου ὅμως σημείου κανεὶς δὲν δύναται προκινθυνεύειν νὰ προβλέψῃ».

• Διὰ παντὸς μέσου προσπάθεια τῶν ἀμερικανῶν ἑταῖρων σύντονος καταβάλλεται νὰ μετάσχουν τὰ ἐπιβατήγα τῶν εἰς τὰς κρουαζέρας τῆς Καραϊβικῆς ἐπὶ χρόνον μεγαλύτερον, ἐπιχορηγούμενα. Διὰ νόμου παρέχεται τὸ δικαίωμα τῆς διακοπῆς τῶν τακτικῶν δρομολογίων των ἐπὶ 8μηνον διὰ τὴν ἐκτέλεσιν περιηγητικῶν πλόων.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

• Ἐκ Βρ. Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ ΦΟΡΤΗΓΩΝ (λιβ.). Ἄνδρος) Χάμπτον Ρόδος 35.000 τόν. γατανθράκων Ἰαπωνίαν δολ. 7.10 ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, Ἰουνίου, ἰούλιον.

• ΑΚΟΥΑΤΑΣΡΜ (λιβ.). Χάμπτον Ρόδος 40.000 τόν. γατανθράκων Ἰαπωνίαν δολ. 7.05 ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, Ἰουνίου 10 - 30.

• ΕΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑΔΑ Λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων νότιον Κορέαν δολ. 13, μὲ 1000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Ἰουνίου 5 - 20.

• ΔΠΡΟΣ (λιβ.). Νέαν Ορλέανης 7.000 τόν. χοινδραλεύρων χύμα Ἀμβούργων δολ. 6.75 μὲ 2000/2000 τόν. φορτοκέφρωσιν, Ἰουνίου 7 - 12.

• ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝΑ ΧΟΟΥΠ (λιβ.). Λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. σίτου Τσιταγκόκη Η Τσάλναν δολ. 20.50, μὲ 650 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν Τσιταγκόκη, 750 τόν. Τσάλναν, Ἰουνίου 12 - 25.

• ΠΕΡΙΚΑΝΗΣ Γ.Κ. (παν.). Λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. σίτου Τσιταγκόκη Η Τσάλναν δολ. 20.50 μὲ 650 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν Τσιταγκόκη, 750 τόν. Τσάλναν, Ἰουνίου 12 - 25.

• ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗΑ Πασοκογκούλα 31.000 τόν. γεννημάτων Ρότερνταμ δολ. 4, Ἰουνίου 12 - 22.

• ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ (λιβ.). Πόρτ Καρτίερ 23.000 τόν. σίτου Γενόβας δολ. 6, φύριον Γενόβας καὶ Λέγκορ δολ. 6.25, μὲ 1000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Ἰουνίου 20 - 28.

• ΝΙΚΗΤΑΝΑ ΡΟΥΣΣΟΣ (λιβ.). Λιμένας Κόλπου 19.300 τόν. φορτίου (1.080.000 κ.π.) γεννημάτων Ολλανδίων δολ. 4.50, Ἰουνίου 15 - 25.

• ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λιβ.). Λιμένας Κόλπου 12.000 τόν. λιπασμάτων Βραζιλίαν δολ. 8.75, Ἰουνίου 5 - 15.

• ΕΘΝΟΣ (λιβ.). Λιμένας Κόλπου 14.500 τόν. λιπασμάτων Βραζιλίαν δολ. 8.70, Ἰουνίου 7 - 20.

• ΜΑΡΙΓΟ ΖΕΜΕΛΟΥ (λιβ.). Τολόδο μὲ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 11.000 τόν. γεννημάτων Λοινδίων - Εἴδωνσαν - Γλασκώδην - Μπλέφωτ, 55/- Τολέδο, μὲ συμπλήρωσιν 14.000 τόν. "Αγ. Λαυρέντιον 31/3, φύριον Μέραρχον 1/3 ἔξτρα μὲ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Ἰουλίου 8 - 22.

• ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (λιβ.). Λιμένας Κόλπου 27.000 τόν. γεννημάτων Κορέαν Η Καθασάνι δολ. 8 ἐλ. ἐκφορτωτικῶν, Ἰουνίου 15 - 25.

• ΑΚΕΡ (λιβ.). Λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. λιπασμάτων Βραζιλίαν δολ. 9.75, ἀμέσως φόρτωσις.

• ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.). Τάμπον καὶ Νέαν Ορλέανης 25.000 τόν. λιπασμάτων Αμέρερον δολ. 5, Ἰουνίου 20 - 30.

• ΜΙΧΑΗΑ Ε. Λιμένας Κόλπου 9.500 τόν. γεννημάτων Λισσαδάνων δολ. 9.75, φύριον Λισσαδάνων, Ραβίνα, φύριον Ἀγκάνα, Ραβένα δολ. 9.90, φύριον Βάρωνα Η Μπορουγκάδοι, δολ. 12 μὲ 2000/1000 τόν. φορτοκέφρωσιν, Ἰουνίου 20 - Ἰουλίου 5.

• ΕΚ Βορείου Ειρηνικού

• ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΙ-Μ. Ἀμερικανικὸς λιμένας Βορείου Ειρηνικοῦ 23.000 τόν. σίτου Ἰντσόν δολ. 7.75 μὲ 1000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Ἰουνίου 20 - Ἰουλίου 5.

• ΟΣΖΕΑΝΙΚ Βρετ. Κολομβίαν, ἀμερικαν. λιμένας

Μαυρόρων ρέιντζ συμπεριλαμβανομένων Τσιμπά - Ἰντσόν δολ. 20.50 μὲ 750 τόν. φόρτωσιν Καλκούταν, 1000 τόν. Βίζαγχεπατνάμ, 1500 τόν. ἐκφόρτωσιν Ἰαπωνίαν, 1200 τόν. Ἰντσόν, Ἰουνίου 5 - 15.

• ΕΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΝΟΜΠΙΑΙΤΥ (λιβ.). Πόρτ Χέντλοντ 38.000 τόν. μεταλλευμάτων νότιον Ἰαπωνίαν δολ. 2.45, ἰούλιος.

• ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ Φιλιππίνας 515.000 κ.π. κόπρα Αμβέρσαν - Αμβούργων ρέιντζ (μέσω 'Ακρωταρίου) 25% σεντς, Ἰουνίου 14 - 24.

• ΕΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (λιβ.). Πόρτ Ελίζαμπεθ 48.000 τόν. μεταλλευμάτων Ἰαπωνίαν δολ. 4.97½ μὲ 10.000/15.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ἰουλίου 20 - Αὔγουστου 10.

• Εκ παντοίων ἀλλων ἀγορῶν

• ΕΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΝΑΤΣΙΟΥΡΠ (λιβ.). Πόρτ Ντάμπερ 40.000 τόν. μεταλλευμάτων Ἰαπωνίαν δολ. 2.50 μὲ 30.000/15.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, ἀρχές Ιουλίου.

• ΔΔΗΜΗΤΡΟΣ Ντάρμπητ 15.800 τόν. ζαχέρως Ἰαπωνίαν 86/3 μὲ 2000/1000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν.

• ΕΜΟΣΧΑΝΟΝ (κυπρ.) Σέτουμπαλ 4.000 τόν. πυρίτου Αμέρερσαν 26/9 γκρίς τέρμη, ἀμεσος φόρτωσις.

• ΔΔΕΣΠΟΙΝΑ Ντάρχαμ 12.500 τόν. ἀραβοσίτου Ιαπωνίαν 92/6 μὲ 2000 τόν. γκρίς φόρτωσιν, 1000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Ἰουνίου - ἰούλιον.

• Αι χρονοναυλώσεις

• ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιβ.). 24.850 τόν. d.w. (1.002.720 κ.π., 15½ - 16 μιλ., 36 τόν. φιούελ διλ καὶ 2 τόν. ντηζελ διλ) παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν Αὔγουστου 20 - Σεπτεμβρίου 10, ἐπαναπαράδοσις ἀμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείως Χαττερράς) δολ. 2.75, ἵστη ἐπαναπαράδοσις Ἀγγλίαι - Κόντινεντ δολ. 3.25.

• ΚΝΙΚΟΛΑ (λιβ.). 14.650 τόν. d.w. (699.000 κ.π., 14 μιλ., 20 τόν. φιούελ διλ καὶ 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 4.30, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν Ιουνίου 20 - Ιουλίου 12, ἐπαναπαράδοσις Μοξί. Τάκηραν τεξίδιον Αὐτοραλίας.

• ΣΠΙΡΙΑΝ (κυπρ.) 13.670 τόν. d.w. (598.000 κ.π., 14 μιλ., 20 τόν. φιούελ διλ καὶ 1½ τόν. ντηζελ διλ) παράδοσις Ιαπωνίαν 2 - 5 μηνών, δολ. 3.92½ παράδοσις καὶ λεπαντοπαράδοσις Ἰαπωνίαν, Ἰουλίου 5 - 15.

• ΦΟΙΒΟΣ (κυπρ.) 13.280 τόν. d.w. (660.000 κ.π., 13 μιλ., 24 τόν. φιούελ διλ καὶ 1½ τόν. ντηζελ διλ) ένταξης καὶ λεπαντοπαράδοσις Ιαπωνίαν, Ἰουλίου 5 - 13.

• ΕΠΕΡΛ ΣΗ (λιβ.). 11.600 τόν. d.w. (13 - 13½ μιλ., 16 - 17 τόν. φιούελ διλ καὶ ½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 4.30, ἀμεσος παράδοσις Καλκούταν, ἐπαναπαράδοσις Ἰαπωνίαν.

• ΕΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ (λιβ.). 24.600 τόν. d.w. (1.040.000 κ.π., 14½ - 15½ μιλ., 35 τόν. φιούελ διλ) δολ. 3.25, ταξίδιον νοτίου Αφρικῆς μέσω Βορείου Ειρηνικού, παράδοσις Ἰαπωνίαν, 20 - Ιουνίου 5 - 15.

• ΕΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ (κυπρ.) λιμπερτο, δολ. 1.300 ἡμερησίων (πλωτὴ ἀποθήκη) 20 - 60 ἡμέρας, παράδοσις έωσθε Μαρδράς Ἰουνίου 10 - 12.

• ΕΠΟΝΗΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (λιβ.). 28.386 τόν. d.w. ἐν κυκλικόν ταξίδιον νοτίου Αμερικῆς δολ. 2.250, θαλασσής μεροπήσιως, ἀμεσος φόρτωσις.

• ΦΩΛΗΣ (κυπρ.) 10.590 τόν. d.w. (499.000 κ.π., 11½ - 12 μιλ., 16 τόν. φιούελ διλ καὶ 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 3 μὲ 2000 ἔξτρα ἀσφάλιστρα, παράδοσις διαπλέοντος τὸ Τόκιον Ἰουλίου 6 - 15, ἐν κυκλικόν ταξίδιον Μαλαισίας, ἐπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν.

• ΕΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ (λιβ.). 15.184 τόν. d.w. (1.415 μιλ., 25 τόν. φιούελ διλ) 24 - 26 μηνών ταξίδιο δολ. 3.45 κατο τόν. d.w. μηνιαίως, ἀμεσος παράδοσις 10. ἡμέρας ἔξιον Ἰαπωνίας, ἐπαναπαράδοσις 10 μέρισμας φόρτωσις.

• ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (λιβ.). 10.700 τόν. d.w. (470.000 κ.π., 14 μιλ., 40 τόν. φιούελ διλ) 450 λίρας ἡμηρησίων, παράδοσις Καράτσι Μαΐου 20 - 30, ἐπαναπαράδοσις Αγγλίαιν - Κόντινεντ - Αμβούργων ρέιντζ.

• ΕΓΙΟΥΠΙΤΕΡ (λιβ.). 11.210 τόν. d.w. (582.000 κ.π., 13 μιλ., 20 - 21 τόν. φιούελ διλ) παράδοσις Μιέλεποντούρηκ Ίουνίου 13 - 17, ἐπαναπαράδοσις Μομέποντος δίριας 850 ἡμηρησίων, ἐάν ἐπαναπαράδοσις Ερύθρων Θάλασσαν, Ἰνδιαν, Ποκιστόν, Κελάντηνης 875 ἡμηρησίων.

• ΕΓΚΩΣΤΑΣ ΦΑΡΑΓΚΟΣ (κυπρ.) 25.000 τόν. d.w. παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν Ἰουλίου 15 - 30, ἐπαναπαράδοσις ἀμερικανικούς λιμένας ἀττικῆς Ατλαντικού δολ. 2.75, διώνιον Αγγλίαιν - Κόντινεντ δολ. 3.25.

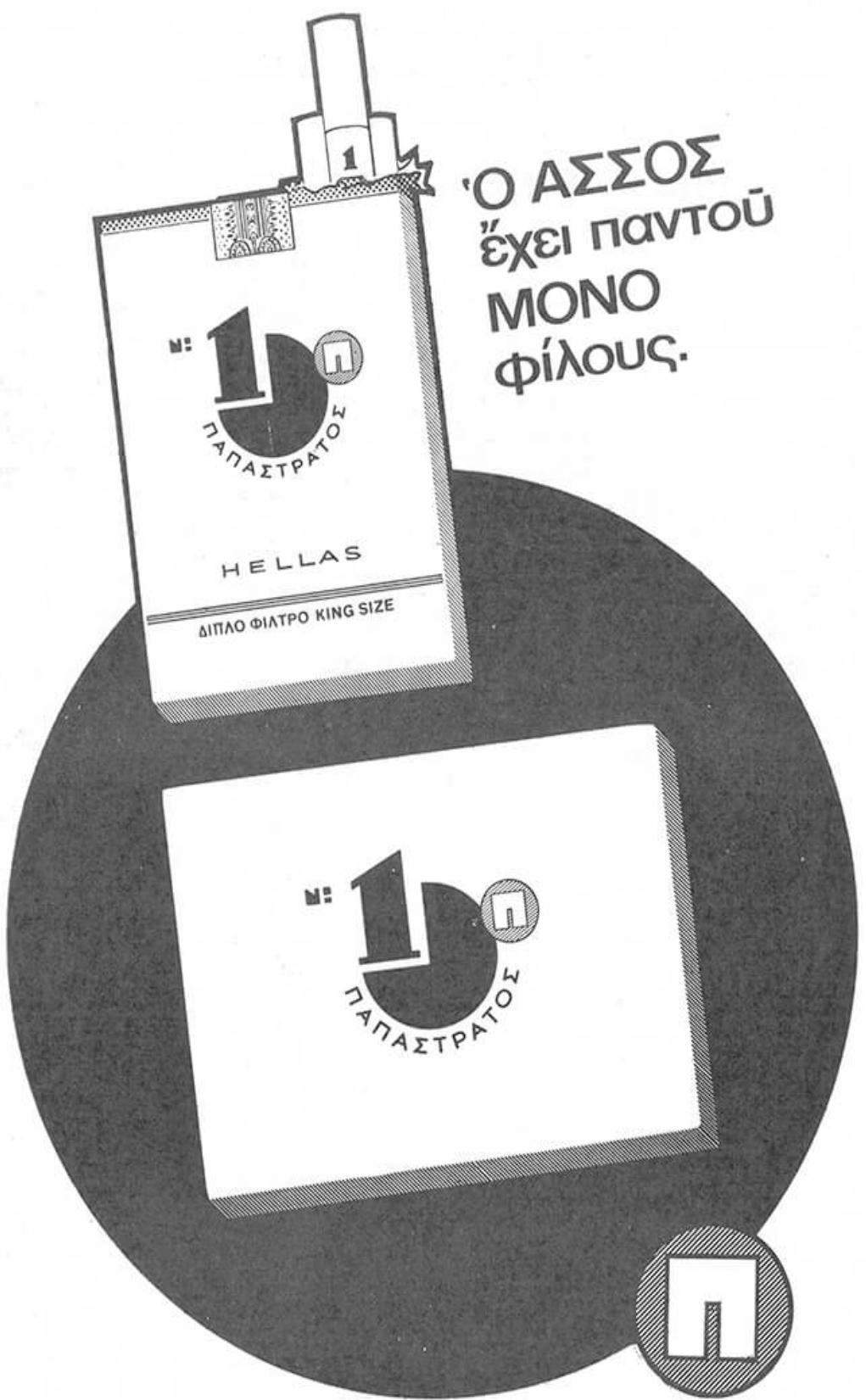
• ΕΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ 24.786 τόν. d.w. (1.056.000 κ.π., 14 μιλ., 47 τόν. φιούελ διλ) ἐν κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικοῦ δολ. 2.50, παράδοσις καὶ ἐπαναπαράδοσις νότιον Κορέαν Ἰουνίου 10 - 25.

• ΕΜΑΡΙΜΠΑΛΑΝΚΑ (λιμπερτο) δολ. 1.300 ἡμηρησίων (πλωτὴ ἀποθήκη) 15 - 40 ἡμέρας παράδοσις έωσθε Μαρδράς Ιουνίου 12 - 17.

• ΕΠΟΛΥΔΩΡΑ (λιμπερτο) 4240 τόν. d.w. (272.000 κ.π., 14 μιλ., 12 τόν. ντηζελ διλ), λίρας 460 ἡμηρησίως, παράδοσις Μεγάλως Λίμνως.

• ΕΠΛΕΤΑΙΣΤΑΛ (λιμπερτο) 22/- παράδοσις Κοκκούρων, Ἰουνίου 17 - Ἰουλίου 5, ἐπαναπαράδοσις Κίνας.

• ΕΒΗ Γ. ΤΣΙΜΠΑΛΗ (λιβ.) 11.940 τόν. d.w. (542.000 κ.π., 12½ - 13 μιλ., 15½ - 16 τόν. φιούελ (Συνέχεια εἰς τὰν σελ. 72)



Π Α Π Α Σ Τ Ρ Α Τ Ο Σ

Ημιγυρίς τῶν Ελληνικῶν Πλοίων

ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σπηγουαίνης»	29	1943	διηλθε Κων) πολιν 28 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σαλαμίας»	45	2321	διηλθε Γιβραλτάρ 3 Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ (δ.)	έτ. «Εδέρμια»	58	8952	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 3 Μαΐου διά Βενετίαν
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΣΥΛΑΣ	έτ. «Σάλιξ»	53	12223	άνεχ. 'Αγ. Βικέντιον 10 Ιουν. διά Μακέσιο
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκα Όσεανικα»	57	11630	διηλθε Ουσάντ 20 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΓΓΑΙΑ	έτ. «Πιονινιδέρσαλ»	44	1920	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Ιουν. διά Λονδίνον
ΑΓΓΑΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Σάντα 'Αναστασία»	56	7516	άνεχ. Μάντσεστερ 8 Ιουν. διά 'Αμερέσαν
ΑΓΓΑΙΑ ΆΝΝΑ	Κουτλάρης - Θανόπουλος	39	1000	άνεχ. Παλέρμο 26 Απρ. διά Πειραιᾶ
ΑΓΓΑΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Α. Τούντας κ.λ.π.	49	1528	έφθ. Μούμπασ 25 Μαΐου
ΑΓΓΑΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	έτ. «Ταμάρα»	43	2809	έφθ. Ραδέντο 11 Μαΐου
ΑΓΓΑΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Γκόλφο 'Αζούλ»	54	6498	διηλθε Κων) πολιν 29 Μαΐου διά 'Οδησσούν
ΑΓΓΑΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Κ. Μ. Λ. Μαριτάιμ»	55	8450	έφθ. Γιοκοχάμα 31 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Άρμενιστρης»	68	20500	άνεχ. Καζαμπλάνκα 27 Απρ. διά Κίναν
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Άντερεδριζιν»	51	7066	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 28 Απρ. διά 'Ινδιαν
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	I. Κατούπης	37	1272	διηλθε Μπρουνόμπουτελ 1 Ιουν. διά Κλαιπέντα
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ρούσσος - Μπαλόππης	29	2569	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Γ. Άποστολόπουλος	17	1860	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΩΝ	έτ. «Σάνι Θεράπων»	46	7205	άνεχ. Πόρτο Σουτεγκαχ 1 Ιουν. διά Κέπι Τάουν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	έτ. «Κύρδε»	44	1902	έφθ. Πέρσανδρειαν 2 Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ριο Πάρντο»	59	8067	άνεχ. Γιβραλτάρ 7 Μαΐου διά Τζακάρτα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	έφθ. Κόρκ 1 Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. Βλάχος - M. Μακρυνός	46	2414	έφθ. Ούμι Κάσρ 6 Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Νταμάκα»	51	2029	άνεχ. Σικάγο 10 Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	έτ. «Ντελαγκράτα»	53	11558	άνεχ. Ντακάρ 4 Μαΐου διά Κίναν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μαρέντε»	55	8254	έφθ. Βίζαγκαποτάνι 10 Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Αζούλ»	57	9921	άνεχ. Μαυρίκιον 22 Μαΐου διά Καναδᾶ
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Φουντουλάκης-Ν. Νοταράς	21	2725	άνεχ. Καράτοι 7 Ιουν. διά Ντόχα
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	έτ. «Μάρινερ Σ.»	54	11077	έφθ. Αίλ οφ Γκραίν 9 Ιουν.
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Πιουνινιδέρσαλ»	46	1892	άνεχ. Αιδούργον 10 Ιουν. διά Βρέμην
ΑΓΛΑΪΑ	έτ. «Φράνκο»	38	1333	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Αύλις»	35	3724	έφθ. Πειραιά 4 Ιουν.
ΑΔΩΝΙΣ	έτ. «Άδωνις»	59	12046	άνεχ. Σαν ν Κρούα 17 Μαΐου διά Φρήταουν
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλῆς	44	1545	διηλθε Κων) πολιν 29 Μαΐου
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σιγάλας - Πλατής	31	2992	άνεχ. Κόπερ 29 Μαΐου διά Ριγιέκα
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	έτ. «Γκρίκοπ»	46	4984	άνεχ. Σουέζ 3 Ιουν. διά Κουβέιτ
ΑΘΕΝ	έτ. «Αττικα»	51	2699	άνεχ. Σέρον 31 Μαΐου διά Γάνδον
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλωμαρ»	59	8132	άνεχ. Τόκιο 15 Μαΐου διά ΗΠΑ
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τρανοποσίφικ»	56	2863	άνεχ. Νέαπολιν 3 Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'	ΈΛΛ. Γραμμή Ν. Άμερικής	53	3575	άνεχ. Βαρκελώνην 10 Ιουν. διά Μη. 'Αύρες
ΑΘΗΝΗΣ	έτ. «Ωκεανία»	59	9010	άνεχ. Σαγκανοσέκι 31 Μαΐου διά Νουμέα
ΑΘΗΝΗΣ	έτ. «Θελητής»	45	7664	άνεχ. Βούρμάνη 7 Ιουν. διά 'Αντεν
ΑΘΗΛΗΣ	έτ. «Αθλός»	45	13570	άνεχ. Πούλλα Μπούκουμ 23 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΑΘΗΩΝ	έτ. «Αθωας»	45	2933	άνεχ. Αμέρεσαν 1 Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Αίτζιαν»	44	8481	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 5 Ιουν. διά 'Αμπού Νταμπι
ΑΙΓΑΙΤΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	διηλθε Ουσάντ 5 Ιουν. διά Αλεξάνδρειαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	έφθ. Βανκούμερ 5 Ιουν.
ΑΙΤΩΔΑ	έτ. «Σαρόνικ»	61	14431	έφθ. Τόκιο 9 Ιουν.
ΑΚΡΩΤΗΡΙ	έτ. «Σπηγουαίνης»	52	1534	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Αστροπρόπιτο»	49	4297	άργει Σύρον από 3 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	Θ. Παπαδημητρίου	48	8783	διηλθε Κων) πολιν 29 Μαΐου διά Γαλλίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλεύατ»	59	9735	έφθ. Κοκούρα 4 Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατῆς 'Ανδρεάδης	44	7207	άνεχ. Πύλων 2 Ιουν. διά Σφάξ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	Δ. Ξανθόπουλος κ.λ.π.	46	2103	διηλθε Κων) πολιν 6 Ιουν. διά Γαλάτοι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	έτ. «Ηλίος»	55	8280	έφθ. Ρόττερνταμ 11 Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	Δ. Τσουρινάκη	39	3375	έφθ. Πειραιά 5 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. II	έτ. «Μορτέρο»	47	1597	έφθ. Γενόβαν 21 Μαΐου
ΑΛΕΞΙΑ II	έτ. «Εμπρός»	54	7234	άνεχ. Ντακάρ 5 Ιουν. διά Θεο) νικν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	έτ. «Άλ άκμων»	57	8018	ύπο παραλόθην
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑ-ΓΟΝΗΡ	έτ. «Αργύ - Ελλάς»	58	8077	άνεχ. Μορμουγκάο 17 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	έτ. «Ντάνογκελλ»	43	7070	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 3 Ιουν. διά Κίναν
ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Ραιμπόου»	60	9959	άνεχ. Βανκούμερ 5 Ιουν. διά άνατ. ακτήν ΗΠΑ
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Σπηγουαίνης»	53	1886	άνεχ. Σάντος 30 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Σάντο Ρίτα»	44	7163	εις Ταιταγκόκ ρόδις 17 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ ηρός ΔΙΑΛ.)
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Άλκυωνία»	49	5049	έφθ. Σουμάν 9 Ιουν.
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολιάνα»	44	7365	έφθ. Ζάκαν 23 Μαΐου
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Άλμαδίτα»	42	7207	έφθ. Βούρμάνη 23 Μαΐου
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Μαρβέρας»	47	5441	έφθ. Κολόμπιο 20 Μαΐου
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Αστροντεό»	42	6967	έφθ. Σάν ν Λορεντζο ('Αργ.) 7 Ιουν.
ΑΛΜΠΕΝΤΑΡΑΠΑΝ (δ.)	έτ. «Τάνκερ Φασιλίτις»	53	12897	διηλθε Γιβραλτάρ 31 Μαΐου διά Μπανάνα
ΑΛΟΥΕΤ	έτ. «Κορίνθια»	53	4509	άνεχ. Λονδίνον 5 Ιουν. διά Βάρναν
ΑΛΤΑΙΡ' (δ.)	έτ. «Κάνοπονς»	50	10426	διηλθε Γιβραλτάρ 3 Ιουν. διά Νοθορωσίκην
ΑΛΦΑ	έτ. «Στέλαλ»	39	1830	έφθ. Σόρεκαμ 1 Ιουν.
ΑΜΑΖΟΝ	έτ. «Ακαρνανία»	48	5021	άνεχ. Τομπάνη 27 Απρ. διά Σαγκάνη
ΑΜΑΛΙΑ	έτ. «Ιόνιαν Ρομάνο»	49	2166	έφθ. Λιβερπουλ 1 Ιουν.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Πάρονων»	55	1962	έφθ. Πασκαγκούλα 4 Ιουν.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάινερ)	Έθν. 'Ελλ. Γραμ. Άμερ.	52	17042	εις Πειραιά από 12 Αύγ.
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Σπηγουαίνης»	47	1514	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΜΠΕΛΟΣ	έτ. «Πόδουλ»	47	2193	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΜΥΝΑ	έτ. «Άμυνα»	49	3809	διηλθε Κων) πολιν 2 Ιουν. διά Τρίπολιν
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ	έτ. «Μίνι- Ζίπι»	45	5838	άνεχ. Κολώνη 29 Μαΐου διά Νύνασκαν
ΑΜΟΙΩΝ (δ.)	έτ. «Γκώλκι»	58	12772	(νεκ.) Σάντος 24 Μαΐου διά Νύνασκαν
ΑΝΑ	έτ. «Άνα»	55	8519	εις Σιγκαπούρην ρόδις 29 Μαΐου διά Ζάκαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	«Νέοτεσσον Μαρίντ Κάρπ.»	59	8084	ύπο παραλόθην
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Λ. (δ.)	Θ. Εύστοθιου	52	2039	διηλθε Λίζαρπτ 7 Ιουν. διά Μπρέμερχαφεν
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	έτ. «Ανατόλιαν»	52	12525	διηλθε Γιαλιάρτη 7 Ιουν. διά Περιοκόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Ντάλια»	45	6712	έφθ. Γιέμπο 21 Μαΐου
ΑΝΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάνοπονς»	57	11978	έφθ. Σαντος 7 Ιουν.
ΑΝΕΤΤΑ	έτ. «Ενομένα»	45	7144	άνεχ. Πούλο Μπούκουμ 4 Μαΐου διά Γουαμπόδα
ΑΝΝΑ Κ	έτ. «Ανέττα»	54	1503	διηλθε Κων) πολιν 4 Ιουν. διά Βάρναν
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Κάστωρι»	49	4933	(νεκ.) Ανέττα 23 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Στάρκο»	47	2111	έφθ. Τάιν 8 Ιουν.
ΑΝΝΑ Π. Κ	έτ. «Τίτικα»	35	1512	κινηλ Κων) πολιν 21 Μαΐου
ΑΝΝΑ Φ	έτ. «Μαρόστορ»	47	5932	άνεχ. Μπωμόντ 2 Μαΐου διά Κεϋλάνην
ΑΝΝΑΝΣΙΕΣΙΩΝ ΝΤΑΙΗ	έτ. «Εθ. Ναθάλλ»	48	4804	πνεκ. γγ επούρην ρόδις 29 Απρ. διά Μπιτούγκ
ΑΝΝΙΤΑ	έτ. «25η Μαρτίου»	46	8047	άνεχ. Πούλο Μπούκουμ 2 Ιουν. διά Σαγκάνην
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Λιαμάντων»	53	2220	διηλθε Γιβραλτάρ 4 Ιουν. διά Βαρκελώνην
ΑΝΤΖΕΛ	έτ. «Κάνοπον»	57	12113	άνεχ. Ραδένα 3 Ιουν. διά Αμέρεσαν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΟΥΙΝΙΓΚΕ	έτ. «Μαρκοβίστα»	52	1384	άνεχ. Τζιμπούτι 3 Ιουν. διά Χοραμσάχρ
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	έτ. «Αννελίκα πτερό»	58	9585	διηλθε Μπρουνόμπουτελ 4 Ιουν. διά Ροστόκ
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοοίαννα»	59	12558	άνεχ. Ντακάρ 26 Μαΐου διά Χοινάγκ
ΑΝΤΠΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μανοελόζο»	59	24716	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 3 Ιουν. διά Περιοκόν Κόλπον
ΑΝΤΥΤΡΙΚ	έτ. «οίλια»	49	5590	άνεχ. Ντακάρ 10 Ιουν. διά Μπέρια
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Βισαμάρ»	36	2175	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Μαρκεβρένονα»	46	2957	έφθ. Βούρμάνη 4 Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Πανάχωντος»	38	1832	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ	K. Γ. Βεντούρης	50	2167	άνεχ. Τζιμπούτι 5 Ιουν. διά Μπέρια
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΩΟΣ	έτ. «Βαλεντούρνα»	61	10952	έφθ. Ταιμπάκι 17 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	M. Μίχολης & Υιοι	43	2937	εις Τεονέσπον από 27 Απρ.
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Αθηνιαν»	57	9744	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 25 Μαΐου διά Νιούκαστλ (Αύτορ.)

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μοργκράντε»	61	11122	άνεχ. Βακαγιάμα 28 Μαΐου διά Νιού Χάφεν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Σηγουάιπης»	49	1502	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	έτ. «Παρνές»	67	16210	ανεχ. Γιοκοχάμαν 24 Μαΐου διά Νέαν Υόρκην
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ	έτ. «Αουρόρα»	34	1695	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ	''ω. Λάτσης	24	3682	άργει Πειραιά από 30 Σεπτ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Εμπρός»	46	5382	εψυ. Ιειραία 28 Μαΐου
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Ετόλικα»	56	8823	εφύ. Μακέιο 4 Ιουν.
ΑΡΓΟΛΙΣ ΣΤΑΡ	έτ. «Άργολις»	45	8163	εφύ. Κολομπο 25 Μαΐου
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Οσεανφάλιγκ»	61	13553	εψυ. Τόκιο 1 Ιουν.
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ ΙΙ	Δ. Βασιλάτος κ.λ.π.	49	1076	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίπη. Ντεβέλοπμεντ»	58	10392	ανεχ. Όζακαν 8 Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΓΩ ΝΑΒΙΣ (δ.)	έτ. «Λεωνία»	51	9488	εφύ. Αμεριτάντα 9 Ιουν.
ΑΡΓΩ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίπη. Ντεβέλοπμεντ»	57	10376	ανεχ. Χιροκάτα 10 Ιουν. διά Τζουντζιν
ΑΡΓΩ - ΧΙΟΣ	έτ. «Σίπη. Ντεβέλοπμεντ»	58	10391	εψυ. Αγ. Θραγκίσκον 10 Ιουν.
ΑΡΗΣ III (δ.)	έτ. «Μαργκουάρτια»	52	12233	ανεχ. Γιοκαί 4 Ιουν. διά Ινδονησίαν
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοποις»	57	11897	ανεχ. Αίλ όφ Γκραΐν 9 Ιουν. διά Χάμπλε
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «Μερκάντε»	38	5030	ανεχ. Αγ. Βικέντιον 1 Μαΐου διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Καστελάτσουνι	46	7783	ανεχ. Σιγκαπούρην πόδες 26 Απρ. διά Σαγκάνη
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	έτ. «Μεντόμιο»	58	6631	εφύ. Μπάροραν 6 Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μίνιας»	45	8422	ανεχ. Αλεξανδρείαν 9 Ιουν. διά Τουάφ
ΑΡΙΣΤΕΑ Μ. (δ.)	έτ. «Νέαρχος»	51	9942	εφύ. Σάρος 3 Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	έτ. «Άστρο. Ρεϊνάντε»	54	4996	εφύ. Μόντερελ 8 Ιουν.
ΑΡΙΣΤΙΠΠΟΣ	έτ. «Ιωαννίτα»	40	5419	εφύ. Μπάροραν 30 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	έτ. «Μαρουσέστρο»	47	6780	ανεχ. Λισσαδώνα 4 Ιουν. διά Τοιταγκόγκ
ΑΡΙΣΤΟΚΑΛΕΙΔΗΣ	έτ. «Λάρνενς»	45	7351	διπλής Μπρούνωμπουτελ 29 Μαΐου διά Γένοβαν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	ανεχ. Ντωρμάν 26 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Μαρθουέλο»	37	6704	εψυ. Φερρούρι 30 Μαΐου
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Αρίων»	38	3570	είς Κολομπία ἀπό 9 Μαρτ.
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Κοντάρο»	50	2339	ανεχ. Πόρτ Λιμόν 31 Μαΐου διά Πουέρτο Κορτέζ
ΑΡΚΑΣ	έτ. «Ερμῆς»	44	7138	είς Πειραιά από 19 Μαρτ.
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Άρμαρ»	46	5089	ανεχ. Ντωρμάν 29 Μαΐου διά Βρέμην
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Εμπρός»	43	2905	ανεχ. Πειραιά 4 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Άρμονία»	61	9443	διπλής Παναμά 28 Απρ. διά Μανζανίλο
ΑΡΝΤΕΝ	έτ. «Άρτεν»	49	2574	εφύ. Ηειραία 3 Ιουν.
ΑΡΟΣ	έτ. «Άλεξία»	48	3783	εφύ. Λάδ 10 Ιουν.
ΑΡΣΕΝΑΛ	έτ. «Σαρετάπα»	48	3675	ανεχ. Πενάγκ 2 Μαΐου διά Χαϊνκάκη
ΑΡΤΑ	έτ. «Σηγουάιπης»	55	1875	ανεχ. Μονρόβιο 31 Μαΐου διά Λάγκος
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	έτ. «Άρτεμις»	50	8785	εφύ. Θρή Ρίθερς 9 Ιουν.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Εσπερία»	62	15781	ανεχ. Πειραιά 4 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «Σηγουάιπης»	49	1502	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΤΖΥ	έτ. «Ντίκτα»	47	3591	ανεχ. Μπρούνωμπουτελ 7 Ιουν. διά Βιομαρ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Άρχαγγελ»	63	15983	εφύ. Νέαν Όρλεάνην 9 Ιουν.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Άσωματος»	60	10142	εψυ. ιαγκα 2 Ιουν.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Ολυμπους»	66	16142	εφύ. Νανάιμο 5 Ιουν.
ΑΡΧΟΝΤΑΣ	έτ. «Ζέπονγκους»	68	29000	είς Σπολάτον υπό συμπλήρωσιν.
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Ντέλ Καριμπ»	51	15961	ανεχ. Μένα Άχμαντι 8 Ιουν. διά Λάντς "Εντ
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Αστροβαλέωρ»	51	2284	είς Οζάκαν ἀπό 26 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Αντζελικαλή»	51	7594	ανεχ. Ηούδο Μπούκομ 3 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πανορμίτης»	50	7657	ανεχ. Αμδύρυγον 7 Ιουν. διά Σάντερλαντ
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Σανχερούσεβιμ»	54	5605	εφύ. Έλλεσμερ Πόρτ 11 Ιουν.
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ανναλίζα»	48	1955	εψυ. Χαϊφα 4 Ιουν.
ΑΣΠΑΣΙΑ	έτ. «Άλαντζε»	39	1007	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΤΕΡΙ	Ραφ. Δ. Μελαχροινός & Yioi	48	2577	ανεχ. Χόκη Κόκγ 2 Ιουν. διά Σικανουκβίλ
ΑΣΤΡΟΜΑΡ	έτ. «Σηγουάιπης»	47	2465	διπλής Κων) πολίν 6 Μαΐου διά Κωνοτάνζαν
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Άστρο. Άσκεντέντε»	51	1851	ανεχ. Σαλαδόρο 28 Μαΐου διά Πειραιά
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Άργω - Έλλαζ»	43	7173	ανεχ. Κοοίν 3 Ιουν. διά Μπεντί
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Άλιξ»	51	2959	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	έτ. «Άσταλην»	56	6156	εφύ. Κολόμπο ρόδες 22 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Σηγουάιπης»	55	1935	ανεχ. Γένοβαν 7 Ιουν. διά Μονρόβιο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΟ	έτ. «Βλαμανί»	55	1501	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΛΑΣ	έτ. «Άναζα»	58	9724	εφύ. Νέαν Όρλεάνην 5 Ιουν.
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	έτ. «Άλιξ»	44	7204	εφύ. Χάδρην 6 Ιουν.
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Άτρωτος»	53	13675	ανεχ. Πάλι μπότη 31 Μαΐου διά Αρούμπα
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Λάιμ Τρανσάτλ.»	60	29741	ανεχ. Γιοκοχάμαν 3 Μαΐου διά Ντουμάι
ΑΤΤΥΣ (δ.)	έτ. «Μαργκουάρτια»	53	12305	εφύ. Γιοκοχάμαν 10 Ιουν.
ΑΥΛΙΣ	έτ. «Σηγουάιπης»	48	1501	ανεχ. Λάδηρας 2 Ιουν. διά Πειραιά
ΑΥΡΑ	έτ. «Μεντιτερράν. Φρούτ»	53	1028	εφύ. Πειραιά 19 Μαΐου
ΑΦΟΒΟΣ	έτ. «Άφοβος»	68	35477	ανεχ. Κούρει 21 Μαΐου διά ΗΠΑ
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ. «Πηλεύς»	65	21505	ανεχ. Μόζι 4 Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΒΑΛΜΑΣ	έτ. «Λανάτο»	41	5295	άνεχ. Μπρέμερχαρφεν 29 Μαΐου διά Ντομίνικα
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Γκόλφο Άζουλη»	62	10741	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Ιουν. διά Χάρην
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Μάγια»	43	5331	εφύ. Στεπτέντιον 3 Ιουν.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Άστρο Νουέστρο»	55	10825	διπλής Κων) πολίν 5 Ιουν. διά Οδησσόν
ΒΑΣΙΛΙΑ, ΆΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ»	56	21716	ανεχ. Νέαν Υόρκην 10 Ιουν. διά Χάρη
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)	έτ. «Θεμιστοκλής»	27	16435	εφύ. Ρόττερνταμ 4 Ιουν.
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	έτ. Γουόρλαντ Μπριλιάνας	59	43373	ανεχ. Μένα Άχμαντι 16 Μαΐου διά Γένοβαν
ΒΕΤΑΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	58	20958	εφύ. Μπάνιας 4 Ιουν. διά Αμβέρσαν
ΒΕΛΓΙΟΝ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	εφύ. Πειραιά 15 Μαΐου
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	Γιουνιβέρσολ Κάρυκο	45	1892	ανεχ. Λονδίνον 8 Ιουν. διά Κων) πολίν
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Βέτα»	44	7140	ανεχ. Ντωρμάν 28 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Μαέστρο»	58	13068	ανεχ. Ταματάς 4 Ιουν. διά Ούμ Σειδ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)	έτ. «Βιργίνια»	57	11623	εφύ. Αμδύρυγον 10 Ιουν.
ΒΙΡΜΑ	έτ. «Άστρο Άσφαντέν»	54	4499	υπο πασαλαδήν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	εφύ. Αμδύρυγον 10 Ιουν.
ΒΡΟΥΛΙΔΑ	έτ. «Δημητρη»	56	8416	ανεχ. Τζιμπούτι 6 Ιουν. διά Σουδάν
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	έτ. «Πύζι»	59	9466	ανεχ. Σίδηνευ 8 Ιουν. διά Νομέα
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «Έπος»	43	7276	ανεχ. Πόρτ Οκα 15 Μαΐου διά Νιούπορτ
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	έτ. «Μποτάρε»	61	18483	ύπο παραλαδήν
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Γαλήνη»	60	8104	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 29 Μαΐου διά Αμδέρσαν
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Αστρομπέλο»	37	5613	εφύ. Γένοβαν 1 Ιουν.
ΓΕΡΑΝΙΑ	έτ. «Γαλήνη»	56	6424	εφύ. Σάντος 3 Μαΐου
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Α.	Σπυρ. & Γερ. Λάλης	50	1550	εφύ. Πειραιά 22 Μαΐου
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	εφύ. Λονδίνον 9 Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΑ	Δρογγίτης - Χατζοπούλου	20	1112	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Β. Λιδανός	51	7564	εφύ. Καλκούτταν 3 Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	Χρ. Σαρλής	48	1529	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνως»	48	10928	διπλής Κων) πολίν 10 Ιουν. διά Τουάφ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	έτ. «Δημητρα»	39	6713	είς Μπαγκόκ 26 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Μίνως»	58	16697	διπλής Γιορδαλάρ 31 Μαΐου διά Μένα Άχμαντι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Ενεσάντα»	56	8818	εφύ. Μουάσα 26 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΑΝΕΣ	έτ. «Μαργκουάρτια»	68	9070	ανεχ. Ντακάρ 22 Μαΐου διά Τάγκα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	έτ. «Ντανίνα»	43	4654	είς θέσε 38.11 E - 4.33 A 27 Μαΐου διά Γκάντια
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	Στρ. Ανδρεάδης	43	7176	εφύ. Ντιόρεν 25 Απρ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Καναδίσα»	60	40908	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Ιουν. διά Χάρηξ "Αϊλαντ
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Χουμανίτας»	63	11194	εφύ. Ίντσόν 3 Ιουν.
ΓΙΝΑ	έτ. «Μολύφερ»	52	10081	ανεχ. Λένινγκραντ 3 Ιουν. διά Κεμπέκ
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	έτ. «Γρεγκούμαρ»	53	4049	εφύ. Νέαν Υόρκην 5 Ιουν.
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Μπαγκούλεναν»	54	3146	εφύ. Νέαν Υόρκην 6 Ιουν.
ΓΚΑΝΝΕΤ	έτ. «Αστούριας»	52	8129	εφύ. Μίδλειρμπω 27 Μαΐου
ΓΚΙΚΑΣ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7297	εφύ. Σακάι 31 Μαΐου
ΓΚΛΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Πινδός»	48	2358	ανεχ. Νεάπολιν 1 Ιουν. διά Σαδόνα
ΓΚΟΛΑΝΤ ΔΑΝΤ	έτ. «Μαρβαλάρα»	58	18998	ύπο παραλαδήν
	έτ. «Αστροκαρίτσα»	30	2838	εφύ. Τρίπολιν (Λιθύης) 28 Μαΐου

ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΑ (δ.)	έτ. «Πετρομάρ»	56	21049	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 31 Μαΐου δι' "Αντεύ
ΓΚΟΥΟΥ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Ολύγονκουστζά»	49	2641	έφθ. Γιοκοχάμαν 25 Μαΐου
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Ολίναρες»	57	9132	έφθ. Γουρμπόα 31 Μαΐου
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Μεντ»	45	3826	έφθ. 'Αμβερσαν 1 'Ιουν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΤ'ΙΜ	έτ. «Ρόμπολο ντέ «Ορο»	62	15381	έφθ. Γιοκοχάμαν 31 Μαΐου
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	'Ιω. Λάτσης	52	11580	διπλήθε Κων) πολιν 4 'Ιουν.
ΓΚΡΕΤΑ	έτ. «Ντορικάτ»	47	2533	άνεκ. Αύγουσταν 15 Μαΐου διά Κράγκερο
ΓΚΡΟΥΤΕ ΜΠΙΡ (έπιθ.)	'Ιω. Λάτσης	44	9892	άργει 'Ελευσίνα από 17 Μαρτ. 1967
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕ ΙΝΤ	έτ. «Γ. Γκλείντ»	52	15675	έφθ. Σάντος 20 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΤΙΛ	έτ. «Γουφλόνι Ντείλ»	52	15729	έφθ. Πειραιά 23 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηώρων»	61	15979	άνεκ. Μοντεβίδεο 2 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΗΙΙ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7227	άνεκ. Πιούμπινο 3 'Ιουν.
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	'Ιατρού κ.λ.π.	52	1549	έφθ. Λιθ 2 'Ιουν.
Δ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (δ.)	έτ. «Μαργυκουάρντιο»	55	12146	άνεκ. Ρίο Γκράντε 30 Μαΐου διά Κέιπ Τάουν
ΔΑΝΑΟΣ	έτ. «Δανάσος»	39	4565	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Ιουν. διά Λάγκος
ΔΑΩΗ	έτ. «Δάφνη»	54	5957	άνεκ. Μπαντάρ Σαπούρ 28 Μαΐου διά Κέιπ Τάουν
ΔΕΛΦΟΙ	Μαρκαντούνκας	48	1553	άνεκ. 'Αμβέρσαν 25 Μαΐου δι' 'Αγ. Νικόλαον
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Άιολια»	59	9312	άνεκ. Πεύλο Μπούκομ 20 Μαΐου διά Κίναν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.	έτ. «Βέλκος»	37	2002	διπλήθε Κων) πολιν 2 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Δ.	έτ. «Άγ. Παρασκευή»	43	7359	έφθ. Μπαγκόκ 17 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Π.	έτ. «Ιόνικη»	44	7265	άνεκ. 'Ηοτζαμ 31 Μαΐου διά Πόρτ Σαιδ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	«Σιππινγκ Ντεβέλομπιντ»	63	16417	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 25 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	«Σιππινγκ Ντεβέλομπιντ»	64	16417	έφθ. Βομβάν 13 Μαΐου
ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΩ (δ.)	έτ. «Αιολος»	61	16417	άνεκ. Βικέντιον 14 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «Φρυγουνίες»	55	3534	έφθ. Σαγκάν 29 Μαΐου
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Φιλιόρι»	63	10524	έφθ. Μόντρεαλ 10 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	έτ. «Μ νέρβα»	44	13488	έφθ. Μόλι 7 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	άνη. Κυριακού	38	2996	διπλήθε Παναμά 27 Μαΐου διά Κόντινεντ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 4 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμπιένες»	52	8790	έφθ. Νεάπολις 8 'Ιουν.
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	άχ. Χαλκούσης	43	7244	διπλήθε Λιζαρπ 9 'Ιουν. δι' 'Αμβούργον
ΔΗΜΟΣ	έτ. «Αρκαδία»	43	7260	έφθ. Μορμουγκάο 24 Μαΐου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. «Διαμοντής»	42	6946	είς θέσιν 48.12 Β - 11.1 Δ 4 'Ιουν. διά Σορέλ
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	έτ. «Φουύκερο»	58	9087	άνεκ. Ντακάρ 12 Μαΐου διά Τζέντα
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φράνκο»	22	1754	άνεκ. Ντακάρ 23 Μαΐου διά Σαγκάν
ΔΙΑΜΑΝΤΟ	έτ. «Μπαχιάσι»	43	7260	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ	έτ. «Μπαχιάσι Σαλίνας»	50	1515	άνεκ. Μαντράς 30 Μαΐου διά Κόμπη
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Λ.	Σπ. & Γερ. Λάλης	60	13335	άνεκ. Χουελέδα 4 'Ιουν. διά Χάτς Πόιντ
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Τζέμινι»	59	7801	έφθ. Παλέρμο 2 'Ιουν.
ΔΙΡΦΥΣ II	έτ. «Αστρο Ντικόζο»	57	9722	άνεκ. Άμπανταν 12 Μαΐου διά Νεκοτόσα
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Παριντά»	52	12132	έφθ. Μπάρδος 29 Μαΐου πολιν 6 'Ιουν. διά Βατούμ
ΔΩΝ ΜΑΝΟΥΕΛΑ (δ.)	έτ. «Μαρβάλορ»	49	11771	άνεκ. Γιοκοχάμαν 30 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΔΩΡΑ (δ.)	έτ. «Γριγκόπος»	25	3297	άνεκ. Γκιζάν 4 'Ιουν.
ΔΩΡΟΣ	έτ. «Πλάν. «Οσεαν»	49	4721	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 9 'Ιουν.
E. ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	έτ. «Μαρούμια»	42	7388	έφθ. Μάραρα 11 'Απρ.
ΕΒΕΡΕΣΤ	έτ. «Χένκιφι»	43	7131	άνεκ. Ντώρμπαν 30 Μαΐου δι' 'Ινδιαν
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Γουρόλην Γουάιντ»	21	2988	άνεκ. Βιρυττόν 25 Μαΐου διά Ρένι
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΜΑ	Σ. Ντιφασ κ.λ.π.	43	8292	άνεκ. Λας Πάλμας 9 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	Α'φοι Καρμιρ	44	2074	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	Σ. Μπιλίνς	48	3269	έφθ. Πειραιά 5 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Μαντούμεν»	49	4841	έφθ. Μαδάμ 7 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Θαρρός»	54	7835	άνεκ. Κολόμπο 17 Μαΐου διά Μελθούρνη
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Καρέσσιον»	63	14203	άνεκ. Καυιτάρην Μπαίν 10 'Ιουν. δι' Η.Π.Α.
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Αλμπιον»	52	4392	έφθ. Σικάρο 5 'Ιουν.
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Στανίπα»	50	2718	άνεκ. Αύγουσταν 29 Μαΐου διά Μπάρρου
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Ευοίνος»	44	5202	έφθ. Σουεζ 26 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ	έτ. Α. Στεφανής	58	2739	ύπο παραλαθήν
ΕΛΕΝΗ K.	έτ. «Ανδρία»	39	1742	διπλήθε Κων) πολιν 2 'Ιουν. δι' 'Ισαναίν
ΕΛΕΝΗ ΚΥΡΙΑΚΟΥ	έτ. «Αλαντζέ»	48	8430	έφθ. Κείπ Τάουν 2 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	έτ. «Δραγκούλης κ.λ.π.	52	12228	άνεκ. Ντακάρ 6 Μαΐου διά Σαγκάν
ΕΛΕΝΗ Σ.	έτ. «Ελένη»	45	7698	έφθ. Μπαίρα 26 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ Σ.	έτ. «Μίνωας»	39	2958	έφθ. Σπουδάστην 22 Μαΐου διά Βάρναν
ΕΛΕΝΗ Τ.	έτ. «Μάρφελιζ»	49	11389	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 2 'Ιουν. δι' Ισαναίν
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	έτ. «Τσόνελ»	48	3829	έφθ. Πορτ Σουδάν 5 'Ιουν.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	έτ. Δ. Γορδελάς κ.λ.π.	46	2680	άνεκ. Λονδίνον 5 'Ιουν. διά Γαλάται
ΕΛΕΥΣΙΣ	έτ. Ηλ. Τουπούλης	29	2581	διπλήθε Κων) πολιν 3 'Ιουν. δι' 'Οδοσόν
ΕΛΙΖΑ	Κ. Μπάστας & Σιά	21	1549	άργει Πέραμα πότ 2 'Απρ. 1967
ΕΛΙΡΕ	έτ. «Θρεσία»	47	3596	άνεκ. Ντακόύτταν 20 Δεκ. 1966
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Μαδουντέλεζαντ»	44	5554	έφθ. Καράτοι 15 Μαΐου
ΕΛΛΑΣ	έτ. Ι. Χρ. Λαιμός	43	7186	ύπο παραλαθήν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΑΚΥΩΝ	έτ. «Αλαντζέ»	48	2548	άνεκ. Λονδίνον 5 'Ιουν. διά Γαλάται
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Δραγκούλης κ.λ.π.	46	2271	διπλήθε Κων) πολιν 3 'Ιουν. δι' 'Οδοσόν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	έτ. «Ελένη»	45	7698	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ	έτ. «Μίνωας»	39	2958	έφθ. Καλκούτταν 25 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	έτ. «Μάρφελιζ»	49	11389	άνεκ. Σαράντην 6 'Ιουν. διά Καράτοι
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΩΔΙΝ	έτ. «Τσόνελ»	48	3829	έφθ. Κουνταλόρε 29 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΓΩΝΗ	έτ. Δ. Γορδελάς κ.λ.π.	46	2271	άνεκ. Γιοκοχάμαν 25 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΓΩΝΗΡ	έτ. Ηλ. Τουπούλης	29	2581	άνεκ. Γκαλθεστών 4 'Ιουν. διά Λέγκορ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΛΜΗ	Κ. Μπάστας & Σιά	21	1549	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	έτ. «Θρεσία»	47	3596	έφθ. Βαλτιμόρην 7 'Ιουν. διά Τζέντα
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΔΑΣ	έτ. «Μαδουντέλεζαντ»	44	5554	έφθ. Πόρτ Σουδάν 5 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	έτ. Ι. Χρ. Λαιμός	43	7186	άνεκ. Κοοίν 5 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	48	2548	έφθ. Κουβεΐτ 4 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	2862	άνεκ. Νέαν 'Ορκην 7 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	43	7989	έφθ. Βούβαν 25 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	62	6666	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ (λάτινερ)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	61	7293	άνεκ. Τοιταγκόκ 8 'Ιουν. διά Κόρπους Κριστί
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	54	8121	άνεκ. Βιρυττόν 10 'Ιουν.
ΕΛΩΝΑ	έτ. «Τρανσόπασιφικ & Γιουνιβ.	60	7293	άνεκ. Κολόμπο 30 Μαΐου διά Κόρπους Κριστί
ΕΛΠΙΔΑ	έτ. «Τρανσόπασιφικ & Γιουνιβ.	44	7989	άνεκ. Χάμπον ρόδ 7 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνη
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Τρανσόπασιφικ & Γιουνιβ.	62	6659	άνεκ. Βαλτιμόρην 7 'Ιουν. διά Τζέντα
ΕΜΕΡΑΛΤ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	άνεκ. Αντεν 7 'Ιουν. διά Καράτοι
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Μ.	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	άνεκ. Κοοίν 5 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	έφθ. Ντώρμπαν 6 'Ιουν.
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	57	7063	έφθ. Πειραιά 29 Μαΐου
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. (κρουαζίέρα)
ΕΡΑΤΩ (δεξ.)	έτ. «Μαρφούέρτζα»	32	18564	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδ 10 Μαΐου διά Καμπόντια
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	έτ. «Κανάρης»	55	8140	άνεκ. Λάς Πάλμας 9 'Ιουν. διά Λάγκος
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (ύπερωκ.)	έτ. «Μάρφο»	25	4004	άνεκ. Πενάν 3 'Ιουν. διά Τοιγκάτο
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Αστρομερίτοι»	46	3472	έφθ. Τζέντα 1 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	έτ. «Δόλνος»	57	7063	έφθ. Ντώρμπαν 6 'Ιουν.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	έτ. «Μαίνεψερ»	43	2265	έφθ. Πειραιά 29 Μαΐου
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Θ. (δ.)	έτ. «Πριντέπι»	46	2957	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Λόμε
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειμα»	48	3623	έφθ. Αγ. Βικέντιον 4 'Ιουν. διά Λόμε
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	έτ. «Αστρο Ναοιέντε»	49	4663	έφθ. Μαρύμπρον 29 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ.	έτ. «Μάρφο»	56	10529	προσήρδειν είς θέσιν 53.57 Β - 8.22 Α 3 Δεκ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ.	έτ. «Αστρομερίτοι»	54	8146	έφθ. Οζάκαν πότ 24 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ.	έτ. «Δόλνος»	41	7122	άνεκ. Ντώρμπαν 20 Μαΐου διά Κίναν (ΕΠΩΛ. ΔΙΑΛ
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ.	έτ. «Μαίνεψερ»	52	10081	άνεκ. Μάρια Μπλάνκαν 29 Μαΐου διά Νεάπολιν
Βεντούρης	έτ. «Ελευθεριάδης	43	1589	είς μεσογειακάς μεταφοράς
Ιω. Λάτσης	έτ. «Ελάτος»	35	23580	άνεκ. Πειραιά πότ 18 'Απρ. 1967
Ιω. Λάτσης	έτ. «Ελάτος»	66	48083	άνεκ. Ρόπτερνταν 27 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Μάρσελο»	44	2872	άνεκ. Πειραιά 31 Μαΐου δι' Ιτέαν
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	έτ. «Άργοκλία»	58	12168	άνεκ. Φορταλέσα 9 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	Σ. «Ελευθεριάδης	54	10261	διπλήθε Κων) πολιν 5 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Θ. (δ.)	N. I. Βαρούνιογιαννης	51	15800	έφθ. Βρέστον πότ 15 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ.	έτ. «Φράνκο»	67	10867	έφθ. Μαρύμπρον 29 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	έτ. «Αστρο Ακόρτοντε»	61	8999	άνεκ. Γιοκοχάμαν 12 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Άλλ. Σάντος»	52	9061	άνεκ. Σινέντα 10 'Ιουν. διά Μελβούρνη

ΕΥΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Βίτζες Μοντιάλες»	43	7234	έφθ. Τούλαν 4 'Ιουν.
ΕΥΔΩΡΑ	έτ. «Ευδώρα»	48	2358	άνεχ. Ντώρμπαν 5 'Ιουν. δι' 'Ειλότ
ΕΥΘΑΛΙΑ	έτ. «Κόνκορντ»	44	7255	έφθ. Κολόμπο 14 Μαΐου
ΕΥΛΑΛΙΑ	έτ. «Καλιρέφης»	54	2198	άνεχ. 'Αλικάντε 6 'Ιουν. διά Βαλένθια
ΕΥΡΙΔΗΣ	έτ. «Εύριδης»	43	2972	διπλήθε Κων) πολιν 3 'Ιουν. δι' 'Οδοσσόν
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	57	6132	έφθ. Χάμπτον ρόδες 4 'Ιουν.
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	61	6373	έφθ. Μονίλα 11 'Ιουν.
ΕΥΡΥΛΑΜΑΣ	έτ. «Σάνι Νικόλαος»	61	9659	άνεχ. 'Αμβέροαν 11 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΛΑΟΧΟΣ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	60	6288	έφθ. Χάμπτον ρόδες 3 'Ιουν.
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	60	6288	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Ιουν.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	57	8631	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	56	9095	διπλήθε Παναμά 7 Μαΐου δι' 'Οκινάουα
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Ξελίτσα»	65	9844	άνεχ. Γιανθάτα 27 Μαΐου δι' 'Ιντσόν
ΕΥΤΥΧΙΑ	Γ. Τζώρτζης & Κ. Συκιάδης	10	1165	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 6 'Ιουν. διά Καράτοι
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. «Μαργαρώνη»	43	7249	διπλήθε Γιβραλτάρ 30 Μαΐου διά Βεγγάζην
ZAN	έτ. «Αστρογκουάρτιο»	49	21867	άνεχ. Σάουθεντ 7 'Ιουν. δι' 'Απω 'Ανατολήν
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Ωκλαντ»	61	10965	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 'Ιουν.
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ	Ζαχάρης - Βασιλόπας	49	1791	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΖΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)	έτ. «Μαρμπονάτσα»	53	15645	διπλήθε Ουαστ 6 'Ιουν. δι' Ιμιμιγκαμ
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	έφθ. Πούλο Μπούκοι 6 'Ιουν.
ΗΛΙΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Άδελφότης»	57	11901	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 29 'Απρ. διά Κίναν
ΗΛΙΑΣ ΞΥΛΑΣ	έτ. «Ελέρε»	57	9060	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 21 Μαΐου δι' Εύρωπην
ΗΛΙΑΣ Π.	έτ. «Πόλιμπρος»	47	2287	άνεχ. Θεσσαλία 9 'Ιουν. διά Γκλόμφιορντ
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ	έτ. «Σκαραμαγκάκη»	47	7356	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 8 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΗΡΩΝ II	N. Δ. Καρατζάς	44	1815	έφθ. Κολόμπο 13 Μαΐου
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	έτ. «Βουλκάνη»	66	21347	άνεχ. Τρινιγκαντ 26 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Νουαρίνον»	61	14518	εγκατελείφθη εξωθ Ντακάρ 15 Μαΐου (πυρκαϊά)
ΘΑΛΕΙΑ	έτ. «Μηλού Χάντρα»	44	1662	έφθ. Καλλάρο 20 Μαΐου
ΘΑΛΕΙΑ	έτ. «Θάλπης»	46	3999	άνεχ. Χιούνταν 8 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΘΕΛΗΣΙΣ	έτ. «Ιόστης»	59	12031	άνεχ. Μορμουγκάο 10 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΘΕΟΔΟΡΑ	έτ. «Μαρβίδα»	44	7258	ύπο παραλαβήν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ	Δ. Θ. Κυριακός	43	7236	διπλήθε Γιβραλτάρ 11 'Ιουν. διά Λίθη
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Λ	'Αφοι Λάπη	59	2746	έφθ. Βανκούμερο 9 'Ιουν.
ΘΕΟΔΟΡΟΣ	έτ. «Μαρκορόνα»	50	1507	άνεχ. Τοίματα 8 'Ιουν. διά Παναμά
ΘΕΟΩΔΩΡΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Θεοφανώ»	63	15982	άνεχ. Οκινάουα 17 Μαΐου διά Κασσιούγκ
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Ποσειδώνια»	58	15895	άνεχ. Μπαλικπαν 23 'Απρ. διά Τζακάρτα
ΘΕΡΜΟΠΟΥΛΑ (δ.)	Έλλην. Δεξαμενονόλια	49	8311	έφθ. Κολόμπο 29 Μαΐου
ΘΕΩΡΙΣ	Άγγελοπόλης	38	3581	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 9 'Ιουν. δι' Αύγουστον
ΘΗΡΑΙΟΣ	έτ. «Λότζα»	35	2680	άνεχ. Ανκόνα 17 Μαΐου διά Σάν 'Αντιοχο
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Ναυαμάσσα»	46	1988	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 24 Μαΐου διά Μπαχρέιν
ΘΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Κραιτοια»	65	40043	έφθ. Πόρτ Σουδάν 9 'Ιουν.
IΑΣΩΝ	Νομικός - Αλεξάνδρος	51	2071	διπλήθε Παναμά 4 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
IΖΟΜΠΕΔ	έτ. «Τζένεραλ. Κάρριερς»	57	9746	άνεχ. Καλλάρο 2 'Ιουν. διά Τσιμπότε
IΑΙΟΝ	Σαρλάς - Παπαδέλης	48	3630	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 10 'Ιουν.
IΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	Έλλην. Δεξαμενονόλια	52	8633	ύπο παραλαβήν
IΝΔΟΝΗΣΙΑ I. (δ.)	Έλλην. Δεξαμενονόλια	53	9506	εἰς πειραιαί (επισκευαί)
IΝΔΟΝΗΣΙΑ II (δ.)	Έλλην. Δεξαμενονόλια	50	8255	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 3 'Ιουν. διά Τύνιδα
IΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Βιαγκράντε»	49	1991	άνεχ. Σουέζ 4 'Ιουν. δι' Αμπού Νταμπί
IΟΥΛΙΑ	A. Γεωργιου-Δ. Σαραφείδης	29	1808	άνεχ. Πειραιά 23 Μαΐου διά Πρέβεζα
IΡΕΝΑ	έτ. «Ολισπο»	43	7232	διπλήθε Γιβραλτάρ 29 Μαΐου δι' Αλεξάνδρειαν
IΤΑΛΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	6749	διπλήθε Παναμά 5 'Ιουν. διά Σουραμπάγια
IΩΑΝΝΑ	έτ. «Ροζαντόρ»	50	5305	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
IΩΑΝΝΑ B. (δ.)	Έλλην. συμφέροντα	48	2352	άνεχ. Χιμεζί 13 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
IΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Βαρνίκος»	56	12230	άνεχ. Τακοράντι 4 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
IΩΑΝΝΗΣ	Άγγελόπας Κ.λ.π.	38	4740	άνεχ. Στάλνου 9 Μαΐου διά Σαγκάνη
IΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Γλαύκη»	48	1845	προσηράζεν εἰς θέσιν 10.14Β - 107.5Α 3 'Ιουν.
IΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Σαίντ Ιωάννης»	44	7248	άνεχ. Λός - Αντζελες 20 Μαΐου διά Χιλήν
IΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Σαλαμίς»	67	20568	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διά Σιανουκβίλ
IΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	έτ. «Ερδίκα»	55	8799	άνεχ. Ντακάρ 25 Μαΐου διά Στεττίνον
KΑΒΟ ΓΙΩΣΑΝΑΣ (δ.)	'Αφοι Γουλανδρή	44	7277	έφθ. Πόρτ Σουδάν 8 'Ιουν. διά Περοκόν Κόλπον
KΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	έτ. «Αστρο τριντέντε»	52	10160	άνεχ. Καζαμπλάνκα 4 'Ιουν. διά Κολόμπο
KΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	έτ. «Μαρπέθοντο»	49	7612	έφθ. Καλλάρο 28 Μαΐου
KΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	έτ. «Μαρπάρεντ»	46	8420	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 11 'Ιουν. διά Κασσιούγκ
KΑΔΑΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάστον Τάνκερς»	48	7548	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 6 'Ιουν. διά Περοκόν Κόλπον
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	60	14076	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΛΙΑΝΑΣ	έτ. «Στέλλα Πολάρις»	14	1148	άνεχ. Αντεντάρη 4 'Ιουν. διά Τσιμπότε
ΚΑΛΛΙΔΩΡΑ	έτ. «Καλλιδώρα»	38	2368	έφθ. Σαντάντζο 4 'Ιουν. διά Λαμού
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	έτ. «Ιντζότριας»	42	2697	άνεχ. Ντακάρ 8 'Ιουν. διά Ρότερνταμ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	έτ. «Αστρο Ναθιέρα»	55	11798	άνεχ. Στάλνου 1 'Ιουν. διά Κιουρασσό
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	N. Μιχαλος & Υιοι	55	4504	ύπο παραλαβήν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αίλα Γκράντε»	44	7249	όπου Πούλο Μπούκοι 20 Μαΐου διά Κουθέιτ
ΚΑΛΛΙΠΑΤΕΙΡΑ	έτ. «Χόντρατ»	65	15932	άνεχ. Καζαμπλάνκα 1 'Ιουν. διά Κίναν
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	37	2348	έφθ. Σαντάντζο 4 'Ιουν.
ΚΑΛΥΨΩ	έτ. «Καλυψώ»	51	7154	διπλήθε Κων) πολιν 3 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΚΑΠΑ ΔΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Καλυψόνος»	50	1518	άνεχ. Ντακάρ 7 'Ιουν. διά Βομβάν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Τ.	έτ. «Γκλόμπαλ Μπάλκ. Κάρ.»	68	23080	άνεχ. Λούη Πλάωυθ 3 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Αστροκλάρο»	53	5185	άνεχ. Καζαμπλάνκα 4 'Ιουν. διά Βραζιλίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Πράσιος»	51	3921	άνεχ. Μόζι 10 'Ιουν. διά Ναγκόγια
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Τραμπ Τσάρτεριγκ»	55	8902	άνεχ. Μένα Αχαμαντί 8 Μαΐου διά Γένοβαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Κερκέτις»	50	4876	έφθ. Πορτλαντ (Βίκ.) 5 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ ΠΑΝΟΥ	έτ. «Οοεάνικ Μπάλκ.»	68	24668	έφθ. Λούη Πλάωυθ 2 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.	έτ. «Ολυψιός»	68	15400	άνεχ. Καζαμπλάνκα 4 'Ιουν. διά Βραζιλίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Κόλιμενο»	67	24734	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 11 'Ιουν. διά Νόρφολκ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΟΣ (δ.)	έτ. «Αστροπροτέκτων»	58	16357	άνεχ. Μένα Αχαμαντί 8 Μαΐου διά Γένοβαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΡΟΣ	έτ. «Γιουνάιτ. Τσάρτεριγκ»	66	16164	έφθ. Πορτλαντ (Βίκ.) 5 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΗΣ	Παλαιοκρασσός	46	4576	έφθ. Μάντσεστερ 5 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΝΑΜΚΟΣ	έτ. «Μαρεπίκο»	50	7622	έφθ. Αντεντάρη 2 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΝΑΣΠΥΡΟΣ	έτ. «Νικόφροδος»	43	7176	διπλήθε Κων) πολιν 4 'Ιουν. διά Πολωνιαν
ΚΑΠΤΑΝΑΣΤΑΜΗΣ	έτ. «Μαρμπράδα»	49	7591	άνεχ. Σγκαπούρην ρόδες 29 Μαΐου διά Μπιτούγκ
ΚΑΠΤΑΝΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Εφ Μάρινερς»	60	7401	άνεχ. Επιλαμπόν πάνω 20 'Απρ. (επισκευαί)
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.	έτ. «Σάντα Σεαλίσιο»	60	8717	άνεχ. Μπαρμπάντος 4 'Ιουν. διά Σάντος
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΕΡΩΝΤΑΣ (δ.)	έτ. «Πουέρτο Ντάριεν»	43	7275	άνεχ. Τσιτανγκό 31 Μαΐου διά Καράτοι
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Γερόντινα»	51	8864	έφθ. Κάντλα 16 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΑΤΚΑΛ	έτ. «Μαρέρο»	60	8493	άνεχ. Αμέρεραν 7 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Ιντερ. ΣΠ Τρειντεράς»	62	9229	άνεχ. Ντόρμπαν 24 Μαΐου διά Κόρους Κρίστι
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Σάλιε»	43	7227	άνεχ. Μόζι 28 Μαΐου διά Σοντοσίμα (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Μπροστί Στάρ»	53	11164	άνεχ. Αντεν 2 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΡΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	47	8288	έφθ. Μοντεβίδεο 30 Μαΐου
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	έτ. «Λία»	34	2037	άνεχ. Βηρυτόν 3 'Ιουν. διά Γαλάτοι
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	39	5215	έφθ. Χιούστον 4 'Ιουν.
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Αφοι Βασιλία»	22	1584	έφθ. Μοντεβίδεο 29 Μαΐου διά Βάρναν
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Παλμύρα»	43	7312	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΣΙΑΝΑ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ανιούμόντε»	51	9956	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 Μαΐου
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	έτ. «Βασιλίκα»	53	1901	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 Μαΐου
ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ	έτ. «Καστρέντζα»	49	2351	ύπο παραλαβήν
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Γράτου»	44	7148	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 28 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνοπους»	60	10494	άνεχ. Σεσέμπιο 8 'Ιουν. δι' Ιντσόν</td

ΚΑΤΕ Ν. Λ.	έτ. «Αρόζα»	65	18723	άνεκ. Πειραιᾶ 25 Μαΐου διὰ Τεργέστον
ΚΑΤΙΓΚΩ (δ.)	Έφοδος Κολοκοτρώνη	50	11136	έφθ. Αρούρα 29 Μαΐου
ΚΕΙΠ ΝΕΡΙΤΑ	έτ. «Σαρόντιο»	57	9075	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 6 'Ιουν. διὰ Βακαγιάμα
ΚΕΙΠ ΝΤΑΛΕΜΟΣ	έτ. «Αστρονέντουνο»	50	12240	άνεκ. Πρίνα Ρούπερτ 25 Μαΐου διὰ Κίναν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κο - Βεντούρα»	62	10494	έφθ. Οζάκαν 7 'Ιουν.
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Λουκέρο»	44	5069	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 19 Μαΐου διὰ Σαγκάν
ΚΕΡΚΗΣ	έτ. «Ζαδέ»	47	2126	διπλήθε Κωνυ) πολιν 7 'Ιουν. διὰ Κωνστάντζαν
ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Επάρτο»	48	4030	έφθ. Χάιφα 9 'Ιουν.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΓΕΥΣ	έτ. «Περεύς»	56	8362	άνεκ. Νομέα 5 'Ιουν. διὰ Μιγιάζου
ΚΙΓΚ ΘΗΣΣΑΥΡΟΣ	έτ. «Σπάρτο»	57	9153	έπει. Νομέα 23 Μαΐου διὰ Νουμέα
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Ελλήνων. 'Αστηρ»	63	15740	έπει. Ήσσιν 49.26 B - 24.11 Δ 7 'Ιουν. διὰ Χούλλ
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	έτ. «Πύλος»	63	15378	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 5 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Ζαδέ»	39	4866	έφθ. Κόμπε 3 'Ιουν.
ΚΙΜΩΛΟΣ	έτ. «Αττικό»	48	1922	άνεκ. Μπ. "Αὔρες 8 'Ιουν. διὰ Χάιφα
ΚΙΩΝΙ	έτ. «Καλμάρ»	56	9403	διπλήθε Μπρουνόμπουτερ 6 'Ιουν. διὰ Λά Γκουλέτ
ΚΙΡΙΑΝ	έτ. «Οσεανικά ντε Τρανό.»	44	7060	άνεκ. Ταραγκόνα 5 'Ιουν. διὰ Κόπερ
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	εἰς Καρέτο απὸ 28 'Απρ. (έπισκευα)
ΚΛΑΥΔΙΑ	έτ. «Κλαυδία»	66	9844	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 24 Μαΐου διὰ Περοϊκόν Κόλπον
ΚΛΕΙΟ	έτ. «Αντινόη»	55	8487	έφθ. Μορμουγάκο 30 Μαΐου
ΚΝΩΣΣΟΣ	έτ. «Κόκμιφτενς»	49	2146	έφθ. Χόγκ Κόγκ 9 'Ιουν.
ΚΟΜΟΙΤΕΝΕΣ (δ.)	έτ. «Μαρβενόύτσο»	50	9959	άργει. Πειραιᾶ απὸ 16 Φεβρ.
ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Πόρτλαντ»	56	20825	άνεκ. Πάτρας 6 'Ιουν. διὰ Θεσ) νίκην
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Διαμάντι»	59	10914	άνεκ. Ντακάρ 6 'Ιουν. διὰ Λάντς "Εντ
ΚΟΡΩΝΙΣ	έτ. «N.E.K.»	46	2361	ύπο παραλαβήν
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	έτ. «Κάντια»	50	10315	άνεκ. Ντώρμπαν 16 Μαΐου διὰ Πουάντ Νούάρ
ΚΡΗΤΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	έτ. «Βογιατζίδης	21	1187	έφθ. Ντάρι ελ Σαλάμ 8 'Ιουν.
ΚΡΗΤΗ	έτ. «Κρόνιος»	44	7207	διπλήθε Κωνυ) πολιν 5 'Ιουν. διὰ Τουάφ
ΚΡΟΝΙΟΣ	έτ. «Μαρβενόύτσο»	51	2372	έφθ. Πειραιᾶ 27 Μαΐου
ΚΡΟΝΟΣ	έτ. «ΕΛ Σακο»	48	8610	έφθ. Χαραμάχρ 15 Μαΐου
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Μίραμάρ»	59	9360	άνεκ. Νανάμιο 1 'Ιουν. διὰ Νότ. Αφρικήν
ΚΥΘΗΡΑ	έτ. «Ζαδέ»	52	5156	έφθ. Γύνια 3 'Ιουν.
ΚΥΘΟΝΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	46	3648	άνεκ. Αμδούργον 30 Μαΐου διὰ Μπ. "Αὔρες
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ. «Ζαφίρ»	39	3287	έφθ. Κωνυ) πολιν 8 'Ιουν.
ΚΥΜΑ	Ρούσσος & Σιά	38	2838	άνεκ. Αλεξανδρείαν 7 'Ιουν. δι' Ελλάδα
ΚΥΠΡΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	έφθ. Χαραμάχρ 5 'Ιουν.
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Κυρά»	49	2032	έφθ. Δάντιας 4 'Ιουν.
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άρα»	56	9086	έφθ. Γενόβαν 14 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΥΡΑ ΜΑΡΘΑ	έτ. «Λιμπανο»	43	7291	άνεκ. Ντώρμπαν 24 Μαΐου διὰ Καράται
ΚΥΡΙΑΚΗ	έτ. «Άλχαίμο»	45	3312	άνεκ. Πουύλο Μπούκομ 29 Μαΐου διὰ Κίναν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	έτ. «Καπέτων Διαμαντῆς»	66	20516	άνεκ. Καζαμπλάνκα 5 Μαΐου διὰ Κίναν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Π. Κ.	Ίω. Κατσουλάκος	38	4840	έφθ. Σαίν Ναζαΐρ 10 Μαΐου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Έλληνικά συμφέροντα	23	1200	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ	«Ελληνικά θαλάσ. Μεταφ.»	57	10044	έφθ. Σαγκακόν 25 Μαΐου
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Καραδένα»	44	7077	έφθ. Μπέλεμ 15 Μαΐου
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Λ. Κ. Μιχαλος	54	8063	άνεκ. Ρόττερνταν 11 Μαΐου διὰ Κεϋλάνην
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	έτ. «Μάρφο»	67	15355	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουν. διὰ Τόκιο
ΚΩΣΤΑΦΩΡΑ	έτ. «Λεντούμα»	53	5921	άνεκ. Ντώρμπαν 1 Μαΐου διὰ Γαλλίαν
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωστής»	44	7263	προσήραξεν εἰς θεοί 11.11 Β - 16.44 Δ 3 'Ιουν.
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Λόδς Χερμανος»	56	8474	άνεκ. Αγ. Θραγκίδοκον 29 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	έτ. «Αίτζιαν»	65	14088	έφθ. Νέαν 'Υρκην 1 'Ιουν.
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	έτ. «Οσεανίκ»	56	8108	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 26 Μαΐου διὰ Καντώνα
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΟ	Ίω. Κολοκοτρώνης κ.λ.π.	51	3435	άνεκ. Γιοκοχάμαν 23 Μαΐου διὰ Χοινκάγκ
ΛΑΙΔΑΨ	έτ. «Λόπος»	43	3886	άνεκ. Κολόμπο 7 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΛΑΙ'ΟΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ	έτ. «Κούπτεκαλ»	49	2273	πενάκη 14 Μαΐου διὰ Κουάντσου
ΛΑΙ'ΟΝ ΟΦ ΜΑΡΑΘΩΝ	έτ. «Χρισιούμ»	50	2494	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)	έτ. «Άττικα»	60	14431	έφθ. Βακαγιάμα 18 Μαΐου
ΛΑΜΠΡΟΣ Μ. ΦΑΤΣΗΣ	''Θ. Γ. Μεταζές	48	999	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΛΑΣΣΗ ΙΙΙ	έτ. «Ντιαμάντε»	62	10515	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 15 Μαΐου διὰ Κίναν
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Κάλαος	53	1887	έφθ. Πειραιᾶ 31 Μαΐου
ΛΕΝΚΩ	έτ. «Θεοδώρα»	46	3495	εξωκάλειν εἰς Νοδορωσίδοκν 30 Μαΐου
ΛΕΟΝΑΡΔΟΣ	έτ. «Άστρο Ντινάμικο»	49	7557	άνεκ. Μπαλίκπαν 5 Μαΐου διὰ Μενάντο
ΛΕΥΚΑΔΙΟΣ	έτ. «Σκάραστελ»	36	4997	άνεκ. Μπότουντον 23 Μαΐου διὰ Μπ. "Αὔρες
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ	Άχ. Χαλκούπος	50	8408	άνεκ. Κέιπ Τάουν 31 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΛΕΩΝΗΣ	έτ. «Φαιρόπος»	65	15738	έφθ. Πόρτ Καρτιέ 10 'Ιουν.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Άστρο Μαντάτο»	59	12843	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 2 'Ιουν. διὰ Περοϊκόν Κόλπον
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Τρανσαπούφικ»	52	4995	έφθ. Χιούτον 9 'Ιουν.
ΛΙΒΟΡΝΟ	Λ. Κ. Μιχαλος	43	7291	άνεκ. Ντώρμπαν 30 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΛΙΔΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «ΣΠ. Κλόδρου»	35	5228	άνεκ. Πόρτ Ελιζάρεθ 25 Μαΐου διὰ Ραγκούν
ΛΙΔΛΥ	έτ. «Μαρκόνα»	51	4142	έφθ. Σάρρεστον 8 'Ιουν.
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	έτ. «Τόρρες»	62	10833	άνεκ. Καράτοι 7 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΛΙΝΔΑΟΣ	έτ. «Μαρδίεντο»	60	14302	έφθ. Πειραιᾶ απὸ 20 Μαρτ.
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Κάλαο»	51	2428	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΛΙΣΣΑΒΑΩ	«Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	έφθ. Πειραιᾶ 2 'Ιουν.
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	έτ. «Μαρδύκρο»	38	2588	άνεκ. Ζευμπρούκε 31 Μαΐου διὰ Μερσίνα
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Στάνιμορ»	51	11317	άνεκ. Βαλτιμόρων 6 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥΓ' Δ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	έτ. «Ιόνιαν Ναθιγκ.»	64	9615	έφθ. Ρόττερνταν 11 'Ιουν.
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	έτ. «Λιμνισμ»	42	7080	έφθ. Σφάξ 30 Μαΐου
ΛΟΥΚΙΑ Μ.	έτ. «Μουζάκης»	46	4249	άνεκ. Καράτοι 3 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΛΟΥΚΙΑ Ν.	έτ. «Ελδίρια»	44	7244	έφθ. Καράτοι απὸ 20 Μαρτ.
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Ιατρού»	48	1600	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΜΑΓΚΑΝΑ	έτ. «Μίνιμαρ»	68	22250	εἰς Εμέδον υπὸ ουμπλήρωσιν
ΜΑΙΡΗ	«Ελληνικ Μπλάκ Τράνσον.»	67	38286	άνεκ. Πιοκοχάμαν 2 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	έτ. «Αργκ Σίππιγκ»	64	2763	διπλήθε Έσκούμινς 25 Μαΐου διά Ρότσεστερ
ΜΑΝΙΤΚΟ	έτ. «Μανδάκι»	45	7021	άνεκ. Τάμπαν 11 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΜΑΝΑΡΑΚΙ	έτ. «Μοτοργάνθες»	55	8526	άνεκ. Βανκούμπερ 3 'Ιουν. διά Κίναν
ΜΑΝΕΣ	Μαρκαντωνάκης	37	1322	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΜΑΝΟΓΟΣ	έτ. «Ντορικάτ»	37	1344	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΜΑΝΙΝΑ	έτ. «Βαρνίμα»	51	11022	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)	έτ. «Ελλην. Δεξαμενοπλοία	45	3766	άνεκ. Τζακάρτα 21 Μαΐου διά Πλατζού
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	έτ. «Μαντώ»	30	1041	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Σαρίτα»	44	2902	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΜΑΟΥΝΤ ΣΙΝΑΙ	Ίω. Λάτοπς	45	9900	άνεκ. Ντώρμπαν 4 'Ιουν. διά Τόκιο
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (έπι.δ.)	έτ. «Πιθαγόρας»	51	16440	άνεκ. Γκαέτα 21 Μαΐου δι' Αλγερίου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΙΙ (δ.)	έτ. «Μαρκορίεντε»	66	18569	άνεκ. Τούμπα 2 'Ιουν. διά Γκουιμάρας
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Μαργκετίνα»	53	11376	διπλήθε Παναμά 9 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.)	έτ. «Τέένεραλ Κάρριερς»	49	4316	έφθ. Πόρτ Σουδάν 2 'Ιουν.
ΜΑΡΓΚΕΤΙΝΑ	έτ. «ΕΛ - ΠΑ.»	66	10123	διπλήθε Παναμά 8 'Ιουν.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Ιντ. Ντιβέλοπεντη»	44	2958	άνεκ. Ρόττερνταν 19 Μαΐου διά Μπάχια Μπλάνκα
ΜΑΡΘΑ (δ.)	έτ. «Μπέκος»	50	2853	άνεκ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουν. διά Λός Αντζελες
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ	Μπιτρόπουλος & Σιά	32	1597	άνεκ. Τσάρλεστον 2 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μάρθα»	39	1506	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ III	Δημ. Γιολδάσος	53	825	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΛΗ	έτ. «Μάρεμαρ»	56	8799	έφθ. Πειραιᾶ 17 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Ε. (δεξ.)	έτ. «ΕΛ - ΠΑ.»	52	10607	έφθ. Αγ. Θραγκίδοκον 6 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άνεκ. Μπ. Αύρες 4 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΜΑΡΙΑ Μ.	Α. Μπινιάρης κ.λ.π.	48	2661	άνεκ. Μιζουίμια 7 'Ιουν. διά Σακάντε
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πλαστόνι»	41	5294	διπλήθε Κωνυ) πολιν 30 Μαΐου διά Γαλάτοι
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ (δ.)	έτ. «Σαλίδη»	58	12512	άνεκ. Ούμεα 5 'Ιουν. διά Βοστάνην
ΜΑΡΙΑ Π.	έτ. «Προσπερίτας»	49	2334	άνεκ. Μπαλμπάδα 4 'Ιουν. διά Κιουράσσο
ΜΑΡΙΑ Τ.	έτ. «Ελεύσον»	36	1597	άνεκ. Πειραιᾶ 28 Μαΐου διά Δυρράκιον
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	έτ. «Μαρκαρίνο»	43	7219	άνεκ. Ντακάρ 29 Μαΐου διά Μαντράς
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανθίστα»	57	10314	έφθ. Πουύλο Μπούκομ 6 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΜ (δ.)	έτ. «Ντόραντο»	55	12951	άνεκ. Σάροχ 2 'Ιουν. διά Νέαν 'Υρκην

ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	'Ιω. Λάτοπς	50	16394	διπλήθε Κων) πολιν 4 Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ V.	έτ. «Ουάϊτ Στάρ»	40	9255	έφθ. Πόρτ Σουδάν 26 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗ	'Ιω. Λάτοπς	37	23732	όργει 'Ελευσίνα από 20 Απρ. 1967
ΜΑΡΙΓΟ	Α. & Μ. Μπουσόες	47	1595	έφθ. Ντουάλα 30 Μαΐου
ΜΑΡΙΓΟ ΓΕΜΕΛΟΥ	«Γέμελος Μαρ. Έντερπ.»	68	10016	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΜΑΡΙΓΟ φ.	έτ. «Ποδόσι»	53	5842	έφθ. Βούδαν 23 Μαΐου
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Αιλάντερς»	55	5118	άνεχ. Ούμπε 10 Απρ. διά Βανκούμερ
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Μαροέντα»	56	8959	έφθ. Χοραμσάχρ 27 Μαΐου
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έλληπνικα συμφέροντα	24	2359	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΛΕΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «ΝΕΚ»	53	15789	άνεχ. Αύγουσταν 8 Ιουν. διά Σάν Νικολας
ΜΑΡΙΛΕΝΑ Π.	έτ. «Μαριλένα»	52	8151	άνεχ. Σάντος 6 Ιουν. διά Γένοβαν
ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	44	7279	έφθ. Μαντράς 31 Μαΐου
ΜΑΡΑΙ (δ.)	έτ. «Μάρπι»	59	20827	διπλήθε 'Ακρωτήριον 27 Μαΐου διά Πόρτλαντ (Με)
ΜΑΡΜΙΝΑ	N. Γκουνάς	44	2817	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΟΥΛΙΟ Β.	έτ. «Βουλκάν»	50	1694	έφθ. Βούδαν 6 Ιουν.
ΜΑΡΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιθερσάλ»	55	9125	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 28 Μαΐου δι' Εύρωπην
ΜΑΡΤΣΥ (δ.)	'Ιω. Λάτοπς	52	11197	έφθ. Πειραιά 6 Μαΐου
ΜΑΡΥΣΠΑ	έτ. «Άλμπατρος»	54	3315	εις Σουεζ από 12 Απρ.
ΜΑΡΩΝΙΑ	έτ. «Πλαίτ Σιππιγκ»	49	5038	άνεχ. Λάς Πάλας 7 Ιουν. δι' Άμβούργον
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9168	έφθ. Βρέμην 8 Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνδια»	57	8906	άνεχ. Μπαρείν 8 Ιουν. διά Νταμάμ
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	έτ. «Μιραλάγκο»	55	7471	άνεχ. Κέιπ Τάουν 28 Μαΐου διά Δυρράχιον
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Αύτολυκος»	57	6057	έφθ. Παλέρμο 1 Ιουν.
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοτάν»	57	9168	άνεχ. Ντακάρ 28 Μαΐου διά Κίναν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	'Ελληνιν Μαριτ. Τρασον.	65	14264	άνεχ. Φρομάντλ 14 Μαΐου διά Σαβάνναν
ΜΕΛΕΤΙΟΣ	έτ. «Μαρσεγκούρο»	44	7277	έφθ. Καλκούτταν 5 Ιουν.
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. Μέλνταφ	38	5226	άνεχ. Λά Γκουλέτ 23 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΜΕΛΙΤΩΝ	έτ. «Φρόντον Ίντερκοντ.»	68	10100	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 Μαΐου διά Μουροράν
ΜΕΛΕΤΗΜΙ	έτ. «Γιουνιθέρσοα Τράμπι»	42	7262	άνεχ. Τιμπά 19 Μαΐου διά Κασσιούν (ΕΠΩΛ. πρός διάλ.)
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Σ.Γ. Γουαίπιδ»	45	7313	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 29 Μαΐου δι' Αύγουσταν (ΕΠΩΛ.)
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαρπρέσιο»	46	3949	άνεχ. Αμέρερο 30 Μαΐου διά Δουνκέρκην
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αίτζιαν Θράτι»	60	14431	διπλήθε Παναμά 2 Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΙΣ	έτ. «Ρούσσα»	44	7282	άνεχ. Χιουστόν 5 Ιουν. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΜΗΛΕΑ	έτ. «Τραμουντάνα»	46	5836	άνεχ. Βερακρούζ 9 Ιουν. διά Στεττίνον
ΜΗΤΕΡΑ	έτ. «Ατλαντική»	43	7131	άνεχ. Βούδαν 1 Ιουν. διά Πόρτ Όκα
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Ακμής»	49	9004	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 Ιουν. διά Γουαμπόδα
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Σπάρτο»	45	5130	διπλήθε Παναμά 9 Ιουν. διά Νότ. Άφρικήν
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Κόστα τε Μάρφιλ»	63	10514	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 5 Ιουν.
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μανφίλμπα»	49	8172	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 30 Απρ. διά Σαβάνναν
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Μαργυκούρντινα»	68	9101	έφθ. Ντάρεν 20 Απρ.
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάθες»	57	9200	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 30 Απρ. διά Σαγκάνη
ΜΙΝΑ	«Επαντοσική ΝΕΠΙΕ»	53	1972	άνεχ. Λισσαβώνα 6 Ιουν. διά Γάνδην
ΜΙΝΑ	έτ. «Βερίνε»	56	1961	άνεχ. Κέιπ Τάουν 23 Μαΐου διά Ντάμπιερ
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πιθαγόρας»	59	9855	άνεχ. Κέιπ Τάουν 9 Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΜΙΣΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	'Ιω. Λάτοπς	39	1552	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΧΑΗΑ	Xρ. Σαρλής & Σία	33	1503	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΧΑΗΑ Ε.	έτ. «Πινελέποντη»	56	6051	άνεχ. Λισσαβώνα 23 Μαΐου διά Λά Γκουαίρα
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	έτ. «Ταλαδέρα»	56	8046	άνεχ. Λονδίνον 6 Ιουν. διά Λήθ
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκρέαντα»	57	12230	διπλήθε Παναμά 9 Ιουν. διά Χονολουλού
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	έτ. «Μινιμίχ»	68	23067	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 6 Ιουν. διά Καζαμπλάνκα
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	έτ. «Στανίπα»	52	1965	άνεχ. Χογκ Κόγκ 10 Ιουν. διά Χοίχουν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκούρινταντν»	55	10013	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 5 Ιουν. διά Κοκούρα
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Βετακρούζ»	44	7289	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 1 Ιουν. διά Ροστόκ
ΜΠΙΛΙ	έτ. «Παν. - Οσεαν»	36	5275	έφθ. Σουεζ 18 Μαΐου
ΜΠΡΑΪΤ	έτ. «Μπράϊτ»	43	2836	έφθ. Τάιν 7 Ιουν.
ΜΠΡΟΔΕΡΣ	έτ. «Στύλκο»	50	2424	άνεχ. Σαλβαδόρ 4 Ιουν. διά Αύρες
ΜΠΡΟΥΚΙΑΛΑΝΤ	έτ. «Γιούνιον Έντερπράιζ»	39	3971	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Μαΐου
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γρεμή Ν. Άμερ.	34	2709	άνεχ. Σαλβαδόρ 4 Ιουν. διά Μπ. Αύρες
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Μύριαμ»	44	3889	διπλήθε Μπραλτάρ 29 Μαΐου διά Καζαμπλάνκα
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 1 Ιουν. διά Βιομάρ
ΜΥΡΕΙΝΗ (δ.)	Παπαδημητρίου	47	9957	άνεχ. Λάς Πάλας 9 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Σαλαμινία»	57	9345	διπλήθε Γιβραλτάρ 13 Μαΐου διά Κίναν
ΜΩΤΡΙΚ	έτ. «Βικτωριάνα»	56	5309	έφθ. Κοσιν 8 Ιουν.
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λίμηπρα»	58	13152	έφθ. Μάλταν 2 Ιουν. (επισκευαι)
ΝΑΙ'ΑΣ Κ.	έτ. «Λουτοκατ»	50	5326	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 2 Ιουν. διά Τζακάρτα
ΝΑΙ'Σ	έτ. «Γκόμα»	51	2697	έφθ. Μομπάσα 27 Μαΐου
NANO	έτ. «Μαιανδρος»	50	1391	άνεχ. Λας Πάλας 21 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΝΑΥΣΙΠΟΡΟΣ	Βλαχάκος & Σία	44	1287	έφθ. Λάγκος 3 Ιουν.
ΝΑΥΤΙΔΑΣ	έτ. «Μαρκρεάντα»	46	2270	έφθ. Βαλτιμόρων 3 Ιουν.
ΝΕΑ ΜΟΝΗ	έτ. «Ινομάεν»	47	4981	άνεχ. Νεκοτέα 31 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΝΕΙΤΙΟΥΝ	έτ. «Επετέρια»	54	7968	άνεχ. Τάμπα 5 Ιουν. διά Σάντος
ΝΕΡΙΝΑ	Έλλην. ουμφέροντα	63	1247	άνεχ. Χάλιμοταν 6 Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Νέοτωρ»	49	2079	διπλήθε Κων) πολίν 5 Ιουν. διά Χερσώνα
ΝΕΦΕΛΗΝ	έτ. «Μηλάντανα»	53	8150	έφθ. Κούν Μπαίν 9 Ιουν.
ΝΕΟΟΣ	έτ. «Πολλίχρι»	56	7911	έφθ. Κέιπ Τάουν 5 Ιουν.
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	έτ. «Σκανδιναύιαν»	38	1770	άνεχ. Σαβόνα 7 Ιουν. διά Λέγκορν
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	48	2000	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 7 Ιουν. διά Ταβάου
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	49	1953	άνεχ. Κολόπω 24 Μαΐου διά Κίναν
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος	49	1851	έφθ. Γλασκώβην 8 Ιουν.
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	Α. Αθανασίδης	54	1964	διπλήθε Κων) πολίν 5 Ιουν.
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος	47	1953	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 10 Ιουν. διά Πόρτ Σουτεγκαμ
ΝΗΣΟΣ ΨΑΡΑ	έτ. «Βένυμουθ»	47	1700	έφθ. Πόρτ Σουτεγκαμ 6 Ιουν.
ΝΙΚΗΤΑΣ	Π. Τσενες κλ.π.	47	1528	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Μαρποίτεντα»	53	1503	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Σ. Νταϊφάς κλ.π.	44	3911	έφθ. Καλκούτταν 2 Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	έλληπνικα συμφέροντα	11	1459	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΟΥΛΗΣ	έτ. «Χαρικάτ»	47	2271	έφθ. Γένοβαν 27 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Σαν Βίκτωρες»	55	9242	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 1 Ιουν. διά Γουαμπόδα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εψήλων»	58	8460	έφθ. Καλλάδο 6 Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.	έτ. «Φράνκο»	44	7179	άνεχ. Αθάναν 4 Ιουν. διά Μπάχια Χόντα (Κούθα)
ΝΙΚΟΛΗΣ Μ.	έτ. «Μιλιτάδης»	44	7176	έφθ. Σάγκουα από 4 Μαρτ. 1967
ΝΙΚΟΣ	Μαίρη & Γεώργ. Αντωνάτος	20	1283	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Βάριμπρος»	49	15980	διπλήθε Παναμά 18 Μαΐου διά Κουιντέρο
ΝΙΚΟΣ Σ.	έτ. «Τρικοντινένταλ»	44	7180	άνεχ. Μπέρια 31 Μαΐου διά Λομπίτο
ΝΙΝΗ	έτ. «Οδ. Σίπιπικη»	62	28651	άνεχ. Ντάμπιερ 21 Μαΐου διά Δουνκέρκην
ΝΟΡΘ ΒΑΙΓΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Παγκαλάντες»	60	10236	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαμάντες»	57	10904	έφθ. Φούσικι 5 Ιουν.
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πανκοκούστα»	58	10662	έφθ. Κίνκοταν (Ζαμ.) 4 Ιουν.
ΝΟΡΘ ΚΙΤΚ	έτ. «Πασιφίκ Κάρριερς»	66	25820	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Ιουν. διά Πόρτ Ετιέν
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πριάμ»	59	12390	άνεχ. Μπαντάρ Μαχούσαρ 29 Μαΐου διά Σάντος
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πουερτό Ρίολ»	59	8646	έφθ. Κολόμπο 6 Ιουν.
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πάντο»	58	8639	άνεχ. Νέαν Όρλεαντ 1 Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΕΣΣ	έτ. «Πριντοπάιε»	61	15092	άνεχ. Σπέτζια 10 Ιουν. διά Παρανάγκουα
ΝΟΡΘ ΧΑΙ'ΝΕΣ	έτ. «Άλκο»	62	15110	άνεχ. Μπ. Αύρες 9 Ιουν. διά Ραβέναν
ΝΟΥΦΑΡΟ	«Μεσογειακή - Βαλκανική»	48	2302	άνεχ. Βαλτιμόρων 24 Μαΐου διά Νέλων (Ν.Β.)
ΝΤΑΡΑΙΝΤΙΚ	A. Παναγάκος	50	2484	άνεχ. Ταραγκόνα 5 Ιουν. διά Βαλένθια
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αργαντόνιος»	62	14150	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 Ιουν.
ΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Γλυφάδα»	36	2763	άνεχ. Ντακάρ 9 Ιουν. διά Κόνακρυ
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Παν. - Εουρόπα»	57	7285	έφθ. Χάμπτον ρόδας 9 Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	έτ. «Ηροδότης»	56	8716	άνεχ. Μπρούμπαιν 8 Ιουν. διά Κεύλαννη
ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ	έτ. «Μπορμπερέκτα»	59	13365	έφθ. 'Αμπέρον 8 Ιουν.
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Νύμφη»	54	8251	άνεχ. Λάς Πάλας 22 Μαΐου διά Χοραμσάχρ
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	έφθ. Χαμίνα 31 Μαΐου
ΟΘΩΝ	έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 31 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΧΟΠ	έτ. «Αργυρός»	42	5312	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 Ιουν.
ΟΛΓΑ	έτ. «Εφοπλιστική»	44	7284	έφθ. Κασιούνγκ 24 Μαΐου
ΟΛΓΑ	έτ. «Ολγα Σ.»	48	2372	άνεχ. Θέουστα 4 Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	έφθ. Νεάπολιν 11 Ιουν.

ΟΑΝΤ ΝΤΡΗΜ		έτ. «Σάν 'Ανδρέας»	47	1831	άνεχ. Λάς Πάλμας 23 Μαΐου διά Καμπίντα
ΟΛΥΜΠΙΚ		«Έλλην. συμφέροντα	37	2312	έφθ. Γλασκώθην 7 'Ιουν.
ΟΜΑΔΑ		έτ. «Ομάλα»	50	5593	έφθ. Λάγκος 6 'Ιουν.
ΟΝΕΣΤΙ		έτ. «Μερτέόρβι»	47	1663	έφθ. Θεο) νίκην 31 Μαΐου
ΟΝΗΣΙΔΟΣ		έτ. «Σαλαμίς»	39	5235	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 15 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΟΝΤΡΥ		Κ. Γράτσος	45	7258	έφθ. Ντουμπάι 5 'Ιουν.
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ		έτ. «Αστροκρεοίντο»	56	10929	έφθ. Πόρτ Σουτέγχαμ 6 'Ιουν.
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ		έτ. «Αστρομπρίλλο»	57	9367	άνεχ. Μπούφαλο 7 'Ιουν. δι' 'Ασταμπούλα
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΪΝΕΡ		έτ. «Ορίεντ Μάντ 'Ηοτ»	45	7787	άνεχ. Ντώρμπαν 4 'Ιουν. διά Μιλγουώκι
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Ορίεντ Μάντ 'Ηοτ»	64	9483	διπλήθε Παναμά 6 'Ιουν. διά Πουσάν
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ		έτ. «Αστρονάτο»	49	5684	άνεχ. Σάρνια 9 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΟΡΦΕΥΣ		έτ. «Ορφεύς»	56	9942	έφθ. Ρότερνταν 31 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ		έτ. «Πηγασός»	61	16622	άνεχ. Χακοδάπτην 2 'Ιουν. διά Βανκούμερ
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ		έτ. «Ουλτραραρίν»	56	10120	έφθ. Οντα 4 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝΙΚ		έτ. «Οσεανίκι»	61	10996	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 9 'Ιουν.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΑΙΓΑΝΤ		έτ. «Αρκελόιος»	50	2529	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Ιουν. διά Σάντος
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ		έτ. «Ούλυσσες Σίπιπινγκ»	54	2731	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 4 'Ιουν. διά Ρότερνταμ
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ		έτ. «Αντικλεία»	50	3187	άνεχ. Μοντεβίδεο 4 'Ιουν. διά Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.		έτ. «Βαλντόρο»	63	15370	έφθ. Πουλόκομ 6 'Ιουν.
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ		Δ. Δραγώνας & Σιά	49	1238	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΦΗΛΙΑ		έτ. «Ωφέλεια»	53	2204	ύπο παραλίων
Π. ΣΥΑΛΑΣ		έτ. «Ρίμνες»	47	2740	έφθ. Αμπιτζάν 13 Μαΐου
ΠΑΙΑΝ		έτ. «Ρέγιες»	60	9317	άνεχ. Μη. Αύρες 15 Μαΐου διά Μόζι
ΠΑΙΚ' ΚΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσέανο»	58	23607	έφθ. Ρότερνταν 9 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ	(δ.)	έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	56	16250	άνεχ. Χαμπίτον ρόδος 28 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΠΑΝΑΓΙΑ		έτ. «Αγγελάκης»	51	5170	άνεχ. Αντεν 3 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΣΙΑΝΗ		Γ. Φουντουλάκης	22	2759	άνεχ. Μπάρα 1 'Ιουν. δι' 'Ακαμπα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ		έτ. «Γουιαντόρο»	44	7251	άνεχ. Αύγουστον 22 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ		έτ. «Άκμε»	57	10508	έφθ. Βανκούμερ 4 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.		έτ. «Τζένεραλ-Μαρ. Έντερ.»	47	2576	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.		Τσουρινάκης	39	2456	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ		Ν. 'Αλαφάσος	50	1012	έφθ. Λίθερπουλ 29 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 27 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΙΙ		Π. Κουλούρης	47	1346	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ		έτ. «Ρίμνες»	50	5593	έφθ. Τζακάρτα 26 Μαΐου
ΠΑΝΔΩΡΑ		έτ. «Αριρούντο»	47	2811	έφθ. Κεπ Τάουν 4 'Ιουν.
ΠΑΝΕΞΠΟΡΤΕΡ		έτ. «Μαρτρόφικο»	44	7233	έφθ. Καλκούτταν 12 Μαΐου
ΠΑΝΟΣ		έτ. «Ντά Κόστα»	45	4229	άνεχ. Σουεζ 20 Μαΐου διά Κολόμπο
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (δ.)		έτ. «Μαρπρογκρέσο»	55	11430	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΤΕΛΗΣ		έτ. «Κάριες»	47	1997	έφθ. Ραγκούν 29 Μαΐου
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ		έτ. «Αστροπρόσπορο»	48	5146	άνεχ. Πούλο Μπούκον 31 Μαΐου διά Γουαμπόδα
ΠΑΝΩΡΑΙΑ		έτ. «Πλανωραία»	39	4550	εἰς φάλμουθ ἀπό 17 Μαρτ. (επισκευαί)
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΛΑΙΜΟΥ (δ.)		έτ. «Γεροντίνα»	59	13205	διπλήθε Πανομά 10 Μαΐου δι' 'Ιλιγκαν
ΠΑΡΙΣ		Ε. Σαρλας κ.λ.π.	54	2421	άνεχ. Τοινδάγκτα 3 'Ιουν. διά Γουαμπόδα
ΠΑΡΝΩΝ		έτ. «Κανέρο»	44	7371	έφθ. Κεπ Τάουν 4 'Ιουν.
ΠΑΣΧΑΛΗΣ		Μ. Γκιγκιλίνης-Δ. Καλκασίνας	36	1460	έφθ. Καράποι 29 Μαΐου
ΠΑΤΙΩΝΙΚ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	8984	άνεχ. Ρότερνταν 7 'Ιουν.
ΠΑΤΡΑΙ		Α. Χανδρής	50	16259	έφθ. Βρυττόν 7 'Ιουν.
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)		Ν. Σ. Βαρδινογιάννης	51	15861	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)		έτ. «Χρυσοβαλάντου»	55	2387	άνεχ. Λάς Πάλμας 6 'Ιουν. διά Βομβάνην
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ		Χρ. Μ. Σαρλπες	47	1800	άνεχ. Λάς Πάλμας 6 'Ιουν. διά Βομβάνην
ΠΕΛΑΣΓΟΣ		έτ. «Ντετέμπετα»	46	8590	διπλήθε Κων/πολιν 31 Μαΐου
ΠΕΛΑΣΙΑΣ		έτ. «Σάν Παντελεήμωνα»	41	3496	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 6 'Ιουν. διά Φρημάντλ
ΠΕΝΝΥ		έτ. «Πεντάς»	65	21374	άνεχ. Μπαντάρ Μαχάρδη 7 'Ιουν. διά Χάρηκ "Αϊλαντ"
ΠΕΝΤΑΣ		έτ. «Πανκόρωπο»	59	23601	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 3 'Ιουν. διά Βενγγάλην
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)		έτ. «Φράνικον»	48	1652	άνεχ. Λάς Πάλμας 7 'Ιουν. διά Ναγκόγια
ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)		έτ. «Περικλῆς»	56	20778	άνεχ. Λάς Πάλμας 7 'Ιουν. διά Ναγκόγια
ΠΕΡΑ ΚΑΙΠΠΕΡ		έτ. «Μονρόδια»	60	8962	άνεχ. Ράς Σουκερ 4 'Ιουν. διά Γιόρκταουν
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)		έτ. «Μαρνάτο»	63	33462	έφθ. Πειραιᾶ 22 Μαΐου
ΠΕΡΣΕΥΣ		έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	έφθ. Καράποι 6 'Ιουν.
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)		έτ. «Κάνονους»	56	15852	άνεχ. Αντεν 4 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΠΕΡΣΙΑΝ ΚΑΜΒΥΣΗΣ ΙΙ		έτ. «Μαρσιέρατα»	45	7643	έφθ. Νανταλί 31 Μαΐου
ΠΗΓΑΣΟΣ		έτ. «Κάνονους»	57	11089	έφθ. Ταϊμόντα 5 'Ιουν.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Τορκούάτο»	61	10072	έφθ. Ροζάριο 6 'Ιουν.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Ζαδέ»	41	3307	έφθ. Βοστώνην 9 'Ιουν.
ΠΙΝΤΑΡ		έτ. «Κομέρσιαλ Μαριτάιμ»	54	6154	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΙΣΤΙΑΣ		έτ. «Κύκκα»	43	1794	διπλήθε Μπράλταρ 3 'Ιουν. διά Θερμαντόρ
ΠΛΑΤΩΝ (δεξ.)		έτ. «Μαϊνόπους»	50	10776	άνεχ. Ταϊμόντα 3 'Ιουν. διά Θερμαντόρ
ΠΛΕΙΑΔΕΣ		έτ. «Μαρκομάντο»	63	10736	άνεχ. Οζακον 3 'Ιουν.
ΠΛΕΙΑΣ		έτ. «Κάνονους»	58	9603	άνεχ. Βαλένθια 7 'Ιουν. διά Κόπερ
ΠΟΛΑΡΙΣ		έτ. «Παναμάς»	54	8825	άνεχ. Μελβούρνην 5 'Ιουν. διά Νουμέα
ΠΟΛΙ		έτ. «Κάνονους»	61	9956	άνεχ. Αμμέρωστον 1 'Ιουν. διά Γλασκώδην
ΠΟΛΛΟΥΣ		έτ. «Μαροίμα»	49	2755	άνεχ. Νιούκαστο (Αύστρ.) 25 Μαΐου διά Τοινάμπο
ΠΟΛΥΔΩΡΑ		έτ. «Νάδα Στρόβηλη»	62	11135	έφθ. Βανκούμερ 6 'Ιουν.
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ		έτ. «Ατάλντα»	57	9797	έφθ. Ούλαν 6 'Ιουν.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.		Σ.ρ. «Ανδρεδόπης	43	14425	έφθ. Φρημάντλ 30 Μαΐου
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ		έτ. «Πολύφημος»	47	8485	άνεχ. Βιτόρια 1 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΠΟΛΥΦΗΜΟΣ		έτ. «Οσεανγουαίτης»	38	2561	διπλήθε Παναμά 28 'Απρ.
ΠΟΠΗ		έτ. «Πλειάς»	37	4840	έφθ. Βοστώνην 9 'Ιουν.
ΠΟΠΗ Π. Κ.		έτ. «Μαριντήλαι»	65	20529	έφθ. Πειραιᾶ 30 Μαΐου
ΠΡΙΑΜΟΣ		έτ. «Κωστογιάννης»	30	4184	άνεχ. Ρότερνταν 16 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΠΡΙΑΜΟΣ		έτ. «Νουέδα Σεβιλλά»	64	40098	έφθ. Μένα Αχμαντί 5 'Ιουν.
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)		έτ. «Λάτοσης	64	37987	άνεχ. Λάς Πάλμας 10 Μαΐου διά Πόρτλαντ (Με)
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)		έτ. «Νόρδερν»	54	16210	άνεχ. Μένα Αχμαντί 10 Μαΐου διά Καθασάκι
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)		έτ. «Κάνονους»	58	10996	άνεχ. Λάς Πάλμας 7 'Ιουν. διά Κίναν
ΠΡΟΚΥΩΝ		έτ. «Μαρενκάτο»	59	13116	άνεχ. Ταϊναραλ 13 Μαΐου διά Καλντέρα
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)		έτ. «Προμηθέυς»	68	35491	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 23 Μαΐου διά Σαγκάνην
ΠΡΟΩΔΟΣ		έτ. «Μαρπριό»	51	2063	

Your Agents AT JEDDAH Port
P.O.Box 205

Cables «ATASA»

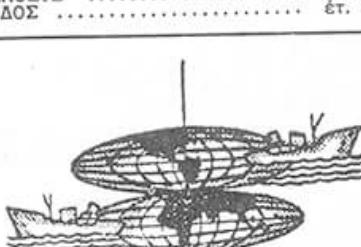
Tel. 5216

ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES

SHIPPING AGENTS AND STEVEDORES

Head Office : Gaabil Street,
Sharbatly Bldg.,
Jeddah, S. Arabia
Sub-Agencies : Yenbo - Gizan - Dammam

Directors : ANDREAS ELLINAS
MICHAEL ELLINAS
For Best Service, Quick
Despatch, Competitive Rates



ΠΡΟΣΩΡΟ		έτ. «Πρόσω»	68	35000	εις Ιαπωνίαν υπό συμπλήρωσιν
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ		έτ. «Μπλάκαιπ»	56	9218	άνεχ. Σιγκαπούρην 29 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΠΡΩΤΟΝ (μικτόν)		έτ. «Αστήρ»	60	18889	διπλήθε Παναμά 31 Μαΐου δι' Ειρηνικόν
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ		Ραφ. Μελαχροίνδς & Υιοι	21	1515	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΡΩΛ (δ.)		Ίω. Λάτσης	52	10224	έφθ. Βόλον 28 Μαΐου
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ		έτ. «Λαμία»	37	5910	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 16 Μαΐου διά Βρέμην
ΡΑΛΛΙΑ		έτ. «Μπλάου 'Ορίζων»	56	6055	διπλήθε Κων) πολιν 3 'Ιουν. διά Νοθορωσίοκν
PANTHANT MENT		έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	έφθ. Αμδέροαν 9 'Ιουν.
ΡΕΓΓΙΝΑ Δ. (δ.)		έτ. «Ναπέρ»	54	12858	άνεχ. Βομβάν 16 Μαΐου διά Περαικόν Κόλπον
ΡΙΟΝΤΟΡΟ		έτ. «Ανεσίς»	55	7790	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 23 Μαΐου διά Μασσαλίαν
ΡΙΤΑ V.		έτ. «Ροχκαϊ»	51	2062	άνεχ. Άστοντόν 27 Μαΐου
ΡΟΔΟΠΗ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Βιρτούτων 5 'Ιουν.
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ		έτ. «Τραναπασίφικ»	45	3855	άνεχ. Βιρτούτων 3 'Ιουν. διά Λατάκια
ΡΟΥΛΑ		έτ. «Μπικνοναφίλδ»	48	5487	άνεχ. Μπέρια 24 Μαΐου διά Μακασάρ
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)		έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	άνεχ. "Αϊλ δύ Γκραίν 25 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)		έτ. «Κεραμίς»	56	21081	άνεχ. 'Αμδέροαν 24 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ		έτ. «Άσπιμη»	47	7173	άνεχ. Μόζι 25 Μαΐου διά Λός 'Αντζελες
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ		αδ. 'Αγγελάκη & Σία	47	1575	άνεχ. Μπαντάρ 'Αμπας 24 Μαΐου
ΣΑΛΑΜΙΣ (δεξ.)		έτ. «Μαγενίρ»	52	10081	άνεχ. Βενετίαν 7 'Ιουν. διά Νεάπολιν
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΛ		Κ. & Ν. 'Αρμενάκης	37	2409	διπλήθε Ούανταν 23 Μαΐου διά Μολέρτα
ΣΑΝ ΤΖΩΝ		έτ. «Βαλερόζα»	58	9104	άνεχ. Ντακάρ 18 Μαΐου διά Κίναν
ΣΑΝΚΤ ΤΖΑΚΟΜΗ		έτ. «Γλύκωκα»	43	1595	άνεχ. Λάγκος 3 'Ιουν. διά Ντακάρ
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ		έτ. «Σάντα Αλίσια»	63	13841	έφθ. Νιού Χάφεν 10 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΑΝΘΟΥΣΑ		Α. Ν. 'Αθανασιάδης	49	2681	έφθ. Ούμεα 29 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Κατερίνα»	20	1599	έφθ. Κάλει 1 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΚΡΟΥΖ		Γ. Φετούρης κ.λ.π.	36	1684	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΕ		έτ. «Σάντα Καικίλια»	60	8772	άνεχ. Μαλάρ 4 'Ιουν. διά Βαλπαραΐζο
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ		Α. Ν. 'Αθανασιάδης	49	1768	διπλήθε Γιβρατάρ 5 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΣΑΝΤΡΑ Ν.		έτ. «Σόμια»	47	8434	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 2 'Ιουν. διά Λουάντα
ΣΑΣ		Α'φοι Σιγάλα	40	5360	έφθ. Πειραιά 13 Μαΐου
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ		«Γιουν. Μαρίτ. 'Εντερπράϊ»	46	3921	άνεχ. Ξέρον 3 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)		έτ. «Κάνονους»	55	16241	άνεχ. Μένο 'Αχμαντί 5 'Ιουν. διά Ταιβάν
ΣΕΡΙΦΟΣ		έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	63	3098	έφθ. Γκοτεμπουργκ 1 'Ιουν.
ΣΗ ΜΠΡΑΙΤ		έτ. «Μαρέστε»	50	2837	άνεχ. Μένο 'Αχμαντί 2 'Ιουν.
ΣΗΛΑΒΑ (δ.)		έτ. «Αστροέστε»	51	11102	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 5 'Ιουν. διά Ντουμάι
ΣΗΜΠΕΡΝΤ (δ.)		έτ. «Μαρίνι»	52	11705	μετωνυμόθιο «ΣΩΒΕΡΗΛΑ»
ΣΙΛΒΕΡ ΚΡΕΣΤ		έτ. «Σιλβερ Κρέστ»	51	2691	υπό παραλαβήν
ΣΙΜΟΣ		έτ. «Αμάντα»	43	7275	άνεχ. Μανάσιον 31 Μαΐου διά Μπέλευ
ΣΙΜΠΑ		έτ. «Κατάνι»	48	5957	άνεχ. Ντώρμπαν 19 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΣΙΜΠΙΑ		έτ. «Σιμπιά»	46	2010	διπλήθε Μπρόνιμπούστελ 20 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΣΙΣΟΥΛΑ		έτ. «Αριστείδης»	40	4499	άνεχ. Τζιμπούζι 24 Μαΐου διά Βραζίλιαν
ΣΙΦΟΝΟΣ		έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	62	3097	άνεχ. Αλεξανδρείαν 10 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΣΚΙΝΟΣ		έτ. «Μαρμάνα»	53	2340	μετωνυμόθιο «ΣΩΒΕΡΗΛΑ»
ΣΚΟΠΕΛΟΣ		έτ. «Κόραλ»	48	3745	έφθ. Φόττερνταμ 8 'Ιουν.
ΣΜΑΡΑΓΔΗ		έτ. «Σήνγκαλ»	53	3011	αργει Κυνόδουραν άπο 25 'Απρ. 1967
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ		έτ. «Ναυαρίνο»	37	2160	διπλήθε Μπρόνιμπούστελ 21 Μαΐου διά Κρότον
ΣΟΥΚΙ		έτ. «Φράνκο»	28	1660	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ		Χρ. Σαρλής & Σία	45	1598	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ		έτ. «Λεόσταμ»	29	7030	άνεχ. Αθάναν 21 'Απρ. διά Νουεβίτας
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ		έτ. «Εντίθδορ»	47	5000	άνεχ. Χινάκηκ 30 Μαΐου διά Μπαγκόκ
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΣΗΜΑΝ		έτ. «Ελλην. ουμπερόντα	50	6557	υπό παραλαβήν
ΣΠΑΡΤΟ		έτ. «Σπάρτο»	57	9460	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 2 'Ιουν. διά Δυρράχιον
ΣΠΕΤΕΣΑΙ		έτ. «Σῆν Κρέστ»	42	5193	εις λορέντζο Μαρκές άπο 3 Μαρτ.
ΣΠΟΡΑΔΕΣ		έτ. «Ζάφερ»	43	3327	άνεχ. Όσδο 1 'Ιουν. διά Μάλταν
ΣΠΥΡΙΔΟΝ (δ.)		έτ. «Μαρφάμα»	54	12808	άνεχ. Πούντα Καρούτον 2 'Ιουν. διά Πόρτομουθ (ΗΠΑ)
ΣΠΥΡΟΣ		Καραγεώργης & Θανόπουλος	50	2460	άνεχ. Χιρόχατ 29 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)		Ίω. Λάτσης	26	5648	άνεχ. Αλεξανδρείαν 5 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΣΠΥΡΟΣ Δ.		Σπύρος Λάλης	40	2209	εις Πειραιά άπο 21 'Απρ. (έπισκευα)
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ		έτ. «Σουαρέζης»	59	10801	άνεχ. Καλλάρο 4 'Ιουν. διά Ταιμπότε
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Μ.		έτ. «Νίλοκαμ»	38	3304	διπλήθε Κων) πολιν 17 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Εντίνα»	56	8878	διπλήθε Παναμά 30 Μαΐου διά Λονδίνον
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Ποσειδώνια»	56	8789	άνεχ. Φρημάντηλ 23 Μαΐου διά Χοντέιντα
ΣΤΑΡ ΦΦ ΑΘΕΝΕΣ		έτ. «Στάρ οφ 'Αθενές»	44	1732	άνεχ. Αμπάνταν 21 'Απρ. διά Νουεβίτας
ΣΤΑΡΛΑΙΤ ΙΙ		έτ. «Κοντίνενταλ»	44	2341	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουν.
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Αστροβίθιο»	44	7223	έφθ. Μαντράς 8 Μαΐου
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)		έτ. «Στάυρος Σιπιπίγκ»	64	44726	άνεχ. Μένο 'Αχμαντί 1 'Ιουν. διά Λάντας 'Εντ
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)		Σ. 'Ελευθερίαδης	49	8630	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.		Στ. Μάτασς	45	4014	άνεχ. Θεύτα 24 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μ.		Στ. Μπαζεβάνης	47	1998	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ		«Εβική» Α.Ε.	39	7401	άνεχ. Κριτομπαλ 3 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ		«Γιουν. Μαρ. 'Εντερπράϊ»	52	2073	έφθ. Γκράντον 5 'Ιουν.
ΣΥΡΟΣ		έτ. «Σύραμαρ»	52	7146	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 16 Μαΐου διά Τοινβαγκτάο
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ		έτ. «Βαλίντα»	45	7767	άνεχ. Τάμπα 31 Μαΐου διά Λάντονγκρόνα
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Πολίνια 'Αρμαντόρα»	48	815	άνεχ. Κουβέιτ 3 'Ιουν. διά Μπάρσα
ΤΑΡΠΟΝ ΜΠΑΙΗ		έτ. «Τάρπον»	53	7564	έφθ. Λιοσιδώνα 5 'Ιουν.
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	56	20332	έφθ. Αμδέροαν 26 Μαΐου
ΤΑΥΡΟΣ		Π. Βράγκος	39	1502	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΑ		έτ. «Σαντιλάνα»	49	5610	άνεχ. Μελδόβουρνην 29 Μαΐου διά Λιβερπουλ
ΤΕΛΑΜΟΝ		έτ. «Πεντοπόρος»	56	9236	έφθ. Κόμπε 26 'Απρ.
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ		έτ. «Σύνεσις»	61	7558	άνεχ. Τζακάρτα 4 'Ιουν. διά Μπελαδάν
ΤΖΕΛΕΠΗΣ		έτ. «Αχ. Χαλκούνης»	56	7989	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 28 Μαΐου διά Τόκιο
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ		έτ. «Ρούμπισταρ»	62	16563	άνεχ. Σαουθμάπτον 2 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΤΖΟΥ'		έτ. «Σουλάγκ»	37	5556	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 5 'Ιουν. διά Κίναν
ΤΖΟΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)		έτ. «Θεο» νικη	65	40043	άνεχ. Χάθρων 9 'Ιουν. διά Σιδώνα
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (δ.)		έτ. «Βλασδόσσεαν»	53	12962	άνεχ. Κίνκοτων (Ζαμ.) 9 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΤΙΝΤΑΧΟΛ		έτ. «Θαλής»	43	4313	άνεχ. Αλεξανδρείαν 7 'Ιουν. διά Βιρτούτων
ΤΙΝΤΕΦΤΖΕΛ		έτ. «Σπλάίον»	53	4327	άνεχ. Ντακάρ 26 Μαΐου διά Δουνκέρκην
ΤΙΤΑΝ		Παπαχρήστου	47	1832	διπλήθε Μπρόνιμπούστελ 4 'Ιουν. διά Τάλλιν
ΤΟΥΓΙΤΚΑ		Β. Μακρής κ.λ.π.	45	1082	έφθ. Μεσσήνα 17 Μαΐου
ΤΟΥΛΑ Ν.		έτ. «Σησούιφτ»	53	3411	άνεχ. Λάς Πάλμας 30 Μαΐου διά Κίναν
ΤΟΥΛΑ ΣΥΛΑ		έτ. «Ετερνίτα»	56	8297	διπλήθε Κων) πολιν 22 Μαΐου διά Νοθορωσίοκν
ΤΟΥΡΚΙΑ		έτ. «Ελληνκόν» Α.Ε.	56	2863	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Ιουν.
ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΙΑΣΑΝΤΟΡ		έτ. «Τρέιντ Λάινς»	45	7635	άνεχ. Λός 'Αντζελες 26 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΤΡΕΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ		έτ. «Τρέιντ Λάινς»	45	7667	άνεχ. Λός 'Αντζελες 5 'Ιουν. δι' Ινδίαν
ΤΡΕΙΣ ΕΙΡΑΡΧΑΙ		έτ. «Ντάμιοντ φράντερζ»	65	15932	άνεχ. Φρημάντηλ 29 Μαΐου διά Κίναν
ΤΡΕΝΤΜΠΑΝΚ		'Ελληνικό ουμφέροντα	62	8741	εις Κυνόδουραν άπο 6 Δεκ. 1966
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)		έτ. «Προδιντένες»	48	11172	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 16 Μαΐου διά Περαικόν Κόλπον
ΤΥΧΩΝ		έτ. «Ιροπαρμ»	34	2353	μετωνυμόθιο «ΓΚΟΥΝΤ φόρτσούν» σημαία Παναμά
ΤΥΧΗ		έτ. «Αστροσίντ»	52	5410	άνεχ. Λιοσιδώνα 3 'Ιουν. διά Μπάρσαρ
ΥΔΡΑΙΟΣ III		Ραφαήλ - Μελαχροίνδς & Υιοι	38	5239	άνεχ. Μοντεβίδεο 3 'Ιουν. διά Πόρτο 'Αλέγκρε
ΥΓΙΑΤΙΑ (δ.)		έτ. «Υγιατία»	48	8583	άνεχ. Λοοέντζο Μαρέκς 25 Μαΐου διά Κοσίν
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)		έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ»	59	23678	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 11 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ		έτ. «Υπέρωμαχος»	37	4298	έφθ. Τοινβαγκτάο 22 Μαΐου
ΦΑΒΟΡΙΤΑ		έτ. «Διεθνείς Κρουαζιέραι»	50	4734	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 3 'Ιουν.
ΦΑΙΔΡΑ		έτ. «Μαρσόδιο»	65	15597	άνεχ. Ντακάρ 12 Μαΐου διά Κίναν
ΦΑΙΗ		έτ. «Κανάδη»	46	1334	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΛΗΡΩΝ		έτ. «Φάληρον»	39	1880	διπλήθε Κων) πολιν 2 'Ιουν. διά Τρίπολιν (Λιδάνου)
ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Σή Μίρο»	45	2878	ύπο παραλαβήν
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ		Πετσαγκουράκης & Τζαβάρας	22	3117	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΝΗ		Μουνδρέας	38	2564	άνεχ. Μαλάγα 29 Μαΐου δι' Οδησσόν
ΦΙΑΤΡΙΚ		έτ. «Επτανησιακή»	44	1596	έφθ. Μπαγιόν 28 Μαΐου
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ		έτ. «Μώρην»	56	5471	έφθ. Μτζάρα 4 'Ιουν.
ΦΛΩΡΑ		έτ. «Κέσοπιτ»	51	2277	άνεχ. Αντιγκούρα 2 'Ιουν. διά Φόρανς
ΦΛΩΡΑ Ν.		έτ. «Οσεανγουαίνης»	36	2642	άνεχ. Μπ. Αύρες 3 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΦΟΙΒΟΣ		έτ. «Διαπόρι»	54	3534	έφθ. Τοιαν

ΦΟΥΡΣΟΥΝΤ ΕΥΤΥΧΙΑ		56	1082	διπλήθε Κωνυμόπολιν 29 Μαΐου διά Γαλάτοι
ΦΡΑΝΣΙΣ		36	4345	έφθ. Ραγκούν 7 'Ιουν.
ΦΡΟΣΥΝΗ		43	6815	έφθ. Μείραια 3 'Ιουν.
ΦΡΥΔΙΩΤΗΣ		47	1106	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΡΩΣΩ ΜΑΝΟΛΙ		49	1987	όνεχ. Τζιμπούτι 2 'Ιουν. διά Μομπάσα
ΧΑΔΙΕΣ	M. Καπότας κ.λ.π.	27	2448	διπλήθε Κωνυμόπολιν 8 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΧΑΔΣΟΥΝΤ		46	1563	έφθ. Κόρκ 1 'Ιουν.
ΧΑΝΙΑ II	Μαρκαντωνάκης	47	1209	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		60	9319	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΧΑΡΑΥΓΗ (δ.)	I. Σ. Λάτος	44	11632	διπλήθε Λάντας 'Εντ 5 'Ιουν. διά Άλγκεθίρας
ΧΑΡΙΕΤ		46	6939	όνεχ. Τριπολίν (Λιδάνου) 2 'Ιουν. διά Λατάκια
ΧΑΡΙΛΑΟΣ (δ.)	Παπαδημητρίου	50	9787	έφθ. Νεάπολιν 20 Μαΐου
ΧΑΡΠΕΦΤΖΕΛ		53	4669	όνεχ. Βοστώνην 3 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΧΕΡΜΑΝΟΣ		44	2575	άργει Πειραιά ἀπό 27 Φεβρ.
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ		68	10121	έφθ. Τουτκορίν 6 'Ιουν.
ΧΙΑΝ ΚΑΙΤΑΙΝ		67	10086	έφθ. Ναγκόδια 7 'Ιουν.
ΧΙΑΝ ΣΕ-ΥΛΟΡ		68	10121	έφθ. Τόκιο 4 'Ιουν.
ΧΙΑΝΤΕ ΙΡΙΝΑ		44	2463	όνεχ. Γιαδάτα 1 Μαΐου διά Ναγκασάκι
ΧΙΑΝΤΕ ΜΑΝΙΤΑ		45	2464	όνεχ. Πόρτ Σουδάν 29 Μαΐου διά Τζέντα
ΧΙΟΣ	'Αφοι Κοντοῦ	44	1752	όνεχ. Καράτα 30 Μαΐου διά Αμδούργον
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ		53	8458	έφθ. Μπακόγκ 30 Μαΐου
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δεξ.)		53	11310	όνεχ. Βομβάνη 7 'Ιουν. διά Ντουρμάτι
ΧΛΟΗ (δ.)		54	16194	όνεχ. Βομβάνη 7 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΧΡΗΓΚΑΛ		45	2886	όνεχ. Κόπερβικ 5 'Ιουν. διά Λυμπέκ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Θ.		52	1224	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΙΣΤΟΓΙΑΝΝΗΣ		43	2074	όνεχ. Μελβούρνην 16 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ		45	4204	όνεχ. Μελβούρνην 16 Μαΐου διά Τσιγκτάσ
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ		49	7526	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΨΑΡΑ		25	958	όνεχ. Κέιπ Τάουν 6 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΨΑΡΑ (δ.)	«Μαρκομέροιο»	55	12534	όνεχ. Κέιπ Τάουν 6 Μαΐου διά Σιγκαπούρην

Tα υπό ζενας σημαντικά

ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ	(N.A.T.)	44	7212	όνεχ. Λός "Αντζελες 23 Μαΐου διά Μαζατλάν
ΑΓΑΠΗ (δ.)	(N.A.T.)	53	11417	διπλήθε "Εσκουμίν 31 Μαΐου διά Λουκέα
ΑΓΓΕΛΑ	(N.A.T.)	52	3694	έφθ. Πουέρτο Μπάριος 2 'Ιουν.
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	56	12230	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 12 'Ιουν.
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	(N.A.T.)	59	15660	όνεχ. Καράκας Μπάιν 10 Μαΐου διά 'Ινδιαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	48	8482	όνεχ. Τζιμπούτι 5 'Ιουν. διά Μορμουγκάδο
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	53	11133	όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 25 Μαΐου διά Πλατζού
ΑΓΗΝΩΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	43	7139	όνεχ. Μπέιρα 13 Μαΐου διά 'Ισπωνίαν
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	43	2847	διπλήθε Κωνυμόπολιν 23 Μαΐου διά Γαλάτοι
ΑΓΙΑ ΕΛΠΙΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	45	7132	όνεχ. Μομπάσα 6 'Ιουν. διά Γαλάτοι
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	56	20153	όνεχ. Μένα 'Αχμαντί 2 'Ιουν. διά Πούλο Μπούκομ
ΑΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	47	4805	εἰς θέσιν 32.57 B - 123.1 A 'Ιουν.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	43	7157	διπλήθε Κωνυμόπολιν 21 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	53	11010	όνεχ. Πουέρτο λά Κούντ 7 'Απρ. διά Βισκασέτ
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΑΙΝΑ	(N.A.T.)	43	7265	όνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 31 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	(N.A.T.)	56	20140	όνεχ. Ρότερντραν 23 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣIOS (κυπρ.)	(N.A.T.)	49	2358	όνεχ. Πούλο Μπούκοι 3 'Ιουν. διά Σαγκάπην
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ		40	2667	όνεχ. Λιοσαδάνην 4 'Ιουν. διά Καζαμπάλνκα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	53	11024	έφθ. Ρότερντραν 4 'Ιουν.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	53	13256	όνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Ιουν.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	56	15881	όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 6 'Ιουν. διά 'Ινδιαν
ΑΔΑΜΑΣ (π.)	(N.A.T.)	44	7265	όνεχ. Τουκούμην 26 Μαΐου διά Κουίνανά
ΑΔΕΛΦΟΙ		50	11665	έφθ. Νιού Ουαστιμίντερ 7 'Ιουν.
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	(N.A.T.)	56	8411	όνεχ. Ρότερντραν 7 'Ιουν. διά Αυθέροσαν
ΑΕΛΛΟ (δ.)	(N.A.T.)	57	20799	όνεχ. Λά Πλάτο 27 Μαΐου διά ΗΠΑ
ΑΖΑΝΤΕΧ		47	3000	όνεχ. Σιγκαπούρην 25 Μαΐου διά Ταϊβαν
ΑΖΟΥΕΡΟ (π.)	(N.A.T.)	44	7176	όνεχ. Ρεοφί 8 'Ιουν. διά Μακέιο
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ II (π.)	(N.A.T.)	47	7638	έφθ. Μπακόγκ 17 Μαΐου
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιδάνου)	(N.A.T.)	49	3484	όνεχ. Σουσα 4 'Ιουν. διά Μεθίλ
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	52	6333	έφθ. Ντάκαρ 14 Μαΐου
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)		30	4152	έφθ. Αντεντ 27 Μαΐου
ΑΗΣ ΣΠΥΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	48	2724	έφθ. Σαιν Ναζαρί 11 Μαΐου (μετωνομάσθη ΖΕΦΥΡΟΣ)
ΑΘΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	61	13360	έφθ. 'Αιβουργόν 3 'Ιουν.
ΑΘΕΝΙΚ (μικτόν)		67	44708	όνεχ. Χιροκάτα 30 Μαΐου διά 'Αιδάν
ΑΘΗΝΑ (μ.)	(N.A.T.)	63	30886	όνεχ. Κουάλα Ρούμι 30 Μαΐου διά 'Οζκάν
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	67	48747	όνεχ. Μίλφορτ Χάρεν 22 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	54	19462	έφθ. Ρότερντραν 6 'Ιουν.
ΑΙΑΣ (δ.)		53	12023	όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 2 'Ιουν. διά Μπαγκόκ
ΑΙΓΑΙΟΣ ΧΟΥΟΠ (κυπρ.)	(N.A.T.)	51	5678	όνεχ. Σαιν Τζών (N.B.) 25 Μαΐου διά 'Αδάναν
ΑΙΘΑΛΙΑ	(N.A.T.)	43	7248	όνεχ. Βιτόρια 21 Απρ. διά Αθάναν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗ	(N.A.T.)	67	28774	όνεχ. Κουάλα Ρούμι 30 Μαΐου διά Κόμπη
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(N.A.T.)	58	10018	όνεχ. Λός "Αντζελες 3 Μαΐου διά Μανζανίλο (Μεξ.)
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	58	10018	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 'Ιουν.
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΑΝ (κυπρ.)		58	933	έφθ. Μπέλεμ 7 Μαΐου
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΗ (κυπρ.)		58	933	όνεχ. Μπέλεμ 25 Μαΐου διά 'Ικούιτος
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	58	10020	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 3 'Ιουν.
ΑΙΟΛΟΣ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	43	7256	όνεχ. Θερέτα 21 Απρ. διά 'Αδάναν
ΑΙΣΩΡΟΣ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	52	11292	έφθ. Ρότερντραν 9 'Ιουν.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΑΛΑΝΤ	(N.A.T.)	57	8184	έφθ. Λός "Αντζελες 1 'Ιουν.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	(N.A.T.)	67	32644	όνεχ. Βιτόρια 3 Μαΐου διά Θουκουγά:άμα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ		67	32644	διπλήθε Παναμά 23 Μαΐου διά 'Ισπωνίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	(N.A.T.)	56	9090	όνεχ. Κοατζακόλκας 2 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΟΗ	(N.A.T.)	66	22362	έφθ. Βιτόρια 31 Μαΐου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	(N.A.T.)	66	22362	όνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Μαΐου διά Κόλπον (ΗΠΑ)
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	65	18452	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 'Ιουν.
ΑΚΕΡ	(N.A.T.)	42	7066	όνεχ. Χάμπτον ρόδες 8 'Ιουν. διά Τάμπα
ΑΚΙΚΟ	(N.A.T.)	43	8434	όνεχ. Χάμπτον ρόδες 24 'Απρ. διά 'Ινδιαν
ΑΚΜΑΙΟΝ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	49	11105	όνεχ. Μάλταν 31 Μαΐου διά Καραϊβικήν
ΑΚΜΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	44	7159	όνεχ. Πούλο Μπούκοι 1 'Ιουν. διά 'Ινδιαν
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	(N.A.T.)	68	25433	όνεχ. Ναγκόνια 29 Μαΐου διά δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	(N.A.T.)	68	25600	διπλήθε Παναμά 27 Μαΐου
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕ'ΙΣ	(N.A.T.)	68	28600	έφθ. Κόπτες υπό συμπλήρωσιν
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ		67	25168	έφθ. Ρότερντραν 5 'Ιουν.
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	(N.A.T.)	68	25168	διπλήθε Παναμά 6 'Ιουν. διά Κόλπον (ΗΠΑ)
ΑΚΟΥΑΤΙΚ (άγγλ.)		47	7173	όνεχ. Μπαλίκπανπαν 2 Μαρτ. διά Μπιτούγκ
ΑΚΟΥΑΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	57	9122	διπλήθε Λίζαρτ 5 'Ιουν. διά Κόρνερ Μπρουκ
ΑΚΟΥΑΤΙΚΑΙΙ	(N.A.T.)	49	2990	όνεχ. Φλωσιγκ 7 Μαΐου διά 'Αρχάγγελον
ΑΚΤΗ (δ.)		43	7224	εἰς Νεάπολιν ἀπό 24 Απρ.
ΑΚΤΙΣ		54	11738	όνεχ. Ράς Τανούρα 25 Μαΐου διά Θάιλαντ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	(N.A.T.)	67	14845	όνεχ. Τρινιτάντ 2 'Ιουν. διά Ντώρμπιαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ		58	10499	όνεχ. Βακανίδια 5 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)	(N.A.T.)	56	20926	όνεχ. Λός Πάλμαν 16 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.)		43	2908	όνεχ. Αλεξάνδρειαν 20 Μαΐου διά Βεγγάζην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	68	44646	όνεχ. Εσεντάν 3 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΜΑΡΗ		55	1879	έφθ. Βεγγάζην 25 Απρ. διά Γουαμπόδα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	42	7292	όνεχ. Ντακάρ 2 'Ιουν. διά Μασσαλίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (π.)	(N.A.T.)	45	3605	όνεχ. Ντώρμπαν 7 'Ιουν. διά Μογκαντίσιο
ΑΛΕΞΦΑΝ (παν.)	(N.A.T.)	43	3605	

ΑΛΙΑΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μανολίτο»	48	3630	έσθ. Πουέρτο Καμπέλο 29 Μαΐου
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	65	10865	έφθ. Κελούμπια ρίβερ 31 Μαΐου
ΑΛΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάστλη»	55	11971	άνεχ. Γκότεμπουργκ 6 'Ιουν. δι' Αύγουστου
ΑΛΚΜΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αλκμαν»	66	27985	άνεχ. Κούρε 7 'Ιουν. διά Πόρτ 'Ελιζαμπεθ
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Μαρ. Κάρριερς»	67	46401	έφθ. Κείτ Τάουν 17 Μαΐου
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στενάκας»	57	12630	άνεχ. Νέαν 'Υδακνη 26 Μαΐου διά Κιουρασσό
ΑΛΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 10 'Ιουν. δι' Ειδονυμάσου
ΑΛΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εθεργκλέιντς»	66	15650	έφθ. Αμέρσον 7 'Ιουν.
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιτζράου»	58	13023	άνεχ. Ο'ζάκαν 2 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΛΜΠΑΝΤΟΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ακονκάγκουα»	44	7276	έφθ. Μπ. Αύρες 7 'Ιουν.
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος Χόρνος»	43	7204	άνεχ. Αντοφαγκάστα 21 Μαΐου διά Μπουεναθεντούρα
ΑΛΜΠΙΝΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ορκάντος»	43	7260	ενεχ. Καλλαδ 7 'Ιουν. διά Σαλάδερρου
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	44	7270	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουν.
ΑΛΝΤΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλντα»	42	7489	άνεχ. Πούλοι Μπουκού 27 Μαΐου διά Μπαγκόκγ
ΑΛΦΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	41	7368	άνεχ. Άμερσον 8 'Ιουν. διά Μπ. "Αύρες
ΑΛΜΑΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντ Φίς»	46	2062	έφθ. Ρινιέκα 4 'Ιουν.
ΑΛΜΕΝΑΙΤΥ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐντ Τόμας»	52	4777	έφθ. Ειδονυμάσου 6 'Ιουν.
ΑΛΜΟΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	61	14073	διπλήθε Παναμά 26 Μαΐου
ΑΛΜΠΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδωρ»	44	10535	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 21 Μαΐου διά Πλατζού
ΑΛΜΙΘΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόμπιγκ & Θρέϋτιγκ»	39	5171	έφθ. Γδύνια 4 'Ιουν.
ΑΛΜΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτωρ»	44	7229	έφθ. Πενόγκ 3 'Ιουν.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταρούσιο»	44	7242	άνεχ. Ντώρμπον 2 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Χερόδος»	66	23571	άνεχ. Φουκουνιάμα 6 'Ιουν. διά Μαλαισίαν
ΑΝΔΡΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	13262	άνεχ. Ωάλιουσ 31 Μαΐου διά Κιουρασσό
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόθεαν»	55	21075	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 6 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραγία»	53	4577	άνεχ. Ρότερνταμ 5 'Ιουν. δι' Αμέρσον
ΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίστα»	65	15597	άνεχ. Νεάπολιν 6 'Ιουν. διά Μπ. Αύρες
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικη»	67	21423	διπλήθε Παναμά 6 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19125	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 29 Μαΐου διά Παναμά
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικη»	68	21426	άνεχ. Κόμπη 5 'Ιουν. διά Μπαλμπόα
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικη»	68	21420	άνεχ. Άραγκασάκι 4 'Ιουν. διά Μπαλμπόα
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεψύρη»	63	33375	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 21 Μαΐου διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΑΝΕΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδωρ»	43	10582	εις ταξίδια Άγγελειου - Μπεζάια (Μπουζί)
ΑΝΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρία της Λουρδοπης»	43	7314	έφθ. Ρότερνταμ 2 'Ιουν.
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	άνεχ. Τενερίφην 2 'Ιουν. διά Μπαχρέιν
ΑΝΝΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	άνεχ. Οκινώσια 16 Μαΐου διά Τζόλο
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Άννιτσα»	65	19758	άνεχ. Καλάδ 26 Μαΐου διά Καλέτα Πατίλος
ΑΝΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντ Ντάμιοντ»	56	9052	έφθ. Κόμπη 7 'Ιουν.
ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡΕΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντουσον»	44	10599	διπλήθε Παναμά 6 'Ιουν.
ΑΝΤΕΕ	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	54	4164	έφθ. 'Αμερίσον 6 'Ιουν.
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτζένιο»	66	15597	έφθ. Λονδίνον 28 Μαΐου
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	63	14048	έφθ. Σάν 'Αντνίων 11 Μαΐου
ΑΝΤΟΡΕΣΙΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμ»	57	22130	άνεχ. Ρότερνταμ 2 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης»	48	6259	έφθ. Σαγκάν 13 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΙΑ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιθέα»	43	7303	άνεχ. Σάντος 23 Μαΐου διά Μπάρα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάδου Ή Ατλάντικ»	63	15985	έφθ. Ρότερνταμ 11 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΥ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντόσ»	57	10888	άνεχ. Τούπα 3 'Ιουν. διά Μανζανίλο
ΑΝΥΤΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωρ»	55	11148	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουν.
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	άνεχ. Ντάκαρ 9 'Ιουν. διά Μαυρικίου
ΑΠΕΞ	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706	έφθ. 'Ηοτ Λόντον 25 Μαΐου
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λινία»	44	7229	έφθ. Κολόμπο 30 Μαΐου
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Νικόπολις»	45	3599	έφθ. Νέαν 'Υδρκην 8 'Ιουν.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντον Κατερίνα»	37	5405	προσήρθαν εις θέσιν 18.34 Β - 75.45 Δ 19 'Ιουλ.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιβ.)	(N.A.T.)	Α Κατονεύωνης	40	1280	έφθ. Καρτσι 7 'Ιουν.
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γενκόβια»	56	10180	άνεχ. Μωπάλι 18 Μαΐου διά Θρηπορ
ΑΡΑΓΚΟΝ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριερίτο»	43	7201	άνεχ. Πειραιά 6 'Ιουν.
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοσθέλοζ»	35	4965	άνεχ. Ντακάρ 24 Μαΐου διά Ρουέν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτοντουν»	64	28313	άνεχ. Αϊλ όφ Γκραίν 7 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΡΕΝΤΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ενύδρωφοικαν»	68	29200	έφθ. Τόκιο 1 'Ιουν.
ΑΡΕΤΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασετήν»	46	1962	μετανομάσθιο «ΤΖΕΜΜΑ»
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	42	7176	άνεχ. Κίγκοτων (Ζαμ.) 10 Μαΐου διά Κούθαν
ΑΡΕΘΟΥΡΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσέλο»	45	4578	άνεχ. Μομάδα 4 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΑΡΙ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Αλπιταρέντο»	58	16258	διπλήθε Παναμά 6 'Ιουν.
ΑΡΙΑ (σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασοποθαλέντο»	44	8541	άνεχ. Μαντράς 7 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ψίσι Άμαριλλο»	47	5059	έφθ. Σαβόνα 26 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηατόκοτ»	62	25211	άνεχ. Χαμπτον ρόδες 5 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ασοάσ»	40	5483	άνεχ. Πούλοι Μπουκού 26 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασοτροσέλο»	63	28029	διπλήθε Παναμά 9 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αποτροσέλο»	37	4635	άνεχ. Ντώρμπαν 22 Μαΐου διά Ραγκούν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε»	43	7247	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 25 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ουπρος»	35	992	άνεχ. Ριγιέκα 4 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πρέ»	56	10093	άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 'Ιουν. διά Σικήνο
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλούδινηπια»	43	7254	διπλήθε Παναμά 8 Μαΐου διά Μεντζανίλο (Μεξ.)
ΑΡΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αντλόκοτικ Γκάζι»	45	4693	άνεχ. Μπ. Αύρες 18 Μαΐου διά Μασσαλίαν
ΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αράτε»	44	7216	άνεχ. Καλκούτταν 6 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΑΡΚΤΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ρούντεντερ»	44	10511	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 19 Μαΐου διά Ντουμάι
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούτηπε»	68	39617	έφθ. Σαβόνα 26 Μαΐου
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ππόδοσ»	53	18743	άνεχ. Χαμπτον ρόδες 5 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάκοφοτ»	43	7303	άνεχ. Τούπα 30 Μαΐου διά Ροεύνιον
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αονώ»	67	45376	έφθ. Μαντράς 23 Μαΐου
ΑΡΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροζντέλι»	58	7906	άνεχ. Μπελόρουνην 2 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρούσαν»	54	10496	έφθ. Κάνταλα 8 Μαΐου
ΑΡΡΟΥΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σδντούσουνι	45	1960	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 16 Μαΐου διά Ντουμάι
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Οθεοπάν Μπάλι Κάρριερς	64	11379	άνεχ. Μαυρικίου 31 Μαΐου διά Ρεύνιον
ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντονουνι	64	18000	άνεχ. Νανκάνια 3 'Ιουν. διά Κόμπε
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντλόκοτικ Γκάζι»	45	10454	έφθ. Μπαγκόκ 31 Μαΐου
ΑΣΗΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αοχιμπόν»	52	8010	άνεχ. Μπαντάρ Μαχοάχρη 23 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θρίσα»	55	10314	έφθ. Νέαν 'Υδρκην 10 'Ιουν.
ΑΣΤΕΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστοομαρίν»	45	14132	άνεχ. Πάλιδρο 12 Μαΐου δι' Η.Π.Α.
ΑΣΤΗΡΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρους»	49	8654	άνεχ. Λονδίνον 29 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Αστόρη»	50	5324	έφθ. Μαντράς ρόδες 5 'Ιουν.
ΑΣΤΡΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεψύρη»	63	33375	άνεχ. Ανάκαν 3 'Ιουν. διά Κόμπε
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνινον»	58	21264	έφθ. Ανύονταν 9 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνινθερος»	60	21138	άνεχ. Κάνταλα 8 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύπερο»	49	17325	έφθ. Αυτητάν 4 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούζ Στάροι»	64	31716	άνεχ. Λούδει 27 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Ατλάντικ»	63	15977	έφθ. Οζάκαν 8 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κιγκ»	57	25172	έφθ. Αύντεν 3 'Ιουν. διά Μπαντάρ Μαχοάχρη
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουνίν»	57	24813	άνεχ. Κέιτ Τάουν 5 'Ιουν. διά Τρίπολιν (Λιβάνου)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊντντην»	55	12985	έφθ. Νόρτακαμ 2 'Ιουν. διά Πούντα Καρντόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόρντην»	53	11322	έφθ. Οζάκαν 7 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόρκες»	68	48200	άνεχ. Λούδει 25 Μαΐου διά Ντάς "Αϊλαντ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΪΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρμαϊντην»	68	16027	άνεχ. Τορόντε 27 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Μόναρκ»	68	49800	άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρον»	53	12696	έφθ. Πούντα Καρντόν 5 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονες»	53	12712	άνεχ. Ηοτσάμη 7 'Ιουν. διά Πούντα Καρντόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονετ»	52	11524	έφθ. Οζάκαν 7 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηστ Ατλάντικ»	63	15921	άνεχ. Πότα Σουδάν 25 Μαΐου διά Ντάς "Αϊλαντ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (δ.)	(N.A				

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ»	56	10087	έφθ. Κόμπε 1 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ήατ' Ατλάντικ	64	15977	έφθ. Λός 'Αντζελες 9 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΘΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Θάλκον»	59	10505	έφθ. Καλκούτταν 25 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φιούρυ»	60	10505	ανεχ. Όζακαν 30 Μαΐου διά Κλαδέρια
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΘΡΗΝΤΟΜ	(N.A.T.)	έτ. «Θρηντόμ Σιππιγκ»	62	10522	ανεχ. Βανκούβερ 4 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπαρτρός»	67	45321	έφθ. Άλγκεθρας 5 'Ιουν.
ΑΤΡΑΣ (Κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκαμας»	51	8867	ανεχ. Άμβούργον 25 Μαΐου δι' 'Αργεντινήν
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρντια»	43	7257	ανεχ. Ρόττερνταμ 25 Μαΐου δι' 'Αθάναν
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπίθερ»	56	10312	ανεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουν. διά δυτ. ακτήν Η.Π.Α.
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ὑπερώκ. παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Οκεανία»	40	26315	έφθ. Θάλαντ 7 'Ιουν.
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απόστολος Ανδρέας»	56	7974	διπλός Κων) πολίν 9 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΑΧΑΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραγκούλα»	50	5695	έφθ. Παρανάγκουα 3 'Ιουν.
ΑΧΙΛΛΕΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αχίλλετ»	41	5281	ανεχ. Βρέμην 5 'Ιουν. διά Δομπίτο
ΒΑΡΑΙΑΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κερατέα»	33	5432	διπλός Γιβραλτάρ 21 Μαΐου διά Τενερίφην
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλική»	44	7192	έφθ. Πειραιά 14 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρασσούντο»	51	10671	διπλός Γιβραλτάρ 19 Μαΐου διά Βάλθις Μπαιν
ΒΕΓΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούκον»	48	15794	ανεχ. Νέαν 'Υόρκην 29 Μαΐου δι' 'Αρούμπα
ΒΕΝΟΥΣ ΒΙΚΤΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Βένουσ»	53	12897	ανεχ. Τρίνινταν 8 'Ιουν. διά Βραζιλίαν
ΒΕΝΤΟΥΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βέντούρο»	60	3068	ανεχ. Γιοκοχάμαν 2 'Ιουν. διά Τζάκοσνθιλ
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικάρι»	41	6339	ανεχ. Λισσαβώνα 7 'Ιουν. διά Βρέστην
ΒΕΡΙΤΑΣ (κυπρ.)		έτ. «Βέρας»	43	6490	έφθ. Ρεσιφ 5 'Ιουν. διά Σάντος.
ΒΙΚΤΡΙΣ (π.)		έτ. «Μίντ 'Ηοτ»	49	1592	έφθ. Μορμούγκα 28 Μαΐου
ΒΙΚΤΟΡΙΑ I	(N.A.T.)	έτ. «Πράτο»	64	15288	διπλός Κων) πολίν 27 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡ		έτ. «Βικτώρια Κάρριερς»	42	6749	ανεχ. Πόρτ Κέμπτλα 10 'Ιουν. δι' Ράμπανου (Δ.Δ.)
ΒΙΚΤΟΡΙΑ T.	(N.A.T.)	έτ. «Ρεντόντο»	45	3736	άνεχ. Φριμάντη 10 'Ιουν. διά Κόμπες
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριαν Τρανσόβ»	58	27372	ανεχ. Τάμπαν 8 'Ιουν. διά Βερακρούζ
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)		έτ. «Σαντιγκάδο»	58	11625	έφθ. Πειραιά 23 Μαΐου
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πριμούλλα»	68	31093	ανεχ. Λουαντά 27 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάσα»	53	5608	ανεχ. Τάμπα 9 Μαΐου διά Χουάσκο
ΒΟΥΚΕΦΑΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαγγελάνη»	45	7604	ανεχ. Ντώρμπαν 6 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΒΡΑΧΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανόδας»	45	2885	έφθ. Αλεξάνδρειαν 9 'Ιουν.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8615	ανεχ. Τρίνινταν 19 Μαΐου διά Πουέρτο Ματάντζας
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόδομικ Φ. Λ.»	44	7243	έφθ. Όζακαν 8 'Ιουν.
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	64	33375	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 10 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΒΥΖΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σέντρε»	42	7272	ανεχ. Αγ. Βικέντιον 3 Μαΐου διά Καλκούτταν
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ		«Μονρόδια Σίπη. Κόμπαν»	68	29200	εις Σάντερλαντ υπό ουμπλήρωσιν
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	25988	διπλός Γιβραλτάρ 17 Μαΐου
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριάτικ»	64	32231	ανεχ. Μένα 'Αχιμαντί 14 Μαΐου διά Χάδρην
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	56	9462	ανεχ. Ντώρμπαν 24 Μαΐου δι' Ινδίαν
ΓΑΛΑΝΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μολινάρε»	47	2094	διπλός Κων) πολίν 3 'Ιουν. διά Ρένι
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίνκλα»	55	9462	ανεχ. Κόμπε 24 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΓΕΩΝΙΚ (παν.)		έτ. «Άδριάτικ»	63	30650	εις Ζάνταμ από 7 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Παπαδάκη	39	10021	ανεχ. Σιγκαπούρην 21 Μαΐου διά Κασσιούγκ
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	διπλός Βικτώρια (B.K.) 10 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ		έτ. «Μάρφο»	67	15414	έφθ. Εμρεν 3 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρθιον»	48	1911	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 4 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρανκόνια»	66	30647	ανεχ. Νέαν 'Υόρκην 27 Μαΐου διά θιλαδέλφειαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ 'Οιλ»	54	18790	έφθ. Ραγκούν 9 'Ιουν.
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΦΑΝΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθερσούτ»	35	5028	διπλός Ντακάρ 7 Ιουν. διά Πασάγιες
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηλ. Γούναρς & Σιά	46	2701	ανεχ. Ντακάρ 7 Ιουν. διά Πασάγιες
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλτγουντ»	31	2841	διπλός Κων) πολίν 3 'Ιουν.
ΓΙΑΝΝΗΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αϊτζιάν»	41	5270	έφθ. Μομπάσα 6 'Ιουν.
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γάννης»	44	7150	έφθ. Πειραιά 1 Μαΐου
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενική Σίπη. & Ιντάρτορ	43	8544	έφθ. Μαντράς 4 'Ιουν.
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρες»	39	10051	διπλός Ντακάρ 24 Μαΐου
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ		έτ. «Βικτώρια»	40	7188	ανεχ. Μελίλα 4 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΙΩΡΓ. ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούπιτερ»	45	7264	προσπρόσταν εις θέσιν 24.48 Β - 112.19 Δ 29 Μαρτ.
ΓΚΑΡΤΕΝ ΣΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια»	45	7240	έφθ. Σταϊγκόκη ρόδας 26 Μαΐου
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Μαριτάιμ»	49	6793	ανεχ. Κολόπων 11 Μαΐου διά Χιούστον
ΓΚΕΜ (δεξ.)		έτ. «Άδριατικ»	63	30650	διπλός Ούδαντ 5 'Ιουν. διά Τομπρούκ
ΓΚΛΗ (κυπρ.)		έτ. «Μπρούρια»	52	10381	ανεχ. Βίλμιγκτων (N.K.) 6 'Ιουν. διά Ντομίνικα
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Διώρυξ»	43	7237	ανεχ. Ντωρμπαν 2 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΓΚΑΟΡΙΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εβόη»	60	8337	έφθ. Αθάναν 30 Μαΐου
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδυκρες»	43	7277	ανεχ. Μπράκειν 6 'Ιουν. δι' Η.Π.Α.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	(N.A.T.)	έτ. «Βίργυκο»	67	48747	έφθ. Αλεξάνδρειαν 5 'Ιουν.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ		έτ. «Αστροβλάνης»	42	2808	έφθ. Ρίο Ιανέιρο 30 Μαΐου
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	44	11873	ανεχ. Μένα 'Αχιμαντί 10 Μαΐου διά Φώλευ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ Η'ΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ακούλιο»	59	22941	ανεχ. Νέαν 'Υόρκην 23 Μαΐου δι' Αρούμπα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΑΥΝΤΑΙΝ (π.)		έτ. «Κόσμικη»	59	15397	έφθ. Ραγκούν 8 'Ιουν.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑ'ΙΠΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντενη»	39	6281	ανεχ. Κολόπων 11 Μαΐου διά Χιούστον
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΧ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορινθιαν»	59	11893	έφθ. Μπάνιας 29 Μαΐου διά Βρινθήσιον
ΓΚΟΥΝ ΦΑΙΗΘ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλωνη»	57	21851	έφθ. Μελδούρων 2 'Ιουν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΣΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλην. ουμφέροντα	57	9173	έφθ. Βομβάν 3 Μαΐου
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΤΤ	(N.A.T.)	έτ. «Λίττα Μπήρ»	63	15389	διπλός Γιβραλτάρ 30 Μαΐου διά Ρίθερ Πλέιτ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ		έτ. «Ολινάρες»	57	9761	έφθ. Μομπάσα 19 Μαΐου
ΓΚΡΑΤΣΙΟΖΑ		έτ. «Βερακρούζ»	50	6919	ανεχ. Βαλπαράζο 7 'Ιουν. δι' Ικικ
ΓΚΡΕ'ΙΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουάντρος»	34	1803	εις Πειραιά 27 'Ιαν. (επισκευαί)
ΓΚΡΗΝ ΝΤΡΑΓΚΟΝ (Σούμ.)		έτ. «Σάουθ Πενίνσουλαρ»	58	4211	ανεχ. Χογκ Κόκ 29 Μαΐου διά Χοινκάκη
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βόδε»	64	15282	έφθ. Μπραουσιάλ 27 Μαΐου
ΓΛΑΥΦΑΔΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφόδα»	44	7244	ανεχ. Ντακάρ 25 Μαΐου διά Γδύνια
ΓΟΡΓΟΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γοργόνα»	53	21577	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 13 Μαΐου διά Παγκαλάν Σουσού
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ		έτ. «Οσεανικ»	45	7648	ανεχ. Τέμα 21 Μαΐου διά Λάγκος
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ Η'ΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρμάροντ»	43	14313	ανεχ. Χιροχάτα 6 'Ιουν. δι' Ιλαίσο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α'ΙΝΤΗΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλεϋ»	57	26032	διπλός Θέρωνταν 5 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόλαλεϋ»	52	20667	ανεχ. Ρόττερνταν 31 Μαΐου διά Ράς Λανούφ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΛΑΝΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντεν»	57	14353	ανεχ. Κριοτούμπα 9 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΤΙΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζεντρύ»	55	27278	εις θέσιν 17.40 Ν - 99.45 Α 28 Μαΐου διά Χάργκ "Αϊλαντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόλραντ Τάνκερ»	54	28323	ανεχ. Μένα 'Αχιμαντί 31 Μαΐου διά Χουέλθα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΙΤΑΝΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέσχαου»	55	27278	ανεχ. Πειραιά 5 'Ιουν. διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφαξ»	55	25317	ανεχ. Μάρος έλ Μπρέγκα 5 'Ιουν. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΥΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Φέντον»	54	27278	έφθ. Κουινάνα 3 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίσι»	54	27278	έφθ. Αμδούργον 29 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανχζάλη»	57	14317	ανεχ. Τζάκονθιλ 6 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλη»	53	21284	ανεχ. Τεργέστην 5 'Ιουν. διά Μπεζάσια (Μπουζί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ ...	(N.A.T.)	έτ. «Όμασιλ»	62	11971	έφθ. Σάντος 6 'Ιουν.

Ceres Stevedoring Co. Ltd.
STEVEDORES AND TERMINAL OPERATORS
300 SACRAMENT STREET - MONTREAL, I. QUE.

OPERATING : Fort William, Port Arthur, Duluth, Superior, Milwaukee, Chicago, Toledo
Sorel, Three Rivers, Quebec, Saint John and Halifax.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ δ. (N.A.T.)	έτ. «Κάνε»	57	25489	άνεχ. 'Αμβέρσαν 30 Μαΐου διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μπαινόφου»	57	25490	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπέλμοντ»	57	25357	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (N.A.T.)	έτ. «Ιμογόνης»	57	26031	άνεχ. Θάλευ 7 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΟΛΟΥΕΝΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Τέγκον»	57	26031	άνεχ. 'Αμβέρσαν 31 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Τζουμπιλή»	58	25222	άνεχ. Θάλευ 7 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ	έτ. «Μπόλκαρ»	43	12805	έφθ. Γκλαντοτόσουν 9 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (π.) (N.A.T.)	έτ. «Θώρι»	50	18802	άνεχ. 'Αμβούργον 16 Μαΐου διά Τόγκο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ	έτ. «Λυσσανδρός»	49	18802	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γούντενη»	50	25360	έφθ. Πειραιά 28 Μαΐου (έπιοκευα)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑΙΝΤ	έτ. «Πινελέποπη»	49	18802	έφθ. Τοιμπά 8 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.) (N.A.T.)	έτ. «Ούρνανια»	50	18802	έφθ. Γκλαντοτόσουν 9 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	49	25360	άνεχ. Τζαμπάλ Ντανά 1 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.) (N.A.T.)	έτ. «Αντίνα»	49	18802	άνεχ. Τοιμπά 8 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαν Μπάννερ»	58	20546	διπλήθε Παναρά 7 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαν Μπιούτυ»	57	27902	έφθ. Βοστώνην 5 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Αλλέζης»	57	20533	άνεχ. Χαλούπ 'Αιλαντ 20 Μαΐου διά Σπέτζια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΚΕΙΤΩΡ (N.A.T.)	έτ. «Αγκάτε»	67	22549	διπλήθε Παναρά 9 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΔΑΟΣ (N.A.T.)	έτ. «Κάπτικορν»	67	23064	άνεχ. Πόρτ Χέντλαντ 6 'Ιουν. διά Φουκουγιάμα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΩΡ	έτ. «Τζέισπερ»	68	23000	έφθ. Πόρτ Χέντλαντ 8 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΝΙΜΠΟΡ	έτ. «Λιμπρά»	68	23064	άνεχ. Νιούκαστλ (Άυστρ.) 4 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΝΙΤΣΑΡ	έτ. «Τζέμινι»	67	23064	άνεχ. Ντάμπιερ 7 'Ιουν. διά Βακαγιάμα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	έτ. «Ονοξ»	68	22550	είς Κούρε υπό συμπλήρωμα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	έτ. «Τζένιντ»	67	22549	άνεχ. Πόρτ Χέντλαντ 19 Μαΐου διά Τουκουγιάμα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓΓΣ	έτ. «Γουόρλαν Πίγ»	49	13956	άνεχ. Χαμπον ρόδις 1 'Ιουν. διά Γερμανίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	έτ. «Τιουντόρ»	53	12843	άνεχ. Χούκ Κόγκ 4 'Ιουν. διά Πούλο Μπούκομ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ	έτ. «Ηοτονί»	58	11201	διπλήθε Εσκουμίνς 1 'Ιουν. διά Ρωσίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ούρσα»	55	20165	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ	έτ. «Νιούφειν»	58	11200	έφθ. Πειραιά 31 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Βεγκά Σ.»	58	25888	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 5 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Λινόερ Σ.»	54	20585	διπλήθε Κέιν Μπρούλ 28 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	έτ. «Χάλμα»	64	47344	άνεχ. Ρότερνταν 26 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (N.A.T.)	έτ. «Μπόρος»	59	9171	έφθ. Βουδάπηση 29 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΩΡΕΝΤΣΙΠ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ντίλον»	65	49437	άνεχ. Ναγκασάκι 10 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Κράνθιλ»	52	12705	άνεχ. Μίρι 23 Μαΐου διά Βαγκαρέι
ΓΡΑΝΑΔΑ	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	άνεχ. Μπαρμπάντος 7 'Ιουν. διά Φίλαδέλφειον
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (παν.)	έτ. «Ούτρε Μέρ»	18	1545	είς Βάρναν ἀπό 15 Αύγ.
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	έτ. «Αστρο Βένκεντορ»	54	11747	έφθ. Μη. 'Αύρες 24 Μαΐου
ΔΑΝΑΗ (δ.)	Κοντίνενταλ & Μεντίτερ	53	12705	άνεχ. Ρότερνταν 19 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΔΑΝΤΗΣ (π.)	έτ. «Βαλμασέντα»	44	7207	άνεχ. Κοατζακόλας 31 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην προσήραξεν έξωθι Οζάκας 15 Φεβρ.
ΔΕΛΦΙΝΙ (π.)	έτ. «Μπριότολο»	44	7235	διπλήθε Παναρά 5 'Ιουν. διά Ταμπικό
ΔΕΣΣΟΠΟΙΑ Ν.	έτ. «Τρανσόργκο»	53	5579	λοιδόρηση Β. εκδ.
ΔΕΣΣΟΠΟΙΑ Ρ.	έτ. «Αστέρια»	54	8710	έφθ. 'Αμβούργον 28 Μαΐου
ΔΗΛΟΣ	έτ. «Ριοντον»	59	10527	άνεχ. Τρίπολιν (Λιδύνις) 22 Μαΐου διά Βάρναν
ΔΗΛΟΣ (Λιδάνου)	έτ. «Αφο Σιγάλα»	29	2935	άνεχ. Πόρτ Κέμπλα 4 'Ιουν. δι' Ιμιγκάμα
ΔΗΜΗΤΡΑ	έτ. «Μαρκρέντο»	68	10500	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 1 'Ιουν. διά Γαλλίαν
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Σομ.)	έτ. «Τζένεραλ Ναβιγικ.»	53	7829	έφθ. Ταϊτακόγκ 31 Μαΐου
ΔΗΜΟΣ (Λιδάν.)	Κυπριανού	43	7187	άνεχ. Χιούστον 7 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΔΙΑΝΑ	έτ. «Διάνα»	52	3695	άνεχ. Χιούστον 22 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΔΙΩΝΗ (δ.)	έτ. «Άλμα»	52	12523	άνεχ. Μη. 'Αύρες 24 'Απρ. διά Γένοβαν
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	έτ. «Άλτα»	45	12813	έφθ. Κάντλα 11 Μαΐου
ΔΡΟΜΩΝ	έτ. «Κυκνος»	64	17487	άνεχ. Αμαγκασάκι 25 Μαΐου δι' Απαρρι
ΔΩΡΑ (κυπρ.)	έτ. «Κωνασός»	51	1272	έφθ. Λονδίνον 7 'Ιουν.
ΔΩΡΙΕΥΣ	έτ. «Δωριεύς»	58	6331	έφθ. Κόμπε 7 'Ιουν.
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Δωρίς»	54	6042	έφθ. Μείτι - Αϊλαντ 3 'Ιουν.
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	έτ. «Αγνωρη»	58	9431	άνεχ. Βακαρμάτου 17 Μαΐου διά Ντάρεν
ΕΒΗ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	8122	έφθ. Κολόμπα 28 Μαΐου
ΕΒΗ Λ.	έτ. «Ελπιμέρο»	67	14845	άνεχ. Τάμπα 7 'Ιουν. διά Νιγκάτα
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόδια»	57	13711	άνεχ. Βιλεμποτάντ 1 'Ιουν. διά Σέλλ Χάφεν
ΕΒΜΑΡ	έτ. «Φαουντέσιον Άρμαντόρες»	43	8184	έφθ. Μαυρίκιον 7 'Ιουν. διά Αγ. Φραγκίκον
ΕΒΡΟΣ	έτ. «Νόρθ Άλαντικ»	63	15983	είς Μανίλαν ἀπό 22 'Ιαν.
ΕΓΝΟΥΣΑ (Κυπρ.)	έτ. «Ινονόσσα»	43	7262	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 'Ιουν.
ΕΘΝΟΣ	έτ. «Ντρέικ»	56	10329	έφθ. Ρότερνταν 9 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Σάν Παρασκευή»	47	2636	άνεχ. Βανκούμερ 7 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΕΙΡΗΝΗ Α.	έτ. «Ελαίαζον»	56	10289	άνεχ. Σαβάννων 27 Μαΐου διά Ρότερνταμ
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κυπρ.)	έτ. «Κρικάνι»	48	3627	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 'Ιουν. διά Χιούστον
ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιδάν.)	έτ. «Λιπανέζ»	53	1980	έφθ. Μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛ ΤΟΡΟ (κυπρ.)	έτ. «Φόρ Γουιντς Κάρριερς»	30	5949	άνεχ. Χονολουλού 16 'Απρ. διά Φιλιππίνας
ΕΛΑΝΤ	έτ. «Τένες»	43	7263	έφθ. Ντακάρ 25 Μαΐου
ΕΛΕΝ	έτ. «Αλαντίς»	67	27989	άνεχ. Πόρτ Χέντλαντ 1 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	έτ. «Προκρέσιδη»	44	7648	άνεχ. Σαβάννων 27 Μαΐου διά Βαλτιμόρη
ΕΛΕΝΗ (π.)	έτ. «Οσεαν Τράνσορπτ»	58	20830	άνεχ. Λάς Πάλμας 6 'Ιουν. δι' Αμβούργον
ΕΛΕΟΝΩΡΑ (π.)	έτ. «Στέλμα»	34	4163	έφθ. Ντακάρ 6 'Ιουν.
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	27	1364	άνεχ. Βιρτσόττον 11 'Απρ. διά Ρένι
ΕΛΕΥΘΕΡΩΡΩΤΡΙΑ (κυπρ.)	έτ. «Ελευθερώρωτρια»	58	13066	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 6 'Ιουν. διά Σαΐγκον
ΕΛΙΑΝΑ	έτ. «Αμπελος»	56	2709	άνεχ. Πιασσανόν 6 'Ιουν. διά Καζαμπλάνκα
ΕΛΙΚΩΝ (κυπρ.)	έτ. «Κόρνος»	58	8370	έφθ. Χέρνοσαντ 4 'Ιουν.
ΕΛΙΣΙΑΒΕΤ	έτ. «Τζεύτλαντ»	60	10660	άνεχ. Τζιμπούτι 25 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΕΛΛΗΝ (δ.)	έτ. «Φάραλον»	52	11466	άνεχ. Πενάκ 31 Μαΐου διά Πόρτ Ντίζον
ΕΛΛΗΝΟΦΟΡΟΣ (Λιδάνου)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	άνεχ. Βιζαγκαντάμ 8 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην είς Ντάρεν ἀπό 6 'Απρ.
ΕΛΠΙΣ (δ.)	έτ. «Πάλμαρα»	35	4963	άνεχ. Ντάρεν 22 Μαΐου διά Μπαντάρ Μαχοάρχο
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ	έτ. «Βάνκουαρηντ»	55	11936	άνεχ. Ντάρεν 22 Μαΐου διά Μπαντάρ Μαχοάρχο
ΕΠΙΚ (μικτό)	έτ. «Οσεαν Τράμπι»	60	8539	άνεχ. Μπριόπαντη 7 Ιανουάριον διά Νουμέα
ΕΡΑΤΩ (Σομαλ.)	έτ. «Ερκούλες»	58	30332	άνεχ. Αιμέρσαον 10 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΕΡΝΑ	έτ. «Κατερίνα»	43	7199	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουν.
ΕΡΟΪΚ	έτ. «Ριταλέξ»	47	3497	άνεχ. Ιτέαν 27 Μαΐου διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΕΣΠΕΡΟΣ	έτ. «Ρόκετ»	64	29396	άνεχ. Λόουρε Μπουτσάναν 5 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειον
ΕΥΑ	έτ. «Ατλαντίς»	57	10317	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 'Ιουν. διά Μπαντόν Ρούζ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	έτ. «Μοντελίντο»	57	6046	άνεχ. Φρόπτουν 4 'Ιουν. διά Μάντοσεστερ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιδάνου)	έτ. «Παναγία»	42	2720	άργει ζόντερμποργκ ἀπό 18 'Ιαν.
ΕΥΑΝΔΡΑΣ (δ.)	έτ. «Λέανδρος»	19	3858	έφθ. Γιέμποτ 26 Μαΐου
ΕΥΑΝΔΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μαρφουέντε»	49	2412	άνεχ. Τζιμπούτι 26 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΕΥΕΓΓΕΝΙΑ (δ.)	έτ. «Πασιφίκ Όιλλ»	66	38339	άνεχ. Μπαλάρειν 6 'Ιουν. διά Λεσσαδώνα
ΕΥΕΓΓΕΝΙΑ (κυπρ.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλλ»	64	35520	άνεχ. Λονδίνον 7 'Ιουν. διά Τρίπολιν (Λιδάνου)
ΕΥΕΓΓΕΝΙΑ Γ.	έτ. «Κόμπουργκ»	54	11208	έφθ. Τάιν 11 'Ιουν.
ΕΥΕΓΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Εύρισιο»	64	34593	άνεχ. Μπαλάρειν 6 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΕΥΕΓΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	έτ. «Ποσειδώνη»	46	2524	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΠΛΑΙΟΙΑ	έτ. «Καλόζα»	56	10053	άνεχ. Σετουμπάλ 6 'Ιουν. διά Καζαμπλάνκα
ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ (παν.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλλ»	54	19406	άνεχ. Χορ άλ Αμαγία 6 'Ιουν. διά Λορέντζο Μαρκές
ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ	έτ. «Κορντενέζα»	56	30150	έφθ. Σιράχα 3 'Ιουν.
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (Λιδάν.)	έτ. «Εύρισιο»	59	9003	άνεχ. Μορμούγκα 1 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (Λιδάν.)	έτ. «Ναιάς»	44	1876	είς Χόκ Κόγκ ἀπό 21 Μαρτ.
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Εύνταθιος»	43	2896	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	έτ. «Ρεύμαρ»	55	12579	άνεχ. Βούδανον 19 Μαΐου διά Ντάς Αϊλαντ
ΕΦΥΡΑ (δ.)	έτ. «Βέκτωρα»	49	17613	έφθ. Τζάκονδιθ 3 'Ιουν.
ZAN	έτ. «Καρντενέζα»	65	35527	άνεχ. Μιλφόρτ Χάφεν 11 'Ιουν. διά Λισσαδώνα
ZANETÀ II	έτ. «Αρτζερ»	67	15996	έφθ. Νιού Χάρεν 6 'Ιουν.
ΖΕΛΛΑ Μ. (κυπρ.)	έτ. «Πρωταράς»	44	8636	άνεχ. Ρότερνταμ 25 Μαΐου διά Πουέρτο Ρίκο
ΖΕΥΣ (κυπρ.)	έτ. «Σανταβιάρενς»	44	7237	άνεχ. Θεύσταρον 20 Μαΐου διά Σέτε
ΖΕΦΥΡΟΣ	έτ. «Θερόντ»	40	3496	άνεχ. Μπαντάρ Αϊλάντ 21 Μαΐου δι' Αμπού Μούσα
ΖΗΝΟ	έτ. «Μολάγια»	68	7283	άνεχ. Οζάκαν 13 Μαΐου διά δυτ. ακτήν. ΗΠΑ
ΗΓΚΑ (π.δ.)	έτ. «Πανευρύροπα»	55	20216	άνεχ. Λάς Πάλμας 2 'Ιουν. διά Μπαντάρ Μαχοάρχο
ΗΒΗ	έτ. «Οσεαν Θράυτερς»	68	28774	

ΗΡΩ	(N.A.T.)	έτ.	"Ιολά Φραγκάντοια"	65	23535	άνεκ. Γκλάντστοουν 4 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνιαν εἰς θέσιν 31.55 N - 13.12 A 24 Μαΐου δι' ΗΠΑ
ΗΣΤΕΡΗ ΗΓΚΛ	(N.A.T.)	έτ.	"Αστροντεύοτο"	44	15419	άνεκ. Γένοβαν 17 Μαΐου
ΘΑΛΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ.	"Ηστ & Γουέστ" Αφρικα	46	7369	έφθ. Τόκιο 1 'Ιουν.
ΘΑΛΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Νόρθ Στάρ"	43	7250	ανεκ. Ντακάρ 10 Μαΐου διά Κίναν
ΘΑΝΑΣΗΣ	(N.A.T.)	έτ.	"Θεναμάρις"	49	5685	άνεκ. Κόμπε 31 Μαΐου διά Κόρπους Κριότι
ΘΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ.	"Ορίζων"	57	10316	διπλήθ. Παναμά 7 'Ιουν. διά Κόμπε
ΘΑΣΟΣ Α' ΓΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Θασος"	52	12057	έφθ. Αθάναν 31 Μαΐου
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (σομ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Σουρένα"	44	7286	άνεκ. Βιοτίουν 6 'Ιουν. διά Κολομβίαν
ΘΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Θεοδόσιος"	54	12016	άνεκ. Λας Πάλμας 27 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ.	"Σάν Παρασκευή"	57	20414	άνεκ. Λας Πάλμας 8 Μαΐου διά Καλέτα Πατίλες
ΘΕΟΚΛΗΤΟΣ (σομ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Νεπτονία"	65	27960	άνεκ. Κολόμπο 14 Μαΐου διά Στεττίνον
ΘΕΟΜΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ.	"Μαρντινάμικο"	40	5226	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνη 26 Μαΐου δι' 'Ισραήλ
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Σάν Παρασκευή"	65	18607	άνεκ. Πειραιάς 26 Μαΐου διά Κολόμπο
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	"Τράρερς"	54	11234	άνεκ. Δουλίνιον 31 Μαΐου διά Καλέτα Πατίλες
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ ΤΗΝΟΥ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Τραναστλάντικα"	43	7188	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 26 Μαΐου διά Καμαϊδι
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Πρέδεζα"	42	7205	άνεκ. Αμμέρεαν 1 'Ιουν. διά Μάρσα ελ Μπρέγκα
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ.	"Σάν Παρασκευή"	58	26653	έφθ. Ταλκαχούνας 25 Μαΐου
ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	"Βιεντόρο"	62	14151	έφθ. Σάντος 5 'Ιουν.
ΘΟΥΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ.	"Ζαδέ"	55	2740	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΡΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ.	"Ιντερμάρ"	43	2015	έφθ. Βιζαγκαπατάνιον 28 Μαΐου
ΘΡΗ ΣΙΣΤΕΡΣ	(N.A.T.)	έτ.	"Κοντίνενταλ"	44	7259	έφθ. Ραγκούν 6 'Ιουν.
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ.	"Άνδριαν"	43	8443	άνεκ. Χαρκ "Αίλαντ 23 Μαΐου δι' Ούλσαν
ΘΥΜΑΣ Κ	(N.A.T.)	έτ.	"Φαιρτίζ"	66	40933	άνεκ. Χαρκ "Αίλαντ 23 Μαΐου δι' Ούλσαν
ΙΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Ηγκλ Τράνσορπτ"	61	14218	άνεκ. Χαρκ "Αίλαντ 23 Μαΐου δι' Ούλσαν
ΙΘΑΚΑ Α' ΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ.	"Καπράγια"	53	11713	άνεκ. Βαλτιμόρων 3 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΙΘΑΚΑ ΜΑΡΙΝΕΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ.	"Ιθακά"	47	7426	άνεκ. Κίγκοτων (Ζαμ.) 21 Μαΐου
ΙΘΑΚΑ ΣΤΑΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ.	"Μαριόπιτ"	50	12540	έφθ. Τολεδό 8 'Ιουν.
ΙΘΑΚΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Ιθακα Σ."	51	12540	άνεκ. Μοιτάσα 2 'Ιουν. διά Μπαγκόκ
ΙΛΕΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ.	"Κάναντα"	53	12906	άνεκ. Φράρπορτ (Μπαχ.) 13 Μαΐου δι' Ιρλανδίαν
ΙΛΙΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ.	"Ολιστίμη"	37	5925	έφθ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουν.
ΙΜΜΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ.	"Ντέβον"	47	4962	εις Σαγκάνον από 21 Απρ.
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ.	"Ασούνιον"	20	2253	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΝΤΡΕΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Βεσούκιο"	44	12646	άνεκ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουν. δι' Ιντσάν
ΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ.	"Πρέτινιντ"	59	22557	διπλήθ. Παναμά 6 Μαΐου δι' Οκινάουα
ΙΟΝΙΑΝ Α' ΓΛΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	"Ιόνι"	49	4719	διπλήθ. Κέιπ Βίνεντ 5 'Ιουν. δι' Ασσάμπ
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Τράφαλγκαρ"	56	10414	άνεκ. Γιοκοχάμαν 4 'Ιουν. διά δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	"Περικόμηκ"	65	30516	άνεκ. Μόδι 10 'Ιουν. δι' ΗΠΑ
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	"Βουλκάνια"	67	20959	έφθ. Βανκούμπερ 5 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Μινέραλεύ"	63	13516	άνεκ. Τομάρα 30 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑ-Ι ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ.	"Πετρόλεουμη"	53	13555	διπλήθ. Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διά Βνρυτόν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	"Σατούρνια"	66	20959	άνεκ. Βανκούμπερ 28 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	"Μαϊφάιαρ"	56	10422	έφθ. Σεμαίνους 23 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Μηνέφορντ"	63	13517	διπλήθ. Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Τρανς Ζεσεν"	53	15826	διπλήθ. Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΙΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Παραλούτσερ"	53	22531	διπλήθ. Θέρονταν 17 Μαΐου διά Περιοκόν Κόλπον
ΙΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ.	"Παρασιομάρη"	33	3946	άνεκ. Βανκούμπερ 28 Κωνστάντζαν
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ.	"Εουρο"	58	10077	άνεκ. Βανκούμπερ 20 Μαΐου διά Βάρναν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Δάμδρα"	43	7297	έφθ. Ρεοίρ 10 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ.	"Σάουθ Μεντιτερράνεαν"	68	15500	άνεκ. Ωλεαν 4 'Ιουν. διά Περιοκόν Κόλπον
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Άλμασ"	67	44646	άνεκ. Μορμουγκάο 27 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ.	"Σάν Τζιόβινι"	42	7020	διπλήθ. Ελεισνόρε 1 'Ιουν. διά Στεττίνον
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	"Στέρπι"	44	2850	άνεκ. Τοκίο 9 'Ιουν. διά Περιοκόν Κόλπον
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Άλμασ"	57	12618	εις Βομβάνων από 21 Μαρτ.
ΙΩΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ.	"Μαριτάιμ"	47	4760	
ΚΑΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ.	"Καάνθος"	53	7457	
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Καβαλάρης"	48	4804	
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	"Εντίνο"	43	7237	
ΚΑΒΑΛΙΕΡ οφ ΑΘΕΝΣ	(N.A.T.)	έτ.	"Άδριάτικ"	49	6740	
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ.	"Κάδο"	44	7638	
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Μαρεπόκα"	49	10027	
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ.	"Σάουθ Ατλάντικ"	57	10122	
ΚΑΩΡΙΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ.	"Οθεροπίζ Τάνκοπι"	30	2377	
ΚΑΩΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ.	"Νεπτώνιον Μαριτάιμ"	64	10864	
ΚΑΩΡΙΝ Ά ΠΑΠΠΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Κέδρινη"	67	43231	
ΚΑΤΙΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ.	"Καίνης"	53	6979	
ΚΑΙΤΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	"Ατλάντικημαρ"	46	1921	
ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ.	"Αίλα Πεντρεγκαλ"	65	23524	
ΚΑΙΤΗ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ.	"Εθερόλευ"	55	11991	
ΚΑΙΤΗ Ν. (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Γιουνίον"	53	13469	
ΚΑΛΑΜΑΤΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	"Μαρφαντίζα"	37	4766	
ΚΑΛΗ ΕΛΠΙΣ (οπικ., Γιβρ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Κράφτη"	39	4664	
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ.	"Βρόνκα"	67	34498	
ΚΑΛΗΛΗ	(N.A.T.)	έτ.	"Μάριν Τράνσορπτ"	57	8774	
ΚΑΛΛΑΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Άλμα"	67	44708	
ΚΑΜΙΝΑ ΜΠΑΙΗ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Μαρπεγκάσο"	43	5301	
ΚΑΝΤΜΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ.	"Κάντμπιλος"	48	5144	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ.	"Αγία Βαρβάρα"	50	3913	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ.	"Βίρογκ"	63	17057	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ.	"Άστρο Π."	57	24854	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ.	"Άστροσερέτο"	43	2874	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ.	"Τέραμαρ"	50	6904	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ.	"Αίλα Βολκάνικα"	68	23666	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ.	"Καλιότο"	50	3910	
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Λάστοπρ"	61	25409	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Πορτοράφτι"	56	20899	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ.	"Φροντέρα"	65	18995	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ.	"Γουεστέρν Σίππιγκη"	31	1871	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ.	"Βαλδόντες"	46	8147	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Αγήνωρ"	54	11676	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΠΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Γιούτι"	44	5184	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ.	"Ελαπόφραρερ"	61	13408	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Κ.	(N.A.T.)	έτ.	"Πόλλαμος"	43	8527	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	(N.A.T.)	έτ.	"Ελμαρίνα"	66	19827	
ΚΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ.	"Κριομάρ"	56	3401	
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Καρλάιλ"	58	14606	
ΚΑΣΤΑΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Γιαννικος"	53	7659	
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Οσεαν Κάρυκο"	57	20564	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ.	"Ρέα"	29	9357	
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Θεσσαλία"	56	15802	
ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Σάντο Ρόζα"	53	10339	
ΚΑΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	"Εντίνα"	43	7238	
ΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ.	"Σάν Σεαλίο"	58	13996	
ΚΕΙΓΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Βολντέσα"	58	11755	
ΚΕΙΓΠ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Μαρμπούενο"	63	15364	
ΚΕΙΓΠ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	"Πάγκετη"	41	6799	
ΚΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Ναυλίνοι"	49	15797	
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ.	"Ιντατάρια Φρέύτ."	57	17180	
ΚΕΡΒΕΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Κέρβερος"	43	18671	
ΚΕΡΚΕΝΝΑΧ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ.	"Σουλινία"	51	6137	
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Πριμέρα"	59	24333	
ΚΙΓΚ ΑΓΑΛΜΕΝΝΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Μυκηναίων"	66	44867	
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Βόλλακαν"	56	21131	
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Κάδμος"	64	29797	
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Μυρμιώνων"	58	20487	
ΚΙΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ.	"Κριομάρ"	49	8378	
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	"Μαροσεάνο"	56	23232	
ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ.	"Αλ. Τσεαθλίρης	27	5411	

ΚΛΑΡΕΝΤΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντινένταλ»	60	22860	άνεχ. Γένοβαν 5 Ιουν. διά Μάρσα έλλ Μπρέγκα
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κούντ Γουίντ»	59	10400	άνεχ. Ντώμπραν 7 Ιουν. διά Καναδᾶ
ΚΛΕΙΩ	(N.A.T.)	έτ. «Κλειώ»	51	7651	άνεχ. Ντώμπραν 6 Ιουν. διά Κολόμπο
ΚΛΕΙΩ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δόναια»	38	7666	έφθ. Λατάκια 28 Μαΐου
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	22129	άνεχ. Ντάς Αίλαντ 1 Ιουν. διά Βιλελμοχαφεν
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νότλια»	43	7176	έφθ. Μπάραν 31 Μαΐου
ΚΟΚΟΝΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορούτσα»	53	10164	άνεχ. Τσάλνα 3 Ιουν. διά Μαντράς
ΚΟΜΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	διπλής Γιβραλτάρ 2 Ιουν. διά Κρότον
ΚΟΝΔΩΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακουστλάρ»	19	2949	άνεχ. Ντάρ ε Σαλάν 4 Ιουν. διά Τζιμπουτί
ΚΟΝΣΟΝΕΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσόνεινς»	53	12062	έφθ. Γιοκοχάμαν 25 Μαΐου
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντελλέσιον»	52	11755	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 8 Ιουν. διά Αρούμπα
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλρους»	56	12843	άνεχ. Λάς Πάλμας 30 Μαΐου διά Γένοβαν
ΚΟΡΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οξιλάρ»	41	5173	έφθ. Μπέρα 26 Μαΐου
ΚΟΡΘΙ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθαμ»	44	7239	έφθ. Κολομπο 2 Ιουν.
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρδινκορ»	44	4296	άνεχ. Χάργκ Αίλαντ 12 Μαΐου διά Γένοβαν
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Κιέλον 4 Ιουν. διά Ροστόκ
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Νότερ Σπ. Τράνσορπτ»	62	15000	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 29 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΚΟΡΣΑΙ-Ρ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμιος»	49	7478	άνεχ. Ντώμπραν 30 Μαΐου διά Κολόμπο
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Χόμη»	57	17827	διπλής Ούσαντ 3 Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφιελ»	44	14878	άνεχ. Αμδουργόν 29 Μαΐου διά Σέβεν "Αίλαντς
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στάροιλ»	53	10000	άνεχ. Μπέλεμ 26 Μαΐου διά Μπεζάια (Μπουζί)
ΚΟΥΝΗ ΣΟΛΙΚΑ		έτ. «Λαδού»	47	1401	άνεχ. Μπέλφαστ 6 Ιουν. διά Χάρην
ΚΟΥΡΙΟΥΜ (κυπρ.)		έτ. «Βιλαδιόζα»	44	7135	καράτοι 6 Ιουν. διά Τοιταγκόνκ
ΚΡΕΣΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	διπλής Γιβραλτάρ 16 Μαΐου διά Ράς Σουκείρ
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριστιάν»	56	4031	εἰς Βεγκεσάν από 25 Απρ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	57	13895	άνεχ. Λάς Πάλμας 22 Μαΐου διά Τάκιο
ΚΥΘΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	άνεχ. Χάργκ Αίλαντ 24 Μαΐου διά Σαίν Τζών (N.B.)
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρορίκο»	43	7239	άνεχ. Τάμπα 29 Μαΐου διά Αντίγκουσα
ΚΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βρόνκα»	52	7489	διπλής Παναρέμ 5 Ιουν. διά Χονολουλού
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κουραμένο»	36	3149	έφθ. Αλεξανδρείαν 9 Ιουν.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ. (παν.)		έτ. «Καρδαμύλιαν»	51	2644	έφθ. Χιούστον 1 Ιουν.
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κύρκοπριγκ»	54	11743	έφθ. Αρεάς 31 Μαΐου διά Αμδούργον
ΚΥΡΚΑ		έτ. «Μπλού Ζαΐρ»	48	3455	άνεχ. Θεόστα 6 Ιουν. διά Αλεξάνδρειαν
ΚΩΝΣΤΑΝΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρομφέα»	23	3097	εἰς Ραβένσιαν από 17 Μαρτ. 1967
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεύου»	64	34827	άνεχ. Τζαμπάλ Ντανά 3 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεανώ»	47	2586	άνεχ. Σάφι 1 Ιουν.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλικήν»	53	10918	έφθ. Χάλιφας 9 Ιουν.
ΚΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κρίμαρ»	56	3430	άνεχ. Μπρέμερχαφεν 23 Μαΐου διά Τούρμπο
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιδάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστικός»	39	2993	έφθ. Λύπτεκ 6 Ιουν.
ΚΩΣΤΟΥΛΑ		έτ. «Εύαγγελιστρια»	44	7299	εἰς Μοντάσα από 8 Οκτ.
ΛΑΕΡΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στάλα»	50	8530	άνεχ. Λίθερουλα 23 Μαΐου διά Μομπάσα
ΛΑΙΑΝΗ ΕΛΣΠΕΘ	(N.A.T.)	έτ. «Χρήλακ»	53	3374	διπλής Ντόβερ 5 Ιουν. διά Ιζμίτ
ΛΑΙΑΝΗ ΝΤΟΡΟΥΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργάπα»	53	11262	άνεχ. Κόμπει 30 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΛΑΚΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	59	27462	άνεχ. Τεργεστόν 7 Ιουν. διά Ράς έσ Σιδέρη
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήκωκ»	65	34185	άνεχ. Χάρην 15 Μαΐου διά Μπαχρέν
ΛΑΜΠΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οδίσσεο»	44	8089	άνεχ. Λισσαδώνα 7 Ιουν. διά Ροστόκ
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)		έτ. «Νουέθα Σεβίλλα»	64	37338	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	56	23880	άνεχ. Ούλασδι 25 Μαΐου
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρολέά»	48	9181	έφθ. Γδύνια 10 Ιουν.
ΛΕΤΙΚ ΚΑΤΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαπτηρίορ»	44	10566	εἰς Πειραιά από 12 Ιαν.
ΛΕΤΙΚ ΛΟΥΣΕΡΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χέλμοκ»	44	14243	εἰς Πειραιά από 13 Φεβρ.
ΛΕΤΙΚ ΠΛΑΣΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σαπηρίορ»	44	14243	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 Μαΐου διά Γκάλβεστον
ΛΕΔΑ (π.)		έτ. «Πρόγκρες Κ.»	45	2321	εἰς Πέραμα 10 Ιουν.
ΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λένα»	48	2563	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 Ιουν. διά Λισσαδώνα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	διπλής Παναρέμ 28 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	57	10499	άνεχ. Χοσσιάνα 7 Ιουν. διά Τάκιο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Φρέντερς»	67	28776	έφθ. Τούμπα 8 Ιουν.
ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12577	εἰς Κόμπει 30 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΛΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	42	2881	διπλής Κωνάταν 4 Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΣ (κυπρ.)		έτ. «Ντόλφιν»	43	7266	άνεχ. Μονπάσα 13 Μαΐου διά Γιουγκοσλαυίαν
ΛΙΝΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφρικαν Σίππιγκ»	58	16241	έφθ. Ρόττερνταμ 20 Μαΐου
ΛΙΝΤΑ		έτ. «Αλεξανδρά»	42	27521	άνεχ. Βακαγίαμα 7 Μαΐου διά Παναρέμ
ΛΟΓΙΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	57	20730	διπλής Παναρέμ 1 Ιουν. διά Λός Αντζελες
ΛΟΥΓΙΖΑ (π.δ.)		έτ. «Ατλαντικά Πασιφίκα»	54	11602	διπλής Γιβραλτάρ 8 Ιουν. διά Γλασκώθην
ΛΟΥΣ?	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	57	7478	άνεχ. Καλκούτταν 24 Μαΐου διά Κολόμπο
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Μαΐου διά Περοϊκόν Κόλπον
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	58	27466	άνεχ. Χάρην 18 Μαΐου διά Περοϊκόν Κόλπον
ΛΥΚΟΥΡΓΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτεοτίνο»	29	6638	άνεχ. Νεκοτάσα 28 Μαΐου διά Σάν Βινοέντε (Χιλή)
ΛΥΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντελέσιον»	64	29396	έφθ. Γιοκοχάμαν 11 Ιουν.
ΛΩΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λωζάνη»	52	2980	άνεχ. Σικάγο 3 Ιουν.
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	άνεχ. Χάργκ Αίλαντ 10 Μαΐου διά Κόρυτον
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Ατλαντικ»	63	15983	έφθ. Αμαγκάσακι 10 Ιουν.
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60	13592	έφθ. Θάλμουθ 6 Ιουν.
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοσεάνι Π.Κ.»	58	24065	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 8 Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΜΑΚΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνικά»	48	4575	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ) 1 Ιουν. διά Πασάγιες
ΜΑΛΑΓΚΑΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γιοτι»	47	4535	έφθ. Ταμάταβε 2 Ιουν.
ΜΑΛΟΥ (Λιδάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κυριανού & Σιά	43	7145	έφθ. Σαούμπειο 30 Μαΐου
ΜΑΝΟΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλιόσαγα»	43	3106	έφθ. Ντίγκυμ 6 Ιουν.
ΜΑΝΤΟΓΑ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλανικ Ίντερνα»	58	24978	εἰς Νότκα Σάουντ από 9 Μαρτ.
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιδάνου)		έτ. «Μίνα»	43	7255	άνεχ. Τριταγκόνη 8 Ιουν. διά Καλκούτταν
ΜΑΝΟΥΝ ΘΕΡΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονσέπτο»	44	7047	άνεχ. Χιλεζι 21 Μαΐου διά Περοϊκόν Κόλπον
ΜΑΡΑΦΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	διπλής Εσκούμιντ 2 Ιουν. διά Χάρην (Σαίν Πιέρ)
ΜΑΡΑΦΩΝIAN	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρόπα»	43	15030	έφθ. Νέαν Ύόρκην 4 Ιουν.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρά»	66	15404	άνεχ. Σάουντα 23 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΜΑΡΓΚΩ	(N.A.T.)	έτ. «Παναδέρο»	62	8951	έφθ. Λουάντα 7 Ιουν. διά Τεργεστόν
ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία»	43	2743	άργει Ζόντερμποργκ από 9 Ιαν. 1967
ΜΑΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρδα»	60	25190	άνεχ. Μένα Αχμαντί 24 Μαΐου διά Γένοβαν
ΜΑΡΙΑ BENΙΖΕΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ισθμενία»	56	12230	άνεχ. Σάο Λουΐ 7 Ιουν. διά Ρεσίφ
ΜΑΡΙΑ Γ. Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτα»	43	7273	έφθ. Βούμπαν 29 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεάντερ»	64	34594	άνεχ. Σάκηρα 7 Ιουν. διά Χάρην
ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Λογκερίνη»	43	8518	άνεχ. Μπιωμόντ 20 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΜΑΡΙΑΝΕΛΛΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίντι Φράγκερ»	43	6962	έφθ. Λουάντα 23 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΗΔΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωδεκανισιακήν»	48	2134	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 28 Μαΐου διά Χαιφόνγκ
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Βεντορόζ»	58	9407	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδις 4 Ιουν. διά Κούρε
ΜΑΡΙΑΣΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρικαπέτσνος»	43	7202	έφθ. Πιούλα Μπούκομ 6 Ιουν.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	52	10892	έφθ. Ρόττερνταλ 10 Ιουν.
ΜΑΡΙΕΛΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιούδη»	51	15784	εἰς Ταϊπεώ 8 Ιουν.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Λάς Πάλμας 13 Μαΐου διά Μένα Αχμαντί
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριέττα»	44	7216	άνεχ. Τσουκούμη 6 Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	έφθ. Σαδόνα 11 Μαΐου
ΜΑΡΙΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακιραμάρ»	43	7253	έφθ. Μοντρέαλ 10 Ιουν.
ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ		έτ. «Ντέλαντέρα»	63	9746	εἰς Χακοδάτην ύπο συμπληρωσιν
ΜΑΡΙΑΝΑ		έτ. «Ελλαπόρεσ»	68	14800	άνεχ. Μόντρεαλ 29 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΜΑΡΙΜΟΥΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	49	10483	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 1 Ιουν.
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	51	10451	άνεχ. Αμαγκασάκι 28 Μαΐου διά Λός Αντζελες
ΜΑΡΙΝΑ (π.)		έτ. «Φιντέλιτι»	66	19411	έφθ. Γιέμπο 24 Μαΐου
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)		έτ. «Εβρος»	44	7203	εἰς Αυτορέταν από 10 Απρ.
ΜΑΡΙΝΑ (κυπρ.)		έτ. «Μπλού Χ.»	46	7331	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 6 Ιουν. διά Τάκιο
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	65	19758	άνεχ. Σικιρά Ταϊπεώ 27 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορρίγεντες»	45	10448	έφθ. Σάουντα 26 Μαΐου
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς»	48	2739	εἰς

ΜΑΡΚΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. "Ελκομοντόρε"	68	36360	άνευ. Βαλτιμόρην 7 'Ιουν. διά Σέβεν "Αίλαντ εις" Αγ. Βικέντιον ἀπό 25 Αύγ.
ΜΑΡΚΑΡ	(N.A.T.)	έτ. "Πρόδοσ"	42	7244	έφθ. Βαγκαρέ 6 'Ιουν.
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. "Πάνδαι"	61	12466	άνευ. Ντώμπαν 7 'Ιουν. διά Τέμα
ΜΑΡΚΟΣ Ρ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σάνι Κωνοταντίνο"	44	10313	άνευ. Ταλκαχουάνο 26 Μαΐου διά Τοιμόπτε
ΜΑΡΜΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. "Συμφωνία"	44	7250	έφθ. Βομβάνι 12 Μαΐου
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Πόρος"	54	16573	άνευ. Χόγκ Κόγκ 26 Μαΐου διά Τοινθαγκτάο
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αρκουλ"	43	7263	έφθ. Κολόμπο 5 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πάσπαρο"	46	7327	άνευ. Χάργκ Αίλαντ 29 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Κόσμικ"	56	23871	άνευ. Τόκιο 9 'Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΠΑΙΩΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σιών"	64	9390	άνευ. Ράς Τανούρα 6 Μαΐου διά Σιράχα
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ν. Δ. Παπαλίδης"	54	10601	άνευ. Πούλο Μπουκούμ 7 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πάσπαρο"	46	7333	διπλής "Ακρωτήριον 27 Μαΐου διά Λάντς "Εντ
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. "Γαλαξίας"	65	34185	διπλής Μπρούνιμπουτελ 26 Μαΐου διά Κή Γουεότ
ΜΕΓΙΣΤΗΣ (η.)	(N.A.T.)	έτ. "Αιρθίλλ Μότοροπι"	57	8855	εις Λατακία ἀπό 28 'Ιαν. (προσήραζε)
ΜΕΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Δωδεκανησιακή"	28	2288	άνευ. Μίνα άλ Φαχάλ 4 'Ιουν. διά Νιγκάτα
ΜΕΙΔΗΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μεδουσα"	52	22353	άνευ. Μίνα άλ Φαχάλ 4 'Ιουν. διά Νιγκάτα
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. "Αλέπρονκας"	57	11691	άνευ. Αιγαίνων 1 'Ιουν. διά Κουβέιτ
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Κάρντιναλ"	66	39617	άνευ. Τζαμάλ Ντανά 16 Μαΐου δι' ΗΠΑ
ΜΕΡΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. "Αυτούριάς"	58	20894	άνευ. Μένα Άχμαντι 15 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΕΡΥ (κυπρ.)		έτ. "Σάνι Πέντρο"	45	7190	άνευ. Θράπουν 3 'Ιουν. διά Στεττίνον
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	(N.A.T.)	έτ. "Τούλα"	43	7258	έφθ. Πειραιά 3 'Ιουν.
ΜΙΑΝΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ελλειν Σίππικ & Ιντάστρ	43	8537	άνευ. Μορμουγκάο 3 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΜΙΜΗ (η.)	(N.A.T.)	έτ. "Μαρκόρεο"	49	17905	έφθ. Νέαν Ύρκην 8 'Ιουν.
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Εμμαψέ	36	2760	διπλής Γιβραλτάρ 1 'Ιουν. διά Μασσαλίαν
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Καστέλλα"	56	21090	άνευ. Χάργκ Αίλαντ 24 Μαΐου διά Λάντς "Εντ
ΜΙΝΟΥΤΣΙ	(N.A.T.)	έτ. "Σαλομίας"	39	3485	άνευ. Λέγκορ 31 Μαΐου διά Συρίαν
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Μινούτσι"	48	6475	άνευ. Σιγκαπούρην ρόδης 10 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. "Γκαναντέρος"	41	8367	άνευ. Μπάκια Μπλάνκα 3 'Ιουν. διά Κουβέιτ
ΜΙΣΤΡΑΛ Ι	(N.A.T.)	έτ. "Μισμαρ"	66	22241	άνευ. Γιοκαία 5 'Ιουν. διά Ναγκόγια
ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μιστράλι	49	1689	διπλής Γιβραλτάρ 11 'Ιουν. διά Ντελαγούεάρ
ΜΙΧΑΗΑ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. "Αστροβιγκία"	59	26574	άνευ. Αίλ ή Γκραίν 25 Μαΐου διά Μπαντάρ Μαχάρη
ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. "Ιλιοντόζοτς"	55	15983	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 6 'Ιουν.
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μαρομέντον"	65	28313	άνευ. Μένα Άχμαντι 30 Μαΐου διά Σιδνεϋ
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άλμα"	58	22129	άνευ. Νεάπολιν 8 'Ιουν. διά Μάροα έλ Μπρέγκα
ΜΟΝΟΜΑΧΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Χάντερ"	53	11289	άνευ. Βιλέματαν 2 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ηγκλ Όσεαν"	43	8346	έφθ. Δυρράχιον 3 'Ιουν.
ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Ιλεόντε"	51	3386	διπλής Γιβραλτάρ 7 'Ιουν.
ΜΟΧΙΚΑΝ (η.)	(N.A.T.)	έτ. "Μουσάε"	29	9307	άνευ. Ντρόμπιαν 2 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΜΠΑΖΙΑ	(N.A.T.)	έτ. "Άρονοναύπης"	53	4085	εις Πειραιά ἀπό 24 Μαΐου 1967
ΜΠΑΖΙΛ ΙΙ!	(N.A.T.)	έτ. "Μπαζίλη"	48	3574	έφθ. Φώδεύ 6 'Ιουν.
ΜΠΑΖΙΛ ΠΕΠΝΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. "Σέρο - Γκουάκα"	65	18459	διπλής Παναμά 10 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΜΠΛΟΥ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. "Μπάμπερο"	45	3929	έφθ. Μανάους 25 Μαΐου
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ'	(N.A.T.)	έτ. "Τραγούνουόφλντη"	45	7210	άνευ. Οκινάους 27 Θερ.
ΜΠΟΡΕΑΛ	(N.A.T.)	έτ. "Πασσαλάρικ"	44	3696	άνευ. Νεάπολιν 7 'Ιουν. διά Πόρτο Έμπεδόκλε
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Κάρφας"	52	4303	άνευ. Κίγκοταν (Ζαμ.) 5 'Ιουν. διά Νέαν Όρλεάννην
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μπεσόση"	67	43231	άνευ. Αιμούργρον 7 'Ιουν. διά Μπαχρέιν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μπιλθέρ"	57	20741	έφθ. Βαλιτόμπραν 23 Μαΐου
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	(N.A.T.)	έτ. "Δάλος"	45	5101	έφθ. Μπαγκόκ 31 Μαΐου
ΜΠΟΥΟΝΑΒΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Επτάνοιος"	44	7258	έφθ. Μαντράς ρόδης 6 'Ιουν.
ΜΠΟΥΟΝΑΦΟΡΤΟΥΝΑ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μπλού Σπ"	48	3351	έφθ. Αϊνόνα 31 Μαΐου
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μπλού Σκάύ"	41	4189	άνευ. Ντακάρ 23 Μαΐου διά Γκιζάν
ΜΠΡΙΟΔΕΡΣ Σ. (η.)	(N.A.T.)	έτ. "Κουντόνι"	43	7238	έφθ. Καλκούταν 5 'Ιουν.
ΜΥΟΥΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. "Βεντούρα"	53	12861	άνευ. Μπαχρέιν 18 Μαΐου δι' Οκινάουα
ΜΥΚΗΝΑΙ	(N.A.T.)	έτ. "Βεντούρα"	59	22846	άνευ. Μομπάσα 27 Μαΐου διά Γένοβαν
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μπουένα"	53	11886	άνευ. Σιγκαπούρην ρόδης 24 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Γουέτον"	67	11025	άνευ. Λάγκος 26 Μαΐου διά Ντακάρ
ΝΑΒΙΑ	(N.A.T.)	έτ. "Άργους"	43	8394	άνευ. Ντακάρ 17 Μαΐου διά Καλκούταν
ΝΑΠΠΕΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Στάρα"	57	23690	άνευ. Ρεσιφ 14 Μαΐου δι' Αρούμπα
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. "Ιντάλιγκο"	57	9990	άνευ. Ζόκαν 5 'Ιουν. διά Πόρτλαντ (Op.)
ΝΑΥΜΑΧΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ναυμάχος"	46	8505	άνευ. Μπούχαμ 30 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Νάουτα"	43	14294	άνευ. Ντρούμπραν 3 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αχιλλεύς"	58	12624	εις θέσιν 0.32 B – 42.44 A 24 Μαΐου διά Κολόμπο
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μαργκράντε"	58	24068	άνευ. Σάρος 22 Μαΐου διά Μπορντώ
ΝΕΔΔΑΥ	(N.A.T.)	έτ. "Νάουτα"	43	14304	άνευ. Καράτοι 3 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΝΕΔΙΑ II (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άλτις"	38	7897	άνευ. Καράτοι 3 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΝΕΙΔΑΣ	(N.A.T.)	έτ. "Ναούτεντο"	56	10693	άνευ. Καζαμπάλκα 5 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΝΕΛΛΑ (η.)	(N.A.T.)	έτ. "Νέλλα"	38	4996	εις θέσιν 0.32 B – 42.44 A 24 Μαΐου διά Κολόμπο
ΝΕΜΕΑ	(N.A.T.)	έτ. "Γιουνιβέρσα Τράμπη"	42	9730	άνευ. Καζαμπάλκα 5 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΝΕΡΒΙΟΝ		έτ. "Άστρο"	44	8536	εις θέσιν 0.32 B – 42.44 A 24 Μαΐου διά Κολόμπο
ΝΕΡΕΙΝΤ (δ.η.)	(N.A.T.)	έτ. "Νέρειντη"	44	10544	άνευ. Σάρος 22 Μαΐου διά Καράτοι
ΝΕΦΕΛΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πολάρις"	58	24256	έφθ. Οζάκαν 8 'Ιουν.
ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. "Τρανσποσιφίκ"	67	54502	άνευ. Χάργκ Αίλαντ 31 Μαΐου διά Γένοβαν
ΝΗΜΕΡΗΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πέργραχα"	52	11267	διπλής Γιβραλτάρ 2 'Ιουν. διά Μίλφορτ Χάφεν
ΝΙΓΚΜΑ		έτ. "Τίνα"	21	2369	εις θέσιν 0.32 B – 42.44 A 24 Μαΐου διά Βενετίαν
ΝΙΚΙΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μετ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μαριτάι Κάρριερς"	60	14203	εις θέσιν 0.32 B – 42.44 A 24 Μαΐου διά Βενετίαν
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Κένταυρος"	45	3739	εις θέσιν 0.32 B – 42.44 A 24 Μαΐου διά Βενετίαν
ΝΙΚΟΛΑ		έτ. "Τζένεραλ Θράύτερς"	68	8800	έφθ. Μπλάνγκαρ 27 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Λειδέδια"	43	7121	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πετρόλεουμη"	53	12396	άνευ. Ρίο Ιανέριο 6 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Γκόλαρα"	68	86074	άνευ. Σακάι 2 'Ιουν. διά Μπαχρέιν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Άλικη"	68	11243	διπλής Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διά Καζαμπάλκα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. "Μάροιρ Κορπ."	58	7324	άνευ. Αιθάνων 19 Μαΐου διά Τούρκεστων
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. "Σάνι Παρασκευή"	50	2612	άνευ. Πειραιάς 4 'Ιουν. δι' Ιτέαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (κυπρ.)		έτ. "Ελλην. ουμέροντα	51	3364	άνευ. Οργοκόλπινθικ 7 'Ιουν. διά Τοινκιάνγκ
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Πιτάλες"	46	2927	άνευ. Αλεξάνδρεια 5 'Ιουν. διά Γαλλίαν
ΝΙΟΒΗ	(N.A.T.)	έτ. "Άζαρες"	45	7003	έφθ. Παρανάγκουα 5 'Ιουν.
ΝΙΟΥΤΚΕΙΤ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Τρανσοπόρτερ"	44	7063	έφθ. Ριγέκαν 4 'Ιουν.
ΝΙΟΥΜΟΥΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Τσαθλίσις"	41	6743	εις θέσιν 25 Δ 27 Μαΐου διά Κούθαν
ΝΙΟΥΦΟΡΕΣΤ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άλι"	43	7168	άνευ. Σαίν Μιχαέλς 2 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΝΟΕΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Τσαθλίρης"	44	7145	άνευ. Αιθάνων 19 Μαΐου διά Νικαρό
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σκιλάθος"	41	7251	έφθ. Λατάκιο 28 Μαΐου
ΝΟΡΔΕΡΝ ΉΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. "Σαμφώνη"	58	20451	άνευ. Ντακάρ 20 Μαΐου διά Χάργκ Αίλαντ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Τρανόσεαν Θράύτερ"	44	14800	άνευ. Μαντράς 6 'Ιουν.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Κούεστρα"	58	18184	διπλής Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΤΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. "Ρέμους"	59	18180	άνευ. Γιοκοχάμαν 30 Μαΐου διά Κούδεν "Αίλαντ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άμπερ"	67	22543	έφθ. Νιούκαστλ (Άντρ.) 3 'Ιουν.
ΝΟΡΘ ΑΜΕΡΙΚΑ		έτ. "Πίρλαμ"	64	38649	διπλής Ούσαντ 24 'Απρ. διά Μπαχρέιν
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. "Πατλάντικ Μαρ. Έντερ"	52	5626	άνευ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Παλιμύρα"	56	12402	άνευ. Τρίνιταντ 5 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ (Me)
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πιετρολέαρα Άρι."	52	2029	έφθ. Μπ. Αύρες 6 'Ιουν. (ΕΠΩΛΗΘΗ εις άλλοδαπούν)
ΝΟΡΠΛΑΝΤΙΚ (η.)	(N.A.T.)	έτ. "Σίλετ"	42	7251	έφθ. Μαντράς 6 'Ιουν.
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πλήγασσος"	52	12557	άνευ. Χάργκ Αίλαντ 3 'Ιουν. διά Λάντς "Εντ
ΝΤΑΝΥ (η.)		έτ. "Κωντόντς"	25	1473	έφθ. Χάργκ Αίλαντ 3 'Ιουν. διά Λάντς "Εντ
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. "Γουντγουρούντ"	58	17743	άνευ. Χάργκ Αίλαντ 19 Μαΐου διά Σαίν Κρουά
ΝΤΕΛΟΥΡΟ	(N.A.T.)	έτ. "Ντελούρο"	43	7196	άνευ. Τάμπα 2 'Ιουν. διά Πασάγγιες
ΝΤΕΛΟΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. "Σεβ Εντερπράΐζ"	58	13545	διπλής Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Ιμινχάμ
ΝΤΕΛΟΙΚ ΜΙΡΑΚΛ					

ΝΤΕΡΜΠΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπηγουαίν»	58	10396	έφθ. Χάλιφας 6 Ιουν.
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πραντο»	63	15297	άνεχ. Αύγουστον 31 Μαΐου διά Μη, "Άυρες
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καζαμπλάνκα»	57	22006	άνεχ. Δουνικέρκην 8 Μαΐου διά Μηνόννυ
ΝΤΗΖΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον»	57	20458	έφθ. Φρυμάντλ 6 Ιουν.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζέρερτ»	56	20352	άνεχ. Ούλσαν 3 Ιουν.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΤΣΗΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκτικ»	52	20667	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 26 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπον
ΝΤΗΟΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ναβιγκείτορς»	60	19988	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 Ιουν.
ΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρτεμαρ»	13	1216	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΟΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θουκίδης»	51	12590	άνεχ. Ντακάρ 7 Ιουν. διά Περιοκόν Κόλπον
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	53	12200	άνεχ. Μομπάσα 4 Ιουν. διά Ρότερνταμ
ΝΤΟΝΑ ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλωνη»	54	11956	άνεχ. Βάλδις Μπαιν 5 Ιουν. διά Μπαντάρ Μαχαόρ
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	50	9956	άνεχ. Ντούμπι 7 Ιουν. διά Μπαλίκπαν
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	43	10861	άνεχ. Πόρτ Χουενέρι 23 Μαΐου διά Σαταχίπ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάροριερ»	58	10483	άνεχ. Κουάλα Ρούμπιν 7 Ιουν. διά Τούμπα
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μιντλαντ»	51	14804	άνεχ. Αρόπορα 6 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	54	11478	άνεχ. Ντάς Αίλαντ 2 Ιουν. διά Λάντς "Εντ
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	55	11209	άνεχ. Σιδηνός 6 Ιουν. διά Νουμέα
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πανανεν-'Εουρόπα»	56	8716	άνεχ. Σιμίζιος 4 Ιουν. διά Ταγκανούρα
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Συκράτης»	46	10014	άνεχ. Λός Αντζελες 18 Μαΐου διά Μεζικό
ΝΤΟΠΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζολιουτη»	56	10486	άνεχ. Ράς Τανούρα 19 Μαΐου διά Χάρην
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέτζεντ»	66	45280	έφθ. Τόκιο 31 Μαΐου
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκων»	56	8424	
ΣΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρη»	47	2873	άνεχ. "Αντεν 7 Ιουν. διά Μόκα
ΟΛΓΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανία»	43	7265	έφθ. Γκέλα 19 Μαΐου
ΟΑΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ψηφέραμπαρ»	39	2815	διπλής Κων) πολιν 5 Ιουν.
ΟΑΥΜΠΙΑ (ύπερωκ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστάλντικα»	53	17362	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 3 Ιουν. (κρουαζιέρα)
ΟΑΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξήπερ Μαριτάιμ»	54	17999	άνεχ. Χάργκ 'Αιλαντ 31 Μαΐου διά Λάντς "Εντ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ" (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγένα Σιππιγκ»	54	13652	έφθ. Καρποί 6 Ιουν.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πριμρούζη»	54	20453	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 Ιουν. διά Λά Σαλίνα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΑΚΛΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ειδοντείλ»	54	20495	άνεχ. "Αγν. Φραγκιάκον 31 Μαΐου διά 'Αρικα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηνγουελ»	65	38600	διπλής Γιβραλτάρ 5 Ιουν. διά Σταδάγκερ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΜΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντμπανκ»	64	32380	άνεχ. Τρινινταντ 2 Ιουν. διά 'Αμουαίν Μπαιν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΤ" (δες.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπιον Μαριτάιμ»	65	32400	άνεχ. Χόρ άλ 'Αμαγία 3 Ιουν. διά Σουγκει Γκέργογκ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ»	64	38598	έφθ. Πόρτ ντέ Μπουκ 7 Ιουν.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτμαρι»	65	38608	διπλής Ουσάντ 10 Ιουν.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονεπίσιον»	65	32407	άνεχ. Βιλελουταγ 5 Ιουν. διά 'Εξ Ζουετίνα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙ'ΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρόσου Σίπιγκ»	54	14047	άνεχ. Μαϊάμι 6 Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνονιτς»	58	27602	άνεχ. Χάρηγκ 'Αιλαντ 22 Μαΐου διά Θιουμισίνο
ΟΑΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσμαρινίν»	50	24741	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 1 Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοσετέρ»	53	14221	άνεχ. Λάς Πάλμας 31 Μαΐου διά Ρότερνταμ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαρμπαντος»	53	14009	άνεχ. Πόρτ Χώκαμπερου 7 Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΛΕΙΤ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φωδρίδα»	54	17999	άνεχ. Ντάς 'Αιλαντ 28 Μαΐου διά Κουίνανα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΛΟΡΕΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούψιφλην»	49	24682	άνεχ. Αίλ ή Γκράιν 26 Μαΐου διά Μπαντάρ Μαχαόρ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικη»	53	18781	άνεχ. Μένα 'Αμπντούλα 14 Μαΐου διά Βαγκαρέ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΙΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουαναρη»	54	13934	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 25 Μαΐου διά Τρινινταντ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρήνηβιλη»	55	13709	άνεχ. Σώλαντ 'Εντ 8 Ιουν. διά Κιουρασσό
ΟΑΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΙΑ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσκοντίνενταλ»	54	18476	άνεχ. Λουάντα 1 Ιουν. διά Μπαντάρ Μαχαόρ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίτομοντ»	66	15625	άνεχ. Κόπιε 7 Ιουν. διά Μόζι
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ	(N.A.T.)	έτ. «Κλίφον»	65	15577	άνεχ. Βανκούμπερ 3 Ιουν. διά Αυστραλίαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σώμερσετ»	65	15577	έφθ. Βαλιτιμόρην 8 Ιουν.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φάλιμουθ»	65	15577	άνεχ. Ντπτροΐτ 5 Ιουν.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αντέρλεϋ»	67	15650	άνεχ. Τόκιο 5 Ιουν. διά Καγκαμόρι
ΟΑΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρυλαντ»	55	13934	άνεχ. Κίγκοτων (Ζαμ.) 8 Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΡΑΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	32008	άνεχ. Γένοβαν 29 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούζορ»	59	32007	έφθ. Νέαν 'Υρκην 6 Ιουν.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σημπρουκ»	54	17999	άνεχ. Αίλ ή Γκράιν 9 Ιουν. διά Νέαν 'Υρκην
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέδους 'Ατάντικη»	55	18790	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 8 Ιουν. διά Κιουρασάο
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτου Τράνσοπορτ»	55	13934	έφθ. Κόρπους Κριστι 27 Μαΐου
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενοενάρη»	54	13665	άνεχ. Μένα 'Αχμαντι 10 Μαΐου διά Νέαν 'Υρκην
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΠΛΑΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντασέρντον»	54	20595	άνεχ. Βαλτιμόρην 9 Ιουν.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντ»	49	17792	άνεχ. Ρότερνταντ 2 Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμόντε»	54	14047	άνεχ. Χιμέζι 8 Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλη»	49	24689	άνεχ. Λός Αντζελες 30 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μορόδια Τράνσοπορτ»	59	37958	άνεχ. Σιδηνό 9 Ιουν. διά Πέρσικον Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Σίπιγκ»	60	37744	έφθ. Νέαν 'Υρκην 11 Ιουν.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραπαίνη»	63	30574	έφθ. Ναυδίνον 10 Ιουν.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΑΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούσερν»	64	30581	έφθ. Ναγκόγια 6 Ιουν.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μέλμπουρου»	65	15179	άνεχ. Ειλανέρο 6 Ιουν.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΑΣΛΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οιλιντένταλ»	58	27602	άνεχ. Μένα Σαύδο 9 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΕΙ'ΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάλκον»	65	47493	άνεχ. Γιοκοχάμα 1 Ιουν. διά Χάργκ 'Αιλαντ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σενφορτη»	50	17791	διπλής Ντούρερ 7 Ιουν.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπενέρλου»	64	47493	άνεχ. Τζαμάλ Ντανά 15 Μαΐου διά Λάντς "Εντ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Ναβιγ.»	54	13593	άνεχ. Αμδουργον 28 Μαΐου διά Κιουρασσό
ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. υπερωκ.)		έτ. «Χόδι Λάινς»	31	18563	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 4 Ιουν. (κρουαζιέρα)
ΟΜΝΙΟΥΜ ΓΟΥΟΝΤΕΡΕΡ		έτ. «Αριδόνη»	43	11753	έφθ. Ριο Ιανέριο 6 Ιουν.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ		έτ. «Σαμάνα»	43	8195	άνεχ. Ριο Ιανέριο 19 Μαΐου διά Μακαπά
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ		έτ. «Κλήροια»	44	8484	άνεχ. Σαλθαδόρ 9 Ιουν. διά Φορταλέτσα
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπρέσσαο	56	21090	άνεχ. Ρότερνταντ 20 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντι
ΟΡΑΤΟΡ (π.δ.)		έτ. «Ολίβος»	48	9821	άνεχ. Ριο Ιανέριο 6 Ιουν. διά Ινδίαν
ΟΡΙΕΝΤ ΙΜΠΟΡΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάτο»	43	8371	έφθ. Σικάγο 2 Ιουν.
ΟΡΙΕΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέρινταντ»	54	12069	άνεχ. Ντώρμπον 4 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΟΡΙΕΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Καψεον»	54	13197	διπλής Γιβραλτάρ 6 Ιουν. διά Σιδώνια
ΟΡΙΕΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ»	56	20921	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 3 Ιουν. διά 'Αμουαίν Μπαιν
ΟΡΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οροσόδηλ»	58	12667	άνεχ. Πρότεραντος 17 Μαΐου
ΟΡΟΝΤΗΣ (λ.θ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικ ουμφέροντα	42	2881	άνεχ. Μπέλεμπρ 8 Ιουν. διά Σαλθαδόρ
ΟΡΟΣΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορο»	53	9839	έφθ. Βιλεμόρον 6 Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΟΡΟΥΤΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόδρο»	51	10155	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 8 Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΟΡΟΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάσλας»	52	1379	έφθ. Αιθεράσσαν 11 Ιουν.
ΟΡΧΙΔΕΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέρομαρ»	44	7261	άνεχ. Ειλάτ 31 Μαΐου διά "Απω Ανατολήν
ΟΣΕΑΝ ΛΑΝΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χανονθερ»	49	15456	άνεχ. Σαιν Τζάν (N.B.) 9 Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Χανόνθερ»	43	8615	έφθ. Γιαστά 7 Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φόρτούναι»	56	9250	έφθ. Πλαριντόν 17 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χανόνθερ»	57	15406	άνεχ. Βαλτιμόρην 6 Ιουν. διά Χέντλαντ
ΟΣΕΑΝΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οδενίκα»	65	28101	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 4 Ιουν. διά Πόρτλαντ
ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσεάνο»	56	23234	άνεχ. Γκάμπα 5 Ιουν. διά Χόθικ
ΟΥΑ'ΙΤ ΧΟΡΣ		έτ. «Σπάτιντ»	43	7261	άνεχ. Ντακάρ 21 Μαΐου διά Ινδίαν
ΟΥΛΥΣΣΕΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπελδιέντος»	57	18176	άνεχ. Αντεν 27 Μαΐου διά Σουεζέ
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	29	2692	έφθ. Μπορντώ 15 Μαΐου
ΠΑΚΑΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Κόουστ»	43	8531	άνεχ. Ναγκόγια 23 Μαΐου διά Πόρτλαντ (-Ορ.)
ΠΑΚΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Πασιφικ Κόουστ»	43	8578	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 9 Ιουν. διά "Αγ. Φραγκίσκον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάνγια»	58	10659	άνεχ. Θεσί θεσίν 35.18Β - 12.27 Δ 4 Ιουν. διά Ιμπιγκάμ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ. Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Τζάρτζι»	43	8426	άνεχ. Τριπολίν (Λιθόν) 13 Μαΐου διά 'Αλεξάνδρειαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελετράνοπορτ»	57	10493	διπλής Παναμά 2 Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ. (π.)	(N.A.T.)				

ΠΑΤΕΡ ΗΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λέτοενα»	38	2275	εις 'Οζάκαν όποι 13 Αύγ.
ΠΑΤΡΑΪΚ ΣΚΑΪ'	(N.A.T.)	έτ. «Πάτριαρχ»	43	7172	έφθ. 'Αθίλες 28 Μαΐου
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόμοσ»	43	5122	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 1 Μαΐου διά Σαγκάν
ΠΑΦΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίνυρας»	56	10170	διπλήθε Παναμά 6 'Ιουν.
ΠΕΓΚΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πένγκας»	47	4609	εις Τζέντα όποι 28 Αύγ. (ΕΠΩΛΗΘ)
ΠΕΛΑΓΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάρος»	30	2861	εις Φορταλέσσα όποι 2 Θερ. 1966
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνοι»	56	24520	άνεχ. Τενερίφην 20 Μαΐου διά Πάλμας
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ ΙΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλανι»	36	5164	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 10 'Ιουν. διά Μπαγκόγκ
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορνέλλη»	54	19440	διπλήθε Παναμά 24 Μαΐου δι' 'Αρούμπα
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνοι»	56	24502	διπλήθε Σάουθεντ 5 'Ιουν. διά Στάνλοος
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περοματάρης»	41	6519	άνεχ. Μπεντι 17 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ»	51	1077	άνεχ. Καθάλαν 17 Μαΐου διά Γκέλα
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιν & Τράνσορπτ»	43	7176	άνεχ. Σάρφ 22 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΠΕΡΑ ΑΓΑΛΛΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	64	10865	έφθ. Κολούμπια πίβερ 5 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	58	8466	άνεχ. Ντώρμπαν 17 Μαΐου διά Λονδίνον
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	63	10867	άνεχ. Λας Πάλμας 25 Μαΐου διά Πόρτ Σουδάν
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκη»	58	8465	άνεχ. Κολούμπια πίβερ 17 Μαΐου διά Μανιλάν
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13581	διπλήθε Θέρονταντ 'Αιλαντ 8 'Ιουν. διά Πούλο Μπούκοι
ΠΕΡΑ ΣΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	7977	έφθ. Καλόκαιρταν 22 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκη»	56	8001	έφθ. Οζάκαν 31 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	62	9908	άνεχ. Ντώρμπαν 26 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπιτουν Μαριτάμ»	60	8461	έφθ. Παραντί 5 'Ιουν.
ΠΕΤΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσπαρος»	48	3349	διπλήθε Κων 20 Μαΐου διά Νοθορωσίκων
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασφίκη Όιλη»	65	41255	άνεχ. Μπακρέιν 20 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΠΗΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνοι»	58	23607	έφθ. Ρότερνταμ 3 'Ιουν.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Ε	(N.A.T.)	έτ. «Πινελόπη»	54	9541	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Ιουν. διά Κόπερ
ΠΗΤΕΡ Α	(N.A.T.)	έτ. «Ελνάδολ»	61	13379	έφθ. Χιούστον 10 'Ιουν.
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σήποπεϋ»	67	48747	έφθ. Μικαμέντες 6 'Ιουν.
ΠΛΕΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλειάς»	56	10092	άνεχ. Σακάι 10 'Ιουν. διά Ναγκόγια
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12513	άνεχ. Τούμπα 3 'Ιουν. διά Κόμπε
ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλέιτ»	54	8155	εἰς Μπ. Άυρες 28 Μαΐου
ΠΛΕΙΤ ΔΑΝΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαράρτε»	47	6917	έφθ. Σάντος 7 'Ιουν.
ΠΛΕΙΤ ΜΑΣΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλέιτ»	53	9557	διπλήθε Παναμά 4 'Ιουν.
ΠΛΕΙΤ ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλέιτ»	40	6684	έφθ. Μπ. Άυρες 31 Μαΐου
ΠΛΟΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτριξ»	68	37000	εἰς Γιοκοσούκη ύπολι 29 Μαΐου διά Νοθορωσίκων
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σκέυντομ»	66	33291	άνεχ. Μπακρέιν 20 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΠΟΛΑ Ν	(N.A.T.)	έτ. «Πάση»	56	10483	έφθ. Πότερνταμ 3 'Ιουν.
ΠΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίθακα»	43	7258	άνεχ. Κολόμπια 6 'Ιουν. διά Κακινάντα
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροφαύντο»	44	7208	άνεχ. Μπεντι 26 Μαΐου διά Ροστόκ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ τι Κομπάρε»	57	8549	άνεχ. Λης 'Αντζελες 31 Μαΐου διά Μπουεναβεντούρα
ΠΟΡΤΑΛΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αργκους»	44	4897	άνεχ. Λας Πάλμας 4 'Ιουν. διά Βαρκελώνην
ΠΟΥΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μορτσόπα»	52	11391	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 'Ιουν. δι' 'Αργεντινήν
ΠΡΕΒΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστινίντερ»	57	10389	έφθ. Κολούμπια πίβερ 8 'Ιουν.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάιμποο»	48	7404	άνεχ. Αμπέρων 8 'Ιουν. διά Τζιμπουτί
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΒΗΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Κονκουίστα»	50	7997	έφθ. Λένκον 4 'Ιουν.
ΠΡΟΦΕΤ ΗΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικα»	58	8414	άνεχ. Λόδης 'Αντζελες 20 Μαΐου δι' 'Οκλαντ
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτόκλητος»	44	7984	έφθ. Σαγκάν 16 Μαΐου
ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόδη Πεντρό»	44	7192	έφθ. Μηάρα 4 'Ιουν.
ΡΑΙΜΠΟΥΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντυνία»	52	1346	έφθ. Φώτειος 7 'Ιουν.
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίνκουε»	57	23693	άνεχ. Ράς Τανούρα 22 Μαΐου διά Γένοβαν
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οδοράμ»	38	5548	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΡΕΓΓΙΝΑ (π. έπιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διεβενίες Κρουαζιέρα»	39	10153	έφθ. Βενετίαν 8 'Ιουν. (κρουαζιέρα)
ΡΕΣΠΑΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	19047	εἰς 'Αιδί 31 Μαΐου
ΡΕΣΠΑΙΕΝΤΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	66	23570	έφθ. Πασακαγκούλα 5 'Ιουν.
ΡΙΒΙΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Βαλιδό»	63	12273	διπλήθε Παναμά 24 Μαΐου δι' 'Αμαγκασάκι
ΡΙΓΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον Σπλέντορ»	51	6905	έφθ. Καλόκαιρταν 25 Μαΐου
ΡΙΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	43	7194	άνεχ. Αλισάνταν 3 Μαΐου διά Ναγκόγια
ΡΙΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραλάτα»	65	16334	έφθ. Τόκιο 6 'Ιουν.
ΡΙΟΚΟΣ Β . (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστεν ΣΡ»	56	21028	άνεχ. Γιοκοχάμα 23 Μαΐου διά Παγκαλάν Σουσού
ΡΥΘΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	άνεχ. Βακαγίαμα 4 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΣΑΙΝΤ ΑΝΔΡΕΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάντερ»	58	3065	άνεχ. Ντακάρα 29 Μαΐου διά Μπαγιόν
ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ευμάνουελ»	45	5105	άνεχ. Τζέντα 30 Μαΐου δι' 'Ακαμπά
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Νικόλας»	56	12461	έφθ. Λιέρερουλ 8 'Ιουν.
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Μαρισ»	53	8715	άνεχ. Λομπίτο 6 'Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάθαλ»	66	16334	έφθ. Μόδι 10 'Ιουν.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Γονγορούσα»	53	12856	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδος 6 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλκ Κάρριερς»	47	3504	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φίνανς»	54	5581	έφθ. Λογδίνον 9 'Ιουν.
ΣΑΙΛΑΜΑΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μάκελον Στρέιτ»	45	7656	έφθ. Μπάχια Μπλάνκο 9 'Ιουν.
ΣΑΙΛΑΜΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	56	2709	διπλήθε Εσκουμίνς 25 Μαΐου
ΣΑΙΜΙΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμιά»	51	1059	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάμιος»	66	17057	έφθ. Αμοτερντούμ 31 Μαΐου
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνατστο»	50	2736	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. δι' 'Οράν
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αλατίο»	45	3161	εἰς Ταραγκόνα ώπολ 7 'Οκτ. 1966
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γαρούλιν»	43	7224	έφθ. Μοντράς 30 Μαΐου
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιαδίσα»	57	9047	άνεχ. Λονδίνον 20 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδος
ΣΑΝ ΠΑΠΙΔΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντος Ριός»	51	10353	άνεχ. Τρίνινταντ 20 Μαΐου διά Ριγιέκα
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάρρουσα»	43	7197	άνεχ. Τάμπα 5 'Ιουν. διά Γκάλεσταν
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιού»	43	7260	έφθ. Τούτικορν 30 Μαΐου διά Τουμπούκ
ΣΑΝΟΥΚO (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστής»	43	7267	έφθ. Αθάναν 9 'Ιουν.
ΣΑΝΡΑΤ'Z (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χαρούπι»	55	11922	άνεχ. Μπούμπουρι 2 'Ιουν. διά Μάνταρ
ΣΕ-ΙΧ ΜΠΟΥΤΡΟΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηλέυπανον»	43	7266	άνεχ. Βαρκελώνην 10 'Ιουν. δι' 'Αθάναν
ΣΕΡ ΘΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκοντίνα»	54	19053	έφθ. Λιοσσόνα 30 Μαΐου
ΣΕΡΙΟΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντε Σεσιλίο»	58	13944	άνεχ. Τρίνινταντ 6 'Ιουν. διά Κράλεσταν
ΣΚΕΨΙΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μολιάνα»	59	9268	άνεχ. Ρότερνταμ 20 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΣΚΙΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σελιάν»	51	4043	άνεχ. Σινκαπούόνηρ 7 Μαΐου διά Λόουερ Μπουτούαν
ΣΝΙΚΟΛΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθοσιάντο»	61	13083	άνεχ. Σινκαπούόνηρ 29 Μαΐου
ΣΟΚΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Οθοσιάντα»	40	5355	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. διά Πέραμα
ΣΟΝΙΚΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μασίν»	43	7275	άρρει Πέραμα ώπολ 19 Μαΐου 1967
ΣΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Γαράνκος»	46	1059	άνεχ. Βακαγίαμα 2 'Ιουν. διά Κόμπε
ΣΟΥΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Γατάνταστ»	65	33287	άνεχ. Χάρηκος 22 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΣΟΦΙΑ Κ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσιάντο»	60	29592	άνεχ. Αγ. Θρανκισκούν 5 Μαΐου διά Κορέαν
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σοκόδα»	58	13906	έφθ. Φούλο Μπουκόν 6 'Ιουν.
ΣΟΦΙΑ Μ . (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακάδουας»	45	7285	άνεχ. Φούλο Αμπούθ 18 Μαΐου
ΣΟΦΙΑ Π . (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πτζιόνου»	64	17487	άνεχ. Φάλμουθ 9 Μαΐου δι' 'Αμπιτζάν
ΣΠΛΕΝΤΙΤ ΣΚΑΪ' (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελεύσιορ»	50	6036	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 25 Μαΐου
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρούνθιν»	50	5304	άνεχ. Σιγκαπούόνηρ ρόδο 7 Μαΐου διά Λόουερ Μπουτούαν
ΣΠΥΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ . (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τάινικερ»	62	28326	άνεχ. Τσιμπάτα 2 'Ιουν. διά Φιλιππίνας
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίζα»	57	10661	έφθ. Ντακάρτα 21 Μαΐου

ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	43	7290	προσήρας πλοίον Μαντράς 3 Νοεμ. 1966
ΣΤΕΒΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άνταμπη»	44	7066	άνεκ. Σάφι 5 'Ιουν. διά Βάρναν
ΣΤΕΛΙΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλαμοτόπη»	36	2660	έφθ. Λονδίνον 9 'Ιουν.
ΣΤΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Γκρήκ Σήπη»	36	4345	άνεκ. Τακοράντι 23 Μαΐου διά Βρέμπν
ΣΤΕΦΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαΐροφλυντη»	60	10733	έφθ. Μπάδναγκαρ 19 Μαΐου
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκασούρο»	56	10360	άνεκ. Μπαρμπάντος 27 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΣΤΟΛΤ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθενειρ»	53	8048	διπλής Λίζαρπτ 6 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΣΤΟΡΒΙΚΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσονένινσι»	57	12976	έφθ. Ταιόδων 1 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΣΥΠΡΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγάπηνωρ»	57	9175	άνεκ. Σακάι 10 'Ιουν. διά Κουνιλαντ
ΣΥΠΡΙΑΝ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΣΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρήνη»	53	1875	άνεκ. Άγριμοχωστον 6 'Ιουν. διά Άγγλιαν
ΣΥΠΡΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρήνη»	50	1797	έφθ. Βαλτιμόρην 9 'Ιουν.
ΣΥΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένερελας Θράύτερς»	68	9070	έφθ. Βιζαγκαποτάνη μέσης 9 'Ιουν.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βέστο»	56	10096	άνεκ. Καζαμπλάνκα 14 Μαΐου διά Γαλλίαν
ΤΑΧΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξανδρα»	51	2979	έφθ. Τσάλλα 7 'Ιουν.
ΤΑΜΠΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ι' Ιον»	52	5483	έφθ. Χάμπτον ρόδης 8 'Ιουν.
ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννανα»	52	12064	άνεκ. Άγριμοχωστον 2 'Ιουν. διά Άγγλιαν
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπονεζά»	44	7349	έφθ. Πίουκο 19 Μαΐου
ΤΑΡΣΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άγι. Σπυρίδων»	47	5605	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 21 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΤΑΣΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Εύσθώρα»	49	4719	έφθ. Νέαν Ύόρκην 10 'Ιουν.
ΤΑΣΣΑ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Αναστάσιος»	57	21202	διπλής Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. διά Μαντράς
ΤΕΓΕΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιάμνια»	44	7240	έφθ. Νέαν Όρλεανην 6 'Ιουν.
ΤΕΝΕΣΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κασσιόπη»	49	4723	άνεκ. Ντακάρ 18 Μαΐου διά Καράτοι
ΤΕΡΕΖΑ		έτ. «Σόκοα»	40	4734	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 12 Μαΐου
ΤΕΤΗ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Αρμένιν»	49	2420	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ Ναθύγκη»	38	1465	άνεκ. Χάρδρην 24 'Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΤΕΖΑΝΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερδόσεαν Οΐλη»	68	43339	άνεκ. Γδύνια 30 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΤΖΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτιτου»	65	19421	άνεκ. Άγιμερσαν 5 'Ιουν. διά Αύγουσταν
ΤΖΕΟΝΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίμιορ»	53	12235	έφθ. Ντώρμπων 3 Μαΐου
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνθεον»	53	10873	άνεκ. Λός Αντζελες 5 'Ιουν. διά Νέαν Ύόρκην
ΤΖΟΥΔΙΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμοτέρες»	68	14845	άνεκ. Τακοράντι 24 Μαΐου διά Βενετίαν
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκη»	42	7268	διπλής Παναμά 16 'Απρ. διά Μανζανίλο (Μεξ.)
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέντοντοι»	53	7490	άνεκ. Αμερέσαν 10 'Ιουν. διά Μπάνιας
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλιμπάσο»	54	19129	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 23 Μαΐου διά Λίθερπουλ
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τραναστόλαντικη»	66	39556	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 29 Μαΐου διά Τσαμκόγκ
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (σ. Μάλτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράπιθη»	39	5333	άνεκ. Αθέναν 27 'Απρ. διά Σαντιάγκο
ΤΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Σπυρίδων»	43	7362	άνεκ. Χουντικοβάλ 5 'Ιουν. διά Μπρίτζουστερ
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμας»	53	27863	έφθ. Ντακάρ 9 'Ιουν.
ΤΙΤΙΚΙ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οργάκη»	52	11218	άνεκ. Βακαγιάμα 4 'Ιουν. διά Κουάλα Ρομπίν
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα»	64	15597	έφθ. Ρίο Χάινα 30 Μαΐου
ΤΟΑΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τόλμη»	49	6922	άργει Πειραιά από 21 'Απρ.
ΤΟΜΑΖΟ (π.)		έτ. «Αθέροβλαι»	28	1390	έφθ. Γκέλιαν 19 Μαΐου
ΤΟΝΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλην Καραπιπέρην»	43	7176	άνεκ. Θεούτα 11 'Απρ. διά Σιενφουέγκος
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίστιψι»	37	6426	διπλής Παναμά 13 'Απρ. διά Ντά - Νάγκ
ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντ»	54	13400	έφθ. Καλκούτταν 3 'Ιουν.
ΤΡΙΑΔΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριάδα»	43	7109	άνεκ. Πουάκου 6 Μαρτ. διά Σαγκάπαν
ΤΡΙΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσούερτε»	48	5199	έφθ. Καλκούτταν 4 'Ιουν. διά Κριστούπαλ
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δίάνα»	53	5579	άνεκ. Βοστώνη 29 Μαΐου διά Περαικόν Κόλπον
ΤΡΙΝΙΤΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αλφοτρίνη»	57	10493	άνεκ. Γιοκοχάμαν 6 'Ιουν. διά δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουνη»	67	34501	άνεκ. Χάρηκ 15 Μαΐου διά Κικούμα
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαλόγκρο»	64	28311	άνεκ. Τενερίφην 29 Μαΐου διά Περαικόν Κόλπον
ΤΡΙΤΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρη Νόστρουμη»	44	7165	άνεκ. Καλκούτταν 28 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11913	άνεκ. Τρινιτάντ 26 Μαΐου διά Γκοτεμπούργκ
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίππερ»	66	45255	άνεκ. Μίλφορτ Χάρεν 5 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλη»	57	23664	άνεκ. Χάρηκ 18 Μαΐου διά Αγγλίαν
ΤΣΑΡΛΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντοράντο»	57	12881	άνεκ. Πόρτ Ελλιζαμπε 23 Μαΐου
ΥΒΟΝΗ (δ.π.)		έτ. «Ελλην. ουμφέροντα»	51	8997	άνεκ. Ντακάρ 3 Μαρτ. διά Σαγκάπαν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεκ. Χάρηκ 1 Ιουν. διά Λάντς "Εντ
ΦΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμετ»	45	15005	άνεκ. Κομάν Μπαίν 10 'Ιουν. διά Σέδεν Αϊλαντ
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάνσερ»	45	13849	άνεκ. Χάρηκον ρόδης 25 Μαΐου διά Σάντος
ΦΑΙΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάτικο»	43	13548	έφθ. Ανάκόνα 7 'Ιουν.
ΦΑΙΛΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλλόρα»	60	13998	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 11 Μαΐου διά Κάντλα
ΦΑΝΑΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλίου»	42	7259	έφθ. Μοριμυγκάδ 6 'Ιουν.
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάίντη»	57	21910	άνεκ. Κοιλί 4 'Ιουν. διά Χάρηκ Αϊλαντ
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέις»	44	13854	άνεκ. Κοκούρα 31 Μαΐου διά Φιλιππίνες
ΦΕΝΙΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαλίμπρε»	43	7265	άνεκ. Κολόμπο 1 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΦΕΝΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροκρέντο»	43	7233	άνεκ. Τακοράντι 24 Μαΐου διά Χάρηκ Αϊλαντ
ΦΙΑΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	63	50872	άνεκ. Χάρηκ 22 Μαΐου διά Χάρηκ Αϊλαντ
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πασιφίκ Μαρ. Κάρριερος	67	46382	άνεκ. Χάρηκ 17 Μαΐου διά Μίλφορντ Χάρεν
ΦΙΝΤΕΛΙΤΗ (δ.)		έτ. «Φιντελίτη»	53	12107	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 26 Μαΐου διά Σουγκέτι Γκέρουκ
ΦΙΩΡΑ Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενθίβιάντο»	41	7244	διπλής Μπρούνουπούτερ 26 Μαΐου διά Ινδίαν
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλλόρα»	60	13997	έφθ. Βούρμπην 4 'Ιουν.
ΦΟΝΤΕΝΑΙ (Σουρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΤΣέμ Σ.»	50	10464	άνεκ. Αύγυνθαν 1 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΦΟΡΓΑΚΙΣΚΗ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαράδανα»	48	3668	έφθ. Τσάμπερικο 19 Μαΐου διά Κορέαν
ΦΩΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατερέντη»	63	10382	άνεκ. Φίλανπον 1 'Ιουν.
ΦΩΡΗ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. Αλ. Τασθίρης	42	7181	άνεκ. Σαίν Μίκαλες 23 Μαΐου διά Κούδαν
ΦΩΡΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλλορη»	41	7132	διπλής Λίζαρπτ 9 'Ιουν. διά Μίλγουωκι
ΦΩΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αρρώνη»	49	9605	διπλής Παναμά 30 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΦΡΙΕΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπλέινης»	48	15020	ύπο παυσαλθρών
ΦΡΥΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλην. ουμφέροντα	48	2159	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 31 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΦΩΤΕΙΝΗ ΦΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλφοτρίνη»	57	10493	είς Πικοχάμιαν ύπο συμπλήρωσιν
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλακόπιτα»	68	44000	άνεκ. Σάν Νικολάς Μπαίν 6 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΧΑΡΝΤΕΝΜΠΕΡΓΚ		έτ. «Βάγκουαρντη»	67	36365	έφθ. Σάν Νικολάς Μπαίν 6 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πιλλγκριμ»	48	1231	είς Αυτερνταν από 22 'Απρ.
ΧΕΛΑΜΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χελμός»	56	10583	άνεκ. Ναγκόνια 1 'Ιουν. διά ΗΠΑ
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χίος»	41	5236	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 5 'Ιουν. διά Βρέμπν
ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορε Κάρριερη»	56	10597	άνεκ. Βανκούμενδ 27 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΧΡΙΑΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χορλάκη»	55	13458	είς Πιερσίδη από 29 'Απρ. (έπισκευαι)
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλαχούλιας»	48	2871	άνεκ. Αύγυνθαν 31 Μαΐου διά Λονδίνον
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτη»	66	19419	έφθ. Λός Πάλιμας 24 Μαΐου
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σεντέρο»	43	7140	άνεκ. Κούπε 3 'Ιουν. διά Τάμπα
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρουαγιάλη»	55	23930	είς Σιγκαπούρην ρόδης από 21 'Οκτ. 1966
ΧΡΥΣΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19183	άνεκ. Ένοβολαν 27 Μαΐου
ΧΡΥΣΗ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκρία»	51	5563	έφθ. Νιού Πλύμουθ 3 'Ιουν.
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Οίλη»	66	41066	έφθ. Ράς Τανούρα 1 'Ιουν.
ΟΚΕΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεξτάντ»	56	8390	έφθ. Τοκοπίλα 7 'Ιουν.

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

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 185

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th JUNE 1968

Transfer to Piraeus

One after another, Greek shipping firms with headquarters abroad are transferring important segments of their overall organisational set-up to Piraeus. First to move are the accounting and technical departments. Port Captains and Engineer Superintendents will conduct their business in Piraeus from now on.

Some staff requirements are being met locally while others are being transferred from abroad. According to estimates, some one thousand persons will be engaged locally. Department heads will be transferred from abroad.

Certain of the larger shipping firms maintained a fairly large staff in Piraeus even before the new measures announced by the government. For instance, the C. M. Lemos firm had transferred basic departments to Piraeus some years ago, with a staff of about a hundred in the Piraeus office. The same applies to the firm of Petros Goulandris Sons with frequent visits to Piraeus by Mr. Basil P. Goulandris. The Piraeus office of Mr. J. M. Carras has also expanded its jurisdiction over the Carras fleet in recent months.

As telecommunications improve, leading Greek shipowners with their head offices established in Greece will perchance find it necessary to spend most of their time here.

In spite of the difficulties of operating from Greece in the past, many shipowners have always maintained their head offices in Piraeus. The M. Karageorgis firm is an example. The Chandris firm has also been established here for a good number of years while smaller shipowners have always operated from Piraeus.

The recent tax facilities on profits earned from foreign-flag vessels will also make it possible for foreign firms to establish themselves in Greece.

The gains to the economy of Greece from these developments will be inestimable. By living in and operating from Greece, shipowners such as Messrs. Andreadis, Niarchos, Onassis and Livanos will also take a greater interest in the Greek economy and bring their genius to bear on it with good results.

The National Government has succeeded, where all previous governments have failed, in attracting to Greece a powerful economic factor that, in the long run, will bring great benefits to one and all.

Shipbuilding programmes

Newbuildings for the account of Greek shipowners throughout the world amounted to 172 in number totalling 10.2 million dwt. on April 30. Of these, nine ships, totalling

135,000 dwt. are on order at Greek shipyards. This constitutes about 140% of world shipbuilding activity and the value runs into billions of dollars.

The orders are distributed as follows:

Ordinary cargo vessels 58 in number totalling 856,700 dwt.

Bulk carriers 72 in number totalling 2.6 million dwt.

Tankers 42 in number totalling 6.7 million dwt.

Leading the field is Mr. Niarchos with a total of 2.3 million dwt. in orders for tankers and bulk carriers.

Mr. Onassis follows closely with 2.2 million dwt.

Third is Mr. B. P. Goulandris with a total of 1.5 million dwt.

They are followed by Messrs. J. M. Carras, M. Xylas, G. S. Livanos, J. P. Livanos, J. C. Carras, the Chandris brothers, Andreadis, the Lytras brothers, the Fafalios brothers, M. Karageorgis, etc.

These orders are for delivery in 1971—72 after which the total strength of Greek shipping will exceed the 30 million grt. figure. Mammoth tankers will be largely responsible for this increase.

Crew requirements, however, will not keep pace with the increase in tonnage. The 172 newbuildings will require about 8,000 crewmen of all types, fully trained and capable of operating modern, automated ships with powerful engines.

Steps should be taken in time to make them available and we should not be taken unawares as we have been so many times in the past.

Cargoes to the Far East

Japan imported a total of 120 million tons of ores in 1967. A 150% increase is forecast for 1968. 60% of these imports are carried in foreign-flag vessels. It is these ships that Japan is seeking to do away with by building her own ore carriers. The 24th shipbuilding programme in Japan calls for the construction of 1,330,000 grt. worth of bulk carriers in 1968/69.

Thus, in a few years' time, Japan will be able to cover more than 60% of her transport requirements with her own ships. Greek ships will inevitably suffer from this development in spite of Japan's ever-increasing need for raw materials. They will suffer also from the competition of Hong Kong and Formosa-based ships which are highly active in Far Eastern transport and enjoy the added advantage of low running costs.

A Norwegian shipowner whose ships have been trading in the Far East for many years

has now withdrawn them from this market. He considers the sea area around China, Korea, Japan, Hong Kong and Formosa closed to European-flag ships. He also notes the entry of Indian-flag ships into this market and predicts that European-flag ships will eventually be completely excluded from the Far Eastern trade beyond Suez.

The Israeli monopoly

As of July 1, the monopoly for the transport of frozen meat cargoes to Israel will belong to Israeli ships alone. Flag discrimination par excellence. Israel's Maritime Fruit Co. has signed a five-year contract with the Israeli government at fixed freight rates for between 25 and 30 thousand tons of frozen meat from South America per annum.

Foreign-flag ships are excluded. Among them, Greek ships in spite of the protests from Athens and the exchange of diplomatic notes. An Israeli-Scandinavian agency which represents the Vernicos-Eugenides company in Israel has protested bitterly to the Israeli government. The matter has also been taken up in the Israeli press. Unfortunately, nothing can be done to sway the Israeli government from its manifest intention to protect its own ships.

The reaction from Greek quarters has not yet become known. It will doubtless be stronger if Maritime Fruit tries to force its way into the Greek market with lower freight rates. We do not doubt that this will be attempted. Greek cargoes would complement Israeli cargoes and perhaps mean the difference between profit and loss for Maritime Fruit ships which are large and expensive to run. The Israeli firm will seek to shoulder Greek reefer ships out of the way by lowering freight rates to prohibitive levels. We must watch out for this development and act accordingly to prevent its dire consequences.

A million tons

"The Cyprus flag will fly over an ever-increasing number of ships and tonnage volume". This is the prediction of a prominent Cypriot shipowner who has just added six newly-bought deepsea freighters to his Cyprus-registered fleet.

The preference for the flag of Cyprus shown both by Cypriot and Greek shipowners is attributable to the island's Maritime Code of 1968 which is short but clear and leaves no aspect of shipping operations uncovered. The obligations of Cyprus-flag ships towards the State and towards the crews serving on them are fully defined. Beyond this, the Cyprus-flag ship is free to trade where it

CABLES: "HERMES"

DURBAN

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

430/2/4 POINT RD.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Β. ΚΟΥΒΑΡΑΣ, Σ. ΚΟΥΒΑΡΑΣ

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ

ΥΔΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

SOLE AGENTS FOR:

BOX 475
PHONES 65.181
23.002
A/H 88.8465

AMEROID PRODUCTS

LILY BRAND MARINE PAINTS

will with no restrictions and no frequent and unnecessary controls or intervention.

Nevertheless, the Cyprus flag is not one of convenience. For a ship to be registered in Cyprus, it must belong to a Cypriot company owned more than 50% by citizens of Cyprus. It pays taxes on charters according to tonnage and one pound per month for seamen of other than Cypriot nationality employed on board. The tax exemption on profits lasts ten years from 1963 and can be extended according to law.

There are few Cypriot crews available nor is there any prospect that they will be forthcoming in sufficient numbers in the near future. The living standard and per capita income on the island are high enough to keep Cypriots from contemplating a sea career with any eagerness. Nevertheless, officers are being trained and, in time, more Cypriots make take to the sea. For the present, however, Greek crews are indispensable.

Cyprus has its own particular problems with regard to the sea transport of its foreign trade and the establishment of regular passenger lines. The absence of adequate ports in Cyprus is also being felt.

Plans are being set afoot to make it possible for Cypriot ships to play a greater role in the island's external trade and to set up shiprepair facilities in Cyprus.

Meanwhile, Cypriot tonnage increases almost daily and it is not unlikely that it will reach the million-ton figure in a few years' time, provided of course a stable peace is

(Συνέχεια έκ της σελ. 51)
εκ διλ και 1 τόν. ντηξελ διλ) δολ. 4,30, παράδσσις κατά την άριξη εις Σάντονιο 23 - Ιουνίου 5. Επαναπαράδσις 'Ιστωνιαν.

«ΕΥΠΛΟΙΑ» (λιβ.) 13.020 τόν. Δ.ώ. (617.000 κ.π., 14 μιλ., 22 τόν. φιούσελ διλ και 1 τόν. ντηξελ διλ) ένα κυκλικό ταξίδιον Ειρηνικού δολ. 4,05, παράδσις και έπαναπαράδσις 'Ιστωνιαν, 'Ιουνίου 20 - 30.

«ΣΠΑΛΛΑΜΑΤΟΡΙ ΣΗΜΑΝ» 12.760 τόν. Δ.ώ. (590.000 κ.π., 15 - 15½ μιλ., 24 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηξελ διλ) ταξίδιον 15 - 18 μηνών 31/9 παράδσις Κόντινεντ, 'Ιουνίου.

Τά δεξαμενόπλοια

«ΚΑΣΣΑΝΑΡΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 21.000 τόν. Αντίγκουα εἰς βάσιν 'Ιντασκείλ, 'Ιουνίου 4. «ΑΙΓΑΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ» (λιβ.) Βόρειον 'Αφρικήν 22.000 τόν. Αγγλίαν - Κόντινεντ 15% πλέον 'Ιντασκείλ, 'Ιουνίου 1 - 6.

«ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ» (λιβ.) Βόρειον 'Αφρικήν 42.000 τόν. Αγγλίαν - Κόντινεντ 5% πλέον 'Ιντασκείλ, 'Ιουνίου 5.

«ΑΛΛΙΣΟΥΝ» (λιβ.) Καραϊβικήν 19.000 τόν. κοθαρά αμερικαν. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού 10% έλαπτον 'Ιντασκείλ, έποιμος φόρτωσις.

established between the warring communities on the island. There is evidence that this problem will be solved very shortly.

The French crisis

The repercussions of the French crisis have been felt by Greek ships in the Mediterranean. The strikes in French ports have resulted in a chaotic situation. Loaded ships have remained idle in French ports while others, waiting to load, have finally sailed in ballast. Other ships with French cargoes have unloaded in Barcelona or northern Italian ports.

Future prospects are dim. It will be long before France returns to normal life and, when that happens, rising costs and prices will result in a reduction of French exports and cargoes. Many shippers have already turned to other markets.

This is how a Greek shipowner describes the situation for Greek ships in the Mediterranean: "The Black Sea holds little interest now. Cargoes to and from Black Sea ports are carried mainly by Iron Curtain vessels. Greek ships are picking up the crumbs. With the closing of the Suez Canal we have lost the trade to the Red Sea and Persian Gulf. The Middle East war has rendered the Arab countries poorer as a result of which they have restricted their imports to a bare minimum. The only hope for us is Western Europe but for that market we need newer ships. Shippers insist on this and we cannot compete otherwise. Moreover, competition from newly built communist state-owned

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ships is growing more acute every day. As far as we are concerned, we are burdened with surplus tonnage and too few cargoes and insurance rates have become prohibitive. Our position has never been more critical."

The coup de grace

Olympic Airways have announced the introduction of a helicopter service to the Aegean islands, starting on July 15 with 34-passenger Super Frelon helicopters chartered from France's Sud-Aviation.

The helicopters will take off from a pad in the Phaleron Delta.

This new development in inter-island communications will naturally spell the doom of coastal passenger shipping and come as a coup de grace to this ailing industry.

If the helicopter services are successful, Olympic Airways will not only increase them, with the addition of more helicopters, but extend them to other islands as well.

We understand, moreover, that Olympic Airways also intends to make available a six-seater helicopter for unscheduled flights and small aircraft able to land and take-off on small runways.

We believe the time has come for the coastal shipowners to cooperate in order to preserve an industry they have built up with so much effort and so many sacrifices. It is their only hope for survival because, if they insist on acting alone, as they have done so far, they will most certainly go out of business.

Παναγία 30% πλέον 'Ιντασκείλ, όφιον αμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορειώς Χάττερας) 20% πλέον, 'Ιουνίου 13.

«ΑΗΤΩ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 19.000 τόν. Ισπανιαν 27½% πλέον 'Ιντασκείλ, όφιον Περσικόν Κόλπον διά 'Ερυθρών Θάλασσαν 30% πλέον και ένα συνεχίσια από Περσικόν Κόλπον δι 'Ιστωνιαν 30% πλέον, 'Ιουνίου 14.

«ΑΤΡΟΤΟΣ» συνεχή ταξίδια πέντε έτών 20.000 τόν. 23¾% έλαπτον έναρξης 'Ιουνίου 16.

«ΜΠΗΒΕΡ» (λιβ.) Καραϊβικήν 35.000 τόν. 'Ιστωνιαν δολ. 6,05, τέλος 'Ιουνίου.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 20.000 τόν. Περσικόν 25% πλέον 'Ιντασκείλ, όφιον αμερικαν. λιμένας Κόλπου - 'Ατλαντικής άκτης 35% πλέον, 'Ιουνίου 18.

«ΜΙΛΗΤΟΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 27.000 τόν. Πόρτλαντ 27½% πλέον 'Ιντασκείλ, 'Ιουνίου 14.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 31.000 τόν. αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (Βορειώς Χάττερας) 15% πλέον 'Ιντασκείλ, 'Ιουνίου 14.

«ΣΠΗΝΤΖΟΥΑΙΗ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 32.000 τόν. Γαλλιαν 30% πλέον 'Ιντασκείλ, έποιμος φόρτωσις.

«ΠΑΥΛΟΣ Β.» Καραϊβικήν 24.000 τόν. Ισπανιαν δολ. 6,65, 'Ιουνίου 20.



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, Ούρουγονάην, 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 γραμματίων)

ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.

KATASTASIS ISOLOGIOMOΣ ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΑΕΡΟΜΕΣΟΥ 1967

ΕΘΝΙΚΟΣ ΙΕΩΝΟΓΛΩΣΣΟΣ Σ. ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ 1967
NATIONAL LANGUAGE SOCIETY OF THE GREEK LANGUAGE 1967

卷之三

— 11 —

ΧΡΟΝΙΚΗ ΕΠΟΧΑ	ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΜΕΤΩΠΟΣ	ΣΚΕΡΩΝ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΙΝ		Σ. Σ. Σ. Σ. Σ.
		Ι. Ι. Ι. Ι.	Ι. Ι. Ι. Ι.	
I. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΓΓΕΛΙΟΥ	Ι. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΓΓΕΛΙΟΥ			
ΙΙ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΓΓΕΛΙΟΥ				
ΙΙΙ. ΑΙΓΑΙΟΝΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΓΓΕΛΙΟΥ				
ΙV. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΓΓΕΛΙΟΥ				
V. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΓΓΕΛΙΟΥ	ΙV. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΓΓΕΛΙΟΥ	ΙV. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΓΓΕΛΙΟΥ	ΙV. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΓΓΕΛΙΟΥ	ΙV. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΓΓΕΛΙΟΥ

THE LEE

A HISTORY OF THE AMERICAN PEOPLE

卷之三

卷之三

THE JOURNAL OF CLIMATE

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ A. E.
ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ THE 31st ΛΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1967

THE ZOLYEMEVOI IN THE LEKEMEVOI 1967

THE COUNCIL OF THE COLLEGE OF SURGEONS OF ENGLAND

CULTURE AND CIVILISATION

ΕΠΟΣ ΒΟΥΝ Η ΕΛΛΑΣ ΜΕΤΟΙΧΙΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ ΕΚΕΙΧΟΥ ΔΙΡΚΩΝ ΚΩΝΤΩΝ

WELLS FARGO BANK, NATIONAL ASSOCIATION, Plaintiff,
v.
THE AMERICAN BANKERS ASSOCIATION, et al., Defendants.

the first time in history that the United States has been involved in a war of aggression.

the first time in the history of the world, the people of the United States have been called upon to determine whether they will submit to the law of force, or the law of the Constitution. We consider the question to be, whether the Southern Slaveholding States have a right to secede from the Federal Union; and, if so, whether the Federal Government has a right to suppress them by force.

the first time in the history of the world, the people of the United States have been called upon to decide whether they will submit to the law of force, or the law of the Constitution. We have now an opportunity to show our real character. If we do not stand up to this momentous trial, we shall become a nation of cowards, and we shall deserve all the contempt and scorn of the world.

and the *Leucania* species. The *Leucania* species are more numerous than the *Geometridae* in the same area, and the *Geometridae* are more numerous than the *Pyralidae*. The *Pyralidae* are the least numerous group of moths in the area.

the first time in the history of the world, the people of the United States have been called upon to decide whether they will submit to the law of force, or the law of the Constitution. We have now an opportunity to show our real character. If we do not stand up for the Constitution, we shall become a nation of cowards, and we shall deserve to be beaten by any nation that has the courage to attack us.

THE INFLUENCE OF THE ENVIRONMENT ON THE GROWTH OF COTTON 103

Р. О. Н. Е. В. Т. К. А. Р. Г. А. С. А. А. К. А. К. О. С.