

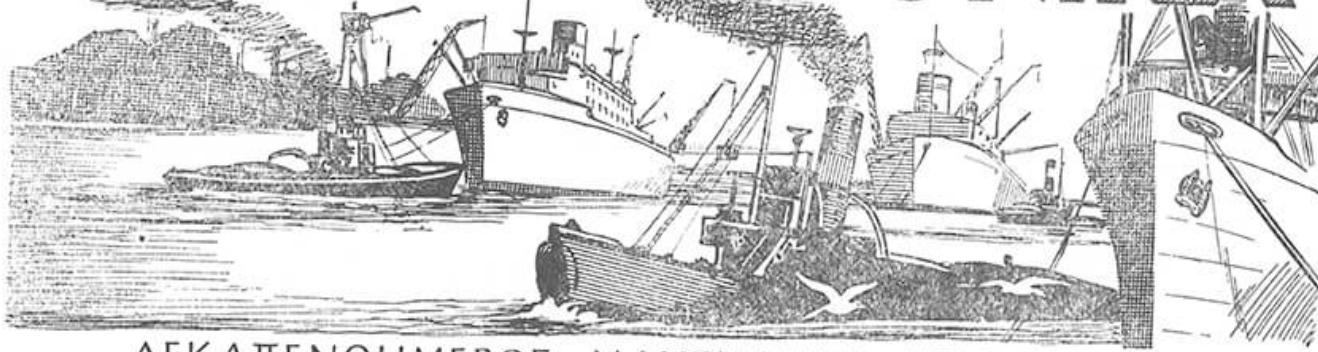
NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1969

Αρ. Φύλλου 821/580

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΤΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Αθ' (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 821/580

ΕΚΔΟΤΗΣ:
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1969

Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΜΑΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

"Εξ μπάλκ κάρριερς τῶν 33.000 τόνων καὶ πιθανῶς τῶν 60.000 τόνων. "Εξ ίδιωτέρου τύπου φορτηγά γραμμῆς τῶν 15.000 τόνων. Αύται είναι τελευταῖς: παραγγελίαι τῆς μεγάλης ναυπηγικῆς μας βιομηχανίας. Τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκᾶ πρέπει νὰ υπερηφανεύωνται διὰ τὰ τεχνικά των ἐπιτεύγματα. Έντος δύλιγον θὰ παραδοθῇ καὶ ἡ μόνιμος δεξαμενή τῶν 240.000 τόνων. Προβδίζομεν καὶ αὐτῆς τῆς Ιταλίας εἰς τὴν κατασκευὴν τῆς.

Η Έλλάς ἀναδεικνύεται χώρα ναυπηγική, ίκανή νὰ σταθῇ συναγωνιστικῶς εἰς τὸ διεθνῆ πλέον σίδιον. Πρὸ δύλιγων ἀκόμη ἔτιν, πρὸ τῆς συστάσεως τῶν «Έλληνικῶν Ναυπηγείων», οὐδὲ ρυμουλκοῦ τὴν κατασκευὴν δὲν ἥδυνάμεθα γὰν ἐπιχειρήσωμεν.

Καὶ δὴ αὐτὴ ἡ ἀξιούχλευτος παραγωγὴ δραστηριότης είναι καρπὸς τῆς δρθῶς θεσπισθείσης καὶ καλῶς ἐφαριστούμενης γαυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως. Ἐχώρησεν ἀποφασιστικῶς καὶ εἰς τὴν χρηματοδότησιν τῶν ἰδῶν γαυπηγήσεων, παντοιοτρόπως διηγήσθυε τὴν πλουτοπαραγωγικὴν αὐτὴν προσπάθειαν, μὲν ἀποτέλεσμα γὰν ἀξιούχωμεν μίαν φυσιολογικὴν ἐπίδειν τῆς γαυτιλούμενης Ἐλλάδος, τὴν γαυπηγικήν, ἥτις εἰς τὸ ἀπότελον παρελθόν — ἐπὶ ιστορίων — πολλὰ εἶχεν ἐπιτελέσει. Αἱ εἰς νέας κατασκευὰς ἀνάγκαι τῆς Ναυτιλίας μας είναι μεγάλαι. Τὸ δέκατον αὐτῶν, ἄν ποτε κατορθώσωμεν διὰ τῶν ἰδῶν γαυπηγήσεων γὰν καλύπτωμεν, θὰ δημιουργήσωμεν ἀξιόλογον ἔξαγωγικὸν πόρον τῆς Ἐθνικῆς μας Οικονομίας. Καὶ ἂν ἀκόμη παραδεχθῶμεν διὰ διάλυψης ἔνδος νεοτεύκτου σκάφους εἰσάγονται ἀπὸ τὸ ἔχωτερον — πρὸς τὸ παρόν πιστεύομεν — πάλιν τὸ τρίτον περίπου

τῆς συγολικῆς ἀξίας τοῦ σκάφους, τὸ ἀνανφέρομενον εἰς τὰ ἐργατικά, τὰ εἰς δραχμὰς καταβαλλόμενα, ἀξιοποιεῖται. Εἰς δολλάρια τελικῶς πληρώνεται διὰ τῶν τοκοχρεωλυσίων. Καὶ οὕτω διὰ τῆς παραγγελίας τῶν ἔξι μπάλκ κάρριερς καὶ τῶν ἔξι λάινερς, συγολικῆς ἀξίας δῆδε περίπου ἑκατομμυρίων δολλαρίων, θὰ ἐπιτύχωμεν τὴν εἰσαγωγὴν συνελλάγματος 17 ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἀπὸ μόνα τὰ καταδηλθέντα διὰ τὴν ἐκτέλεσίν των ἐργατικὰ ἡμερομίσθια. Τὰ Ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκᾶ ἀπασχολοῦν ἡδη ὑπερτερακισχίλιους ἐργάτας καὶ κατὰ Δεκέμβριον θὰ φύσουν τοὺς πεντακισχίλιους! Εἶναι ἡ πρώτη βιομηχανία τῆς Ἐλλάδος.

Ἐχομεν ὑπ' ὅψιν μας πρόσφατον ἀνακοίνωσιν τῆς Ε.Τ.Β.Α. τῆς χρηματοδοτούσης τὰς ἰδῶν γαυπηγήσεις Τραπέζης. Μᾶς παρέχει ἀνάγλυφον τὴν ἀπεικόνισιν τοῦ ἀπὸ διετίας ἐπιτελουμένου ἔργου. Αἱ χορηγούμεναι διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς γαυπηγικῆς βιομηχανίας πιστώσεις ἀντιπροσωπεύουν ἡδη τὸ 30% τῆς συγολικῆς πιστοδοτικῆς δραστηριότητος τῆς Τραπέζης.

Ἄπὸ τοῦ τέλους 1967 μέχρι σήμερον ἡ Ε.Τ.Β.Α. ἐνέκρινε τὴν δανειοδότησιν τῆς γαυπηγήσεως συγολικῶς 11 σκαφῶν τύπου SD 14, ἔκαστου 14.500 τόνων, εἰς τὰ Έλληνικὰ Ναυπηγεῖα Σκαραμαγκᾶ, ἔχετάξει δὲ καὶ νέας αιτήσεις ἐφοπλιστῶν διὰ τῶν διοικών τὸ πρόγραμμα γαυπηγήσεως θὰ ἀγέλθῃ εἰς 19 σκάφη, παραδοτέα μέχρι τῶν μέσων τοῦ ἔτους 1971. Η ἀξία ἔκαστου σκάφους ὑπολογίζεται ἡδη εἰς δολ. 3.000.000 περίπου. Οὕτω ἐπετεύχθη ἡ μόνιμος ἀπασχόλησις 1.000 ἀτέμων ἐργαζομένων εἰς τὰ Ελληνικά Ναυπηγεῖα.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν γαυπηγοεπισκευαστι-

κὴν βάσιν Περάματος σημειεύται διὰ εἰς αὐτὴν ναυπηγούμεναι μὲ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς Τραπέζης τρία σύγχρονα πορθμεῖα κλειστοῦ τύπου διὰ τῶν διοικών προδιέπεται: διὰ θὰ βελτιώθῃ ἡ συγκοινωνία τοῦ Κέντρου μὲ τὰς πλησιεστέρας νήσους τῶν Κυκλαδῶν, δι' ἔνδος δὲ ἐκ τῶν πορθμείων τούτων, μήκους 90 μέτρων, θὰ ἔξυπηρτετηθῇ διὰ πρώτην φοράν διὰ πορθμείου ἡ γραμμὴ Πειραιῶς — Ικαρίας — Σάμου. Ήδη ἀλλού ἡ Ε.Τ.Β.Α. ἔχετάξει αιτήσεις δανείων διὰ τὴν γαυπηγήσειν εἰς τὸ Ηέραμα καὶ ἑτέρων πορθμείων κλειστοῦ τύπου, τὰ διοικά θὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς νέας γραμμὰς ὡς Ἀνατολικοῦ Αιγαίου — Ρόδου, Ἀλεξανδρουπόλεως — Καβάλας — Καμένων Βούρλων καὶ Πατρῶν — Κερκύρας. Έπισης ἡ Ε.Τ.Β.Α. ἐνέκρινε προσφάτως δανεία διὰ τὴν κατασκευὴν τεσσάρων συγχρόνων τουριστικῶν σκαφῶν μικροτέρου μεγέθους.

Παραλλήλως ἡ Ε.Τ.Β.Α. ἐνέκρινε τὸ πρώτων δάνειον διὰ τὴν κατασκευὴν εἰς τὰ Ναυπηγεῖα Περάματος ἐνδε πετρελαιοφόρου σκάφους 1.200 τ. d.w., καὶ μελετᾷ τὴν δανειοδότησιν τῆς γαυπηγήσεως σειρᾶς ἑτέρων φορτηγῶν σκαφῶν. "Οσον ἀφορᾷ τὸν τομέα μετασκευῶν πλοίων εἰς κρουαζιερόπλοια ἡ Ε.Τ.Β.Α. ἔχοργησε δάνεια ὑψους δολ. 2.700.000 κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1969.

Τέλος ἡ Ε.Τ.Β.Α. προενέκρινε τὴν δανειοδότησιν, τῇ ἐγγυήσει τοῦ Δημοσίου, προγράμματος γαυπηγήσεως πλοίων τύπου «μπάλκ κάρριερ» ἔκαστου 33.000 τ. d.w. συγολικοῦ ὑψους ἐπεγδύσεως δολ. 34.000.000. Διὰ τοῦ προγράμματος τούτου προδιέπεται γὰν διοθῇ νέα δύμησις τῶν γαυπηγικῶν ἐργασιῶν ἐν Ελλάδι καὶ αἴσησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐργαζομένων εἰς τὴν γαυπηγικὴν βιομηχανίαν κατὰ 900 ἀτομα περίπου.

"Ἄξιόλογα, πράγματι, τὰ ἐπιτευχθέν-

τα, έτι δ' ἀποδοτικότερα, σύν τῇ παρόδῳ τοῦ χρόνου, τὰ ἀποτελέσματα, δεδομένου διὰ τῆς συστάσεως καὶ τῶν ναυπηγείων Ἐλευσίγος, τῆς ἀνακυρωτήσεως τοῦ Νεωρίου τῆς Σύρου καὶ τῆς πληροφορίας ὅργανώσεως τῆς ναυπηγοεπισκευαστικῆς βάσεως τοῦ Περάματος ἢ εἰς τὴν ἔνηγνη κατ' ἀνάγκην μέχρι τούτου ἐκτελουμένη ἔργασία κατασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν τῆς μεγάλης γαυτιλίας μας, κατὰ σημαν-

τικώτερον ποσοστὸν ἑδῶ πλέον θὰ ἔκτεληται. Δέν ὑπερβάλλομεν ὑπολογίζοντες, διὰ δυνατὸν μετὰ πάροδον ὅλίγων ἑτῶν γὰρ δημιουργήσωμεν μίκην βιομηχανίαν γκυτικῶν κατασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν, οὐδὲ ἐπ' ἐλάχιστον ὑστεροῦσαν τῆς ἔνηγνης, ἀποδίδουσαν εἰς τὴν Οἰκονομίαν μας ἐτησίαν παραγωγὴν ὑπερβαίνουσαν τὰ πεγτίκοτα ἕκατομμύρια δολλαρίων. Μικρὸν μῆπως, τὸ ἐπίτευγμα;

τὰς ὁποῖας πολυπραγμονών διετύπωσε πρὸ ή μερών ὁ νέος Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο.

Ο ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟΣ

Πλοίαρχος Α' ὑπερχερώθη ἵνα συντηρήσῃ τὴν οἰκογένειάν του νὰ ἀναλάβῃ ὑπηρεσίαν ἀνθυποπλοίαρχον εἰς αὐτὴν ταύτην τὴν ἐταιρίαν, εἰς τὴν ὁποῖαν ἀπὸ μακροῦ ὑπηρέτησεν ὁ Πλοίαρχος φορτηγού γραμμῆς. "Ἀλλὰ κενὴ θέσις δὲν προσφέρετο διὰ τὸν ἐπανελθόντα ἐκ τῆς ἀσθενείας ναυτιλίου.

Εἰς ὑποπλοίαρχον, ἀπόφοιτον τῆς Σχολῆς τοῦ Σαουθάμπτον, νέον σφριγγόλον, κάτοχον τριῶν γλωσσῶν καὶ πειρας μακρᾶς, — ὡς δόκιμος ὑπηρέτησεν ἐπὶ Ἀγγλικοῦ πλοίου γραμμῆς — μὴ καταγόμενον ἀπὸ ναυτικήν περιοχήν, ἐξηγήθησαν ἀπὸ μεσσάζοντα ὑπάλληλον ναυτικοῦ γραφείου δέκα χιλιάδες δραχμαὶ διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ναυτολόγησίν του. 'Ανεξήτησε καὶ κατώρθωσε, πάλιν μέσω τρίτου προσώπου, τὴν θέσιν τοῦ ἀνθυποπλοίαρχου.

Δεκάδας, ὅν μὴ ἐκαποντάδας, τοιούτων περιπτώσεων δυνατὸν νὰ ἀναφέρουν οἱ ἐγγύτερον ζῶντες τὸ ὑπὸ τόσον τραγικὰς συνθήκας ἐξελισσόμενον δρᾶμα τῶν ἐν ἀνεργίᾳ ναυτιλῶν ἀξιωματικῶν. 'Ο πληθωρισμὸς κατέλαβε τὰς τάξεις των. Εὔκολος εἶναι ἡ διαπίστωσις τοῦ γεγονότος αὐτοῦ. Κατὰ καθήκον ὄφειλομεν νὰ τὸ ἔξακριβώσωμεν καὶ ἐν συνεχείᾳ τὰ κατάλληλα μέτρα ἀμέσου ἔφαρμογῆς νὰ ληφθοῦν διὰ νὰ σταματήσῃ ἡ ἔξαθλίωσις. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἀσφαλῶς δὲν τὴν ἐπιθυμούν, οὔτε καὶ τὴν ἐπιδιώκουν.

ΣΥΝΕΠΕΙΑΙ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑΣ

Διαστάσεις προσλαμβάνει τὸ θέμα τῶν ἐπιβαλλομένων πειθαρχικῶν ποινῶν εἰς ναυτικοὺς διὰ διάφορα παραπτώματα ἐπὶ Ἑλληνικῶν καὶ μόνον πλοιών, οὐχὶ δὲ καὶ τῶν ὑπὸ ζένας ἐπηνδρωμένων μὲ ιδικά μας πληρώματα. 'Ἐκ τοῦ κοινοποιηθέντος παρὰ τοῦ 'Υπουργείου πίνακος τοῦ πρωτοβαθμίου Α. Σ.Ε.Ν. διὰ τὸ β' 15θήμερον μηνὸς Ιουνίου, πληροφορούμεθα ὅτι ἐτιμωρήθησαν μὲ στέρηση τοῦ φυλλαδίου των 133 συνολικῶν ναυτικῶν. Πρόκειται περὶ ἀριθμοῦ τρεκὸν ἐν συγκρίσει πρὸς ἄλλα δεκαπενθήμερα τοῦ ἔτους. Αἱ λιποταξίαι εἰς τὴν πρώτην ποίραν. Εἴχουμεν τὴν ὑπομονὴν νὰ ἀπαριθμήσωμεν 47 τοιαύταις. Φανταζόμεθα ὅτι ὑπὸ τοιούτων ρυθμῶν λιποταξίων καθ' ἕκαστον δεκαπενθήμερον, θὰ πρέπει τὰ πλοῖα μας νὰ ύφιστανται δυσκόλους καταστάσεις. Οὐκ δλίγαι καὶ αἱ ἀρνήσεις συνεχίσεως ταξιδίου. 'Επεσημάναμε 18 συνολικῶν. 'Αρκεταὶ καὶ αἱ ἐπιβληθεῖσαι ποιναὶ διὰ διάφορα ποινικὰ παρα-

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΥΞΗΣΙΝ ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΕΙΩΣΙΝ

Συμπτωματική, βεβαίως καὶ ὅχι ἀξιόλογος ἡ διαπίστωμένη ἐλαφρὸς μείωσις τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος κατά τὸ α' ἔξαμην τοῦ τρέχοντος ἔτους. Εἰς 114.6 ἀκατοίμητον, δολ. ἀνήλθεν ἔναντι τῶν 115.3 τοῦ ἀντιστοίχου περιουσίου ἔξαμην. Χρήξει, πάντως, κάποιας ιδιαιτέρας προσοχῆς ἡ σημειώσεις μικρὰ αὐτὴ κάμψις, διότι ἡ προσδοκία τῆς αὐξήσεως ἐκ τῶν πραγμάτων ἐδικαιολογεῖτο. Τὸ Ἑλληνικῆς διαχειρίσεως τοννάκι εἶναι ὑδημένον, τὸ ἀργήσαν ἐλάχιστον καὶ οἱ ἀπασχολθεῖσαν ναυτικοὶ περισσότεροι. 'Ἐπιλιμνήσαν ἐκ παραλήπου καὶ αἱ ἐδῶ συσταθεῖσα ναυτιλιακαὶ ἐταιρίαι, αἱ ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ μεταφερθεῖσαι. "Ολαὶ, συνεπῶς, αἱ προϋποθέσεις αὐξῆσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος ὑφίστανται. 'Η μείωσις δὲν προεβλέπετο οὔτε καὶ ἡ στασιμότητα.

Πιστεύουμεν ἀκραδάντως εἰς τὴν δυνατότητα τῆς συναλλαγματικῆς εἰσφορᾶς ἐκ τῆς ναυτιλίας τῆς τάξεως τῶν τριακοσίων ἑκατομμυρίων δολαρίων ὑπὸ τὴν σημειώνην συγκρότησις τῆς χωριτικότητός της. Στόχος τοῦ ἀμέσως προσεχοῦς μέλλοντος τὸ ποσὸν αὐτὸν τῆς εἰσφορᾶς, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν ὄστων, ὅρθων, καὶ ἀποδοτικῶν ἄχρι τούτων μέτρων εἰς τὰ ὄποια προηλθεν ἡ Ἐθνικὴ Κυβερνήσις ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας. 'Η ἀμέσως παρακολούθησις τῶν σχετικῶν ἔξελιξεων δικαιολογεῖται.

ΑΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Λέγει ἡ εἰδησίς:

"Ως ἐγνώσθη ἐκ τοῦ ὑπουργείου Συντονισμοῦ, τὸ εἰσαχθὲν εἰς τὴν χώραν μας, ἐντὸς τοῦ μηνὸς Ιουνίου 1969, συναλλάγμα διὰ καταθέσεις εἰς ἐλευθέρως μετατρεψίμους λογαριασμούς, τῶν ἔργαζομένων Ἐλλήνων τοῦ ἔξωτερικοῦ, ὡς καὶ τῶν ναυτικῶν, ἀνήλθεν εἰς 650.109 δολλάρια.

"Ἐξ ἄλλου, τὸ κατὰ τὴν 30ήν Ιουνίου 1969 ὑπόλοιπο τῶν καταθέσεων τῆς κατηγορίας αὐτῆς ἀνήρχετο εἰς 4.086.805 δολλάρια, ἔναντι 1.412.990 δολαρίων τῆς 1ης Ιανουαρίου 1969, σημειώθησες οὕτω, ἐντὸς τοῦ πρώτου ἔξαμηνος τοῦ τρέχοντος ἔτους, αὐξήσεως κατά 2.673.815 δολλάρια ἥ κατά 187%.

Καὶ ἀποδεικνύεται οὕτω ἐκ τῶν πραγμάτων, πόσον ὄρθη ὑπῆρξε καὶ ἡ ἐν προκειμένῳ πολιτική τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως. Τὸ μέτρον τῶν εἰς συναλλαγματική ποιηθῆται ἡ ἀποδοτική τὸ πνεῦμα τῆς ἀποταμίευσεως μεταξὺ τῶν ναυτικῶν μας, τὸ δὲ νὰ ἐδραιωθῇ ἡ ἐμπιστοσύνη των πρὸς τὴν ἑδῶ νομισματικὴν σταθερότητα.

"Οπως καὶ ἄλλοτε ἐτονίσαμεν, μακρᾶς πνοῆς εἶναι ἡ προσπάθεια αὐτῆς, ἡ τόσα μέλλουσσα νὰ ἀποδώσῃ εἰς τὴν οἰκονομίαν μας. Προϋποτίθεται ἡ ἐπιμονή καὶ ἡ κατάληλος, ἡ συντονισμένη μεταξὺ τῶν ναυτερ-

γατικῶν μας κύκλων προπαγάνδα. Πρέπει νὰ καταδίξωμεν εἰς αὐτούς, ποῦ κείται αὐτὸ τὸ ἰδίον τῶν συμφέροντος.

'Ο κρατικὸς ὄργανος — Λιμενάρχαι καὶ Πρόξενοι — ὥπας καὶ αἱ Τράπεζαι, οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ τὸ κάθε ἀτομον, τὸ ἔρχομενον εἰς ἐπαφὴν ἡ συναλλαγὴν μὲ τοὺς ναυτικούς μας, εἰς τὸ ἔξωτερικόν, δῆλοι ὄφειλον νὰ καταστήσουν ἔργον κοινῆς ἐπιδιώξεως τὴν ὑπὲρ τῆς οἰκονομίας μας ἀφθονωτέρων εἰσφοράν τοῦ ναυτεργαστικοῦ ἀποταμίευσης. 'Επιβάλλεται νὰ πειριούσῃ ἡ σπατάλη τοῦ προϊόντος τοῦ ναυτεργαστικοῦ μόχθου καὶ νὰ διαφυλαχθῇ πρὸς ἀποταμίευσι τὸ μέγιστον, εἰ δυνατόν, ποσοστὸν τῶν εἰς συναλλαγματικά καταστάληκαν μειονά.

'Δὲν πρόκειται, βεβαίως, κανένα νὰ ὑποχρέωσωμεν, ἀλλὰ νὰ μεταπείσωμεν διὰ τῆς καταλλήλου ἐπεξεργασίας τῶν καλῶν διαδέσεων τῶν ναυτικῶν μας. Αἱ καταθέσεις των θὰ εἰναι τοκοφόροι καὶ ἀναληφθεῖμον εἰς οἰανδήποτε στιγμήν. Δὲν βλέπομεν τὸν λόγον, διατὶ θὰ προτιμθῇ ἡ οἰανδήποτε ξένην Τράπεζα καὶ διατὶ θὰ ἐντοποθέσουν οἱ ναυτικοί μας τὸ ὑστέρημά των εἰς τὸ περίφημα ἀλλοδαπά, ποικιλώνυμα «ἀλληλοεπενδυτικά κεφαλαία» (mutual funds) καὶ ὅχι εἰς τὰς Ἑλληνικὰς Τράπεζας, μὲ τὴν τόσην εύρωστίαν των, καὶ ὑπὲρ τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας, τῆς σταθερῶς καὶ ὑγιῶς ἀναπτυσσομένης.

'Καθηκον καὶ ὑποχρέωσιν ἔχουν οἱ ἀρμοδιώτεροι παράγοντες νὰ ἀναλάβουν τὸ ἔργον τῆς ἐνημερώσεως ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω ὄρθων κατεύδησεων τῶν ναυτικῶν μας. 'Η μέχρι σήμερον καταβληθεῖσα προσπάθεια ἀπόδεσε μέν, ἀλλὰ καθ' ἡμᾶς δὲν ἀρκεῖ. Πολλὰ περισσότερα θὰ ἐπιτύχωμεν, ἔρχομενοι εἰς ἀμεσωτέρων ἐπαφὴν μὲ τῶν ναυτεργαστικῶν μας κόσμον, ἀποφεύγοντες ὅμως καὶ τὰς ἀτυχείας εἰσηγήσεις.

CABLES : "NAFTIKA"
TELEX : 6 - 7500 DN

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

Argonaut Suppliers (pty) L^{td}

524/526 ALBANY HOUSE WEST, 65 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

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

πτώματα επί πλοίων (έξυρισεις, χειροδικίαι, άνυπακοή, αρνησις έκτελέσεως έντολης ή έργαριας κλπ.). Κατεμετρήσαμεν 24. Μεταξύ αυτών και μία έπιθεσης διά μαχαιρίας. Δράστης ο άνηλικος ναυτόπαις με θύμα τὸν μάγειρον. Μεταξύ τῶν διαφόρων οιτιολογικῶν διὰ τὴν έπιθεσην στερῆσες τοῦ ναυτικοῦ φυλαδίου, ιδιαίτεραν προξενεῖ έντυπωσιν ἡ σύστασις σπείρας μὲ επὶ κεφαλῆς τὸν ὑποπλοίαρχον τοῦ πλοίου «Οσεάνικ», ἡ όποια προέβη εἰς κλοπάς άντικειμένων ἐν τῷ μεταφερούμενοι φορτίου. Συμπετέσχον εἰς τὴν σπείραν ὁ ξυλουργός, ὁ μάγειρος, ὁ ναυάρχος, ὁ θαλαμηπόλος, ὁ υπολοίαρχος καὶ τέσσαρες ναύται, δηλαδὴ τὸ τρίτον τοῦ πληρώματος.

Οἱ τιμωρηθέντες ναυτικοί βάτα καταφύγουν ἀσφαλῶς εἰς τὸ δευτεροβάθμιον Α.Σ.Ε.Ν. Αἱ ποιναὶ πολλῶν ἐξ αὐτῶν πιθανὸν νὰ μειωθούν, τινές δὲ καὶ νὰ ἀπαλλαγοῦν.

Τείνομεν πάντως νὰ πιστεύσωμεν ὅτι ἡ ἀθρόα ἄνοδος ἐπὶ τὸν πλοίων νεοσυλλέκτων πάσης προελεύσεως τείνει νὰ δημιουργήσῃ κατάστασιν ἡκισταίς ίκανοποιητικῆς διὰ τὴν καλὴν διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας μας. Μετὰ τὴν ψευδασθένειαν, ἔτεινεται καὶ ἡ ροπὴ πρὸς τὴν παρανοίαν, τὴν λιποταξίαν, τὴν ἀνυπακοήν, τὴν βιαιοπραγίαν ἀκόμη καὶ τὴν ἀνθρωποτοκόν δράσιν. Ἐπαναλαμβάνομεν προγενεστέραν ὑπόδειξιν μας: Ἀρμόδιοι καὶ ἐνδιαφερόμενοι ὄφειλον νὰ ἀσχοληθῶν ἐπισταμένων μὲ τὸ ὄλον θέμα τῆς προπαρασκευῆς καὶ τῆς νουθεσίας τῶν νεων ναυτικῶν. Οἱ Πλοιάρχοι ἔχουν τὸν πρώτον λόγον. Δὲ ἀρκεῖ μόνον νὰ συλλέγωμεν καὶ νὰ προσελκύωμεν ἀπὸ πᾶσαν περιοχὴν τῆς χώρας τοὺς νέους εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Ἐναντὶ αὐτῶν ἔχομεν καὶ ἄλλα καθηκόντα μέχρις ὅπου ἐθισθοῦν πῶς εἰς τὴν ἐπὶ τὸν πλοίων δύσκολον, πράγματι, διαβίωσιν.

Συμφόνως πρὸς τὸν κοινοποιηθέντα πίνακα τιμωρηθέντων καὶ ἀπαλλαγέντων ναυτικῶν κατόπιν γνωμοδοτήσεως τοῦ δευτεροβάθμιου Α.Σ.Ε.Ν., τὸ δεύτερον 15θήμερον μηνὸς Ἰουλίου ἐτιμωρήθησαν διὰ στερῆσεως τοῦ ναυτικοῦ τῶν φυλαδίου 18 συνολικῶν ναυτικοῖ ἐκ τῶν δύο πλοίων 13 διὰ λιποταξίας εἰς διαφόρους περιοχὰς τῆς ύψηλού.

ΤΟ «ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ»

Μᾶς εἶναι ἔχαιρετικῶν δύσκολον νὰ ἐννοήσωμεν διὰ πλοίον λόγον τὸ σκάφος, τὸ ὄποιον ἡγοράσθη διὰ νὰ ἐκπαιδεύῃ τοὺς μαθητὰς τῶν ναυτικῶν σχολῶν καὶ νὰ διασχίζῃ ὑπερηφάνως τὰ Ἑλληνικὰ πελάγη, ἔχακολουθεῖ νὰ σήπεται ὡς διακοσμητικὸν στοιχεῖον εἰς τὴν Μαρίναν τῆς Φρεαττύδος.

Οτε τὴν γοράσθη ἔξετέλεσεν ἐπιτυχῶς, καθ' ὄλον τὸ θέρος, τοὺς πρώτους ἐκπαιδευτικοὺς πλόας τοῦ καὶ ἡ γραφικὴ ἐμφάνισις τῆς ἀναπεπταμένης ἴστιοφορίας του, ἀνεπτέρωσε τὰς ἀπωθημένας ἀλπίδας μιᾶς ἐντοτικῆς προβολῆς τῆς ναυτιλούμενῆς 'Ἑλλάδος. Κατόπιν διεσκεύασθη, διὰ νὰ δύναται νὰ παραλαμβάνῃ 70 μαθητὰς καὶ νὰ καλύπτῃ τὸ μέγιστον τοῦ μαθητικοῦ δυναμικοῦ τῶν σχολῶν εἰς δεκαπενθήμερους τούλαχιστον πλόας. Ἐκτοτε παραμένει ἀκίνητον, διχρηστὸν καὶ ἀνεψ προσρισμού.

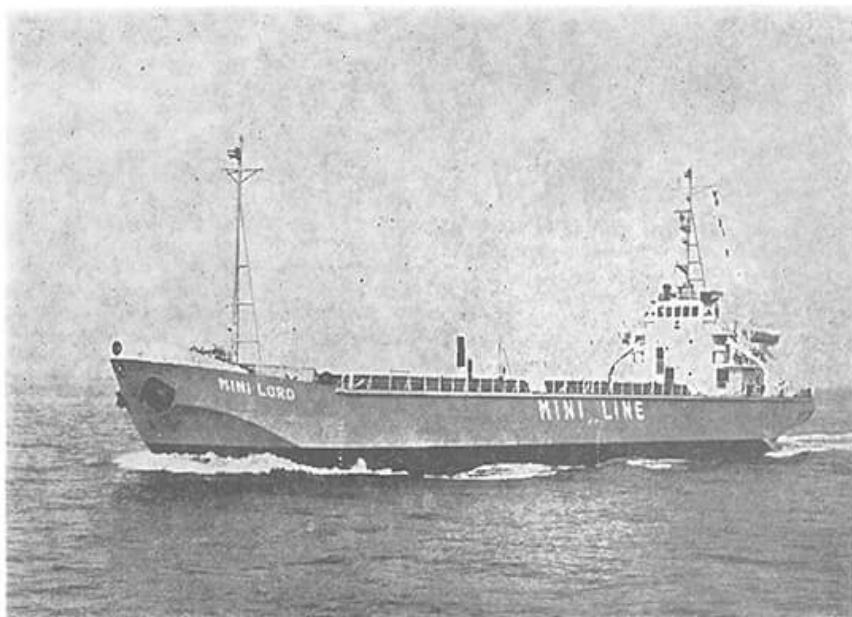
'Αποτολοῦν, ἵσων, ἐμπόδιον, αἱ μηχαναὶ του. 'Αλλ' ὅταν τόσα δαπανῶνται διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν, τὸ κόστος τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν μηχανῶν του δὲν ἐπετρέπετο νὰ τεθῇ ὑπεράνω τῶν ἀναγκῶν, τὰς δοποίας ἀλλείτο ν' ἀντιμετωπίσῃ. Οὔτε αἱ τυχῶν ἄλλαι τεχνικαὶ βελτιώσεις, οὔτε αἱ δυσχέρειαι τῆς ἐπανδρώσεως του. Διότι ἡ κίνησις ἐνὸς σκάφους εἶναι διπωσθήποτε συνδεδεμένη μὲ προβλήματα, συνεχὴ καὶ ἐπείγοντα, ἐπὶ τὸν δύοιν, δύως, ὑπέραχει πάντοτε λύσις καὶ ἐπὶ τὸν δύοιν ἡ δύμεσος κοινωνία δραστηρία ἐνέργεια εἶναι ἐπιθετική.

Ἐκείνο τὸ ὄποιον νομίζομεν ὅτι ἐλλείπει,

ΕΠΙΒΕΒΑΙΟΥΤΑΙ Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΜΑΣ ΕΠΙΔΟΣΙΣ

ΕΜΦΟΡΤΟΝ ΤΟ MINI ΛΑΚ, ΔΙΕΠΛΕΥΣΕ ΤΟΝ ΕΙΡΗΝΙΚΟΝ

ΕΥΜΕΝΗ ΤΑ ΣΧΟΛΙΑ ΤΟΥ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΥ



Μὲ ἐπτακελές πλήρωμα, μὲ φορτίον ξυλείας 2.100 τόννων, τὸ αὐτοματοποιημένον μπάλκ κάρριερ «Μίνι Λάκ» τῶν 3.208 τόν. d.w. — τὸ πρῶτον ἀπὸ τὸ 50 ποὺ παρήγγειλεν ὁ κ. Γ. Π. Λιβανός — διέπλευσε πρὸ τινῶν ἥμερών τὸν Ειρηνικὸν (ἀπὸ τὴν 'Ιαπωνίαν εἰς 'Ηνωμένας Πολιτείας 4.300 μίλ.). Πλοιάρχος αὐτοῦ ὁ 32 ἔτῶν κ. Νικ. Βόμπας.

Ἄξιοθαύμαστον τὸ ἐπίτευγμα. Προεκάλεσε τὴν προσοχήν. 'Ο 'Ιαπωνικὸς τύπος τὸ ἔξαιρει καὶ ὑπογραμίζει τὰς ναυτικὰς ἰκανότητας τοῦ 'Ελληνος ναυτίλου. «'Ολα πάνε καλά», ἐδήλωσεν ἀπὸ τὴλεφόνου εἰς τοὺς 'Ιάπωνας δημοσιογράφους ὁ 'Ελλην θαλασσοπόρος, ἐνῷ τὸ σκάφος του εύρισκετο 700 μίλια μακράν τῆς 'Ιαπωνίας. «Είμαι υπερήφανος προσέθεσεν ὁ κ. Βόμπας ὅτι ἔγω ἐπελέγην ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας νὰ κυβερνήσω τὸ ἄξιον αὐτὸν σκάφος».

Καὶ ἀποδεικνύεται ἐξ αὐτῶν τῶν πραγμάτων ὃτι τὰς 'κμίνι - μπάλκ κάρριερ' ἀπόδιδουν πλήρως ὅ, τι ὁ κ. Γ. Π. Λιβανός προσεδόκα ἀπὸ τὴν σχεδίασιν καὶ τὴν ἐκμετάλλευσίν των. Είναι σκάφη ίκανὰ καὶ κατάλληλα καὶ τὸν Ωκεανὸν νὰ διαπλέουν καὶ εὐχερῆ νὰ ἔχουν τὴν προσπέλασιν εἰς δρόμους, ἀδαμάντην καὶ ποταμούς.

Τὸ «Μίνι Λάκ» εἶναι τὸ πρῶτον ποὺ ἀναλαμβάνει τὴν τεκτικὴν γραμμὴν Μισσισιπή (Γκρήνβιλ) καὶ Καραϊβικῆς. 'Η 'Μίνι Λάκ', ὅπως ἐπωνυμάσθη, θὰ παρέχῃ τὰς μεταφορικάς της ὑπηρεσίας διὰ παντὸς εἰδούς φορτίας, ἀκόμη καὶ κοντέινερς, ταχύτερον, μὲ κόστος χαμηλότερον, χωρὶς μεταφορτώσεις.

εἶναι ἡ πίστις ἐπὶ τὴν χρησιμότητά του. 'Αγνοεῖται ἡ συμβολὴ τοῦ ιστιοφόρου εἰς τὴν πρώτην γνωριμίαν τῶν νεαρῶν δοκίμων μὲ τὴν θάλασσαν καὶ παρεβλέπεται ἡ ἀναμφισθήτης γοητεία, τὴν ὁποίαν ἀσκεῖ ἡ παρουσία του εἰς τοὺς τοῦ πληθυσμούς τῶν περιοχῶν, τὰς δοποίας ἐπισκέπτεται. Καὶ δημοσί, διὰ τὸν λόγους αὐτούς ἔξακολουθεῖ νὰ χρησιμοποιήται ἀπὸ τὰ ναυτικά, δῶν σχεδὸν τῶν χωρῶν, καὶ διὰ τοὺς λόγους αὐτοὺς οἱ ναυτικοὶ διὰ τὴν συντηματικότητά των 'Ιάπωνες ἐπεσήμαναν τὰ δέκα σημεῖα, ἐφ' ὃν ὁ ἐπὶ ιστιοφόρου ἐκπαιδευτικὸς

Σειρὰ ἀδελφῶν σκαφῶν θὰ ἐπακολουθήσῃ. Τὸ δεύτερον «Μίνι Λάκ» παρεδόθη πρὸ ἡμέρων καὶ τὸ τρίτον ναυπηγεῖται εἰς Χακοντάτε. 'Η κατασκευή των θὰ συνεχισθῇ εἰς τὰ ναυπηγεῖται τοῦ Μουροράν. Τὸ πρωτότυρον σύστημα χειριζόμενον, ἀπὸ τὴν γέφυραν, θὰ είναι μεγαλύτερας ισχύος. 'Αντὶ τῶν ἀρχικῶν 500 ἵππων, αὐξάνεται ἡ δύναμις τοῦ εἰς 750 ἵππους. 'Επι πλέον προστίθεται εἰς φορτωτήρα, διάφορος δὲ θὰ είναι ἡ διάταξις τῶν καλυμμάτων τῶν κυτῶν. Τὰ σκάφη θὰ παραδίδωνται τρία ἀνὰ τρίμηνον.



Ο πλοιάρχος τοῦ «Μίνι Λάκ» κ. Βόμπας

πλούτης παντὸς ἐτέρου.

Τὸ «Εύγενιος Εύγενιδης», τιμηθὲν μὲ τὸ ονόμα τὰς 'κμίνι' εἴναι τὸν μεγάλων τῆς ναυτιλίας ἑθνικοῦ εὐεργέτου, πλουσιοταρόχως εἰς μνήμην του προικοδοτηθέν, ἔχει δῆλας τὰς δυνατότητας νὰ καταστῇ τὸ σύνολο της ιστιοφορίας της ὑπηρεσίας διὰ παντὸς εἰδούς φορτίας, ἀκόμη καὶ κοντέινερς, ταχύτερον, μὲ κόστος χαμηλότερον, χωρὶς μεταφορτώσεις.

Χρειάζεται, δημοσί, εἰδικὴν ὑπηρεσίαν ἡ

παρακολούθησις καὶ ἡ διαχείρισίς του καὶ ἀνήσυχον πρωτοδουλίαν ἡ ἐκπαιδευτικὴ ἐκμετάλλευσίς του. Γνωρίζομεν δὲ τὸ Κράτος δὲν ἀποτελεῖ ιδιαίτερον ἐπιχειρηματίαν, ιδιαιτέρως εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐκμετάλλευσιν, ὅλ' εἴτε τὸ θέλομεν εἴτε ὅπι, ἡ ἐπωφελῆς χρησιμοποίησις ἐνὸς ἐκπαιδευτικοῦ πλοίου ἀνήκει ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἀρμόδιοτά του. "Ἄς μη λησμονώμεν δὲν κρατικὰ εἶναι καὶ τὰ ἔντα ἐκπαιδευτικὰ ἵστοφόρα, τὰ δηποταὶ ἀποθαυμάζουμεν δὲν καταπλέουν εἰς τὰ ἑλληνικὰ ὕδατα καὶ δὲν πλείσται δῆσαι ἐκ τῶν χωρῶν εἰς τὰς δηποίας ἀνήκουν, οὔτε τοὺς τίτλους μας δύνανται ν' ἀξιώσουν εἰς ναυτιλιακὴν ἔτιδοσιν, οὔτε τὴν θέσιν μας νὰ πλησιάσουν εἰς ναυτικήν παράδοσιν, λίχνυ καὶ δραστηριότητα.

ΚΑΙ Η ΠΛΩΤΗ ΣΧΟΛΗ

Καὶ ἐνῷ ἀναγνωρίζομεν πάντες τὰς συμφύτους ἀδυνάμιας τῆς κρατικῆς μηχανῆς δηπως ἀκολούθηση τὰς ἀναγκαῖς μεδόδους τῆς Ιθιωτικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἀκούομεν νὰ προσετοιμάζεται η πλωτὴ σχολὴ ναυτοπαίδων. 'Ἄλλ' ἀν δὲν ἀπωλέμεθα, τούτο σημαίνει τὴν ἀγοράν ἐνὸς ἀκόμη κρατικοῦ πλοίου. Καὶ ἐν συνεχείᾳ τὴν ἐπάνδρωσιν, τὴν κίνησιν, τὴν συντήρησιν καὶ τὴν διαχείρισίν του. Τὸ παράδειγμα δῶμας τοῦ πρώτου, δὲν ήταν ἀρά γε ὁ ἀρκετὸν νὰ μᾶς φρονιμάτησῃ διὰ τὸ δεύτερον; Διότι ἀρισταὶ καὶ χρησιμώτεραι εἶναι αἱ σχολαὶ ναυτοπαίδων καὶ εἶναι γνωστοὶ οἱ ἀγῶνες τῶν στηλῶν αὐτῶν, διὰ τὴν δημιουργίαν καὶ τὴν ἔρυσιν τῶν. Καὶ αἱ πρότειν τούτῳ συσταθείσαι εἰς τὰ ἀπίκεντρα περιοχῶν σκενεντικῆς παραδόσεως, ἐλπίζεται βασιμῶς δητὶ ισχυράν θὰ προκαλέσουν τὴν ἔλξιν τῶν νέων πρὸς τὴν θάλασσαν. 'Η προσθήκη μιᾶς τρίτης, εἰς ἄλλην τινα, συγκεντρώσουν τὰς αὐτὰς προϋποθέσεις, περιοχήν, θὰ ήτο εύκταία. "Οταν, δημως, ἀντὶ ταύτης προκρίνεται η πλωτὴ σχολὴ, διερωτώμεθα κατὰ ποῖον τρόπον θὰ δυνηθῇ αὕτη νὰ ἔχει προτερητήσῃ τοὺς ἐπιδιωκομένους σκοπούς. 'Εγκαθισταμένη τυχὸν εἰς τινὰ τῶν κυρίων λιμένων τῆς χώρας, χόπου δὲ ἀγκυροβολήσῃ μονίμως τὸ πλοῖον - σχολὴ, ἀπορούμεν πρὸς ποῖον θὰ στραφῇ καὶ ποῖον θὰ προσελκύσῃ ἀπὸ τὰς μὴ ναυτικὰς περιοχάς, τῶν δηποίων τὴν συνδρομὴν ἔχει σήμερον ἀπόλοτον ἀνέγκην ἡ ναυτιλία. 'Εάν δὲ πάλιν ἀναλάβῃ τὸν πόλον μιᾶς περιοδευόσας ἀποστολῆς, ἀπορούμεν, ἔξι ἰσον, πρὸς πόσους θὰ δυνηθῇ ν' ἀπευθύνῃ, κατὰ τὰς βραχυχρονίους προσεγγίσεις του, τὸ θαλασσινὸν προσκλητήριον. Προσθέστε εἰς αὐτὰ τὰς δυσδιαστάκτους δοτάνας τῆς κινήσεως, συντήρησες καὶ ἐπισκευῶν, διὰ νὰ σχηματίσητε ἀμέσως τὴν εἰκόνα τοῦ ασκόπου καὶ ἀσυμφόρου τῆς προσπαθείας.

Δὲν παραγνωρίζομεν τὰ πλεονεκτήματα τῆς ὑπὸ πραγματικὰς συνθήκας πλοίου ἀσκήσεως τῶν μαθητευόμενών ναυτικῶν εἰς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης, ὅλ' ἡ ἐκπαίδευσις αὕτη, ἀπανταχοῦ τοῦ κόσμου, θεωρεῖται ὡς συμπλήρωμα τῆς σχολικῆς διδασκαλίας καὶ γίνεται δι' ἐκπαιδευτικῶν πλόων, ἐπὶ μεγάλων ἴστιοφόρων. Αἱ ἐλάχισται ἀπομένουσαι πλωταὶ σχολαὶ ἐπὶ ἡγκυροβολήμενών σκαφῶν, συντηροῦν ἀσπλῶς μίαν παράδοσιν, ἐνῶ φροντίζουν νὰ ἀπεκτείνωνται καταλλήλως εἰς τὴν παρακειμένην ἥπαταν. Αἱ ίδιαι μας σχολαὶ ιδρύονται, κυρίως, ὡς κέντρα προσελκύσεως, πρωτιστέων δηποταὶ τὰς ἀνάγκας περιοχάς, εἰς τὰς δηποίας θὰ ἔγκειται σταθεῖσαν διαλαλούν διὰ τῆς ἀντινομίας των τὴν ὑπαρξίαν καὶ τὴν δέξιαν τῆς ναυτικῆς ἐπαγγελματικῆς σταδιοδρομίας. 'Ἐν αὐταῖς δὲ θὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ μύησις οὐχὶ μόνον εἰς τὴν ναυτικήν τέχνην, ἀλλὰ καὶ τὴν καλλιέργειαν τοῦ ἥθους, τὴν συμμόρφωσιν εἰς τὸ καθήκον.

Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, δητὶ πάν τὸ δηποτὸν συμβάλλει εἰς τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν, εἶναι ἔργον οὐσιώδες καὶ χρήσιμον. 'Ἄλλ' ἡ ιεράρχησις καὶ ἡ προτεραιότης τῶν μέσων ἀποτελοῦν στοιχειώδη κανόνα παντὸς προγραμματισμοῦ. 'Εφ' ὅσον τὸ πρώτον σκά-

φος ὑπάρχει, ἃς κινήσωμεν αὐτὸν καὶ ὡς μέσον προσελκύσεως καὶ ὡς ὄργανον ἐκπαίδευσεως. Διότι ἐὰν ἀποδειχθῇ ἡ ἀδυναμία περὶ τὴν λειτουργίαν κρατικῆς πλωτῆς σχολῆς, ή δευτέρα πλάνη θὰ είναι χείρων τῆς πρώτης.

Η ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

"Ἐχομεν μυρίας φοράς τονίσει τὴν χρημάτωτην ἡ μᾶλλον τὴν ἀνάγκην τῆς καθιερώσεως τῆς βιβλιοθήκης τοῦ πλοίου. Οὔτε δύσκολος, οὔτε δαπανηρὰ εἶναι ἡ ὑπόθεσις, ὅλλ' ἀπαιτεῖ μίαν ἀνήσυχον πρωτοδουλίαν, τὴν δηποτὸν δὲν διαβλέπουμεν πρὸς τὸ παρὸν εἰς τὸν ὄριζοντα. Πρὸς ὅλιγουν καιρούν εἰδεῖ τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος εἰς κατάλογος βιβλίων τῆς Υπουργείας διὰ ν' ἀποτελέσῃ τὸ πυρήνα τῆς ναυτικῆς βιβλιοθήκης. 'Ελλήφθι ὑπὸ δύφιν ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς; 'Οργανούνται αἱ βιβλιοθήκαι; 'Ομολογούμεν δὲν δέν ἐπεσμάνωμεν τὴν διεύρυνσιν τῆς προσπερίας.

Καὶ ἔχομεν νὰ παραπτήσωμεν: Μολονότι ἀξιόλογος ὁ καταρτισθεὶς κατάλογος εἶναι προφανές δητὶ πρέπει νὰ συμπληρωύνται καὶ νὰ ἐνημεροῦται συνεχῶς. "Ἐχομεν λ.χ. ὑπὸ δύφιν τὴν πρὸ τοῦ κινού κυκλοφορήσασαν διασκευὴν τῆς 'Οδυσσείας ὑπὸ τοῦ κ. Φωκ. Δημητριάδ., ηῆται δὲν ἔχει περιληφθῆ εἰς τὸν πίνακα. Καὶ δῆμος ἡ ἐκδοσις αὕτη, μὲ τὰ ἀπαράμιλλα σχέδια τῆς πασιγνώστου εἰς τὴν 'Ελλάδα γραμμῆς καὶ ἐμπνεύσεως τοῦ κ. Δημητριάδαν καὶ μὲ μίαν ἀπόδοσιν τοῦ κειμένου, γραμμένην ἀπὸ τὸν ἰδιον εὗρος καὶ γλώσσαν ἀξιοθύμαστον, ἐπρεπε νὰ θεωρηθῇ ἀπαραίτητον συμπλήρωμα πάσης ναυτικῆς βιβλιοθήκης. Οἱ πλεῖστοι τῶν νεοελλήνων, οἵτινες γνωρίζουν τὰ 'Ομηρικὰ ἔπη ἀπὸ τὴν ἀποσταματικὴν καὶ ἀντιτάπηστη σχολικῆν διδασκαλίαν, θὰ εύρουν μίαν ἀφήγησιν φυσικὴν καὶ ἐνδιαφέρουσαν, η δηποτὰ δέν ἐνθυμίζει τίποτε ἀπὸ τὰς βασινιστικὰς μεταφράσεις τοῦ Γυμνασίου. 'Ιδιαιτέρως δὲ οἱ 'Ελλήνες ναυτικοὶ θὰ εύρουν ἔξαιρετικῶς συναρπαστικὰς τὰς περιπτετίες τοῦ 'Οδυσσείας, αἱ δηποτὰ ἀποτελοῦν τὸν μακρυνὸν προάγγελον τῆς ναυτικῆς ἐποποιίας τοῦ ἔθνους μας καὶ δῆμος ἡ ἐνθουσιασθοῦν μὲ τὴν ἀπλότητα καὶ τὴν πειστικότητα τῆς διηγήσεως. Διὰ τοὺς λόγους αὐτοὺς συνιστῶμεν διαιτέρως εἰς τοὺς ἀρμόδιους τὸ βιβλίον αὐτό, δηποτὰ τὸ περιλάβον εἰς τὸν πίνακα τῶν ἐγκεκριμένων, καθὼς καὶ ἀλλὰ παρόμοια, τὰ δηποτὰ εἶναι φυσικὸν νὰ διέψυγον ἀρχικῶς.

Δευτέρα δημως καὶ κυρία προϋπόθεσις ἐπιτυχίας τῆς δῆλης προσπαθείας εἶναι ἡ ὑποχρεωτικὴ καθιέρωσις τοῦ πίνακος καὶ τῆς βιβλιοθήκης. 'Άλλως ἃς εἶμεθα δλοὶ βέβαιοι οἴτι δηποτὴσις θὰ παραμείνη μίαν ἀπλὴν εὐχή, τακτικῶς μὲν ἐπαναλαμβανομένη ἀλλ' ἀνευδημίας ἐπλήδος πραγματοποιήσεως. 'Ο τρόπος καθ' ὅν θὰ ἐπιτύχῃ ἡ καθιέρωσις καὶ θὰ ἐπιβληθῇ ἡ βιβλιοθήκη τοῦ πλοίου.

ου δὲν εἶναι δύσκολον νὰ εύρεθη. 'Αρκεῖ ὡς εἴπωμεν νὰ ὑπάρχῃ ἡ πίστις ἐπὶ τὸ ἔργον καὶ ἡ πρωτοδουλία διὰ τὴν πραγματοποίησην του.

ΟΠΩΣ ΚΑΙ ΤΟ 1932

Ρεκόρ μαζικῆς ἀγορᾶς σκαφῶν πρὸς διάλυσιν ἐσημειώθη τελευταίως. Εἴκοσι Βραζιλίανά φορτηγά, ἐκτοπίσματος γύρω τῶν 4.300 τόν. ἔκαστον — ἀδελφὰ σκάφη — ἐπωλήθησαν ἀντὶ 3.6 ἑκατομ. δολ. εἰς τὴν «Τερρέστρε Μαρίτιμα», μὲ παράδοσιν εἰς Ιταλίαν. Πλήν ἔξι ποὺ θὰ ρυμουλκηθοῦν, τὰ λιπάντα θὰ πλέουσον δι' ιδίων δυνάμεων εἰς τὴν Ιταλίαν. 'Η πώλησις αὐτὴ μᾶς ἐνθυμίζει τὴν ιδικήν μας κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ 1932, ὅτε ἔξεκίνησε ἀπὸ τὸν λιμένα τῆς Σύρου μία δόλκηρος ἀρμάδα παλαίων φορτηγών, τοῦ Οίκου «Ρεθύμνης - Κουλουκούνης», πωληθέντων εἰς Ιταλούς διαλυτάς. 'Αξίζει κάποτε νὰ ἔρχωνται εἰς τὴν μνήμην μας αἱ κακαὶ ἐκεῖναι ἡμέραι.

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ!

"Ινα μὴ ἀγορασθοῦν ἀπὸ 'Ελληνας δύο μικρὰ παρήλια φορτηγά τῆς Ζίμ, τὰ «Αμάλλα» καὶ «Ἀτζαμόδουτ», τὰ δηποτὰ καὶ θὰ ἔκρονον αὐλῶντο ἀπὸ τὴν 'Ισραηλινὴν ἐταιρίαν, προετιμήθη νὰ πωληθοῦν εἰς τὴν ἀντιδράσασαν διὰ τὴν πώλησιν την Ναυτῶν καὶ αὐτὴ θὰ τὰ χρονονιαλώσῃ διὰ τέσσαρα ἔτη εἰς τὴν Ζίμ.

Κάποτε πρωτότυπος η συναλλαγὴ αὐτή, ἢ τις ἐπετεύχθη παρεμβάσει τῆς Ναυτικῆς Τραπέζης τοῦ 'Ισραηλ καὶ ἀπεσκόπει εἰς τὸ νὰ μὴ στερηθοῦν τῆς ἀπασχολήσεως των δεκάδες τινές 'Ισραηλινῶν ναυτικῶν. Μετέχουν, δλλως τε, αἱ ναυτεργατικαὶ δραγάνωσεις καὶ εἰς τὴν δηλητή την στόμική των σφραγίδα καὶ τὴν προσωπικὴν ἔξουσίαν ἐπὶ τῆς ἔργασίας των.

Παρ' ὅλα αὐτὰ θεωρεῖται βέβαιοι δητὶ ὁ σύγχρονος βιομηχανία τῶν θαλασσών μεταφορῶν θὰ ὑποχρεωθῇ ν' ἀκολουθήσῃ τὸν ρυθμὸν τῆς συνεταιριστικῆς συγκεντρώσεως, τὸν δηποτὸν ἔχαραξεν ἡ χερσαῖα συνάδελφος της. Τὸ κατέστησαν ἀναγκαῖον αἱ ἀπίθανοι μεγεθύνσεις τὰς δηποτὰς ἐπέφερεν ἡ τεχνολογικὴ πρόοδος. Τὸ ἀπαιτεῖ σήμερον ἡ αὔξηση τῆς χωρητικότητος, τῆς ταχύτητος,

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ
"YASHIP" SYDNEY



ΤΗΛΕΦΩΝΑ 26 5778 - 26 5940

S.P. YANNOULATOS SHIPPING PTY LTD

283 ELIZABETH STREET, SYDNEY 2000, NSW

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ - DECK K.T.L.

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ

ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΑ & ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΔΙ' ΟΛΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

της πολυτελείας και τού όντος έξοπλισμού, ήτις άνυψωσε δισθεωρήτως τό κόστος της κατά μονάδα κατασκευής και έκμεταλλεύσεως και τό έπιβάλλει ό απηνής έξοντωτικός συναγωνισμός, τὸν όποιον έντεινει καθημερινός ή πρός τὴν θάλασσαν κάθιδος όλου τού κόσμου.

Τὰ σημεῖα τῶν καιρῶν εἰναι φανερά. "Ανευ τῆς συγχωνεύσεως τῆς δραστηριότητος τῶν πλέον σημαντικῶν ναυτικῶν ἑταῖριών, ή Ἀμερικὴν πρώην, ή Ἰταλίαν συνεχεῖται δὲν βλέπουν ἄλλην όδὸν διασώσεως, ἐνῷ και ή Γαλλία, ως γνωστόν, ἔχει προηγημῆναι εἰς τὴν διαπίστωσιν τῆς ἀνάγκης και τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ μέτρου. Τώρα εἰς τὴν Γερμανίαν δύο ἐκ τῶν παλαιοτέρων και ἐπιφανεστέρων ναυτικῶν ἑταῖριών, καθ' αὐτὸν ἔθνικον χαρακτῆρος, ή Χάμπουργκ - Ἀμερικα - Λίνιες και ή Νόρντ - Ντόύτσες Λόδδη τῆς Βρέμης, ὅδηγούνται πρὸς συγχώνευσιν. Ἐπὶ δόλκηρον σχεδὸν αἰώνα ἐπάλαισαν τὸν ἄγνων τῆς ἀνεξαρτήτου διεύθυνσεων και πορείας. Συνέπραξαν κατὰ τὸν μεσοπόλεμον μὲν πλήρη διατήρησιν τῆς αὐτονομίας τῶν και ἐγιγνώθησαν εἰς ἐπιχειρήσεις τῆς τάξεως τῶν 450 ἑκατομ. μάρκων, διασθέτουσαι όμοιν ἔνα τῶν καλυτέρων στόλων τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἐμπορίου. Ἐκ προσφάτου δύμας συνεργασίας τῶν εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Ἀτλαντικοῦ διὰ πλοίων κοντέινερ διεπίστωσαν ὅτι τὸ πείραμα ἐστέφθη ὑπὸ τόσης ἐπιτυχίας, ὥστε οὐδεμία περὶ τὴν συγχώνευσιν καθεστέρησις νὰ δικαιολογήται. Ἡρχισαν, λοιπόν, τὰς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ὁριστικὴν συνένωσιν, εἰς τὴν ὅποιαν ἡ μὲν πρώτη προσφέρει τὰ 67 φορτηγά της, συμποσοῦντα 617.000 τ. d.w., η δὲ δευτέρα ἄλλα 50 φορτηγά συνοδικῆς χωρητικότητος 435.000 τ. d.w. "Οχι μικραὶ εἰναι καὶ αἱ παραγγελίαι των.

Ἐλπίζουν βασίμως ὅτι ἡ συγχώνευσις θὰ πρωθήσῃ ιδιαιτέρως τὸν τομέα τῶν κοντέινερ διὰ τὴν ἐπικράτησιν εἰς τὰς γραμμὰς τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ εἰς ὃς διασθέτουν ἡδη 4 σκάφη τῶν 14.500 τόνων και τὴν ἐπέκτασιν εἰς τὴν "Απω Ανατολήν.

Αὐτὰ ὡς πρὸς τοὺς ξένους. Εἰς ήματς ἡ συνεργασία εἶναι βασικῶς ὑπόθεσις λίαν δυσχερίας. Μακρὰ καὶ ὑπεραιωνόδιος ἡ παράδοσις τοῦ καραβορόχρη, στοιχεῖον μόνον τοῦ δῆλας τὰς βαθμίδας τῆς προσδοκού και τῆς ἐπιτυχίας. Η ἀτομιστικὴ διάθεσις ητὶς μᾶς χαρακτηρίζει ως λαόν, εὑρε τὸ i-

ΜΕ ΣΤΟΧΟΝ ΤΗΝ ΣΤΑΔΙΑΚΗΝ ΣΤΡΟΦΗΝ ΠΡΟΣ ΤΑ ΥΠΕΡΜΕΓΕΘΗ ΠΛΟΙΑ

Τὰ «'Ελληνικὰ Ναυπηγεῖα» μελετοῦν κατασκευὴν μπάλκ κάρριερς 60.000 τόν.

ΤΑ ΗΔΗ Ο ΠΑΡΑΓΓΕΛΘΕΝΤΑ ΘΑ ΝΑΥΠΗΓΟΥΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΠΟΠΕΡΑΤΟΥΜΕΝΗΝ ΜΟΝΙΜΟΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΔΙΑ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΥ ΤΟΥ ΕΝΟΣ ΚΑΙ ΗΜΙΣΕΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ. 11,5 ΕΚΑΤΟΜΜ. ΔΟΛΑΡΙΩΝ ΤΟ ΤΕΛΙΚΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ. ΘΑ ΠΑΡΔΙΔΩΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΥ 1971 ΤΕΧΣΑΡΑ ΜΠΑΑΚ - ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΚΑΙ ΠΕΝΤΕ SD14 ΚΑΤ' ΕΤΟΣ. ΕΝΤΑΤΙΚΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΤΕΧΝΙΚΑΣ ΣΧΟΛΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ, ΕΝ ΟΨΕΙ ΤΟΥ ΔΙΠΛΑΣΙΑΣΜΟΥ ΣΧΕΔΩΝ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΔΙΑ ΤΟ ΝΕΟΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

ΜΙΚΡΟΝ «ΜΠΟΥΜ» ΕΙΣ ΤΑΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣ

Μελετῶνται ἀπὸ τὰ «'Ελληνικὰ Ναυπηγεῖα» Σκαραμαγκά αἱ τεχνικαὶ δυνατότητες τῆς κατασκευῆς μπάλκ κάρριερς τῶν 60.000 τόνων d.w., εὐθὺς ὡς παραδοθῆ ἡ μεγάλη μόνιμος δεξαμενὴ τῶν 250.000 τόνων.

Εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἀπόφασιν προέθεσαν τὰ «'Ελληνικὰ Ναυπηγεῖα», λόγῳ τῆς μεγάλης ζητήσεως μπάλκ κάρριερς και δὴ μεγαλύτερας χωρητικότητος τῶν ἡδη παραγγελθέντων ἔξι τοιούτων σκαφῶν χωρητικότητος 33.000 τόν. d.w.

Συναφῶν ἐγνώσθη ὅτι τὰ σκάφη ταῦτα, ἔχοντα λάδει ἀριθμὸν ἀπὸ 1.080 ἔως 1.085 παραγγέλθησαν ἀνὰ ἐπότε τὰς ἔξης ἑταῖριας: Ροσκόλ Σίππιγκ Κο, "Ελμό Σίππιγκ Κο, Φεντόρα Σίππιγκ Κο, Χόλντεν Σίππιγκ Κο, Μάγκους Σίππιγκ Κο και Ναπέρ Σίππιγκ Κο.

"Ἐπιτίσθη ἐγνώσθη ὅτι διεξάγονται διαπραγματεύσεις μεταξὺ ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν διὰ τὴν ὑπογραφὴν συμβολαίων κατασκευῆς και ἄλλων μπάλκ κάρριερς ὡς και σκαφῶν SD14, ἐκ τῶν ὅποιων ἔχουν μέχρι στιγμῆς παραγγελθῆ 18 συμπεριλαμβανομένων και τῶν ἡδη παραδοθέντων.

Τὰ τέσσαρα ηδημένης ιππονάδμεως λαΐνερς τῆς «'Ελληνικῆς» θὰ δικολουθήσουν τὴν κατασκευαστικὴν στεράν τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν.

Τὰ «'Ελληνικὰ Ναυπηγεῖα» ὑπόλογιζουν ὅτι ἀπὸ τοῦ 1971 και ἐν συνεχείᾳ θὰ δύνανται νὰ παραδίουν τέσσαρα μπάλκ κάρριερς τῶν 33.000 τόνων και 5 δεντιλίμπερτος καθ' ἔκαστον έτος. Τὰ μπάλκ κάρριερς θὰ κατασκευάζωνται ἐντὸς τῆς ὑπὸ ἀποπεράτων μονίμου δεξαμενῆς, ἀκολουθουμένης τῆς μεθδοῦ ταυτοχρόνου κατασκευῆς ἐνὸς και ἡμίσεος σκάφους.

"Η δεξαμενὴ προγραμματίζεται νὰ παραδοθῇ περὶ τὰ τέλη τοῦ τρέχοντος έτους η, τὸ ἀργότερον, ἀρχὰς τοῦ 1970. Πρὸ ήμερων συνεπληρώθησαν και μηχανολογικαὶ και ἡλεκτρολογικαὶ ἐγκαταστάσεις, ἐποποθήθη τὸ θυρόφυλλον και πρόκειται νὰ ἀρχίσῃ ἡ ἀπατλάσις τῶν ὑδάτων, προκειμένου νὰ γίνη ἡ τελικὴ στρώσις διὰ τοιμέντου εἰς τὸ δάπεδον τῆς δεξαμενῆς.

Αἱ τελικαὶ διαστάσεις τῆς δεξαμενῆς, κατόπιν τῶν ἐπενθεισῶν τροποποιησεων, εἶναι αἱ ἔξης: Μήκος 335,28 μέτρα, πλάτος 53,65 και ἐλεύθερον βύθισμα ὑπεράνω τῶν ὑποδάθρων 9,25 μ.

• Μέχρι σήμερον ἔχει δαπανηθῆ διὰ τὴν διαμόρφωσίν της ποσὸν ἔξ 7.500.000 δολαρίων, ὑπολογίζεται δὲ ὅτι μέχρι τῆς ἀποπεράτωσεως της θὰ ἔχουν δαπανηθῆ 9.500.000 δολαρίων. Διὰ τὸν μεταπροπονήτη τῆς δεξαμενῆς ἀπὸ ἐπισκευαστικῆς εἰς τοιμένην νέων κατασκευῶν θὰ διπαίτηθούν ἐπὶ

πλέον 2.000.000 δολαρίων.

Ἐκπρόσωπος τῶν «'Ελληνικῶν Ναυπηγείων» ἐρωτήθεις κατὰ πόσον εἶναι δυνατὴ σήμερον ἡ ἐκτέλεσις παραγγελίας διὰ τὴν κατασκευὴν τάνκερ μαρμούθ, ἐδήλωσεν ὅτι τὰ Ναυπηγεῖα σταδιακῶς θὰ φθάσουν εἰς τὰς ὑπερμεγέθεις κατασκευᾶς και ὅτι ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας εἶναι ἀδύνατος ἡ ἀνάληψις και ἐκτέλεσις παρομοίας παραγγελίας.

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ — ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ

"Ἐν τῷ μεταξὺ εἰς τὰ «'Ελληνικὰ Ναυπηγεῖα» ἀπασχολούνται σήμερον περὶ τὰς 5.000 ἀπόμα (έργαστοεχνίται και διοικητικόν προσωπικού). Ο ὀριθμὸς οὗτος, ὡς μᾶς ἐδήλωθη, θὰ πρέπει νὰ διπλασιασθῇ σχεδὸν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ προγράμματος τῶν μπάλκ κάρριερς. Τὰ «'Ελληνικὰ Ναυπηγεῖα» εἶναι ή πρώτη βαρεία βιομηχανία τῆς Ἑλλάδος. Πρὸς ἔξευρεσιν τοῦ προσωπικού τὰ «E.N.» προβαίνουν εἰς ἐντατικὴν ἐκπαίδευσιν νέων εἰς τὰς ἐντὸς τῶν ἐγκαταστάσεων τῶν λειτουργούσας σχολᾶς (ναυπηγικῆς βιομηχανίας και ταχυρύθμου ἐκπαιδεύσεως) δημιουργούντα τὰ στελέχη. Ο ρυθμὸς φοιτήσεως τῶν μαθητῶν κρίνεται ίκανονοποιητικός, διθέντων ἄλλωστε και τῶν πλεονεκτημάτων της φοιτήσεως (οχι μόνον δωρεάν ἐκπαίδευσις, ἀλλὰ και χορήγησις μισθοῦ κατ' αὐτῆν). Οι ἀριθμοὶ τῶν «'Ελληνικῶν Ναυπηγείων» φρονοῦν ὅτι θὰ ἀντιμετωπίσουν εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον ἐνδεχομένως πρόβλημα ἐλλείψεως ἐργατικῶν χειρόν, και δὴ εἰδίκευμένων, ἀλλὰ συντόμως θὰ ἐπέλθῃ ἐστροφήσης προσφορᾶς και ζητήσεως εἰς τὴν ἀγορὰν ἐργασίας, κυρίως ὅταν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Περάματος ἐπέλθῃ ὁ κορεσμός.

• "Ἐν τῷ μεταξὺ κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας παρατηρεῖται και μικρὸν «μπούμ» εἰς τὴν ἐπισκευαστικὴν δραστηριότητα. Μολονότι συγκεκριμένα στοιχεῖα δὲν μᾶς παρερχθήσαν, τὸ γεγονός τούτο ἐπονημάνθη, ἀπεδοθῇ δὲ η ηδημένη δραστηριότης εἰς τὸ έτος Ἐλησίας πλέον αἱ παρατάσεις, αἵτινες ἔχοργηθήσαν εἰς τὰ σκάφη ὑπὸ τῶν διαφόρων νηογυαμόνων μετὰ τὸ κλείσιμον τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ. Τὰ σκάφη ταῦτα πρέπει νὰ ἐκτελέσουν ἐπισκευάς, δι' ὅ και ὀλοέν την περιστότερα καταπλέουν εἰς τὰ διάφορα ἐπισκευαστικὰ κέντρα.

• "Ἐτερος λόγος τῆς ηδημένης δραστηριότητος εἰς τὸν ἐπισκευαστικὸν τομέα θεωρεῖται η ἀδεβαίοτης εἰς τὸν χρόνον παραδόσεως, ήτις ἐπικρατεῖ εἰς τὴν Μάλταν και τὴν Ἰταλίαν λόγῳ ἀπεργιῶν, ἔναντι τῆς ἐδῶ κρατούσης ἀπολύτου σταθερότητος.

K. ΔΟΥΚΑΣ



ΤΡΟΤΙΜΑΤΕ
ΤΑ

Hempels

δανικώτερον πεδίον έφαρμογής είς τὸν ἀχανῆ πόντον. 'Εφ' ὁ καὶ παρὰ τὰς ποικιλωνύμους ἔταιρίας, τὰ εῦχα ὄνόματα καὶ τὰς ἔνεας σημαίας, τὰ κλασσικὰ ὄνόματα τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ λάμπουν εἰς τὸ παγκόσμιον ναυτιλιακὸν προσκήνιον, λαμπτέρα υπέρ ποτε ἄλλοτε. Είναι τεραστία ἡ δύναμις τὴν ὅποιαν διαθέτουν καὶ ἀπεριόριστοι αἱ δυνατότητες ν' ἀνταπεξέλθουν εἰς τὸν διεθνῆ συναγωνισμόν. Ἀλλὰ παραλλήλως τὸρδός αὐτούς, εἰς ὀλόκληρος κόσμος μέσων καὶ μικρῶν πλοιοκτήτῶν ἀγνίζεται ἐν κατασπορᾷ μὲν πενιχρὰ μέσα, τῶν ὅποιων ἡ θέσις καθημερινῶς δυσχεραίνεται, ἐνώπιον τῶν τεχνικῶν ἔξελίξεων καὶ τῶν μεγάλων κεφαλαίων, τὰ ὅποια ἀπαιτεῖ ὁ ἐκσυγχρονισμός. Εἰς ὀλόκληρον τὴν Εὐρώπην ἡ συγχώνευσις ἥρχισε νὰ θεωρήται ὡς τὸ τελευταῖον φάρμακον ἐπιβιώσεως. Μολονότι ἡ Ναυτιλία παρουσιάζει βαθείας καὶ χαρακτηριστικὰς διαφοράς, είναι δυσχερές νὰ προβλέψῃ τις ὅτι θὰ δυνηθῇ ν' ἀποφύγῃ μέχρι τέλους τὸν σκληρὸν πραγματικότητα. Τὴν πραγματικότητα, δηλαδή, τῆς συσπειρώσεως τῶν δυνάμεων καὶ τῆς ἀνάγκης τῆς συνεργασίας.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

Τραπεζίτης εἰς τὴν Σαγκάνη, πρὸ τῆς κομμουνιστικῆς εἰσβολῆς, ὁ κ. Υ. Κ. Πάο, κατέφυγε εἰς τὸ Χόγκ Κόγκ, συναποκομίζων ἔλλοχιστα τῶν περιουσιακῶν του στοιχείων. "Ἐκρινεις καὶ πολὺ ὄρθως ὅτι καμμία χερσαία ἐπιχείρησις δὲν τοῦ παρείχε τὴν εὐελιξίαν, ἀλλὰ καὶ τὴν σταθερότηταν ἀπὸ τὴν ναυτιλιακήν. Δικαιολογείνεος ὁ φόδος του ἐπεκτάσιαν τοῦ κομμουνισμοῦ καὶ εἰς τὴν ἀποικίαν τοῦ Χόγκ Κόγκ. Τὸ πλοίον δυνατὸν νὰ διέφευγε τὴν κατάσχεσιν καὶ τὴν ἑθνικοποίησιν. Καὶ ἀπεδύθη ὁ Κινέζος τραπεζίτης εἰς τὸ ἐφοπλιστικὸν ἔχειριμα, ἔχων ὑπὲρ αὐτοῦ τὸ χαμηλὸν κόστος ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων μὲν Κινέζους ναυτικούς. "Ενος φορτηγὸν τράπητ 8.400 τόννων ἦτο τὸ πρῶτον του πλοίον διὰ νὰ φέσῃ τώρα, ἐντὸς μιᾶς μόλις δεκαετίας, νὰ κατέχῃ 40 μπάλκα κάρριερς, 20 πετρελαιοφόρα καὶ δύο μικτὰ σκάφα (ἐπιβατηγά - φορτηγά), νὰ ἔχῃ δὲ ὑπὸ παραγγελίαν ἐπτά τάκικερς - μασμούθ τῶν 200 - 235.000 τόννων, τὰ πλείστα εἰς τὴν Ἱαπωνίαν, ἀλλὰ καὶ τὴν Σουηδίαν καὶ τὴν Ἀγγλίαν. World Wide Shipping είναι ἡ ἔταιρικὴ ἐπωνυμία τοῦ κ. Πάο. "Ηκολούθησε κατὰ γράμμα τὰς μεθόδους πλοιοκτησίας καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν μεγάλων Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, τῶν ὅποιων τώρα είναι καὶ ὁ ἀνταγωνιστής. Σημαῖα Λιθερίας. Πληρώματα, ὑπὸ ἐλευθέρων σύνθετων, χαμηλοῦ κόστους. Μακραὶ χρονοναυλώσεις καὶ πολυετεῖς πιστωσίεις.

Ἐκεῖ, πράγματι, εἰς τὴν Ἀπω Ανατολήν σημειούται ἡδη ἡ θεαματική ἀνάπτυξης τῆς Ναυτιλίας. Μετ' ὀλίγον χρόνον ἡ Ἱαπωνία, ἡ Φορμόζα καὶ τὸ Χόγκ Κόγκ θὰ ἔχουν καταλάβει προέχουσαν θέσιν εἰς τὸν στίβον τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν, θὰ διαμφισθήτουν τὰ σκῆπτρα ἀπὸ τὴν Εὐρωπαϊκὴν Ναυτιλίαν εἰς τὰς χύδην μεταφοράς. Κύρια συναγωνιστικὰ κίνητρα: 'Η ὑπερεπάρκεια ἐμψύχου ὑλικοῦ χαμηλοῦ κόστους καὶ ἡ σταθερώς ἀνιούσα τῆς μεταφορικῆς κινήσεως εἰς τὴν Ἀπω Ανατολήν.

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΙΣ ΤΟΥ 1968

Συμφόνως πρὸς τὴν προσφάτως δημοσιευθείσαν 'Ετησίαν 'Εκθεσιν τοῦ 'Οργανισμοῦ Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ 'Αναπτύξεως (Ο.Ο.Σ.Α.) ἐπὶ τῆς παγκοσμίου ναυτιλιακῆς κινήσεως, ἡ συνολικὴ δυναμικότητα πετρελαιοφόρας τοῦ παγκοσμίου στόλου πλοίων - κοντένερς προβλέπεται νὰ αὐξηθῇ ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους κατὰ 40%.

Ἡ 'Εκθεσις τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. ἀναφέρει ἐπίσης, ὅτι ἡ ζήτησης δεξαμενοπλοίων ὡς καὶ ὁ συνολικὸς ἀριθμὸς σκαφῶν ὑπὸ κατασκευὴν ἔχει φθάσει εἰς τὰ διάνωτα τοῦ πεπέδων, ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1968.

Ἄξια ἴδιαιτέρας μνείας είναι ἡ μαζικὴ ἐπέκτασις τῶν διὰ κοντένερς μεταφορῶν εἰς τὸν τομέα τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ.

Ἐξ αὐτοῦ, ἡ μετά τὸ κλείσιμον τῆς Διώρυγος τοῦ Σουεζ (1967) ἐπιμήκυνσις τῆς ἀπὸ θαλάσσης ἐπικοινωνίας 'Ανατολῆς καὶ Δύσεως, ὡς καὶ ἡ χρησιμοποίησις εἰς τὰς μεταφορὰς πετρελαίου σκαφῶν O.B.O. καὶ εἰς ἔκεινας τῶν σιτηρῶν δεξαμενοπλοίων εἰχον ὡς ἀποτέλεσμα τὴν διατήρησιν ζητήσεως κατὰ τὸ 1968 διὰ σκάφη ξηρῶν φορτίων.

Αἱ στατιστικαὶ τοῦ 1968 δεικνύουν, ὅτι αἱ ἀπὸ θαλάσσης διακινήσεις πετρελαίων ηγήθησαν κατὰ 9% καὶ αἱ ξηρῶν φορτίων — ἵδιος δὲ σιδηρομεταλλεύματων, γαιανθράκων καὶ σιτηρῶν — κατὰ 7,5%.

Ὦς πρὸς τὰς ναυπηγήσεις καὶ νέας παραγγελίας, τὸ 1968 — ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1967 — ἐσημείωσαν αὔξησην 11%. Ἡ αὔξησις αὕτη, ἡτις συμβαδίζει καὶ μὲ αὔξησην τῆς χωρητικότητος τῶν σκαφῶν, ἀποτελεῖ ρεκόρ.

ΚΟΝΤΕ·Ι·ΝΕΡΣ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑ

Μεγίστη είναι ἡ πρόοδος εἰς τὰ μεταφέροντα τὰ ἐμπορευματοκιβώτια πλοίοι. Αὔξησις εἰς μέγεθος, περιεκτικότητα καὶ ταχύτητα. Τὸ ἄρτι καθελκυσθὲν εἰς Ἱαπωνίαν κοντένερσιπ 'Χακοσάκι - Μαρού' τῶν 20.000 τόν., π.ν. δύναται νὰ παραλάβῃ 1.000 κιβώτια τῶν 20 ποδῶν, ἐξ ὧν τὰ $\frac{3}{4}$ εἰς τὸ κύτη καὶ τὰ ὑπόδοιπα εἰς τὸ κατάστρωμα. Τὸ 15% περίπου σύτον θὰ δύνανται νὰ είναι κατεψυγμένα. Η μηχανή του, δυνάμεως 34.200 Ήπτων, θὰ παρέχῃ τὴν ταχύτητα τῶν 26 κόμβων καὶ τὴν ὑπηρεσιακήν τῶν 23,1 κόμβων, ἐνῷ δι' ἓν ὅλο κοντένερσιπ, ναυπηγούμενον ἐπίσης εἰς Ἱαπωνίαν, ἡ Σούλτζερ κατασκευάζει δωδεκακύλινδρον μηχανήν δυνάμεως 48.000 Ήπτων!

Ἐξ αὐτοῦ, ἡ 'Αμερικαν - "Εξοπτ - "Ισπραντσεν ἔχει φθάσει εἰς τὴν καθημερινήν ὁγκουμένην πλατώλων τῆς καθημερινής ὁγκουμένης θαλάσσης μεταφορᾶς τῶν ἐμπορευματοκιβώτων. Οἱ μεγάλοι ἐπὶ τοῦ Ατλαντικοῦ Εύρωπαϊκοί λιμένες, προστραμμένες ἐγκαίρως ὄμιλούν, ἡδη διὰ τὸ ἀπελθόν ἔτος περὶ 1,5 ἑκατομ. τόννων ἔγκιβωτισμένων ἐμπορευμάτων — διὰ τὴν 'Αμερέρσαν μόνον — καὶ προβλέπουν ἔξαιρετην ὑψηλότερους ἀριθμούς διὰ τὰ προσεχῆ ἔτη.

Εἶναι χαρακτηριστικόν, ὅτι ἐκάστη σειρά τὰς ὧς ἄνω πλοίων ἀντικαθιστᾶ διπλασίαν τούλαχιστον χωρητικότητα κλασικῶν φορτηγῶν, δι' ὅ καὶ δὲν ὑπάρχει μεγάλη ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις, ἡτις νὰ μὴ περιλαμβάνῃ εἰς τὸ ἐκσυγχρονιστικὸν τῆς πρόγραμμα καὶ τὴν ναυπήγησιν πλοίων κοντένερων. Μὲ τὰς ἀπεριορίστους δυνατότητας, τὰς ὁποίας ὁ ἐγκιδωτισμὸς τῶν διαφόρων ἐμπορευμάτων παρουσιάζει καθημερινῶς — ἡδη ἀνηγγέλθη ἡ κατασκευὴ εἰδικῶν κιβωτίων διὰ τὴν διαφορεταλλεύματων, προϊόντων — ὃ αὐτὸν τὰς κοντένερες εύρισκεται ἐπὶ θύραις καὶ ὁ ἀγών δρόμου, διὰ τὴν ἐπικράτησιν εἰς τὸν νέον στίθιον ἔχει ἀρχίσει.

ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΚΟΝΤΕ·Ι·ΝΕΡΣ

"Αν αἱ ὑπὸ τῶν λιμένων παρεχόμεναι εὐκολίαι εἰς τὸ πλοίον καὶ τὸ φορτίον ἀποτελοῦν βασικὸν ὄφον τῆς δημιουργίας, διατήρησεως καὶ αὔξησεως τῆς κινήσεως των, ὃ σημαίνεις κατάλληλος ἐξοπλισμὸς διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν πλοίων κοντένερων συνιστᾶ προϋπόθεσιν sine qua non διὰ τὴν συμμετοχὴν τοῦ λιμένος εἰς τὸν προοινωνιζόμενον πλατώλων τῆς καθημερινής ὁγκουμένης θαλάσσης μεταφορᾶς τῶν ἐμπορευματοκιβώτων. Οἱ μεγάλοι ἐπὶ τοῦ Ατλαντικοῦ Εύρωπαϊκοί λιμένες, προστραμμένες ἐγκαίρως ὄμιλούν, ἡδη διὰ τὸ ἀπελθόν ἔτος περὶ 1,5 ἑκατομ. τόννων ἔγκιβωτισμένων ἐμπορευμάτων — διὰ τὴν 'Αμερέρσαν μόνον — καὶ προβλέπουν ἔξαιρετην ὑψηλότερους ἀριθμούς διὰ τὰ προσεχῆ ἔτη.

Εἰς τὴν Μεσόγειον ὁ ἀνταγωνισμὸς εἰς τὴν παροχὴν λιμενικῶν ὑπηρεσιῶν κοντένερων ἔχει φθάσει εἰς δύστατον σημείον. Τὰ διὰ τὴν προσαρμογὴν τοῦ λιμένος τῆς Γενούν διατείνεται κεφάλαια ὑπερέθησαν τὸ 1,5 δισεκατομμυρίων λιρετῶν, αἱ δὲ πρὸς τοῦτο δημιουργηθεῖσαι ἐγκαταστάσεις περιλαμβάνουν προβλῆτα 350 μ. καὶ χώρον ἐξυπηρέτησεως 46 χιλιάδων τετρ. μέτρων. 'Ο φορτοεκφορτωτικός ἐξοπλισμὸς πλὴν τῆς γερανογεφύρας τῶν 40 τ. ἡτις δύναται νὰ

KRUPP

RADAR

GO NAYT. ΜΙΛΛΙΩΝ

ΓΕΡΜΑΝΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

ME TRANSISTOR

KRUPP - ATLAS BREMEN

ANTIPROSOPOI:

"NAUTEX" O.E.

ATLAS 5000

NOTARA 71 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 421.675

χειρίση κοντέινερς τών 20,30 και 40 ποδών, περιλαμβάνει άνυψωτικά μηχανήματα τών 30 τ. και πληθύν πρωθικών όχημάτων. Παραλλήλως έγραψεται ύπό κατασκευήν, με προσποτικήν παραδόσεως τό 1971, μία δευτέρα προβλής μήκους 400 μ. και συνολικής έκτασεως χώρων έξυπηρετήσεως τής τάξεως των 85 χιλιάδων τετρ. μέτρων.

Έξ αλλου είς τη Μασσαλίαν, όπου άποκαιρού έχει δημιουργηθή ως γνωστό ό σταθμός διακινήσεως κοντέινερς είς την λεκάνην Φός, με προβλήτα 500 μ. και γερανογεφύρας τών 20 και 40 τ. προετοιμάζεται τώρα η τελική διαμόρφωσις υπερδεκτασίου «επέμιναλα» ειδικώς διὰ την υπόδοχην και έξυπηρέτησην πλοίων κοντέινερς και ρόλ - ον/ρόλ - οφ.

Καὶ διὰ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς ἵνα διατηρήσῃ τὴν θέσιν του εἰς τὴν Ἀνατολ. Μεσόγειον, εἴναι ἀπόλυτος ἀνάγκη νὰ ἐπισπευσθῇ ἡ ἔκτελεσις τοῦ σχεδίου τοῦ Ο.Α.Π. διὰ τὴν δημιουργίαν τῆς βάσεως ἐμπορευματοκιβωτίων εἰς τὴν περιοχὴν Βασιλειάδη. Τὸ προγραμματισθὲν ἐκεῖ κρηπίδωμα τῶν 110 μ. καὶ ἡ προμήθεια τῆς γερανογεφύρας τῶν 40 τ. καὶ τὸ ἀναγκαῖον ἀριθμὸν ἀνυψωτικῶν καὶ πρωθικῶν μηχανημάτων, πρέπει ν' ἀποτελέσουν τὴν ἀπαρχὴν ἔκσυγχρονισμοῦ τοῦ λιμένος Πειραιῶς. Ἡ προβλεπομένη δαπάνη κατασκευῆς καὶ ἔξοπλισμοῦ δὲν φθάνει τὰ 50 ἑκατοντάρια. Ἡ διαφορὰ μὲ τοὺς ἔνοντας εἶναι συντριπτική. Ἐν τούτοις ἡ ἀρχὴ πρέπει νὰ γίνη καὶ μάλιστα ἀμέσως. Διότι τὰ μὲν ἔγκινωτιζόμενα ἐμπορεύματα αὐξάνουν μὲν γεωμετρικὴν πρόσοδον, τὰ δὲ πλοία - κοντέινερς δὲν θὰ περιμένουν πολὺ διὰ ν' ἀλλάξουν πορείαν. Φαντασθόμενοι ἐμποροκιβώτια ἐκφορτωνόμενα εἰς τὸν λιμένα τῆς Γένοβας διὰ νὰ ἀνοιχθοῦν ἐκεῖ καὶ ἐπαναφορτωθοῦν τὰ ἐμπορεύματα ἐπὶ ἄλλου πλοίου, ἵνα φθάσουν μέχρις ἡμῶν. Τεραστία ἡ ἐπιβάρυνσις καὶ ὅχι ἀπίθανοι αἱ ζημίαι καὶ αἱ κλοπαί. Πρὸς τὰ ἐκεῖ βαίνομεν, ὅν ἔγκαίρως δὲν προετοιμασθῶμεν.

KRATOS KAI KONTE-I-NEPΣ

‘Ως τρίτη, ἀλλ’ οὐχὶ δίλιγωτέρου ἐνδιαφέροντος ἔξελιξις εἰς τὸν τομέα τῶν κοντέινερς, ἐμφανίζεται ήδη ἡ Κρατικὴ ἀνάμιξις. ‘Ως γνωστὸν ἡ ὑπόθεσις τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων καὶ τῆς μεταφορᾶς τῶν, ἐκείνετο μέχρι σήμερον εἰς τὸν κύκλον τῆς ιδιωτικῆς πρωτοδουλίας, τοῦ Κράτους περιοριζομένου ν' ἀκολουθῇ τὴν πρόσοδον, διὰ τῆς συμμετοχῆς τοῦ εἰς τὴν υποδομὴν τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ ἔξοπλισμῶν. Καὶ ἐνῷ ἔως τώρα εἰς τὸν οἰκονομικὸν χώρον ὁ νέος οὐτος κλάδος τῆς ναυτιλίας εἶχεν ἀποδίξει μόνον τὴν ἀνάγκην τῆς συγκεντρώσεως εἰς μεγάλας ἐπιχειρήσεις, ήδη ἡ ἐπέκτασις πρὸς τὴν οἰκονομικὴν συμμετοχὴν τοῦ Κράτους ἐμφανίζεται ἐπὶ θύραις. Πράγματι εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ἡ ἀρμοδία Ἐπιτροπῆς έξητη-

σεν ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν ὅπως χρηματοδοτήσῃ τὴν πρὸς τὰ κοντέινερς στροφὴν τοῦ Ἰαπωνικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Ἡ ἐνίσχυσις θὰ ἐκδηλωθῇ πρὸς τὸ παρὸν ἐπὶ τῶν ἑταῖρων αἵτινες ἔκμεταλλεύονται τὰς γραμμὰς μεταξὺ Ἰαπωνίας ἀφ' ἐνὸς καὶ Ν. Υόρκης καὶ Εὐρωπαϊκῶν λιμένων ἀφ' ἑτέρου. Πρόκειται περὶ πιστώσεων τῆς τάξεως τῶν 160 ἑκατομ. γιέν, τῶν ὅποιων θὰ ἐπωφεληθοῦν αἱ ἔνδεικα ἑταῖραι αἵτινες ἀσχολοῦνται εἰς τὰς ὡς ἄνω γραμμὰς καθὼς καὶ εἰς τὴν γραμμὴν Ἰαπωνίας - Καλιφορνίας. Ἡ ὑπαγωγὴ εἰς τὴν διὰ πλοίων κοντέινερς σύνδεσιν Ἰαπωνίας - Ν. Υόρκης προβλέπεται διὰ τὸ 1970 ή 1971.

‘Ιδού λοιπὸν ἐν νέον στάδιον εἰς τὴν διὰ θαλάσσης διακινήσιν τῶν κοντέινερς, τὸ ὅποιον προβλέπεται πλήρες συνεπειῶν καὶ ἔξελιξεων ἐπὶ τῆς ἐλευθερίας τῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὸν ναυτιλιακὸν στίθιον, δεδομένου ὅτι ἀφήνεται ἀνοικτὴν τὴν εἰσόδον τῆς κρατικῆς διεισδύσεως εἰς τὴν ναυτιλίαν τῶν κοντέινερς. Αἱ συνέπειαι προσδιορίζονται ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ἀφ' ἐνὸς ἡ κίνησις τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων εὔνοει μεγάλως τὸν συνδυασμὸν χερσαίας καὶ θαλασσίας μεταφορᾶς μὴ μάλιστα τὴν ἀνάπτυξιν τῆς συνδεσμῆς ημέρας μεταφορᾶς καὶ ἀφ' ἑτέρου ὅτι τὸ Κράτος ἀσκεῖ κατὰ κανόνα ιδιαιτέρων ἐπιρροὴν ἐπὶ τῶν χερσαίων μεταφορῶν. “Οπως ἐπομένως θεωρεῖται βέβαιον ὅτι ὁ ἐφοπλισμὸς τείνει συνεχῶς νὰ ἐπεκτείνῃ τὸν ἐλεγχὸν τοῦ ἐπὶ τῆς χερσαίας προεκτάσεως τῆς διακινήσεως τῶν κοντέινερς, οὕτω καὶ τὸ Κράτος, τουλάχιστον κατὰ τοὺς κανόνας τῆς ἀμοιβαιότητος, θὰ τείνῃ νὰ εἰσόδηση βαθύτερον εἰς τὴν διαχείρισιν τοῦ θαλασσίου σκέλους τῆς συνδεσμασμένης μεταφορᾶς.

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΣΗΜΑ

‘Ἡ Ἐπιτροπὴ Ναυτικῆς Ἀσφαλείας τοῦ ΙΜΚΟ ἐμελέτησεν ὑποδείξεις περὶ υἱοθετήσεως τὴν νύκτα εἰς τὰς ἀνοικτὰς θαλάσσας ἐρυθροῦ ωφέλου ὁρατοῦ ἐξ ἀποστάσεως καθ' ὅλον τὸν ὄριζοντα, προκειμένου περὶ πλοίων τὰ ὅποια μεταφέρουν ἐπικίνδυνα φορτία, ἀκόμη καὶ πετρέλαια.

Πρόκειται περὶ ὄρθης θασικᾶς ίδεας ἐπιβαλλομένης καὶ διὰ λόγους ἀσφαλείας, εἰς ἐν συμφορήσει τελούσας παρακτίους περιοχάς. Δι' αὐτὰς ἐνδείκνυται, πράγματι, ἡ ὑποχρεωτικὴ χρήσις προειδοποιητικοῦ τινός σηματος ἐπὶ σκαφῶν μὲν ὑγραέρια καὶ ἐπὶ τῶν συγχρόνων ὑπερμεγαθηρίων τάκερες.

‘Υφίσταται ὅμως ὁ κίνδυνος ὅπως τὸ ἐρυθρὸν προειδοποιητικὸν φῶς προκαλέσῃ τὴν σύγχυσιν καὶ θεωρηθῇ ὅτι ἀποτελεῖ παραδίσιαν τῶν Κανονισμῶν περὶ Ἀποφυγῆς Συγκρούσεων εἰς τὰς Θαλάσσας — ὃς ὑπενθυμίζει ἡ ἀνωτέρω Ἐπιτροπῆς Ἀσφαλείας τοῦ ΙΜΚΟ — καὶ ρίπτεται ἡ-

δέα υἱοθετήσεως καὶ αὐτὸν ὁ προληπτικὸς ωφέλος ναυτιλιούσας, ὡς ἔχει ἡδη ἐφαρμοσθῆ εἰς τὰς περισσότερας χώρας μὲ τὰ ἀστυνομικά αύτοκινητα καὶ ὁχήματα. Ἐν προκειμένῳ τὸ κυανούν φῶς ὑποδηλοῖ: «Προσοχή - ὑποχωρήσατε» πρὸ τοῦ ἐπικινδύνου φορτίου.

ΠΕΡΙ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ ΤΟΥ NAYTOY

‘Ἐφθασαν μέχρις ἡμῶν παράπονα ναυτικῶν, προστατευομένων παρὰ τοῦ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ. Τὸ “Ιδρυμα — Ισχυρίζονται — ἀργεῖται νὰ ἀναγνωρίσῃ νοσήλεια καταδηλώθεντα εἰς διαφόρους κλινικάς, ὑπὸ τῶν ἴδιων ἡ ἄλλων δικαιουμένων προστασίας μελῶν τῶν οἰκογενειῶν των. Ἐζητήθησαν σχετικαὶ πληροφορίαι, αἵτινες, ὄμολογούμενες, διὰ δικαιώνουν τὸ “Ιδρυμα. Πρόκειται εἰδικῶς περὶ τοῦ ἔξης:

‘Ο ΟΙΚΟΣ ΝΑΥΤΟΥ, κατ' ἀρχὴν παραπέμπει ἀσθενεῖς προστατευομένους του, εἰς συμβεβλημένας κλινικάς, μετὰ τῶν ὅποιων ἔχει συμφωνηθῆ καὶ σχετικὸν τιμολόγιον.

‘Δεδομένου ὅμως, ὅτι, καθε ἀσθενὴς ἔχει τὸ δικαίωμα προτιμήσεως κλινικῆς, ἀκόμη καὶ μὴ συμβεβλημένης μετὰ τοῦ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ, οὐδεὶς δύναται νὰ ἐναντιωθῇ πρὸ τοῦ. Εἰς τὰς περιπτώσεις ὅμως, αἵτινες ποσὰ ἵσα μὲ τὸ τιμολόγιον τὸ ισχῦον διὰ τὰς συμβεβλημένας τοιαύτας. Πέραν τούτου, οἱ οὐτω καταφεύγοντες εἰς μὴ συμβεβλημένας κλινικάς ναυτικοί, θὰ πρέπει συντόμως καὶ πρὸ τῆς ἔξοδου των ἑκάτιων κλινικῶν νὰ εἰδοτοιούν τὸν ΟΙΚΟΝ ΝΑΥΤΟΥ, ὅπως διὰ τῆς ὑπηρεσίας του βεβαιοῖ τὸ γεγονός ἵνα καὶ πιστοποιεῖται ὅτι ὁ νοσήλευόμενος εἶναι πράγματι ὁ δικαιούχος ναυτικὸς ἢ μέλος τῆς οἰκογενείας του, ὡς ἐμφαίνεται ἐκ τῶν σχετικῶν βιβλιαρίων ἀσθενείας.

‘Οι παραπονούμενοι, προφανῶς ἀπέφυγον ἡ ζωτὸν δὲν ἡδηνθήσαν νὰ εἰδοποιήσουν ἐκκαίσας τὸ “Ιδρυμα, ἀλλὰ μετὰ τὴν ἀποβεραπείαν καὶ τὴν ἔξοδον ἐπὶ τῶν κλινικῶν, ὑποβάλλονται τιμολόγια πρὸς ἀναγνώρισιν. Καὶ ιδού τὸ δικαιολογημένον τῆς ἀμφισβητήσεως. ‘Ἐνσταλεύθη ἀραγε πραγματικὸς δικαιούχος ἡ ἀπλῶς ἔγινε χρῆσις τοῦ ὄντος ἀμοιβαίστητος, μὲ σκοπὸν ἐκδόσεως τιμολογίου ἐπ' ὄντος του; Αἱ κλινικαὶ οὐτε ταυτότητας συμβουλεύονται, οὐτε εἰς ἐρεύνας ἐπιδίδονται ἀν καὶ κατὰ πόσον φέρεται ὁ κάθε νοσήλευόμενός των εἰς βιβλιάρια ἀσθενείας Ἀσφαλιστικῶν Ταμείων, ἐφ' ὅσον ἡ νοσηλεία των θὰ γίνη ἐπὶ πληρωμῆς.

‘Ἄς τηροῦν συνεπῶς οι προστατευόμενοι τοῦ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ τὰς ὁδηγίας τῆς ὑπηρεσίας καὶ τοὺς κανονισμούς. Τοῦτο, ὄχι ἀπλῶς διὰ τὴν κατοχύωσιν τοῦ “Ιδρυματος ἔναντι φαλκιδεύσεων τῆς παρεχομένης προστασίας, ἀλλὰ διὰ τὸ συμφέρον αὐτῶν τούτων νοσηλευόμενών των εἰς βιβλιάρια ἀσθενείας.

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

“MEDOV”



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

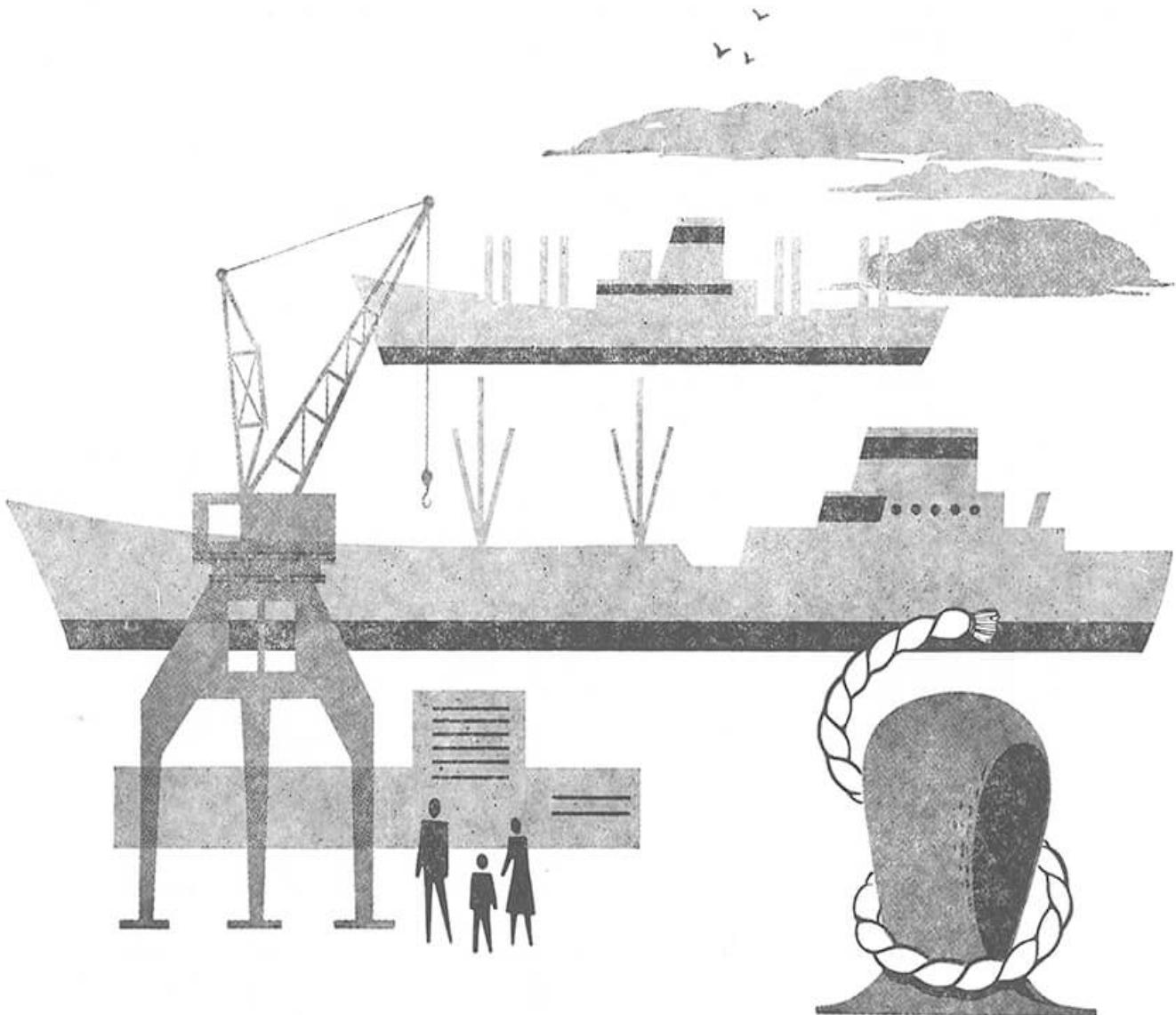


30 VIA BALBI, GENOA

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



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



FRANK B. HALL & CO., INC.

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

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

Cable: "HALLCOY" NEW YORK

Telex: 42 02 33
22 21 21
62 915

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΑΙ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΙ

Κύριε Διευθυντά,

Εις τὰ τεύχη τῆς Ἰησοῦς Ἰουλίου καὶ Ἰησοῦς Ἰουλίου ἐ.ἔ. τοῦ περιοδικού σας, δημοσιεύοντας ἐπιστολὰς ραδιοτηλεγραφητῶν καὶ ἀξιωματικῶν Α/Τ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, εἰς ᾧς διατυπώνται παρόπονα καὶ σχόλια εἰς βάρος τοῦ Παρακτίου Κέντρου Ραδιοεπικοινωνιῶν Ἀθηνῶν, τόσον διὰ τὴν ἀνεπάρκειαν τῶν διαθεσίμων τεχνικῶν μέσων (ἰσχὺς πομπῶν, περιωρισμένη διάθεσις συχνοτήτων καὶ καταλλήλων κεραίων), δύον καὶ διὰ τὴν πέιραν, τὴν ἀπόδοσιν καὶ τὴν ἀριθμητικὴν ἐπάρκειαν τοῦ προσωπικοῦ.

Ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω ἔχομεν νὰ παρατηρήσωμεν τὰ ἀκόλουθα:

Ὦς γνωστὸς, ἡ Ἑκκώρησις συχνοτήτων εἰς τὰς διαφόρους χώρας παρέχεται ὑπὸ τῆς Διεθνοῦς Ἐπιτροπῆς Καταγραφῆς Συχνοτήτων (IFRB) τῆς Διεθνοῦς Ἐνώσεως Τηλεπικοινωνιῶν (UIT). Κατόπιν ἐνεργειῶν τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ Ο.Τ.Ε., ἐπετεύχθη προσφάτως ἡ Ἑκκώρησις εἰς τὴν Ἐλλάδα 20 νέων συχνοτήτων ραδιοτηλεγραφίας καὶ 4 ραδιοτηλεφωνίας βραχέων κυμάτων. Ἡ ἀξιοποίησις τῶν ἐλάχιστων λόγω συχνοτήτων θέλει ἀρχίσει πραγματοποιουμένη προσεχῶς διὰ τῆς περιτάσσεως τῶν ἐξελίξεις εὐρισκομένων ἔργων τοῦ προγράμματος 1969.

Ἡ ισχύς των πομπῶν δὲν ὑπολείπεται τοῦ ὑπὸ τῆς Διεθνοῦς Ἐπιτροπῆς καθοριζομένου ἀνωτάτου ὄρου.

Πάντως, εἰς τὸν τομέα τῆς Ραδιοτηλεφωνίας ἐτέθη προσφάτως εἰς λειτουργίαν ἑτέρα θέσις ἐργασίας ηνέμημένης ισχύος μὲ ίκανοποιητικά ἀποτελέσματα, κατὰ γενικὴν παραδοσιχὴν πλήθους σταθμῶν ποντοπόρων πλοίων, ἐπίκειται δὲ ἡ ἐνεργοποίησις καὶ ἐτέρων εἰστὶ θέσεων ραδιοτηλεφωνίας.

Λόγω τῆς μεγάλης αὐξήσεως τῶν ραδιοτηλεγραφημάτων καὶ ραδιοσυνδιαλέξεων, ἔξετάζεται καὶ θά πραγματοποιεῖται συντομίας ἐνίσχυσις τοῦ Παρακτίου Κέντρου Ραδιοεπικοινωνιῶν Ἀθηνῶν δι' ἐτέρων ύπαλληλών ραδιοτηλεγραφητῶν.

Τὸ δῆμον ὑπηρεστούν εἰς τὸ Παρακτίον Κέντρον Ραδιοεπικοινωνιῶν Ἀθηνῶν προσωπικὸν καταβάλλει πάσαν προσπάθειαν διὰ τὴν ἀποτελεσματικὴν ἀντιμετώπισιν τῆς διλονέν αύξανομης κινήσεως, ἡ δὲ μέση ἀπόδοσις τοῦ οὐδόλως ὑστερεῖ τῆς τοιούτης ζένων σταθμῶν, διαθετόντων ἀρτιώτερα τεχνικὰ μέσα. Οὕτω ἔρχεται εἰς ἐπαφὴν μὲν

1.300 - 1.500 πλοῖα ἡμερησίως καὶ ἐπιτυγχάνει τὴν ἀνταλλαγὴν 1.200 - 1.300 ραδιοτηλεγραφημάτων καὶ τὴν πραγματοποίησιν 250 - 300 ραδιοσυνδιαλέξεων.

Κατὰ τὸ πρόσφατον παρελθὸν ἐπετεύχθησαν ὀσαύτως σημαντικαὶ βελτιώσεις ὡς:

α) Αἱ θέσεις ἐργασίας ραδιοτηλεγραφής καὶ ραδιοτηλεφωνίας ηνέμησαν ἀπὸ 10 καὶ 4 εἰς 14 καὶ 7 ἀντιστοίχως.

β) Ἐγκατεστάθησαν συσκευαὶ αὐτομάτου ἀκτομητῆρος τοῦ σήματος ἀνάγκης (Auto Alarm) εἰς τὴν Ραδιοτηλεγραφίαν καὶ Ραδιοτηλεφωνίαν.

Ἐχει προγραμματισθῇ ἡ ἐκτέλεσις σειρᾶς τεχνικῶν ἔργων διὰ τὴν ἔτι περιτέρω βελτίωσιν τῆς παρακτίου ἀνταποκρίσεως, λόγῳ δὲ τῆς ιδιαιτέρας βερύτητος, ἢν ἀποδίδει ἡ ὑπηρεσία εἰς τὸν τομέα τούτον, ἡ ἐκτέλεσις τοῦ ἐν λόγῳ προγράμματος προβλέπεται νὰ περιστωθῇ πρὸ τῶν ταχεισῶν προβεσμῶν.

Συγκεκριμένως προβλέπεται:

α) "Ιδρυσις μείζονος Κέντρου Παρακτίου Ἀνταποκρίσεως εἰς Δυτικὴν Πελοπόννησον, περιλαμβάνοντος νέον σταθμὸν Ἐκπομπῆς καὶ Ληψίων.

β) Δημιουργία ἐν τῷ Ραδιοτηλεφωνικῷ Σταθμῷ Κερκύρας καὶ Ραδιοτηλεγραφίας μεσαίων, πρὸς ἔξυπηρέτησιν τῶν πλεόντων ἀνά τὴν Ἀδριατικήν καὶ Μεσόγειον πλοίων.

γ) Ἀναδιοργάνωσις τῶν υφισταμένων ἐπαρχιακῶν παρακτίων σταθμῶν.

δ) "Ιδρυσις σταθμῶν ὑπερβραχέων κυράτων (V.H.F.), πρὸς ἔξυπηρέτησιν τῶν ἔγγυς τῶν Ἑλληνικῶν ἀκτῶν πλεόντων πλοίων καὶ τῶν ἐντός τῶν λιμένων εὑρισκομένων.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω καταφαίνεται, διὰ ἐν προκειμένῳ δὲν ἔγενοντο ἀπλῶς «ἀπτόπειραι βελτιώσεις», ὡς ἀναφέρει τὸ δημοσίευμα τῆς 1.6.69, ἀλλὰ τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ Ο.Τ.Ε., πρὸς πλουτοφόρον καὶ ἀνθουσαν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, ἥρξαστο πρὸ πολλοῦ ἐντόνως ἐκδηλούμενον καὶ θέλει ἐπιδεικνύεται ἀμέριστον ἀνεξαρτήτως τῶν ἀπαιτηθομένων οἰκονομικῶν ἐπιβαρύνσεων.

Εἶναι βεβαίως φυσικὸν εἰς τὴν παρακτίον ἀνταποκρίσιν, λόγῳ τῆς ιδιομορφίας της, νὰ παρουσιάζωνται εἰς παγκόσμιον κλίμακα ἀνώμαλιαι ὀφειλόμεναι εἰς ἀσταθμήτους παράγοντας (ἀποσφαιρικοὶ συνθῆκαι, ισχὺς πομπῶν, πέιρα ἀσυρματιστῶν πλοίων, συστάσεις ἀνταποκρίσεως) δὲν εἶναι ὅμως δίκαιον τὰ παρόπονα νὰ στρέφωνται μονομερῶς κατὰ τοῦ Παρακτίου Α-

θηγῶν καὶ τοῦ εὔσυνειδήτου προσωπικοῦ του.

Διαπελούμεν μετὰ τιμῆς

‘Ο Διοικητής
ΛΕΩΝ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΠΟΥΛΟΣ

Σ ημ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Πρέπει νὰ ίκανοποιήσουν όλους τοὺς περὶ τὸ θέμα τῶν τηλεπικοινωνῶν μὲ τὰ πλοῖα διπλωδήποτε ἀσχολουμένους, αἱ παρεχόμεναι διὰ τῆς ἀνωτέρω ἐπιστολῆς τοῦ κ. Διοικητοῦ τοῦ Ο.Τ.Ε. πληροφορίαι. 'Αλλ' ἔτι περισσότερον δικαιολογεῖται ἡ πρόβλεψις διὰ τὴν καλυτέραν αὔριον εἰς τὸ δῆτημα αὐτὸν ἀπὸ τὴν ἐντόνως, πράγματι, κατασθλούμενην σχετικὴν προσπάθειαν βελτιώσεως, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὴν πλήρη κατανόησιν τῆς ἀνάγκης ἀπὸ μέρους τῆς διοικήσεως τοῦ Ο.Τ.Ε.

Η «ΤΕΛΕ - ΣΕΡΒΙΣ»

‘Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Μὲ μεγάλη χαρὰν ἐδιάβασα στὸ τεύχος σου τοῦ Ιουλίου, γιὰ τὴν ίδρυσι καὶ στὸν Πειραιά τῆς Τελε - Σέρβις. Ἀξιέπαινη ἡ προστάθεια ἑκείνων ποὺ ἐφρόντισαν γιὰ τὴν ίδρυσι καὶ στὴν Ἐλλάδα, μιᾶς ὑπηρεσίας, ἡ δοτία καὶ τὸν ναυτικὸν θά φέρη κοντά στοὺς δικούς του κάθε χαρούμενη ἡμέρα, μὲ τὴν προσφορὰ ἐνδέσμου μικροῦ ἡ μεγάλων δώρου ἀνάλογα μὲ τὶς δυνατότητές του καὶ τὸ Κράτος θὰ βοηθήσῃ αὐξάνοντας τὴν εἰσόδο συναλλάγματος στὴν Χώρα μας.

Αὐτὴ ἡ προστάθεια, γιὰ νὰ ἀποδῶσῃ πρέπει νὰ βοηθήσῃ ἀπὸ όλους ποὺ καταλαβαίνουν τὴν διπλή της ἀξία, διότε νὰ γίνουν γνωστὰ σὲ κάθε πλοῖο τὰ πλεονεκτήματά της.

Εύχομαι νὰ εύοδοθῇ ἡ δῆλη προσπάθεια.

Εὐχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν

Δ. ΓΕΡΑΣΙΜΑΤΟΣ
Πλοϊαρχος

Θησέως 6 — Φιλοθέη

Αθῆναι 28 Ιουλίου 1969

ΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΑΙ

‘Αξιότιμε Κε Διευθυντά,

Εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθμὸν 819/578 τεύχος τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» ἐμελέτησα ἀρθρον τυντάκτου ὑπὸ τὸν τίτλον «ΟΙ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΑΙ». Ἡτο καιρός, πλέον, νὰ ἀρχίσῃ νὰ ἀσχοληθῇται ἡ τόσον ἀναγκαία αὐτῆς στήλη διὰ τὸν ναυτικὸν κόσμον καὶ μὲ τοὺς ραδιοτηλεγραφητάς. Ο φόδος τῆς ἐλλείψεως προσφορᾶς ραδ/τῶν, γίνεται ἀφορμὴ μελέτης διὰ τὸ θέμα αὐτό, κατὰ τὸν ἀρθρογράφον. Γίνεται, ὅμως, καὶ ἀφορμή,

Telegrams : NIKAS

Telephones : Offices 5253
5254

Residences : Director - 4436
Manager - 741803

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

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

N. Kassimatis, Ltd.

SHIPPING AGENTS - SHIPCHANDLERS - COLD STORAGE CHAMBERS
EXPORTERS - IMPORTERS

Bankers :

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

LOURENCO MARQUES

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΑΟΡΕΝΤΖΟ ΜΑΡΚΕΣ

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

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

τὰ την γνάμην μου, διὰ μίαν διαφορετικήν ἀπεικόνισιν τοῦ αὐτοῦ θέματος. Οι περισσότεροι ραδί/ται δέν μάς χρείαζονται. 'Ο Π. Σ.Α.Α.Θ.Α.Ξ., κατὰ τὸν τρέχοντα μῆνα, ἀριθμεῖ μίαν δύναμιν ἀνέργων μελῶν του ἐκ 500 ἀτόμων. Τὸ ἀπαράδεκτον τῶν πλοίων Ἑλληνικῶν συμφερόντων, τὰ δυοῖς χρησιμοποιοῦνται δέν μάς χρείαζονται. Τὸν διαβούλην τῶν προσφερομένων τοῦ κλάδου, ἀλλὰ εἰς αἴτιας, αἱ δηοῖς εἶναι γνωσταὶ εἰς τοὺς ὑπευθύνους. Τὸ ἐμπόδιον τῆς ἀπαιτούμενῆς μακράς προϋπηρεσίας κ.λ.π., δὲν εἶναι ἀφορμὴ διὰ τὴν μὴ προσέλευσιν τῶν πολλῶν νέων εἰς τὴν εἰδικότητα τοῦ ραδί/του. Αἰτία εἶναι ἡ στασιμότης εἰς τὴν οἰκονομικήν, κυρίως, ἀλλὰ καὶ ἐπαγγελματικήν αὐτοῦ ὑπόστασιν ἔναντι τῶν δύο ἄλλων βασικῶν κιλάδων τοῦ πλοίου, ήτοι τῶν ἀξιωματικῶν καταστρώματος καὶ μηχανῆς. Γνωστή, ἀλλωστε, ἡ κατάστασις. Καὶ ἐπ' εὐκαιρίᾳ: Εἰς τὰ διαμερίσματα τῶν πλοίων θὰ βρεθῇ κάποιας γυναίκα, ώστε νὰ διαρρυθμισθῇ ἡ καμπίνας τοῦ ραδί/του ἔναντι τῶν διαμερισμάτων τῶν ὑπολοίπων δμοιοθάμων ἀξιωματικῶν. Αἰτία, αἱ δηοῖς τέινουν νὰ ἀπομακρύνουν τοὺς νέους τοῦ κλάδου καὶ διχὶ νὰ τοὺς προσελκύσουν. Καὶ τελείων: 'Υπάρχουμε καὶ εἰμεθα ἀρκετοί.

Εὔχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν, διατελῶ μετά τιμῆς

Βόλος, 3 Ιουλίου 1969

ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΣΤ. ΚΟΥΚΙΑΔΗΣ
Ραδιοτήλεγραφητής Ε.Ν.

Σ. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Υφεσταται ἡ Ἑλλειψις. Εἰς τὰς τάξεις τῶν ἀσυρμ/τῶν — εἶναι διαπιστωμένον ἀπό τοὺς ἔκαστοτε ἀνακοινουμένους ἀριθμοὺς — δὲν προσέρχονται οἱ νέοι, λόγω ἀκριβῶν τῶν προσβαλλομένων περιορισμῶν. Πρέπει ὅμως νὰ ἐκβληθοῦν ἀπό τὰ πλοῖα μας οἱ τόσοι καὶ τόσοι ξένοι ὑπηρετοῦντες καὶ νὰ προσληφθοῦν 'Ελληνες ἀσυρματισταί. 'Επιτακτικός ὁ λόγος τῆς παρουσίας ἐπὶ τῶν πλοίων μας 'Ελλήνων ἀσυρματιστῶν. Αἱ ξέναι ναυτιλίαι τὸ θεωροῦν ὡς πρωταρχικὸν ὑποχρέωσιν κατὰ τὸν καταρτισμὸν ἐνὸς πληρώματος. Εἰς 'Αγγλικὸν λ.χ. πλοίον δῆλοι ἡμεροειδεῖς νὰ εἶναι ξένοι, πλὴν τοῦ Α'. Πλοιάρχου καὶ τοῦ 'Ασυρματιστοῦ. 'Ιδιάζουσα ἀμφοτέρων ἡ θέσις.

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΕΠΙΚΡΙΣΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Παρασκαλῶ διπώς τύχω τῆς φιλοξενίας τῶν στηλῶν σας, καταχωρούντες τὴν παρούσαν εἰς ἀπάντησιν δημοσιευθείσης ἐπιστολῆς τοῦ κ. 'Ι. Κρητικοῦ, ὃπό τὸν τίτλον «ΔΙΑΤΙ ΠΕΡΙΣΣΕΥΟΥΝ», δημοσιευθείσης τὴν 15.7.69.

Δέν γνωρίζω, προσωπικός, τὸν κ. Κρητικό, ἀλλὰ οὔτε καὶ τὴν ικανότητά του. "Ο, τιδήποτε καὶ ἄν είναι οὔτος, δὲν ἔχει τὸ δικαίωμα ἀπροκαλύπτως νὰ ἐκφράζεται καὶ αὐτὸν τὸν τρόπον καὶ ν' ἀποκαλῇ ἀμόρφωτος μίαν μεγάλην μεριδα πλοιάρχων, δηλ. αὐτοὺς ποὺ περισσεύουν καὶ οἱ δηοῖς, ἔναν θέλη νὰ μάθη, ἀριθμούνται κατὰ χιλιάδας.

Είναι λυπτόρων, διότι θέλων νὰ ἐκφράσῃ τὴν εύγινωμοσύνην του μέσω τῶν στηλῶν τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας, μεταχειρίζεται τοιάτα σχῆματα λόγου καὶ υδρίζει όλους ἡμάς, ποὺ σήμερον, διὰ τὸν ἀλφαριθμόν της βήτη λόγον, εύρισκομεθα ἀπό καιρὸν ἐκτός πλοίου.

Δέν είναι ικανός ὁ κ. Κρητικός νὰ κρίνῃ ὅλους τοὺς πλοιάρχους ἀπό μίαν ἡ δύο περιπτώσεις, ποὺ ἔτυχον εἰς αὐτὸν, καὶ ποὺ ἡ μῆτρα κανονικὴ σύνταξης ἔνος λογ/σμού τὸν ἡγάκυσε νὰ ἐκφρασθῇ καὶ αὐτὸν τὸν τρόπον.

Πάντως, δὲν δύναμαι νὰ πιστεύσω στὶς ἡμιπορεὶ νὰ ὑπάρχουν πλοιάρχοι ἄξιοι τῶν ἀποδιδομένων χαρακτηρισμῶν. Κατὰ τὰ μέγιστα οἱ ἀνθρώποι αὐτοὶ συνετέλεσαν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας μὲ τὸ ηθός των, τὴν ἐργατικότητά των, μὲ τὴν ἐπαγγελματικήν των κατάρτισιν καὶ μὲ τὴν πίστιν των πρὸς τὰ ιδεώδη τῆς πατρίδος ἐθυσιάσθησαν καὶ ἔξακολουθούν νὰ θυσιάζωνται. 'Αντι ἐπαίνων τυγχάνουν τῆς κακῆς μεταχειρίσεως.

Ἄπορῶ καὶ ἔξισταμαι, πῶς ἡ 'Ενωσις τῶν 'Εμποροπλοιάρχων δὲν ἔχει λάβει ἀκόμη θέσην ἔναντι τοῦ γεγονότος. Λόγοι προσωπικοὶ καὶ μόνον μὲ τοὺς δύο ἐν τῷ ἐπιστολῆ τοῦ κ. Κρητικοῦ ἀναφερομένους πλοιάρχους τὸν ὀντησαν νὰ γενικεύσῃ τὴν ἐπίθεσίν του.

'Ελπίζομεν, ὁ κ. Κρητικός νὰ θελήσῃ νὰ ἀνακαλέσῃ τὰς δσας εἰς βάρος μας διεπιπτώσεις κατηγορίας. Καὶ πιστεύομεν, ἀπολύτως, δῆτα καὶ δῆλοι οἱ πλοιοκτήται θὰ τὰ ἐπέκριναν διὰ τὴν παράλογον καὶ ἀνεπίτρεπτον ἐπίθεσιν.

Πειραιές, 5 Αύγουστου 1969.

Μετά τιμῆς
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.

ΤΟ ΧΙΟΥΜΟΡ ΤΗΣ ΠΛΩΡΗΣ



ΑΧ, ΑΥΤΕΣ ΟΙ ΨΕΥΔΑΣΘΕΝΕΙΕΣ!

— Κωνσταντή, τί ξανθά; Στήγη 'Ιαπωνία πρόκειται νὰ σὲ πάσῃ... σκωληκοειδήτις;



ΡΕΜΟΥΛΕΣ... ΤΕΛΟΣ!

— Πάξι ο καιρός, κυρά Μαρούσα μου, πού τούς πιάνωμε στόν... «ύπνο», γιὰ κανένα χαρτιάλικάν! Τύρα, τὰ καταθέτουν στις Τράπεζες μέχρι... σέντες!



ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΑ... «ΣΥΜΦΩΝΙΑΙ»

— Λιμενοφύλακε, νὰ λείπουν οι εἰρωνίες! «Έχω... «ΠΛΗΡΗ ΣΥΝΘΕΣΙ»!!!

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Α'Β'Γ'

ΚΑΙ ΣΧΟΛΗ PANTAR, ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ Κ.Λ.Π.

(ισότιμος τῶν δημοσίων)

ΤΜΗΜΑ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ

Σ. Μ. ΡΑΝΗ

Πλωτάρχου Λ.Σ. ἐ.ἀ.

Τ. Δ/ντοῦ Δημοσίας Σχολῆς Ραντάρ

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

- 'Υποψήφιοι πλοιάρχοι ὁ συνδυασμὸς ὅλων τῶν μαθημάτων σας σημαίνει οἰκονομίαν χρόνου καὶ χρήματος.
- Κατάρτισις καὶ ἐπιτυχία ἡγγυημέναι.

'Ο περὶ διαιτησίας ὥρος τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων τοῦ ἄρθρου 13 Ν.Δ. 2687/1953

ΤΟΥ Κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑ

Μόνιμος ὥρος τῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/1953 ἑκδιδούμενων ἐγκριτικῶν πράξεων, τῶν ὡς κεφαλαίων 'Ἐξωτερικοῦ νηολογουμένων πλοίων, ὅρίζει ὅτι οἰαιδήποτε διαφοραὶ ἀνακύπτουσαι ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς Ἐγκριτικῆς Πράξεως μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τῶν πλοιοκτήτων, δέοντος ὅπως ἐπιλύωνται διὰ διαιτησίας, ἢ τὴν διαιτικασίαν ὅρίζει ὁ αὐτὸς ὥρος.

'Ἐπὶ τῆς ἐννοίας τοῦ ὥρου τούτου ἡρωτήθη τὸ Νομικὸν Συμβούλιον τοῦ Κράτους ὑπὲ τοῦ 'Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, σπέρ διεύπτωσεν τὸ ἐπώτημα ἐὰν φορολογικαὶ διαφοραὶ δημιουργούμενα ἔν τῆς ἐρμηνείας τῶν ἐγκριτικῶν Πράξεων, δέοντος ὅπως ἐπιλύωνται διὰ διαιτησίας, ἢ ὑπὸ τῶν Φορολογικῶν Δικαστηρίων.

'Ἐπὶ τοῦ ἐρωτήματος τούτου ἡ 'Ολομέλεια τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους διὰ τῆς ὑπὲ ἀριθ. 419/1969 γνωμοδοτήσεως τῆς, ἀπεφάνθη ὁμοφώνως ὅτι ὁ περὶ διαιτησίας ὥρος τῶν ἐγκριτικῶν Πράξεων, ἀφορᾷ εἰς τὰς ἀνακυπτουσαὶς μεταξὺ 'Ἑλληνικοῦ Δημοσίου καὶ πλοιοκτητῶν διαφοράς ἐπὶ παντὸς θέματος κατ' ἀποκλεισμὸν πάσης ἄλλης διαιτικασίας, ἔστω καὶ δικαστικῆς. Σημειοῦται ὅτι ἡ γνωμοδότησις εἰναι μακρὰ καὶ ἐμπειριστατικὴν, εἰδίκειας ἀσχοληθεῖται μὲ τὴν ἔξετασιν τῶν ἀπιχειρημάτων, ὅσα ἡτο δυνατὸν νὰ προβληθοῦν ὑπὲ τῆς ἀπόκυντας ὅτι ἔξαιρούνται τῆς διαιτησίας αἱ μὴ τεχνικοῦ περιεχομένου διαφοραὶ καὶ ἄρα αἱ φορολογικαὶ τοιαῦται.

Πρὸς τὴν ἀποψιν ταύτην τῆς 'Ολομελείας τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους, δέοντας ὅτι συμφωνεῖ ἡ Γενικὴ Διεύθυνσις Φορολογίας τοῦ 'Ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, ἡτὶς ἀπήνθυνεν πρὸς τοὺς Οἰκονομικοὺς 'Ἐφόρους τοῦ Κράτους τὸ ὑπὲ ἀριθ. Ε. 15640/1165/25.7.1969 ἔγγραφον αὐτῆς καὶ προβάνει, ὡς λέγει, εἰς παροχὴν διευκρινίσεων ἐπὶ τῆς γνωμοδοτήσεως τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου.

Δὲν νομίζω κατ' ἄρχην ὅτι παρίστατο νομικῶς βάσιμος περίπτωσις νὰ διευκρινίσῃ γνωμοδότησις, μὴ περιέχουσα ἀσφειαν ἢ ἀδεβαιοτάτα τίνο διεπιτύσσεων. 'Οθεν, ἡ ὡς διευκρινίσις διατυπουμένη ἀντίληψις τοῦ 'Ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, οὐδὲν ἄλλο εἶναι ἡ ἐρμηνεία τῆς ὑπὲ τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου δοθεῖσης ἐρμηνείας, τοῦ περὶ διαιτησίας ὥρου τῶν ἐγκριτικῶν Πράξεων. Βεβαίως, τὰ νομικὰ ζητήματα ἐπιδέχονται διαφόρους γνώμας, ἀλλ' ὑποτίθεται ὅτι τὸ Δημοσίον δέονται νὰ ἔχῃ ἐπὶ νομικῶν θεμάτων, γνώμην διάφορον τῆς τῶν Νομικῶν αὐτοῦ Συμβουλίου. 'Ἄλλως βεβαίως θὰ εἴχε τὸ πρᾶγμα ἀν τὸ 'Ὑπουργείον Οἰκονομικῶν ἀπέκρουεν ἐν τοῦ τόν γνωμοδότησιν ταύτην καὶ ἐπορεύετο ἀντίθετον πρὸς αὐτὴν ὁδόν. Τούτο θὰ ἡτο εὐνότον καὶ νόμω βάσιμον, ἀφοῦ εἶναι δικαίωμα τοῦ ἀρμόδιου 'Ὑπουργοῦ νὰ συμφωνήσῃ ἡ νὰ διαφωνήσῃ πρὸς τινὰ γνωμοδότησιν τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου, ἐὰν πιστεύει ταύτην μὴ ὄρθην ἢ μὴ σύμφωνον πρὸς τινὰς συγκεκριμένην πολιτικὴν ἐπὶ τινὸς θέματος.

'Ἄς ἴδωμεν δημοσίας διευκρινίσεις διεπιτύσσει τὸ 'Ὑπουργείον Οἰκονομικῶν. Εἰσάγει τὸ ἀνωτέρω πρὸς τοὺς 'Ἐφόρους έγγραφον διάκρισιν μεταξὺ φορολογικῶν διαφορῶν ὑπακτέων εἰς διαιτησίαν καὶ φορολογικῶν διαφορῶν ὑπαγομένων εἰς τὴν δι-

νερὸν ὅτι ἀποκλείεται ἡ εἰσαγωγὴ ἐρμηνευτικῶν διακρίσεων.

Πέραν δημοσίας τοῦ ἑκ τῆς γενικότητος τοῦ διαιτητικοῦ ὥρου ἐπιχειρήματος, δὲν νομίζω ὅτι εὐσταθεῖ ἡ διάκρισις ἡ διαιτησίαν τὸ 'Ὑπουργείον Οἰκονομικῶν. 'Η πρόθεσις πρὸς ὑπαγωγὴν εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῶν φορολογικῶν Δικαστηρίων τῶν «κοινῶν καὶ συνήδομων φορολογικῶν διενέξεων, καταλήγει εἰς ματαίωσιν τοῦ διαιτητικοῦ ὥρου τῶν 'Ἐγκριτικῶν Πράξεων, διὰ τῆς ὑπαγωγῆς εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῶν Φορολογικῶν Δικαστηρίων, πα σῶν τῶν φορολογικῶν διενέξεων καὶ τοῦ διότι αἱ μὴ κοιναὶ καὶ ἀσυνήδεις τὰς ὁποίας ἐνδεικτικῶς ἀναφέρει τὸ 'Ὑπουργείον Οἰκονομικῶν ἐν τῷ ἀνωτέρῳ ἔγγραφῳ του, ἀποκλείονται ὀλοσχερῶς. Αἱ φορολογικαὶ ἀπαλλαγαὶ, ἡ ἐπιφύλαξις τοῦ ισχύοντος φορολογικοῦ καθεστώτος κλπ. εἰναι ὀδύνητον ν' ἀποτελέσουν ἀντικείμενον διενέξεως, μετὰ τὴν ἐν τῷ Συντάγματι, παρεκτός τῶν διαιτήσεων τοῦ Ν.Δ. 2687/1953, ρητὴν συμπερίληψιν καὶ τῆς περὶ φορολογίας πλοίων νομοθεσίας. Δισμενής διὰ τὸ πλοίον μεταβολὴ τῆς νομοθεσίας ταύτης ἀποκλείεται καὶ συνεπῶς ἀποκλείεται ἡ δημιουργία διαφορῶν ἐκ τῆς αἰτίας ταύτης.

Δὲν ἀπομένουν συνεπῶς ἡ αἱ «κοιναὶ καὶ συνήδομεις» διαφοραὶ οὐχὶ ὡς ἐτέρα τις κατηγορία φορολογικῶν διαφορῶν, εἰναι δυνατὸν νὰ ὑπάρχουν καὶ ἄλλαι, μὴ κοιναὶ καὶ ἀσυνήδεις διαφοραὶ φορολογικοῦ περιεχομένου ὡς λ.χ. φορολογικαὶ ἀπαλλαγαὶ, παγιοποίεις φορολογικοῦ καθεστώτος, ῥήτρα ἐφαρμογῆς νεωτέρου καὶ ἡπιτέρου φορολογικοῦ καθεστώτος κλπ. Οὕτω, κατὰ τὴν διάκρισιν ταύτην, ἐὰν φορολογικὴ 'Ἀρχὴ ἐκδῶσῃ καταλογιστικὴν πρᾶξιν ἀφορῶσαν εἰς πλοίον νηολογηθὲν κατὰ τὸ ἄρθρον 13 Ν.Δ. 2687/1953 δι. ἡ ὑπολογίζεται φόρος ἀνώτερος ἐκείνου δοστὶς ἵσχουν κατὰ τὴν ἔκδοσιν τῆς οἰκείας 'Ἐγκριτικῆς Πράξεως (διότι τυχὸν μετεβλήθη μεταγενεστέρως τὸ φορολογικὸν καθεστώτος τῶν πλοίων) ἡ ἐντεύθεν προκύπτουσα διαφορὰ θὰ ὑπαχθῇ εἰς τὴν διαιτησίαν. 'Ἀντιθέτως, ἐὰν ἡ φορολογώσα 'Ἀρχὴ δὲν ἔλαβεν ὑπὲ ὅψιν ἀποδεδειγμένας περιόδους ἀργίας τοῦ πλοίου, ἡ ἐντεύθεν διαφορὰ θὰ ὑπαχθῇ εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῶν Φορολογικῶν Δικαστηρίων. Πρέπει νὰ λεχθῇ δοτὶ τὰ ἀνωτέρω παραδείγματα εἶναι τοῦ γράφοντος, προσπαθήσαντος δι. αὐτῶν νὰ καταστῇσῃ ἐναργεστέραν τὴν ἐν τῷ ἀνωτέρῳ ἔγγρᾳ τοῦ 'Ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, διάκρισιν.

'Ἄς ἔξετάσωμεν δημοσίας κατὰ πόσον ἡ διάκρισις αὐτὴ εὑρίσκει ἐρείστας ἐν ταῖς 'Ἐγκριτικαῖς Πράξεωιν τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ ν.δ. 2687/1953. Πρέπει κατ' ἄρχην νὰ λεχθῇ δοτὶ ἡ γενικότης τῆς ἐκφράσεως τοῦ περὶ διαιτησίας ὥρου τῶν 'Ἐγκριτικῶν Πράξεων, δὲν ἐπιτρέπει τὴν παραδοχὴν διακρίσεων. 'Ο ὥρος λέγει: «Οιαιδῆποτε διαφοραὶ ἀνακύπτουσαι ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς παρούσης 'Ἐγκριτικῆς Πράξεως μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τοῦ 'Ἑλληνικοῦ Δημοσίου κλπ.». Μὲ τοιαύτην γενικωτάτην ἐκφρασιν εἶναι φα-

ΙΩΑΝ. Κ. ΡΑΓΣΗΣ
ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ
ΣΥΡΟΣ - ΤΗΛ. 3.49

'Η σκέψις αὐτὴ νομίζω δοτὶ πρέπει ν' ἀπασχολήσῃ τὸ 'Ὑπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν ίδια ἐν ἀντιπαραβολῇ πρὸς τὴν προσδοκωμένην ὀφέλειαν ἐπὶ τῆς παραπομπῆς ὑποθέσεων τινῶν ἐνώπιον τῶν Φορολογικῶν Δικαστηρίων, ὑποθέσεων αἵτινες ἀσφαλῶς θὰ εἰναι λίαν δόλιγάριθμοι μετὰ τὴν βάσει τῆς χωρητικότητος φορολογίαν τῶν μεγαλυτέρων πλοίων.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΛΥΜΒΑΣ
Δικηγόρος

ΠΕΡΙ ΤΑΣ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΣ

ΠΛΟΙΟΝ ΑΠΗΛΛΑΓΜΕΝΟΝ ΑΒΑΡΙΑΣ

(VESSEL FREE OF AVERAGE)

ΤΟΥ κ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ Ε. ΛΟΥΡΟΥ

Κατά κανόνα είς τὰ συμβόλαια πλοίων συμφωνεῖται καὶ τίθεται, μεταξὺ ὅλων δόρος, διτὶ τὸ πλοίον δέον νὰ παραδοθῇ ἀπὸ τὸν πωλητὴν πρὸς τὸν ἀγοραστήν, ἀπηλλαγμένον ἀδαρίας, free of average, ὡς διατυπώνεται εἰς τὴν ἀγγλικήν.

'Ο δόρος αὐτὸς ἐμφανίζεται μὲ τὰς ἔχης τρεῖς διαφορετικὰς μορφάς:

- 1) Free of average.
- 2) Free of average affecting class.
- 3) Free of average affecting class lessor value under seller's insurance.

Χρησιμοποιούμενον ἔδω τὴν ἀγγλικὴν ὀρολογίαν, διότι, ὡς γνωστόν, ἡ ἀγγλικὴ γλῶσσα ἔχει ἐπιβληθῆ τὸν διὰ τὰς ἀγοραπωλήσιας πλοίων, δόσον καὶ διὰ τὰς ὅλων ναυτιλιακὰς συναλλαγὰς διεθνοῦς χαρακτήρος.

Λόγω τῶν διαφόρων ἐμμηνειῶν καὶ συζητήσεων, τὰς ὅποιας προκαλεῖ ὁ ὑπὸ ἔξετασιν δόρος, σκόπιμον εἶναι νὰ γίνη μία ἔρευνα καὶ μία προσπάθεια διασφαλίσεως τοῦ περιεχομένου του. 'Ἄς καθορίσωμεν, λοιπόν, πρῶτον τὴν ἔννοιαν τοῦ Free καὶ τοῦ Average. 'Η λέξις Free σημαίνει, ὡς γνωστόν, ἐλεύθερος, καθαρός, ἀδύσμενος, ἀνεξάρτητος, ἀπηλλαγμένος. Εἰς τὴν περίπτωσίν μας νομίζω ὅτι ἡ λέξις ἀπηλλαγμένος ἀποδίδει τὴν ἔννοιαν τοῦ Free. 'Η λέξις Average ἔχει πολλὰς ἔννοιας. Σημαίνει, κατ' ἄρχην, μέσον δόρου, ὅλας σημαίνει ἐπίσης ἀπώλειαν, ζημιάν, ἀδαρίαν κλπ. Εἰς τὴν περίπτωσίν μας φρονώ, ὅτι προτιμέται εἶναι ἡ λέξις ἀδαρία. 'Ἐπομένων, ὁ δόρος δηλοῦ ὑπὸ τὰς τρεῖς μορφάς του: α) Ἐλεύθερον ἀδαρίας, β) ἐλεύθερον ἀδαρίας ἐπηρεαζόντης τὴν κλάσιν τοῦ πλοίου, καὶ γ) ἐλεύθερον ἀδαρίας, ἐπηρεαζόντης τὴν κλάσιν τοῦ πλοίου, ἡ ὅποια ἀδαρία καλύπτεται ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ πωλητοῦ.

'Η πρώτη μορφή εἶναι ἡ πλέον ἐπαρχῆς, διότι περικλείει οἰανθήποτε ἀδαρίαν καὶ διὰ τὸν λόγον αὐτὸν σπανίως γίνεται δεκτή ὑπὸ τοῦ πωλητοῦ. 'Η δευτέρα μορφὴ θέτει περιορισμούς καὶ δεχεται τὴν ἀδαρίαν, ἐὰν καὶ ἐφ' ὅσον ἔχει σχέσιν μὲ τὴν κλάσιν τοῦ πλοίου. 'Η τρίτη, τέλος, μορφή, εἶναι ὀλομή πλέον περιοριστική καὶ ἔννοει τὴν ἀδαρίαν, διχι μόνον ποὺ ἔχει σχέσιν μὲ τὴν κλάσιν τοῦ πλοίου, ὅλλα καὶ ἡ ὅποια καλύπτεται ἀπὸ τοὺς ἀσφαλιστῶν τοῦ πωλητοῦ.

'Ἐκ πρώτης ὅψεως, ἡ ἀναγραφὴ τοῦ δρου αὐτοῦ είς τὰ συμβόλαια ἀγοραπωλησίας φαίνεται περιττή, διότι προηγούνται ὅλοι βασικῶτεροι δόροι, οἵτινες ἔχουν τὸν ἀγοραστὴν διὰ τὴν ἐπιλήρη κλάσεις παραδοσίν τοῦ πλοίου. Αὐτοὶ οἱ ὅλοι δόροι διατύπωνται εἰς τὴν ἀγγλικὴν ὡς ἔχης: Sellers to deliver vessel fully classed, free outstanding recommendations, free of notes, on all class and trading certificates valid and clean. Δηλαδὴ, ὁ πωλητὴς νὰ παραδῷσῃ τὸ πλοίον ἐν πλήρῃ κλάσει, ἀπηλλαγμένον ἐκκρεμουσῶν ὑποδείξεων καὶ συστάσεων (τοῦ Νηογνώμονος) καὶ μὲ δλα τὰ πιστοποιητικὰ κλάσεως καὶ ἐμπορίσεων ἰσχύντα καὶ καθ' ὅλα ἔγκυρα.

'Ἐν τοιστῇ περίπτωσει, δημοσ., εἶναι εὔλογον νὰ ἐρωτήσῃ κανείς, διὰ ποὺ δόρον νὰ τίθεται καὶ ὁ δόρος free of average. Διότι, ἐὰν τὸ πλοίον ἔχῃ ζημιάς, τότε δὲν εἶναι ἐν κλάσει, καὶ ὁ πωλητὴς ὑποχρεούται νὰ τὰς ἐπισκευάσῃ διὰ νὰ συμμορφωθῇ μὲ τοὺς δρους τοῦ συμβολαίου. 'Εάν, ἐξ ἄλλου, ὑπάρ-

μένων μερών, δίδεται ίκανον ποιητικὴ προστασία εἰς τὸν ἀγοραστήν. 'Ἐπειδὴ, δημοσ., καὶ ὁ καλῆς πίστεως πωλητῆς δὲν θὰ πρέπει νὰ εὐθύνεται, καὶ μάλιστα ἐπ' ἀριστον, διὸ ζημιάς τὰς ὅποιας οὔτε ἐγνώριζεν οὔτε ἀντελθῆθη, ὁ δόρος τίθεται συνήθως ὑπὸ τὴν τρίτην αὐτοῦ μορφήν, ἡ ὅποια καθιερώνει εὐθύνην τοῦ πωλητοῦ ἐάν καὶ ἐφ' ὅσον ἡ ἀδαρία η ζημιά ἐπηρεάζει τὴν κλάσιν τοῦ πλοίου καὶ ταυτοχρόνως καλύπτεται ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ πωλητοῦ.

Μὲ τὸν τρόπον αὐτὸν, εἰς περίπτωσιν ἀνακαλύψεως ζημιάς προϋπαρχούσης τῆς παραδόσεως, ὁ πωλητὴς ἔκχωρεῖ τὰ δικαιώματά του πρὸς τὸν ἀγοραστήν, δοτεῖ καταφέγγει εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς τοῦ πωλητοῦ, πρὸς κάλψιν τοῦ κόστους ἐπισκευῆς τῆς ^{a posteriori} ἐμφανισθείσης ζημιάς. 'Εννοεῖται, διτὶ τὸ πρᾶγμα δὲν εἶναι τόσον ἀπλοῦν. 'Ο ἀγοραστὴς θὰ πρέπει νὰ ἀποδείξῃ διτὶ ἡ ἀδαρία συνέβη πρὸ τῆς προσθήσεως αὐτὸν παραδόσεως, νὰ τοῦ πλοίου καὶ ταυτοχρόνως διτὶ δὲν ὠφείλετο εἰς φυσιολογικὴν φθοράν (wear and tear) τοῦ τμήματος ἡ ἐξαρτήματος τοῦ πλοίου, τὸ δόπιον παρουσιάζει βλάβην. Εἰς τὰς τελευταίας περιπτώσεις αὐτάς, ὡς γνωστόν, ὁ ἀσφαλιστὴς δὲν εὐθύνεται⁽¹⁾. 'Η μεγαλύτερα δημοσία διμονίζεται εἰς τὸν καθορισμὸν τοῦ χρόνου κατὰ τὸν ὅποιον συνέβη ἡ βλάβη. 'Ανακαλύπτεται π.χ., διτὶ ὁ τελικὸς ἄξων ἡ εἰς τὸν κυλίνδρων τῆς κυρίας μηχανῆς εἶναι ραγισμένος. Πώς θὰ ἀποδείξῃ ὁ ἀγοραστής, διτὶ τὸ ράγισμα συνέβη πρὸ τῆς παραδόσεως; Αἱ διμονίειαι εἶναι μεγάλαι, ἀφοῦ καὶ μεταλλουργικαὶ ἀναλύσεις εἶναι ἀμφιβόλου ἀξίας, ὃσον ἀφορᾷ τὸν χρόνον τῆς βλάβης καὶ δὲν λαμβάνονται συχνὰ ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν.

Οι Ἀμερικανοὶ νομικοὶ ἀποκαλοῦν τὸν δόρον free average ἀμφιβόλον καὶ διφορύμενον καὶ διτὶ εἶναι σχετικῆς μόνον χρησιμότητος, λόγῳ τῶν διμονίων ἀποδείξεως τοῦ χρόνου κατὰ τὸν ὅποιον ἐπήλθεν ἡ ἐκ τῶν ὑπέρων ἀνακαλύψθεισα ἀδαρία. Διὰ τοῦτο, εἰς περίπτωσιν καθ' ἥν ὁ πωλητὴς ἀρνεῖται νὰ δεχθῇ τὸν δόρον αὐτὸν, συνιστᾶται διπλῶς ὁ ἀγοραστὴς ὑποχωρήσῃ εἰς τὸ σημεῖον αὐτό, ἐὰν ὁ πωλητὴς δέχεται δόλους τοὺς ἄλλους προσαναφέρθεντας δρους.

Τὰ ἀνωτέρα, βεβαίως, ἐφαρμόζονται καὶ ἀφοροῦν τὰς ἀγοραπωλησίας, αἵτινες συνάπτονται εἰς δημολάς περιόδους, κατὰ τὰς ὅποιας ὑπάρχει χρόνος διὸ διαπραγματεύσεις. Εἰς ἀνωμάλους περιόδους, δημοσ. λ.χ. ἡ ἀμέσωση μετὰ τὸ κλείσιμον τῆς διώρυγος τοῦ Σούνεζ περίσσος, τὸν 'Ιούνιον τοῦ 1967, αἱ λεπτομέρειαι παρακαμπτονται ὁδὸς ἐπὶ τὸ πλείστον, καὶ αἱ διαπραγματεύσεις συγκεντρώνυται εἰς τὰ καίρια σημεῖα, δηλαδὴ εἰς τὴν τιμὴν καὶ χρόνον παραδόσεως, συχνὰ ἄνευ ἐπιθεωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ἀρχείου του, ὅπερ τηρεῖ ὁ Νηογνώμων.

(2) "Oss: F. Templeman, Marine Insurance, σελ. 111.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ε. ΛΟΥΡΟΣ

Νέα Υόρκη, Ιούλιος 1969

J. LEETE & SON (Cargo Superintendents) Ltd.

L O N D O N

LONDON HOUSE CRUTCHED FRIARS, LONDON E.C. 3

ADD. TELEPHONE No. ROYAL 6401 (10 LINES)

TELEGRAPHIC ADDRESS TO READ "SEABURDOCK" LONDON TELEX 25940

STEVEDORING & TALLYING K.A.P.

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς τοὺς κυριατέρους Λιμένας Διευθύνεται προσωπικῶν ὑπὸ τοῦ "Ελλήνος"

Κου ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ

Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάρτισίν του εἰς τὰ Ναυτιλιακὰ ζητήματα.

ΘΕΜΑΤΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

'Ο πλοιάρχος ως φορεὺς δημοσίας ἔξουσίας

Δ' Η ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΗ ΕΞΟΥΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

ΤΟΥ κ. ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΟΥ

'Υπό τῶν περισσοτέρων συγγραφέων ώς τρίτη δημοσίας φύσεως ἔξουσία τοῦ πλοιάρχου ἀναφέρεται ἡ προανακριτική. Φρονούμενος ὅμως ὅτι ὑπὸ τὴν ιδιότητα ταύτην, δὲν καλύπτονται πάσαι αἱ εἰς τὴν ἀσκησὶν τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου διοικητικῆς καὶ δικαστικῆς ἀστυνομίας, ἀναγόμεναι πράξεις τοῦ πλοιάρχου, περὶ αἱ διατάξεις τῶν σχετικῶν ἄρθρων τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος Ε.Ν. Αἱ διατάξεις αὗται εἰναι αἱ ἀκολουθοί:

a) Τὸ ἄρθρ. 49 τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. ὅπερ ὁρίζει ὅτι «ὁ πλοιάρχος θεωρεῖται ως ἀνακριτικὸς ὑπάλληλος καὶ εἰναι ἀρμόδιος νὰ προβαίνῃ εἰς προανακρισιν διὰ τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου διαπραττόμενα ἀδικήματα». Ως γνωστὸν τὴν ὑπὸ εἰδικῶν ἀνακριτικῶν ὑπαλλήλων διενέργειαν προανακρίσεως προβλέπει καὶ τὸ ἄρθρ. 34 τῆς Ποιν. Δικονομίας.

b) Τὸ ἄρθρ. 64,1 τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. καθ' ὃ «ὁ πλοιάρχος ἀσκεῖ πειθαρχικὴν ἔξουσίαν ἐπὶ παντὸς ἐπιβαίνοντος τοῦ πλοίου. Η διάταξις αὐτὴ καταργήσασα τὰς ἀντιστοίχους διατάξεις τοῦ ἄρθρου 40 τοῦ Δ.Δ.Ε.Ν. (Πασσιάς 20) ἀποκτᾷ ἐν προκειμένῳ ἰδιαίτερα σημασίαν λόγῳ τῆς ἐπεκτάσεως τῆς ἔξουσίας τοῦ πλοιάρχου ἐπὶ τῶν ἐπιβατῶν.

y) Τὸ ἄρθρ. 66 τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. ὅριζον διὰ «διὰ τὴν ἐν τῷ πλοίῳ τάξιν καὶ ἀσφάλειαν δικαιούται ὁ πλοιάρχος νὰ λάβῃ πάντας μέτρων κατά παντὸς ἐπιβαίνοντος τοῦ πλοίου» καὶ διὰ σημασίας αἱ ἀντιστοίχοι διατάξεις τῶν ἄρθρων 19 καὶ 40 τοῦ Δ.Δ.Ε.Ν.

Λόγῳ τῆς ἐλλείψεως συναφείας ἐν τῇ διατυπώσει τῶν ώς ἄνω δημοσίου δικαιούμενων τοῦ πλοιάρχου, ἡγέρθησαν δεδικαιολογημέναι ἀμφιβολίαι περὶ τῆς ἀκριβοῦς φύσεως τῆς ἐν προκειμένῳ πλοιαρχικῆς ἔξουσίας. Ἀναγέται δὲ αὕτη ὑπὸ τῶν συγγραφέων εἴτε εἰς μίαν γενικὴν ἔξουσίαν διατηρήσασα τῆς τάξεως ἐπὶ τοῦ πλοίου (Χρυσανθόπουλος 243, Ἀναστασιάδης § 203), εἴτε εἰς διακεκριμένην ἀνακριτικὴν καὶ πειθαρχικὴν ἀρμοδιότητα (Σούρλος 24, Πασσιάς 20) εἴτε τέλος εἰς τὰς τρεῖς ἐπὶ μέρους ἀρμοδιότητας, τὴν ἀνακριτικήν, τὴν πειθαρχικὴν καὶ τὴν ἀστυνομικήν, ώς προκύπτουν ἐκ τῶν μνημονευθείσῶν διατάξεων (Φ. Ποταμίανος, Β, 125).

Πρόκειται δημοσίας ὅμως ἡ ἀληθῶς περὶ διακεκριμένων ἔξουσιῶν, ἀπορρεούσων ἐκ διαφορετικῶν δημοσίας φύσεως ιδιοτήτων τοῦ πλοιάρχου ἡ περὶ μιᾶς ἐνιαίας ἔξουσίας αὐτοῦ, κυρίως ἀστυνομικῆς, ἐν τῇ ὅποιᾳ συμπεριλαμβάνοντα πάντα τὰ διμοσία καθήκοντα αὐτοῦ, πλὴν τῶν ληξιαρχικῶν καὶ συμβολαιογραφικῶν; Μολονότι ὑπὲρ τῆς πρώτης συνηγορεῖ ἐκ πρώτης ὅφεως ἡ ὑπὸ τῶν συγγραφέων ἐπιχειρούμενη χωριστὴ ἀπαρίθμησις δλων ἡ τινῶν ἐκ τῶν ἔξουσιῶν τούτων κατ' ἀκολουθίαν τῆς ἀντιστοίχου διακρίσεως τῶν διατάξεων τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. ἡ δευτέρα ἀποψίς θεωρεῖται καθ' ἡμᾶς ὄρθοτέρα. Πράγματι δὲ ἡ καθολικὴ ἐπισκόπησις τῶν

ὑπὸ ἔξέτασιν καθηκόντων δῆμηγει εἰς τὸ συμπέρασμα διὰ ὅτι ἡ ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. προκύπτουσα δημοσία ἔξουσία τοῦ πλοιάρχου, πλὴν τῆς ἔναντι τοῦ πληρώματος πειθαρχικῆς δικαιοδοσίας, εἰναι ἔνιαία ἀστυνομικὴ ἔξουσία (¹), ώς ἡτο ἄλλωστε καὶ ὑπὸ τοῦ κράτους τῶν προσδιοικουσῶν διατάξεων τοῦ Δ.Δ.Ε.Ν. Ὁς τοιστὴν μετέχει καὶ τῆς διοικητικῆς καὶ τῆς δικαστικῆς ἀστυνομίας. Ὅπο τὴν ιδιότητα ταύτην ὁ πλοιάρχος, ώς ἔχων τὴν εὐθύνην τῆς διατηρήσεως τῆς ἐν τῷ πλοίῳ τάξεως καὶ ἀσφαλείας, ὁφ' ἐνὸς μέν, ἐν τῷ ἐκτελέσει τῶν διοικητικῶν ἀστυνομικῶν αὐτοῦ ἔργων, δικαιούται νὰ λαμβάνῃ πάντας κατάλληλον μέτρον κατὰ τῶν ἐπιδαινόντων τοῦ πλοίου, ἐφ' ὃν λογίζεται καταχρηστικῶς ώς ἀσκῶν πειθαρχικὴν ἔξουσίαν, ὁφ' ἔτερου δὲ διὰ τὴν νόμιμον ἀσκησίαν τῆς δικαστικῆς ἀστυνομικῆς του ἔξουσίας πειθάλλεται δι' ἀνακριτικῆς ἀρμοδιότητος, δικαιούμενος νὰ ἐνεργῇ προανακρισιν διὰ τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου διαπραττόμενα ἀδικήματα.

Ελρήσθω ἀκόμη διὰ προστάθεια ἀναγωγῆς πάντων τῶν ώς ἄνω καθηκόντων εἰς μόνην τὴν ἀνακριτικὴν ἔξουσίαν τοῦ πλοιάρχου, ἀφίνει κενὰ δυσκόλως ἀναπληρούμενα. Πράγματι ἐφ' ὃσον ἐπὶ τοῦ πλοίου δημιουργηθῆ κατάστασις δεομένη μέτρων καταναγκασμοῦ ὁ πλοιάρχος κατὰ πᾶσαν πιθανότητα θὰ ἐπιληφθῇ σχετικὴν ἀνακρίσεως καὶ ὑπὸ τὴν ιδιότητα ταύτην θὰ είναι εἰς θέσιν ν' ἀσκήσῃ τὸ ὑπὸ τῆς Δικονομίας ἀναγνωρίζομενα αὐτῶν δικαιώματα. 'Αλλ' αἱ πρὸς διατήρησιν τῆς τάξεως τοῦ πλοίου προληπτικαὶ ἐνέργειαι τοῦ πλοιάρχου, πργάζουσαι ἐκ τῆς ἀστυνομικῆς του ἔξουσίας

δὲν είναι δυνατὸν νὰ θεωρηθοῦν ώς ἀπόρροια τῆς προανακριτικῆς του ἔξουσίας, ἀφοῦ τοιστὴ πιθανὸν νὰ μὴν ἀνακύψῃ. Ἀλλωστε δὲ μὲν κατατίθεται εἰς τὴν τάξιν τοῦ πλοίου, δὲ εἰς τὴν τάξιν τῆς ἀνακρίσεως.

Ἐν τῇ ἐννοίᾳ τῆς ἀστυνομικῆς ἔξουσίας τοῦ πλοιάρχου ὑπάγεται κατὰ γενικὸν ὄρισμὸν πᾶσα ἐνέργεια τείνουσα πρὸς ἀποτροπὴν κινδύνου διαταράξεως τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου τάξεως. Προϋποτίθεται ἐπομένως ἡ ὑπαρχία κινδύνου ἀπειλούντος τὴν τάξιν, τὴν ἡσυχίαν καὶ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου. Καὶ μολονότι ἡ ἀκριβῆς μεταξὺ τούτων διάκρισις δὲν είναι πάντοτε εὐχερής, δυνάμεθα νὰ εἴπωμεν διὰ δὲ μὲν τὰς ξις περιλαμβάνει τὴν ἀποτροπὴν πάσης πράξεως ἀπογορευμένης ὑπὸ τοῦ Νόμου ἡ ἀντιτιθεμένης εἰς τὰς ἡθικὰς καὶ κοινωνικὰς ἀντιλήψεις, ἡ ἡ συχία στὴν ἔξασφάλισιν τῆς μὴ παρενοχλούσης συμπεριφορᾶς τῶν ἐπιβατῶν, δὲ ἀσφάλεια τὴν ἀπόκρουσιν κινδύνων ἀπειλούντων τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὀλότητα. (Κυριακόπουλος Γ, 154).

Αἱ πρὸς τὸν ἀνωτέρω σκοπὸν ἐνέργειαι τοῦ πλοιάρχου δύνανται νὰ είναι προληπτικαὶ ἡ κατασταλτικαὶ, περιλαμβάνουσαι καὶ μέτρα διοικητικοῦ καταναγκασμοῦ. Ο Νόμος (ἄρθρ. 66 Π.Π.Κ.Ε.Ν.) δρίζει ρητῶς διὰ ἐπιληφθῆ σχετικὴν ἀνακρίσεως καὶ ὑπὸ τὴν ιδιότητα ταύτην θὰ είναι εἰς θέσιν ν' ἀσκήσῃ τὸ ὑπὸ τῆς Δικονομίας ἀναγνωρίζομενα αὐτῶν δικαιώματα. 'Αλλ' αἱ πρὸς διατήρησιν τῆς τάξεως τοῦ πλοίου προληπτικαὶ ἐνέργειαι τοῦ πλοιάρχου, πργάζουσαι ἐκ τῆς ἀστυνομικῆς του ἔξουσίας

(1) Οὕτω ἐν Ἰταλίᾳ καὶ A. Scialoja, Corso di dir. della Navig. 254.

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 Norderdolch 4-5 Tel. 510 Telex via Priv. 510 0244151
BREMEN 1 Wegesonde 3-4	Priv. 2290860, 462228 Tel. 310424 Telex 0244151	NORDENHAM P. O. Box 98 Tel. 811 Telex via Priv. 881 0244151
BREMERHAVEN Kaiserhafen	Tel. 40091 Priv. 40093 Telex 0238876	EMDEN Am Delft 34 Tel. 20268 Telex via Priv. 20268 027821
WILHELMSHAVEN Eberstr. 124	Tel. 26235 Telex via Priv. 26236 0253375	
TELEGRAMS	"E R M I S"	◎ Represented also at LÜBECK & KIEL

θμού τοῦ κινδύνου καὶ τῆς ἀναγκαιότητος τῶν μέτρων. Εἰδίκον περιορισμόν, ἐπιβαλλόμενον ἐκ τῶν συνθηκῶν τοῦ πλοῦ καὶ τοῦ πλοίου καθιεροῖ ἡ τελευταία παράγραφος τοῦ ὡς ἄνω ἄρθρου ὁρίζουσα ὅτι ὁ στρηθεῖς τῆς ἑλευθερίας του ταραχίσας ὅδηγεται δις τῆς ἡμέρας καὶ ἐπὶ μίαν ὥραν εἰς τὸ κατάστρωμα.

Κατὰ τὴν γνώμην μας, ἐντὸς τοῦ κύκλου τῆς ὡς ἄνω ἀστυνομικῆς ὀρμοδιότητος τοῦ πλοιάρχου ἐμπίπτει καὶ ἡ πρὸς τοὺς ἐπιβάτας «πειθαρχική» ἔξουσία περὶ ἣς τὸ ἄρθρ. 64 Π.Π.Κ.Ε.Ν., ὅρίζον, ὡς ἔλεχον, ὅτι ὁ πλοιάρχος ἀσκεῖ πειθαρχικήν ἔξουσίαν ἐπὶ παντὸς ἐπιβαίνοντος τοῦ πλοίου, ἄρα τόσον ἐπὶ τοῦ πληρώματος, ὃσον καὶ ἐπὶ τῶν ἐπιβατῶν. Καὶ περὶ μὲν τοῦ πληρώματος θὰ ὀμιλήσωμεν ἰδιαίτερως παρακατόντες, προκειμένους ὅμως περὶ τῶν λοιπῶν ἐπιβαίνοντων, ἡ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ὡς δημοσίου ὄργάνου, ἀσκουμένη ἔξουσία, στρεφομένη κατὰ ἴδιωτῶν, ἐν οὐδεμιᾷ ἵεραρχικῆ σχέσει τελούντων, δὲν εἰναι δυνατὸν νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς ἔξουσία πειθαρχική. Πρόκειται ἐπομένως περὶ ἀστυνομικῆς ἔξουσίας ἢ τὸ πολὺ περὶ παρεμφεροῦς πρὸς τὴν ἰδιόρυθμον ἐκείνην ἔξουσίαν ἥτις εἰς ὡρισμένας περιπτώσεις (Σχολείων, Δημοσίων βιβλιοθηκῶν, Ταχυδρομείων κλπ.) ἀσκεῖται κατὰ προσώπων ὑπαγόμενών προσωρινῶν ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τῶν δημοσίων ὄργάνων. (Στασινούπολού Δικ. Διοικ. Πρ. 142). Συνηγορεῖ πρὸς τοῦτο καὶ τὸ γεγονός ὅτι ἐνῷ εἰς τὸν Π.Π.Κ.Ε.Ν. ἔχαντλούνται τὰ πειθαρχικὰ παραπτώματα καὶ αἱ πειθαρχικαὶ ποιναὶ τοῦ πληρώματος, οὐδεμίᾳ διάταξις αὐτοῦ ἀναφέρεται εἰς παραπτώματα ἢ πειθαρχικὰς κυρώσεις ἐπιβατῶν. Πράγματι πλὴν τῆς γενικῆς ἔξαγγελίας τοῦ ἄρθρ. 64,1 περὶ τῆς κατὰ παντὸς ἐπιβαίνοντος πειθαρχικῆς ἔξουσίας, εἰς οὐδὲν ἔτερον ἄρθρον τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. (οὐδὲ τῶν εἰς ἔκτελεσιν αὐτοῦ Κανονισμῶν 'Ἐργασίας') δυνάμεθα ν' ἀ-

νέύρωμεν διατάξεις ἐφαρμοστέας εἰς μὴ μέλη πληρώματος. Ἡ ρητὴ ἀναφορὰ εἰς τὸ πλήρωμα τοῦ ἄρθρ. 65, αἱ εἰς ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ ἐν τῷ ναυτολογίῳ μισθοῦ ποιναὶ τῶν ἄρθρων 68 καὶ 71, ἡ ἔγγραφὴ εἰς τὸ ποινολόγιον κατὰ τὸ ἄρθρ. 69 καὶ ἡ ἀπαρίθμησις τῶν παραπτωμάτων τοῦ ἄρθρ. 70, κραυγάζουν ὑπὲρ τῆς ἀποκλειστικῆς ἐφαρμογῆς των ἐπὶ μόνον τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, καθισταμένης ἀδυνάτου τῆς ἔστω καὶ ἀναλόγου ἐφαρμογῆς των ἐπὶ τῶν λοι-

πονών ἐπιβιαίνοντων. [²] Η ἀστυνομική ἔξουσία τοῦ πλοιάρχου — ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν πειθαρχικὴν — εἰναι ἀμεταβίβαστος καὶ ἀσκεῖται παρ' αὐτοῦ τοῦ ἰδίου. Μόνον ὁ κατὰ τὰς οἰκείας διατάξεις ἀντικαθιστῶν νομίμως τὸν πλοιάρχον ἀναλαμβάνει καὶ ταύτην. Ἐξ ἄλλου αὐτὴ ἀσκεῖται μόνον κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ ἡ ἔφ' ὅστον τὸ πλοίον ναυλουχεῖ εἰς λιμένα ἔνθα δὲν ἐδρεύει 'Ελληνικὴ Ἀρχή. Τούτῳ μολονότι δὲν δρίζεται ρητῶς, συνάγεται ἐκ τῆς φύσεως τῆς ἐν λόγῳ ἔξουσίας — ὡς ἀλλωστε καὶ τῶν λοιπῶν δημοσίας φύσεως ἔξουσιῶν — ἥτις ἐκτάκτως παραχωρηθεῖσα πρὸς διατήρησιν τῆς τάξεως καὶ τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου, εἶναι φυσι-

(2) Σημειεύμενον, ἐν τούτοις, ὅτι ὁ Ἱταλικὸς Κόδιξ Ναυαπλιοτακός, δικ. μόνον ἀπαριθμεῖ εἰς ἰδιαίτερον ἄρθρον (1256) τὴν πειθαρχικὰ παραπτώματα τῶν ἐπιβατῶν (ἔλλειψις αεροσαμοῦ πρὸς πλοιάρχου κ.λπ., παρενόχλησις ἐπιβατῶν, δικτέραξης τάξεως πλοίου, παράδασις κανονιμῶν πλοίου), ἀλλὰ προσθέπει; (ἄρθρ. 1257) καὶ τὰς ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἐπιβαλλομένας πειθαρχικὰς ποινὰς πρὸς τοὺς ἐκ τῶν ἐπιβατῶν παραβάταις (ἐπίπληγης ἀπλῆ ἡ δημοσία, ἀποκλεισμὸς ἐκ τῆς κοινῆς τραπέζης, περιορισμὸς ἔξδου εἰς κατάστρωμα, ἀποδίδοσις εἰς πρῶτον λιμένα). Βλ. καὶ Brunetti Man. del Dir della Navig. No. 211, σελ. 156.

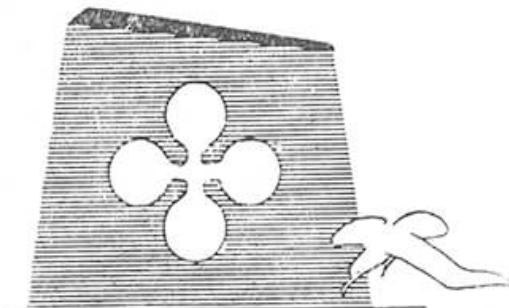
κὸν ν' ἀτονὴ παρισταμένης τῆς κανονικῆς 'Αστυνομικῆς Ἀρχῆς τοῦ λιμένος. Εἰς ἀλλοδαπὸν λιμένα τ' ἀνωτέρω θὰ ἐφαρμοσθούν, ἀσχέτως τῆς δυνατότητος ἐπεμβάσεως τῆς ἀλλοδαπῆς ἐπιχειρίου ἀρμοδίας Ἀρχῆς κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ διεθνούς ναυτικοῦ δικαίου.

Ο Νόμος ρητῶς ἐπιβάλλει τὴν ὑποχρέωσι τοῦ πλοιάρχου ὅπως πάν μέτρον ληφθὲν παρ' αὐτοῦ ἐν τῇ ἀσκήσει τῆς ἀστυνομικῆς ἔξουσίας πρὸς διατήρησιν τῆς τάξεως τοῦ πλοίου, σημειώνει ἐν τῷ ἡμερολογίῳ μετά πληρούς ἐκθέσεως τῶν περιστατικῶν ἀτίνα ἐπέβαλον ἡ δικαιολογοῦν τὴν λῆψιν αὐτοῦ. 'Η παράδοσις τῆς ἔγγραφῆς τιμωρεῖται ποινικῶς κατὰ τὸ ἄρθρ. 32, Π.Π.Κ.Ε.Ν.

Εἰρήσθων ἐν τέλει, ὅτι ἐκ τῆς ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἀσκήσεως τῆς ὡς ἄνω ἀστυνομικῆς ἔξουσίας ἐνδέχεται νὰ δημιουργηθούν δι' αὐτὸν ποινικαὶ, πειθαρχικαὶ καὶ ἀστικαὶ εὐθύναι. 'Η ποινικὴ εὐθύνη, ἐὰν δὲν θεμελιοῦνται ἐπὶ ἑτέρου ἀδικήματος, δύνανται νὰ δασισθῇ ἐπὶ τῆς γενικῆς ἐννοίας τῆς καταχρήσεως ἔξουσίας περὶ ἣς τὸ ἄρθρ. 26 τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν., δύτερη δὲν ἐφορῇ μόνον εἰς τὸ πληρώμα, ἀλλὰ καὶ εἰς πάντα ἐπιβαίνοντα τοῦ πλοίου, ἡ δὲ πειθαρχικὴ ἐπὶ τῆς παραδόσεως τῶν ἐπαγγελματικῶν ἡ νομικῶν ὑποχρεώσεων τοῦ πλοιάρχου κατὰ τὸ ἄρθρ. 8 τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. περὶ προσωρινῆς στερήσεως τοῦ διπλώματος. Τέλος, ἀνεξαρτήτως τῶν ἀνωτέρων, ὑφίσταται πάντοτε ἡ ὑποχρέωσις τοῦ πλοιάρχου πρὸς ἀποκημίσιν τῶν ζημιῶν περιβόλους ἐπένδυσης τῶν ἀκτελέσεις τῶν ἀστυνομικῶν καθηκόντων πράξεων ἡ παραλείψεων αὐτοῦ, οὐδὲν δὲν ἐντεῦθεν ἀστικὴ εὐθύνη, ὡς καὶ ἐν τοῖς προηγουμένοις ἐλέχη, δὲν διαρύνει τὸν πλοιοκτήτην, ὡς δημιουργούμενη ἡ δικαιολογοῦν τὴν ληψιανήν νὰ θεωρηθῇ ὡς ἀφορώσης εἰς τὸν ὑπὸ τῆς ναυτικῆς ἀποστολῆς ἐπιδιωκόμενον σκοπόν.

ΞΕΝΟΦΩΝ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

MTS ΙΑΣΩΝ
MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ
TSS ΕΡΜΗΣ
TSS ΠΗΓΑΣΟΣ
MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ
SS ΑΤΡΕΥΣ
MTS ΟΡΦΕΥΣ
MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ



Τακτικὰ δρομολόγια δι' ἐπιβάτας καὶ αὐτοκίνητα μεταξὺ¹
ΙΤΑΛΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ - ΚΥΠΡΟΥ - ΙΣΡΑΗΛ
Κρουαζιέραι: Αίγαιον, Μεσόγειος, Καραϊβική
Μεξικόν, Κεντρική Ἀμερική

Η ΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΙΚΗ
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 410.562, 477.946

«ΚΑΙ ΛΟΙΠΟΝ, ΑΝΑΓΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ!...»

**ΔΟΚΟΥΜΕΝΤΟ: ΤΟ 1888 ΣΥΝΕΤΑΓΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΡΟΝ ΥΠΟΜΝΗΜΑ
ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΤΟΤΕ ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΝ, ΔΙΑ ΤΟΥ ΟΠΟΙΟΥ ΕΖΗΤΕΙΤΟ Η ΣΥΜ-
ΠΛΗΡΩΣΙΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ**

ΤΟΥ Κ. Ν. ΧΑΛΚΙΑ, ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ
ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΥ ΝΟΜΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

'Από έκαστονταςτίας συνεζητείτο ένα νόμος βασικὸν τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς, τὸ τῆς πίστεως, χωρὶς καὶ νὰ ἀνέυρῃ μέχρι τοῦδε τὴν θετικὴν ἐπίλυσίν του.

'Ο μελετητής τοῦ ἔγχειριδίου 'Ἐμπορικοῦ Δικαιού τοῦ Γάλλου καθηγητοῦ Μπραβάρ Βενριέρ (μετάφρασις δικηγόρου Μανταφάνη) εἰς τὸν δευτέρον τόμον (σελὶς 49), θὰ ἀναγνωσθῇ τὸ κατωτέρω ὑπόμνημα πρὸς τὴν τότε Ἑλληνικὴν κυβέρνησιν, τὸ ὅποιον ὑπέβαλον τὸ 1869 πολλοὶ τῶν ἐμποροπλοιαρχῶν, συνελθόντες εἰς Σύρον. Τὸ ἀναδημοσιεύομεν κατωτέρω. 'Εχει ἐνδιαφέροντας ὡς ιστορικὸν ντομουμέντον. 'Ἐρχεται νὰ ἀποδείξῃ ὅτι οἱ προπάτορες τῶν σημερινῶν μεγιστάνων τῆς Ναυτιλίας εἶχον ὄρθως διαγνώσει τὸ θέμα 'Ναυτιλίας καὶ ἐπιλύσεως τοῦ ἔξηρτων τὴν τότε ἐπιβίωσίν της.

Νομίζει κανείς, ὅτι τὸ ὑπόμνημα, προσφάτως ἐν τῇ οὐσίᾳ του συνετάγη καὶ ἀπήχει τὰς ἀπόψεις τῶν σημερινῶν ἐφοπλιστῶν.

Τὸ ὑπόμνημα ἔχει ὡς ἀκολούθως:

(α) Μ. Παρ' ἡμῖν κεῖται ὁ εἰδίκος νόμος τῆς 13ού Νοεμβρίου 1851, ὅστις ἐπροποίησε καὶ κατήργησε διατάξεις τινὰς τοῦ 'Εμ. Κ. 'Αλλ' ήττον αἱ καταχρήσεις δὲν θεραπεύθησαν διὰ τοῦτο ἐν ἔτει 1869 συνελθόντες ἐν Σύρῳ πολλοὶ τῶν ἐμποροπλοιαρχῶν, ὑπέβαλον εἰς τὴν τότε κυβέρνησιν τριποτοίησεις εἰς τὸν εἰρημένον νόμον, δι' ὑπομνήματος ἐκτεταμένου.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

καὶ πρότασις πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ περὶ βιβλιαρίου νόμου, πρὸς ἀδραίωσιν τῆς ναυτικῆς πίστεως

Τὴν μεγάλην τῆς ἑθνικῆς Ναυτιλίας σπουδαίοτης ἀνεγνώρισεν ἡδη σύμπαν τὸ ἔνδον καὶ περιττὴ ἀποδάσινεὶ ἡ περὶ τούτου ἀνάπτυξις.

"Ἀλλώς τε, τὰ τελευταῖς ἀπευκταῖσι συμβάντα ἀριδήλως κατέδειξεν ὅτι μεγίστης σπουδαίοτης καὶ ἐπιμελεῖας δεῖται ἐγγένεις ἡ ναυτικὴ τῆς Ἑλλάδος δύναμις.

Καὶ διὰ τοῦτο ἀπάστας ἡ δημιοσιογραφία καὶ πάντες οἱ ἔνων καὶ ἔξω ὁμογενεῖς διαφόρους σκέψεις ἔξεφρασαν καὶ εἰς πλείστας ἀξιεπαίνους ἐνεργείας προέβησαν ὑπὲρ τῆς ἑθνικῆς ναυτιλίας.

Καὶ πῶς ὄχι; ἀφοῦ ἀναλόγως τοῦ πληθυσμοῦ καὶ τῆς ἀκτάσεως τῆς χώρας, ἡ ἑλευθέρος Ἑλλάς κέντηται ἀξιοσημείωτον καὶ σχετικῶς πρὸς ἄλλα ἔθνα πλειότερον ναυτικόν; Κατὰ μὲν τὰς τὸ 1866 δημοσιεύσισας ὑπὸ τοῦ κ. Α. Μανσόδα τηματάρχου τῆς δημοσίας οἰκονομίας πολιτιγραφικάς πληροφορίας ἡ Ἑλλάς ἐπέκειτο πλοῖος 5.150 τόνων 291.424, ἔκτοτε δὲ οὐχὶ δλίγα ἀναπτυγμένησαν νέα καὶ μάλιστα χωρητικότητος κατὰ μέσον δρόνον ἀνωτέρας τῶν 200 τόνων, ὥστε ἀλανθάστως δυναταῖς τις νὰ ὑπολογίσῃ ἡδη τὴν ἀξίαν περὶ τὰ 50 ἐκατομμύρια δραχμῶν, καὶ τὴν ἑτησίαν πρόσδοσον περὶ τὰ δέκα ἐκατομμύρια, τῶν 100 περίπου πλοίων μεγαλυτέρων διαπλεόντων τὸν Εὔξεινον καὶ Μεσόγειον καὶ πολλῶν ἐξ αὐτῶν

γὴν τοῦ νόμου, διακινδυνεύσασι σπουδαῖα συμφέρονται εἰς τὴν ὑπόληψιν τῆς ναυτιλίας δόλοκλήρου καὶ συνεργήσασι εἰς τὴν δυσάρεστον σημερινὴν θέσιν αὐτῆς.

Καὶ λοιπὸν ἀνάγκη ναυτικῆς πίστεως!

'Ιδον τὸ φάρμακον! 'Ιδον ἡ σωτηρία!

Καὶ οὐδεὶς δύναται νὰ ὀρηθῇ ὅτι, σταν εἶναι βέβαιος, ὅτι θὰ τῷ δοθῇ λογοδοσία, καὶ δὲν κινδυνεύει τὴν περιουσίαν του συμμετέχων κατ' ἐλάχιστον εἰς τι πλοῖον, μετὰ προθυμίας θ' ἀναδεχθῆ μετοχάς πρὸς ναυπήγησιν μεγάλου πλοίου. 'Οταν εἶναι βέβαιος, ὅτι θὰ τῷ ἀποδοθῇ πό δάνειον του ἄνευ δυστροπίας καὶ κινδύνων νὰ τρέχῃ εἰς ἀναζήτησιν τοῦ ὑπεγγύου πλοίου, προθύμως θὰ χορηγήσῃ τὸ δάνειον του ἐπὶ μικρότερῳ τόκῳ. 'Οταν τὸ πλοῖον κατ' εὐθείαν ἔξακολουθῇ τὸν διάπλουν του, χωρὶς παρελιγμούς, χάριν καταχρήσεων, εύκόλως θὰ ἀσφαλίζηται καὶ προπωλήται.

Καὶ ίδον ὁ τρόπος ναυπηγήσεως μεγάλων πλοίων δι' ὀκεανείους διάπλους, σμικρύνσεως τοῦ ὑπερόγκου σήμερον ναυτικού τόκου καὶ προτιμίσεως εἰς τὰς ναυλώσεις τῶν ὑπαρχόντων πλοίων.

Παράδειγμα πρόχειρον, ὅτι καὶ εἰς τὴν τῶν μεγαλύτερων ἐν τῶν σημερινῶν πλοίων ναυπηγήσιν συνετείνειν οὐκ δίλγον μέχρι τοῦδε ἡ χορηγήσης ναυτοδανείου, εἶναι καὶ ἡ ἐν μόνοις τοῖς ἐν τῷ Πρωτοδικείῳ Σύρου εὑρετηρίοις τῶν βιβλιαρίων ἔγγραφή ναυτικῶν χρεῶν σήμερον πέντε σχεδὸν ἐκατομμυρίων δραχμῶν, χωρὶς νὰ συμπεριλαμβάνωνται εἰς τὸ ποσὸν τοῦτο τὸ χορηγούμενα ὡς σερμαγιά δραχματικά κεφάλαια, μὴ ἐγγραφόμενα εἰς τὰ βιβλιάρια τῶν πλοίων, καὶ τὰ ἐπὶ καλῆς τῆς πίστει, καὶ ἀνευ ἐπίσης ἔγγραφης εἰς τὰ βιβλιάρια διδόμενα δάνεια.

'Υπολογίζων τις, ὅτι πλοῖον μεγάλης χωρητικότηος 400 - 500 τόνων καὶ κατασκευῆς δι' ὑπερωκεανείους διάπλους, δύναται νὰ κοστίσῃ μέχρι 200 χιλιάδων δραχμῶν, καὶ τὸ δινάτερω παράδειγμα λαμβάνων ὑπ' ὄφιν, δύναται νὰ ἀναλογισθῇ τὸν ἀνάπτυξιν, ἥτις ηθελεν ἐπέλθῃ εἰς τὴν ἑθνικήν μας ναυτιλίαν ἐκ τῆς ἀδραιώσεως τῆς ναυτικῆς πίστεως καὶ τῆς συνεπῶς μετοχικῆς ναυπηγίας μεγάλων πλοίων.

Ἄναγκη λοιπὸν νόμου δυναμένου νὰ προφύλαξι συμφέροντα τῶν ἔχοντων ναυτικᾶς συναλλαγῆς ἀπὸ πάσσης καταχρήσεως, φυσικῶς διευκολυνομένης ὡς ἐκ τοῦ κινητοῦ τῆς ὑπεγγύου περιουσίας, δι' ὑποχρεώσεων συνδεούσαν ἐν ἀλληλουχίᾳ τὸ ποινικὸν μετὰ τὸν συναλλακτικοῦ, τὸ ηθικὸν μετὰ τὸν ὑλικοῦ καὶ θετουσῶν αὐτὰ ὑπὸ τὸν ἀμοιδιον ἔλεγχον.

Μετὰ διαφόρους σκέψεις ἐφθάσαμεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι τὸ ἑξῆς νομοσχέδιον θέλει ἀνορθώσει τὴν ναυτικὴν πίστιν, καὶ οὐχὶ μόνον θέλει ἀνασχατίσῃ τὴν προδαινούσαν αὐτῆς βλάβην, ἀλλὰ καὶ τρέψῃ εἰς πρόσδοσον ἐπὶ ἀγαθῷ οὐμόνον τῶν ἐνδιαφερομένων ιδίᾳ ἔνεκεν ναυτικῶν συμφερόντων, ἀλλὰ καὶ τοῦ ἔθνους ὅλου ἐν γένει.

τὸν 'Ατλαντικὸν πρὸς μεταφορὰν γεννημάτων.

'Αλλ' ἡδη καὶ ἄλλο στάδιον ἀνοίγεται, ἡ διώρυξ τοῦ Σουεζ προσπελάζει εἰς τὴν Ἑλλάδα, τὴν Ἐρυθρὰν, καὶ τὸν Ἰνδικόν. Πάντες δὲ οἱ ναυτικοὶ τόποι ἐν Εύρωπῃ ἐκ βάθους συνταράσσονται καὶ προετοιμάζονται ἀναλόγως πρὸς τὴν γεωγραφικὴν ταύτην την μεταβολὴν.

Καὶ ἡ Ἑλλάς;

Δυστυχῶς ἡ ἑθνικὴ ναυτιλία ἀντὶ προσδού, ἡ στάσιμος διατάξει, περιμένουσα δεομήνιαν ἐν Εύρωπῃ, ἵνα ἐξ αὐτῆς ἐπωφεληθῇ ἐξ ἀνάγκης ναυλουμένη, ἡ φίνει ὀπισθοδρομούσα.

Λυπηρὰ ἡ ἀλήθεια καὶ δυστυχῆς ἡ θέσις.

Πλὴν, οὐμεῖς φρονούμενοι ὅτι καὶ τῆς ναυτιλίας ἡ περαιτέρω ἀνάπτυξις, ὡς καὶ παντὸς ἄλλου παραγωγικοῦ κλάδου, ἔχεται ἐκ τῆς πιστωτικῆς αὐτῆς θέσεως, καὶ πρὸ πάντων ἐκ τῆς ὑποληφεως τῆς σημαίας, ἐν ἡ ἔγκειται ἡ προτίμησις εἰς τὰς ναυλώσεις, καὶ ἡ οἰκονομία ποιοῖς εἰς τὰ ἀσφαλιστρα τῶν ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων φορτίων καὶ ἡ εύχερης αὐτῶν προπώλησις.

Εἶναι γνωσταὶ αἱ προσδοταὶ καὶ ζημιαὶ, ἃς ἔπαθεν ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία πρὸ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ βιβλίου ναυτοδανείων, καὶ πόσον ἀδραιούται ἡ ὑπόληψις αὐτῆς, καὶ ἀπογευτεῖται πάς μῶμος, ὅπόταν φράσσονται πάντα μέσον δόλου, δόστις καὶ μερονωμένως κάποτε παρέχει πρόφασιν εἰς τὸν ἔχορος μας, ὅπως ὀνειδίζωσιν δλόκηρον τὴν ναυτικὴν σημαίαν μας, παρέχει δὲ καὶ ἡμῖν ἰδίοις ἐνδιοικουμένοις, κλονισθείσῃς τῆς ἐπὶ τὴν ναυτικὴν πίστιν πεποιθήσεως.

'Η περία ἀπέδειξεν, ὅτι ὁ τὸ 1851 ψηφισθεὶς καὶ ἔκτοτε ἐφαρμοσθεὶς ΡΠΔ' νόμος περὶ βιβλιαρίων ναυτοδανείων (λιμπρέττο) εἶναι ἀτελής, διότι πλήρη τῆς ἐνδείξεως τῶν προνοίων τῶν ναυτοδανείων, οὐδεμίστις ὑποχρεωτικὴν λογοδοσίαν πρὸς τὸν συμμέτοχον ἀπειδάλλει τοῖς πλοιάρχοις ἡ τοῖς διαχειρισταῖς τοῦ πλοίου, ἐκ τούτου δὲ συνέδροσαν καταχρήσεις καὶ μετὰ τὴν ἐφαρμο-

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

BOX: 4797
PHONE: 31339-28829

A/H 68840-492230

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

GENERAL SHIP CHANDLERS

Διευθυνταί: Γερ. Θωμάτος, Γεώργ. Δεσιμώνης
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

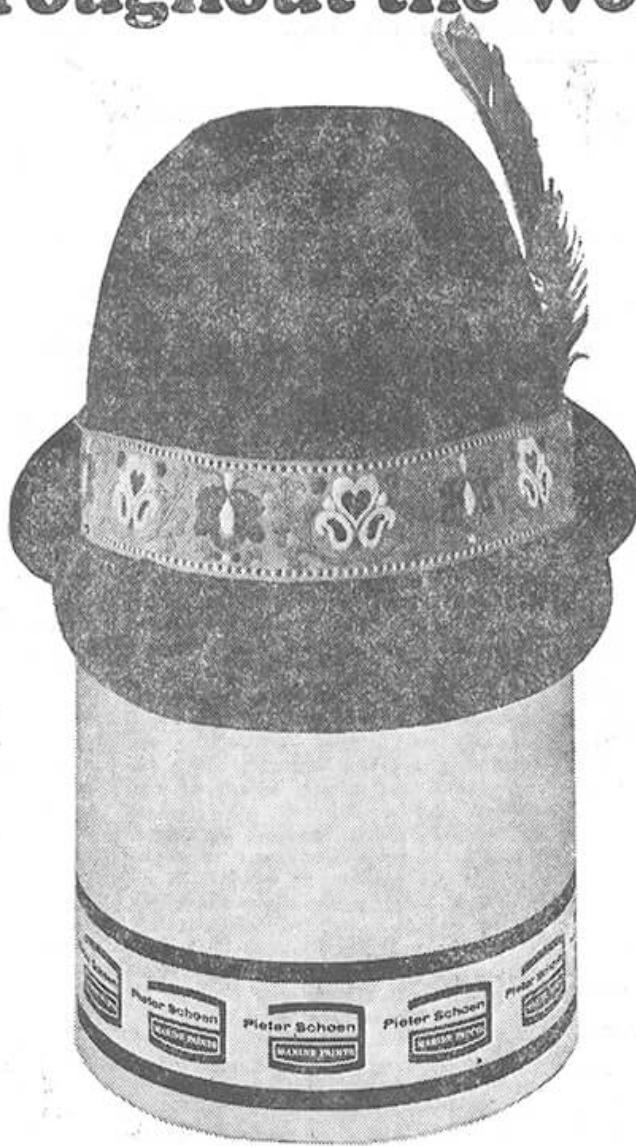
ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ

ΝΟΤΙΟΑΦΡΙΚΑΝΙΚΟΥΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ Ν. ΑΦΡΙΚΗΣ
ΚΡΑΤΙΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΔΙΑ ΤΟ ΒΡΕ ΤΑΝΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ, ΤΟΥΣ

Pieter Schoen Marine Paints

only one quality

in 149 important harbours throughout the world



Germany is just one of the many countries where our marine paints are manufactured according to the original formulæ.
In 149 important harbours we can supply immediately from stock - in many many other ports on short notice.



In Greece: The Piraeus Supply Co. 14a G.Skouze Street Piraeus

ΤΟ ΜΕΓΑ ΘΕΜΑ

«Ο ΜΕΙΖΩΝ ΛΙΜΗΝ»

Τοῦ κ. ΣΠΥΡΟΥ ΑΘΑΝΑΣΟΥΛΙΑ

Ναυτικοῦ Πράκτορος - Ναυλομεσίου Διοικητικοῦ Συμβούλου Ο. Λ. Π.

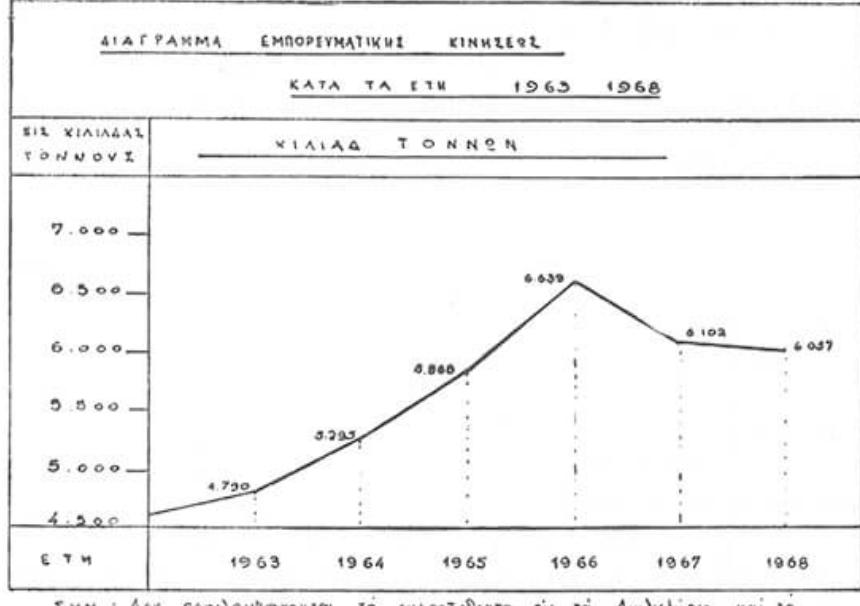
ΑΡΧΙΖΟΥΝ ΆΙ ΑΝΗΣΥΧΙΑΙ

Θέλω νὰ πιστεύω ὅτι ἔλάχιστοι — καὶ αὐτοὶ ὡς μὴ εἰδότες — θὰ ἀπεχώρησαν ἀπὸ τὴν δημοσίαν συζήτησην τῆς 14ης Ἰουλίου ἐξ. εἰς τὸ Ε.Β.Ε.Π. πιστεύοντες διτὶ ἡ συζήτησις ὠρέλησε καὶ τὸ θέμα πρωθυβρ. Παρὰ τὴν ἔξαιρετον ὄργανωσιν τῆς συγκεντρώσεως — χάρις εἰς τὴν γνωστὴν δραστηριότητα τοῦ Πρόδρου τοῦ Ε.Β.Ε.Π. κ. Πάνου Λάζου — ὃς μοὶ ἐπιτράπη νὰ πιστεύω ὅτι πολυπληθέστεροι ἦσαν οἱ ἀποχωρήσαν-

μα, τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως τῶν ἑτῶν 1963-1968 παρέχει ἐναργῶς τὴν εἰκόνα τῶν διακυμάνσεων, ὃς διῆλθεν ἡ ἐμπορευματικὴ κίνησις, ἀλλ' ἐν ταύτῳ δικαιολογεῖ τοῦτο μὲν τὴν ἀνησυχίαν ποὺ ἥρχισεν ἀπὸ τὸ 1963, τοῦτο δὲ ἰσχυροτοιεὶ καὶ τὰς περατέρω σκέψεις διὰ τὸ μέλον διὰ τοῦ ἐν συνεχείᾳ παρατιθέμενου συγκριτοῦ διαγράμματος κινήσεως τῶν 5 μηνῶν 1969 ('Ιανουάριος — Μάιος) ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς ἀντιστοίχους τοῦ 1968.

Ἡ ἀπὸ τὸν 1963 ἀρξαμένη ἀνοδικὴ πορεία φάσσασα εἰς τὸ ζενίθ τῷ 1966, ἥρξατο μεταβαλλομένη εἰς καθοδικήν κατὰ τὰ ἔτη 1967 καὶ 1968 καὶ μόλις τῷ 1969 ἀρχεται νὰ μεταβάλλεται καὶ πάλιν εἰς ἀνοδικὴν ὡς προκύπτει ἐκ τοῦ κατωτέρω συγκριτικοῦ διαγράμματος.

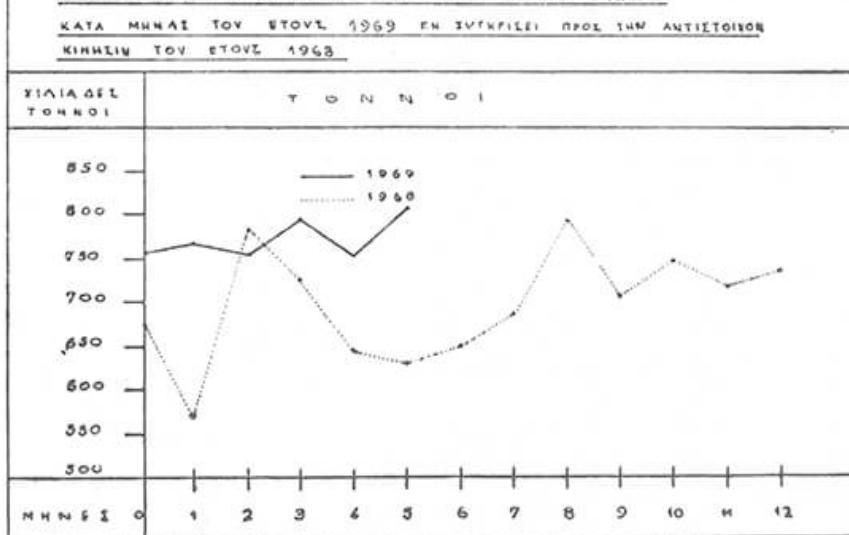
'Ἄλλ' ἡ ἀνοδικὴ πορεία εὑρίσκει σήμερον τὸν λιμένα καλύτερον ὡργανωμένον ὑπὸ πάσαν ἀποφιν. Νέοι ἀποθηκευτικοί χώροι, κλειστοί καὶ ὑπαίθριοι, πλήρης ἐκκαθάρισις τῶν κρηπιδωμάτων καὶ τῶν πρὸ τῶν ἀποθηκῶν χώρων, σημαντικὴ αὔξησις τοῦ μηχανικοῦ ἔξοπλισμοῦ, ἀλλὰ κυρίως πειθαρχία καὶ τάξις ἐν τῇ ἐργασίᾳ, τῆς ὅποιας ἡ μεταβολὴ τοῦ συστήματος διὰ δύο φυλακῶν ἐπιτρέπει νὰ ἐλευθερούνται ταχύτερον τὰ κρηπιδώματα. Τὰ συμφορικά συμπτώματα τὰ ὅποια παρεπηρούνται κατὰ τὰ ἔτη 1963-67, λόγω τῶν ἀλλεπαλλήλων στάσεων ἐργασίας, ἀπόχῆς καὶ ἀπέργιῶν, καὶ τὰ ὅποια, κατὰ ὑπολογισμούς μὴ εὐρισκομένους ἵσως μακράν τῆς πραγματικότητος, ἐκόστισαν εἰς τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν περὶ τὰ \$ 3.000.000, πέρας τῶν δυσφημίσεως τοῦ λιμένος καὶ τῶν δυσχερεών ἀπίνας ἐπροξένησαν εἰς τὴν ὁμαλήν λειτουργίαν τοῦ ἐμπορίου δὲν ἔτερε νὰ ἐπαναληφθώσῃ. 'Υπῆρξεν ἡμέρα, καθ' ἧν 28 ἐμφόρτα πλοῖα ἀνέμενον ἐκτός λιμένος σειράν διὰ νὰ εἰσπλεύσωσιν πρὸς φορτεκφόρτωσιν καὶ δὲν ἦτο κάτι τὸ ἔξαιρετικὸν ἐὰν ἡ ἀναμονὴ αὐτῆς ἔφανε τὰς



ΣΗΜ.: 46ν ηεριλαμβανονται τὰ ακφορταθεντα εἰς τὰ διυλιστήρια και τὰ κομισθεντα ειδηροθροηνικά 5' δεικνύει

τες μὲν καταφανή σκεπτικισμόν. Δὲν ἡκούσθησαν, ὡς θὰ ἔσει, ἀντιπράσεις, ὀλλά μόνον αἱ τιμαὶ ταῦτα δχι ἀπὸ καθολικῆς σκοπιαὶς ἔξεταζόμενα, ἀλλ' εἰς στενῶς ἐπαγγελματικὸν κύκλον ἀναφερόμενα. Παρεγνωρίσθη διτὶ τὸ λιμενικὸν πρόδηλημα δὲν εἶναι στατικὸν διὰ νὰ συγχωρῆται μόνον ἡ ἀντίρρησις, ἀλλ' ὡς ἐνεργειασκὸν χρήζει ὅμου μετά τῶν ἀντιρρήσεων καὶ τῶν διορθωτικῶν ἀντιπράσεων. Δὲν ὑπερειχθῆσαν λύσεις, καὶ πέραν τῆς γενικῆς θεωρήσεως τὴν ὅποιαν ἔκαμε δὲν πρόδρος τοῦ Ε.Β.Ε.Π. καὶ δὲν Πρόδρος τοῦ 'Εμπορικοῦ καὶ Βιομηχανικοῦ 'Επιμελητηρίου 'Αθηνῶν μὲν μεμεστὸν μὲν ὀλλά σαφῆ ὑπόδειξην τοῦ πρώτου διὰ χάρους ἀποθηκεύσεως καὶ συνεπῶς ἀνάλογον προγραμματισμὸν, οὐδὲν ἐλέχθη περὶ τοῦ πρακτέου. 'Αποδίδω τὴν τηρηθεῖσαν στωπήν, πλὴν τῶν ὀλλῶν λόγων καὶ εἰς ἐνδεχομένην ἄγνοιαν τῶν δλῶν συνθηκῶν τοῦ λιμενικοῦ προβλήματος, θὰ ἐπιχειρήσω ἐν συντομίᾳ διὰ μιᾶς ἀναδρομῆς εἰς τὸ ιστορικὸν καὶ παραθέσεως στοιχείων τούτου, νὰ δώσω τὸ περίγραμμα, ἐντὸς τοῦ ὅποιου δὲν ὑποφανόμενος ἐκνήθη, ἐσκέψη καὶ ἀπεράσησε. "Ισως τότε καὶ ὄλλοι ὀλλέως σκεφθῶσι, δάσει τῶν στοιχείων τούτων, καὶ σχηματίσωσι νεωτέραν γνώμην, ἀλλ' ἵσως κατανοηθῇ ἀπὸ τοὺς πολλοὺς καὶ ἡ ὑποστηριζομένη λύσις.

ΠΑΡΑΣΤΑΤΙΚΟΝ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ
ΚΑΤΑ ΜΗΝΑΣ ΤΟΥ ΕΤΟΥΣ 1969 ΕΝ ΙΝΤΗΡΙΞΙ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑ
ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΟΥ ΕΤΟΥΣ 1968



10 ήμέρας. 'Υπεστήριξα τότε μετά πάθους διτί ή συμφόρησις δὲν ώφειλοτο εἰς στενόπτητα καὶ ἀνεπάρκειαν τοῦ λιμένος, ὅλλα' εἰς τὴν πλημμύραν δὲν εἰς τὴν ηγεμονίαν τῆς ἔχαρακτηρίζεν τὰς ἐνέργειάς δῶν τῶν ἐν τῷ λιμένι υπευθύνων. 'Εδικαιώθη ταχέως διὰ τῆς ἐκθέσεως τοῦ "Άγγελου εἰδικοῦ λιμενολόγου Hambley, μελετητοῦ τοῦ Οίκου Wrwick οργ. καὶ Partners International Ltd, πρὸς δὲν δὲν ο.λ.π. εἶχεν ἀναθέσει τὴν προκαταρκτικὴν μελέτην τῶν συνθηκῶν διεξαγωγῆς τῆς ἐργασίας ἐν τῷ λιμένι (δρᾶ ἔκθεσιν ἀνωτέρου 19.12.66). Περαιτέρω τὸ γεγονός διτί κατὰ τῷ 1968 καὶ τὸ ίον ἔξαμηνον τοῦ 1969 (παρὰ τὴν διετίων μεταβολήν κίνησιν) δὲν παρετηρήθη συμφόρησις καὶ ἀναμονὴ πλήν ἐλαχίστων περιπτώσεων καὶ μόνον διὰ μίαν φυλακήν (6—8 δραῖς) Ισχυροποιεῖ τὴν καὶ τότε ὑποστηριχθεῖσαν ἀποψίν διτί δὲν Κεντρικὸς Λιμὴν μετά τοῦ λιμένος 'Ηρακλείου, ἡδύνατο νὰ ἀνταποκριθῶσιν εἰς τὰς τότε καὶ σημειωνάς ἀνάγκας. Παρὰ ταῦτα ἡ σύνθετην ἀντιμετώπισις τῶν προβλημάτων τοῦ λιμένος, ὡς συγκοινωνιακοῦ μηχανήματος, ἐπέβαλε τὴν ἀνάγκην μιᾶς μελέτης τοῦ θέματος τῆς δημιουργίας ἐνός μείζονος λιμένος.

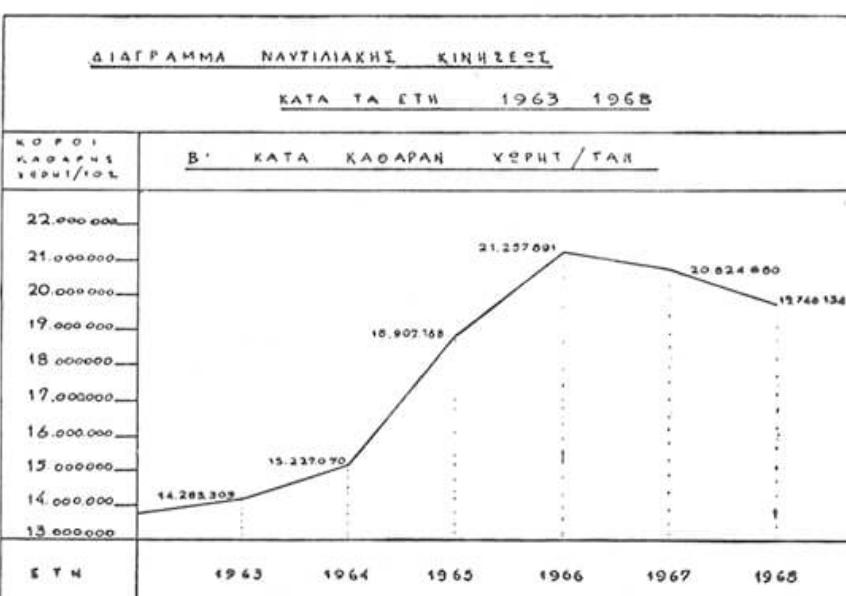
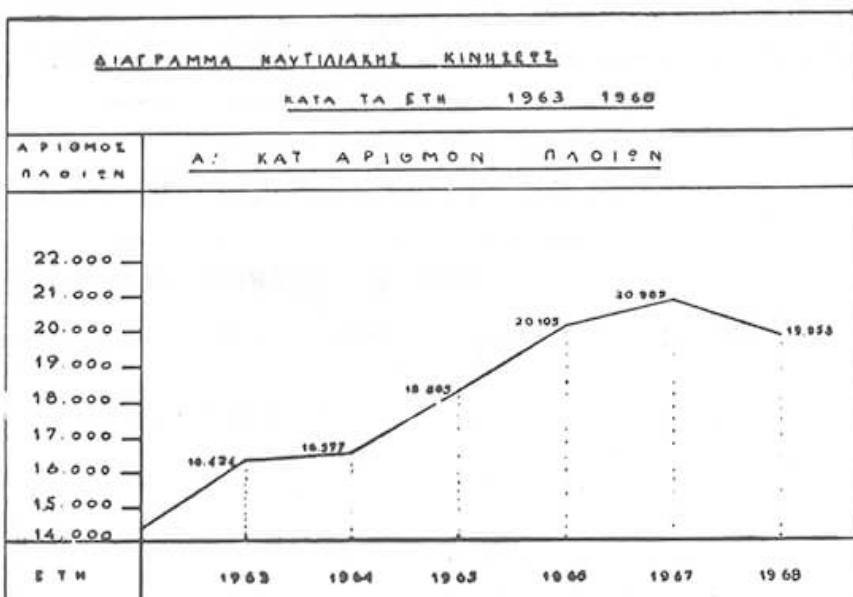
ΑΙ ΠΡΩΤΑΙ ΣΚΕΨΕΙΣ

Αἱ πρῶται ἐνθουσιασμέσι σκέψεις περὶ δημιουργίας ἐνός μείζονος λιμένος ταχέως ἀνεκόπτουσαν δὲν κατέστη ἐκδήλωσις διτί τὰ συμφορικά φαινόμενα, τὰ τόσην ἀνησυχίαν δημιουργήσαντα, δὲν ώφειλοντο εἰς τὴν ἀνετάρκειαν τῶν χώρων καὶ τῶν κρηπτιδωμάτων, ὅλλα' εἰς τὴν ἀνεπάρκειαν τῶν ὑπευθύνων καὶ ἡ προσγειώσις πρὸς πρακτικῶν λύσεις κατέστη ἐκδήλωσις ἀναγκασία καὶ ὑποχρεωτικὴ ἐκ τῆς ἀπὸ τοῦ 1966 ἀρξαμένης κάμψεως. 'Υπὸ τὴν ἔντονον πίεσιν τῶν ἐνδιαφερομένων ἀνεζητήθη λύσις, δυναμένη νὰ Ικανοποιήσῃ τὸ πρόδηλημα, ὡς παρουσιάζετο τότε καὶ ἐντὸς τῶν παρὰ τὸν Κεντρικὸν Λιμένα περιοχῶν. 'Η ἐπιτευχεῖσα Ικανοποιητικὴ μεταβολὴ εἰς τὸ σύστημα διεξαγωγῆς τῆς ἐργασίας, ἡ κάμψις τῆς ἐμπορευματικῆς κίνησεως καὶ ἡ πρόσκτησις νέων χώρων καὶ συμπληρωματικοῦ μηχανικοῦ ἔξοπλισμοῦ, ἐπέτρεψαν τὴν διαδρομὴν τῶν ἔτῶν, χωρὶς νὰ ὑποχρεωθῶμεν εἰς τὴν ληφθεῖσαν μείζονα ἀποφάσεως ἔφ' ὅσον, οὐδεμία πίεσις ἐκ τῶν πραγμάτων ἐνεφανίζετο.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ

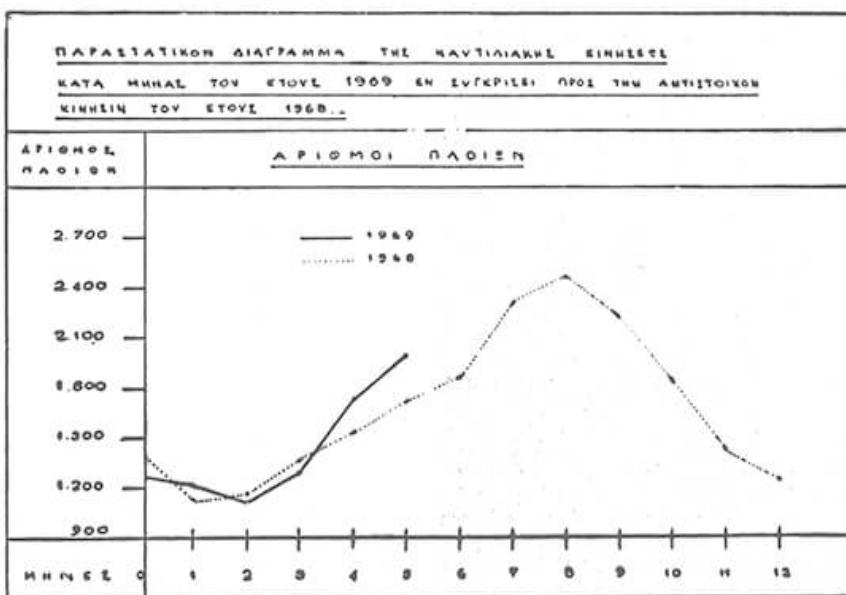
'Αλλ' ἐὰν τὸ πρόδηλημα τῆς ἐμπορευματικῆς κίνησεως ἀνεμετωπίζετο ὡς ἀνωτέρω, τὸ πρόδηλημα τῆς ἀρξαμένης ναυτιλιακῆς καὶ ἐπιβατικῆς κίνησεως, παρουσιάζετο δόλονέν πιεστικώτερον. Παραθέτω τρία παραστατικά διαγράμματα τῆς ναυτιλιακῆς κίνησεως τῶν ἔτῶν 1963—1968 καὶ 5μήνου 1969. 'Ἐκ τούτων τὸ Α' καὶ Γ' ἀναφέρονται ρίζας τὸν ἀριθμὸν πλοίων καὶ τὸ Β' εἰς τὴν καθαράν χωρητικότητα.

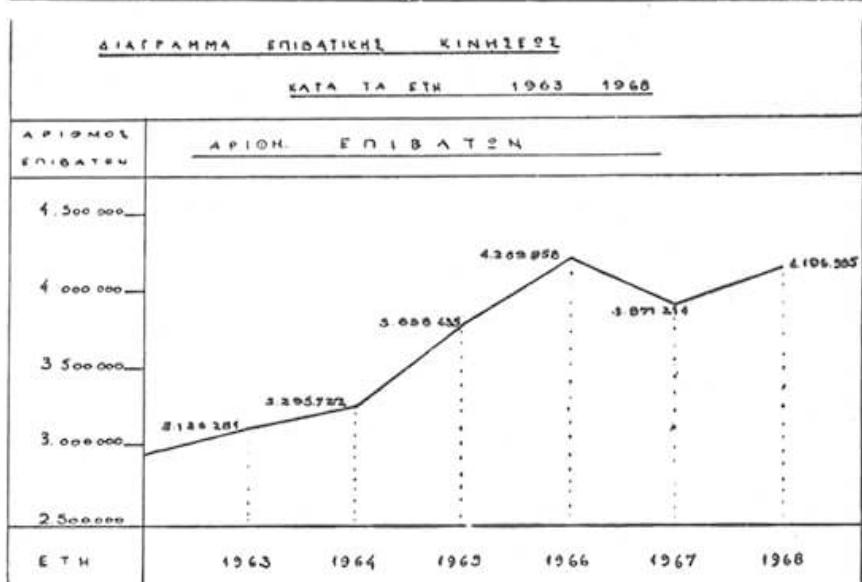
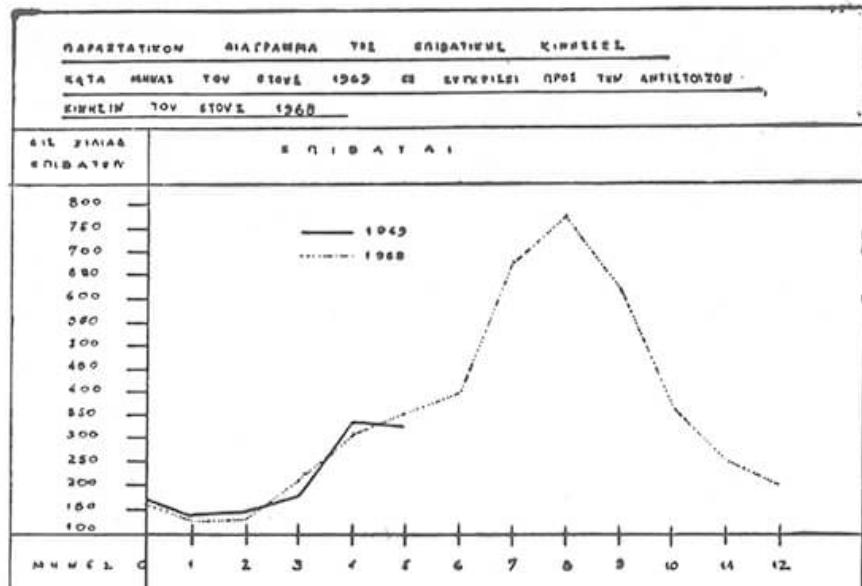
'Ανεπαρκές παρουσιάζετο ἀνέκαθεν, πολλῷ δὲ μᾶλλον τὰ τελευταῖα ἔτη, τὸ μῆκος τῶν κρηπτιδωμάτων, τῶν διατιθέμενων διὰ τὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν. Εἰναι μία βασικὴ ἔλλειψις τοῦ λιμένος, ἡ ἐπίπτωσις τῆς δοτίας ἐπὶ τῆς δημόσης λειτουργίας τοῦ τομέως τούτου καθίσταται διστημένη ἐμφανικώτερα, ὥστε νὰ μὴ εἶναι ἐπιτρεπτή οὔτε συγγνωστὴ παραγνώρισις τοῦ παράγοντος τούτου. Τὰ διά τὴν ἀκτοπλοΐαν προοριζόμενα πλοία δὲν ἔτους εἰς ἔτους αὐξάνονται καὶ ἡ τάσις πρὸς εύμερότηταν πλοίων διὰ τὴν ἀνετωτέρων ἔξυπηρτεσιν τῶν ἐπιβατῶν, ἐπειδὸν ἔργοι τὴν ἔλλειψιν κρηπτιδωμάτων. 'Η συχνότης τῶν δρομολογίων, αὐξανομένη κατ' ἔτος πρὸς δελτίωσιν τῶν συγκοινωνιῶν, δὲν ἐπιτρέπει ἐπαναχρησιμοποίησιν τῶν διλίγων κρηπτιδωμάτων, ἡ δὲ συνεχῶς αὐξανομένη τουριστικὴ κίνησις ἐπιβάλλει τὴν ὑπαρξίην ἐπαρκῶν καταλλήλων χώρων ἔξυπηρτεσιν καὶ κίνησεως τῶν πλοίων τούτων.



'Ἐκ τῆς μελέτης των προκύπτει διτί καὶ τοῦ 1967 εἶχομεν μείωσιν τῆς καθαρᾶς χωρητικότητος ἐν τούτοις εἶχομεν αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων, ἡ δοποια ὑποχωσήσασα κατὰ τῷ 1968 ἥρξατο ἥδη ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1969 τὴν ἀνοδικὴν πορείαν τῆς.

Τὸ αὐτὸ φαινόμενον προκύπτει καὶ ἐκ τῶν κατωτέρω δύο παραστατικῶν διαγραμμάτων κίνησεως τῶν ἐπιβατῶν.





ΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Κατά τὸν χρόνον τῆς μελέτης τοῦ προβλήματος ἐπιπλωστικοί ἔξελίξεις εἰς τὰς μεθόδους μεταφορᾶς καὶ φορτοεκφορτώσεως καὶ εἰς τοὺς τύπους καὶ τὴν χωρητικότητα τῶν πλοίων παρουσιάζονται. Ἡ ἀνάγκη τῆς χρησιμοποίησεως τῆς παλέττας, ἀπὸ μακρῷ ἐν λειτουργίᾳ εἰς ἀλλούς λιμένας, ὡς μέθοδον ταχυτέρας καὶ οἰκονομικότερας φορτοεκφορτώσεως, μετὰ μακράν σάρησιν, ἀρχίζει νὰ κατακτᾷ ἔδαφος καὶ δειλά - δειλὰ ἀρχίζει νὰ ὑπὸ τύπουν δοκιμασίας ἐφαρμογὴ τῆς διὰ νὰ κατανοῦθῇ ἡδη πλήρως ἡ ἀξία τοῦ συστήματος. Τὰ κοντένερα, ἀπὸ τὴν μελέτην καὶ σχεδίασιν, κατέστησαν πραγματικότης καὶ ἡ παρουσία τῶν εἰς τὸν στίθιον τῶν μεταφορῶν ἐντυπωτιάζει, καὶ παρὰ τὰς ἐπιφυλάξεις, περὶ ὅν κατωτέρω, δὲν δύνανται νὰ παραμερισθῶσι. Τὰ πλοῖα LASH τελοῦν ὑπὸ κατασκευὴν καὶ ἐργάδης καταβάλλεται προσπάθεια διὰ τὴν προετοιμασίαν καὶ ἐν 'Ελλάδι τοῦ Νομικοῦ καθεστῶτος, τοῦ ἀναγκαίου διὰ τὴν καὶ εἰς τὴν 'Ελλάδα λειτουργίαν τῶν. Ἀλλὰ τὰ νέα συστήματα καὶ αἱ νέαι μέθοδοι ἔχουσιν ἀνάγκην κατατὰλλήλων καὶ ἐπαρκῶν χώρων. Σπουδαῖος συντελεστὴς ἐξ ἑτέρου εἰς τὴν μόρφωσιν ὅρμης γνώμης διὰ τὸ λιμενικὸν πρόβλημα τοῦ Πειραιῶς παρουσιάζεται καὶ ἡ διαιρόφωσις νέων συνθηκῶν ἐν τῇ καθολού 'Εθνική οἰκονομίᾳ. Ἡ ἐνθάρρυνσις τῆς 'Ελληνικῆς Βιομηχανίας διὰ τὴν ἐγκατάστασίν της εἰς τὰς ἐπαρχίας, ἡ ἐνθάρρυνσις διὰ τὰς ἔξαγωγάς, ἡ δημιουργία

καὶ διὰ τὴν κίνησιν τοῦ Πειραικοῦ λιμένος, αἵτινες δὲ πρέπει νὰ ἀγνοηθῶσιν, ἀλλ' ἀντιθέτως ἐπιβάλλεται νὰ συνεκτιμήθωσι κατὰ τὴν ἔρευναν τοῦ θέματος τοῦ μείζονος λιμένος. Παραδέτω παραστατικὸν διάγραμμα τῆς κινήσεως τῆς ξυλείας καὶ τοῦ σιδήρου κατά τὰ ἔτη 1963—1968.

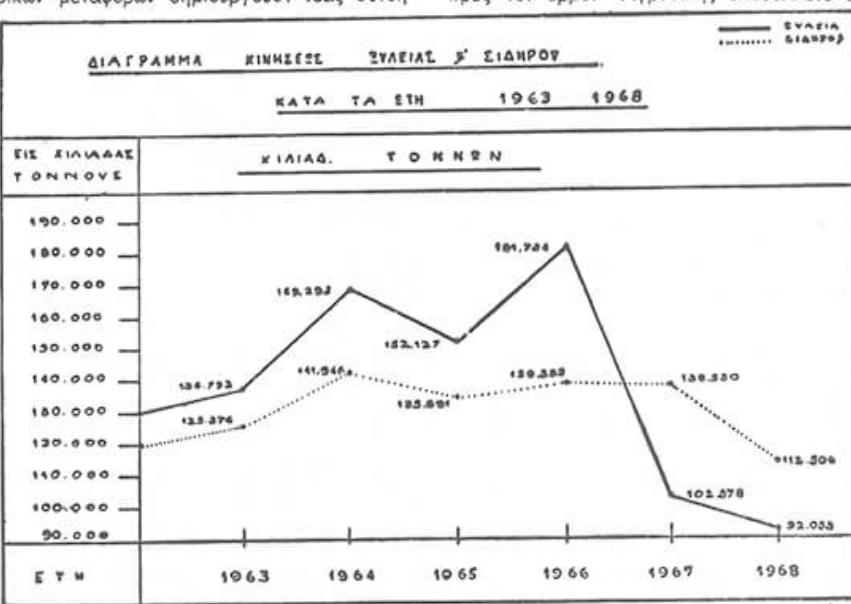
Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ κάθετος πτώσις τῆς κινήσεως τῆς ξυλείας, ἐξ ἵσου δὲ σημαντικὴ καὶ ἡ τοῦ σιδήρου κατά τὸ 1968. Τὰ αἵτινα δὲν εἶναι δυνατέρες νὰ κατανοῦθῶσι.

ΑΙ ΜΙΚΡΑΙ ΚΑΙ ΜΕΣΑΙΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑΙ ΒΑΣΕΙΣ

Δὲν ἀνεπτύχθησαν ἀνωτέρω δώρισμέναι ἀπόψεις, θεμελιώδεις εἰς τὰ στατιστικὰ δεδομένα, διὰ νὰ καταδειχθῆ τρόπον τινὰ διαπραμερισμός τοῦ Πειραικοῦ λιμένος. Ἀπλῶς ἐπειδιώχθη νὰ καταδειχθῆ τὸ μέγεθος τοῦ προβλήματος, ίνα μὴ ὀχθῶμεν εἰς ἀσκόπους διπανηράς καὶ δεσμευτικάς λόγων. Ἡ ἐπιθυμία τῆς πρὸς δυσμάς μεταποίησεως τῆς Πειραικῆς Βιομηχανίας, ὡς τούλαχιστον ἀφήνουν νὰ ἐνοηθῇ αἱ πρόσφατοι δηλώσεις τῶν ἐνδιαφερομένων τάξεων, θὰ πρέπει νὰ ἀποτελέσῃ κατευθυντήριον γραμμήν, καὶ εἰς τὰς περὶ μείζονος λιμένος σκέψεις. Δὲν νομίζω διτὶ θὰ ὑπάρξῃ ἄφρων, δὲ ποιος θὰ θυσιάσῃ ἀπὸ τοῦδε τὸ δυναμικὸν ἐπισκευαστικὸν συγκρότημα τοῦ Πειράματος. Ἡ τελικῶς ἐπικρατήσασα δρθένδιος ἀποψίς τῆς προστήσεως τῆς Κυνοσύρας, διὰ διὰ νὰ κερδοσκοπήσῃ δὲ Ο.Λ.Π. ἐκ τῆς δεβαίας ἀνατιμήσεως μετὰ τὴν ἔναρξιν τῶν ἔργων ἐκεῖ, ἀλλὰ διὰ νὰ δυνηθῇ νὰ ἔξασφαλιστῇ ἐκεῖ κατιὼν εὐνοϊκάς οἰκονομικάς προϋποθέσεις εἰς δόσους θὰ ήθελον νὰ μεταφερθῶσιν ἐκεῖ ἢ νὰ ιδρύσωσι νέας ἐπισκευαστικάς διοικησίας, μαρτυρεῖ ἀρκούντως τὴν σημασίαν τῆς διποίαν ἀποδίθει ἡ Διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. εἰς τὴν ὑπαρξίην, ἐπέκτασιν καὶ ἀνδρωσιν τοῦ σημερινοῦ μικροῦ κατασκευαστικοῦ καὶ ἐπισκευαστικοῦ κυττάρου τοῦ Πειράματος.

ΤΟ ΣΧΕΔΙΟΝ ΚΑΙ ΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Ἐν δημοσίευσι τοῦ προγραμματικοῦ σχεδίου ἀποψίς, δὲν ἡδύνατο νὰ είναι ἀλλη ἀπὸ τὴν κατ' ἀρχὴν ἔγκρισιν τοῦ ὅντος δεκτικοῦ τιμηματικῆς ἐφαρμογῆς, ἐπιφυλασσομένης πάντοτε τῆς ἀναπροσαρμογῆς του, κατὰ τὴν σταδιακὴν ἐφαρμογὴν του, διαστόλως τῶν ἐνδεχομένων νέων συνθηκῶν καὶ νέων προοπτικῶν. Ἡ μετατόπισίς του εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ μώλου Θεμιστοκλέους νέου μώλου νοτιώτερον πρὸς τὸν δρόμον 'Αφροδίτης ἐπεδάλλετο ἐκ



Σημ.: Εἰς τὴν ζυλείαν περιλαμβάνεται ἡ ακατέργαστον 5% ένταξης τοῦ 1968 τοῦ ειδηρού Σίνη ημεριδιανού τοῦ οικονομίας τοῦ αἱ ζυμαρίου.

λόγων ἀποσυμφορήσεως τῆς εἰσόδου τοῦ λιμένος διὰ τῆς δημιουργίας ἔκει, κυττάρου φορτεσκόρτωσεως. Ἡ μελέτη τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος παρουσιάζει ὑπέρμετρον ἀρθρώμαντον κινήσεων (320 περίπου κατάπλοι — ἀπάρτημα παντὸς πλωτοῦ μέσου ἀν αὐχῆ), οἷον πλεῖσται τῶν ὅποιών — ίδια οἱ ἀφορδῶσαι τὰ ἀκτοπλοϊκά — γίνονται εἰς τὰς ὀλίγας πρωινάς (κατάπλοι) ή ἀπογευματινᾶς (ἀπάρτημα) ὥρας. Ἡ πρὸς τὰ νοτιότερα μετατοπίσις, δχι μόνον ἀποτρέπει τοὺς κινδυνούς, ἀλλὰ καὶ πραγματικὴν ἀνακοινώσιν εἰς τὴν κίνησιν τοῦ κυρίως λιμένος θὰ δώσῃ. Ἐν συνεχείᾳ η συμπλήρωσις τῶν ἔργων εἰς λιμένα «Ηρακλέους» καὶ ή προτεινόμενή κατασκευὴν τοῦ προβολητῶν εἰς Πέραμα, συμπληρώνει τὸν πρώτον κύκλον τῶν ἀναγκαιούντων ἔργων.

Ἐπειστηρίξας καὶ ὑποστηρίξω διτὸς οὐκέτι τὰ ἔργα τοῦ λιμένος Ἡρακλέους καὶ Περάματος καὶ οὐχὶ ἀπό τὰ ἔργα τοῦ προλιμένος. Δὲν εἶναι ἔχερες νὰ ἀντιταθῆται τις εἰς γνώμην ἐνδὸς εἰδικοῦ, πλὴν ή θερραλέα διατύπωσις γνώμης δὲν εἶναι ἄρνησις τῆς εἰδικότητος τοῦ μελετητοῦ, ἀλλὰ συνεισφόρα, διότι ἐάν οι συλλογισμοὶ μὲν δὲν εύσταθοῦν θά ἐνισχυθῆ ἡ ὅρθη ἀποφίξης του, ἐάν δὲ ἀναγνωρισθοῦν ὡς ισχυροί, τότε τὸ προτεινόμενον νὰ γίνη ἔργον εἶναι καὶ πάλιν ἔργον τοῦ προγραμματικοῦ σχεδίου.

Ἡ μελέτη τῶν διδομένων ἀποδεικνύει
ὅτι :

α) Δέν προέκυψε θέμα συμφορήσεως τοῦ λιμένος κατά τὸ 1968—1969, ἔστω καὶ μὲ τὴν ἀνδιδικὴν πορείαν κατά τὸ 1969.

6) Οι αποθηκευτικοί χώροι είκαλύφθησαν κατά τό 1968 κατά ποσοστόν 92% οι κλειστοί (λόγω μακροχρονίου αποθηκεύσεως ζαχαρέως, τού "Πυρογείου" Εμπορίου) και 78% οι άπανθροποι.

γ) "Οτι διατίθεται 1) Διά τὰ πλοῖα Ἀργοσσαρωνικοῦ — 20 τὸν ἀριθμὸν — δλικοῦ μῆκους 2864 ποδῶν, διατίθενται κρηπτιδώματα περὶ μηνὶ οδετήσεως καὶ ἔξι προπτητήσεως 450 ποδῶν· 2) Διά τὰ δεκτόπλοιά πλοῖα, ἀνερχόμενα εἰς 33 (συνήθως 4—5 εύρισκονται ἐν περιοδικῷ παραπλησμῷ) δλικοῦ μῆκους 10.964 ποδῶν, διατίθεται κρηπτιδώματα μῆκους 4.500 ποδῶν περίποτον, 3) Διά τὰ πλοῖα ἔξωτερικοῦ (ὑπερωκεάνια — πλοῖα γραμμῆς καὶ τουριστικά) ἀνερχόμενα ἔξαιρέσει τῶν παραπλισμένων καὶ τῶν ἑκτάκτου προσεγγίσεως εἰς 37 δλικοῦ μῆκους 13.000 ποδῶν περίποτον, διατίθενται κρηπτιδώματα παρασθέτης 4.500 ποδῶν περίποτον.

Βεβαίως δλα τὰ πλοῖα συγχρόνως δὲν εύρισκονται ἐν Πειραιεῖ, τούλχιστον τῆς τελευταίας κατηγορίας, ἀλλὰ τὰ πλοῖα τῶν λοιπῶν κατηγοριῶν, λόγω του μικροῦ διάπλου καὶ τῆς συχνότητος τῶν δρομολογίων εύρισκονται σχεδόν συνεχῶς ἐν Πειραιεί.

Η άνωτέρω άναλυσις καθίσταται άναγκαιά διά την κατανόησιν τού προβλήματος καὶ τῆς λεπτήσεως τῶν ἔργων. Η ἀρδεμένη διαμόρφωσις τού χώρου Βασιλειάδη (ἐκτασίς 80.000 μ²) καὶ η κρηπτίδωσις τού πρὸς τὴν θάλασσαν μετάποιη (παλαιὰ ἐσχάρα Βασιλειάδη) προσφέρει μίαν θαυμασίαν περιοχήν ἐν τῷ Κεντρικῷ λιμένι διὰ νάυγκατοσθάντη ἑκεῖ ή ἀναγκαία γερανογέφυρα, καὶ νάυχρησμοποιηθῆ ἡ περιοχή ὡς χώρος ἀποβιτάσσεως ὡς καὶ χειρισμού τῶν Κοινέων.

Καὶ ἀλλούτε μοὶ ἔδθη ἡ εὐκαιρία γὰρ ἐκφράσω τὸν σκεπτικισμόν μου διὰ τὰ κουτένιερος ὅχι θεραπείας ὡς ἐπινόησην, ἀλλ' ὡς μέθοδον παναμένην νὰ ἐπεκταθῇ ἐν Πειραιεῖ. Ἡ στατιστική τῆς κινησίας κατέσχειν ὅτι μικρὸς σχετικῶς ἀριθμός (1.500 περίπου, δάρους 7—16 τόνων ἑκατοντά) διεκινήθη κατά τὸ 1968, δὲν δύναται τις δὲ νὰ εἴπῃ διὰ τὸ Α' ἔξαμνην τοῦ 1969 παρουσίασης διαφοράς. Λαμβανομένων ὥν δημειώσεων τῶν διαστάσεων τῶν ἐν χρονίσει ἐμπορευματοκιβωτίων (20X8X8) ποδῶν) καὶ τοῦ δυνατοῦ τῆς ὑπερθέσεως (2α σειρά) συμπεραίνεται ὅτι ὁ διατιθέμενος χώρος τῶν 80.000 μ², ἐστω καὶ εἰς τὸ ήμισυ μειούμενος, λόγω τῶν ἀναγκαίων διόδων χειρισμού, δύναται νὰ δεχθῇ περὶ τὰ 4.000 κουτένιερος συγχρόνως, ἀριθμός διληπινά διπίστευτος. ("Οσον λοιπὸν καὶ ἔτι ἐκφράζονται δισταγμοὶ περὶ τῆς ἐτοιμότητος τοῦ Πειραιϊκοῦ λιμένος διὰ τὴν ὑποδοχὴν τῶν Κοντένιερων (καίτοι καὶ σήμερον οὐδέποδέχεται) θῆται ἵπτο προτιμότερον νὰ εύχωμεθα νὰ αὐξηθῇ ὁ ἀριθμὸς των, διότι ἡ μέριμνα τῆς Διοικήσεως τοῦ Ο.Α.Π. διὰ τὴν προμήθεισαν ἐνὸς γερανού χειρισμού των (τῶν 40 τόνων) καὶ τοῦ ἀναγκαίου ἀριθμοῦ τῶν Straddle Carriers διὰ τὴν ἐσωτερικὴν διακίνησιν των θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν εἰς ὁ ἵανθη ποτε ἐκτασιν ἐξυπηρέτησιν τῶν πλοίων—Κοντένιερος. "Εχομεν δύτεν πρόβλημα ἐνώπιον μας δι': ὀρισμένα κρηπιδώματα, ὀρισμένου λειτουργικοῦ προορισμοῦ καὶ ἀνάγκην χώρων ἀποθήκευσεως, πλησίον τῶν κρηπιδωμάτων, ἀλλ' ἐν ταῦτῳ καὶ πρόβλημα τοῦ ἐγγύς μέλλοντος, τὴν ἀμέσων ἐξυπηρέτησιν τῶν φορτηγιδοφόρων πλοίων (LASH) καὶ τούτο, ἐκτὸς τοῦ Κεντρικοῦ λιμένου ἔτι δύνα-

104

Τούς προστηρίζων τὴν ἀποφινή τῆς ἐνάρξεως τῶν ἔργων, διὰ τῆς συμπληρώσεως τῶν ἔργων εἰς τὸν λιμένα Ἡρακλέους καὶ ἐν συνεχείᾳ (ταυτοχρόνως) εἰς Πέραμα θεωροῦ διτὶ κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, δχι μόνον ἀξιοποιεῖται πλήρως τὸ λιμενικόν κύπτασθον τοῦ Κερατσίνιου, ὅλλα δημιουργούνται αἱ προϋποθέσεις διὰ τὴν Ικανοποίησιν τῶν σημερινῶν καὶ ἀπότερων ἀναγκῶν τοῦ λιμένος, χωρὶς νὰ θίγηται ἡ πρὸς τὴν 'Ἀκτὴν Ξαβερίου περιοχὴ, οὔτε νὰ δεσμεύηται λειτουργικῶν ἀπό τοῦδε καὶ η νοτιώτερον δημιουργηθησομένη διὰ σημαντικῆς δαπάνης περιοχῆς. 'Οφείλω νά δημολογήσω διτὶ προσέρχομαι αἱ νεπτυφαλάκτων πρὸς τὴν ἀποφινή τοῦ μελετητοῦ τοῦ σχεδίου, διτὶ τὸ ὑψός τῆς δαπάνης δὲν θὰ πρέπει νά δεσμεύῃ καὶ νά βαρύνῃ ἐπὶ τῆς ἀξίας τοῦ ὑπὸ ἐκτέλεσιν ἔργου, ἐφ' ὅσον διὰ τούτου ἐπιτυγχάνεται ὁ τιθέμενος λιμενικός σκοπός. 'Αξιολογῶν κατὰ τὸν ιδικὸν μονὸν τρόπον τὴν ὄρθὴν αὐτὴν ἀποφινή νομίζω διτὶ η εἰς πρῶτον θαθμὸν ἀναγκαιότης δὲν Ικανοποιεῖται, δι' οὓς λόγους ἔξερθκα ἀνωτέρω ἑκεὶ ὅλλα' εἰς Κερατσίνι — Πέραμα. Δέν ὑπάρχουν εἰς δῆλη τὴν ἔκτασιν Ξαβερίου οἰασθῆποτε μορφῆς ἔργα αἱνωδομῆς, δὲν ὑπάρχουν κλειστοὶ ἀποθηκευτικοὶ χώροι, δέν ὑπάρχει πρόδιλεψις χρονιμοποιήσεως ἡλεκτρικῶν μηχανημάτων φορτοεκφορτώσεως. 'Εάν ή κατάστασις αὐτῇ παραμένει νά έχει στήμερον ἐν τῇ περιοχῇ, τὰ ὅλτα πρὸς δόλη μα τὸν ἔργον αἱνωδομῆς ποὺ ἀντιμετωπίζομεν διὰ τὴν τυχὸν πρὸς Κερατσίνι — Πέραμα ἐπέκτασιν, θὰ ἀντιμετωπίσωμεν καὶ εἰς τοὺς νέους προδόλητας τούς κατασκευασθησομένους ἔξωθι τοῦ προλιμένους. Δυσχερές ἐπίσης είναι τὸ πρόδηλημα τῆς προσθέσεως ἐκ τῶν ἑκεὶ χώρων, πρὸς τὴν πόλιν τοῦ Πειραιῶς καὶ 'Αθηνῶν. 'Ἄλλ' ή κατασκευὴ ἔργων αἱνωδομῆς εἰς τοὺς νέους προδόλητας ἔξωθι τοῦ λιμένος θὰ δώσῃ τὴν δριστικὴν μορφὴν τοῦ προστηρίσας τῶν χώρων ἐκείνων, ἐν δὲ, τι στενάζει καὶ διτὶ τὴν σημερον είναι νά ἀνεπάρκεια τῶν κρηπηδωμάτων διότι τὴν συνεχῶς αὐξανομένην τουριστικὴν καὶ ἐπιβατικὴν κίνησιν, ή δύοτι δὲν πρέπει οὔτε καὶ συμφέρει νά ἐκβολή τελείως τοῦ λιμένος, διὰ τῆς δεσμεύσεως ἀπό τοῦδε τῶν προσφερόμενων χώρων εἰς λειτουργίας, δυναμένας νά ἔξυπρετηθῶσιν, έξ ίσου δην δχι καλλίτερον, εἰς ὅλλα σημεῖα τοῦ λιμενικοῦ συγ-

κροτήματος.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ

ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΞ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΙΑ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΓΡΑΜΜΗΣ
M/S «ΑΘΗΝΑΙ» ΚΑΙ ΤΟΥ M/S «ΜΥΚΗΝΑΙ»

διὰ Βραζιλίαν, Οὐρουγούαην, Ἀργεντινὴν

ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΗΣΙΑ ΑΚΤΗ ΜΙΔΟΥΛΗ 53-55 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

**ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΚΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 33-35 ΝΕΑΡΑΙΕΣ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΤ: ΣΚΑΝΑΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.**

Μέν. Δαιδαλού Ακτή Μισούλη 35-39, Πειραιεύς, Τηλ. 424.222 (δέκα γραμματί)

γων κατά την λήψιν της άποφάσεως. Τούτο άσφαλώς δὲν σημαίνει, ότι και τό κόστος —και μάλιστα υπό ωριμένας συνθήκας— δὲν πρέπει να είναι βασικός παράγων, διαν μάλιστα υπάρχουσι και άλλοι τρόποι άντιμετωπίσεως του προβλήματος. Θεωρώ χρέος μου να δώσω έντασθμή μίαν συνοπτικήν εἰκόνα των οικονομικών δυνατοτήτων του Ο.Λ.Π. διά τού παρατίθεμένου κατωτέ-

ρω πίνακος.

Τὰ διδόμενα στοιχεῖα ἔχουσι δέδασια κατά καιρούς άνακοινωθῆ δημοσίᾳ, άλλα δὲν νομίζω διτι υπάρχει κανείς εἴτε ἐκ τῶν συμμετασχόντων εἰς τὴν δημοσίαν συζήτησιν τοῦ Ε.Β.Ε.Π., εἴτε τῶν ἀναγνωστῶν τοῦ εμψιστορίματος» περὶ μείζονος λιμένος, ποὺ νὰ τὰ ἔχῃ συγκεντρωμένα διὰ νὰ τὰ συνεκτιμήσῃ κατά τὴν τελικὴν κρίσιν.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΗΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ - ΕΞΟΔΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ 1963-68

Χρήσις	Τακτικά Έσοδα	Τακτικά Έξοδα	Θετικόν 'Αποτέλεσμα	'Επενδύσεις
1963	386.489.000	250.542.000	135.947.000	129.786.000
1964	394.060.000	281.536.000	112.524.000	103.010.000
1965	486.148.000	345.080.000	141.068.000	170.532.000
1966	552.259.000	418.186.000	134.073.000	230.264.000
1967	566.770.000	465.784.000	100.986.000	213.784.000
* 1968	627.107.000	477.018.000	150.089.000	171.477.000

* Κατά τῷ 1968 ἐπεβλήθη αὔξησις τῶν τιμολογίων κατά 25%.

Ο μελετητής τοῦ πίνακος δύναται εὐχερῶς νὰ συναγάγῃ τὰ συμπεράσματά του, ίδια εἰς διτι ότι ἀφορᾶ τὴν σύνθησιν τοῦ προτεινομένων εἰς α' στάδιον ἔργων. Πέραν, δημος, τῶν δυνών περαιτέρω θὰ ἐκτεθῶσι δὲν θὰ πρέπει νὰ λησμονήται, ότι υπάρχει ἑγκεκριμένον πενταετές σχέδιον (1969 - 1972) ὃν ουσίας 932.000.000, εὐρισκόμενον ἐν πλήρει ἑξελίξει ἡ προβλέπονταν ἔργα ἐπότες τῆς ὡς ἄνω προθεσμίας (βεττιλίσεις, προστάσεις, προμήθειαι μηχανικοῦ ἑσποτλισμοῦ) τελείων, διαφόρου μορφής ἐν σχέσει μὲν τὰ νέα ἔργα, σκοπούν τὴν ἀξιοποίησιν τῶν σημερινῶν ψυφισταμένων ἔργων. Εάν ἔτοι ποσού τούτου τῶν 932.000.000 ἀφαιρεθῶσι τὰ 400.000.000 (δάνειον), τὰ δημόσια δημόσια ἑξελίξεις ἐπιβάρυνσιν 28.000.000 καὶ είναι δεδομένης ἀποδοτέα, παραμένει υπόδολοιπον υποχρεώσεων ἐκ δραχ. 532.000.000 ήτοι σχέδιο τὸ ποσὸν κατὰ μέσον δρον, ἀφαιρουμένων καὶ τῶν τόκων τοῦ δανείου, ὅπερ προκύπτει ὡς ἐτήσιον θετικὸν ἀποτέλεσμα, κατὰ τὴν τελευταίαν δετίαν. Η δαπάνη τῶν ἔργων τοῦ τμήματος ἐντὸς τοῦ προλιμένου μόνον διὰ τὰ ἔργα ὑποδομῆς θὰ πρέπει νά

ὑπολογίζηται περὶ τὸ 1.000.000.000, ἐνῷ η δαπάνη τῶν ἔργων Κερατσινίου - Περάματος, ούχι μείζων τῶν 450.000.000. Εάν θεωρηθῇ ὡς λογικός χρόνος περαιώσεως ἡ πενταετία θὰ πρέπει δ. Ο.Λ.Π. νὰ δύναται νὰ διαθέσῃ ἐτήσιως, εἰς μὲν τὴν πρώτην περίπτωσιν περὶ τὰ 200.000.000, εἰς δὲ τὴν δευτέραν μόνον 90.000.000. Αποκρύω διαρρήδην πάσαν συζήτησιν περὶ ἑκτέλεσεως τῶν ἔργων ἐπὶ πιστώσει, διότι δ. Ο.Λ.Π. θὰ δημόρωσῃ ἐν τελικῇ ἀναλύσει ἄνω τῶν 30% ἐπὶ τοῦ ἔργου. "Υπολογίζω εἰς τὴν κυρεντητικὴν συμπαράστασιν δι' ἐτήσιας ἑνίσχυσεως ἐκ τῶν δημοσίων ἐπενδύσεων καὶ νομίζω, ότι 100.000.000 ἐτήσιως, δσα δηλ. θὰ ἀναγκαιώσῃ διὰ τὴν ἐτήσιαν περίοδον ἐπὶ μίαν δετίαν διὰ τὴν ἑκτέλεσιν τοῦ ἔργου Κερατσινίου Περάματος είναι δυνατόν νὰ ζητηθῶσιν, ἵνα μὴ προσφύγωμεν καὶ πάλιν εἰς τὴν αὔξησιν τῶν τιμολογίων, ἐν δψει τοῦ ρόλου ποὺ διαδραματίζει ἐν τῇ καθόλου Εθνική Οικονομίᾳ δ. Πειραικός λιμήν.

Περαιτέρω, θεωρώ, ότι ἡ σύγχρονος ἑκτέλεσις ἐνός μείζονος προγράμματος θὰ περιορίσῃ τὸν ἀριθμὸν τῶν δυνατέων νὰ συμμετασχωσιν ἐργοληπτῶν καὶ συνεπῶς δ. Ο.Λ.Π. Δὲν θὰ καρπωθῇ τὴν ἐπιτυχανομένην

σημαντικήν ἐκπτωσιν κατά τοὺς διαγωνισμούς. "Ετι δὲ περαιτέρω, ἡ ταχίστη τεχνολογική ἑξελίξις ἐν τῇ ναυτιλίᾳ γενικῶς (τόσον εἰς τὴν μορφήν, τύπον καὶ χωρητικότητα τῶν πλοίων δσον καὶ εἰς τὰ μέσα μεταφορᾶς καὶ μεθόδους φορτοεκφορτώσεως), ἐπιβάλλει νομίζω τὴν σταδιακήν ἑκτέλεσιν τοῦ ἔργου ἐπὶ σκοπῷ ἀναπροσαρμογῆς τῶν σχεδίων εἰς τὰ ἑκάστοτε δεδομένα τοῦ χρόνου ἑκτελέσεως διὰ νὰ δύναται τὰ ἔργα νὰ ἀνταποκρίνωνται εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς περιόδου των καὶ νὰ μὴ είναι ἐπεπερασμένα κατά τὸν χρόνον τῆς περατώσεως των.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

"Ελπίζω νὰ ἔχηγησα ἐπαρκῶς τὰς σκέψεις, ἐφ' ὃν ἐστήριχθη διὰ τὴν ἔκφρασιν γνώμης ἐπὶ τῆς ιεραρχήσεως τῆς ἑκτέλεσεως τῶν ἔργων τοῦ προγράμματού σχεδίου διὰ προτάσεως τῶν ἔργων Κερατσινίου Περάματος. Δὲν ἔχω ἀξιωσιν ἀποδοχῆς των. Εύχαριστως θὰ δεχθῶ τὸ ἔλεγχον καὶ τὴν ἀντίκρουσιν. Δὲν κατέχομαι ἀπὸ συναισθηματισμὸν διὰ τοῦ ή ἐκείνο τὸ ἔργον. Πρόθεσί μου είναι νὰ γνωσθῇ δημοσίᾳ, ὅτι διάρκον δὲν ἐπέτρεψε κατά τὴν δημοσίαν συζήτησιν εἰς τὸ Ε.Β.Ε.Π.

"Ἄς ἀποτελέσουν αἱ σκέψεις μου ἀπάντησιν εἰς δόλους δσους ἔλαδον τὸν λόγον κατά τὴν συζήτησιν. "Η ἔκμετάλευσις τοῦ λιμένου δὲν δύναται νὰ στηρίζεται εἰς ἀλλα κριτήρια, πλὴν ἑκείνων, ἀτινα θερύουσι διὰ τὰς οικονομικὰς ἐπιχειρήσεις τῆς σημασίας καὶ τῆς ἑκτάσεως, τοῦ Ο.Λ.Π. Δὲν είναι ἔργον, τὸ δηποτὸν δύναται νὰ κατευθύνῃ ὁ οἰσθήτοτε, ἀσχέτως θέσεως καὶ ἀξιώματος, δπως δὲν δύναται νὰ προσδιορίζεται ἐπὶ τὴν διάσειραν τοπικοτικῆς, καλαισθησιακῆς ή μερικωτέρας ταξικῆς ἐπιδιώξεως.

"Ο Πειραικός λιμήν είναι δ. Ελληνικός 'Εθνικός Λιμήν καὶ ώς τοιούτος είναι κτήμα δλων, δι' καὶ δλοι, ἀσχέτως προελύσεως, ἐπαγγελματικῆς ἀπασχολήσεως καὶ θέσεως ἐν τῇ κοινωνίᾳ καὶ τῇ πολιτείᾳ, δφειλομεν νὰ φροντίζωμεν διὰ τὴν προαγωγὴν καὶ τὴν εύημερίαν αὐτοῦ καὶ τῆς περιοχῆς του. Δύναμις νὰ δεδομένω, ότι μόνον αὐταὶ αἱ σκέψεις μὲ παρορμώσιν εἰς τὴν γνώμην ποὺ ὑποστηρίζω.

ΣΠΥΡΟΣ ΑΘΑΝΑΣΟΥΛΙΑΣ

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΓΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Α/Π ΛΗΤΩ

Καθημερινώς 9 π.μ. διὰ ΤΗΝΝΟΝ - ΜΥΚΟΝΟΝ

Α/Π ΑΠΟΛΑΩΝ

Καθημερινώς 9.15' π.μ. διὰ ΣΥΡΟΝ - ΤΗΝΝΟΝ

Δ/Π ΜΙΑΟΥΛΗΣ

Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ δραν 13 π.μ. διά: ΜΥΚΟΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ

Ἐκάστην ΤΕΤΑΡΤΗΝ δραν 13 π.μ. διά: ΤΗΝΝΟΝ, ΠΑΤΜΟΝ, ΑΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ

Ἐκάστην Σάββατον: δραν 13: διὰ ΣΥΡΟΝ - ΤΗΝΝΟΝ - ΜΥΚΟΝΟΝ

ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ - ΚΑΡΑΒΟΒΑΣΙ - ΒΑΘΥ - ΚΑΡΑΒΟΒΑΣΙ - ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ - ΠΕΙΡΑΙΑ

Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ

Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ δραν 11.00 διά: ΚΥΘΝΟΝ - ΣΙΕΡΙΦΟΝ - ΣΙΦΝΟΝ - ΜΗΛΟΝ

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ δραν 13.00 διά: ΣΥΡΟΝ - ΤΗΝΝΟΝ - ΜΥΚΟΝΟΝ - ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ - ΚΑΡ. ΑΟΒΑΣΙ - ΒΑΘΥ

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ δραν 13.00 διά: ΣΙΦΝΟΝ - ΜΗΛΟΝ - ΙΩΝ - ΟΙΑΝ - ΘΗΡΑΝ

Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ δραν 13.00 διά: ΚΥΘΝΟΝ - ΣΙΕΡΙΦΟΝ - ΣΙΦΝΟΝ - ΜΗΛΟΝ - ΙΩΝ - ΟΙΑΝ ΘΗΡΑΝ

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΑΛΥΠΤΟΝ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟΝ 1969 - 1972

Πρόγραμμα έπενδύσεων

Ύψους 932 έκ. δρχ. εἰς τὸν λιμένα

ΝΕΑΙ ΕΚΤΑΣΕΙΣ 956.000 Τ.Μ., ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΑ 1.800 Τ.Μ.,
ΧΕΡΣΑΙΟΙ ΧΩΡΟΙ 100.000 Τ.Μ., ΚΑΙ ΝΕΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ

ΗΡΧΙΣΕΝ, ΗΔΗ, Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ

"Ηρχισεν ή έφαρμογή ένος άξιολόγου, προγράμματος έπενδύσεων εἰς τὸν λιμένα, καλύπτοντος τὴν περίοδον 1969 - 72 καὶ ἀνερχόμενον εἰς τὸν ὄψιν τῶν 932.096.000 δρχ. Σοβαρὰ κονδύλια ἀναγράφονται καὶ νέα ἔργα, ἀποφασιστικῆς σημασίας — ὡς ἐκεῖνα διὰ τὰ «κοντένερα» — προβλέπονται, ἐνῷ καὶ ἀπαλλοτριώσεις χώρων καὶ προμήθεια μηχανικῶν μέσων, εἰς τὸν ἀνερχόμενον κλίμακα, περιλαμβάνονται, εἰς τὸν ἀλόγω προγραμματισμόν, δύσις, σημειώσεον, ἐνεκρίθη τόσον ὑπὸ τῆς Τεχνικῆς Ἐπιτροπῆς, τοῦ Ὀργανισμοῦ, δύσον καὶ ὑπὸ τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου αὐτοῦ. Τὸ πρόγραμμα συντάγη μὲ βάσιν τὰς οἰκονομικὰς δυνατοτήτας τοῦ Ὀργανισμοῦ, ὥστε σύντος νὰ μὴ ἀναγκασθῇ νὰ καταφύγῃ, εἰς κανενὸς εἶδους δασεισμόν, εἴτε νὰ δεχθῇ ἐπενδύσεις ξένου τινὸς οἰκου. Ήξεκίνων, οἱ ὄποιοι συνήθως ἐρωτοτροποῦν μὲ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ λιμένος, ἐνδιαφερόμενοι διὰ καλὰς «τοποθετήσεις». Εἰς τὸ πρόγραμμα περιλαμβάνονται τόσον αἱ ἀπαιτούμεναι δαστάναι, διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν ἀρξαμένων, πρὸ τοῦ 1969 καὶ συνεχίζομενων ἔργων, δύσον καὶ αἱ δαστάναι τῶν προσφάτως δημοπρατηθέντων ἢ ὑπὸ δημοπράτησην τελούντων.

Νέα κρηπιδώματα, χώροι — ὑπαίθριοι καὶ μὴ — ναυτικοὶ σταθμοί, ὁδοὶ προσπελάσεως καὶ ὑπόστεγα θὰ ἀποκτήσῃ ὁ λιμήν, ὁ ὄποιος διευρυνόμενος, ὑπὸ πάσαν ἔποιφιν, θὰ καταστῇ ἔτοιμος διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς αύξανομένης κινήσεως, ἀλλὰ κυρίως θὰ καταστῇ ἔτοιμος διὰ τὴν ὑποδοχὴν τῶν πλοίων εἰδικῶν μεταφορῶν — κοντένερων, κλπ. — τὰ ὄποια, ἡδη, σποραδικῶς, ἔχουν ὅρχισει νὰ καταπλέουν εἰς τὸν λιμένα.

Συγκεκριμένως, μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἀλόγω προγράμματος, ὁ λιμήν θὰ ἀποκτήσῃ:

- Νέα κρηπιδώματα, μήκους 1.600 μ.
- Χερσαίους χώρους 100.000 τετ. μ.
- Μώλους 1.100 μ.
- Ὑπόστεγα, ἀποθήκας, ναυτικοὺς σταθμοὺς 62.000 τετ. μ.

• Κτίρια γραφείων ὑπερειών 18.000 τετ. μ.

• "Υπαιθρίους χώρους καὶ ὁδοὺς προσπελάσεως 160.000 τετ. μ.

• Νέας ἐκτάσεις 956.000 τετ. μ.

Εἰδικότερον, διὰ τὰ κοντένερα, προβλέπεται:

'Ἐπέκτασις τοῦ κρηπιδώματος Β - A — Βασιλειάδη — πρὸς δυσμάς, προκειμένου τοῦτο νὰ ἔξυπερετήσῃ, ἀποκλειστικῶς, τὴν διακίνησιν τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων. 'Η δαπάνη διὰ τὸ ἔργον αὐτὸ θὰ ἀνέλθῃ εἰς 8.300.000 δρχ., θὰ ἀποδοθοῦν δὲ εἰς τὸν λιμέναν κρηπιδώματα μήκους 110 μ.

Οἱ νέοι, οὓτοι χώροι, διὰ τὰ κοντένερα, θὰ ἔξυπλισθοῦν, ἐπίσης, ἀποκλειστικῶς μὲ

μέσα φορτοεκφορτώσεως καὶ διακινήσεως ἐμπορευματοκιβωτίων.

Προβλέπεται, συγκεκριμένως, ἡ προμήθεια μιᾶς γερανογεφύρας 40 τόνων, ἐνὸς αὐτοκινήτου γερανού, 3 ἡλεκτροκινήτων γερανῶν καὶ ἐνὸς πρωσθητικοῦ ὄχηματος. 'Ο προϋπολογισμὸς τῆς δαπάνης, εἰδικῶς, διὰ τὸν μηχανικὸν ἔξοπλισμὸν τῆς βάσεως κοντένερας ὀνέρχεται εἰς 36.500.000 δρχ.

'Η ἀνάλυσις τοῦ κόστους τῶν ἔργων τῶν ἀπαλλοτριώσεων καὶ τοῦ μηχανικοῦ ἔξοπλισμοῦ, ἔχει ὡς ἀκολούθων:

'Ἐκ τῆς συνολικῆς δαπάνης τῶν 932.096.000 δρχ., διὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τῶν ἀρξαμένων, πρὸ τοῦ 1969, ἔργων καὶ προβλεπομένων νὰ ὀλοκληρωθοῦν μέχρι τοῦ 1972, θὰ διατεθῇ ποσὸν 156.358.000 δρχ. (72.880.000 δι. δι. ἔργα καὶ 83.478.000 διὰ μηχανικὸν ἔξοπλισμοῦ).

Δαπάνη διὰ νέα ἔργα, τῶν ὄποιων ἐγένετο ή ἔναρξις ἢ προβλέπεται νὰ γίνη κατὰ τὸ 1969, ὡς καὶ διὰ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ νέου προγράμματος μηχανικοῦ ἔξοπλισμοῦ, τοῦ ὄποιον ἐγένετο ή ἔναρξις προμηθείας ἢ προβλέπεται νὰ γίνη ἐντὸς τοῦ 1969:

• Διατεθέμενα ποσὰ δι. δι. ἔργα καὶ προσκτήσεις χώρων 650.260.000 δρχ.

• Διατιθέμενα ποσὰ διὰ μηχανικοῦ ἔξοπλισμοῦ καὶ ἐγκαταστάσεις 125.478.000 δρχ.

ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

Συνολικὴ δαπάνη ἐτῶν 1969 - 72 δρχ. 216.730.000 δρχ. Τὸ ποσὸν τοῦτο κατανέμεται: διὰ τὸ 1969 δρχ. 64.300.000, διὰ τὸ 1970 δρχ. 62.430.000, διὰ τὸ 1971 δρχ.

45.000.000 καὶ διὰ τὸ 1972 δρχ. 45.000.000.

ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ

Συνολικὴ δαπάνη 1969 - 72 δρχ. 204.200.000, ἐκ τῶν ὄποιων 66.400.000 δρχ. θὰ ἀπορροφηθοῦν ἐντὸς τοῦ 1969, 89.800.000 δρχ. ἐντὸς τοῦ 1970, καὶ 48.000.000 δρχ. ἐντὸς τοῦ 1971.

ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ

Συνολικὴ δαπάνη 1969 - 72 δρχ. 46.450.000, ἐκ τῶν ὄποιων διὰ τὸ ἔτος 1969 δρχ. 33.450.000, καὶ διὰ τὸ 1970 δρχ. 13.000.000.

ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ

Συνολικὴ δαπάνη 255.760.000 δρχ., ἡ ὄποια προβλέπεται νὰ ἀπορροφηθῇ ὀλόκληρος, ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους.

Τὰ κυριότερα ἔργα τοῦ προγράμματος, εἶναι τὰ ἀκόλουθα:

• Κατασκευὴ προβλῆτος V τοῦ λιμένος «Ηρακλέους»: συνολικὴ δαπάνη 114.000.000 δρχ. Διαστάσεις: 130X340 μ. Διὰ τοῦ προβλῆτος αὐτοῦ αὐξάνονται κατὰ 900 μ. τὰ διατεθέμενα 9.500 μ. κρηπτιδώματα, βαθέως τύπου καὶ οἱ ὑπαίθριοι, ἀποθηκευτικοὶ χώροι, κατὰ 86.000 τετ.

• 'Ἐπέκτασις προσηγένου μῶλου καὶ κατασκευὴ μικροῦ προβλῆτος, εἰς τὸν λιμενίσκον Μουυχίας: συνολικὴ δαπάνη 5.600.000 δρχ. Μήκος: 130X340 μ. Διαστάσεις: 130X340 μ. Διὰ τῆς ἐπέκτασεως μῶλου προβλῆτος: 60X2.50 μ. Διὰ τῆς ἐπέκτασεως τοῦ ἀνωτέρω μῶλου ἐπετεύχθη ἡ ὀλοκλήρωσις τῆς προστασίας, τῆς λεκάνης, τοῦ λιμενίσκου καὶ ἡ δυνατότης της χρησιμοποίησεως δλοκλήρου τῆς λεκάνης, ὑπὸ σκαφῶν ἐπ' ἄγκυρᾳ.

• Κατασκευὴ ὑπηρέμενου μῶλου Ζέας: συνολικὴ δαπάνη 7.100.000 δρχ. Μήκος: 160 μ.

• Κατασκευὴ μῶλου Δραπετσώνας: Συνολικὴ προϋπολογίζομένη δαπάνη: 150.000.000 δρχ. Μήκος: 700 μ. Διὰ τοῦ ἔργου τούτου θὰ προστατευθῇ, ἐκ τῶν κυματισμῶν, ἐκ νοτίων δάνεων, ὁ λιμὴν τοῦ «Ηρακλέους». 'Η μελέτη τοῦ ἔργου ἐνεκρίθη, ἡδη, ὑπὸ τῆς Τεχνικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Ο.Δ.Π. καὶ τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου αὐτοῦ καὶ πρόκειται νὰ δημοπρατηθῇ, ἐντὸς τοῦ προσεχούς Σεπτεμβρίου, ἐνετάχθη δὲ εἰς τὸ γενικόν, προγραμματικὸν σχέδιον ἀναπτύξεως τοῦ λιμένος, τοῦ καθηγητοῦ κ. Δημ. Πίππα.

• Προβλῆτος IV λιμένος Πειραιῶς: Προϋπολογίζομένη δαπάνη 23.000.000 δρχ. Απόφασις ἐκτελέσεως δὲ ἐλήφθη, εἰσέτη, ὑπὸ τοῦ Δ. Σ. τοῦ Ο.Δ.Π., προκειμένου νὰ συνδυασθῇ μὲ τὴν ἀποφασισθησμένην ιεράρχησιν τῶν ἔργων μείζονος λιμένος.

• 'Ἐπισκευὴ μῶλου Θεμιστοκλέους, ἔργα βελτιώσεως συνθηκῶν προλιμένος, ἐπισκευαί

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.
SHIPPING FEDERATION HOUSE
146/150 MINORIES

LONDON E.C.3 - ENGLAND

TELEX : 886449 TEL : 014805871 TELEX : 212.289 OMEP GR.

TEL : 472.249 - 472.456

ORIENT MID-EAST (Hellas) Ltd.
LEOMOS MARITIME BLDG 501-502
AKTI MIAOULI 35-39

PIRAEUS

και συντηρήσεις: Δαπάνη 25.000.000 δρχ.
Έκ των κυριώτερων, οικοδομικών έργων
τού λιμένου:

● Ναυτικοί, έπιβατικοί σταθμοί 'Αγίου Νικολάου': Είς τὸν προβλῆτα 'Άγιου Νικολάου, έκτος τοῦ ήδη κατασκευαζομένου, προβλέπεται ή ανέγερσις καὶ ἐπέροι εἰς τὸ κρηπίδωμα δ.-γ. Χαρακτηρίζονται ως έργα μεγίστης τουριστικής προβολής, διὰ τὴν ἔξυπρετήσιν τῆς ὑπερωκεανίου, έπιβατικῆς κινήσεως. Συνολική, προϋπολογιζομένη δαπάνη: 100.000.000 δραχ., διὰ τὸ πρῶτον σταθμόν. Χρήσιμος ἐπιφάνεια: 30.000 μ². Έναρξις: 23.5.1966. Πέρας: 23.9.1969.

Εἰς τὸ ἔργον τοῦτο δὲν περιλαμβάνεται ἡ ἐγκατάστασις κλιματισμού καὶ ἐδόθη ἐνλή εἰς τοὺς μελετητάς, διὰς μελετηθῇ ή δυνατότης τοιαύτης ἐγκαταστάσεως καὶ ἐκτιμηθῇ τὸ υψός τῆς ἀπαιτηθησομένης, ἐπὶ πλέον, δαπάνης.

● Κατασκευὴ κτιρίων δάσεων καὶ ἐγκατάστασις στοιχειωτικού κινήσεως γερανῶν, έπισκευαστικῆς δάσεως Περάματος: Δαπάνη 3.000.000 δραχ. Μήκος τροχιῶν 650 μ.

● Κατασκευὴ τριῶν ὑποστέγων εἰς τὸ Πέραμα: Δαπάνη 10.500.000 δραχ.

● Κατασκευὴ διώρόφου κτιρίου ὑπηρεσιῶν Ο.Λ.Π. καὶ Τελωνείου εἰς κεντρικὸν λιμένα: Δαπάνη 9.650.000 δραχ. Ἐπιφάνεια 5.500 μ².

● Ναυτικὸς σταθμὸς μετὰ διωρόφου ἀποθήκης εἰς προβλῆτα 111 τοῦ κεντρικοῦ λιμένος: Δαπάνη 75.000.000 δραχ. Ἐπιφάνεια 23.000 μ². Έναρξις 1.9.1969. Προβλεπόμενον πέρας 1.7.1971. Τοῦτο θεωρεῖται ως νέον, σημαντικὸν ἔργον, πρὸς ἀπαύξησιν τῆς ἀποθηκευτικῆς ικανότητος, τοῦ κεντρικοῦ λιμένος. Τμῆμα τοῦ νέου σταθμοῦ θὰ διατεθῇ ως ἐφεδρικὸς σταθμός, ἐπιβατῶν ἔξωτηρικού, διὰ τὴν κάλυψιν περιπτώσεων αἰχμῆς, εἰς τὴν ἐπιβατικήν κίνησιν. 'Ο διεξαχθεῖς τὴν 19.12.1968 διαγωνισμός, διὰ τὴν ἀνάθεσιν ἐκτελέσεως τοῦ ἔργου, κατεκυρώθη, διὰ τῆς ὑπ' ἀριθμὸν 521/12.6.69 πράξεως τοῦ Δ. Σ. τοῦ Ο.Λ.Π.

Κατὰ τοῦ κύρους τοῦ διαγωνισμοῦ αὐτοῦ, ὑπεδήθησαν πλείσται ἐνστάσεις καὶ υπομνήματα, ὑπὸ τῶν διαφόρων μειοδοτῶν καὶ ιδιαιτέρως ὑπὸ τῆς 'Εταιρίας Θεμελίωσεων. 'Απασαὶ αἱ ὡς ἄνω ἐνστάσεις ἀπερρίθησαν ὑπὸ τῆς Τεχνικῆς 'Επιτροπῆς τοῦ Ο.Λ.Π. τοῦ Δ. Σ. αὐτοῦ.

● Κατασκευὴ μεγάρου Ο.Λ.Π.: Προϋπολογιζομένη δαπάνη 35.000.000 δραχ. Ἐπιφάνεια 12.500 μ². Πιθανὴ ἔναρξις 1.6.1970. Προβλεπόμενον πέρας 1.6.1972.

● Κατασκευὴ κτιρίων ἐγκαταστάσεων εἰς προβλῆτα V, λιμένος 'Ηρακλέους': Δαπάνη 25.000.000 δραχ. Τὸ ἔργον αὐτὸς ἀνασκοπεῖ εἰς τὴν δημιουργίαν ἐπιλιμενίου ἀποθήκης κατεψυγμένων ἐμπορευμάτων, κυρίως κρεάτων, χωρητικότητος 3.000 τόννων.

ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ

Τὰ κυριώτερα τούτων:

● 'Εκβραχισμός, διαμόρφωσις χώρου Βασιλειάδη: Προϋπολογιζομένη δαπάνη 23.000.000 δραχ. Διαμορφουμένη ἐπιφάνεια 67.000 μ². Προβλεπόμενη ἔναρξις 1.8.69. Πέρας 1.8.1971.

● 'Ἐργασίαι διαμόρφωσεως, διὰ μονίμων δοσοτραμάτων, χώρων εἰς διαφόρους περιοχάς τοῦ λιμένος. Δαπάνη 16.000.000 δραχ.

● 'Εκβραχισμός, διαμόρφωσις περιοχῆς Ξαθερίου: Δαπάνη 5.000.000 δραχ. Πέρας 28.4.1970.

ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ

Περιοχὴ Κυνοσούρας: Πρόσκτησις τῶν ἐντὸς τῆς χερσαίας, λιμενικῆς ζώνης τοῦ Ο.Λ.Π., εἰς βορείαν πλευρὰν Κυνοσούρας, Ιδιοκτησιῶν, πρὸς μεταφοράν ἐκεῖ τῆς ἐπισκευαστικῆς δάσεως πλοίων καὶ ἐφαρμογὴν σχεδίων μείζονος λιμένος. 'Απεργασίσθη ἡ ἀπαλλοτρίωσις 474.500 μ², ἐγκριθεῖστης πρὸς τοῦτο πιστώσεως 15.000.000 δραχ. 'Ἐγένοντο συνενοήσεις μεταξὺ Ο.Λ.Π. καὶ ιδιοκτητῶν διὰ τὴν δι' ἀποθηκευτικὸν χώρων, ἐπιφάνειας 23.000 τετ. μ. Πράγματι, μετὰ τὴν ἀποτεράτωσιν τῶν ἐπιβατικῶν σταθμῶν 'Αγίου Νικολάου, διῆστησις καὶ ἐτέρου σταθμοῦ ἐπιβατικοῦ διώροφου σταθμοῦ ἀπαραίτητος. 'Ορθῶς, λοιπόν, δ. Ο.Λ.Π., ἀντὶ ἐπιβατικού σταθμοῦ θὰ διαμορφωθῇ τὴν νέαν κατασκευὴν του εἰς σύγχρονον, ἀποθηκευτικὸν χώρων, τοῦ διποίου ἐστερείτο ὁ κεντρικὸς λιμῆν.

'Ἐκτός, δῆμως, αὐτοῦ, η πρόνοια διὰ τὴν δημιουργίαν δάσεως κοντέινερς, ἐμπλουτίζει, ἐπαρκῶς, τὸν λιμένα μὲν λειτουργίαν τῆς όποιας η ἀνάγκη είχε καταστῆ ἐδηλος καὶ ίσως ἐπιζημία.

Διά τοῦ μήκους 700 μέτρων, μάλου Δραπετσώνας, ἔξ αλλου, θὰ προστατευθῇ διλημῆν 'Ηρακλέους', διὰ τὴν ἀποθηκευτικὴν σχέδιον περὶ μείζονος λιμένος, ὃστε νὰ μὴ καθυστερήσῃ ἡ ἐκτέλεσί των, μέχρις ὅτου τὰ σχέδια τοῦ κ. Πίππα λάσσουν σάρκα καὶ δοστὰ διὰ τῆς ἐκτέλεσεως των, η όποια, μᾶλλον θὰ καθυστερήσῃ, εἰσέτι.

νος, προβλέπονται τὰ κοινόλια: 72.748.000 δραχ., διὰ ναυπηγικὸν ἔξοπλισμόν, 32.259.000 δραχ. διὰ ἡλεκτρολογικὸν καὶ 103.949.000 δραχ. διὰ μηχανολογικὸν ἔξοπλισμόν.

Αἱ κυριώτεραι ἐκ τῶν προμηθείων:

● Δύο διαρέος τύπου πυροσβεστικῶν σκαφῶν, δαπάνης 20.000.000 δραχ.

● Δύο ρυμουλκῶν 1.000 τόννων καὶ μιᾶς πετρελαιακάπτου 30.500.000 δραχ.

● Ηρμήνεια φορτοεκφόρτωτικῶν μηχανημάτων 22.000.000 δραχ.

● Προμήθεια μηχανημάτων διακινήσεως ἐμπορευμάτων 8.100.000 δραχ.

● 'Εγκαταστάσεις - προμήθεια διαφόρων μηχανημάτων, συσκευῶν, ἔξαρτημάτων, 8.379.000 δραχ.

● Νέον πρόγραμμα προμηθείας μηχανημάτων διακινήσεως ἐμπορευμάτων 10.750.000 δραχ.

● Μηχανικὸς ἔξοπλισμός, διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν καὶ διακίνησιν κοντέινερς 36.500.000 δραχ.

Σημαντικῶτερον, ίσως, ἔξ δὲν τῶν ἔργων αὐτῶν, εἶναι ἡ δημιουργία τοῦ ναυτικοῦ σταθμοῦ μετὰ τῆς διωρόφου ἀποθήκης, διότι οὗτως ὁ λιμῆν θὰ ἀποκτήσῃ ἔνα, ἀκόμη, ικανὸν ἀποθηκευτικὸν χώρων, ἐπιφάνειας 23.000 τετ. μ. Πράγματι, μετὰ τὴν ἀποτεράτωσιν τῶν ἐπιβατικῶν σταθμῶν 'Αγίου Νικολάου, διῆστησις καὶ ἐτέρου σταθμοῦ ἐπιβατικοῦ διώροφου σταθμοῦ ἀπαραίτητος. 'Ορθῶς, λοιπόν, δ. Ο.Λ.Π., ἀντὶ ἐπιβατικού σταθμοῦ θὰ διαμορφωθῇ τὴν νέαν κατασκευὴν του εἰς σύγχρονον, ἀποθηκευτικὸν χώρων, τοῦ διποίου ἐστερείτο κεντρικὸς λιμῆν.

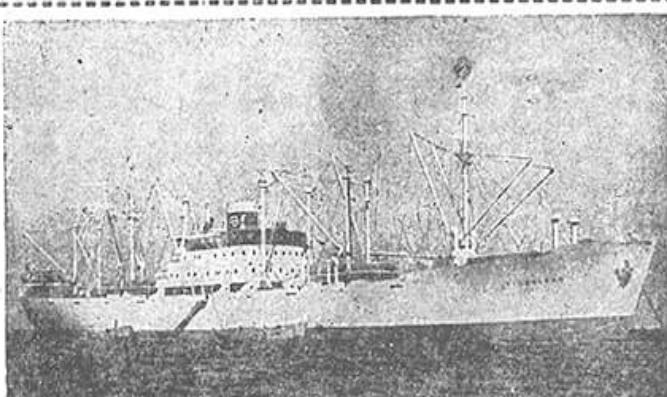
'Ἐκτός, δῆμως, αὐτοῦ, η πρόνοια διὰ τὴν δημιουργίαν δάσεως κοντέινερς, ἐμπλουτίζει, ἐπαρκῶς, τὸν λιμένα μὲν λειτουργίαν τῆς όποιας η ἀνάγκη είχε καταστῆ ἐδηλος καὶ ίσως ἐπιζημία.

Διά τοῦ μήκους 700 μέτρων, μάλου Δραπετσώνας, ἔξ αλλου, θὰ προστατευθῇ διλημῆν 'Ηρακλέους', διὰ τὴν ἀποθηκευτικὴν σχέδιον περὶ μείζονος λιμένος, ὃστε νὰ μὴ καθυστερήσῃ ἡ ἐκτέλεσί των, μέχρις ὅτου τὰ σχέδια τοῦ κ. Πίππα λάσσουν σάρκα καὶ δοστὰ διὰ τῆς ἐκτέλεσεως των, η όποια, μᾶλλον θὰ καθυστερήσῃ, εἰσέτι.

Γενικῶς, πρέπει νὰ ἐπαινεθῇ ἡ ἀπόφασις διαπάνως δρισμένα, ἀπαραίτητα καὶ μεγίστης ἀνάγκης, ἔργα, ἐναρμονισθούν μὲ τὸ προγραμματικὸν σχέδιον περὶ μείζονος λιμένος, ὃστε νὰ μὴ καθυστερήσῃ ἡ ἐκτέλεσί των, μέχρις ὅτου τὰ σχέδια τοῦ κ. Πίππα λάσσουν σάρκα καὶ δοστὰ διὰ τῆς ἐκτέλεσεως των, η όποια, μᾶλλον θὰ καθυστερήσῃ, εἰσέτι.

SOL
Always at your service

SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS: "ESOEL"
GOTHENBURG
FAST CARGO - LINER TRAFFIC
SCANDINAVIA - NORTH AFRICA - NEAR EAST
SOUTH AMERICA - MEDITERRANEAN

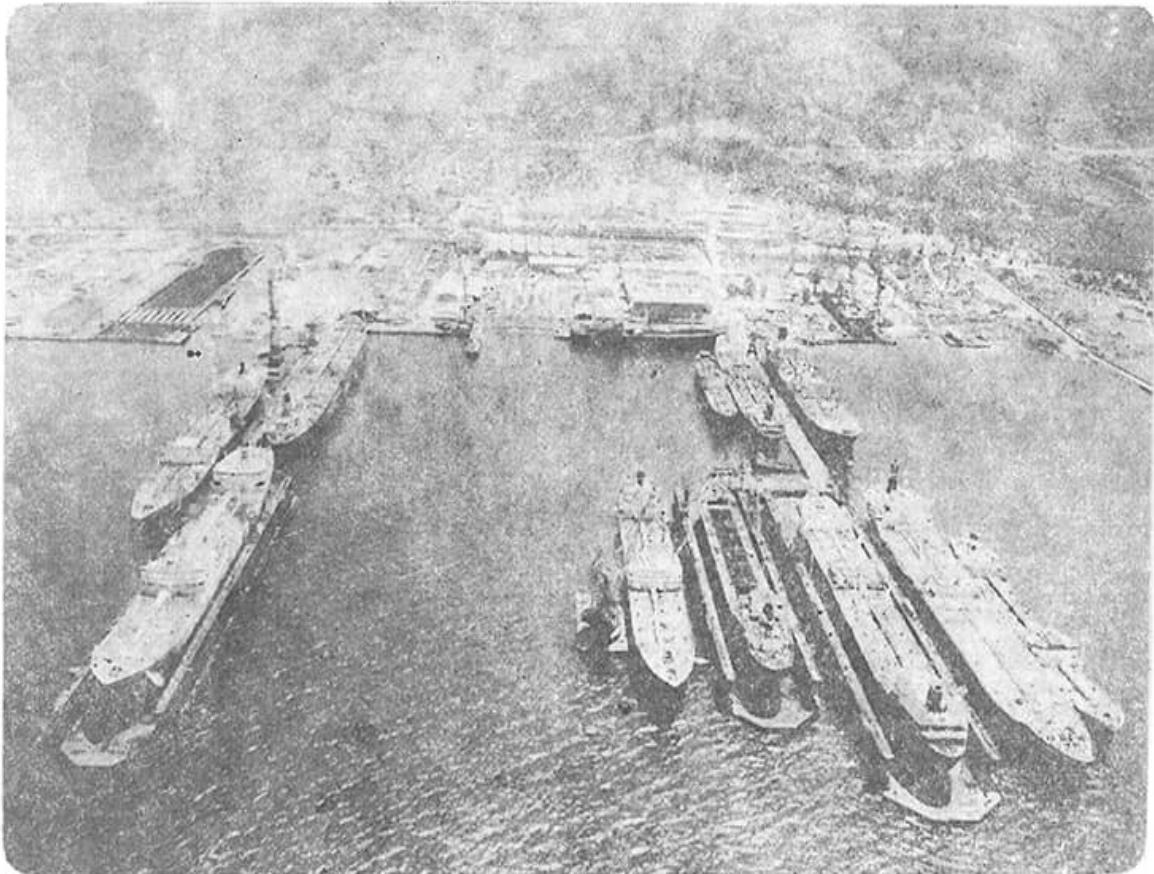


AB ATLANTTRAFIK
TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"
GOTHENBURG
WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES
TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

HELLENIC SHIPYARDS Co



SKARAMANGA YARD - PIRAEUS - GREECE



A general view of Skaramanga Yard with an S.D. 14 on building berth no. 1 at right. The 240.000-ton graving dock (under construction) can be seen at left.

Shipbuilding and Shiprepairing in the Mediterranean

Tankers and bulk carriers up to 35.000 dwt. - S.D. 14
Liberty replacements - Specialised craft - Tugboats
- Oil Loading Platforms - Floating Docks. These are
some of the wide range of shipbuilding activities
at Skaramanga Yard, the most up-to-date shipyard
in the Mediterranean.

Conversions and enlargements - Surveys - Hull, Engine
and Propeller Repairs - Three Floating Docks for ships
up to 72.000 dwt. - 240.000-ton graving dock under
construction. All repair work at Skaramanga is car-
ried out swiftly and efficiently at very competitive
prices.



OFFICES AT HOME & ABROAD

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

Στὰ λημέρια τῆς χαρᾶς

πιστοποιήσεις ναυτικής και από τα δίκαια ή αδίκα ενδιαφέροντα την ναυτικήν και την πλοΐαν, άπαντησα.

Περιστατικά της ναυτικής ζωής θα δρουμεις και πούλης. Παραδίκα ναυτικήν θα παραχωρήσουμε στὴν ἔξοχή τους. Πονημένες υπέρβειες, στερεμένες από τὸ πατρικό χάδι και από τὴν πατρική, κοντινή, παρακολούθηση. Τὸ διπλό παράπονο θα φιλοσοφήσουμε, ἀκείνου πού θαλασσοδέρεται και ἐξένων πού ζούνται του, μόνο μὲ τοὺς ὄραματομόδιους...

Μὲ τέτοιας ἀμφιδιόλης ἀξίας φιλοσοφίης καὶ ζῆται, φθάσαμε στὸν "Άγιο Ανδρέα, τῆς Αττικῆς, δημοτικής έξοχές τοῦ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ".

Η κριτική, ἥρχισε εὐθὺς μὲ τὴν ἀποδίδαση ἀπὸ τὸ Λεωφόρειο και μὲ τὴν εἰσόδο στὴν περίληπτη πόρτα τῆς περιοχῆς. Ο σίκνομολόγος τῆς συντροφιᾶς μας, ἥρχισε τοὺς λογαριασμοὺς τῆς ἔκτιμης τοῦ μεγάλου κτήματος τῶν ἐγκαταστάσεων, ἐνθουσιασμένος μὲ τὴν πληροφορία ὅτι τοῦτο ἀποτελεῖ ιδιοκτησία τοῦ Ναυτικοῦ Απομακρικοῦ Τμήματος, ἀγροτικού πρὸ δεκαπενταετίας σὲ τιμὴ προστιθητοῦ.

Τὸ δικτυαλό, τώρα, μὲ τὸ σύγχρονο τιμολόγιο: Στρέμψαται, ἔκπτων πανηγύρια. Καὶ τιμὴ πολλάδεσσι διακόπτεται χιλιάδες τὸ στρέμψι. Ο ρομαντικός, ἀποθημάτιζε: τὸ ωραίότατο πυκνὸν δασύλλιο, ἀπὸ νεαρά ὑγιέστατα πεύκα, ἐνῷ τὸν ίδια στιγμήν, μιὰ φωνὴ ἀκούεται: ἀπὸ μεγάρουν: «Παρακαλοῦνται: οἱ κύριοι νὰ προσέλθουν πολὺ τὰ σιγάρα τους. Τὸ καπνισμένο, δὲν είναι: ἀκίνητον ἔστω. Νομίζει: κανεὶς πώς κατὴ ἡ σύσταση δργίνει: ἀπὸ τὰ ίδια τὰ πεύκα, ποὺ μάζι ριπίζουν μαζὶ μὲ τὴν κύρια τοῦ Εὔδοκοῦ, ἐνῷ δὲ τὸ φρεσκοαδεσταμένος κοριτσί τους, τοὺς δίνει: γιορταστική ἐμφάνισην.

Στὰ κράσπεδα τῆς περιοχῆς, η θάλασσα. Ο γρεμός κόλπος τοῦ Εύριπου. Η "Ελληνικὴ Κυκνὴ" Ακτὴ.

Ἀπὸ δύος ωτοὺς τοὺς θαυμασμοὺς και τὰ ἑρανώματα, μᾶς ἀνακαλεῖ στὴν τάξη, τὸ τιτανίου τοῦ πρώτου κόματος τῶν ἀπόκειν. Μελισσολίδι κοριτσάκια, τῆς πρώτης ἡλικίας. "Απὸ ξῆν ὡς δεκατεσσάρων χρόνων. Σπεύδουν μὲ ἀλλαγμούς νὰ καλλωστούσουν μητέρες και κυριεῖνες, ἐπεκάπητες. "Ογκὸς διωρούμενος, ἐκείνους, ἀπουσιάζουν. Νά τὸ ἔκαλέμε ποῦ:

— Χαίρονται, ποὺ θεργατοῦν πάλι γιὰ τὰ οπίτια τους, ἀποφεύγονται: ὁ κοινωνιολόγος.

— Αντίθετα, κατέρεις τὶς μέρες είναι ποὺ κακοκόσταχτα, γιατὶ φέργουν ἀπὸ τὸν ὄρεια τους ἔσογχο, ἀντιλέγει μιὰ κύρια τῆς ὑπηρεσίας.

Καί τὴν στιγμήν, μιὰ κακή ίδεια καταβάνει στὸ νοῦ μου. "Ἐπιγειρθεὶς νὰ ἔχειχειδώσω τὴν ἀλήθεια: Πλησιάζω τὸν πατικὸ διμίλο και διεκπέρτω τὸ... ἀνοικοδρόμιο:

— Ξέρετε, πατικά, γιατὶ ἥλθαμε; τοὺς κάνων. "Πλήθες νὰ σᾶς ἀναγγείλουμε πώς ἡ διοίκηση τοῦ Οίκου Ναύτου ἀπεργάστισε νὰ μετανείται στὶς ἀκόμη δέκα ημέρες και διετερά τὸ θάλασσου τὰ ἀγόρια.

— Ξέρετε, πατικά, γιατὶ ἥλθαμε; τοὺς κάνων. "Πλήθες νὰ σᾶς ἀναγγείλουμε πώς ἡ διοίκηση τοῦ Οίκου Ναύτου ἀπεργάστισε νὰ μετανείται στὶς ἀκόμη δέκα ημέρες και διετερά τὸ θάλασσου τὰ ἀγόρια.

— Λένε πώς τὸ φέρει βραυμάτισκό μέσα σὲ σχετικὸ Λημέρι. "Ηταν οἱ Πατικιές Έξοχές τοῦ Οίκου Ναύτου στὸν "Άγιο Ανδρέα τῆς Αττικῆς". Ο εὐγενικὸς Διευθύντης τοῦ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ, μᾶς ἔκαμε τὴν τιμὴ νὰ μᾶς συμπεριλάβῃ στὰ προσληπτήρια τῆς γιορτῆς, ποὺ συνηθίζεται κάθε χρόνο, σταν τὶς κατασκηνώσεις τῶν κοριτσιών διαδέχονται τὰ ἀγόρια. "Ετοι, μᾶζη μὲ τοὺς ἐπισήμους, μᾶζη μὲ γονεῖς και κηδεμόνες, μᾶζη λιγόμελη διμάδα ἀπομάχων ναυτικῶν, πήρε τὸ δρόμο πρὸς τὴν κατασκηνώση.

— Κάτι: θὰ δρήσεις νὰ γράψης και μὲ τὸ σημερινὸ θέμα. "Ετοι: μοῦ ὑπέδειλας ἔνας τῆς συντροφίας.

— Καὶ σὰν τὶ ἔχω νὰ πῶ ἔγω γιὰ τὶς πατικιές Έξοχές, ἀφοῦ, καθὼς ἔρεις, οἱ δικές μου φύλωντες δὲν ἀπομακρύνονται ἀπὸ τὰ πε-

τοπικά της ναυτικῆς ἔωνται και απὸ τὰ δίκαια ή αδίκα ενδιαφέροντα την ναυτικήν και την πλοΐαν, άπαντησα.

— Ποῦ είσαι, ἵκαίτε, σκέπτομαι: "Ελά πρὸς τὰ ἔδω νὰ ἴκανουσι θῆση γιὰ τὰ λεγόμενα σου.

Τὸ πατικό κύμα δεχόνται πρὸς τὰ οἰκήματα. Σπεύδεις: νὰ ἔμαγγειλή τὸ μεγάλο νέο και στὰ ἄλλα παιδάκια. Τρέχουν νὰ μεταδώσουν τὴν πυρκαϊτῆς χαρᾶς και στὰ τετρακόντα - τῶν κοριτσιών τῆς ναυτικῆς παιδικῆς κατασκηνώσεως.

— Βλέπετε τί ἔκαμπτας; Μὲ ἐπιτυμὴ αποτρέψῃς τὴν χωρίς τῆς ουρανού. Πολὺ θαπούχο τὸ δάστιο σας. "Εδώσατε μιὰ χαρὰ μεγάλη στὰ παιδάκια, ποὺ σύντομα θὰ τοὺς δώσῃ λόπη και ἀπογόνητεις. Γιατί τὸ ἔκαμπτας αὐτό;

Δὲν μὲ τοκόργος η παρατήρηση. Μιὰ ἄλλη ικανοποίηση, είχα κερδίσει. Τὴν πληροφορία δὲ: η εικοσιχιμερη διαμονὴ τῶν παιδιών μαζὶ στὶς παιδικές κύττας ἔξοχές είναι κάτι: τὸ πολύτιμο. Είναι κέρδος σὲ θύεια και σὲ μεγάλη χαρᾶ. Κέρδος σὲ διάπλακοι χαρακτήρων. Είναι σὲ τέτοια ήλικια πολὺ κρίνεται, δὲν ἔκεινοι ποὺ θὰ πλαισιώνουν αὐτὸς τὸ πολύτιμο άνθρωπινο θύμιο, ἔχουν τὴν ἀνάλογη ικανότητα.

— Εδῶ, δὲν τὰ περιστατικά μᾶς βεβαιώνουν γιὰ αὐτὴν τὴν ικανότητα. Χειροπιστές οἱ ἀποδείξεις. Καλοβαλίμενα τὰ πάντα, ἀπὸ μέρη σ' ἄλλη. Καθαριότητα στὴν περιοχὴ ἀπόλυτη. Ούτε ἔνα χαρτάκι: δὲν διακρίνεται. Τὰ διλέκτους σπιτάκια, κουκλίστικα, λάμπουν κυριολεκτικά. Διάδρομοι ἀσθετωμένοι: και ἀπέριτη δικασμούς μὲ γλάστρες και λουλούδια. Τὰ λιλιοπότιστα ἔκκλησάκι: διλοκληρώνει: τὴν διμορφιά τοῦ τόπου.

Είναι: οἱ Πατικιές Έξοχές τοῦ Οίκου τοῦ Ναύτου.

Τετρακότια κοριτσάκια και κατόπιν τετρακότια ἀγόρια κάθε χρόνο. "Άλλα, γιατὶ, μόνο τόσα; Τόσα είναι: θλα - θλα τὰ παιδιά τῶν ναυτικῶν; Χιλιάδες, πολλές χιλιάδες τὰ θυλογίζουμενα, θλα τοῦ πρώτου κόματος τῶν ἀπόκειν. Μελισσολίδι κοριτσάκια, τῆς πρώτης ἡλικίας. "Άπο ξῆν ὡς δεκατεσσάρων χρόνων. Σπεύδουν μὲ ἀλλαγμούς νὰ καλλωστούσουν μητέρες και κυριεῖνες, ἐπεκάπητες. "Ογκὸς διωρούμενος, ἐκείνους, ἀπουσιάζουν. Νά τὸ ἔκαλέμε ποῦ:

— Χαίρονται, ποὺ θεργατοῦν πάλι γιὰ τὰ οπίτια τους, ἀποφεύγονται: ὁ κοινωνιολόγος.

— Αντίθετα, κατέρεις τὶς μέρες είναι ποὺ κακοκόσταχτα, γιατὶ φέργουν ἀπὸ τὸν ὄρεια τους ἔσογχο, ἀντιλέγει μιὰ κύρια τῆς ὑπηρεσίας.

— Καί την στιγμήν, μιὰ κακή ίδεια καταβάνει στὸ νοῦ μου. "Ἐπιγειρθεὶς νὰ ἔχειχειδώσω τὴν ἀλήθεια: Πλησιάζω τὸν πατικὸ διμίλο και διεκπέρτω τὸ... ἀνοικοδρόμιο:

— Λένε πώς τὸ φέρει βραυμάτισκό μέσα σὲ σχετικὸ Λημέρι. "Ηταν οἱ Πατικιές Έξοχές τοῦ Οίκου Ναύτου στὸν "Άγιο Ανδρέα τῆς Αττικῆς". Ο εὐγενικὸς Διευθύντης τοῦ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ, μᾶς ἔκαμε τὴν τιμὴ νὰ μᾶς συμπεριλάβῃ στὰ προσληπτήρια τῆς γιορτῆς, ποὺ συνηθίζεται κάθε χρόνο, σταν τὶς κατασκηνώσεις τῶν κοριτσιών διαδέχονται τὰ ἀγόρια. "Ετοι, μᾶζη μὲ τοὺς ἐπισήμους, μᾶζη μὲ γονεῖς και κηδεμόνες, μᾶζη λιγόμελη διμάδα ἀπομάχων ναυτικῶν, πήρε τὸ δρόμο πρὸς τὴν κατασκηνώση.

— Λένε πώς τὸ φέρει βραυμάτισκό μέσα σὲ σχετικὸ Λημέρι. "Ηταν οἱ Πατικιές Έξοχές τοῦ Οίκου Ναύτου στὸν "Άγιο Ανδρέα τῆς Αττικῆς". Ο εὐγενικὸς Διευθύντης τοῦ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ, μᾶς ἔκαμε τὴν τιμὴ νὰ μᾶς συμπεριλάβῃ στὰ προσληπτήρια τῆς γιορτῆς, ποὺ συνηθίζεται κάθε χρόνο, σταν τὶς κατασκηνώσεις τῶν κοριτσιών διαδέχονται τὰ ἀγόρια.

— Λένε πώς τὸ φέρει βραυμάτισκό μέσα σὲ σχετικὸ Λημέρι. "Ηταν οἱ Πατικιές Έξοχές τοῦ Οίκου Ναύτου στὸν "Άγιο Ανδρέα τῆς Αττικῆς". Ο εὐγενικὸς Διευθύντης τοῦ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ, μᾶς ἔκαμε τὴν τιμὴ νὰ μᾶς συμπεριλάβῃ στὰ προσληπτήρια τῆς γιορτῆς, ποὺ συνηθίζεται κάθε χρόνο, σταν τὶς κατασκηνώσεις τῶν κοριτσιών διαδέχονται τὰ ἀγόρια.

Telephones: RES: 474-423, 516-552
OFF: 236-036

MARATOS & Co.

Ship Suppliers

P.O.B. 243 Cable "Prometheus"
Offers to all Greek ships the best
service, provisions and stores at
competitive prices.

Karachi (West Pakistan)

ΤΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑΤΑΡΙΟ ΤΟΥ ΠΟΝΤΟΠΛΟΟΥ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΙΣ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΑΙΘΕΡΑΣ

Συνταξιδεύω πρός την Ιαπωνίαν με 36 "Ελλήνας ναυτικούς. Άνηκα και έγώ στην ίδια διάδικτη και έχω και έγώ έναν άριθμο. Είμαι και έγώ μαζί τους. Λουρματιστής ή όχι θέλεται καλύτερα Αξιωματικός Αυστράλιος. Προφητεύω, ένα γνώσει μου, ότι ημπόρει να μεταβούντων είς έποιμονετικόν τετράποδον. Θτι οι νεώτεροι συνάδελφοί μου, οι μέλλοντες, έντος τριών - τεσσάρων έτων θα πρέπει να φέρουν τὸν τίτλον τοῦ Ηλεκτρονικοῦ Αξιωματικοῦ, άλλα και πλήρεις γνώσεις και κατάρτισης εἰς τὰ ήλεκτρονικά. Ο καινοργίος Ελληνικός Εμπορικός Σύλος θά χρειασθῇ αὐτὸν τὸν κλάδο. Απαραίτητος θα είναι στὰ νέα αὐτοματοποιημένα μεγαθήρια. Τὸ χειριστήριο θ' άνηκη αὐτὸν παρελθόν. Απειλητικά προσάλλει τὸ Τηλέτυπο...

Πετάμε λοιπόν πρός τὴν χώρα τοῦ ἀνατέλλοντος Ηλίου. Μισὸς σχεδὸν ἀσροσκάφος έχουμε καταλάβει. Ναῦτες, τερζενά, μάγειροι, λαδάδες καραρωτάκια κ.λ.π.

"Ολος: γιὰ διάφορα καράδια. Εγὼ τὸ νεότερο μπάλκ-κάριερ τοῦ κ. Γ. Σ. Λιθανοῦς = "Ατλαντικοὶ Χοράζον" Ρωμαϊκαί = "Ατλαντικοὶ Ορέζον". Θα τὸ πάλαιομε στὸ Χακονάτε, τοῦ Χοκάντο, στὸ δοριστέρῳ νησὶ τοῦ Γιαπονιῶνος συμπλέγματος.

Έξακολουθούμε και πετάμε. Τὸ γιγάντιο DC 8 πατὲ ἀπάλα και χαρίζει τὴν ἄνεσι. Σκέψομαι. Τριανταπέντε χρόνια πίσω. "Αποστολὴ ἔναντι Μαρίας". Μέ τὴν ίδια Έταιρία. "Άλλο τὸ δυναμικοῦ τοῦ καραδιοῦ, ποὺ θὰ πάναμε στὸ Κάρντιφ. Τὸ = "Εδρος". Μακρύνο τὸ ταξίδι. Μὰ καράδι ὡς τὸ Πρίντεψ, θὰ περνούσαις Πάτρα, Κεφαλονία και Κέρκυρα. Ολόκληρη Επτανησιακὴ καντάδα. Τότε εἴμασταν καρμιάδες καραριάδες. Ανθρωποι μεστωμένοι, σοδαροί. Αξιωματικοὶ Β' θέσει στὸ ποστάτη. Πληρώματος τρίτην. Και μαζὶ μας, σωρὸς τὰ μπασόλια, διπλωμένα μὲ κουδέρτες και παπλώματα. Αταλγάνοις σωτοί. Πολλοὶ κρατοῦσαν και μετρικὲς κουδούρες φωμοῖ. "Εμοιάζαν μὲ σωσθεῖς και ἔλειπε μόνο τὸ... δύνομα τοῦ καραδιοῦ. Φτάναμε στὸ Πρίντεψ, μετὰ 36 ώρες. Μετὰ τὸ γαλατάδικο τραίνον και δύστουν ντάκα και νταύκου. Και φτάναμε καμία φορὰ μὲ τὰ νεφρὰ πιαζεμένα, ξαγρύνηδες, ἀξέριστοι, σκοτωμένοι στὸ καράδι. Ήμεραί 5 και 6 ώρες 7. Και βρίσκαμε τὰ πλεύσμανο, ἔργο τῆς Αγγλικῆς ναυπηγικῆς τέχνης. Μπορεῖ ντάνα καλλοταξιδευτάδικο. Δὲν ήταν δύνως γιὰ ἀνθρώπους... Οι Αγγλέζοι ἀκολούθουσαν τὴν ναυτικὴν τοὺς παράδοτος. Τὴν αὐτοκρατορικὴν. Νομίζανε, δὲς σῶν δρεγούλων διανήστησαν τὴν ἀνοικτὴ τυπονιέρα, σῶν ντρουμπάριζων τὸ νεράκι, γιὰ νὰ πλυθῇ τὸ καράδι... ήταν ἀποδοτικό. Γερά τὰ σίδερα, αὐτὸς εἶναι ἀλιγθεῖσα, ἀλλὰ τὸ σίδερο δὲν ἔχει φυγή. Οι φίλοι μας οι "Αγγλοι φημίζονται γιὰ τὴν ζωφίλα τους, δηκὶ δύμα και γιὰ τὸν ἀνθρωπισμὸν τους. Σκληρὴ ἀλιγθεῖσα. Κι, θέρει δὲ πόλεμος. Και πέρασε δὲ πόλεμος. Και γεμίσαμε ἐρείπια. Και καθήκανε τὰ «στάνταρ» τοῦ προηγουμένου μακελλειοῦ... Και καθήκανε κιλιάδες Ελλήνες. Και μπλοκαριστήκανε τὰ σφράζατρα τῶν καραμένων Ελληνικῶν καραδιών. Και οι ἀρφοπλιστές μας, ἀκείνη ἡ γενιά τῶν πονιέρων, δρεθῆκαν δίχως ἐργαλεῖς και μετὶ δίχως δουλειές. Και μιὰ δυμορφὴ μέρα, νάτα τὰ «ΛΙΜΝΕΡΤΥΣ», τὰ εὐλογημένα σίδερα, καὶ χάρισαν τὴν λευτεριά στὸν ὑπόδουλο κόσμο τῶν κοσμοκατόρων, Χίτερ, Μουσούλιν και Σίλι. Μαγιά, καλὴ μαγιά γιὰ διους ἀμάξ, τοὺς ἀνθρώπους τῆς θάλασσας, ἀρφοπλιστές και ἐργάτες θαλάσσης...

Πόσα, δλοι μαζὶ και ἔχωριστα δικαίωνας, δὲν χρωστάμε σὲ κείνους ποὺ μᾶς ταῦθων, ἀλλὰ και σὲ κείνους ποὺ κινηθήκαν γιὰ νὰ μάζε τὰ δάσουν. Εδώ είναι τὸ ΘΑΥΜΑ και δὲ μη γυρεύουμε διλλού τὶς ρίζες του...

Αὗτὰ σκεφτόμουνα και τὸ DC 8 δέρτανε πιὰ στὸ Καράτο. Ήταν πέντε τὸ πρωτὶ τοπικὴ ώρα. Λείπαμε ἀπὸ τὴν Πατρίδα πέντε ώρες και είχαμε καλύψει 4.500 χιλιόμετρα. Πρὶν 30 χρόνια μὲ τὸ ποστάτη δροσικόμαστα πέντε ώρες μακρὺ ἀπὸ τὸν Πειραιῶ, δηλαδὴ στὸ... Αἴγιο.

Οἱ 35 και ἔγὼ καθόμασταν σὲ ἀναπαυτικὲς πολυθρόνας, μᾶς εἰχαν σερβίρεις χαριτωμένες διάρουσσοδοι. Μᾶς ἐμοίρασαν και θερμέ... ἀποστειρωμένες πεσσέτες γιὰ νὰ δροσιστοῦμε... Τέρχε πιὰ πετούσαμε γιὰ τὸ Μπανκόνιο. Κάτω ἀπὸ τὰ φτερά μας ἀπλύνεται ή "Ινδιά, τὰ σύννεφα μικρέμένα ἔχουν πάρει παρέξενα σχήματα. "Άλλα ἀσπρα-ἀσπρα μοιάζουν μὲ ἀγγέλους, ἀλλὰ μαύρα, κατράμι, προμηνύματα τοῦ Μουσούλιου. Καὶ τώρα πάνω ἀπὸ τὸν Κόλπο τῆς Βεγγάλης.

Κουρέντα ἀκόμη δὲν είχα ἀνταλλάξει μὲ κανέναν. "Ακουσ μόνο τὴν γλώσσα μου. "Εκεῖνο τὸ = "Ρὲ Κώστα, Ρὲ Γιάννη" και δύστου ρέ. Λές κι" είναι τίτλος εὐγενείας.

Καὶ οἱ τριανταπέντε ήσαν παιδιά. Θὰ προσέθεται ἀμιστός, ἀλλὰ δὲς δύεται: ἥ... μῆδα ποὺ ἔψησε τὰ... Πανεπιστήμια γιὰ νὰ ἔνοική φει: και στὴ... ναυτοσύνη. Μεσσία, φαδορίτες, χρυσαφένεις και ἀργυρές, πουκαμισάκια Ζιζάγκο και παρδαλά σακάκια σχιστά! Πίσω πάλι: τὸ μυκλό. Στὰ ζωκετόνια τοῦ = "Γρίφωντς"... στὸ ντοκαρί. ποὺ σήμαρα καλύπτει κοριτσιώτικες και μιτολόγιτες και παρελαύνεις στάζε... πλάζ... Τότε τὸ χοντρόπανο αὐτὸν καλύπτει καραδίσιους πισινούς, κι" ήταν γερδό... δύντες σὲ ἔκαπτο πλυσίματα...

Ηών μου καθόνταν τρία παιδιά. Δὲν θάτταν δλοι μαζὶ ἔχοντα χρονῖν. Απὸ τὶς συγκρήσεις τους και τὴν φωνὴν τους δὲν δηγαίνεις τίποτε ποὺ νὰ μύριζε νησὶ και θάλασσα. Τίποτε ποὺ νὰ θυμίζει Χιώτη, Ανδριτσά, Σκυτονίδιο, Κεφαλονίτη, Θειακὸ ή Σύρινδο... Καὶ τότε ξαναζωντάνεις μέσα ποὺ οὐδὲ γαμένος ἐπαγγελματικὸς προσωνικολογιός. "Η ἐποχὴ ποὺ ἔγκατελείφα μὲ τὸ = "ἀποφοιτήριο" στὸ χέρι τοῦ θρανίου τοῦ Γιωνίκου τῆς Σάρας και ἥρκα τὴν Αθήνα μὲ νὰ γραφτεῖ στὰ Νομικά. Και γράφτηκα μὲ τὴν κρυφὴ ἀλπίδα πόλεων τὸ τέσσερα χρόνια θὰ γινόμουν Τσουκαλᾶς στὴ Σύρι. Και θέρει δὲν γλύτωνα ἀπὸ τὰ γέρια τοῦ Εισαγγελέα τοὺς φωνηδές και θὰ προστάτευε τὸ δίκην τοῦ ὄρφανο και ποιός δέρεις; μποροῦσε κάποια μέρα νὰ δάλω και γιά... δουλευτὴς και ἐπειδή ήμισους και νησιώτης μπορεῖ νὰ μηδ ἀναθέτειν και τό... Γ.Ε.Ν.... Και περάσκει τρία χρόνια και δὲν μ' ἄρεσα η τότε μικρὴ Αθήνα γιατί... δὲν έδειπκε ΘΑΛΑΣΣΑ. Και ζηγούα.

Βρήκα τὴν θάλασσα σὰν λόση και σὰν διέξο-

δο στὸν δραματισμό μου.

Γ' αὐτὸς τώρα δὲν ἀντέχω στὸ πειραμό και γυρεύω νὰ μάθω τὶ γιρεύουν και ποῦ πάνε αὐτὰ τὰ τρία παιδιά. Σκέψομαι: νὰ κάνω κάτι: τὸν ἀνάκριση και σὰν ἀρχίσω τὸ ἐρωτηματολόγιο: θλέπω πώς θάτων καλλίτερα νὰ τὴ διαφύσιση, μάλιστα δημοσιογραφικὴ συνέντευξη, ἐν πλήρει πιήσει και εἰς υψός 42.000 ποδῶν...

— Γειά σας, πατριώτες. Γιὰ ποὺ μὲ τὸ καλό πάτε;

— Ήμεις γιὰ τὸ καράδι... στὴν Ιαπωνία.

— Τίνος καράδι: είναι;

— Τ' Αιδανοῦ... ἐφτάρουν π' ι ἔχ τὰ πνήματα...

— Γιὰ σταθήτε, βρέ παιδιά. Θέλω νὰ μοῦ πάτε, ποῦδε είστε, τὶ πάτε μέσα και γιατὶ πάτε μέσα στοι καράδι'...

— "Ιγού πάω τοιόδεσνο, οὐ Γιάννους δευτηρούς μαγερές" και οὐ Θόμους μηχανικός... Είριστεν οὐδοί: ἀπ' τὴ Φλώριν'α.

— "Εγέρει μεταδη καράδι: και θάλασσα..."

— Βιδάνισσος. Στὸν Πειραιὰ σὰν φτάσαμ' γιγάκια' και καράδια και νερό ποὺ τὸ λέν θάλασσα. Μάλιστα οὐ Γιάννους κοντολογήθη διφάγεις κι" ήρωτησεν έναν διν τοῦ νεράκι πλεύσεις... Γιὰ πές μας πατριώτα" σύ ποὺ πάξ;

— Κι" ήγώ πάνω και ποὺ και εἰς πατά. Σ' ένα καράδι τοῦ Α' θανάτου...

— Και γιατὶ πᾶς έσο δέρουσες αἴνηρωπους; ίμις πατή γιατὶ πρέπει νὰ δλέψουμ' νά πάρ' μὲν τραχέτες, άλλα ποὺ δέψησε τὸ Γιάννους να τὸ θάνατον διαρρέψεις στὸ Καναλές στοι μπαρμπατ' σύ ποῦδες: και πάρα λίγοι σὸν θάλασσαν...

— Και δὲν διέκοφα τὴ συνέντευξη δοτραπή, γιατὶ είχα φωνή πιὰ τὰ φωνὰ τοῦ Τάκου και πετούσαμε πάνω ἀπ' τὸ διεθνές διαρρέψιο τῆς Χανάντα.

Πηγαίναμε δλοι γιὰ τὸ θάνατον τοῦ Τάκου και πρόχειρην εἶπαν: "Από πρόχειρη ἐξέταση τοῦ Crew-List κατάλαβα. Είκοσι λίγον δικαρέσσων ἀπ' τοὺς 36 σι 10 ήταν νησιώτες, οι μέστοι, απὸ τὴ Μακεδονία, τὴν Ηπειρό, τὴ Θράκη, τὴ Ροδησίη..."

Τέρχε ποὺ γράφονται οι γραμμές κατές ταξιδεύεσσομε. Κροσσάρουμε τὸν Είρηνικο. Κανεὶς δὲν ζαλίστηκε, κανεὶς δὲν παραξενεύθηκε μ' αὐτὸς πούδεπε στὸ σιδερένιο κολοσσό, ή πανύψηλη γέφυρα εἴπατεν σχήμα δουνούπλαγη τῆς Πίνδου στὰ μάτια τοῦ πρωτόμπαρκου τζιδένουσ...

Μόνο διστρόμος, ένας Χιώτης, καθὲ μέρη παραπονήσανταν οι γραμματικοί και στὸ πατέντιο. Παραπονήσανταν γιατὶ δὲν μποροῦσαν νὰ γλώσσα τοῦ και τὴ ναυτική... δρολογία και γύρευσε δοθήσεια μὲ τὶ τρόπο και τὶ διάλεκτο νὰ τοὺς τὰ ἐξηγήσῃ. Παρακολούθησα τὴ συζήτηση και θυμήθηκα τὴν ιστορία φράσην αὐτοῖς... "Αρδανιστί..."

— Εδώ διως θάρρετες δι Χιώτης λαστρόμος νὰ τοὺς τὰ ἐξηγήσῃ... Βλαχιστί...

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

**LAMBERT BROTHERS
(HELLAS) Ltd**

Ship brokers, Ships' Agents
Sale & Purchase Brokers

Oceanic Building

57 Akti Miovali Piraeus

GREECE

LAMBERT MILLER Ltd

Lloyd's Agents

Tel. 472.098 - 474.271 - 477.950

Telex 5012

Callsign LAMILL

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

Οι άσφαλισται σκληρύνονται

ΤΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΩΣ, ΗΛΙΚΙΑΣ, ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ

ΑΙ ΚΑΤ' ΑΥΤΩΝ ΕΠΙΚΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΙ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΙΑΙ

Η άναθεώρησις τής ρήτρας περί κατατάξεως εις Νηογνώμονα («Classification clauses») έχει προσδώσει κατά τά τελευταία έτη ούσιαστική σημασίαν εις δρον δόπιοις έφαντο προηγουμένων άσβλαδης. Αι άπο τού 1964 τροποποίησεις εις τά τών άσφαλίσεων έχουν προκοπήσει τάς δέξιας άντιδράσεις τόσον τών πλοιοκτητών, δύον καὶ τών φορτωτών καὶ άκομη σήμερον, μετά παρέλευσιν πέντε έτῶν, εις έποχή καθ' ήν οι άσφαλισται έσκληρύνθησαν έτι περισσότερον ως πρός τάς έπενεργείας τής άνωτέρω ρήτρας, οι πλοιοκτήται διαμαρτύρονται έντονας κατά τών άσφαλιστων. Άλληλοισυγκρουόμενα τά συμφέροντα.

Κατ' άντιθεσιν πρός τό παρελθόν κατά τό δόπιον — καὶ έτι μακρὸν χρόνον — τά άσφαλιστρα περιεκόπτοντο λόγω τών συμθηκών συναγωνισμού εις τήν ναυτασφαλιστικήν άγοραν, δύον ούπτροι πλεονασμάς άσφαλιστικού διναμικού, σήμερον οι άσφαλισται ζητοῦν ύψηλότερα άσφαλιστρα καὶ γενικῶς εύρισκομεθα πρό τού γεγονότος διτή ή στάσις τών άσφαλιστων σκληρύνεται. Τούτο συμπίπτει με τήν μείωσιν τής άσφαλιστικής διναμικότητος τής άγορᾶς, καὶ ίδια τής άντισφαλιστικής τοισύτης. Πρόκειται, δηλαδή, περί άντιστροφής τών συμθηκών τής άσφαλιστικής άγορᾶς.

Παρατηρεῖται έπισης μία νέα στενωτέρα συνεργασία μεταξύ τών άσφαλιστών τήν δύοιαν ούπτροιν τά δισμενή κοινή οικονομικά άποτελεσματα τών ναυτασφαλιστών.

Τά πλείστα τών άσφαλιστηρίων περιέχουν τήν ρήτραν περί ένταξεως εις Νηογνώμονα τού πλοίου καὶ τούτο πρός κατοχύρωσιν τών άσφαλιστων διὰ τής χρησιμοποίησεως συμπεφωνημένου τύπου πλοίου ως προτύπου πρός άσφαλιστων καὶ άντι τού άσφαλιστηρού τού καθοριζούμενου εις τό άσφαλιστηρίου συμβόλαιον. Άρχικῶς ό άνωτέρω δρος έφυριζετο έτι φοτείνων διὰ πλοίων τακτικών γραμμών ἢ δι' άλλων πλοίων κατασκευασμένων ἐκ σιδήρου ἢ χάλυβος, ήλικίας οὐχι μεγαλυτέρος τών 20 έτῶν καὶ άνωτάτης κλάσεως ἐνὸς τών άνεγνωρισμένων Νηογνώμονων, άναφερομένων εις τών δρον αύτον τού άσφαλιστηρίου συμβόλαιον, ἐνῷ διτή τά άλλα πλοία, τά δόπια δὲν είχον άνωτάτην κλάσιν ἢ ήσαν ξύλινα ἢ συνθέτου κατασκευής τά άσφαλιστηρίος περιείχον σχετικήν πρόβλεψιν περί καλύψεως των («held covered» provisioν). Ο περί κλάσεως Νηογνώμονος δρος έπροστάτευε τούν άσφαλιστάς, συχνάκις διως έφορμόζοντο καὶ παραλλαγαὶ τούτου διτή έπεκτάσεως τού δρον ήλικίας εις 25 έτη, εις τρόπον διτά πολεμικής κατασκευής σκάφη νά γίνωνται δεκτά πρός άσφαλισιν.

Άργυρότερον, κατόπιν συμφωνίας μεταξύ των, οι άσφαλισται προέθησαν εις δήλωσιν διτή άνεστέλλοντο άπο τών ταξιδίων μετά τήν 1ην Ιανουαρίου 1964 οι άνωτέρω τροποποίησεις τού άρχικου άσφαλιστικού δρον. Έπειδήθησαν τότε ηγήμενα άσφαλιστρα διά τά πλοία έκτος τακτικών γραμμών, με

άποτέλεσμα διτή ήσκετο πίεσις ὅπως παρήλια πλοία συμπεριληφθοῦν εις τήν κατηγορίαν τακτικών γραμμών.

Ἐν συνεχείᾳ οι άσφαλισται έτροποποιήσαν κατά δραματικό τρόπον τόν δρον περί πλοίου τακτικών γραμμών τέως άνεξαρτήτων ναυλώσεων («liner ex chartered provisions»). Τό ούσιαστικόν άποτέλεσμα τής τροποποίησεως τάνης διτή διλατά τά πλοία ήλικιας καὶ κλάσεως μόνον μὲ ηγήμενα πλέον τά άσφαλιστρα διλατών τών παρηλίκων σκαφών — άνεξαρτήτως τής θέσεώς των καὶ ιστορικού (τεσούρι) άπωλειών.

Πολλαὶ έταιρίαι τακτικών γραμμών καὶ μελίστα έκ τών άριστων ἀνὰ τών κόσμου διεμαρτυρήθησαν έντονας διὰ τάς άνωτέρω μεταβολάς. Οι παρηλίκοι έμποροι στόλοι (Ηνωμέναι Πολιτείαι, Έλλας) έθίγησαν περισσότερον διλατών.

Άργυρότερον οι άσφαλισται διηγορίνησαν διτή δέν ηπήρχεν πρόθεσις έπιβολής ηγήμενων άσφαλιστρων ἐπί τών άνωτέρως κλάσεως στόλων τακτικών γραμμών, ἐν τούτοις διμως δ περί κλάσεως Νηογνώμονος άσφαλιστικού δρον δέν έποιει σχετικήν διάκρισιν.

Σχετικῶς μὲ τά άνωτέρω, ή Βρετανική Άσφαλιστική Έπιπροπή Φορτίων προέβη

εις άνακοίνωσιν διτή δέν ηπήρχεν πρόθεσις περί έπιβολής προσθέτων άσφαλιστρων καθ' δον άφορδ φορτώσεις δι' άνωτέρας κατηγορίας σκαφών τακτικών γραμμών ήλικίας διων τών 20 έτῶν.

Ός δρισμὸς τού πλοίου τακτικών γραμμών εδίδετο ο τού πλοίου τού δεχομένου φορτία πρός έκφόρτωσιν καὶ έκφόρτωσιν εις καθωρισμένας άποβάθρας καὶ κατά σύστημα τακτικῆς έξυπηρετήσεως δημοσίης γνωστῆς. Ό περι κλάσεως Νηογνώμονος δρος τών Άσφαλιστηρίων διτή άπλως έλλιπης ως πρός τήν έτώ δρισμῷ τούτο διαλαμβανομένην πρόθεσιν καὶ λόγω παγκοσμίων ως πρός τούτο άντιδράσεων άπο τής πλευρᾶς πολλών έγκυρων πηγών οι άσφαλισται ήσακάσθησαν εις άναθεώρησιν τού δρου τούτου.

Η άναθεώρησις τού Ιουλίου 1966 είχεν διατοτέλεσμα τής άπαλλαγὴν τών φορτωτών τακτικών γραμμών — κατά τό δρισμὸν τής ρήτρας — άπο τό έπασφαλιστρον (άνεξαρτήτως ήλικίας) ύπο τήν προϋπόθεσιν διτή δέν έπροκειτο: α) περί ναυλωμένων εις τήν έλευθεράν ναυλαγοράν σκαφών, β) περί πλοίων τύπου Λίμπερτο, Φόρτ, Πάρκ ή Όσιαν ή γ) περί πλοίων τύπου Έμπατρ χωρητικότητος 7.000 - 8.000 τόνων γκρός ναυπηγήσεως 1940 μέχρι καὶ 1945.

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

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΑΩΣΕΩΝ

- ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ 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 ΑΓΟΡΑΠΛΑΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

- ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΩΜΕΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ ή ΠΛΗΝΗΣΙΝ 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, ΉΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΦΟΔΙΑ.
- ΔΙΑΦΕΤΟΜΕΝ 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 ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΝ. 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).

"Άλλα πλοία μή υποκείμενα είς έπασφάλιστρα είναι τὰ ἡλικίας οὐχὶ μεγαλυτέρας τῶν 20 ἔτῶν τὰ φέροντα τὸ σύμβολον κλάσεως Νηογκώμονος ὡς καθορίζεται εἰς τὴν ῥήτρων κατὰς τὸν προσδιορισμὸν τοῦ λόδυς Ρέτζιστερ, ἢτοι τῶν Νηογκώμονων Μπρίτις Κορπρέσιον, Ἀμέρικας Μιτρώ, Βέριτας, Γερμανικοῦ Λόδυ, Ἰαπωνικοῦ, Νορβηγικοῦ καὶ Ἰταλικοῦ. Πλοῖα μὴ ἀνήκοντα εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτάς καλύπτονται ἀσφαλιστικῶς (are *held covered*) δι' ἀσφαλίστρου πρὸς καθορισμόν. Ἀργότερον, τὸν Ὁκτώβριον 1968 εἰσήχθη καὶ ἑτέρα τροποποίησις, ἀποκλείουσα τὰ πλοῖα ἡλικίας ἄνω τῶν 15 ἔτῶν. Ἡ σημασία τῆς τοιαύτης τροποποίησεως ήτο διτὶ φορτία μεταφερόμενα διὰ πλοίων ἐκτὸς τῶν τακτικῶν γραμμῶν ἡ ἡλικίας ἄνω τῶν 15 ἔτων ὑπόκεινται εἰς τὴν καταδόληγή ειδικῶς συμπεφωμένων ἀσφαλίστρων κατὰ τὴν διάκρισιν τοῦ ἀσφαλίστρου τοῦ φορτίου.

Διά τὰ πολεμικής κατασκευῆς πλοία τὰ ἐπασφάλιστρα φορτίων ἀπέβησαν ὅπαγορευτικά διὰ τοὺς πλοιοτάτας, εἰδίκῶς δὲ μάλιστα εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ναυλοσυμφώνων εἰς τὰ ὅποια ὑπάρχει δρος καθορίζων διτὶ τὰ τυχόν ἐπασφάλιστρα φορτίων, λόγῳ ἡλικίας τοῦ σκάφους, θά βαρύνουν τὸν πλοιοκτῆτην. Πρόκειται περὶ βαρυπάτου πλήγματος κατὰ τῶν πολυάριθμων ἀνὰ τὸν κόσμον πλοιοκτητῶν σκαφῶν ἐπράμπτε εἰς τὴν κατηγορίαν ἡλικίας 15-20 ἔτῶν.

Η βαθεία δάνησυχιά έκ τῆς ἀπαρχῆς τῆς ἀνωτέρω ξέλιξεως τόσον τῶν πλοιοκτητῶν, δοσον καὶ τῶν φορτωτῶν παραμένει καὶ ἀντανακλάται εἰς τὸ Προεδρικὸν λόγον τὸν ἐκφωνηθέντα προσφάτως εἰς Μόναχον κατὰ τὴν γενικήν συνέλευσιν τῆς «Μπώλτικ» καὶ Διεθνούς Ναυτιλιακῆς Διασκέψεως.

Ό Πρόεδρος της διασκέψεως, είπεν διτι κατά τὴν σύνοδον τοῦ Αύγουστου 1968 είχε συμφωνήθη ὅπως ληφθούν διὰ τὰ δυνατά μέτρα πρὸς ἀποφυγὴν τῆς τοιαύτης καταφύρωσης διατίρεσαν μεταξὺ πλοίων ἐπάρμεται καὶ τακτικῶν γραμμῶν καὶ διτι εἶχον προκληθῆ οἱ ἀσφαλισταῖ, δηπως δημοσιεύσουν στατιστικὰ στοιχεῖα δικαιολογούντα τὴν παρ' αὐτῶν ἐπιβολὴν ἐπασφαλίστρων διὰ φορτία μεταφέρομενα διὰ πλοίων ἡλικίας 15-20 ἔτῶν. Τοιαύτα στοιχεῖα δὲν ἔχουν δημοσιευθῆ εἰσέτι.

Τά «εκλάμπτε» Προστασίας και 'Αποζημιώσεως λέγουν ότι, συμφώνως πρός τήν ίδιαν των έμπειριαν και τά στοιχεία των, αι έκ φορτίων ἀπαιτήσεις ἀποζημιώσεως (cargo claims) διά πλοϊα ήλικιας μεταξύ 1 και 25 έτῶν είναι περίπου ίσαι. Είναι γεγονός ότι δὲν υπήρχεν ἀπότομος ἄνδος εἰς τὰς ζημιάς φορτίων και ἀπαιτήσεις καθ' δοσον ἀφορά φορτία φορτωθέντα εἰς πλοϊα τῆς κατηγορίας ήλικιών 15 - 20 έτῶν.

Τὰ ἀνωτέρω ἔχουν προκαλέσει σχὶς μόνον τὰς δανησυχίας πλοιοκτητῶν καὶ φορτωτῶν, ἀλλὰ καὶ ἐπίκιρσιν τῆς πολιτικῆς τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς τοῦ Λοιδίνου, ηπὶς ὑπήρξεν διάφορος ἔκεινης τὴν ὅποιαν ἐφήρμοσαν ἀσφαλισταὶ εἰς ἄλλας χώρας. Πολλοὶ τῶν θιγομενῶν ἐστράφθησαν δαναζητούντες ἄλλας διεξόδους πρὸς κάθεψιν τῶν ναυτασφαλιστικῶν τελῶν καινούργων.

"Η έπτησία έκθεσις 1968 τοῦ Γερμανικοῦ Λόγου ἐπικρίνει ἐπίσης τὴν ἀναδιαμόρφωσιν τοῦ δρου περὶ ἐντάξεως εἰς νηογνώμονα. Κα-

τόπιν σχετικών συνομιλιών μετά τών Γερμανών πλοιοκτητῶν, τὸ Γερμανικὸν Λόῳδ ἀπεφάνθη διτὶ δὲν συνέτρεχον τεχνικὴ ἐπιχειρήματα ὑπέρ τῆς μειώσεως του κατὰ τὰ ἀνώτερα ἀσφαλιστικὸν ὄριον εἰς 15 Ἑπτ. Τὰ στατιστικὰ στοιχεία τοῦ Γερμανικοῦ Λόῳδ δὲν ἀποδεικνύουν διτὶ ἡ ἀπὸ τεχνικῆς ἀπόψεως κατάστασις ἐνὸς πλοίου ἐπηρεάζεται κατ' αὐτόματον τρόπον δυσμενῶς — ὑπὸ τοῦ παράγοντος τῆς μεγαλύτερᾶς ἡλικίας.

Αἱ νέημεναι περιπτώσεις ζημιῶν φορτίων μεταφερθέντων διὰ μεγαλύτερᾶς ἡλικίας πλοίων — τὰς διποίας ἐπικαλούνται: ἔκ τῶν στοιχείων των αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἔταιραι — προέρχονται εἴς ἀλλών παραγόντων ὡς τοῦ εἶδους τῶν πλοίων, τῆς ἐκτάσεως τῆς ἐξυπηρετήσεως τὴν ὅποιαν παρέχουν, τοῦ εἶδους τοῦ φορτίου, τὰ προσόντα τοῦ πληρώματος κ.ἄ.

Διὰ τούς ἀνωτέρω λόγους πιστεύεται διπλῶς αὐτὸν, διότι γίνεται αὐτή στηράδα διάκρισης μεταξὺ ἀρχῆς ἐνός μὲν τῆς ἀκαταμαχήτου τεχνικῆς καταστάσεως τοῦ πλοίου — ἀνεξαρτήτως τῆς ἡλικίας του — ηπιας διαπιστούνται ὑπὸ τῶν ἀνεγνωρισμένων Νηογνωμόνων καὶ ἀφ' ἔτερου τῶν ἀπαιτήσεων τῶν ἀσφαλιστῶν, ὑπὸ τὸ πρίσμα τῆς ίδιας των ἐμπειρίας, διὰ τὴν ὅποιαν δυνατὸν νὰ είναι σχετικός καὶ διαφοράς τῆς ἡλικίας τοῦ πλοίου. Οι Γερμανοὶ ἀσφαλισταὶ ἔχουν ήδη λάβει υπὸ δψιν των τὴν διάκρισιν αὐτὴν διὰ

τῆς μετονομασίας τοῦ περὶ ἐντάξεως εἰς Νηογνώμονα δρον εἰς «δρον κλάσεως Νηογνώμονος καὶ ἡλικίας».

Παρὰ ταῦτα οἱ ἀσφαλισταὶ ἔμφανίζονται εἰς ἐντελῶς ἀμέτανον ὡς πρὸς τὴν παρ' αὐτῶν μονωμέρως ληφθεῖσαν ἀπόφασιν. "Ὑπογραμμίζεται σχετικῶς τὸ γεγονός διτὶ ὑπῆρχαν πρὸ μηνῶν διαβουλεύεσσι μεταξὺ Βρετανῶν ἀσφαλιστῶν καὶ πλοιοκτητῶν, καθ' ᾧ οἱ ἀσφαλισταὶ παρέσχον πλήρεις ἐ-
ξηγήσεις ἐπὶ τοῦ ὑπόσιδιασμοῦ τοῦ ὄρου ή-
λικίας τῶν πλοίων ἀπὸ 20 εἰς 15 ἑταῖς καὶ
διτὶ οἱ Βρετανοί πλοιοκτήται ὅπεδεχθσαν
ταῦτας.

Έξ αλλού οι Βρετανοί άσφαλισται άντικρουόντων διά τών στατιστικών των τόν Ισχυρισμάδων των «Κλέμπτς Προστασίας και 'Αποζημίωσεως» διτί αι ἐκ φορτίων ἀπατήσεως κατανέμονται κατά τὴν αὐτὴν ἀναλογίαν μεταξὺ τῶν πλοίων ἀπό ήλικιας 1 ἔως 25 ἑτανών. Λέγεται ἐπίσης διτί — συμφώνως πρὸς τὰς προσφάτως δημοσιευθείσας στατιστικάς τοῦ Λούδης Ρέτζιστερ — ὑπάρχουν ἐνδείξεις περὶ μεταγραφῆς μεγάλου ἀφίμου πλοίων ήλικιας 15 - 20 ἑτανών ὑπὸ σημαίας εύκολίας.

Καὶ τέλος λέγεται ὅτι τὸ καίριον πλήγμα κατὰ τὰν ἀπόψεων τῶν πλοιοκτήτων κατεφέρθη ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι δῆλαι αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἀγόραι ἡγανάκασθησαν ν' ἀκόλουθησουν τὴν Ἀγοράν τοῦ Λουδίνου.

ΚΑΙ ΟΜΩΣ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ ΜΕΙΩΣΙΣ ΤΩΝ ΑΠΩΛΕΙΩΝ

Ἐνθαρρυντικαὶ διὰ τοὺς ναυτασφαλιστάς
αἱ πρόσφατοι ἐκθέσεις αἱ ἀφορῶσαι τὴν ναυ-
τιλίαν καὶ τὴν μεταφορικὴν κίνησιν. Ἐπι-
προσθέτως, αἱ οὐδέμεναι ναυπηγήσεις καὶ
τὰ διλιγώτερα ἀτυχήματα ἀντισταθμίζουσι τὰ
ἀνεπίλιπτα προβλήματα καὶ τὴν ἀθεβαίότη-
τα.

Ἐλπίζεται διτὶ τὰ σημεῖα τῶν καιρῶν θάσου ποδειχθοῦν, μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, ἀκριβῆ. Ἐάν τοῦτο πράγματι συμβῇ, ὀφέλει τις νὰ αἰσθάνεται Ικανοποίησιν, διότι αἱ συνεχεῖς προσπάθειαι αἴτινες, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔπι, κατεβλήθησαν ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν, τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν τεχνικῶν καὶ τῶν Κυβερνήσεων διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας, ἐκερποφρόσησαν.

Τὸ Λούσιον Ρέτζιστερ, εἰς τὸ τέλος τοῦ 1968, ἀνήγγειλεν ἵνα νέον ρεκόρ τωνάζ ύπο κατασκευὴν — 33.242.000 κ.ο.χ. (1.603 πλοία). Τὸ καθελκυσθὲν καὶ παραδοθὲν τονάζ, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ τελευταίου τριμήνου τοῦ ἔτους 1968, ἀνήλθεν εἰς ὑπόληπτατα ἐπίπεδα.

ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΣΚΑΦΗ

Τὸ φαινόμενον τῆς αὐγῆσεως τοῦ μεγέθους ἔξακολουθεῖ νὰ κυριαρχῇ εἰς τὰς στατιστικάς. Εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους, 133 δεξαμενόπλοια τῶν 100.000 τόνων γκρός ἥσπαν ὑπὲρ παραγγελίαν. Τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῶν ναυπηγουμένων συνίστατο ἀπό δεξαμενόπλοια, ἐνώ παραδίληλως ήδεξάνετο ἡ ζήτησις διά μπάλκ- κάρροιερς. Σοδαρός, ἐπίσης, δὲ ρόλος τῶν πλοίων - κοντένερς εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν πλοίων γενικοῦ φορτίου.

νοποίησιν διαπιστώνουν διὰ δεύτερον κατὰ σειράν ἔτος, διὶς κατὰ τὴν Ἔνωσιν τῶν Ἀσφαλιστῶν τοῦ Λίβερπουλ τὸ ἀπολεσθὲν τονᾶλλό εμειώθη. Αἱ διλκαὶ ἀπάλειαι — 675. 000 κ.ο.χ. (157 πλοΐα) — ήσαν κατὰ 150. 000 περίπου τόνους γκρός κατώτεραι τοῦ 1957.

'Η κατηγορία, δώμας, ήτις ἀναφέρεται εἰς τὴν σημαίαν καὶ τὰ αἵτια τῶν δλικῶν ἀπωλειῶν εἶναι διάγνωστον ἐνθαρρυντική. Αἱ δλικαὶ ἀπώλειαι, αἱ ὄφειλόμεναι εἰς πυρκαϊάνη ἔκρηξιν κυμαίνονται εἰς ἐπίπεδα ἀνησυχητικῶς ύψηλά. 'Η ἐν πλώ πυρκαϊά, ἐπίστης, παρασμένει μία σοδαρά αἵτια προκλήσεως ζημιῶν. Ήσαντας δὲ ρυθμὸς τῶν ἄλλων ἀποχημάτων — ἑκτὸς τῶν γενικῶν ἀπωλειῶν — δὲν ἔχει βελτιωθῆ. Πρόγραμμαί οἱ ἀριθμοί τῶν ἀποχημάτων κατά τὸ 1968 ήσαν ἀνάπτεροι τοῦ μέσου δρου τῶν τελευταίων πέντε ἔτων. Τὸ ὑπὸ 'Ελληνικήν, Λιβεριανήν καὶ Παναμαϊκήν σημαίαν ἀπολεσθὲν τοννὰς υπερέβη τὸ ήμισυ τοῦ συνόλου τοῦ κατά τὸ 1968 ἀπολεθέντος.

Ο ΟΓΚΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ο δγκος των παγκοσμίων μεταφορών και ή ύψισταμένη έντατική διπλασίαση των πλοίων συνεπάγεται ήδη μέντα εσόδα διά τάς δισθαλιστικάς έταιριας. Την Ιην Μαρτίου 1969, τά έλλειφε απασχολήσεως άργοντα πλοία είχον κατέλθει εις τό κατώτερον έπιπεδον, δηπερ ποτὲ παρετηρήθη. Κατά τὸν χρόνον αύτών, μόνον 72 πλοία άνεφεροντα ως άργοντα.

Αι έξαγωγαι των ΗΠΑ κατά το 1968 ηύ-
ξηθησαν εις 34,1 δισ. δολλάρια — αυξήσιες

S LTD
Tandy Building
17/19 Akti Miaouli,
Piraeus - Greece
Telephone : 471 - 523/527
Telegrams : Sifco - Athens

COLOCOTRONIS LTD

SHIP BROKERS

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

9%, έναντι του 1967. Αι εισαγωγαι έφθασαν τα 31 δισ. — αυξησης 15%. Έπι πλέον, παρά το μικρότερον έμπορικον πλεόνασμα από το 1937, το πραγματικόν υπόλοιπον πληρωμών παρουσίασε πλεόνασμα διά πρώτην φοράν εις τα τελευταία ένδεκα έτη.

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ Η.Π.Α.

Έγιολογίζεται ότι ή άξια των παγκοσμίων μεταφορών η σύζητη κατά το 1968 κατά 11%, συμπληρωματίσης σύτω μιάς δεκαετίας άπροσκόπτουν άναπτυξεως. Αι άνατην ύφηλιον έξαγωγαι άνηλθον από 108 δισ. δολαρίων το 1958 εις περίπου 240 δισ. το 1968 — αυξησης 8.4% έτησιας κατά μέσον δρον.

Δέν πρέπει, έπισης, νά παραβλεφθῇ τὸ γεγονός ότι αι 'Ηνωμένα: Πολιτείαι έξηγαγον περίπου τα 14% των άγαδων, τά όποια εισήλθον εις την διεθνή άγοράν, και έχουν άγοράσει τα 13% περίπου των συνολικών παγκοσμίων έξαγωγῶν. Ή εισφορά των ΗΠΑ (ώς άγοραστον και ώς πωλητόν) εις την εύημερίαν της άνθρωποτητος είναι πολύ μεγαλύτερα παρ' όσον είναι δυνατόν νά φαντασθῇ τις.

Ποικίλαι προσπάθειαι: καταβάλλονται διά την ένισχυσην των προγραμμάτων προλήψεως άπωλειών. Οι ναυτασφαλισταί συνεισφέρουν εις δόλους τους τομείς, άλλα ή άρχική προσπάθεια καταβάλλεται ώς δώμειν, παρ'

έκεινων οι όποιοι κτώνται ή διαχειρίζονται ή άλλως πως είναι υπεύθυνοι διά τα πλοία, τους λιμένας και τα μεταφέρομενα φορτία. Πιστεύεται ότι αι συντονισμέναι προσπάθειαι αι διάποντων των ένδιαφερομένων έχουν ήδη νά έπιδειξουν άγαθά αποτελέσματα.

Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝΟΣ

Έκ των δργανισμών οι όποιοι: εύρεως άσχολούνται μέ την άσφαλτειαν της ζωῆς και της περιουσίας ένθαλάσση είναι και δ' Αμερικανικός Νηογνώμων (American Bureau of Shipping). Εις μίαν άνασκόπησιν, την δοπίσαν δ' πρόσδρος του Νηογνώμονος κ. Α. Νήλσον υπέβαλεν εις πρόσφατον διάσκεψιν διά τα δεξαιμενόπλοια, άναφέρονται πλείστα δοσα έτων έπιτευγμάτων του τμήματος έρευνών του Νηογνώμονος.

Εις την άνασκόπησιν υπογραμμίζεται ή συνεπείη των προσφάτων έξελίξεων, ποικιλία εις τους τύπους των πλοίων, τό σύστημα προώσεως και την χωρητικότητα. 'Υπ' αιτάς τάς συνθήκας, 'Όργανισμός, ώς δ' Αμερικανικός Νηογνώμων, οφείλει νά έρευναν και νά έξευρισκῃ τάς άπαντησεις εις τά διάφορα έρωτηματα πρίν ή ταύτα τεθούν υπό των ένδιαφερομένων.

Τούτο άκριδως είναι ουσιώδες διά τὸν ναυτασφαλιστήν, δοτις, δόλον και συχνότε-

ρον, καλεῖται νά καλύψῃ κινδύνους περί τών δοπίων ούδεν γνωρίζει έκ πείρας. Εις τὴν περίπτωσιν αύτην ούτος άναγκάζεται νά βασισθῇ εις τὴν ίδιοφύιαν και τὴν πείραν τεχνικῶν ὡς έκεινων τοῦ 'Αμερικανικοῦ Νηογνώμονος.

ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

Διά τὸν λόγον αύτὸν άκριδῶς, οι ναυτασφαλισταί προσβλέπουν εις διεθνεῖς δργανισμούς Ικανούς νά καθιερώσουν εύπρόσδεκτα κατρίτια διά τὴν έμπορικὴν ναυτιλίαν. 'Ο άσφαλόμενος μέ τὸν τομέα αύτὸν κλάδος τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν είναι διαταρεντικός Ναυτιλιακός Γνωμοδοτικός 'Όργανισμός (IMCO). 'Η άσφαλεια τῆς ναυτιλίας είναι δ' πρωταρχικός — εις τὴν πραγματικότητα δη μοναδικός — σκοπός τοῦ 'Όργανισμού αύτού, δοτις καθοδηγεῖται υπὸ τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν και τῶν κυριωτέρων ναυλωτῶν τοῦ κόσμου.

Τινὲς θὰ προετίμων νά περιορισθῇ τὸ πρόγραμμα τῶν έργασιῶν του. 'Ωστόσον, εις τὴν σημερινὴν έποχὴν τῆς ταχείας άναπτυξεως τοῦ έμπορίου και τῆς συμμετοχῆς διλιγάντερον άνεπυγμένων χωρῶν, θὰ ήτο άκατανόητον νά μη συγκεντρωθούν ή πείρα και αι προσπάθειαι εις αύτὸν τὸν έξοχως ικανὸν δργανισμόν. Αύτος θὰ έλέγχῃ τάς δυνατῶν νά προληφθούν άπωλειας ζωῆς και περιουσίας εις τὴν θάλασσαν.

Φαίνεται, διτη προεγγίζομεν εις τὴν διαφοροπίστην τῶν μεταφορῶν διά κοντένερες, αι δοπίσαι θὰ άπαιτήσουν βελτιώσεις και μεταδολάς. Τώρα ποὺ τά νεότευκτα πλοία κοντένερες τίθενται έν ύπηρεσία, οι άσφαλισταί θὰ δυνηθούν νά παρακολουθήσουν έκ τοῦ συνεγγυης έλατη ή χρησιμοποίησις των συμβάλλει εις τὴν μείωσιν τῶν ζημιῶν εις φορτία.

'Η έπι τοῦ καταστρώματος μεταφορὰ τῶν κοντένερων έκθετει τά έν αὐτοῖς έμπορεύματα εις τὴν ηγεμονίου κινδύνους, έν συγκρισει μὲ τὴν ύπό τὸ κατάστρωμα μεταφορῶν ήτις διενεργεῖται διά τῶν συμβατικῶν πλοίων. 'Εν έμπορευματοικών δὲν έχει τὴν ίδιαν άντοχην μὲ τὸ κύτος ένδος πλοίου, και αι μέθοδοι προσδέσεως και άσφαλίσεως τῶν κοντένερων έπι τοῦ καταστρώματος κάθε άλλο παρὰ αι έπιθυμηται είναι. Αι δημεις αύται τῶν διά κοντένερων μεταφορῶν τυγχάνουν προσεκτικῆς άναθεωρήσεως.

'Επίσης, οι ναυτασφαλισταί άνεκουφίσθησαν πως έκ τοῦ γεγονότος οὗτοι, έπι τέλους, έγενοντο έπαρκείς συστάσεις πρὸς τὸν φορτωτάς — δι' ειδικῶν πρὸς τὸ σκοπὸν αύτὸν έκδοθέντων φυλασσίων — σχετικῶς μὲ τὴν άσφαλή στοιχείαν τῶν έμπορευμάτων έντος τῶν κοντένερων.

ΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Οι ναυτασφαλισταί θὰ άνακουφίσθησαν στατιστικαί άποδείξουν ότι ή άνιορροπία μεταξύ τῶν δυναμένων νά προληφθούν και τῶν τυχαίων άπωλειών έχει έκλειψει. 'Η ναυτασφάλεια ένεφανίσθη τὸ πρότων ως μία ήπηρεσία, ήτις ησάφαλης τούς τυχαίους ένθαλάσση κινδύνους. Σὺν τῷ χρόνῳ, δημως, άνεπτυχθή και προσημόσθη εις τάς άναγκας τῆς ναυτιλίας και τῶν φορτωτῶν, άναλαμβάνουσα κινδύνους οι δοπίσαι είναι δυνατόν νά προληφθούν (ώς π.χ. ή κλοπή).

Οι κίνδυνοι εις τὴν θάλασσαν είναι έκτος έλέγχου, άλλα οι άλλοι κίνδυνοι είναι δυνατόν νά προλαμβάνωνται. Και δ' ναυτασφαλιστής προτιμᾶ τὴν πρόληψιν τῶν θαλασσῶν. Τούτο δοφίλεται κυρίως εις τὰ έπιτευγμάτα τῶν άκεανογραφικῶν έρευνών — ένα σοθαρόν νέον τομέα άναπτυξεως. Και μόνον πρὸ μηνῶν ('Ιανουάριος) οι ναυτασφαλισταί υπέστησαν τὸ πρότων μεγάλον πλήγμα εις τὸν τομέα αύτούν, σταν τὸ πλοίον άκεανογραφικῶν έρευνών «Σῆ Σερβέγιορ» έδυθισθη — μίας άπωλειας 580.000 δολαρίων.

Οι ναυτασφαλισταί δθεν διακατέχονται από έν ισχυρὸν αίσθημα αίσιοδοξίας διά τὸ παρόν και τὸ μέλλον.

Langeberg - KOO - GOLD REEF



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

ΠΑΡΙΣΙΩΝ ΜΠΟΛΟΝΙΑΣ ΒΡΥΞΕΛΛΩΝ ΒΑΛΕΝΤΖΙΑΣ ΝΥΡΕΜΒΕΡΓΗΣ

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

Άντηπος διό τὴν Έλλασα: Κ. Ε. ΚΟΥΤΟΥΠΙΔΗΣ — Εύριπου 9 — Αθήναι — Τηλέφωνον 228-801
Διορκής Ποροκατοθήκη Τράνιτο διά τὸν έφοδιασμὸν πλοίων: Εις τοὺς κυριωτέρους τροφοδότας Πειραιῶν

“ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ”

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΟ 1917

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΚΑΤΑΒΕΒΛΗΜΕΝΟΝ ΔΡΧ. 64.000.000



ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

ΕΙΣ ΤΟ ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΑΥΤΩΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

‘Οδός Σταδίου & Κοραή 1

Προσωρινὰ Γραφεῖα μέχρις ἀνοικοδομήσεως τοῦ ἀνωτέρω Μεγάρου των:

‘Οδός Χαριλ. Τρικούπη 18α & ’Ακαδημίας - ’Αθῆναι 143

Τηλέφ. 637.785 - 637.367 - 637.581 - 637.688 - 637.408 - 610.344

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

- ΠΥΡΟΣ
- ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ
- ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ (Ἐργατικῶν, Προσωπικῶν & ’Αστ. Εὐθύνης)
- ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Φορτίων καὶ Σκαφῶν)

‘Η Έταιρία μας διενεργεῖ ἀπὸ τῆς ἴδρυσεώς της, μὲ διεθνεῖς ὄρους καὶ ἀσφάλιστρα,
ἀσφαλίσεις ΣΚΑΦΩΝ - ΠΛΟΙΩΝ, συμμετέχουσα ἥδη εἰς τὴν
“ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΝ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΝ”

ΓΡΑΦΕΙΑ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ:

Α Θ Η Ν Α Ι: ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ 7 - 9, ΤΗΛ. 310.184, 344.245

ΛΟΝΔΙΝΟΝ: AFRICA HOUSE, 44 - 46, LEADENHALL STR., LONDON E.C.3 - TEL. 01-480.6242

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΚΑΘ' ΑΠΑΣΑΝ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

ΤΑ ΚΑΤΑ ΤΟΠΟΥΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ
ΤΗΣ ΙΟΝΙΚΗΣ & ΛΑΤΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚ. ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ ΚΑΒΒΑΔΙΑΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ - ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΛΥΣΕΙΣ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

Η ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΛΟΓΟΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

'Η προσπάθεια ήτις καταβάλλεται από τάς παρούσας στήλας είναι ή έπιζητησις τού θματος της έποχης εις τον τομέα της ναυτικής έργασις και έν συνεχεία ή πραγμάτευσις τούτου έν σχέσει μὲ τὰ νῦν ισχύοντα από πλευρᾶς νομοθεσίας νομολογίας και διοικητικών λύσεων.

Κύριος στόχος είναι η προσφορά εις τὸν ἄνθρωπον τοῦ πλοίου, πλοιοκτήτην και ναυτικούν, μιᾶς ὑπευθύνου και πλήρους ἐνημερώσεως ἐπὶ τῶν ἐπικαίρων θεμάτων τὰ ὅποια ἀναφύονται εἰς τὰς σχέσεις πλοιοκτήσιας και ναυτικού και σχετικά μία συμπτωματική πληροφόρησις ἐπὶ τῶν ἔκαστοτε διδομένων λύσεων εις τὰς διαφορὰς τῆς ναυτικῆς έργασιας ἐκ μέρους τῶν ἀρμόδιων παραγόντων.

"Άλιτον πρόβλημα τῆς ἔποχης ή Ἐλλειψις πληρωμάτων ιδία μηχανικών. Συνέπεια ταύτης, περιωρισμένα δυνατότητες ἐπιλογῆς καταλλήλων μηχανικών. Πρὸ τῆς πίεσεως αὐτῆς ἀποστέλλονται εἰς τὰ πλοῖα θερμασταῖς, λιπανταῖς και πολλάκις δόηγοι αὐτοκινήτων νὰ καλύψουν θέσεις ἀξιωματικῶν μηχανῆς. Ἐκ τῶν ὑπέρων ἀποδεικύνονται πλήρως ἀνεπάρκεις νὰ ἀνταποκριθῶν εἰς τὰ καθόκοντά των και ἀπομένει εἰς τὸν πλοίαρχον ἡ φροντὶς νὰ εύρῃ τὸν οἰκονομικώτερον τρόπον, προκειμένου νὰ ἀπολλαγῇ τὸ πλοίον ἀπὸ τὸν ἀκατάλληλον μηχανικόν.

Ἐρευνώντας τὰς προσφάτους ἀποφάσεις τῶν δικαστηρίων σύρομεν σωρείαν τοιούτων ἀναφερομένων εις περιστατικὰ ἐπαγγελματικῆς ἀνικανότητος κυρίως μηχανικῶν ἔνθα ὁ κοινὸς τρόπος ἀντιμετωπίσεως ἐκ μέρους τῶν πλοιάρχων τοῦ ἐπιμάχου προβλήματος. Ἀναγάγουν τὴν ἐπαγγελματικὴν ταύτην ἀνεπάρκειαν εἰς παραπτώμα τοῦ ναυτικοῦ, τὸ ὅποιον παρέχει εἰς αὐτοὺς τὴν ἔξουσίαν δῆν λύσουν ἀζημίως διὰ τὸ πλοῖον τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως συμφώνων πρὸς τὸ ἄρθρον 75 τοῦ Κώδικος Ἰδιωτ. Ναυτ. Δικαίου παράγραφος 3 καθ' ὃ δέν ὀφείλεται ἀποζημίωτις ἐν περιπτώσει καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑπὸ τοῦ πλοιαρχοῦ, ὀφειλομένης εἰς παραπτώμα τοῦ ναυτικοῦ. Πλὴν ὅμως, κατὰ πρόσφατον ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πει-

ραιῶς, τὰ περιστατικὰ ταῦτα, ἥτοι ἡ πρόσληψις ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν ἡ τοῦ πλοιαρχοῦ ἀκαταλλήλου προσώπου και γενικῶς ἀνικάνου ἐπαγγελματικῶν δὲν δύναται νὰ θεμελιώσῃ τὴν ἔννοιαν τοῦ παραπτώματος, ὡς ἀπατεῖ ταύτην ἡ ἀνωτέρω μνημονευθεῖσα διάταξις.

Εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος, N.X. 1.8.69 ἡσχολήθημεν μὲ τὴν ἔννοιαν τοῦ παραπτώματος ἔξι ἀφορμῆς ἐτέρου περιστατικοῦ ἀλλὰ ὑπὸ ἄλλην μορφὴν και ἀποφινι.

'Ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ναυτικὸς προσληφθεὶς ὡς Γ' μηχανικὸς ἐπὶ πλοίου φέροντος τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν δυνάμει συμβάσεως ναυτολογήσεως ἀσφίστου χρόνου ἡγειρεν ἀγωγὴν ἀξιώσας τὴν καταβολὴν ὑπὸ πλοίων δεδουλεύμενῶν μισθῶν, ἐπιδόματος ἔξι 11% δι' ἔργασίαν κατὰ Κυριακᾶς, ἀποζημιώσεως λόγω καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως και ἀποζημιώσεως διὰ δαπάνην παλινονοστήσεως του. Κατὰ τὴν διαδικασίαν ἀξεσιαθήση ὅτι ὁ ἀγείρας τὴν ἀγωγὴν εἰργάσθη ἐπὶ διῆμην περίπου και ἀπελύθη εἰς λιμένα τῆς Βορείου Εὐρώπης ὑπὸ τοῦ πλοιαρχοῦ συνεπεία καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἔνεκεν ἐπαγγελματικῆς ἀνικανότητος, ἐλλείφεως γνώσεως τοῦ χειρισμοῦ τῶν μηχανῶν και γενικῶς λόγω ἀπειρίας και διότι ἔξετελει τὰ καθήκοντά του πλημμελῶς.

Τὸ δικαστήριον ἔκρινε ὅτι τὰς ὡς ἀνωτέρω προβληθέντα ὑπὸ τῶν ἐνοχήστηντων συμπλοιοκτητῶν περιστατικὰ δὲν συνθέτουν τὴν ἔννοιαν τοῦ παραπτώματος και ἡ καταγγελία τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἔμερους τοῦ πλοιαρχοῦ ἔλασε χώραν ἄνευ πταίσματος τινὸς τοῦ ναυτικοῦ. Συνέπεια τούτου ὀφείλεται εἰς τὸν ναυτικὸν ἔπιδομα τοῦ ἄρθρου 76 τοῦ ΚΙΝΔ.

Περιέρω τὸ δικαστήριον ἔκρινε ὅτι ὀφείλεται εἰς τὸν ναυτικὸν μισθὸς ἐνὸς μηνὸς και τὸ ἀνάλογον ἔξι 11% ἐπίδομα Κυριακῶν. "Οσον ἀφορὸς τὴν δαπάνην παλινονοστήσεως, οὐδόλως ἀξεσιαθήση ὅτι ὁ ναυτικὸς κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἀπολύτους του ἡσκησε τὸ δικαιώματα παλινονοστήσεως του ὡς εἰς τὸ ἄρθρον 79 τοῦ ΚΙΝΔ ὀρίζεται, δηλαδὴ διὰ δηλώσεως ἀμελλητὶ γενομένης πρὸς τὸν πλοιαρχον, ἐπομένως μὴ δεσμαιωθείσης τῆς ούσιαστικῆς ταύτης προϋποθέσεως ἀπεριφίθη τὸ αἴτημα καταβολῆς τῆς δαπάνης παλινονοστήσεως.

Τέλος παρὰ τοῦ δικαστηρίου ἔκριθη ὅτι

τοιούτης διατάξεις τῶν διαστάξεων τῶν ἄρθρων 10 και 25 τοῦ ΚΙΝΔ, οἱ συμπλοιοκτηταὶ εὐθύνονται ἔναντι τῶν τρίτων κατὰ τὸν λόγον τῆς μερίδος των.

ΜΙΣΘΟΣ

ΕΝΑΡΞΙΣ ΜΙΣΘΟΥ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ ΕΙΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΙΝ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΙΩΣ

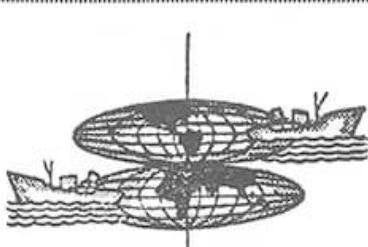
Εἰς προηγούμενον τεύχος τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν και συγκεκριμένως εἰς τὸ τεύχος τῆς 1.7.69 ἡσχολήθημεν μὲ λύσιν δοθείσαν παρὰ τοῦ Υ.Ε.Ν. ἐν σχέσει μὲ τὸν δικαιούμενον μισθὸν ὑπὸ ναυτικῶν ἀποσταλέντων πρὸς ναυτολόγησιν εἰς λιμένα τοῦ ἔξωτερικοῦ και μὴ ναυτιλογηθέντων τελικῶς λόγω μη κατάπλου τοῦ πλοίου και γενικῶς ἔξι ὑπαιτιότητος αὐτοῦ :

Κατὰ τὴν ἀνωτέρω λύσιν οἱ οὕτω παλινοστήθεντες ναυτικοὶ δικαιοῦνται μισθοῦ δι' ὅσας ἡμέρας παρέμειναν εἰς τὸν λιμένα τοῦ ἔξωτερικοῦ ἀναυτολόγητοι, μετὰ τὴν πάροδον 24ώρου ἀναμονῆς ἀπὸ τῆς ἀφίξεως των.

Εἰς νεωτέραν ὅμως λύσιν τοῦ Υ.Ε.Ν. ἐπὶ όμοιας ναυτεργατικῆς διαφορᾶς προστέθη νέον σημαντικὸν στοιχεῖον και ὡς ἐκ τούτου εὑμεθα ύποχρεωμένοι νὰ ἀσχοληθῶμεν ἐπὶ τοῦ θέματος και αὐθις.

Κατὰ τὴν νεωτέραν ταύτην διοικητικὴν λύσιν ἔαν τελικῶς πραγματοποιηθῇ ἡ ναυτολόγησις, ὁ ναυτικὸς μισθοτροφοδοτεῖται ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ναυτολογήσεως του ἐπὶ τοῦ πλοίου και ὑπὸ τὸν όρον ὅτι αὔτη θὰ πραγματοποιηθῇ ἐντὸς 24ώρου ἀπὸ τῆς ἀφίξεως τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὸν λιμένα τῆς ναυτολογήσεως. Εἰς περίπτωσιν ὅμως παραμονῆς τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὸν τόπον συνάφεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως του (ἀτομικῆς), ἐν ἀναμονῇ πραγματοποιήσεως ταύτης η ειδοποίησεως ἀναχωρήσεως πρὸς ναυτολόγησιν ἐπὶ τοῦ πλοίου, δεδομένου ὅτι ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως μέχρι τῆς καταχώρησεως της εἰς τὸ ναυτολόγιον τοῦ πλοίου παραμένει ὀπωσδήποτε ἴσχυρὰ ὡς σύμβασις μισθώσεως ἔργασίας, ὁ ναυτικὸς δικαιούται νὰ ἀπαιτησῃ ἀποζημίωσιν κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 656 τοῦ Α.Κ. ἐφ' ὅσον η ναυτολόγησις δὲν ἐπραγματοποιηθῇ ἐντὸς εὐλόγου χρονικοῦ διαστήματος, ἀπὸ τῆς ὑπογραφῆς τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως (ἀτομικῆς) η τῆς τυχὸν ἀναφερομένης ἐν αὐτῇ ἡμερομηνίας ναυτολογήσεως.

Ἐπὶ τούτοις σημειούμενον ὅτι κατὰ τὸ ἀνωτέρω μηνημονεύμενον ἄρθρον 656 τοῦ Α.Κ. ἐὰν ὁ μισθωτής (έργοδότης) κατέστη ὑπερήμερος περὶ τὴν ἀποδοχὴν τῆς ἔργασίας ἢ ὃν ἔνεκα λόγων ἀφορώντων αὐτὸν και μὴ ὀφειλομένων εἰς ἀνωτέραν δίαν είναι



Your Agents AT JEDDAH Port

P.O.Box 205
Cables «ATASA»
Tel. 5216

ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES

SHIPPING AGENTS AND STEVEDORES

Directors : **ANDREAS ELLINAS**
MICHAEL ELLINAS
For Best Service, Quick
Despatch, Competitive Rates

Head Office : Gaabil Street,
Sharbatly Bldg.,

Sub-Agencies : Yenbo - Giza - Dammam
Jeddah, S. Arabia

ώδυντας ή άποδοχή της έργασίας, ο έκμισθωτής (έργαζόμενος) δικαιούται νά απαιτήσει τόν μισθόν, μη υποχρεούμενος εις παροχήν της έργασίας έν αλλω χρόνω.

ΔΕΝ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ ΠΑΡΑΚΡΑΤΗΣΙΣ ΜΙΣΘΟΥ ΔΙΑ ΥΠΟΨΙΑΝ ΔΡΑΠΕΤΕΥΣΕΩΣ

Ζήτημα έγεννήθη πότε ένεργείται ή έκκαθάρισις τού μισθού τού πληρώματος εις τά ποντοπόρα φορτηγά πλοία και έσω είναι δυνατή ή παρακρατησης μέρους τού μισθού τού ναυτικού από τόν πλοιάρχον, με τήν άπλην ύποψιάν οτι ο ναυτικός προτίθεται νά δραπετεύσῃ.

Τό 'Υπουργείον έγνώρισεν εις τήν ένδιαφερομένην ναυτικήν έταιρίαν οτι συμφώνως πρός τό ΚΕΦ. ΙΑ παράγραφος 2 έδαφιον 2 τῆς Συλλογίκης Συμβάσεως ποντοπόρων φορτηγών πλοίων ή έκκαθάρισις και έξόφλησις τού μισθού, ώς και τών προσθέτων και ιδιαιτέρων άμοιδων, ένεργείται κατά τρίμηνον.

Έχει άλλο έγνώμην οτι ο πλοιάρχος δεν έχει δικαιώματα νά παρακρατήση μέρος τού μισθού τού ναυτικού με τήν άπλην ύποψιάν οτι ο λόγω ναυτικού προτίθεται νά δραπετεύσῃ τού πλοίου. Τό δικαιώματα τούτο ύφισταται μόνον διά τάς ημέρας κατά τάς δικαιώματας ή ναυτικός αρνείται άδικαιολογήτως νά παρασχή έργασίαν, δηλώνοντας οτι ο πλοιάρχος προθαίνει εις παρακράτησιν τού άντιστιχούντος εις τάς ημέρας αυτάς μισθού.

ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΝ ΠΛΟΙΩΝ FREEDOM

Πληροφορίας άπό τό 'Υπουργείον έζητησες 'Ελληνική ναυτική έταιρία έναν διά τά πλοία FREEDOM ύφισταται ίδιον μισθολόγιον. Τό 'Υπουργείον έγνώρισε σχετικώς οτι τοιούτον μισθολόγιον δεν ύφισταται, άλλα έφαρμόζεται έ προκειμένω τό έκάστοτε ισχύον τοιούτον, άναλογως τής εις τόνους Dead Night χωρητικότητος ένος έκάστου πλοίου.

ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΑΜΟΙΒΗ

ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΕΠΙ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Εις ναυτικήν έταιρίαν τού Πειραιώς ήτης άπετανθή εις τό Y.E.N. προκειμένου νά πληροφορηθή έσω καταβάλλεται ιδιαιτέρα άμοιδή εις τούς άνδρας τού πληρώματος διά τήν άσφαλισιν φορτίου έπι τού καταστρώματος, έγνώσθησαν παρά τού 'Υπουρ-

γείου τά άκόλουθα :

'Εφ' οσον ή άσφαλισις τού φορτίου έπι τού καταστρώματος πραγματοποιείται ούχι διά λόγους άνωτέρας δίσας, καταβάλλεται ιδιαιτέρα άμοιδή εις τούς άπασχοληθέντας άνδρας τού πληρώματος άναλογως τού σύγκου τού φορτίου και τού χρόνου άπασχολήσεως αύτών.

ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΣ ΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

Διά τήν έξωτερικὸν χρωματισμὸν τού πλοίου έν δρυμα δέν καταβάλλεται ιδιαιτέρα άμοιδή. Έκτελουμένη θύμης ή έργασία ταύτη πέραν τῶν έργασίμων ὡρών άμειβεται ύπερωριασώς. Τά άνωτέρω έγνώσθησαν παρά τού Y.E.N. εις ένδιαφερομένους ναυτικούς.

Περαιτέρω προστίθεται, οτι τυχάνει άπαραιτητον δύως κατά τήν διεξαγωγή τής έν λόγω έργασίας τηρώνται αι διατάξεις άσφαλισις τής οίκειας Συλλογικῆς Συμβάσεως διά τό χρησιμοποιηθημένον πρωτοποτικόν. 'Εξ άλλου έν πλώ έ χρωματισμός και ή άποσκωριασίς τού πλοίου διά χρήσεως ίκριων παρασκευών (σκολωτών) άπαγορεύεται ως και έ χρωματισμός τῶν ιστιών και τής καπνοδόχου.

ΥΠΟΧΡΕΩΣΙΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

'Εξ άφορμῆς παρουσιασθείσης διαφορᾶς έπι έλληνικού πλοίου, έγνώσθη παρά τού 'Υπουργείου, οτι τό πλήρωμα καλούμενον, ύποχρεούται νά έκτελέσῃ άπάσας τάς έπων τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως άναφερομένας ως ιδιαιτέρων άμειβομένας έν τῷ πλοίῳ έργασίας, άποδεχόμενον τήν ύπό τής οίκειας συλλογικῆς συμβάσεως καθοριζομένης άμοιδήν.

'Επίσης, τού πλοίου εύρισκομένου έν λιμένι κατά ημέραν άργιας και τού πληρώματος διαταχθέντος νά έκτελέσῃ έργασίαν μετά τάς κανονικάς ὡρας έργασίας, δέον νά καταβληθῇ εις αύτό διπλή ύπερωριασκή άμοιδή διά τάς ὡρας άπασχολήσεως του.

'Εξ άλλου, κατά διευκρίνισην τής άρμοδιας υπεροίσιας τό Y.E.N., ύπό τόν δρον 'Κανονικάς ὡραίρασίας' νοούνται διό μὲν τήν περίπτωσιν κατά τήν όποιαν τό πλοίον εύρισκεται έν πλῷ, αι ὡραι φυλακῆς έκαστου άνδρος έντος τού 24ώρου — πλὴν τῶν δανύην έργαζομένων βάσει ειδικού ημερήσιου ώραρίου — διά δέ τήν περίπτωσιν κατά τήν όποιαν τό πλοίον εύρισκεται έν λιμένι, τό καθορισθέν ημερήσιον άκταρων μετά τήν διάλυσιν τῶν φυ-

λακών, τού πλοιάρχου μη δυναμένου νά μεταθέσῃ τούτο. Κατά Σάββατον τούτο μειούται εις πέντε μόνον ὡρας, ή δέ Κυριακή θεωρείται ως ήμέρα άργιας.

ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΑΜΕΙΒΟΜΕΝΑΙ ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΩΣ

Διά' έπιστολῆς των ένδιαφερόμενοι ναυτικοί έζητησαν νά πληροφορηθούν παρά τού 'Υπουργείου, έσω διά τήν άποσκωριάσιν τῶν δαπέδων τού κύτους καταβάλλεται ιδιαιτέρα άμοιδή. Σχετικῶς, έγνώσθη εις αύτούς, οτι μόνον έσω ή έργασία αὐτή διενεργήται πέραν τού κανονικού ώρου άμειβεται ύπερωριασώς.

'Επίσης, τό αύτό ισχύει και διά τό πατρονάρισμα σωλήνων άτμου, εύρισκομένων έπι τού καταστρώματος.

Συγκεκριμένως, οφείλεται ύπερωριασκή άμοιδή έφ' οσον ή έργασία αὐτή έκτελεῖται πέραν τού κεκανονισμένου ώραρίου έργασίας.

Τέλος, εις δόκιμον μηχανικόν, άπασχοληθέντα διά τήν έπισκευήν τού ζυμωτηρίου τού πλοίου, έγνώσθη οτι δικαιούται ύπερωριασκής άμοιδης μόνον διά τάς πέραν τού κανονικού ώραρίου έργασίας πραγματοποιηθείσας ώρας.

ΑΤΥΧΗΜΑ

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΘΕΝΤΟΣ ΕΚΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

Εις περίπτωσιν έργαστικού άτυχήματος εις ναυτικόν, έφαρμόζεται ο νόμος 551/1914 ώς έκωδικοτοιπότη διά τού B. Δ. 24/7 — 25/8/1920 «περι εύθυνης πρός άποζημίωσιν τῶν έξ άτυχήματος έν τῇ έργασία παθόντων έργατῶν ή ύπαλληλῶν». Βεβαίως, ο νόμος ούτος άφορά τήν χερσαίαν έργασίαν, άλλα έφαρμόζεται κατ' έπεκτασιν και εις τήν ναυτικήν έργασίαν. 'Ενεκεν τούτου, εύνόητον είναι νά ύφιστανται περίπτωσεις ναυτικῶν ύποστάτων άτυχημα κατά τήν διάρκειαν τής συμβάσεως ναυτολογήσεως των και έχοντων άναγκην προστασίας, μη προβλεπόμεναι ύπό τού άνωτέρω νόμου. Συνεπεία τούτου, σχετική περίπτωσις άντεμπωπόθετη διοικητικῶς έξ άφορμῆς έρωτηματος ύποβληθέντος εις τήν άρμοδιαν 'Υπηρεσίαν τού Y.E.N.

Ούτως έκλημθη τό 'Υπουργείον νά άπαντηση ποιά είναι τά δικαιώματα και αι άποζημιώσεις αι καταβάλλομεναι εις τόν ναυτικόν, λυθείσας τής συμβάσεως ναυτολογήσεως των και έχοντων άναγκην προστασίας, μη προβλεπόμεναι ύπό τού άνωτέρω νόμου. Συνεπεία τούτου, σχετική περίπτωσις άντεμπωπόθετη διοικητικῶς έξ άφορμῆς έρωτηματος ύποβληθέντος εις τήν άρμοδιαν 'Υπηρεσίαν τού Y.E.N.

Ούτως έκλημθη τό 'Υπουργείον νά άπαντηση ποιά είναι τά δικαιώματα και αι άποζημιώσεις αι καταβάλλομεναι εις τόν ναυτικόν, λυθείσας τής συμβάσεως ναυτολογήσεως των και έχοντων άναγκην προστασίας, μη προβλεπόμεναι ύπό τού άνωτέρω νόμου.

Τό 'Υπουργείον έγνώρισεν εις τούς ένδιαφερομένους, οτι, έσω ή σύμβασις ναυτολογήσεως λυθή λόγω άτυχήματος τού ναυτικού, μη οφειλομένου εις τήν έν τῷ πλοίῳ έργασίαν ούτος τής έξ άφορμῆς άτυχηματος, δέν δικαιούται ούτος τής ύπό τού B. Δ. τής 24/7 — 25/8/1920 προβλεπομένης προστασίας ύπέρ τῶν έξ άτυχήματος έν τῇ έργασία παθόντων.

'Επίσης, ο ναυτικός δέν δικαιούται παλινοστήσεως δαπάναις τού πλοίου. Περαιτέρω τονίζεται εις τό σχετικόν έγγραφον, οτι τό αύτό ισχύει και διά τήν περίπτωσιν άτυχηματος έν πλοίον τού ναυτικού εις τήν έργασίαν ούτος τής έξ άφορμῆς έργασίας τού Y.E.N., γενικώτεροι κοινωνικοί λόγοι έπιβάλλουν τήν δαπάναις τού πλοίου παλινόστησιν τού ναυτικού, διά ταύτοχρόνου έκχωρησεως εις τό πλοίον τής έργασίας τού πρός τούτο άξιωσεως τού ναυτικού έναντι τού προξενήσαντος τό άτυχημα.

Τέλος, σημειούται, οτι δέ οι άνωτέρω έξετέθη άπολυθεις ναυτικοί, δέν ύποχρεούται εις τήν καταβόλην έξόδων άποστολής τού άντικαστάτου του, δεδομένου, οτι δέ οι ούτιστανται δολία προσάρεσις έκ μέρους του.

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

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

Cables to all offices : "KYKLADES"

DΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : ΙΩΝ BENIEPHEΣ — Teleph. 24 28 75/76 - 44 39 47
Head office: 2000 Hamburg 1, Steinortweg 8, Teleph. 24 28 75/76,

Telex "SIPC" No. 02 162345

Branch offices at :

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

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger
Teleg.-Address "KYKLADES" c/o "Sartori" Telex: 02 92832

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Ο ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΡΟΝΟΜΙΟΥΧΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

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

Εις τὸ N. Δ. 87/1969 επερι τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως τῶν διατάξεων τῶν νόμων 3170/1955 καὶ 4502/1966 καὶ ἐν παραγρ. 20 τοῦ ἄρθρου 1 περιελήφθη ἡ κατωτέρω σπουδαιοτάτη διάταξις:

«Αἱ διὰ τοῦ ναυτολογίου δεβαιούμεναι καὶ κατὰ τὰ ἄνω ὑπολογίζομεναι ἔκ πάσης φύσεως εἰσφοραί, τὰ πρόσθετα τέλη τούτων, τὰ λοιπά τέλη καὶ δικαιώματα, τὰ φρειλόμενα πρὸς τὸ NAT, εἰς τὰ διότια προστίθενται καὶ τὰ τυχόν πρὸς εἰσπραξιν αὐτῶν γενόμενα δικαστικὰ καὶ λοιπὰ ἔξοδα ἐκτελέσεως, εἰναι προνομιούχα ἐπί τε τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου, ὑπαγόμενα ἄνευ χρονικοῦ περιορισμοῦ εἰς τὴν Β' τάξιν τῶν ναυτικῶν προνομίων τοῦ ἄρθρου 205 τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ὡς τοῦτο αὐθεντικῶς ἡμηνεύθη ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 38 τοῦ Νόμου 4502/1966. Ἡ παρούσα διάταξις δὲν ἔχει ἐφαρμογὴν ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀπίνα ἀναγκωρίζονται ὡς ΕΛΛΗΝΙΚΑ δυνάμει τοῦ N. Δ. 2687/1953.»

Εἰς τὴν διάταξιν ταύτην διαβλέπομεν μίαν ἀκόμη νίκην τῆς ἐνυπόθηκου πίστεως ἔναντι τῶν προνομιούχων δανειστῶν εἰς τὸν διεξαγόμενον ἀπὸ μακροῦ ἀγάνων περιορισμοῦ, δοσον ἔνεστι τῶν προνομίων.

Διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἥτις εἶχε καὶ ἔχει ἀνάγκην δανειακῶν κεφαλαίων, ὁ περιορισμὸς τῶν ναυτικῶν προνομίων συνετέλεσεν ἰδιαιτέρως. Τόσον ἡ Νομοθεσία, δοσον καὶ ἡ Ἐπιστήμη ὑπέρ τοῦ περιορισμοῦ ἐτάχθησαν (ὅλεπτε Τσιριντάνην «Ο. Κ.Ι. Ν.Δ.» εἰς Ἐπιθεώρησην Ἐμπορικοῦ Δικαίου ἔτους 1961 σελίς 11).

Ἡ μάχη μεταξὺ προνομίων καὶ ὑποθήκης διεξάγεται ἀπὸ μακροῦ μὲν ἐναλλασσομένας φάσεις.

Παλαιότερον, δὲ ἐπιθυμῶν νὰ ἐνισχύσῃ οἰκονομικῶς τὸ πλοίον ἐσκέπτετο πολὺν, ἐὰν ἐπρεπε νὰ πράξῃ τοῦτο. Εἰς τοὺς κινδύνους τῆς θαλασσίας ἐπιχειρήσεως, καὶ ἥσον πολλοί, προσετίθετο καὶ ὁ ἐκ τῆς «ΣΤΡΑΤΙΑΣ» τῶν προνομίων τοιοῦτος (ὅλεπτε Κ. Σούρλον «Η ἐμπράγματος ἀσφάλεια ἐν τῷ ναυτικῷ Δικαίῳ, σελίς 26).

Σήμερον, δὲ ἐκ τῶν προνομίων κίνδυνος τῆς ἐνυπόθηκου πίστεως εἶναι σαφῶς περιωρισμένος καὶ συνταγματικῶς ἡ ἐνυπόθηκος πίστις ἔχει προστατευθῆ. «Οσα πλοῖα εἰσάγονται δάσει τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ N. Δ. 2687/53 —καὶ εἰναι δὲ ὅ δύκος τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας — διέπονται ὑπὸ ἐγκριτικῶν πράξεων, αἵτινες περιέχουν πανομοιότυπον δόρον, καθ' ὃν τῆς προτιμωμένης ὑποθῆκης προηγούνται MONON τὰ προνόμια τὰ ἀναφέρομενα εἰς τὸ ἄρθρον 2 τῆς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1926.

«Οσα προνόμια καὶ δὲ καθιερώσῃ ὁ νομοθέτης στήμερον, δὲν θὰ προηγούνται τῆς προτιμωμένης ὑποθῆκης, δταν πρόκειται περὶ πλοίων διεπομένων ὑπὸ ἐγκριτικῶν πράξεων τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ N. Δ. 2687/53, δηπερ περιελήφθη καὶ εἰς τὸ νέον Σύνταγμα.

Ἐχων δὲ νομοθέτης δμωας ἐπίγνωσιν αὐτῆς τῆς συνταγματικῆς ἐπίταγῆς ἐπειπευσε

μίου τῶν ἔξοδων τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως.

Μὲ τὸ ηγέμενον συνταγματικὸν κύρος τοῦ N.Δ. 2687/53, ἐξ οὐ ἀπορρέουν αἱ ἐγκριτικαὶ πράξεις μὲ σαφῶς ὡρισμένα τὰ προνόμια τὰ προηγούμενα τῆς ὑποθῆκης, δύναται τις πλέον νὰ συναγάγῃ τὸ συμπέρασμα δτι παρ' ἡμῖν ἐπαγιώθη ἕνα νομικὸν καθεστώς ἄκρως εύνοϊκὸν διὰ τὴν ἐνυπόθηκον πίστιν, μὴ δυνάμενον νὰ μεταβληθῇ, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ εύνοηται ἡ πλοιοκτησία εἰς τοὺς οἰκονομικοὺς συνδυασμοὺς τῆς ἀδιαφορούμενα διὰ τοὺς ἔκ τυχὸν νέων προνομίων αἰφνιδιασμούς. Τὸ θέμα δτερ γενινᾶται διὰ τὰς εἰσφορὰς τοῦ N.A.T. ὑπὸ πλοίων τοῦ ἄρθρου 13 ἐν τῇ οὐσίᾳ εἶναι δινύπαρκτον καὶ ἀν γενηθῆ ἐτας 100 περιπτώσεις εἶναι ζήτημα ἐτας εἰς τὰς 2 ἢ 3 θαζημιωθῆ τὸ N.A.T.

Ὁ νομοθέτης ἐπρονόησε καὶ ἡ Διοίκησις μεριμνᾷ δστε νὰ κωλύεται ἡ διαγραφὴ τοῦ πλοίου ἐτοῦ Νηολογίου, ἐὰν προηγούμενως δὲν ἔξοφληθῶσιν αἱ πρὸς τὸ Δημόσιον καὶ τὸ N.A.T. δφειλαὶ τοῦ πλοίου.

Ἀνεξαρτήτως δτι τοῦτο προβλέπεται ὑπὸ σχετικοῦ δρου τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων, ἐπιβάλλοντος, ἄλλως, τὴν κατάθεσιν ἔγγυήσεως ἥ ἔγγυητικῆς ἐπιστολῆς, ὑφίσταται καὶ ἡ παρ. 19 τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ N.Δ. 87/1969 καθ' ἥν «Ἄπαγορεύεται ἐπὶ ποινῇ ἀκυρότητος ἡ καταχώρησις μεταβιβάσεως τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου εἰς τὸ νηολόγιον, ἐὰν αὐτὴ δὲν συνοδεύεται μὲ τὸ οἰκεῖον πιστοποιητικὸν ἔξοφλησεως τῶν πρὸς τὸ N.A.T., T.P.E.N. καὶ λοιποὺς παρὰ τῷ N.A.T. λογαριασμούς καὶ Κεφάλαια δφειλῶν τοῦ πλοίου, μέχρι τῆς χρονολογίας καταχωρῆσεως!»

Ἡ τάσις περιορισμοῦ τῶν προνομιούχων δαπανήσεων εἶναι ἔφανής καὶ ἐν τῇ Γαλλικῇ Νομοθεσίᾳ καὶ ἀλλαχοῦ.

Ἡ ἐνυπόθηκος πίστις ἐπαρκῶς πλέον προγεγεῖται καὶ προστατεύεται.

ΝΙΚΟΣ ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑΣ
Δικηγόρος

Τὸ ἐργατικὸν ἀτύχημα

«Ἐλλην ναυτικός, ὑπηρετῶν ἐπὶ Ἑλληνικοῦ πλοίου, τραυματισθεὶς ὑπὸ τὰς κάτωθι περιγραφομένας συνθῆκας εἰς τινὰ λιμένα τῶν Η.Π.Α., ἥγειρεν ἀγωγὴν ἐνώπιον ἀμερικανικοῦ δικαστηρίου, αἰτούμενος ἀποζημίωσιν. Ὁ Ἀμερικανὸς δικαστής, μετὰ τὴν πρώτην συζήτησιν τῆς ὑποθέσεως, ἐξήτησε συμπληρωματικὰ στοιχεῖα, μετοξὺ τῶν δποίων καὶ γνωμοδότησιν «Ἐλληνος δικηγόρου, ἐν σχέσει μὲ τὰς ἀπόφεις τῆς ἐλληνικῆς νομολογίας ἐπὶ τοῦ συγκεκριμένου θέματος. Ἡ γνωμοδότησις τῶν δικηγόρων τῶν πλοιοκτητῶν ἐπὶ τοῦ ἐμφανίζοντος γενικωτέρων σημασίαν θέματος, ἔχει ὡς ἔχεις:

ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ

«Υπ' ὅψιν ἡμῶν ἐτέθησαν τὰ ἔξῆς πραγματικὰ περιστατικά: Ὁ Γ. Σ., ὑπηρετῶν ὡς ναύτης, ἐπὶ τοῦ πλοίου φέροντος τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, ἐτραυματίσθη τὴν συνεπείᾳ αὐτοκινητοσικοῦ ἀτυχήματος, εύρισκομενος εἰς τὴν ξηράν, τελῶν οὐχὶ ἐν ὑπερεσίᾳ, ἀλλ' ἐν ἀδειᾳ καὶ τὸ ίδιατερον χαρακτηριστικὸν εἶναι, δτι οὗτος ἐτραυματίσθη διασκεδάσων μετ' ἀνθηκών προσώπων (διμοφυλοφίλων). Συνεπείᾳ τοῦ ἀνων τραυματισμοῦ του, ὁ Γ. Σ. παρέμεινεν εἰς νοσοκομεῖ-

ον τοῦ λιμένος ἑκείνου.

ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ

«Ἐν δψει τῶν ἄνω πραγματικῶν περιστατικῶν μᾶς ἐτέθη τὸ ἔχεις ἐρώτημα: Ὁ ναυτικὸς δικαιούνται τῆς ἀποζημίωσεως τοῦ N. 551 περὶ ἀτυχημάτων;

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

«Ο N. 551 περὶ ἐργατικῶν ἀτυχημάτων, ὡς νῦν ισχύει, καλύπτει τὰς περιπτώσεις τῶν ναυτικῶν, εἰς τοὺς ὅποιους συμβαίνει ἀτύχημα ἐκ βισίου συμβάντος ἐν τῷ ἀτελέσει τῆς ἐργασίας ἥ ἐξ ἀφορμῆς αὐτῆς (ἄρθρον 1 N. 551). Ἀναλόγως δὲ τοῦ εἰδους τῆς ἀνικανότητος πρὸς ἐργασίαν (διλήκης - μερικοίς) καὶ τοῦ ποσοστοῦ αὐτῆς, ὑπολογίζεις ἀποζημίωσιν ὑπὲρ τοῦ τραυματισθέντος ναυτικοῦ (ἥ ὑπὲρ ὑρισμένων στενῶν αὐτοῦ συγγενῶν εἰς περίπτωσιν θανάτου του), λαμβανομένης ὡς βάσεως τῶν μηνιαίων ἀποδοχῶν αὐτοῦ.

«Ἡ βάσις δθεν τοῦ ἄνω νόμου, προκειμένου νὰ ἀπονείμῃ ἀποζημίωσιν ἀτυχήματος εἰς παθόντας ἐργάτην, εἶναι κατὰ πόσον τὸ εβίσιον συμβάντος θασέως χρόνων κατὰ τὴν ἀτελέσειν ἥ ἐξ ἀφορμῆς τῆς ἐργασίας. Οι συγγραφεῖς καὶ τὰ δικαστήρια, τὰ ἀσχοληθέντα μὲ τὸ ζήτημα, ἔχουν πρὸ πολλοῦ καταλήγεις εἰς τὴν ἀποψίν δτι διὰ τοῦ δρου «κατὰ τὴν ἀτελέσειν» ἥ «ἐξ ἀφορμῆς ἐργασίας», νοεῖται ὡς ιμόνον ἥ συνηθῆ περίπτωσις,

καθ' ήν δέ έργάτης οὐφίσταται ἀτύχημα ἐξ αὐτῆς τῆς ἔργασίας του, ἀλλὰ καὶ πάσα ἄλλη περίπτωσις, κατὰ τὴν ὅποιαν, δῆμον, τὸ ἐνδότυμον δημιουργίας τοῦ ἀτυχήματος παρέσχεται ἡ ἔργασία τοῦ ἀτυχηματίου. Οὕτως θέμερήθη ἔργατικὸν ἀτύχημα, δχι μόνον τὸ ἔχον ὀμέσον σχέσιν μὲ τὴν ἐκτελουμένην ἔργασίαν, ἀλλὰ καὶ τὸ ἔχον ὀμέσον πρὸς ταῦτην σχέσιν, π.χ. καθ' ἡν περίπτωσιν ἡ ἀτύχεια τῆς ἔργασίας ἐκάλεσε τὸν παθόντα εἰς τὸν τόπον τοῦ ἀτυχήματος. Εἰδικώτερον δέ, ἐξ ἀφορμῆς τῆς ἔργασίας θεωρεῖται ἀπέλθον τὸ ἀτύχημα, ὅπερ τὸν καθ' ὃν χρόνον συνέβη τοῦτο, ὁ παθὼν εὐρίσκεται εἰς τὸν τόπον τοῦ ἀτυχήματος, συνεπείᾳ ἐντολῆς τοῦ κυρίου τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ χάριν τῆς ἔργασίας ἡ διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς ἐπιχειρήσεως, μεθ' ὃν τὸ βίσιον συμβάν ὀμέσως συνέδεται, ἐν σχέσιν αἰτίου καὶ ἀποτέλεσματος (δράτε Α. Π. 142/1924 Θέμις Τόμος 35, σελίς 632, Α. Π. 24/1951 'Ἐπ. Ἔργ. Δικαίου Τόμος 10, σελίς 505, Α. Π. 227/1958 'Ἐφ. Ἑλλήνων Νομικῶν, Τόμος 25, σελίς 907, Α. Π. 641/1952 'Ἐφ. Ἑλλήνων Νομικῶν, Τόμος 20, σελίς 194). 'Απαραίτητος δῆμον προύσθετης ἡ σχέσις μεταξὺ ἀπέλθουμένης ἔργασίας καὶ ἀτυχήματος, ἀσχέτως ἔτοντο ἔλαβε χώραν ἐκτὸς τοῦ τόπου ἔργασίας, ἀρκεῖ δῆτι ὁ ἀτυχηματίας ἔργάτης εὐρέθη ἐκεῖ τῇ ἐν τολῇ τοῦ προϊσταμένου τοῦ πρὸς ἀπέλθεσιν κάποιας ἔργασίας, σχέσιν ἔτοντο ἔμεσον ἔχουσας πρὸς ἡν οὗτος ἔξετέλει κανενικήν ἔργασίαν του.

Τὰς ἀπόφεις ταύτας τῆς νομολογίας δι- πηκεῖ καὶ ἡ σκέψις τῶν μετὰ τῶν ἔργατικῶν ἀσχοληθέντων θεωρητικῶν τοῦ Δικαίου. Οὕτω, δέ εἰδικώτερον ἀσχοληθεῖς μὲ τὸ 'Ἐργατικὸν Ἀτύχημα X. Οἰκονόμου, ἀναφέρει εἰς τὸ σύγγραμμα του επερὶ 'Ἐργατικῶν Ἀτυχημάτων, διπέρ θεωρεῖται κλασσικὸν εἰς τὸ εἶδος του, διτὶ «εὖν εἰναι δύως, ἔργατικὸν ἀτύχημα, δταν δέ έργάτης ἐπωφελούμενος τῆς διακοπῆς (τῆς ἔργασίας του - ἐν ἀδείᾳ τελῶν), ἐπιδίδηται ἐκαθαρᾶς ιδιοτροπίας καὶ χωρὶς ὀφέλειαν τῆς ἐπιχειρήσεως, εἰς πρᾶξεις τινάς, ἡ ἀπέλθεσις τῶν δποιῶν τὸν τραυματίζει· ἡ τὸν φουεύεις (δράτε X. Οἰκονόμου ἔνθ. ἀνωτ., σελίς 168). 'Υπὸ τὸ αὐτὸν πνεῦμα καὶ Α. Τούσης 'Ἐργατικὸν Δικαίου, σελίς 46, Τόμος B' καὶ Συμπλήρωμα Νομολογίας - Ζαχαροπούλου 1935-1952, σελίς 115).

'Ἐδεν πάντα τὰ ἀνωτέρω ἐφαρμοσθοῦν εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ τραυματισμοῦ τοῦ ναύτου Γ. Σ., ἀκόπως καταλήγει τις εἰς τὸ συμπέρασμα διτὶ δέ τραυματισμός του αὐτὸς οὐδεμίαν σχέσιν ἡ συνάφειαν ἔχει μὲ τὴν ἐν τῷ πλοίῳ ὑπηρεσίαν του. Διότι οὗτος, διακόψας, ἔτοντα καὶ προσωρινῶς τὴν μετὰ τῆς ἔργασίας του σχέσιν, ἐν ἀδείᾳ, ἐκτὸς τοῦ πλοίου τελῶν, οὐδεμίαν ἔξετέλει ἔργασίαν εἰς τὴν ἔργασίαν τοῦ ἀμερικανικού δημο-

τολῆς τοῦ πλοιάρχου ἡ πρὸς ὀφέλειαν ἡ διά τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίου, διτε νὰ δύναται τις νὰ εἴπῃ διτὶ οὐφίσταται ποιά τις ἔμμεσος σχέσις βιάσιον συμβάντος (αὐτοκινητιστικού ἀτυχήματος) καὶ ἔργασίας του ἐν τῷ πλοίῳ. 'Αντιθέτως οὗτος εἰς τὴν ἔργασίας του, εἰς οὐδεμίαν εὐρίσκεται μετὰ τὴν λῆξιν τῆς ἔργασίας του, εἰς οὐδεμίαν εὐρίσκεται μετ' αὐτῆς σχέσιν, ἀλλὰ διεσκεδάζει μετ' ἀνωμάλων ἀνδρῶν. 'Ἐπι τοῦ σημείου τούτου πρόσφατος νομολογίας: 'Η ὑπ' ἀριθ. 1038/1960 ἀπόφασις Πρωτοδικείου Πειραιώς (δικάζοντος ὡς 'Ἐφετείου), ἀφορώσα περίπτωσιν ναυτικοῦ τραυματισθέντος εἰς 'Αλγέριον εἰς τὴν χειρα ὑπὸ στρατιωτικῆς περιπόλου, ἐνῷ κατημύνετο εἰς τὸ Ταχυδρομεῖον, διά νὰ ἀποστειλῃ ἐπιστολὴν εἰς τοὺς οἰκείους του — καὶ ητὶς ἀπόφασις ἀπέρριψεν ἀγωγὴν τοῦ ναυτικοῦ περὶ ἀποζημίωσεως, βάσει του ὡς ἔργατικον τοιούτου, δοθέντος διτὶ ἐν ἀδείᾳ, ἐκτὸς τοῦ πλοίου τελῶν, εἰς οὐδεμίαν δύναται νὰ θεωρῇ οὐφίσκομένος σχέσιν μὲ τὴν ἔργασίαν του. 'Ωστε οὐδεμίαν ευδύνην φέρει τὸ πλοίον ἡ ἔργοδότις πλοιοκτήτρια ἔταιρια διὰ τὸν ἄνω τραυματισμὸν καὶ οὐδετανούμιας ἀποζημιώσεως δικαιούμεται κατὰ τὸν ἔλληνικὸν νόμον.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΚΟΥΛΑΣ
Δικηγόροι παρὰ τοῖς Γραφείοις
ΧΡΙΣΤΟΦ. Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗ

NAYTIKAI ΔΙΚΑΙ

Ἀμερικανικὴ Νομολογία

• Τραυματισμὸς μέλους τοῦ πληρώματος λόγω ἀμελοῦς ἐνεργείας λιμενεργάτου. — 'Αγωγὴ ἀποζημιώσεως κατὰ τὸ πλοιοκτήτου. — Στήριξις αὐτῆς ἐπὶ τοῦ δόγματος τῆς ἀκαριαίας ἀναξιοποίησας, τοῦ κατὰ τὰ λοιπὰ ἀξιοποίησα πλοίου. — Μὴ νόμιμος. — Δὲν οὐφίσταται δόγματος ἀκαριαίας ἀναξιοποίησας. — Οὔτε ὑποστηρίζεται τοῦτο ὑπὸ τῆς νομολογίας τοῦ 'Ανωτάτου Δικαστηρίου.

Περὶ τῆς χρονικῆς διαρκείας τῆς ἀναξιοποίας ἡσιχολήση πρόσθετος ἀπόδοσις ἀμερικανικοῦ ἐφετείου. Δέον αὐτῷ νὰ παρατείνεται ἐπὶ τινὰ χρόνον ἀπὸ τῆς συμπεριφορᾶς, ἡ δποια τὴν προβένησεν ἡ ἀρκεῖ ταῦτην ὑφέροντος ἀμφοτέρων ἐμφάνισης; Τὸ νομικὸν τοῦτο φαινόμενον ἀπελθόνθη ἀδικαίασις ἀναξιοποίησα. "Ἄσ τισιν, δύως, τὰ πραγματικὰ περιστατικὰ τῆς ὑποθέσεως.

'Απιδόπλοιον ἀνῆκον εἰς τὴν Ποδεζίντεντο Λάιν, ἔξερδοτων τὸ φορτίον του τῇ βοηθείᾳ τοῦ γερανοῦ. 'Η ἐπιχειρήσις, ἡ δποια ἔξετέλει τὴν ἀκόρτωσιν, εἶχεν ἀναλάβει τὴν ἔργασίαν κατ' ἐντολὴν τοῦ ἀμερικανικοῦ δημο-

σίου, κυρίου τοῦ φορτίου. 'Ο ἡλεκτροτεχνίτης τοῦ πλοίου ἡσθίησε νὰ μεταδῇ εἰς τὸν θαλαμίσκον τοῦ χειριστοῦ τοῦ γερανοῦ, κατόπιν παραπόνων διτὶ ἡ ἀκόρτωσις ἐγίνετο μὲ βραδύνιον ρυθμόν. Παραπτηρήσας μετατόπισιν καλωδίου — δπως ἐνόμισεν — ἐφώναξε νὰ σταματήσουν τὸν γερανόν, διὰ νὰ τὸν ἐπιθεωρήσῃ καὶ ἐκινήσῃ πρὸς ἀναρρίχησιν εἰς τὸν γερανόν, χωρὶς νὰ παραμερίσῃ τὸ προστατευτικὸν πλέγμα δτε αὐτομάτως διεκόπητο τὸ ρεύμα κινήσεως τοῦ γερανοῦ. 'Υπερέθη δην τὸ πλέγμα καὶ καθ' ἡν στιγμὴν προέβαλεν, ἐκινήθη ὁ γερανός, μὲ ἀπότελεσμα νὰ τραυματισθῇ οὗτος σοδαρῶς εἰς τὴν κεφαλήν.

Τὸ πρωτοδικείον ἀπέρριψε τὴν βάσιν τῆς ἀγωγῆς, ητὶς ἐστήριζετο εἰς τὴν ἀμέλειαν τοῦ πλοιοκτήτου, διότι ἐκρίνει διτὶ δοθούχηρα ὑφείλετο ἀποκλειστικῶς εἰς ἀμέλειαν τοῦ χειριστοῦ τοῦ γερανοῦ καὶ τοῦ ἡλεκτροτεχνίτου. 'Οσον ἀφορᾷ τὴν ἀξιούμενην ἀναξιοποίησαν, ὑπεστηρίχθη διτὶ ἡ ἀμέλεια τοῦ χειριστοῦ τοῦ γερανοῦ προύξενησεν ἀκαριαίαν ἀναξιοποίησαν τοῦ πλοίου καὶ αὐτὸ τὸ θέμα ἦθη ἐνώπιον τοῦ ἐφετείου.

Τὸ ἐφετείον ἐκρίνεν, διτὶ δρθῶς ἀπέρριψε καὶ τὴν βάσιν ταῦτην τῆς ἀγωγῆς τὸ πρωτοδικείον, δεδομένου διτὶ μακρὰ σειρὰ ἀπόφασεων τοῦ ἐφετείου δέχεται, διότι δὲν οὐφίσταται τὸ ἀξιούμενον δόγμα τῆς ἀκαριαίας

"THE HELLENIC SUPPLY AGENCY LTD.,

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

ΝΩΠΑ ΣΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ · ΥΑΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ DREV/ - AMEROID - ΚΡΕΑΤΑ ΝΩΠΑ & ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΑ

Principal NICOLAS GEORGES EFREMIDIS

OFFICE

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

TELEGRAMS

PANELLENICA

RUA NEWTON PRADO 67 67 A

RIO DE JANEIRO

άναξιοπλοίας. Αι περὶ ὧν δὲ λόγος ἀποφάσεις ἐδέχθησαν, διτὶ ἡ εὐθύνη υφίσταται ἔαν συμπεριφορά τις ἐγκαταστάπη τὸ πλοῖον εἰς ἀνάσφατη κατάστασιν, ἔξι ἡς ὑπέρεως προκύπτει ἀτύχημα εἰς πρόσωπον. Τοῦτο, δῆμος, δὲν συμβαίνει, διάσκις ἡ συμπεριφορά καὶ τὸ ἀτύχημα ἐπέρχονται ταυτοχρόνως καὶ συνεπώς, δὲν ὑπάρχει «ἀκαριαία ἀνάξιοπλοία».

Τό έφετείον έξήτασεν ἐν συνεχείᾳ τὸν Ἰ-
σχυρισμὸν τοῦ ἔκκαλουντος καθ' ὃν ἡ ἀντί-
ληψις αὐτῆ τῆς νομολογίας τοῦ ἔφετείου ἀ-
νετράπει, κατόπιν δύο τελευταίων ἀπόφασέων
τοῦ ἀνωτάτου δικαστηρίου. Εἰς τὴν πρώτην
τῶν ἀπόφασέων τούτων, τὸ ἔφετείον ἔκρινεν
ὅτι δὲν ἐγένετο λόγος περὶ τοῦ νομικοῦ θέ-
ματος, εἰς τὸ διποίον δὲ ἔκκαλων ἐστήριζε τὸ
ἐπιχείρημά του. Ἡ ἀπόφασις αὐτῆ τοῦ ἀ-
κυρωτικοῦ ἡσχάληθη μὲ τὴν πρεπτωσιν ἀ-
κιουμένης ἀναξιοπλοΐας πλοίου, εἰς τὸ διποίον
δὲ ἀρμάδιος ἀξιωματικὸς ἀνέθεσεν εἰς ὅ-
λιγους ἄνδρας τὴν ἑκτέλεσιν ἐργασίας, ἀλλὰ
κατὰ σώφρονα καὶ ἀσφαλῆ τρόπον. Δὲν ἐτέ-
θη δῆμως ἐκεῖ τὸ ζῆτημα, ἐὰν ἡ ἀμέθεια ἐρ-
γάτους φορτεοκφορτώσεως δύναται καθ' Ἑα-
υτὸν νὰ ιδρύσῃ ἀκαριαίως ἀναξιοπλοΐαν τοῦ
πλοίου.

Εις τὴν δευτέραν τῶν ἀποφάσεων τοῦ ἀνωτάτου δικαστηρίου, ἐγενῆθη ζῆτημα δια πράγματι ἔκρινεν ἀντιθέτως πρὸς τὰ ἐν τῷ ἑφέτειῳ νομολογηθέντα. Ἡ δευτέρα αὐτῆς ἀπόφασις τοῦ ἀνωτάτου δικαστηρίου ἐγένετο πρόδεσος ἀμφιβολίας εἰς τὰ κατώτερα δικαστήρια, κατὰ πόσον ἡ ὅμελεια χειρισμοῦ συνινστᾶ ἀναξιοποίοιαν. Ὑπῆρχαν ἐπὶ τοῦ λόγου τούτου ἀπόφασεις, αἵτινες ἔκριναν δὴ ἡ ἐν λόγῳ ἀπόφασις τοῦ ἀνωτάτου δικαστηρίου ιουθέησης καὶ τὸ δόγμα τῆς ἀκαριστίας ἀναιτιοπλοίας.

Τό έφετείον, δημως, υπεστήριξεν, διτι ένώπιον τού ἀνωτάτου δικαστηρίου είχον τεθῆτρία θέματα καὶ ἐπειδὴ ἔκρινεν διτι ἡ ἐπί τού πρώτου τούτων ἀπόφασις καθίσταται περιττὸν νόο προχρήση καὶ εἰς ἄλλα, δὲν ἀπεφάσισεν ἐπί τού θέματος τῆς λεγομένης ἀκαρίσιας ἀνάδιπλοίσας.

Τό έφετείον ἔκρινε συνεπώς, διτὶ δὲν υπάρχει κρίσις τοῦ ἀνωτάτου δικαστηρίου περὶ τῆς ἀκαριαίας ἀναξιοποιίας, ἥτις θά δημιουργεῖτο ταυτοχρόνως ἐκ τῆς ἀμελούς ἐνεργείας λιμενεργάτου (ἐν προκειμένῳ τοῦ χειριστοῦ τού γερανοῦ), ἐξ ἣς νὰ εύθυνεται ὡς πλοιοκτήτης.

Συνεπώς, κατέληξε τό έφετείον, δέον νὰ θεωρηθῇ ἐν Ισχῇ ή κρατούσα νομολογία, ή ἀντίθετος πρὸς τὸ δόγμα τῆς ἀκαριαίας ἀναισιοποίιας καὶ ἀπέρριψε τὴν ἔφεσιν.

Αγγλική Νομολογία

- Σύμβασις μεταφορᾶς ἐπιβάτου. — 'Απαλλακτικαὶ ρῆτραι ἐν τῷ εἰσιτηρίῳ. — 'Ισχὺς αὐτῶν. — 'Αποδοχὴ τοῦ ἐπιβάτου τῶν ἀπαλλακτικῶν ρητρῶν δι' ἔγγράφου δηλώσεως πρὸ τῆς ἐπιβίβασεως. — 'Η ἐκτύπωσις τῶν ρητρῶν τούτων διὸ μικρῶν τυπογρα-

φικών στοιχείων, δέν κλονίζει τὸ κύρος αὐτῶν. — Ἡ πρὸ τῆς ἐπιβίβασεως δῆλωσις, δι' ἣς ὑποδόλαται ὁ ἐπιβάτης εἰς τοὺς ὄρους τῆς μεταφορᾶς, είναι ἔγκυρος, ἀρκεῖ νὰ παρέχεται δυνατότης λήψεως γνώσεως τῶν ὄρων τούτων.

Τὸ ζῆτημα τῶν ἐντύπων δρῶν τῶν εἰσιτηρίων τῶν ἐπιβατῶν δὲν φάίνεται νὰ ἔλληξεν. Ἀνεξαρτήτως τοῦ προβλήματος τῆς ἐγκυρότητος τῶν δρῶν τούτων, τὸ συνθέστερον πριστινήτουμενον εἶναι, ἐάν τὸ ἐπιβάτης ἔλαβεν ἢ ήδηντο νὰ λάβῃ γνῶσιν τῶν δρῶν τούτων. Οἱ ἐντυποὶ οὗτοι δροὶ, εὐρισκόμενοι ἐπὶ τῆς διποιθίας πλευρᾶς τῶν εἰσιτηρίων, τυπωμένοι διὰ μικρῶν στοιχείων, νῶστε νὰ εἶναι δυσχερῆς ἢ ἀνάγκαιως αὐτῶν, περιέχοντες δὲ πλήθος νομικῶν ἐκφράσεων, εἶναι δυσχερέστατα προσιτοὶ εἰς τὸν ἐπιβάτην.

Προσφάτως έτεθή έκ νέου τὸ ζῆτημα τοῦ-
το ἐνώπιον τῶν ἀγγλικῶν δικαιοστηρίων, εξ
ἀφορμῆς τραυματισμοῦ ἐπιβάτιδος ἐπὶ τοῦ
ὑπέρπερακεανού «Καμπέρα», ἐπισυμβάντος τὴν
ἡμέραν τοῦ ἀπόστολον τοῦ πλοίου ἐκ Σαού-
βαμπτον. Ἡ ἐπιβάτις κατῆλθεν εἰς τὴν αἴ-
θουσαν τοῦ ἑστιατορίου καὶ ἔκάθησεν εἰς τὴν
ὑποδειχθεῖσαν αὐτῇ θέσιν, διε τὸ κάθισμα
κατέρρευσε καὶ ἡ ἐπιβάτις ἐπεσε καὶ ἐκτύ-
πησεν εἰς τὸ ὄπισθιον μέρος τοῦ κρανίου.
Οσον ἀφορεῖ τὴν αἰτιολογίαν τοῦ ἀτυχήμα-
τος, ἀπεδειχθῆ ἐλαττωματικότης τοῦ κα-
θίσματος, μη διηγέρετον νά βαστάσῃ τὴν
κάπως εὐτραφῇ ἐπιβάτιδα.

Εἰς παρομοίας ἀξίωσεις, ἡ ἄμμυνα τοῦ μεταφορέως συγκεντρώνται εἰς τάς ἀπαδλακτικὰς ρήτρας τῶν ἐντύπων δρῶν τῶν εἰσιτηρίων. Ἀντεπεξερχόμενος κατὰ τῶν ἀπαδλακτικῶν τούτων ρητρῶν δὲ ἐπιβάτης, προσδώλει τὸν ισχυρισμὸν δτὶ δὲν δεσμευταὶ ὑπὸ τῶν ἐντύπων τούτων δρῶν, μὴ προσιτῶν εἰς αὐτὸν δι' οὐδόν γε ἀκατέρω ἔξτεθον.

‘Η άνταπάντησης αύτης πόδοκίμησεν ένωπι-
ον των άμερικανικών δικαστηρίων (ύποθεσίς
Λίζι κατά ‘Αλιτάλια 20.6.1968 και Κύρος
Σιλβέστρι κατά της άμτοπλοικής έπαιρίας
‘Ιταλία 6.2.1968). Εις τὴν δευτέρων τῶν ἄ-
νω υπόθεσεών, ἡ ἀμτοπλοική ἔταρια προέ-
βαλεν ἔντασιν παραγραφῆς, ἀναγεγραμμέ-
νης εἰς τινὰ τῶν ἐντύπων δρῶν καὶ κατὰ τὴν
κρίσιν τῆς ἐνστάσεως ταῦτης τὸ ἀμερικανι-
κὸν δικαστήριον έθεωρησεν ἀδάσιμον ταῦτην
ἐπὶ τῷ λόγῳ διτὶ οὐδὲν ἐν τῷ εἰσιτηρίῳ ἐφί-
στα τὴν προσοχὴν τοῦ ἑπιβάτου ἐπὶ τῆς σο-
δαρόττος τῶν ἐντύπων δρῶν, τυπωμένων μὲ
πολὺ μικρὰ στοιχεῖα.

Τό αύτὸν ἐπίχειρίμα προέβαλεν καὶ ἐν τῇ προκειμένῃ δικῇ ὁ δικηγόρος τῆς ἐναγούστης, ἀκύρωμένος κατὰ τῶν ἀπάλλακτικῶν ρήτρῶν. Παρεκτὸς τῶν μικρῶν τυπογραφικῶν στοιχείων, δ' ὧν ἡσαν τυπωμέναι αἱ ἐν λόγῳ ρήτραι, ἰσχυρίσθη διτε περιείχον δρους νομικοὺς καὶ συγκεχυμένους, ὥστε νὰ μὴ εἶναι ὑψερώς κατανοητά, καὶ εἰς τὸν ἔχοντα νομικὴν παιδείαν.

ρεὺς ἐπιθυμή νά̄ ἐνσωματώσῃ εἰς τοὺς ἑντύ-
πους δόρους τῆς μεταφοράς δόρους οἰουδόπτο-
το, όφειλει νά̄ πράξῃ τοῦτο κατὰ τρόπον
εὐαγγένωστον καὶ εὐηπτίτον, παρ' ἔκεινου δ-
στις πρόκειται νά̄ τοὺς ἀναγνώσῃ.

Ἡ ἑνάγουσα, ἔξεταζομένη κατέθεσεν, διτὶ¹
καὶ αὐτὸς οὗτος ὁ ἐπὶ τῷ εἰσιτηρίῳ ὑπάλληλος τῆς ἑταῖρίας τὴν διεβεδαίωσεν, διτὶ²
συμφώνως πρὸς τοὺς δρους τῆς μεταφορᾶς,
ἔλαν τὰ συνέβαινεν ἀτύχημα ἐν τῷ πλοίῳ.
θ' ἀπεζημιοῦτο ὑπὸ τῆς ἑταῖρίας ἔφ' δισον
αὐτῇ θά εὗτύχανεν ὑπαίτιος τοῦ ἀτυχήματος.
Οὐ υπάλληλος, δῆμος, ἔξεταζόμενος, διέφευσε
τοῦτο.

“Η έναγομένη πλοιοκτήτρια συνωμοδύησε την έλαστωματική της τού καθίσματος, ισχυρίσθη δώμα, διτί δέν εύθυνεται εἰς ἀποζημίωσιν, ἐπικαλεσθεῖσα σχετικούς ἀπολλακτικούς δρους τού εισιτρίου.

Ο "Αγγελος δικαστης, ένωπιον του όποιου ζέδεικάσθη η υπόθεση, έκρινεν διτι ο λοχυρισμός της έναγουσής περι των δσων τη επειν ή έπι των ειστηρίων υπάλληλος της έναγουμένης, δεν ήταν δυνατόν να γίνη δεκτός και έκρινεν διτι ήτο μάτιθανος τοισάντη τις στιχομυθία. Ή έναγουσα κατά τὸν δικαστήν, ένεφάνισε, μετά τὴν πτώσιν της, ύστερικήν κρίσιν και κλαίουσα έκραζεν ἐπισανθίμενης διτι ή ἐπαρία θά τῆς πληρώσῃ ἀκριβό τὸ φτύνυμα.

Κατά την κρίσιν του δικαστού, ή έναγουσσα ύπέφερεν έκ «δικαστικής νευρώσεως», διπέρ σημαίνει διτί δὲν θά έθερπευτό, έδ' δύσκολης ύπηρξε δυνατότης δικαστικής διεκδίκησεως της απατήσεως της. «Οσον αφορᾶ αυτήν ταύτην την απατήσιαν, δικαστής έκρινεν διτί έμεγαλοποιήθη αυτή καθ' υπερβολήν. Ασφαλώς δο τάξιχμα προέησε πονός του εἰς την ένάγουσσαν, ασφαλώς διμωρ δχι τάς ύποκειμενικά συμπειπές δασας έξεθεσεν. ή έναγουσσα εἰς τοὺς ιατρούς της.

Τό δικαστήριον έκρινε περαιτέρω, διτή ή απόζημιώσις, έavan υπήρχεν εύθυνή της έταιριας ήταν άνωρχο εις λίρας 1.350 (Η ἐνάγουσα έζητε 50.000 λίρων), έναν προκειμένων διαμερίσας εύθυνη αποκλείεταις κατ' έφαρμογον τριῶν διπλασιακικῶν ρητρῶν ἐν τῷ εἰσιτηρίῳ.

"Ἐπὶ τὸ θέματος τῶν ἀπαλλακτικῶν ρητῶν, τὸ δικαιστῆριον ἔκρινεν διὰ πρὸ τῆς ἐπιβιβίσασεως, ἡ ἐνάγουσα ὑπέγραψεν ἔντυπον, ἐν τῷ δόπιῳ ἐδήλωσε οὗτον ταξιδεύει ὑπὸ τοὺς κανονισμούς καὶ δρους τῆς μεταφράσης. Εἰπενοι γνωστόν, εἴπεν δὲ δικαιστής, διὰ συνήθεως οἱ ἀνθρώποι ὑπογράφουν, ἀνεξαρτήτως τοιαῦτα ἔντυπα, χωρὶς νὰ τὰ ἀναγνώσουν, καὶ λίγαν πιθανώς τούτο συνέδη καὶ ἐν προκειμένῳ. 'Αλλὰ τὸ ἀγγελικὸν δικαιον εἶναι σαφές. Αναγνωρίζει διτοιαῦται ὑπογράφασι ἐπὶ ἔντυπον, δεσμεύονται, ἀρκεῖ νὰ παρεσχέθῃ ἡ ὑπονοτάτης εἰς τὸν ὑπογράφοντα νὰ λάβῃ γνῶσιν τῶν δρῶν καὶ κανονισμῶν.

“Οσοι αφόρετά τα μικρά τυπωγραφικά στοιχεία τών εν λόγω δρών, ήδην υπάρχουν στην έπιδιάστης ή ζητήση Βοήθειαν ή συμβουλήν, τούς περιχρονών αυτῶν. Βάσει τών αίτιολογιών τουών άπειροι θίβηνται ή δύνανται.

N. J. GOULANDRIS LTD.

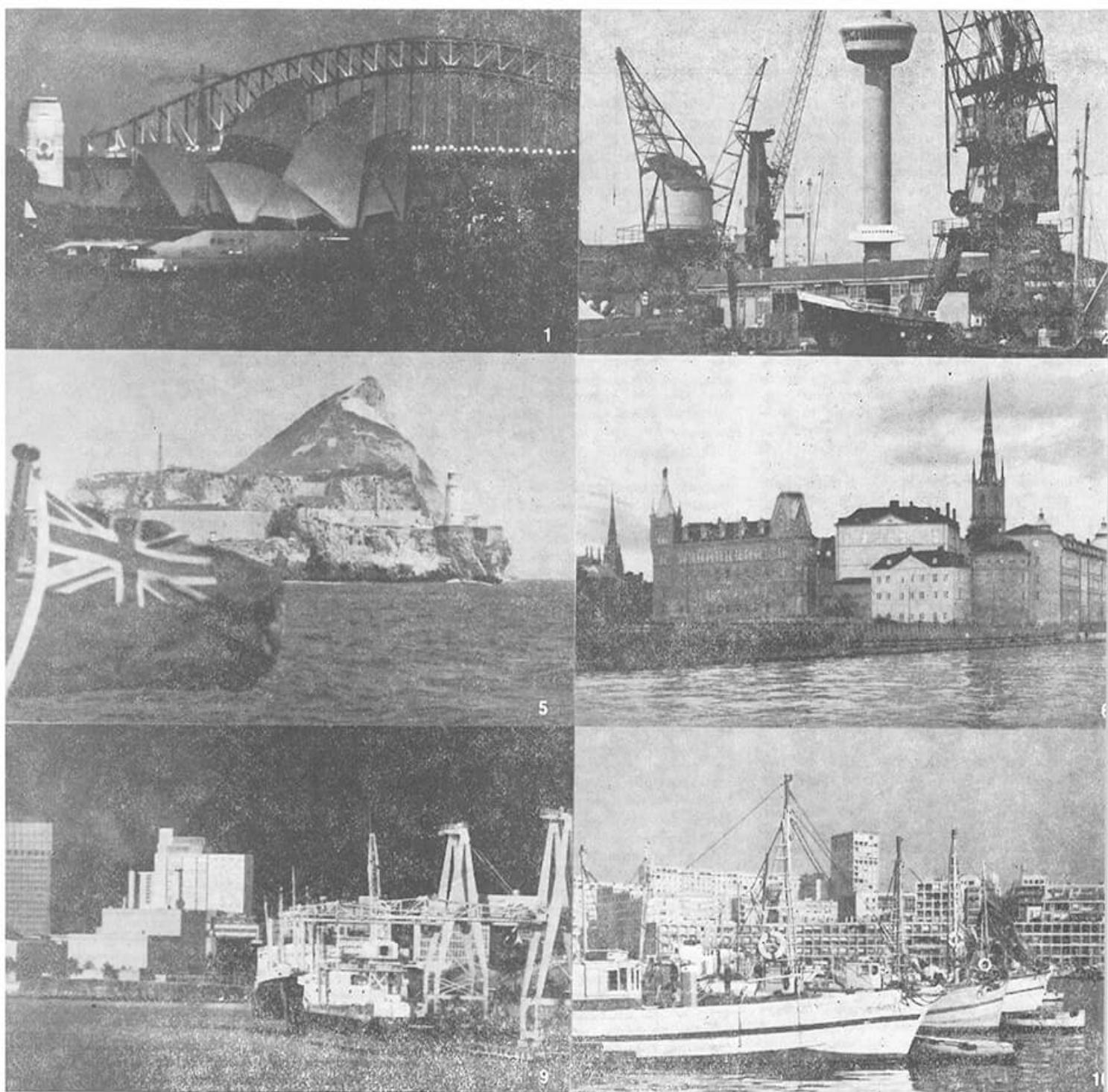
Lee House, London Wall, LONDON E.C.2
CABLE ADDRESS: LANFALL - LONDON - TEL. NATIONAL 8481

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



Πόσα λιμάνια άναγνωρίζετε;

Δώδεκα άπο τὰ 390 σημεῖα παραδόσεως τῶν προϊόντων τῆς Chevron International σ' ὅλον τὸν κόσμο.

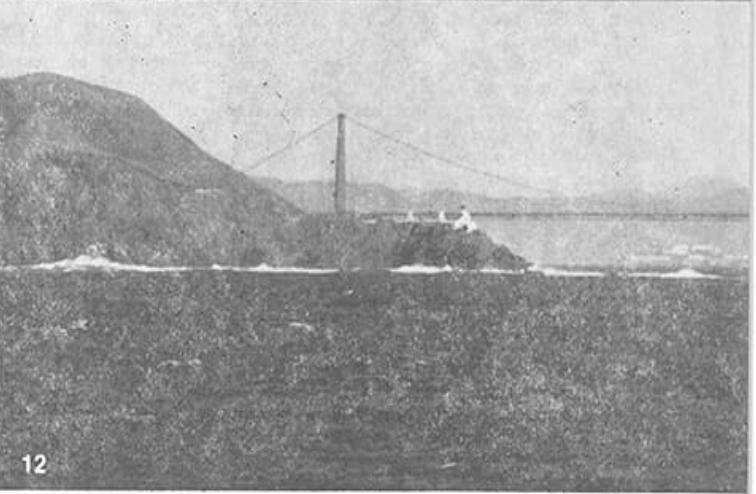
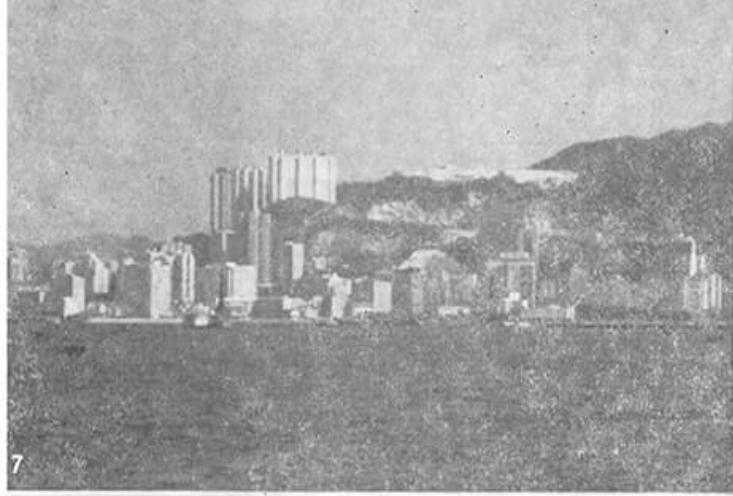
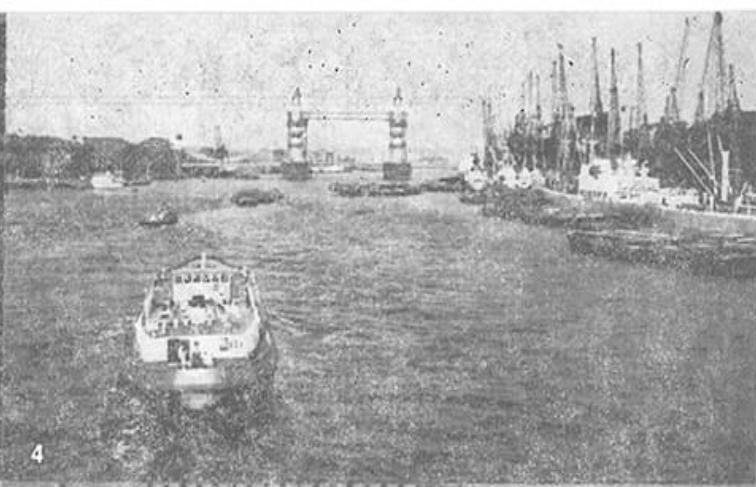
Τη Chevron International είναι πραγματικά Διεθνής. Οι ύπηρεσίες και τὰ προϊόντα τῆς Chevron International διατίθενται σὲ 340 λιμάνια και πάνω απὸ 50 διεθνῆ αεροδρόμια στὸν κόσμο.

Έχουμε ἐπιτύχει τὴ διεθνῆ μας ἀναγνώρισι, τροφοδοτώντας σκάφη ὅλων τῶν ἑθνικοτήτων ἐπὶ 31 χρόνια και ἔξυπηρετώντάς τα ὑπεύθυνα μὲ πετρελαιοειδῆ ἔξαιρετικῆς ποιότητος.

Ἐκδίδουμε τὸν Ὁδηγὸ Τροφοδοσίας Πλοίων τῆς Chevron International ἀπὸ 215 σελίδες, ποὺ περιλαμβάνει πλη-

ροφορίες γιὰ λιμάνια, χάρτες και πίνακες γιὰ μίγματα, μετατροπὲς και χαρακτηριστικὰ 33 ὁρυκτελαίων και πετρελαιοειδῶν.

(“Αν συμμερίζεσθε τὴν ἀγάπη μας γιὰ τὴν θάλασσα, μπορεῖτε νὰ συγκρίνετε τὶς ἀπαντήσεις σας μὲ τὶς ἀκόλουθες: 1. Σύδνεϋ, 2. Ρόττερνταμ, 3. Νέα Υόρκη, 4. Λονδίνο, 5. Γιβραλτάρ, 6. Στοκχόλμη, 7. Χόνγκ - Κόνγκ, 8. Όκλαντ, 9. Χονολούλου, 10. Μασσαλία, 11. Σιγκαπούρη, 12. Σὰν Φρανσίσκο).



Chevron International Oil Company

TEXNIKA OEMATA

Η ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΚΑΤΕΛΑΒΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΕΚΤΑΣΙΝ

ΛΙΣΣΑΒΩΝ, Αύγουστος 1969.—

Εις την Μαργκέυραν ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς δόχης τοῦ ποταμοῦ Τάγου ή Πορτογαλία ὑψωσε τὴ σημαίαν τοῦ πρώτου ἀλαντικοῦ κέντρου ναυτικῶν ἐπισκευῶν. Κατὰ τὴν περιόδον ἐνὸς καὶ ἡμίσεος ἔτους τὰ ναυπηγεῖα ΛΙΣΝΑΒΕ, μετὰ μίας σιωπήλην ἀπάρχην, εὐρίσκονται ἐν πλήρει δραστηριότητι μὲ τὰς δύο ἐκ τῶν παγκοσμίων μεγαλυτέρων δεξαμενάς των. Μίας 350 μ., μήκους καὶ 55 μ. πλάτους, ικανῆς νὰ δεχθῇ σκάφη ὑπέρ τοὺς 300.000 τόνους d.w. καὶ τῆς ἑτέρας 266 μ. μήκους καὶ 42 μ. πλάτους, διὰ σκάφη ὑπερβαίνοντα τοὺς 100.000 τόνους. Τὰς ἐγκαταστάσεις τῆς ΛΙΣΝΑΒΕ συμπληροῦν κρηπιδώματα διὰ τὴν σύγχρονον παραβολῆν 6—8 σκαφῶν ἄνω τῶν 100.000 τόνους d.w. χερσαίᾳ, ἐπιφάνειᾳ 300.000 τετραγωνικῶν μέτρων, γερανοῖς ἥρδαις καὶ πλωτοῖ, ρυμούλκα, διὰ νὰ ἔξυπηρτησον μίαν τῶν πλέον συγχρόνων θιομηχανῶν. Τὸ ἔργοτοπεχικὸν προσωπικὸν τοῦ ναυπηγείου ἀποτελεῖται ἐκ 4.300 ἀτόμων, ἐκ τῶν διποίων αἱ 2.000 ἀσχιλοῦνται εἰς τὸ Βόρειον Ναυπηγεῖον (διάδειται 4 μικροτέρας δεξαμενάς, ἐκ τῶν διποίων ἡ μεγαλυτέρα ἀναλογεῖ εἰς μονάδας 18.000 τόνους) καὶ 2.300 εἰς τὸ Νότιον Ναυπηγεῖον.

Ἐπὶ μακρὸν ἡ Πορτογαλικὴ ἐπισκευαστικὴ θεομηχανία παρέμενεν εἰς χαμηλὴν στάθμην μὲ τὴν δραστηριότητα αὐτῆς περιοριζόμενην εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς Ἑπικής ναυτιλίας καὶ μὲ τὴν καλὴν τῆς εἰδίκευσιν εἰς δι, τι ἀφεώρα τὸν ἀλιευτικὸν στόλον.

Ἡ ἀνάπτυξις ἥρξατο ἀπὸ τοῦ 1967, ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν Σουζῶν Τεχνικῶν, καὶ εἰς μεγάλην πλέον κλίμακα διὰ τῆς λειτουργίας τῶν ναυπηγείων τῆς Μαργκέυρα, προοριζόμενων νὰ φθάσουν ἐντὸς βραχέος χρόνου εἰς ἐν τῶν μᾶλλον συναγωνιστικῶν κέντρων πρὸς ἔξυπηρτέστην τῶν πετρελαιοφόρων καὶ τράμπτων μεγάλων καὶ μεγίστων διαστάσεων.

Τὰ ἐπιτευχθέντα ἀποτελέσματα εἶναι ἡδη ἐντυπωσιακά. Κατὰ τὸ 1968 τὰ ναυπηγεῖα ΛΙΣΝΑΒΕ ἐφιλοξένησαν εἰς τὰς δεξαμενάς των τὸ 9% τοῦ παγκοσμίου στόλου, (μονάδες ἄνω τῶν 10.000 d.w.), ἥτοι συνολικῶς 139 μονάδας ἀντιστοιχούσας εἰς 8,9 ἐκατομύρια τόνους. Τὸ ποσοστὸν αὐτὸ ὑψώνται εἰς 19% (56 μονάδες 4,6 ἐκατομ. τόνουν) ἐάν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν δὲ παγκόσμιος στόλος τῶν πλοίων διλκῆτος ἀνώ τῶν 70.000 τόνους καὶ εἰς 30% (91 μονάδες 6,2 ἐκατομ. τόνουν) εἰς δι, τι ἀφορᾷ τὸ Σκανδινανικὸν στόλον τῶν ἄνω τῶν 10.000 τόνουν.

Τὸ προβάδισμα τῶν Σκανδινανικῶν σημαίων εἶναι συνδεδεμένον μὲ τὸν χαρακτηρισμὸν τῆς ΛΙΣΝΑΒΕ, διότι πρόκειται εἰς τὴν πραγματικότητα περὶ μίας διομηχανίας συνδεδεμένης μὲ συνεργασίαν καὶ τεχνικὴν συμβολὴν ναυπηγείων δημοσίας τὰ 'Ερικοπέργκ, Κόκουμ, Νεδερλάντες, Ροττερντάμος καὶ Ούλτρον. Τὸ προσωπικὸν τῆς ΛΙΣΝΑΒΕ ἔχει ἀλλού ἐν δῷψι τὰ ναυπηγεῖα τοῦ ΜΑΛΜΟ, ΓΚΟΤΕΝΒΟΥΡΓΚ, ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ, ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ καὶ ΣΙΕΝΤΑΜ.

Ἡ ἀπαρχὴ ὑπῆρξεν ἀπλῆ. 'Ἡ ἐκμετάλλευσις τῆς γεωγραφικῆς θέσεως τῆς Λισσαβῶνος ἐπὶ τῆς μεγάλης δόδον μεταφορῶν πετρελαίων καὶ τῶν σπουδαιοτέρων δόδων ἀνεφοδισμοῦ εἰς τρώτας διομηχανικάς ὥλας ἀπετέλεσε τὴν δάσιν. Τὰ ὀλονέτη μεγαλύτερα σούπερ τάκερς καὶ τὰ σχεδόν γιγαντιαῖς μπάλκας κάρριερς είχαν ἀνάγκην μιᾶς ΛΙΣΝΑΒΕ καὶ ἡ ΛΙΣΝΑΒΕ ἐκάλυψεν αὐτήν. 'Αμοιβαία ἀ-

πόδωσις ἡτις διὰ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Λισσαβῶνος μετεφράσθη εἰς ἔκδοσιν λογαριασμῶν, ἀναφερούμενων μόνον εἰς ἐπισκευάς ἔξων σκαφῶν, τῶν διποίων τὸ σύνολον ἀνήλθεν εἰς τὸ ποσὸν περιποτῶν τῶν ἔξι ἐκατομύριων λιρῶν Ἀγγλίας.

Κατὰ τὸ 1968 ἡ ΛΙΣΝΑΒΕ ἐπραγματοποίησε κατανάλωσιν χάλυβος 5.577 τόνων, ἐκ τῶν διποίων 3.698 ἱναλώθησαν ὑπὸ τοῦ νοτίου ναυπηγείου καὶ 1879 ὑπὸ τοῦ βορείου. Τὸ πρώτον κατηνάλωσεν εἰς σημαντικὸν ποσοστὸν δι' ὑπερκατασκευάς ἐπὶ ἑνὸς πετρελαιοφόρου 80 χιλιάδων τόνων καὶ διαφόρους ὥλλας κατασκευάς δημοσίας εἰς πλωτὸς γερανός, ἀνυψωτικῆς δυνάμεως 100 τόνων. Τὸ βόρειον Ναυπηγεῖον ἀπηχολήθη ειδικῶς κατὰ τὸ δεύτερον ἔχαμηνον δι' ἐπισκευάς, ἐπιθεωρήσεις κλάσεως καὶ ἐκσυγχρονισμούς. Τὸ τελευταῖον ὑπογραφέν συμβόλαιον ἀφορᾷ εἰς τὴν κατασκευὴν δολδῶν πρώτων.

Μεταξὺ τῶν πλέον παραδόξεων ἐργασιῶν, ἀς ἀνέλαβεν ἡ ΛΙΣΝΑΒΕ κατὰ τὸ 1968, περιλαμβάνεται, πέραν τῶν ἐπισκευῶν 182 σκαφῶν, ἡ προκατασκευὴ καὶ τοποθέτησις ἔξδρας προσωνήσεως ἐλικοπέρων βάρους 74 τόνων δι' ἐν τάκερ 120.000 τόνων d.w. καὶ ἡ κατασκευὴ καὶ τοποθέτησις 10 καλυμμάτων κυτῶν 28 τόνων ἐπὶ ἐνὸς 'Οἰλ μπάλκα κάρριερ.

Τὰ μεγαλύτερα σκάφη, ἀτινα ἐφιλοξενήθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα ἡσαν τὰ τάκερς «Εσσο Μέρτσια» 170.000 τόνων d.w. «Μπεργκενχάδεν» καὶ «Μόλτα» 150.000 τόνων d.w. Τὸ «Μακόμας» 207.000 τόνων ἐξετέλεσεν ἐπισκευάς ἐπὶ πετρελαίου. Κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ 1969 ἐδεξαμενίσθησαν παρὰ τῆς ΛΙΣΝΑΒΕ τὰ «Μελάνια» 212.00 τόνων, «Μαρίσα» 207.000 τόνων καὶ «Φερχάδεν» 215.000 τόνων. Τὸ δύο γιγαντιαῖα πετρελαιοφόρα «Γιουνιδέρ Αϊρλάνδη» καὶ «Γιουνιδέρ Κουβεΐτ» ἐξησφαλίσαν θαυμασίαν δάσιν ἐκεὶ δημοσίας τοῦ ιδρύθη ἀποθήκη ἀνταλλακτικῶν δι' αὐτὰ καὶ δημοσίας ἔχουν ἐξασφαλίσει ἀνοικτῆς ἡμερομηνίας προϊότησίν διὰ πάσαν ἀνάγκην των.

'Εκτὸς τῆς ΛΙΣΝΑΒΕ εἰς τὴν Πορτογαλίαν ὑπάρχουν καὶ μικρότερα ναυπηγεῖα τὰ στοιχεῖα τῶν διποίων εἶναι τὰ κάτωθι : Ναυ-

πηγεῖον Πάρρου καὶ Υιοί, ὅπερ, ἐργάζεται ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῆς ΛΙΣΝΑΒΕ καὶ ἐπεσκεύασε κατὰ τὸ 1968 39 πολεμικά σκάφη 40.250 τόνων καὶ 134 ἐμπορικά καὶ ἀλιευτικά 282.000 τόνων. Ναυπηγεῖον ΑΡΓΚΥΜΠΕ·Υ· είργασθη ἐπὶ 170 σκαφῶν εἰς τάς ἐν τῷ λιμένι τῆς Λισσαβῶνος ἐγκαταστάσεις του καὶ ἐπὶ 45 σκαφῶν εἰς τὰς παρὰ τὰς ἐκβολάς τοῦ Τάγου τοιαύτας. Διὰ τὴν δραστηριότητα τῶν ναυπηγείων Σ. ΧΑΣΙΝΤΟ καὶ ΜΟΝΤΕΓΚΟ ως καὶ ΒΙΑΝΝΑΝΤΟ ΚΑΣΤΕΛΟ δὲν ὑπάρχουν στοιχεῖα.

Σήμερον εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις τῆς ΛΙΣΝΑΒΕ ἐμφανίζεται ἡ Δανικὴ σημαία ἐπὶ τριῶν τάκερς τῆς ΜΑΕΡΣΚ, ἐν δῶλῳ δὲ εύρισκονται ὑπὸ ἐπισκευὴν 8 μονάδες. 'Ως λέγεται, ἔχει ἐξασφαλισθῆ πλήρης ἀπασχόλησις δι' ὀλόκληρον τὸ ἔτος, ἐνώ συγχρόνως ἀπεφασίσθη, μὲ τὴν συνεργασίαν ἔνουσ κεφαλαίου, καὶ ἡ κατασκευὴ τρίτης δεξαμενῆς ικανῆς νὰ δεχθῇ τὰ γιγαντιαῖα πετρελαιοφόρα τῶν 500.000 τόνων, (κόστος 10 ἑκατομ. δολαρία), μὲ πρόδηλευν καὶ περαιτέρω αὐξήσεως τῆς ικανότητος τῆς δεξαμενῆς.

Εἰς τὴν Πορτογαλίαν ἔχει γίνη πλήρως ἀντιληφτή ἡ σημασία ἡν ἔχει διὰ τὴν Ἐθνικὴν οἰκονομίαν ἐνὸς τόπου ἡ ἔξαγωγὴ ἐξεικουμένης ἐργασίας καὶ μέχρι ποιού σημείου ἔξαρτάται ἡ ζωὴ ἐνὸς λιμένος ἐπὶ τῆς ικανότητας αὐτοῦ δημοσίας ικανοποιήση πάσας τὰς ἀπατήσεις τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας.

Θὰ λεχθῇ διτὶ ἡ Λισσαβῶνα είχε τὴν τύχην νὰ ἀρχίσῃ ἐπὶ τοῦ μηδενὸς ἀπηλαγμένην ἐκ τῶν ἐμποδίων ἀτινα τὸ παρελθόν παρεμβολαῖς δημοσίας διὰ τὸ παρόν. 'Αλλ' ὑπῆρξεν καὶ ἐν κλίμα ἀσφαλείας διὰ τὸ ιδιωτικὸν κεφάλαιον ἐπιτρέψαν εἰς αὐτὸ νὰ προδῆ εἰς τὰς ἀναγκαιούσους ἐπινδύσεις.

'Εξ αντικειμενικότητος δέον νὰ σημειωθῇ διτὶ αἱ κοινωνικαὶ συνθήκαι τῶν ἐργατῶν τῆς Λισσαβῶνος εύρισκονται εἰς πολὺ κατώτερον ἐπίπεδον τῶν ὥλλων χωρῶν. Δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ περισυλλεγούν ἀκριβεῖς ἀριθμοῖς ἐπὶ τῶν ἡμερομισθίων. Πάντας αὐτοῖς δὲν παρουσιάζονται υψηλά. 'Εξακολουθοῦν νὰ δημιουργηθοῦν διὰ τὴν λιτότητα τοῦ Πορτογάλου, ὥλλα τούτο δημοιάζει πρὸς τὴν ιστορίαν τοῦ ἔνδικου ἐνδύματος τῆς περιοχῆς, τὸ διποίον ὀρισμένοι λαοὶ ἔχασαν ἀσκολουθῶν νὰ φέρουν, διότι δὲν ἔχουν τὰ μέσα νὰ ὁγοράσουν ἔνδυμα διάφορον αὐτοῦ.

'Εκείνο δητερ παραμένει ὡς γεγονός, εἰται διτὶ ἡ μή ίδρυσις μεγάλων ὀργανισμῶν διὰ καθιστά δύσκολον τὸν συναγωνισμὸν τῶν χωρῶν αἵτινες δὲν διαθέτουν τοιούτους..

π.γ.



ULYSSES

ΤΑΚΤΙΚΗ ΜΗΝΙΑΙΑ ΓΡΑΜΜΗ

ΨΥΓΕΙΩΝ - ΠΛΟΙΩΝ

ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ - ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ

μεταφοράς κατεψυγμένων κρεάτων καὶ λοιπῶν παρομοίων φορτίων καθὼς καὶ ξηρῶν τοιούτων καὶ ἐπιστροφῆς ἐξ 'Ελλάδος

BRAZILIAN - ARGENTINIAN

γενικῶν φορτίων καὶ φρούτων

"ULYSSES ISLAND": 'Υπὸ φόρτωσιν Μπουένος "Αὔρες 5/8 Αύγουστου 1969.

"Αφίξις Πειραιᾶ 1-5 Σεπτεμβρίου 1969.

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

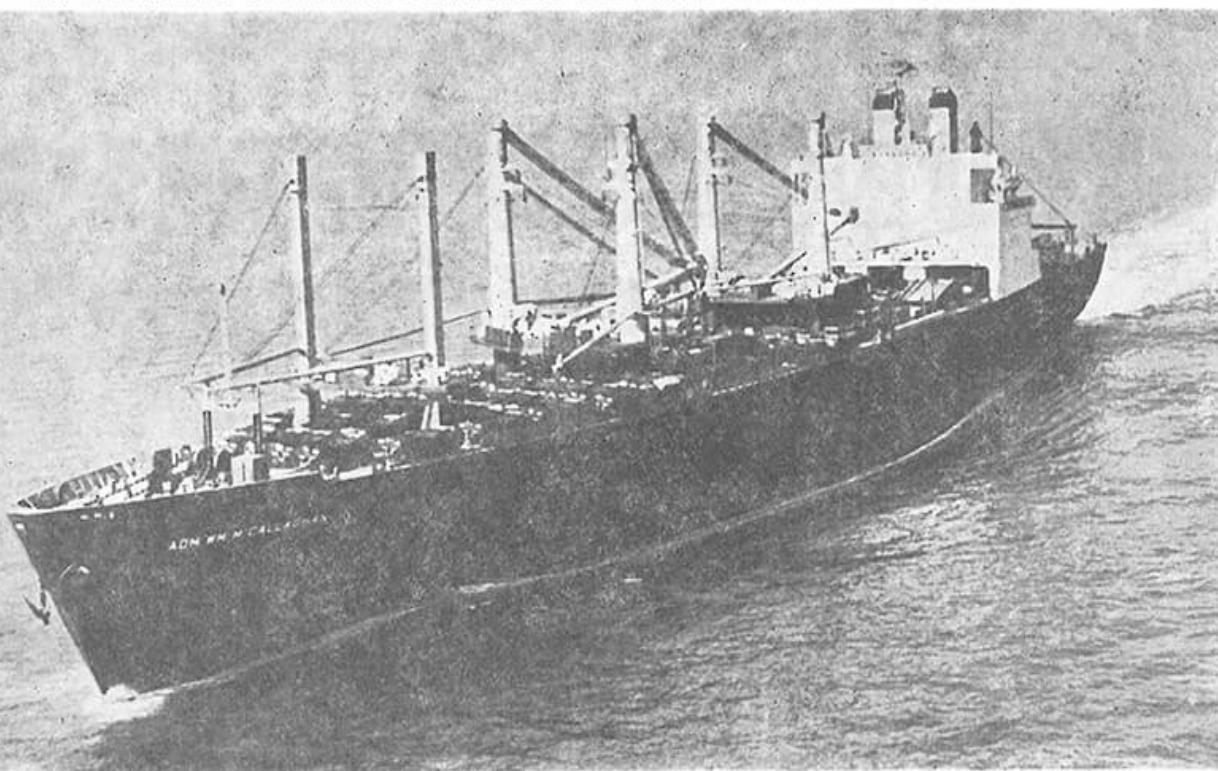
Πράκτορες ἐν 'Ελλάδι: I. ΠΑΡΑΣΧΟΣ, Μέγαρον Ναυτιλίας - Πειραιεὺς

Tηλέφ. 411.371, 474.216, 474.126

"Αφίξις Πειραιᾶ 28 Αύγουστου ἐκ Μπουένος "Αὔρες καὶ Μούτεδίδεο.

'Αναχώρησις διὰ Βραζιλίαν καὶ Μπουένος "Αὔρες 2 Σεπτεμβρίου.

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ ΑΕΡΙΩΘΟΥΜΕΝΟΝ «ADMIRAL WILLIAM M. CALLAGHAN»



Είναι φορτηγόν πλοίον, μήκους 694 ποδών και έκτοπισματος 24.000 τόνων, πρωτοσμένον διά μεταφοράς δύχημάτων πάσης φύσεως, άλλα και κοινών φορτίων. Είναι άμερικανικόν και δυναμάζεται «Admiral William M. Callaghan».

Είναι τὸ μεγαλύτερον και τὸ ταχύτερον ἀπὸ τὰ πλοῖα ποὺ κινοῦνται μὲν ναυτικούς ἀεριοστροβίλους καὶ τὸ πρότον ἐμπορικὸν σκάφος, ποὺ χρησιμοποιεῖ τὸ σύστημα αὐτὸν κινήσεως. «Ησχολήθημεν ἐπ' αὐτοῦ καὶ εἰς προηγούμενον τεύχος.

Κατεσκευάσθη διά λογαριασμὸν τῆς άμερικανικῆς κυβερνήσεως ἀπὸ τὰ ναυπηγεία «Σάνα καὶ τὸ ἔκμεταλλεύεται ή «Ἀμερικανὸν Ισμπράντσεν Λάΐνς».

ΔΙ' ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΩΝ ΤΟ «ΚΡΑΤΕΙ»

Μέγα Ισπωνικὸν ναυπηγείων μελετᾶ τὸν έξοπλισμὸν τῶν σούπερ τάνκερς τῶν 200 ἔως 250.000 τόνων δι' ὑποδρυχίων ἀλεξιπτώτων, τὰ δποία θὰ ὑποδοθοῦν τὸ κράτημα τοῦ πλοίου εἰς περίπτωσιν ἐπειγούσης ἀνάγκης.

Τὸ ναυπηγείον τῆς «Μίτσουμπίσι» ἀνεκοίνωσεν διτ: θὰ ἔξοπλίσῃ πειραματικῶς ἐν σκάφοις τῶν 200.000 τόνων δ.ώ. δι' 8 ἀλεξιπτώτων ἐκ νάυλον. «Η μέθοδος αὕτη θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἐντὸς δύλιγων δευτερολέπτων μείωσιν τῆς ταχύτητος κατὰ τὸ ἐν τέταρτον.

ΤΡΙΑ 500 ΧΙΑ. ΤΟΝΝΩΝ !

Τρία ὑπερμεγέθη σκάφη, χωρητικότητος 500.000 τόνων δ.ώ. ἔγγραφει εἰς τὸ «Ἐλληνικὸν Νηολόγιον ὁ Οίκος τῶν κ.κ. Υἱῶν Π. Γουλανδρῆ». Οἱ ἔδω ἐκπρόσωποις ἐπεσκέψθησαν τὸν ἐγγράφον κ. Θ. Παπαγγελόπουλος ἐπεσκέψθησαν τὸν ἐγγράφον τὸν ἐπιτρέποντα τὸν πλοϊοκτήτην κ. Θ. Χολέθαν καὶ ὑπέβαλεν αἰτήσεις διὰ τὴν νηολόγησιν τῶν ἔξης ναυπηγουμένων εἰς τὰ Ισπωνικὰ ναυπηγεία μονάδων:

Τῶν τάνκερ - μαρμούθ «Ἀνδρος Ἀπόλλων» καὶ «Ἀνδρος Τέξας» χωρητικότητος ἑκάστου 212.000 τόν. δ.ώ. καὶ τοῦ μικτοῦ σκάφους (μεταλλοφόρου/πετρελαιοφόρου) «Τορούντο» 73.000 τόν. δ.ώ. «Ἀπαντα τὰ σκάφη θὰ παραδοθοῦν περὶ τὰ τέλη τοῦ 1969.

«Ο κ. Υπουργὸς ηγαρίστησε τὸν κ. Παπαγγελόπουλον διὰ τὴν ὄμαδικὴν ἔγγραφὴν

Τὸ πλοῖον αὐτὸν χρησιμοποιεῖ διὰ τὴν κίνησιν του δύο διδύμους ναυτικοὺς ἀεριοστροβίλους «Pratt» καὶ «Witney».

Ἄντοι οι κινητήρες παρέχουν ἀξονικὴν ίσχυν 50.000 ίππων καὶ ἐπιτρέπουν εἰς τὸ «Admiral Callaghan» νὰ ἐπιτυγχάνῃ ταχύτητα ἄνω τῶν 25 κόμβων, μὲν ὅστινα ἐνεργείας 6.000 μιλίων.

Ἐκτὸς ἀπὸ τὴν ὑπεροχὴν εἰς ισχὺν καὶ ταχύτητα, ὁ ναυτικὸς ἀεριοστροβίλος, τύπου FT4 ἐπιτρέπει ταχείας ἐκκινήσεις καὶ ἀμεσον ἀνταπόκρισιν εἰς τοὺς χειρισμούς. «Ἐπειδὴ δὲ είναι ἀπλούστερος καὶ πολὺ μικρὸς εἰς δύκον ἀπὸ τὰς συνήθεις μέχρι τούδε μηχανάς προώσεως, ἡ χωρητικότης τοῦ πλοίου διὰ μεταφορὰν φορτίου αὐξάνεται κατὰ 10% πε-

ρίου. Ής ἐκ τούτου, ἡ σχεδίασις τοῦ «Admiral Callaghan», εἰδικῶς διὰ τὴν μεταφορὰν αὐτοκινουμένων τροχοφόρων διηγούλωνθή ἔχαιρετικῶς.

Τὰ τροχοφόρα, αὐτοκινούμενα εἰσέρχονται καὶ ἔξερχονται τοῦ πλοίου ἀπὸ ἵνα πρύμναιον καταπέλτην, καθὼς καὶ ἀπὸ μεγάλας μπούκαπότρας, αἵτινες ὑπάρχουν εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου.

Φυσικά, είναι δυνατή ἡ μεταφορὰ καὶ κάθε ἄλλου φορτίου, εἰς χῦμα, εἰς κιβώτια καὶ δοχεῖα πάσης φύσεως, εἰς πάλλετς, κοντέινερς κ.λ.π., μέσω ἀνοίγματος πρὸς τὸ κύτος καὶ μὲ τὴν βοήθειαν πολλῶν ισχυρῶν γερανῶν. «Η αὐτοματοποίησις είναι πλήρως ἐφορμοσμένη.

«Ἀκούιλον», 9.000 κυβικῶν μέτρων, διπέρ εἶναι ἐν ἑκ μιάς σειρᾶς δκτῶ δμοίων σκαφῶν παραγγελθέντων ὑπὸ ἐπτά διαφόρων πλοιοκτητῶν, ἐν τῶν δποίων οἱ ἔξ Γάλλοι.

Τὸ γαλλικὸν τοῦτο σκάφος χαρακτηρίζεται ως λίαν ἐνδιαφέρον. Τοῦτο δρεῖται ἀφ' ἐνὸς εἰς τὸ γεγονός διτ: ἔξ Γάλλοι, οἵτινες είναι γνωστοὶ ως οἱ μᾶλλον ἀτομικοίσται, ἐδέχθησαν νὰ παραγγείλουν δμοία σκάφη, ἀτινα ἀπεδείχθησαν ως τέλεια λίαν ἐπιτυχούς σχεδίασεως, καὶ ἀφ' ἐτέρου διότι τὸ «Ἀκούιλον» είναι τὸ μᾶλλον ἐκτεταμένως αὐτοματοποιημένων πλοίον τοῦ κόσμου.

Οἱ ἡλεκτρονικῆς ὑπολογιστῆς του, δστις φυσικὰ ἐλέγχει καὶ χειρίζεται ἔξ ἀποστάσεως (ἀπὸ τῆς γεφύρας) τὰς συνήθεις ὑπηρεσίας, ως οἱ πρωστήριαι μηχαναί, οἱ ἡλεκτρογεννήτριαι, οἱ ψυκτικὴ ἐγκατάστασις καὶ τὰ βοηθητικὰ ὡτῶν ἔχει περιλάβει καὶ νέα «στοιχεῖα», οἵτως δστε ἀριθμὸς προβλημάτων νὰ κατευθύνεται ὑπὸ αὐτοῦ. Δύναται νὰ λειτουργῇ κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα νὰ καθορίζῃ τὸ στίγμα τοῦ πλοίου ἐν πλῷ, νὰ καθορίζῃ τὴν πορείαν καὶ τέλος νὰ καθορίζῃ την σμεία όλέγχου κατὰ τὰς προσεγγίσεις εἰς τὴν ξηράν.

Χάρις εἰς αὐτὴν τὴν διασφαλιστικὴν ἀπὸ συγκρούσεων ἐπινόησιν, η πορεία τοῦ «Ἀκούιλον» ἐμφανίζεται συνεχῶς ἐπὶ πλαισίου.

«Ἀργύτερον, χάρις εἰς τοὺς δορυφόρους, η θέσις τοῦ πλοίου θὰ ἔγγραφηται αὐτομάτως ἐκάστην δρων η κάθε δύο δρας.

Τὸ «Ἀκούιλον» καὶ τὰ ὀδελφά αὐτοῦ σκάφη συνημμολογήθησαν εἰς τὴν Δουνυκέρκην, ὑπὸ τῶν ναυπηγείων Φράνς Ζιρόντ.

ΤΑ ΠΛΕΟΝ ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΣΚΑΦΗ

Τελευταίως παρεδόθη τὸ πλοῖον - ψυγεῖον

SOCIEDAD ESPANOLA DE CONSTRUCCION NAVAL

HEAD OFFICE: MADRID

SHIPREPAIRERS

SHIPREPAIR FACILITIES

AT BILBAO DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 15.000 TONS D.W.

AT SANTANDER DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 50.000 TONS D.W.

AT CADIZ DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 13.000 TONS D.W.

SHIPBUILDERS

TANKER SHIPS UP TO 97.000 TONS

CARGO SHIPS - REFRIGERATED SHIPS

SPECIAL PURPOSE SHIPS

PASSENGER SHIPS

DIESEL ENGINE BUILDERS

UNDER LICENSE OF SULZER, B&W, STORK, WERKSPoor

SHIPS EQUIPMENT MANUFACTURERS

LIPS PROPELLERS - ATLAS WINCHES ETC.

REPAIRING COMMERCIAL SERVICE

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

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ - REPRESENTATIVES:

ΕΙΣ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

GOURDOMICHALIS & CO LTD

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS E.C.3.

Teleg.: ADELFIa, LONDON. Telephone : AVENUE 7206.

TELEX: 24288

ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΛΑΚΩΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Ε.Π.Ε.

AKTH MIAOUΛH 51

ΤΗΛ. 429.333, 423.112 - ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: ΑΔΕΛΦΙΑ



'Η Αμερικανική Ναυτιλία

**Ο ΜΕΓΑΣ ΑΣΘΕΝΗΣ. — ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΖΕΤΑΙ Η ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΣ ΤΗΣ.
— ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΝΙΕΟΝ. — ΣΤΡΟΦΗ ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ. —
ΑΜΦΙΤΑΛΑΝΤΕΥΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ. — ΔΙΠΛΑΣΙΑ ΤΑ ΧΥΔΗΝΑ
ΦΟΡΤΙΑ ΕΝΤΟΣ 25ΕΤΙΑΣ**

Ο Πρόεδρος Νίξον, εις λόγον του τῆς 18ης Μαρτίου σπάως κηρύξτη τὴν 22αν Μαΐου ώς 'Εθνικήν 'Ημέραν τοῦ 'Έμπορικού Ναυτικού τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, είχεν εἶπεν:

«Τὸ 'Έμπορικὸν Ναυτικὸν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ὄφειλει νὰ προβάλῃ τὴν οἰκονομικὴν ισχὺν τοῦ ἔθνους ἀνά τὸν Κόσμον ἐν καιρῷ εἰρήνης καὶ νὰ χαρίζῃ εὐκινητρίαν εἰς τὰς ἔθνικὰς δυνάμεις εἰς περιόδους ἐκτάκτους ἀνάγκης. Τὰ συγκροτούντα αὐτὸς σκάφη ὄφειλουν νὰ μᾶς καθιστοῦν ίκανοὺς ὅπως συναγωνισθῶμεν ἐπιτυχῶς εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον καὶ ὅπως μεταφέρωμεν καὶ ἀνεφοδιάζωμεν τὰς 'Ἐνόπλους Δυνάμεις μας πρὸς ὑπεράσπισιν τῆς ἐλευθερίας...».

» 'Η οἰκονομικὴ εὐημερία καὶ αἱ ἀμυντικαὶ ικανότητες τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἀπειτοῦνται ώς ζωτικὴν προϋπόθεσιν τὴν ὑπαρξιν ισχυροῦ καὶ εὐημεροῦντος ἐμπορικοῦ στόλου...».

Ἐν συνεχείᾳ τοῦ ἀνωτέρῳ λόγου ἀνεμένετο — καὶ δὴ ἀπὸ τῶν μέων τοῦ παρελθόντος Μαΐου — ἡ ὑποδολὴ εἰς τὸν Πρόεδρον Νίξον πρὸς μελέτην ἐνδός προγράμματος ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ἐκ μέρους τῶν ἀρμόδιων διὰ τὰς ζητήματα τῆς 'Έμπορικῆς Ναυτιλίας τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν Κυβερνητικῶν ὑπηρεσιῶν.

Μέχρι στιγμῆς δὲν ἔγνωσθη καθ' οἰονδῆποτε τρόπον τὸ περιεχόμενον τοῦ τοιούτου προγράμματος. 'Ἐν ἀναμονῇ σχετικῆς ἀνακοινώσεως, ὑπομιμήσκοται τὰ κύρια σημεῖα ἐκ τοῦ προεκλογικοῦ λόγου τοῦ Προέδρου Νίξον ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ἐνδεικυομένης Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς — λόγον τὸν ὅποιον ἔξεψωνται εἰς τὸ Σάπτελ τὴν 25ην Σεπτεμβρίου 1968:

Η «δραματικὴ Ἐλλειψις ισορροπίας» εἰς τὴν κατάστασιν τοῦ 'Έμπορικού Ναυτικού τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, ώς καὶ ἡ 'κατάδηλης Ἐλλειψις μπάλκ κάρριερς,

Η ἀσκήσις μεγαλυτέρου ἐπί τῶν ίδιων φορτίων τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, οὐχὶ μόνον διὰ λόγους συναγωνισμοῦ, ἀλλὰ καὶ λόγῳ τῆς δυνατῆς συμβολῆς τῶν 'Αμερικανικῶν πλοίων εἰς τὸ ισοζύγιον πληρωμῶν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν.

Η «ἐπιβαλλομένη αὐξησις εἰς 30% καὶ ἐπιτάχυνσις τῆς αὐξήσεως» τῆς συμμετοχῆς 'Αμερικανικῶν πλοίων εἰς τὰς μεταφορὰς ὅτι 'έξωτερικοῦ ἐμπορίου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἀπὸ τοῦ παρόντος χαμηλοῦ ποσοστοῦ 5 - 6% — διὰ καταλλῆλου ναυπηγικοῦ προγράμματος.

ησιν τοῦ 'Έμπορικού Ναυτικού τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν.

Η κατάστασις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, ἥτις ὑπεκίνησε τὸν ἀνωτέρω λόγον τοῦ Προέδρου Νίξον χαρακτηρίζεται ὡς κρίσιμος, διότι, ἐνῷ ἀπὸ τῆς θεσπίσεως, τὸ 1936, τοῦ Νόμου περὶ 'Έμπορικού Ναυτικού ὃ σύγκος τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου ώς καὶ ἡ ἐκτασίς τῶν στρατιωτικῶν ἀνά τὴν ύψηλον ὑποχρεώσεων τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ηὔξησθαν τρομακτικά, ὃ ὑπὸ 'Αμερικανικῆν σημαίαν ἐμπορικὸς στόλος ἀντὶ τῆς ἀκολουθῆ τῆς τοιαύτην αὐξησιν ἔχηκολούθει νὰ ἐπιδεινούνται ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ἡλικίας, ἀποδοτικότηος καὶ γοήτρου.

ΣΤΟΛΟΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΤΡΑΜΠΙΣ

Ἐν τῷ μεταξὺ καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ ιδιωτικοῦ τομέως κατεβάλλοντο ἐντατικαὶ καὶ ἀποδοτικαὶ προσπάθειαι πρὸς ἀσυγκρότησιν τοῦ 'Αμερικανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου —καὶ ἀνεύ ἀμέσου κρατικῆς ἀρωγῆς— ἵδιξ ὑπὸ τῶν μελών τῆς 'Αμερικανικῆς 'Εφοπλιστικῆς 'Ενώσεως. Συμφώνως πρὸς στοιχεῖα παρεχόμενα εἰς ἄρθρον τοῦ Διευθυντοῦ 'Ερευνῶν καὶ Νομοθεσίας τῆς 'Ενώσεως ταύπτης κ. 'Άλφρεντ Μάσκιν, τὰ μέλη τῆς 'ΑΜΑΡΑΣ ἔχουν δεσμεύσει κατὰ τὰ τελεταῖα δύο ἑπτά ἀνά τὸν \$ 325.000.000 ἐκ τῶν Ιδίων κεφαλαίων τῶν διὰ ναυπηγήσεις νέων σκαφῶν ἡ καὶ μετασκευάς καὶ ἔχουν ἐπιτύχει νὰ ἀνανεώσουν τὰ 20% περίπου τοῦ συνολικοῦ στόλου των, ὁ δόποιος περιλαμβάνει περὶ τὰ 240 πλοῖα. Τὰ ὑπόλοιπα 80% τοῦ στόλου τούτου καθίστανται δόλεν περισσότερον παρήλια.

Τόσον τὰ στρατιωτικὰ ὅστον καὶ τὰ πολιτικὰ ἡγετικά στελέχη τῆς 'Αμερικανικῆς Κυβερνητικῆς προειδοποιούν ιδιαιτέρως καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὸν μὴ ἐπιχορηγούμενον στόλον τῶν τραπέων τοῦ Ναυτιλιακοῦ τομέως καὶ ἀντιπροσώπων τῶν ναυτεργατῶν, πρὸς τὸν σκοτὸν παροχῆς περισσοτέρων κινήτρων ὑπὲρ τῆς ἀποδοτικότηος».

Σύντασις ὑπὲρ ἐπηυξημένης βοηθείας διὰ μὴ ἐπιχορηγούμενα πλοῖα τοῦ 'Αμερικανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, συμπεριλαμβανομένων τῶν ὑπερποντίων τράμπτες, τῶν μπάλκ κάρριερς ώς καὶ τῶν πλοίων τῶν Μεγάλων Λιμνῶν.

«Η ἀναγνώρισις, ὅτι «οἱ ἀνωτέρω το-

μεῖς τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν δύνανται νὰ τωνωθοῦν διὰ φορολογικῶν κινήτρων καὶ βοηθείας διὰ φορτίων».

«Η ὑπόσχεσις, ὅτι «οἱ ιλιοθετηθῆ πολιτική, ἀναγνωρίζουσα τὴν σημασίαν τοῦ κρατικοῦ κυβερνητικοῦ ρόλου διὰ τὴν εὐημερίαν κλάδου οἰκονομικῆς δραστηριότηος τοσούτου ζωτικοῦ διὰ τὴν ἐθνικήν ἄμυναν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ώς καὶ πολιτική κινήτρων ὑπὲρ τοῦ συστήματος ιδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως πρὸς ἀναζωγό-

τοῦ μὴ ἐπιχορηγουμένου τομέως τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Δεύτερον, κατάργησις καταβολῆς τῆς «διπλῆς ἐπιχορηγήσεως» εἰς τὰς ἐπιχορηγουμένας τακτικάς γραμμάς, ἥτις ἀποδαίνει εἰς δάρος τῶν μὴ ἐπιχορηγουμένων τακτικάς γραμμῶν, προκειμένου περὶ κρατικῶν φορτίων.

Τρίτον, ἔχασφάλισις περισσοτέρων κυβερνητικῶν φορτίων μὴ ἐπιχορηγουμένων πλοίων οὐχὶ μόνον ώς πρὸς τὰ ἐπιχορηγούμενα σκάφη, ἀλλὰ καὶ ώς πρὸς τὰ κρατικῆς πλοιοκτησίας σκάφη καὶ τὰ ἔξενα τοιαύτα.

«Ἐν τῷ μεταξὺ, ἀπὸ τῶν μέσων 'Απρίλιου, ἔγνωσθη ἡ ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ ἔτους περιοπῆ τῶν ἐπιχορηγήσεων ἐκμεταλλεύσεως κατὰ 10% καὶ πλέον ώς ἀποτέλεσμα τῆς ἀποφάσεως τῆς 'Αμερικανικῆς Κυβερνήσεως περὶ μειώσεως τῶν κυβερνητικῶν δαπανῶν καὶ περιστολῆς τῶν κινδύνων πληθωρισμοῦ.

«Ἡ ἐν προκειμένω περιοπῆ 10% καὶ πλέον ἀνέρχεται εἰς \$ 29.000.000 ἐπὶ συνόλου ἐπιχορηγήσεων \$ 240.000.000, ώς ἀρχικῶς ἐπρογραμματίσθησαν. Αὕτη ἀναλύεται εἰς \$ 12.000.000 ἀπὸ οἰκονομίας ἐκ τῆς παρατεταμένης ἀπεργίας τῶν λιμενεργατῶν καὶ \$ 17.000.000 ἀπὸ χαμηλοτέρας τῶν προγραμματισθεισῶν ἐπιχορηγήσεων χάρις εἰς τὴν πρόσκτησιν νεοτεύκτων πλέον ἀποδοτικῶν σκαφῶν.

CEUTA
GEORGE PAPAMINA DIACOMANOLI
SHIP CHANDLERS
ADDRESS:
FALANGE ESPANOLA No. 73
CEUTA — SPAIN
CABLES:
PAPAMINAS — CEUTA
PHONE; No. 51, 42 - 12.
DAY AND NIGHT SERVICE
FRESH AND DRY STORES,
BONDED STORES.
DECK AND ENGINE STORES

Συμφώνως πρός δηλώσεις τού κ. Γκίμπερ-
σον, Διευθυντού 'Εμπορικής Ναυτιλίας, πρός
την 'Επιτροπήν 'Εμπορικής ναυτιλίας και
'Αλιείσας της 'Αμερικανικής Βουλής, δὲν θά
γίνουν άλλαι περικοπάι κρατικών έπιχορη-
γήσεων πρός τὸν ναυτιλιακὸν τομέα.

Ο προϋπολογισμός τῆς Μαριτάιμ 'Αντ-
μινιστρέσιον διὰ τὸ 1970 περιλαμβάνει νέας
έπιχορηγήσεις \$ 15,900,000 διὰ ναυτηγή-
σεις ὅμοια μετά \$ 101,600,000 — συνολι-
κῶς κατά τι καμπλοτέρων τοῦ τρέχοντος έ-
τους καὶ ίκανῶν ὅπως έπιπρέφουν ἐν συ-
νδυασμῷ τὴν κατασκευὴν 10 νέων σκαφῶν.

Η ΗΜΕΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ο ἑορτασμὸς τῆς 22ας Μαΐου 1969 ὡς
τῆς «Ναυτικῆς Ήμέρας» τῶν 'Ηνωμένων Πο-
λιτειῶν, περὶ τῆς ὅποιας ἔγενετο λόγος ἐν
ἀρχῇ ἐξ ἀφορμῆς δηλώσεων τοῦ Προέδρου
Νίξον τὴν 18ην Μαρτίου, ἔδωσε τὴν εὐκαι-
ρίαν εἰς διαφόρους ὁμιλητάς ἀνὰ τὰς 'Η-
νωμένας Πολιτείας, ὅπως ὑπογραμμίσουν
τὴν παρούσαν θλιβεράν ἐν γένει κατάστα-
σιν τοῦ 'Εμπορικοῦ ναυτικοῦ τῶν 'Ηνωμέ-
νων Πολιτειῶν. Τὸ διαστικὸν θέμα τῶν πε-
ρισσοτέρων ὁμιλητῶν ήταν ἡ ἀνάγκη ἀναζω-
γονήσεως τοῦ ὑπὸ τὴν ἀστερέσσαν ἐμπο-
ρικοῦ στόλου.

Ο εἰς τὸν 'Ηόρκην ὁμιλήσας Γερουσια-
στῆς Βάνς Χάρτκε τὸν ὑπεστήριξεν, ὅτι, ἐφ' ὅ-
σον ηθελον καταβληθῇ ἐπιχορηγήσεις, θὰ ἐ-
πρεπε ἡ καταβολὴ τῶν νὰ ἐπεκταθῇ καὶ εἰς
τοὺς ἐκμεταλλευμένους φορτηγά πλοῖα
επράμπται καὶ νὰ μὴ περιορίζεται εἰς μόνας
τὰς ἔταιριας τακτικῶν γραμμῶν.

Ταῦτοχρόνως ὅμως δὲ Γερουσιαστῆς Χάρτ-
κε ἐμφανίζεται ὡς αὐστηρῶς ὑποστηρίζων
πολιτικὴν περιωρισμένων ἐπιχορηγήσεων, ἐφ'
ὅσον δὲν ὑπάρχῃ ἀπό τῆς πλευρᾶς τῆς 'Α-
μερικανικῆς πλοιοκτηρίας ἀνταπόκρισις διὰ
βελτιωμένην ἀπόδοσιν. Εἰδικώτερον, οὗτος
ὑποστηρίζει, ὅτι αἱ ἐπιχορηγήσεις ἐκμεταλ-
λεύσεως ὑπὲρ τῶν τακτικῶν γραμμῶν θὰ
πρέπει νὰ συντονίζωνται μὲ τὴν ἀπόδοσιν
τῶν.

Ο κ. Τζών Μ. Βίλλ, πρόεδρος τοῦ Διοι-

κητικοῦ Συμβουλίου τῆς 'Αμερικαν "Εξπορτ-
-'Ιζπράντσεν Λάινς καὶ ἐπίτιμος πρόεδρος
τῶν Ἑορταστικῶν ἐνδηλώσεων τῆς Νέας 'Υ-
όρκης, ὁμιλήσας καὶ αὐτὸς εἰς Νέαν 'Υόρ-
κην εἶπεν, ὅτι, ἐάν ή Κυβερνητὸς τῶν 'Ηνω-
μένων Πολιτειῶν δὲν ἔλθῃ ἀρώγος μὲ σημαν-
τικάς οἰκονομικάς ἐπιχορηγήσεις ὑπὲρ τῶν
ἐφοπλιστῶν, θὰ πρέπει νὰ ἐπιτερπτὴ εἰς τοὺς
'Αμερικανούς πλοιοκτητὰς ὅπως στραφού-
πόν τὴν ἔξτερηκήν, διειθῆ ἀγοράν διὰ τον-
νάζ ἀντικαταστάσεως. 'Ως γνωστόν, τὰ 'Ο-
μοσπονδιακά κοινόλια ἐπιχορηγήσεων κατα-
σκευής ή ἐκμεταλλεύσεως χορηγούνται εἰς ἐ-
φοπλιστὰς, τῶν οποίων τὰ πλοῖα ναυπηγούνται
εἰς 'Αμερικανικά ναυπηγεία καὶ μόνιν.

Ο Διευθυντής Ναυτιλίας, ὁμιλήσας εἰς
Σαβάνων, ἀνέφερθη εἰς τὰς δυνατότητας ση-
μαντικῆς προσδόου εἰς τὸν τομέα τῶν ἀτο-
μοκινήτων πλοίων. Προσδέπεται ἡ ἐντὸς τῆς
προσεχοῦν πενταετίας ναυπηγήσις 2-3 με-
γάλων ἀτομοκινήτων φορτηγῶν πλοίων. Διά
τῆς ναυπηγήσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως τοῦ
'Σαβάννα' αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι ἔσχον
τὸ προθάδισμα πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐ-
τῶν, ὡς ὑπῆρχαν πρωτοπόροι εἰς τὸν 'Α-
τλαντικὸν τὸ 1819 διὰ τῆς ναυπηγήσεως τοῦ
πρώτου 'Σαβάννα'.

Εἰς Βαλτιμόρην, ὡμίλησεν ὁ Τζάιμς Ρέ-
νινολδς, Πρόεδρος τοῦ 'Αμερικανικοῦ Ινστι-
τούτου 'Εμπορικής Ναυτιλίας, ὑποστηρίζας
τὴν σκοπιμότητα ὑπάρχεως ἀγάθων σχέσεων
μεταξὺ τοῦ ναυπηγατικοῦ παράγοντος, ὅ-
στις θὰ πρέπει νὰ ἐπιλύσῃ τὰς διαφοράς
του, καὶ τοῦ παράγοντος διευθύνσεως.

META 25 ETH

Αἱ ἐνδείξεις περὶ ἐπεκτάσεως τοῦ συστή-
ματος ἐπιχορηγήσεων καὶ ὑπὲρ τοῦ 'Αμερι-
κανικοῦ στόλου τῶν 'επράμπταις ἀνταποκρί-
νονται καὶ εἰς τὰς προδέληψεις περὶ ὑπερδι-
πλασιασμοῦ τῶν χύδην 'Αμερικανικῶν φορ-
τίων ἐντὸς τῆς προσεχοῦν 25ετίας, ἥτοι μέ-
χρι τοῦ 1995, διόπτες ἀναμένεται, ὅτι ὁ δύ-
κος τῶν ξηρῶν φορτίων θὰ ἀνέλθῃ εἰς
335.000.000 τόνους ἐπεισίως ἐναντὶ 159.
000.000 τόνων κατὰ τὸ τρέχον ἔτος.

Ἡ διωτέρω πρόδηλεψις βασίζεται εἰς με-
λέτην εἰδικήν, ἐκπονηθεῖσαν διὰ λογαρια-
σμὸν τῆς Μαριτάιμ 'Αντμινιστρέσιον ὑπὸ τοῦ
'Ινστιτούτου 'Εφηρμοσμένων 'Ερευνῶν Μπούζ,
- "Άλλεν τῆς Μπεθεοδᾶ.

Ἡ αὐτὴ μελέτη προβλέπει ὡς προβλημα-
τικὴν μεγάλης ἑκτάσεως συμμετοχήν τοῦ ὑπὸ
τὴν ἀστέρεσσαν ἐμπορικοῦ στόλου εἰς τὰς
ἀπὸ θαλάσσης μεταφοράς τῶν φορτίων ἔξω-
τερικοῦ ἐμπορίου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν,
λόγῳ τοῦ μικρού μεγέθους τοῦ ὑπὸ τὴν 'Α-
μερικανικήν σημαίαν στόλου μπάλκ κάρ-
ριερς ξηρῶν φορτίων. Τὸ 1968, τὸ μέγεθος
τοῦ εἰδικοῦ αὐτοῦ στόλου ἀνήρχετο εἰς 53
πλοῖα μόνιν, μέσης ἡλικίας 24 ἔτῶν, συνο-
λικῆς χωρητικότητος 1.000.000 τόνων d.w.,
η 1.9% τῆς παγκοσμίου τοισάντης.

'Απὸ τοῦ 1960 αἱ ἐπὶ παγκοσμίου ἐπι-
πέδου μεταφοραὶ χῦδην φορτίων ηὔξησαν
κατὰ 24% ἐπεισίως, ἐνῷ μεταξὺ τοῦ 1956
καὶ τοῦ 1968 δὲ ὅγκος τοῦ παγκοσμίου στό-
λου εἰς μπάλκ κάρριερς ξηρῶν φορτίων ηύ-
ξηθῇ ἀπὸ 5.100.000 τόνους εἰς 52.000.
000 τόνους. Τὰ στοιχεῖα ταῦτα καταδει-
κνύουν τὰς διὰ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας
δυνατότητας διὰ τῆς δημιουργίας ἐνὸς ἐκ-
συγχρονισμένου στόλου μπάλκ κάρριερς.

Ἡ ὡς ἄνω μελέτη προβλέπει, ὅτι ἡ κα-
τὰ τὸ 1995 παγκοσμία ἐμπορευματικὴ δια-
κίνησις θὰ ἀνέλθῃ συνολικῶς εἰς 1.048.000.
000 τόνους, ἐξ ὧν οἱ 335.000.000 τόνου
θὰ ἀντιπροσωπεύουν εἰσαγωγάς καὶ ἔξαγω-
γάς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰς 14 κυρίως
κατηγορίας φορτίων.

Τὰ φορτία σιδηρομεταλλευμάτων θὰ ἔχα-
κολουθήσουν νὰ ἀποτελοῦν τὸ μεγαλύτερον
εἶδος φορτίου εἰσαγωγῆς, κατὰ τὴν προσε-
χὴ 25ετίαν, μὲ προβλέψεις σημαντικῶν αὐ-
ξήσεων εἰς εἰσαγωγάς θωξίτου καὶ ἀλουμί-
νους.

Μεταξὺ τῶν φορτίων ἔξαγωγῆς, δὲ γιαίν-
θρας προβλέπεται, ὅτι θὰ ἔξακολουθήσῃ
νὰ είναι τὸ μεγαλύτερον εἶδος 'Αμερικαν-
ικοῦ φορτίου. 'Εν σχετική ἐννοίᾳ, τὸ μεγα-
λύτερον ποσοστὸν αὐξήσεως εἰς χύδην ἔξα-
γωγάς προβλέπεται, ὅτι θὰ είναι εἰς φω-

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 Phone 20268

Telex Via Bremen 024 4620

WILHEMSHAVEN:

TRITON SCHIFFAHTSKONTOR GMBH

294 WILHEMSHAVEN EBERSTASSE 124 Phone 26235/37, Telex 025 3375

LUBECK, KIEL, BRUNSBUETELKOOG, HOLTENAU
PLEASE APPLY TO MAIN OFFICE AT HAMBURG

σφάτα, λόγω τής αύξανομένης ζητήσεως διά λιπάσματα έκ μέρους τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν.

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Φιλόδοξα ναυπηγικά σχέδια έκκολαπτεί η Βουλγαρία. Από σχετικήν έκθεσιν, δημοσιευθεῖσαν εἰς τέλευταίον τεύχος τοῦ Δελτίου τῶν Βουλγάρων ναυπηγών, παραλαμβάνομεν τά κατωτέρω:

1) Εύρισκεται υπὸ ναυπηγησιν εἰς Βάρναν, εἰς τὰ Ναυπηγεία «Γερέργκι Δημητρώφ», σειρά ἀνθρακοφόρων / μεταλλοφόρων φορτηγών χωρητικότητος περίπου 10.000 τόνων — προοριζόμενων διὰ τὰς Βουλγαρικάς ἀνάγκας — ως καὶ ἔτέρα δεξαμενοπλίων 5.000 τόνων διὰ λογαριασμὸν τῆς Σοδιετικῆς 'Ενωσεως.

2) 'Υπεγράφη προσφάτως συμβόλαιον ναυπηγήσεως, διὰ λογαριασμὸν τῆς Πολωνίας, 11 διζελοκινήτων φορτηγών πλοίων χωρητικότητος ἐνὸς ἑκάστου 3,050 τόνων.

3) Προετοιμάζεται ή ναυπηγησις τοῦ πρώτου μπάλκ κάρριερ 24.000 τόνων d.w.

4) 'Αντιμετωπίζεται ή κατασκευὴ σκάφους 50.000 τόνων, βάσει σχεδίων ἑπτονήσιτων υπὸ Βουλγάρων ναυπηγῶν τοῦ εἰς Βάρναν 'Ινστιτούτου 'Ἐπιστημονικῆς 'Ερεύνης καὶ Σχεδίου τοῦ ἀποκαλούμενου «N. I. Π. K. I. K.».

Τὸ ἀνότων πρῶτον μπάλκ κάρριερ προορίζεται διὰ τὰς Βουλγαρικὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας καὶ δὴ διὰ τὰς εἰσαγωγάς ἀπάτιου, φεσφάτων, ἐλαφρῶν καὶ βαρέων μεταλλευμάτων, γαιαθράκων, σιτηρῶν κ.λ.π.

Πρόκειται περὶ μονελίου σκάφους, ἐνὸς καταστρώματος, μὲν ἐπτά κύτη καὶ τὸ μηχανοστάσιον καὶ ὑπερκατασκευάς ἐνδιαίτησεως εἰς τὴν πρύμνην.

Θά είναι ἔξ δλοκλήρου ἡλεκτροσυγκολλητὸν σκάφος, καὶ μὲν δολεοειδὴ πρῷραν διαμέτρου 5,8 μέτρων.

"Ολοὶ οἱ χώροι ἐνδιαιτήσεως καὶ ἐργασίας θά είναι μὲν κλιματισμόν.

'Η μηχανὴ πρώσεως θά είναι Δῆζελ Sulzer τύπου 7RD76, Πολωνικῆς κατασκευῆς, ἡ ὁποία θά ἀναπτύσσῃ ἀξονικὴν ἵπποδύναμον 11.200 εἰς τὰς 122 στροφάς κατὰ λεπτόν.

Οἱ προβλεπόμενοι χώροι ἐνδιαιτήσεως θά διακρίνονται διὰ τὴν εὐρύτητά τῶν, μὲ μονοκλίνους καμπίνας δι' ἑκαστὸν μέλος τοῦ πληρώματος, διάμετρος 31 ναυτικῶν καὶ δικλίνους καμπίνας διὰ τοὺς 8 ἑκταίδευμονούς. 'Ο πλοϊστρος θά ἔχῃ τὸν διαμέρισμα ἐπὶ τοῦ ἄνω καταστρώματος λεμβῶν.

ΚΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ

'Η διαχείρισις πετρελαιοφόρων ἀποτελεῖ ἔνα ἐκ τῶν νεωτέρων κλάδων εἰς τὸ σύντημα θαλασσίων μεταφορῶν τῆς Βουλγαρίας. Κατά τὴν παρούσαν στιγμὴν, ἡ Βουλγαρία διαθέτει πετρελαιοφόρους τῶν 45.800 τόν. d.w., τὸ «Τούτζια», δύο τῶν 25.500 τόν. d.w., τὸ «Ισκάρ» καὶ τὸ «Ογκόστα», ως καὶ 17 ὅλα σκάφη, συνολικῆς φορτωτικῆς ικανότητος 258.000 τόνων.

Πρὸ τοῦ τέλους τοῦ ἑτούς θά ἀγορασθοῦν δύο ἀκόμη σκάφη τῶν 45.000 τόνων ἑκαστοῦ.

Μὲ τὸν στόλον τῶν πετρελαιοφόρων τῆς, ἡ Βουλγαρία τοποθετεῖται εἰς τὴν δευτέραν θέσιν μεταξὺ τῶν χωρῶν — μελῶν τῆς Κομικῶν καὶ εἰς τὴν 29ην παγκοσμίως. 'Υπολογίζεται, δητὶ περὶ τὸ 1975, ὃ στόλος οὗτος θὰ ἀριθμῇ χωρητικότητα 850.000 τόν. d.w.

ΓΑΛΛΙΑ

ΠΡΟΣ ΤΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

Μέγας ὀριθμὸς Γάλλων ἐφοπλιστῶν καὶ ναυλωτῶν, προκειμένου νὰ καταστοῦν συναγωνιστικῶτεροι, είναι ὑποχρεωμένοι νὰ προσέψουν συχνά εἰς τὰς ὑπηρεσίας τῶν ἔνων

πλοίων. Τὸ μέσον αὐτὸν εἶναι τὸ ἀποτέλεσμα τοῦ λίαν ὑψηλοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τοῦ γαλλικοῦ πλοίου.

Πράγματι, ὁ ἀριθμὸς τῶν ἔνων σκαφῶν, τὰ ὅποια ναυλώνονται διὰ γαλλικού λογαριασμού, αὐξάνει ἀπὸ ἑτούς εἰς ἑτούς, ἐνῷ διατίθενται πρὸς πώλησιν ὅσα γαλλικά πλοῖα δὲν κρίνονται πλέον ἐκμεταλλεύσιμα.

Συνέπεια τῶν ἀνωτέρω είναι η περαιτέρω ἀνισοσκέλεια τοῦ γαλλικοῦ ἐμπορικοῦ ισοζυγίου, τὸ ὅποιον ἀπὸ ἑτούς ἡδη, παρουσιάζει Ἐλλείμα τὰ 200 ἑκατομμύριαν δολλαρίων μόνον εἰς τὸν τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Καὶ ἐνῷ φαίνεται ἐπιβεβλημένη ποιὰ τὶς προσαρμογὴ, ἐν τούτοις, κατ' ἐγκύρους πληροφορίας γαλλικοῦ ναυλομεσιτικοῦ οίκου ἐπὶ τῶν ἔξελίξεων τῆς γαλλικῆς ναυτιλίας, παραπορούνται σχεδὸν ἀντίθετοι τάσεις. Οὕτω τὰ συνδικάτα τῶν ναυτικῶν, εἰς τὴν προσπάθειαν διατηρήσεως τῶν κεκτημένων προημίων, εἴναι προσπλωμένα εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς ἡρήσης τῆς Γάλλων ναυτικῶν ἐπανδρώσεως τῶν ἔθνων ἐμπορικῶν πλοίων, ἀποκλεισμένου παντὸς ἔνου. 'Η ἀποφίς αὐτὴ κατέστη σφῆς προσφάτως, κατόπιν τῆς ἀνακοινωσίας, ὅτι ἡ ἐκτελεστὴ ἐπιτροπὴ τῆς Κοινῆς 'Αγορᾶς, ἡ οἵσιαν ἀπό τὴν γαλλική κυβερνήσειν ὅπως ἐφεξῆς ἐφαρμοσθῆ καὶ εἰς τὸ ἐμπορικὰ πλοῖα ὁ κανονισμὸς τῆς Κοινῆς 'Αγορᾶς, δοτὶς καταργεῖ πάσαν ἔθνικὴν προτεραιότητα ἀπασχολήσεως. Αἱ συνδικαλιστικαὶ ὄργανοι πειρατεῖς τροφούν, ὅτι εἴναι παρακινθυνουμένον νὰ ἀνίσχουν τὴν ἀγορᾶν ναυτικῆς ἐργασίας τὴν στιγμὴν κατὰ τὴν ὅποιαν ἡ ἀπασχόλησης τῶν Γάλλων ναυτικῶν ἀποβαίνει προσβληματική.

Τὰ ίδια αὐτὰ συνδικάτα ὑποστηρίζουν πολλάκις, ὅτι πρέπει νὰ ἀπαγορευθῇ ἡ ναυλωσίς ἔνων πλοίων ἀπὸ Γάλλους ἐφοπλιστάς. Καὶ συιστοῦν ὡς λύσιν τὴν ἔθνικοποίησεως, ἡ μονωπάλησης τῆς σημαίας διὰ πάσαν μεταφορῶν πρὸς καὶ ἀπὸ τὴν Γαλλίαν.

Οἱ ἀντιταθοῦν, ἀρά γε, αἱ γαλλικαὶ ἀρχαὶ εἰς τὸ μονοπώλιον τοῦ Γάλλου ναυτικοῦ, τὸ ὅποιον χρονολογεῖται ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ Κολυμπέρ; Πάντως, δὲν φαίνονται ἐπειγόμεναι νὰ ἔθνικοποίησουν τὸν ἐμπορικὸν στόλον. Πιθανῶς, ἀναφέρει περαιτέρω εἰς τὴν ἔκθεσιν τοῦ ὁ γαλλικὸς ναυλομεσιτικὸς οίκος, νὰ ζητηθῇ ὡς ἀναγκαῖα συνέπεια τῆς ἔθνικοποίησεως, ἡ μονωπάλησης τῆς σημαίας διὰ πάσαν μεταφορῶν πρὸς καὶ ἀπὸ τὴν Γαλλίαν.

Οἱ πρώτες διδάσκει, ὅτι ἡ ναυτιλίας ἐπιχείρησις ἀποτελεῖ ἔνα τῶν οίκονομικῶν τομέων, οἵτινες προσαρμόζονται δυσχερέστερον εἰς τὰς ἔξελίξεις τῶν κοινωνικῶν σχημάτων καὶ τὰς πιέσεις τῆς τεχνικῆς προδόσου. 'Αλλοτε τὰ πάντα ἔρρυθμιζον ἐντὸς τοῦ ἀδιαταράκου κλίματος τοῦ προστατευτισμοῦ.

Ἡ συνέχεια τῶν γεγονότων ἔχειλίχθη εἰς τὸν πολικύμαντον στίβον τοῦ διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ. 'Αν καὶ τοῦτο δὲν ἔργασται εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Γαλλικῆς ναυτιλίας παραδόσεως, περαίνει ἡ ἔκθεσις, δὲν ὑπάρχει στήμερον λόγος, ὥστε ἡ Γαλλία νὰ μὴ καταστῇ χώρα, ως καὶ πολλαὶ ὄλλαι, εἰς ἥν ὁ ἐφοπλισμὸς θὰ διαπίνεται ἀπὸ ἀντιληφθεῖς καὶ μεθόδους καθαρῶς διεθνεῖς καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν θὰ ἔμποδίζωνται ὑπὸ τῶν ἔνων τῆς Γαλλικῆς σημαίας ὑποχρεώσεων, καθὼς δὲν ἔμποδίζονται οἱ συνάδελφοι τῶν Λοιδίνου ἢ τῆς N. 'Υόρκης ἀπὸ τὰς ὑποχρεώσεις τῆς Ἀγγλικῆς ἢ Ἀμερικανῆς σημαίας. Θά στραφούν καὶ αὐτοὶ εἰς τὰς εσημαίας τῆς ἀνάγκης». 'Ο, τι ἔπρεψαν καὶ πράττουν ὄλοι ἐπιτυχῶς.

ώς π.χ. εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων μεγάλης χωρητικότητος ἢ λίαν εἰδίκευμένων, εἰς τὰ ὅποια τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως είναι συγκριτικῶς χαμηλόν. 'Η ἀπόκτησις παρομοίας χωρητικότητος θὰ συνέβαλεν, ἐξ ἄλλου, εἰς τὴν καλλιέργειαν ἔξιστορρόπτησιν τοῦ ναυτιλιακοῦ γαλλικοῦ ισοζυγίου. 'Οπωσδήποτε είναι προφανές, δητὶ αἱ ὑπερμεγέθεις ἢ αἱ λίαν εἰδίκευμέναι μονάδες, ἀντιπροσωπεύουσαν μέρος μόνον τῆς κατά θάλασσαν δραστηριότητος, ἐνῷ οἱ ὑπόλοιποι τομεῖς δαινούν συνεχῶς περιοριζόμενοι, δεδομένου, δητὰ μὴ ἀπόδοτικά πλοῖα ἐκποιοῦνται μὲταφορῶν.

Καὶ ἐνῷ φαίνεται ἐπιβεβλημένη ποιὰ τὶς προσαρμογὴ, ἐν τούτοις, κατ' ἐγκύρους πληροφορίας γαλλικοῦ ναυλομεσιτικοῦ οίκου ἐπὶ τῶν ἔνων τῆς πατητικῆς ναυτιλίας, πατητικής σημαίας, πατητικής οίκονομικής ἐνίσχυσιν διὰ νὰ ἐπιτύχουν αὐξῆσην τῆς χωρητικότητος. Αἱ δημόσιαι πλατφόρμαις προσέρχονται λόγον διὰ τὴν ἔφαρμογήν τοῦ σχεδίου ἀναδιοργάνωσεως καὶ ἀναπτύξεως τῆς ἐμπορικού ναυτιλίας.

Σημειωτέον, δητὶ τὸ σχέδιον τοῦτο θὰ ξεδινεῖται πολλαὶ σημαντικής προστατευτικής πέραστον λόγον διὰ τὴν έφαρμογήν τοῦ σχεδίου ἀναδιοργάνωσεως, αἱ πλατφόρμαις προσέρχονται λόγον διὰ τὴν έφαρμογήν τοῦ σχεδίου ἀναδιοργάνωσεως καὶ ἀναπτύξεως τῆς πατητικής ναυτιλίας.

Η περία διδάσκει, δητὶ ἡ ναυτιλίας ἐπιχείρησις ἀποτελεῖ ἔνα τῶν οίκονομικῶν τομέων, οἵτινες προσαρμόζονται δυσχερέστερον εἰς τὰς ἔξελίξεις τῶν κοινωνικῶν σχημάτων καὶ τὰς πιέσεις τῆς τεχνικῆς προδόσου. 'Αλλοτε τὰ πάντα ἔρρυθμιζον ἐντὸς τοῦ προστατευτισμοῦ.

Ἡ συνέχεια τῶν γεγονότων ἔχειλίχθη εἰς τὸν πολικύμαντον στίβον τοῦ διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ. 'Αν καὶ τοῦτο δὲν ἔργασται εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Γαλλικῆς ναυτιλίας παραδόσεως, περαίνει ἡ ἔκθεσις, δὲν ὑπάρχει στήμερον λόγος, ὥστε ἡ Γαλλία νὰ μὴ καταστῇ χώρα, ως καὶ πολλαὶ ὄλλαι, εἰς ἥν ὁ ἐφοπλισμὸς θὰ διαπίνεται ἀπὸ ἀντιληφθεῖς καὶ μεθόδους διεθνεῖς καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν θὰ ἔμποδίζωνται ὑπὸ τῶν ἔνων τῆς Γαλλικῆς σημαίας συναρτήσεων, καθὼς δὲν ἔμποδίζονται οἱ συνάδελφοι τῶν Λοιδίνου ἢ τῆς N. 'Υόρκης ἀπὸ τὰς ὑποχρεώσεις τῆς Ἀγγλικῆς ἢ Ἀμερικανῆς σημαίας. Θά στραφούν καὶ αὐτοὶ εἰς τὰς εσημαίας τῆς ἀνάγκης». 'Ο, τι ἔπρεψαν καὶ πράττουν ὄλοι ἐπιτυχῶς.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΝΕΟΙ ΥΨΙΠΕΤΕΙΣ ΣΤΟΧΟΙ

Ἄν τινας δέντρα, δητὶς ιαπωνίας είναι η τρίτη ναυτιλιακὴ χώρα τοῦ κόσμου, ἀντιμετωπίζει ἡδη τὴν ἀνάγκην νὰ διπλασιάσῃ τὸν ἐμπορικὸν τῆς στόλου κατὰ τὰ προσεχῆ ἐξ ἔτη. Τὰ ἀνωτέρω περιλαμβάνονται εἰς Λευκήν Βίβλον, ἐδόθεισαν ὑπὸ τῆς Ιαπωνικῆς Κυβερνήσεως, ὅπου πράγματι ὑπογραμμίζεται δητὶ ἀπὸ τοῦ Ιουνίου 1968, δητότε η δύναμις τοῦ Ιαπωνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἀνήρ-

SOTIRIOS GEORGANTIS

Representative of
HANSEATIC - SHIPCHANDLERS - HAMBURG

ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

Hamburg - Freeport — Alter Wandrahm 8
Tel.: 33 59 45 (4 lines) — Tel.: Private 48 29 96
Cable: Shipchandlers, HAMBURG

χετού είς 19.587.000 τόν. γκρός, καταλαμβάνων τήν πέμπτην είς τόν κόσμου θέσιν, ηγέτη, κατόπιν πολλών προσπαθειών είς 22.580.000 τόν. γκρός τόν 'Ιούνιον τού 1969. Ούτως, ή 'Ιαπωνία υπεστείσεις τάς Ήνωμ. Πολιτείας και την Νορβηγίαν και εύρισκεται είς τήν τρίτην θέσιν μετά τήν Λιβερίαν και τήν Βρετανίαν.

'Η έκθεσις, ήτις κατηγράθη ύπο τού 'Ιαπωνικού 'Υπουργείου τών Μεταφορών, υπογραμμίζει, έξ αλλου, ότι σχεδιάζεται ή κατασκευή νέων σκαφών συνολικής χωρητικότητος 20.500.000 τόνων γκρός, ήτις θά πραγματοποιηθή κατά τήν διάρκειαν τῶν έξ προσεχών έτων, ώστε ό στόλος νά διπλασιασθή περί τά μέσα τού οικονομικού έτους 1975. 'Η άνάπτυξης αύτη θά κοστίσῃ κατά τήν έκθεσιν, περί τά 5.000 έκατομμύρια δολ. 'Η σχεδιαζόμενη νά όποκτηθή χωρητικότητης τῶν 20,5, έκατομμυρίων τόνων γκρός θά συντίθεται έ συμβατικών μονάδων, έπι πλοίων κοντένερς και όχηματα γωγών συνολικής χωρητικότητος 4,4 έκατομμυρίων τόνων γκρός, έπι πλοίων τράμπτς 6,4 έκατομ. τόνων, έ μεταλλοφόρων και γαιανθρακοφόρων 3,5 έκατομμ. τόνων και έπι πετρελαιοφόρων 6,2 έκατομμ. τόνων.

'Εν τού συνόλου τούτου, 16,5 έκατομ. τόνων, κατόπιν μέσον δρού 275 έκατομ. τόν. γκρός έπεισίως θά πραγματοποιηθούν είς τό πλασίον τού έπισήμου προγράμματος ναυπηγήσεων, διπερ προβλέπει τήν χρηματοδότησιν τῶν έφοπλιστών.

Είς τό σημείον τούτο άξιζει νά έπισημανθή διτί τό ναυπηγικόν πρόγραμμα έβασισθη έπι τό έκτιμήσεως κατά τήν διόποιαν ή πραγματική αύξησης τής οικονομίας τής χώρας θά πραγματοποιηθή με μέσον έπισημον ρυθμὸν 8,5%, γεγονός ζητερ θά κατατείνη είς τήν έβισσορρόπτησην τού 'Ιαπωνικού ισοζυγίου τηληρωμής ναύλων. 'Εν τοιώτον πρόγραμμα, τόσον φιλόδιον δικαιολογείται — ύπογραμμίζεται έν τέλει είς τήν έκθεσιν — διότι ή Ιαπωνική ναυτιλία δέν είναι άκομη άρκουντως ισχυρά διά τά άντιμετωπίση τήν έντεινόμενον διεθνή άνταγμανισμόν.

INDIA

ΠΡΟΣΦΟΡΑ 10 ΦΟΡΤΗΓΑ
ΑΠΟ ΤΗΝ ΡΟΥΜΑΝΙΑΝ

'Η 'Ινδική Κυβέρνησης πρόκειται νά άφορσίσῃ συντόμως έπι Ρουμανικής προτάσεως περί ναυπηγήσεως 10 φορτηγών σκαφών 12.000 τόνων έκαστον, έναντι πληρω-

μής είς ρουπίας.

Τά άνωτέρω φορτηγά πρωρίζοντο άρχικώς διά τήν μεταφοράν γαιανθράκων και άλατος, άλλα διευκρινίζεται τώρα, ότι θά διατίθενται δι' ίδια γενικώς τά φορτία.

Οι (ένδιαφερόμενοι) έφοπλιστικοί κύκλοι διασθέλουν είς τήν πραγματοποίησιν μιάς τοισιάτης έξελιξεως εύκαιριαν διά τήν άνανεώσιν τού παρηλίκου στόλου των.

Τό γε νῦν έχον, ή 'Ινδικη Κυβέρνησης κατακρατεί τά είς ένον συνάλλαγμα ναυτιλιακά κέρδη ύπερ τού κρατικού συναλλαγματικού άποθέματος. 'Ηδη πρός ένθάρρυνσιν τής άναπτυξέως τού ιδιωτικού έμπορικού στόλου μελετάται ή περιπτώσις παροχής άδειας είς τούς πλοιοκτήτας όπως έπενδυσον είς τήν πρόσκτησιν νέον τοννάς τό έκ πωλήσεως παρηλίκων πλοίων προερχόμενον συνάλλαγμα.

I S P A H A

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΤΑΝΚΕΡ ΜΑΜΜΟΥ

Διξιανένόπλοιον 121.000 τόνων, τό μεγαλύτερον σκάφος τού 'Ισραηλινού στόλου, παραλαμβάνει κατ' αύτάς ή Ζίμ. Καθειλύσθη ήδη άπό τά ναυπηγεία 'Ερικσον τού Γκοτέμπουργκ.

Πλήρης αύτοματοποίησης έφημρόσθη έπι τού ικαφών μήκους 263 μέτρων και 1.080.000 κυβικών ποδών. Αι αύτομάτως τιθέμεναι είς κίνησιν άντλια θά δύνανται νά φορτώνουν και νά έκφορτώνουν τό σκάφος έντος 15 ώρων.

Διά τό πλήρωμα θά διατίθενται τά πλέον άνετα μέσα ένδιατήσεως. Πλήρης κλιματισμός, κολυμβητική δεξαμενή, γυμναστήριον και καμπτίνα χωρισταί δι' ένα έκαστον μέλος τού πληρώματος.

NEA OΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΕΙΣ THN ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ

'Ανηγγέλθη, θίτη ή ύπο τής ZIM προγραμματισμένη παραγγελία δύο όχηματα γωγών σκαφών, έτοποθετήθη τελικώς είς Ιταλικά ναυπηγεία, με παράδοσιν είς τό τέλος τού 1970 και άρχας τού 1971. Τά σκάφη ταύτα δύνανται νά μεταφέρουν άνα 300 έπιβάτες και 300 όχηματα θά είναι πλήρως κλιματισμένα με έξωτερικάς πολυτελείς καμπίνας. 'Η δι' αύτών κυκλική διαδρομή 'Ισραήλ - Μασσαλίας υπόλογιζεται διτί θά έκτεληται έντος 10 ήμερων, ούτως ώστε μέτα τά δύο σκάφη νά είναι δύνατη ή έξασφάλισης

τού άνα πειθήμερον δρομολογίου έκ Μασσαλίας, καθ' ίδιον τό έτος, άποχωρούντος, βεβαίως τού ήδη έκτελούντος τήν γραμμήν πολού. 'Εξ άλλου, ή ZIM άνηγγειλεν, διτί ένώπιον τής έπιτυχίας ήμην έσημείωσαν αί 15θημεροι κρουαζέραι είς τήν Μεσόγειον, με προσεγγίσεις είς διαφόρους τουριστικούς τόπους και διήμερον παραμονήν είς 'Ισραήλ, θά διαθέση άπό τού 1970 πρός τό σκοπόν τούτον, τό κρουαζιερόπλοιον 'Θεοδώρα Χέρνζλ', τού ήδη έκτελούντος τήν γραμμήν πλήσιον περιοριζόμενου είς τακτικά δρομολόγια.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΡΕΚΟΡ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

Συμφώνως πρός τά προσφάτως δημοσιεύθεντα στατιστικά στοιχεία ύπο τού Λόδδ'ς Ρέτζιστερ, κατά τό δεύτερον τρίμηνον τού 1969 έσημειώθησαν δύο νέα 'ερεκόρ' παγκοσμίου ναυτιλιακής δραστηριότητος: τά ύπο κατασκευήν άτμοκίνητα και δηξελοκίνητα πλοία άνηλθον είς 1.797, άτιπροσωπεύοντα χωρητικότητα 16.775.399 τόνων γκρός (έπι πλέον διαφορά 836.120 τόνων έν συγκρίσισι πρός τό πρώτον τρίμηνον) και τά ύπο παραγγελίαν είς 1.836 συνολικής χωρητικότητας 37.978.754 τόνων γκρός (έπι πλέον διαφορά τών μή είσετι ναυπηγουμένων 585.670 τόν. γκρός, έν συγκρίσισι πρός τό πρώτον τρίμηνον 1969).

Τά άνωτέρω στατιστικά στοιχεία δίνεται στην περιλαμβάνουν — διότι δίνεται στην προσφέρονται — τά ύπο ναυπηγήσιν σκάφη είς τήν Κομμουνιστικήν Κίναν ή τήν Σοβιετικήν Ρωσίαν.

Η ΙΑΠΩΝΙΑ ΕΠΙ ΚΕΦΑΛΗΣ

'Η 'Ιαπωνία διατηρεῖ τήν μετά μεγάλης διαφορᾶς πρώτην θέσιν είς τάς παγκοσμίους ναυπηγήσεις και παραγγελίας. Τά κατά τό παρόν ύπο ναυπηγήσιν είς τήν 'Ιαπωνίαν σκάφη άνερχονται συνολικών είς χωρητικότητα 4.915.129 τόν. γκρός και τά ύπο παραγγελίαν, μη είσετι κατασκευαζόμενα, είς συνολικήν χωρητικότητα 13.128.893 τόν. γκρός. Τήν δευτέραν θέσιν είς τόν πίνακα των παγκοσμίων ναυπηγήσεων κατέχει ή Σουηδία, τήν τρίτην ή Δυτική Γερμανία και τήν τετάρτην ή Μεγάλη Βρετανία.

Τό σύνολον τῶν ύπο ναυπηγήσιν και λοιπῶν ύπο παραγγελίαν σκαφών άνερχεται παγκοσμίως — ως τά άνωτέρω αναλυτικά

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

στοιχεῖα — εἰς τὸ νέον ἀνώτατον ἐπίπεδον τῶν 54.754.353 τόννων γκρός. "Ολαι αἱ ναυπηγικαὶ χῶραι ἔβελτίωσαν τὴν θέσιν των, ἐνῷ τὰ μεγαλύτερα κέρδη ἐσπειράθησαν ὑπὸ τῆς Ὀλλανδίας μὲ αὐξῆσιν παραγγελιῶν κατὰ 471.639 τόννους καὶ τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν μὲ 399.206 τόννους. Η Ἰσπανία ἔβελτίωσεν, ἐπίσης, τὴν θέσιν τῆς μὲ αὐξῆσιν 301.891.

Κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον 1969 συν-
πληρώθη ἡ ναυπήγησις 719 σκαφῶν χωρη-
τικότητος 4.373.513 τόννων (ἐν συγκρίσει
μὲ σκάφη χωρητικότητος 4.128.469 κατὰ τὸ
πρώτον τρίμηνον).

ΔΕΣΠΟΖΕΙ Η ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΣ ΜΕΓΑΘΗΡΙΩΝ

Ἡ διὰ τὰ μεγάλα μπάλκα κάρριερς καὶ
δῆ τῆς τρισποστάτου μορφῆς τῶν Ο.Β.Ο.
συνεχίζεται. Τὰ ὑπὸ ναυπήγησιν τάκερνας ἀ-
ποτελοῦν ρεκόρ καὶ ἀνταποκρίνονται εἰς με-
γάλα μεγέθη. Ἡ μεταξὺ τῶν ναυπηγουμένων
φορτηγῶν τακτικῶν γραμμῶν στημειούμενή
μεγαλύτερα τοῦ συνήθους χωρητικότητος ὀφεί-
λεται εἰς τὴν παρουσίαν τῶν πλοίων - κον-
τεῖνερς, τῶν προερχομένων ἐκ τῶν ναυπη-
γείων τῆς Δυτικῆς Γερμανίας καὶ τῶν Ἡνω-
μένων Πολιτειῶν.

Η ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΤΙΚΗ ΑΝΑΤΑΡΑΧΗ

Εἰς ὥρισμένους ἀγγλικοὺς λιμένας, αἱ
κοινωνικαὶ συγκρούσεις καὶ αἱ διάφοροι ἀ-
νεπίσημοι ἀπεργιακαὶ ἐκδηλώσεις ἀναστατώ-
νουν πάντοτε τὴν οἰκονομικὴν δραστηριότη-
τα τῆς χώρας. Οὕτω, προσφάτως, 1.200 λι-
μενεργάται τοῦ Μάντσεστερ διέκοψαν αἴφνι-
δίως τὴν ἐργασίαν τῶν ἐπὶ ἐικοσιτετρά-
ρον, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἀκινητοποιηθοῦν 19
πλοῖα. Οἱ λιμενεργάται ἀπεφάσισαν νὰ ἐ-
φαρμάσουν τὴν ἀπεργιακὴν ταύτην ἐκδηλώσιν
δῆ τῆς ἔβδομάδος, διὰ νὰ ὑποστηρίξουν τὰς
διεκδικήσεις τῶν.

Τὴν ἐπομένην τῆς πρώτης ἀπεργιακῆς ἐκ-
δηλώσεως, περὶ τοὺς 140 λιμενεργάτας τοῦ
Λίβερπούλ ἐκήρυξαν ἀνεπίσημον ἀπεργίαν,
ζητούντες ἐπὶ πλέον ἀμοιβὴν διὰ τὴν ἐκ-
φόρτωσιν φορτίου ἀλεύρου διὰ ζωτροφάς,
τὸ ὅποιον μετέφερε τὸ φορτηγόν «Σαΐντ Μέρ-
ριελ».

Ἐν τῷ μεταξύ, ἡ κατάστασις παραμένει
κρίσιμος εἰς Μέρσεϋ, ὅπου ἀντιμετωπίζεται
ἔλλειψη λιμενεργατῶν. Πράγματι, ἀκού τῶν
1.006 λιμενεργατῶν εὐρίσκονται εἰς διακο-
πάτα. Ἐξ πλοία εὑρίσκοντο ἀκινητοποιημέ-
να.

Τέλος, πληροφορίαί εἰκαστούνται
ἐκ τοῦ μπούκοταξ τῶν σχετικούμενων
μὲ τοὺς χειρισμοὺς τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων
συμφωνιῶν θὰ συνεχισθῇ καὶ θὰ παραμείνῃ
ἐν ἴσχυι μέχρις διοί τὴν γενικὴ ἐπιτροπὴ τῶν
συνδικάτων συνέλθῃ ἐκ νέου, περιλαμβάνου-
σα, δῆμως, τὴν φοράν αὐτὴν ἐκπροσώπους
ὅλων τῶν κρητιδωμάτων τοῦ λιμένου, πρὸς
καθορισμὸν τῆς μελλοντικῆς στάσεως ἔναντι
τῶν πλοίων - κοντεῖνερς.

ΤΑ ΕΣΩΔΑ ΕΚ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Οἱ προσφάτως δημοσιεύθεντες ἀριθμοὶ ἐ-
πὶ τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν τῶν θαλασσίων
μεταφορῶν τοῦ πρώτου τριμήνου τοῦ 1969,
ἀναδιέραζουν εἰς 240 ἑκατομ. λιρῶν τὰς δα-
πάνας τῆς Ναυτιλίας, ἔναντι 230 ἑσδόμων καὶ
μὲ ἔλλειψη, ἐπομένως, 10 ἑκατομ. λιρῶν.
Ἐν τούτοις, τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον ἐ-
πεστήμαντο διὰ ὃ ὑπόλογοισμὸς οὗτος εἶναι ἐ-
σφαλμένος καὶ δὲν ἀποδίδει τὴν πραγματι-
κὴν εἰς συνάλλαγμα συμβολὴν τῆς ἐμπορικῆς
ναυτιλίας εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας. Τὸ
λάθος ἔγκειται εἰς τὸ δῆτι τὸ σκέλος τῶν ἑ-
ξόδων δὲν περιλαμβάνει μόνον τὰς δαπάνας
τῶν βρετανικῶν πλοίων εἰς τὸ ἔξτερικόν,
ἀλλὰ καὶ τὸ δῆτι τὴν Μεγ. Βρετανίαν κό-
στος τῶν μεταφορῶν (εἰσαγωγῶν) διὰ ἔξων
πλοίων. Τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν ἑσδόμων
συνίσταται ἐκ τῶν εἰς συνάλλαγμα προσθ-
δῶν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ, τὰς δῆποις ἀποκερ-

ΤΑ ΝΕΑ ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ"

- 478-869 (ANTI TOY 411-869)
- 476-658 (ANTI TOY 410-658)

ΟΙ ΝΕΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ ΚΑΗΣΕΩΣ ΙΣΧΥΟΥΝ ΑΠΟ 24 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ

δαίνει ἡ βρετανικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία, περι-
λαμβάνει δῆμως καὶ τὰς δαπάνας τῶν ἔξων
πλοίων εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Ἡνωμ. Βασι-
λείου. Κατόπιν σχετικῶν συζητήσεων, ὀπε-
φασίσθη ὅπως ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς ισοζυ-
γίου πληρωμῶν, διαπιστωθοῖν τὰ ἀποτέλε-
σματα ἀποδόσεων τοῦ βρετανικοῦ πλοίου,
μεγαλυτέρων ἀκρίβειαν, δῶστε νὰ κα-
ταφαίνεται πλήρως ἡ καταφάτα εἰσφορά τοῦ
εἰς τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν, ηπὶς ἀνῆλθε τὸ
1968 εἰς 260 ἑκατομ. λιρῶν περίπου, κα-
λύπτουσα τὸ τρίτον τοῦ συνόλου τῶν ὀδῆ-
λων συναλλαγματικῶν πόρων.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΣ ΟΡΓΑΣΜΟΣ

Ο γενικὸς διευθυντής τοῦ δήμου τοῦ Ἀκερ
κ. Μάρτιν Σίεμ, ἀπεκάλυψε προσφάτως εἰς
"Οσλο, ὅτι ἔνας δῆμος νορβηγικῶν ναυπη-
γείων πρόκειται νὰ κατασκευάσῃ 11 πετρε-
λαιοφόρο τῶν 222.000 τόνων d.w., διὰ λο-
γαρισμῶν ἔχγρων καὶ ξένων ἐφοπλιστῶν.
Τούτῳ ἀποδεικνύεται σαφῶς, δῆτι ἡ Νορβηγία
κατέστη ὄριστικῶν σημαντικὴ ναυπηγικὴ χά-
ρα, ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου. Τὸν παρελθόντα
ἰούλιον, ὁ δῆμος Ἀκερ εἶχε ὑπὸ παραγγε-
λίουν 5 πετρελαιοφόρο τῶν 222.000 τόνων
d.w.

Αἱ παραδόσεις προεβλέφθησαν διὰ τὰς
ἄρχας τοῦ 1970. Ὁ Νορβηγός ἐφοπλιστής
τοῦ Μπέργκεν, κ. Χίλμαρ Ρέκοτεν, παρήγ-
γειλεν 7 ἐκ τῶν γιγαντιαίων τούτων σκα-
φῶν καὶ συμφωνίας πρὸς δῶροισμένας φήμισας,
τὰ τέσσερα αἱ λαβαὶ πρὸς τὸ προσερίσ-
ζοντα διὰ τὸ ισορροπία ήλιον. (Ὁ
δῆμος Ἀκερ ἀποπερατώνει ἡδη σειρὰν ἐκ
10 φορτηγῶν ψυγείων διὰ μεταφορὰν φρού-
των, διὰ λογαρισμὸν τῆς Ισαραήλης «Μα-
ριτάιμ Φορτ»).

Εἰς Νορβηγίαν ἀναμένεται προσεχῶς ἡ ὑ-
πογραφὴ συμφωνίας μεταξὺ τῆς νορβηγικῆς
κυβερνήσεως καὶ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανί-
ας, ἀφορώσης εἰς τὴν παροχὴν ἐγγυήσεων
τῶν ἐπιούμων πιστωσεων, προκειμένου τὰ
νορβηγικὰ ναυπηγεία νὰ καταστοῦν συναγ-
νιστικά.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΦΙΛΟΔΟΞΟΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Συμφωνῶς πρὸς πληροφορίας, προερχομέ-
νας ἐκ τοῦ Ινστιτούτου Θαλασσίων Μετα-
φορῶν τοῦ Λένινγκραδ, ἡ Σοβιετικὴ ἐμπο-
ρικὴ ναυτιλία θὰ αὔξησῃ τὴν μεταφορικήν
της ικανότητα κατὰ 50% ἐντὸς τῆς προσε-
χοῦς πενταετίας. Τὸ τονόν τοῦ Ινστιτούτου
ἐμπορικοῦ στόλου ἔχει φθάσει ἡδη τὰ 12.
000.000 τόνων γκρός.

Ἡ τοιούτη ἀνάπτυξις ἀποδίδεται εἰς τὰς
εὐνοϊκὰς προοπτικὰς τοῦ Σοβιετικοῦ ἔξωτε-
ροῦ ἐμπορίου καὶ διίσ τοῦ μετὰ τῶν ἀνά-
πτυξισμένων χωρῶν.

Τὸ σχετικὸν ναυπηγικὸν πρόγραμμα προ-
βλέπει τὴν κατασκευὴν καὶ ἔξιδεκαντασιν σκα-
φῶν 12.000 τόνων καὶ μπάλκα κάρριερς 45.
000 τόνων, προσοριζόμενών διὰ τὴν μετα-
φοράν ἀπατίτου, γαιατράκων καὶ μεταλλευ-
μάτων.

Προγραμματίζεται ἐπίσης ἡ ναυπηγήσις
καὶ φορτηγοφόρων σκαφῶν (τῶν ἀποκα-
λουμένων *ελασθί*), πρὸς ἔξυπερέτησιν περιοχῶν
μηδιδιθετουσῶν λιμένας μὲ προσβλήτας.
Ἐκαστον τῶν σκαφῶν αὐτῶν θὰ είναι ίκα-

νόν νὰ μεταφέρῃ 40 - 50 ἐμφόρτους φορτη-
γίδας, αἱ δῆποια μετὰ τὴν ἀπόθεσίν των εἰς
τὴν θάλασσαν θὰ προωθῶνται ρυμουλκού-
μεναι πρὸς τὰ σημεῖα ἐκφορτώσεώς των.

Τέλος, προβλέπεται ἡ κατασκευὴ τάνκερς
μέχρι 125.000 τόνων.

ΣΟΥΗΔΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΡΕΚΟΡ

Ἐκ σχετικῶν ἀνακοινώσεων διαπιστοῦται,
ὅτι τοσούτος είναι διὰ δύκος τῶν εἰς τὰ Σουη-
δικὰ ναυπηγεία παραγγελιῶν, ὡστε ὠρισμέ-
να ἔξι αὐτῶν ν' ἀπέχουν τῆς ἀναλήψεως πε-
ραιτέρω ναυπηγικῶν ὑποχρεώσεων, μέχρι
ὅτου μελετήσουν τὴν ἔξελιξιν τοῦ σχετικοῦ
παράγοντος κόστους εἰς τὸ ἐγγὺς μέλλον.

Οἱ θεούντες ναυπηγοί κούλοι τῆς Σουη-
δίας πιστεύουν, ὅτι τὸ ἀπὸ τοῦ κλειστίμα-
τος τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ (1967) ἐπι-
κρατήσαντας ὑψηλὸν ἐπίπεδον ναυπηγήσεων θὰ
διατηρηθῇ καὶ μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ὑφι-
σταμένων παραγγελιῶν. Οὗτοι ὑπογραμμί-
ζουν σχετικῶς, ὅτι σημαντικὸν μέρος τοῦ παγκοσμίου
ἐμπορίου ἐμπορικοῦ στόλου ἀνανεοῦται,
ἐνῷ καὶ σημειούται ἡ ἔξελιξις πρὸς μεγά-
λης χωρητικότητος μονάδας καὶ πρὸς ἔξει-
δικευμένα σκάφη, ὡς τὰ κοντεῖνερς.

Τὰ ναυπηγείας "Ερικστόμερ" ἔχουν παραγ-
γείας δι' εἰκοσι πλοιῶν 1.850.000
τόνων d.w. Εἰς αὐτὰ συμπεριλαμβάνονται
εππάτα ΟΒΟ 150.000 τόνων ἔκαστον καὶ 10
ειδικά τάνκερς τῶν 25.000 τόνων. Διὰ τῶν
παραγγελιῶν αὐτῶν ἔξασφαλίζεται τὸ ἀπα-
σχόλησις τῶν ναυπηγείων μέχρι τοῦ 1972.

Τὰ ναυπηγεία Γκοταβέρκεν ἔχουν τὸν με-
γαλύτερον εἰς τὴν ιστορίαν τῶν ἀριθμῶν πα-
ραγγελιῶν καὶ ἔξησφαλισμένην τὴν κατα-
σκευαστικήν τῶν ἀπασχόλησιν μέχρι τοῦ 1973.
Τὸ σύνολον τῶν παραγγελιῶν ἀνέρ-
χεται εἰς σκάφη 4.000.000 τόνων l.w., εἰς
διὰ συμπεριλαμβάνονται ἔνδεκα τάνκερς χω-
ρητικότητος ἔκαστον 220.000 - 230.000 τόνων.

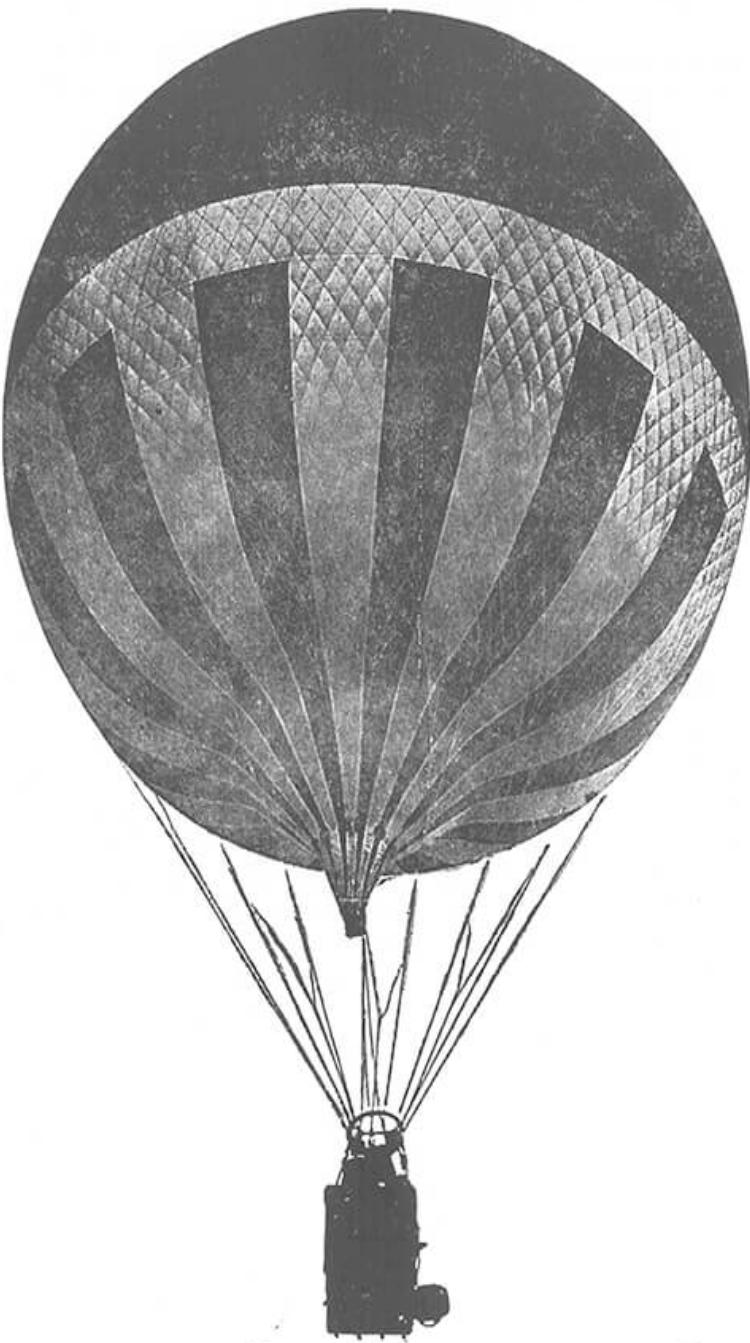
Τὰ ναυπηγεία Κόκουμ εἶς τὸ Μάλμο ἔ-
χουν παραγγελίας διὰ σκάφη 2.300.000
τόνων, εἰς τὰ δῆποια συγκαταλέγονται τέσ-
σαρα τῶν 250.000 τόνων ἔκαστον καὶ ἔξι
τῶν 210.000 τόνων.

Τὰ ναυπηγεία τῆς Ούντεδάλλα κατασκευ-
άζουν τρία τάνκερα τῶν 230.000 τόνων ἔκ-
αστον διὰ λογαριασμὸν Νορβηγικῶν συ-
μφερόντων.

ΠΛΩΤΑΙ ΔΕΣΠΑΜΕΝΑΙ

Τὰ εἰς Λαντσκρόνα ναυπηγεία παρέδω-
σαν τὴν δευτέραν ἐκ παραγγελίας διὰ τρεῖς
πλωτάς δεξαμενάς, ἀνυψωτικής ικανότητος
27.000 τόνων, διὰ λογαριασμὸν τῆς Σο-
βιετικῆς ὄργανώσεως εἰσαγωγῶν *Sudostimport*
τῆς Μόσχας.

Πρόκειται περὶ δεξαμενῶν μήκους 218 μέ-
τρων, πλάτους 40.5 μέτρων καὶ ίκανῶν νὰ
δεχθῶν σκάφη μέχρι 45.000 τόνων d.w.
Χάρις εἰς τέσσαρας δηζελομηχανὰς αἱ δε-
ξαμεναὶ αὐταὶ είναι αὐτοδύναμοι ὡς πρὸς
τὴν ἀναγκαῖαν ἡλεκτρικήν ἐνέργειαν. Ο ἔ-
ξοπλισμὸς ἀντίλιας ἀπαρτίζεται ἀπὸ 20
φυγοκέντρους ἀντίλιας συνολικῆς δυναμικότη-
τος 22.000 τόνων (ώριασίς) καὶ ἔκαστη
τῶν δεξαμενῶν αὐτῶν διαθέτει δύο γερανούς
τῶν 15 τόνων. Τέλος, προβλέπεται καὶ ἔν-
διαίτησις (εἰς κοιτάνας, κ.λ.π.) διὰ 30 ἀ-
τομά.



Don't hang around with a load of gas!

Get rid of it quickly - and inexpensively - by using BP Marine Tank Cleaner.

The Research Laboratories at BP developed BP MARINE TANK CLEANER to meet the need for a tank cleaner which is really efficient and inexpensive. Used exclusively by the BP tanker fleet, BP MARINE TANK CLEANER was specially designed to speed up

the removal of oil residues that build up in cargo tanks - and thus get rid of the gas quicker.

BP MARINE TANK CLEANER - does what it says - thoroughly and cheaply. To receive full information about BP MARINE TANK CLEANER and a quotation for your own vessels contact:-

F. ZOGRAFOS

199, Pireos Str. Athens-Greece Tel. 361.995, 473.960

OR

RiverPlate Shipping and Trading Agency Ltd,
Forum House, 15/18 Lime St, London EC3
Tel: 01-626 3121 Telex: London 261619
Telegrams & Cables: Plataship London EC3



BP Marine Tank Cleaner
does what it says -
thoroughly.



ΕΠΙΣΗΜΑ ΙΝΕΤΑΙ Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΩΝ ΚΟΝΤΕΥΝΕΡΣ

ΥΠΕΡΤΡΟΦΙΚΑΙ ΑΙ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟ 1968, ΙΔΙΩΣ ΔΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΩΝ, ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ, ΌΜΩΣ, Η ΖΗΤΗΣΙΣ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ ΝΑ ΕΠΙΒΡΑΔΥΝΗΣΙΣΘΗ ΑΙΣΘΗΤΩΣ. - ΑΙ ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ. - ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΙΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ

ΖΗΤΗΣΙΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ

ΤΕΡΑΣΤΙΑΙ ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Τό έτος 1968 έχαφακτηρίσθη έκ της μα-
ζικής έμφανσεως τών διά κοντένερς μετα-
φορών εἰς τὸν Βόρ. Ἀτλαντικόν. Γραψαμι
πάληρων ἔξυπητηθεῖσαι διά κοντένερς κα-
θιερώθησαν εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1969 μεταξύ
Εὐρώπης και Αὐστραλίας. Νέαι γραψαμι
τού εἰδους τούτου τῶν μεταφορών θά
έξα-
σφαλισθούν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἐνῷ
ἡ συνολικὴ μεταφορικὴ Ικανότης τῶν διά-
πλοίων κοντένερς ὑπέρτεριάν θά αὐξηθῇ τού-
λαχίστον κατά 40%.

Είς τὸ σημεῖον τοῦτο δίδει τὴν μεγαλυτέραν βαρύτητα ἡ 15η ἐπηρίσια ἔκθεσις τῆς ἐπιπροτροπῆς ἑταῖρων θαλασσίων μεταφορῶν τοῦ Ο.Π.Ο.Σ.Α. (Ὀργανισμοῦ Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ Ἀναπτύξεως). Ἡ ἔκθεσις θέτει ἔρωτήματα, παρουσιάζοντα ἐπίκαιρον ἐνδιαφέρον εἰς δῆτι ἀφορῷ τὰς θαλασσίας μεταφοράς διὰ τὸ ἵστος 1968 καί, ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ, διὰ τὰς ἀρχας τοῦ 1969. Καὶ συνδέει τὴν δলὴν πρόσφατον ὀνάπτυξιν εἰς τὰς μακροπροθέσμους τάσεις τῶν διεθνῶν διάθαλασσών μεταφορῶν.

Ως καὶ κατά τὰ παρέβολητα ἔτη, ή ἐκθεσίς ἀναφέρεται εἰς τὰ νέα γεγονότα πολιτικῆς ὑφῆς, ἐπηρεάζοντα τάς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφοράς, ἀνακεφαλαίωνει τὴν ἔξτησιν τῆς ναυλαγορᾶς ἀπὸ πλευρᾶς νοιλῶν, ὡς καὶ τὴν προσφοράν καὶ τὴν ζήτησιν χωρητικότητος κατά τὸ 1968 καὶ κατά τὰς ἀρχὰς τοῦ 1969. Εἰς ειδικὸν κεφάλαιον ἐπικινείρειται διὰ πρώτην φοράν ή ἀνάλυσις τῶν ἐνδο - χωρικῶν μεταφορῶν ἔχοντων φορτίων. Αἱ ἐκτιμήσεις καθάπονταν τὸ 70% περίου τῆς κινήσεως τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, αἵτινες ἔξτησαν διὰ φορτηγῶν πλοίων.

Η ΑΙΑΚΡΙΣΙΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Εις τὸν τομέα τῆς διεθνοῦς πολιτικῆς, εἰς
ὅ, τι ἀφόρᾳ τὰς θαλασσίας μεταφοράς, τὸ
πρόδολημα τῆς διακρίσεως σημαίας προσειλ-
κυσ καὶ πάλιν τὴν προσοχὴν τις ἐπιπρο-
πῆς. Περιπατέων ἡ ἔκθεσις ἀναφέρεται εἰς
τὰς υἱοθετήσιας λύσεις εἰς τὸν τομέα τῶν
θαλασσίων μεταφορῶν ἀπὸ τῆς δευτέρας συ-
νόδου τῆς Οὐνκταντ καὶ ὑπενθυμίζει τὴν ἀ-
ναληφθεῖσαν δραστηριότητα ὑπὸ τῆς Ἐπι-
τροπῆς τῶν Θαλασσών Μεταφορῶν διὰ τὴν
προετοιμασσαν τῆς τρίτης συνόδου τῆς Ἐ-
πιπροπτῆς Θαλασσίων Μεταφορῶν τῆς Οὐν-
κταντ. Ἡ ἐπιπροπή συνέχισε νόο παρακολου-
θῇ ἐπὶ τοῦ σύνεγγυς την ἔξελιξιν τῶν διὰ
κοντέινερς μεταφορῶν καὶ μία μελέτῃ τῆς
καταστάσεως, καταρτισθείσης ὑπὸ τῆς Ἐπι-
τροπῆς, ἐκιονοποιήθη ὑπὸ τοῦ Ὀργανισμοῦ
διὰ τὴν εὑρωπαϊκὴν διάσκεψιν ὑπουργῶν με-
ταφορῶν.

ΣΤΑΣΙΜΟΙ ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ

Η έκθεσης συνοψίζει την έξιετή της παγκοσμίου ναυλαγοράδας κατά τό 1968 και κατά τεύς πρώτους μήνας τού 1969. Αι τιμαι των ναύλων διά τά φορτία χύμα και διά τάς μεταφοράς πετρελαίων παρέμειναν σχετικώς στάσιμοι, κατόπιν έπελθούσης έξισορροπήσεως μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως χωρητικότητος. Αι τιμαι τών ναύλων εις τήν άγοράν πετρελαίων έσημείσαν, κατά τό θέ-

ήγενηθε εἰς έπιπέδον ρεκόρ διά τὸ δεύτερον κατὰ σειράν ἔτος. Δεδομένου ὅτι οὐδεμία νέα επιμήκυνσις τῆς μέσης ἀποστάσεως τῶν μεταφορών διά πετρελαιοφόρων, δὲν προβλέπεται διά τὸ 1969, ή ζήτησις τῶν σκαφών τούτων πρέπει νά επιβραδυθῇ αισθητῶς. Οἱ ἀριθμοί, οἱ ἀναφερόμενοι εἰς τὰς μεταφορὰς ἔγρων φορτίων κατὰ τὸ 1968 δεικνύουν αύξησιν κατὰ 7,5% διά τὰ τρία κυριώτερα φορτία εἰς χύμα, διτίνα ἀντιτροπωπεύουν συνολικώς τὸ 35% τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν ἔχρων φορτών. 'Ο ἀριθμὸς αὗτος φαίνεται ὅτι δεικνύει τὴν ἐπανάληψιν βελτιώσεως τῶν μεταφορῶν ἔγρων φορτίων.

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ

"Ετερον κεφάλαιον τής έκθεσεως είναι ά-φιερωμένον εἰς τὴν προσφορὰν καὶ τὴν ζη-τησιν καὶ δεικνύει τὴν ἔξελιξιν τὸν παγκό-σμιον ἐμπορικὸν στόλουν κατὰ χώρας, κατά τύπον καὶ χωρητικότητα πλοίων, διδεῖ δὲ λεπτομερείας ἐπί τοῦ παρωπλισμένου, τοῦ ἀπολεσθέντος καὶ τοῦ νεοανυπηρηθέντος το-νάč. Περαιτέρω ἔκθεται τὰ κύρια χαρακτηρι-στικά τῶν παγκόσμιων εἰσαγωγῶν καὶ ἔξα-γωγῶν τῶν πλοίων, ἐνώ παραβλήματα κατα-δεικνύει τὴν συμμετοχὴν ἐκάστης χώρας εἰς τὰς ναυπηγήσεις, αἵτινες ἐν συνεχείᾳ ἐνη-λογήθησαν ὑπὸ τὴν ἔθνικὴν σημαίαν. Ὁ παγ-κόσμιος στόλος ηὔξθη σχεδόν κατά 7%, πο-σοστὸν ὅπερ είχε νὰ σημειωθῇ ἀπό τοῦ 1958, περὶ τὰ τέλη δὲ τοῦ ἔτους (1968) & νήρχετο εἰς 200 ἑκατομμύρια τόνων γκρός. Οἱ στόλοι Ἰτανίας, Λιβερίας, Νορβηγίας καὶ Σ. Ἐνώσεως ηὔξθησαν σημαντικῶς. Τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ κατασκευὴν ἢ ὑπὸ παραγ-γελίαν σκαφῶν είναι κατά 11% καὶ πλέον ἀ-νώτερον τοῦ προηγουμένου ἔτους καὶ ἀπό-τελει ρεκόρ. Τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ παραγγε-λίαν σκαφῶν, εἰς διάδοχον τὸν κόσμον ἀ-νήρχετο τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1969 εἰς 90 ἑκατομμύρια τόνων δ.ώ., ἔξ δῶν τὰ 65% εἰ-ναι δεξαμενόπλοια καὶ περίπου 25% φορτη-γά και μικτὰ σκάφη. Αἱ παραγγελίαι διά-πλοια κοντένερς είναι σχεδόν ἔξ ἴσου ση-μαντικαὶ μὲ ἕκεινας τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, τράμπτς καὶ κλασικού τύπου. Ἡ τάσις κατασκευῆς πλοίων μεγαλυτέρων δια-στάσεων ύφισταται πάντοτε. Πολύριθμοι είναι αἱ παραγγελίαι διὰ πετρελαιοφόρα, ἃ-νω τῶν 200.000 τόνων δ.ώ., ἔνῳ κατά τὰ 1968 δύο πετρελαιοφόρα ἄνω τῶν 325.000 τόνων δ.ώ. ἐτέθησαν ἐν ὑπηρεσίᾳ.

ΜΙΑ ΜΕΛΕΤΗ ΠΟΥ ΕΑΛΕΙΠΕ

Τό ειδικών κεφαλίσιον της έκθεσεως τού Ο.Ο.Σ.Α. είναι αφιερωμένον εις τὴν περιγρα-
φήν μιᾶς καθοδηγητικῆς μελέτης, ἡτις ἀνε-
λήφθη ὑπὸ τῆς γραμματείας τῆς "Ἐπιτροπῆς
Θαλάσσιων Μεταφορῶν, μὲ τὴν βοήθειαν τοῦ
Ο.Ο.Σ.Α. Ἡ μελέτη αὐτὴ ἀναφέρεται εἰς
τὰς μεταφορὰς ἔηρων φορτίων διὰ θαλάσσης
καὶ ἀποσκοπεῖ εἰς τὴν βελτίωσιν τῶν στα-
τιστικῶν, δεδομένων σχετικῶς μὲ τὴν ζήτη-
σιν χωρητικότητος διὰ ἥπρα φορτία. Τὸ κε-
φάλιον τούτῳ περιγράφει τὴν μεταφορὰν ἔη-
ρων φορτίων κατὰ χώραν προελέυσεας καὶ
προορισμού. Τὶ παρεχόμενα στοιχεῖα καλύ-
πτουν τὰ δύο - τρίτα τῶν διεθνῶν παγκοσμί-
ων μεταφορῶν καὶ περιλαμβάνουν μεταφο-
ρὰς πραγματοποιηθείσας ἐφ' ὅλων τῶν με-
γάλων διεθνῶν διαδρομῶν. Ἐγένετο προσ-
πάθεια διαχωρισμοῦ τῶν μεταφερομένων ἐμ-
πορευμάτων διὰ πλοίων γραμμῆς καὶ διὰ
φορτηγῶν χύμα. Μέχρι τούτου ὑπήρχον στα-
τιστικαὶ διὰ τὰς κυριας μεταφορὰς εἰς χύμα,
ἄλλῃ Ἐλεπτον πληροφορίαι ικανοποιητικαὶ δι-
ἄλλας μεταφορὰς καὶ δῆ διάφορα φορ-
τία μεταφερθέντα ύπὸ πλοίων γραμμῆς. Ἡ
ἐν λόγῳ μελέτη ἀνελήφθη διὰ νὰ θεραπεύσῃ
τὴν κατάστασιν αὐτῆν. Ἀποσκοπεῖ περισ-
σότερον εἰς τὸ νὰ προσδιορίσῃ μίσιν μέθο-
δον, παρὰ νὰ παρουσιάσῃ περιπτελγήματα
συμπεράσματα καὶ οἱ ἀσχολούμενοι μὲ τὸν
καταρτισμὸν της ἐλπίζουν, διτὶ θὰ προκαλέ-
σῃ καὶ ἄλλας ἔρευνας εἰς τὸν τομέα τοῦτον.

Cables: NAUTILOS Teleph.: 6759622
ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ
GREEK NORTH AMERICAN
SHIP SUPPLIES
STAVROS TSICHLAS
711 South Broadway, BALTIMORE,
MARYLAND, 21231, U.S.A.

“Ελληνες Πλοιοκτήται:

Δώσατε ἐντολὴν εἰς τοὺς μεσίτας σας
νὰ τοποθετοῦν μικρὸν μέρος τῶν
ἀσφαλίσεών σας εἰς Ἑλληνικὰς
ἔταιρίας, θὰ εἶνε πρὸς τὸ συμφέρον σας.

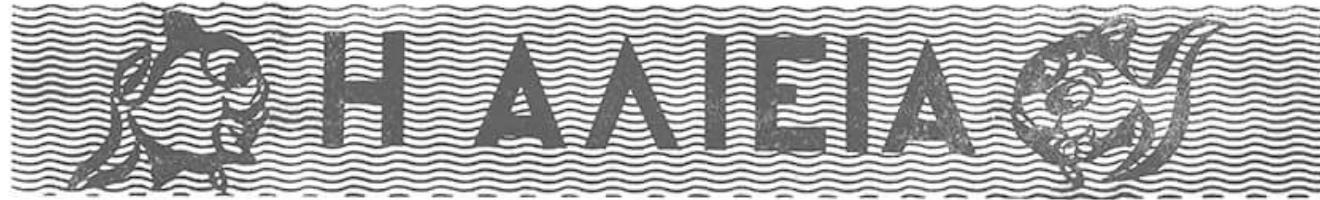
A.E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ



INSURANCE CO. LTD.

Γενικὸς Διευθυντής: ΧΡΙΣΤΟΣ Γ. ΑΧΗΣ
ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ & ΠΕΝΤΕΛΗΣ 7 - ΑΘΗΝΑΙ (118) - ΤΗΛ. 221.835
ΤΗΛΕΓΡ. «ΟΡΑΣΦΑ» - TELEX № 216.158 HORI GR

Γενικοὶ Πράκτορες ἐν Ἑλλάδι: Sun Insurance Office
LIMITED
Ἄντιπρόσωποι: ANDREW WEIR LONDON LTD.



ΓΙΓΑΝΤΙΑΙΟΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ

"Εν τών παγκοσμίως μεγίστων άλιευτικών σκαφών, τὸ σοδιετικὸν πλοῖον (βάσις) «Βοστόκ», ἐκτοπίσματος 44.000 τόνων, θὰ ἀπολένη διὰ τὴν πρώτην του άλιευτικήν ἔξοδην μετά ἑτοῖς περίπου. Τὸ πλοῖον, καθειλκύσθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Λευνιγκραντ, τὸ παρελθόντα 'Απρίλιον καὶ ὥρη ἔξοπλίζεται. 'Ο ἀστυνήθης προορισμὸς τοῦ σκάφους εἶναι νὰ μεταφέρῃ ἐπ' αὐτὸν 14 ἀλιευτικά.

Τὸ «Βοστόκ» ἔχει μῆκος 376 ποδῶν, πλάτος 92 καὶ ὑψος 132. Οἱ δύο στροβιλοκινήτρες του εἶναι συνολικῆς ιπποδυνάμεως 26.000 ιππων, ἀποδίδοντες εἰς αὐτὸν ταχύτητα 12 κόμβων.

Τὰ 14 άλιευτικὰ σύρσεως ἔχουν Ἑκαστὸν ικανότητα 60 τόνων, τὸ δὲ σκάφος των εἰναι κατασκευασμένον ἀπὸ πλαστικὴν ὄλην, χρησιμοποιηθείσης ρητίνης εἴπερξι καὶ ἴων ὑάλου. "Ἑκαστὸν τῶν άλιευτικῶν αὐτῶν εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ δύο κινητήρων 350 ιππων, κινούντων δύο Ἐλίκας.

"Ελικόπτερον, ἔχον τὴν βάσιν ἐπὶ τοῦ «Βοστόκ», θέλει ὑποδομῆς τὸν ἐντοπισμὸν τῶν ἵχθυων.

"Ἡ καθαίρεσις καὶ ἀνέλκυσις τῶν άλιευτικῶν πραγματοποιεῖται, χρησιμοποιούμενου μεταφόρεως, ἔχοντος σχῆμα δοκοῦ Η, ἐπὶ ἡς ὑπάρχει γερανὸς κινούμενος ἐπὶ τροχίων. 'Ο γερανὸς εἶναι σύνθετος πρὸς τὰ ἀριστερὰ καὶ δεξιά καὶ ἔχει βάρος 300 τόνους.

Τὰ άλιευτικὰ κυλίονται ἐπὶ τροχίων πρὸς ἓν τῶν συσθέτων γερανῶν, ἵνα καθελκυσθοῦν ὄμαλῶς εἰς τὸ ὅντως ἡ ἀνέλκυσθοῦν καὶ μετέπειτα ἀσφαλῶς κινηθοῦν πρὸς στοιδασίαν ἐπὶ τῶν τροχίων.

"Ἑκαστὸν τῶν άλιευτικῶν εἶναι ἱκανὸν νὰ ἀλιεύσῃ διὰ δικτυῶν σύρσεως βυθοῦ ἢ οἰουδήποτε βάθους, ὡς καὶ διά θυλλακος.

Τὰ συνεργεία τοῦ «Βοστόκ» δύνανται νὰ ἐπεξεργασθοῦν 33 τόνους ἰχθύων ἡμερισίων καὶ ἡ παραγωγή των δύναται νὰ περιλαμβάνη 19.800 ἰχθεῖς κονσερβοποιημένους, χαδιάρι, ἰχθύλευρον καὶ ἐλαστής πρὸς τοῦ βακαλάου.

Τὸ πλοϊον τοῦτο ἔχει ἐπίστης προορισμὸν μεταφόρεως ἔροιν φορτίου ἐντὸς τῶν κυτῶν του, ἱκονὸν νὰ περιλαβόντων πλέον τῶν 13.000 τόνων διαφόρων προϊόντων.

"Ἡ ψυκτικὴ μονάς ἐν τῷ πλοϊῷ εἶναι μοναδική, ἔξυπητούσα 16 ψυκτικὰ κύτη, συσλογὸν δύκουν ὑπερβάνοντος τὰ 16.000 κυδικά μέτρα. Τὸ βάρος τῆς ψυκτικῆς μονάδος εἶναι 300 τόνων, συνίσταται δὲ αὐτὴ ἐκ 18 συμπιεστῶν καὶ 28 ἀντλιῶν.

"Ἡ τοιαύτη ἔγκατάστασις καταλαμβάνει τρία καταστρώματα.

Διὰ τὸ ἔξ 600 ἀνθρώπων πλήρωμα τοῦ «Βοστόκ», ἔχουν ἔξασφαλισθή αἱ ἄρισται συνθῆκαι διαβιώσεως καὶ ἐργασίας διὰ 4μηνον ταξίδιον, ἦτοι διὰ τὴν περίοδον καθ' ἣν τὸ σκάφος δύναται νὰ παραμένῃ εἰς τὰ άλιευτικὰ πεδία ἀνεύ ἐφοδιασμοῦ εἰς καύσιμα, ὅντως μετά τοιστοῖς εἰδίνων, ἵστηται κλινικὴ μετά τοιστοῖς εἰδίνων καὶ νοσοκομεῖον, δι' ἐπωτερικούς ἀσθενεῖς 50 κλινῶν, δεξαμενὴ κολυμβή-

ματος κλπ.

"Ἐκτὸς ἀπὸ τὴν καντίναν τοῦ πλοίου, ὑπάρχουν μαγειρεῖα, διὰ τὰ ἄτομα ἔκεινα, ἀτινα ἡμποροῦν νὰ παρασκευάσουν οἱ ἴδιοι τὸ φαγητὸν των.

ΑΝΩΤΑΤΑΙ ΤΙΜΑΙ ΠΩΛΗΣΕΩΣ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΩΝ ΑΛΙΕΥΜΑΤΩΝ

"Ἄποφάσει τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορίου, καθωρίσθησαν ἀπὸ τῆς παρελθόντης Δευτέρας, αἱ ἀνάταται τιμαὶ πωλήσεως κατεψυγμένων άλιευμάτων ἐσωτερικοῦ παραγωγῆς τῶν ἀλληλικῶν ἐπιχειρήσεων ὑπερποντίου ἀλιείας.

"Αἱ τιμαὶ καθωρίσθησαν κατὰ χιλιόγραμμα ὡς ἔξης:

"Ἀγγελόφαρα μετά κεφαλῆς 11,3, ἀγγελόφαρα ἀκέφαλα 13, ἀγριόλωσης 17,60, ἀλεπόφαρα 7,50, στακάδες καὶ ἀστακούρες ἐπὶ τιμολογίων, βακαλάος ἀκέφαλος 14, βακαλάος μετά κεφαλῆς 16, βλάχος ἀκέφαλος 20, γαρίδες γάμπαρες ἐπὶ τιμολογίων, γαλέος μετά δέρματος ἀκέφαλος 17,80, γαλέος ἀνεύ κεφαλῆς καὶ δέρματος 19,80, γλώσσες 25,50, γόπτες 13, γοφάρια μετά κεφαλῆς 14, γοφάρια ἀκέφαλα 15, δράκαινες 5, καλαμάρια ἐπὶ τοῦ τιμολογίου, καπόνια 10, καρακούκοι 10, ταδίνια - καρακούκοι ἀκέφαλοι 15, κέφαλοι 20, κλίν - κλίν 17,80, κοκκάλισ 8, κοκκινόφαρα 13, κοκκινόφαρα ἀκέφαλα, κολοὶ 10,30, κουρμπίνους 15, κουτσομύρες 12,20, λαυράκια 10, λαβράκια ἀκέφαλοι 14, λιθρίνια 13,50, λιθρινομάρμπουνα 12, λίτσες 10,30, λούτσοι 12,20, λούτσοι ἀκέφαλοι 14, λύχνοι 10,30, λύχνοι ἀκέφαλοι 12,20, μαγιάτικα 12,20, μαγιάτικα ἀκέφαλα 16, μακρόγλωσσες 21,80, μερλούτσα φιλέπτα ἐπὶ τιμολογίου, μουρμούρες 15, μουθιούλια 8, μουγκριά 12,20, μπαλάδες 10, μπαρμπούνια 30, μπούφοι 12, μυλοκόπια μετά κεφαλῆς 10,30, μυλοκόπια ἀκέφαλα 15, νιδρίτες ἀκέφαλοι 12,20, ξιφίαις εἰς φέτες 19,80, παντελίδες 10,30, παντελίδες ἀκέφαλοι 12,20, πέρκα μετά κεφαλῆς 14, πέρκα ἀκέφαλη 17,80, πέρκα φιλέπτα ἐπὶ τιμολογίου, περκανδρίτες 19,80, πετράγκουρα ἀκέφαλα 12,20, ρέγγες 12,20, ρίνες μετά δέρματος ἀκέφαλοι 15, ρίνες ἀνεύ δέρματος 16,80, ροφοὶ 13, ροφοὶ ἀκέφαλοι 16,80, σαργοὶ 10,30, σαργοὶ ἀκέφαλοι 13, σαρφρίδα 5,20, σκαθάρια μετά κεφαλῆς 10,30,



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

Παρακαταθήκη καὶ τεχνικαὶ πληροφορίαι:

Γκόστα 'Εμποριον Ε.Π.Ε.

'Ακτή Γ. Κονδύλη 10 - Πειραιεὺς
Τηλ. 410.573, 471.889

σκαθάρια ἀκέφαλα 13, σκι 6, σκορπιοὶ 20, σκόμπροι 10,50, σκόμπροι ἀκέφαλοι 17,80, σουπίες 12, σφυρίδες 19,70 σφυρίδες ἀκέφαλες 30, συναγρίδες μετά κεφαλῆς 12,20, συναγρίδες ἀκέφαλοι 17,80, τόνος ἀκέφαλος 14, τσιπούρες 19,80, τσιπούρες ἀκέφαλες 23,80, φαγκριά 14,30, φαγκριά ἀκέφαλα 19,80, φαγκρόποια 13, χάνοι 11,30, χταπόδια μετά κουκούλας 12,20, χταπόδια ἀκέφαλα 15, χριστόφαρα 12,20, χριστόφαρα 12,30, χριστόφαρα φιλέτα 21,80.

Περαιτέρω ἡ ἀπόφασις περιλαμβάνει τὰς κάτωθι διατάξεις:

2. Τὰ τυποποιημένα παρασκευάσματα κατεψυγμένων άλιευμάτων θά πωλούνται ἐπὶ τιμολογίᾳ.

3. Εἰς τὰς ἀνωτέρω τιμὰς δὲν περιλαμβάνονται χαρτόσημον τιμολογίου καὶ μεταφορικά ἔξοδα.

4. Αἱ τιμαὶ τῶν κατεψυγμένων άλιευμάτων προελεύσεων ἐξωτερικοῦ διαμορφώνται ἐκάστοτε εὐθύνη τῶν εἰσαγωγέων, βάσει τιμολογίου καὶ οὐδέποτε δύνανται νὰ εἶναι ἀνώτεραι τῶν κατά τὰ ἀνωτέρω καθοριζούμενων τοιούτων.

5. Εἰς τὰ ἐκδίδομενα ὑπὸ τῶν παραγωγῶν εἰσαγωγέων ἡ χονδρεμπόρων τιμολογία δέοντα νὰ ἀναγράφωνται ἀπαντα τὰ ἐν τῷ δελτίῳ ἀναφερόμενα χαρακτηριστικά βάρους, ὀνομασίας, προελεύσεως κ.λπ.

6. Εἰς περιπτώσεις καθ' ὃς ὥρισμέναι ἐπιχειρήσεις διασέθετον άλιευματα προερχόμενα ἐξ εἰσαγωγῶν καὶ ταυτοχρόνων τοιωτα προερχόμενα ἐξ ἀλληλικῶν ἐπιχειρήσεων ὑπερποντίου ἀλιείσος δέοντος ὅπως εἰς τὰ οἰκεῖα τιμολογία, ἐκτὸς τῶν ἄνω στοιχείων ἀναγράφονται ἡ προέλευσις διὰ τῆς λέξεως «ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ» εἰς τὴν πρώτην περιπτώσιν καὶ διὰ τῆς κατονομασίας τοῦ πλοίου εἰς τὴν δευτέραν π.χ. «Εὔαγγελιστρίας», «Άγιας Φωτεινῆς», «Άλκυόνης», «Άργονατῆς» κ.λπ.

Ύπερβασις τῶν διὰ τοῦ δελτίου καθοριζούμενων τιμῶν διώκεται καὶ τιμώρειται κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἐν Ισχύι ἀγορανομικοῦ κώδικος.

Δι' ἀγορανομικῆς διατάξεως, ὑπογραφεῖσης ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορίου καὶ φερούσης ἀριθμὸν 30/1969 δρίζονται τὰ ἔξης:

Προκειμένου περὶ κατεψυγμένων ίχθυων βάρους ἄνω τῶν 3 χιλιογράμμων, πωλούμενων εἰς τεμάχια (φέτα), ἡ τιμὴ χονδρικῆς πωλήσεως, ἐφ' ὅσον ὁ τεμαχισμὸς ἐνεργεῖται ὑπὸ τοῦ χονδρεμπόρου καὶ ἡ λιανικὴ τοιαύτη ἐφ' ὅσον οὐτος ἐνεργεῖται ὑπὸ τοῦ λιανοπωλητοῦ, δύναται νὰ προσαυξάνηται κατ' ἀνώτατον δρίσιον διὰ 6% ποσοστοῦ 12%, ἀπαγορευούμενης τῆς προσθήκης εἰς τὸ βάρος μη βρωσίμων μερῶν (οὐράς πτερυγίων κ.λπ.) τῶν ὡς ἀνω πωλούμενων ίχθυων.

Ἐπιτρέπεται ἡ ἐπιβάρυνσις τῶν διὰ δελτίων καθοριζούμενων ἀνωτάτων τιμῶν χονδρικῆς πωλήσεως κατεψυγμένων άλιευμάτων διὰ μεταφορικῶν ἔξδων διὰ μὲν τὴν περιφέρειαν τῆς Τέως Διοικήσεως πρωτευούσης κατὰ δραχμὰς 0,50 κατὰ χιλιόγραμμα, διὰ δὲ τὰς λοιπὰς περιοχὰς τοῦ Κράτους συμφώνως πρὸς τὰ ὑπὸ τῶν κειμένων διατάξεων δριτζόμενα.

Ἡ διακίνησις ὡς καὶ ἡ διάθεσις μέχρι τῆς καταναλώσεως τῶν κατεψυγμένων άλιευμάτων, δέοντα νὰ ἐνεργήσῃται συμφώνως πρὸς τὰς καθαίρεσις λοιπῶν τιμολογίων, τοῦ παραγωγού τοῦ έπιπλου τοῦ έγκυκολίων διατάξεων τῆς Κτηνιατρικῆς 'Υπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου Γεωργίας.



BANQUE DE DÉPOTS



Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ BANQUE DE DÉPOTS

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

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

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

ΜΑΡΙΟΣ Ν. ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ
Διευθύνων Σύμβουλος

1211 GENÈVE 3 | RUE DU RHÔNE 94 • CASE RIVE 550 • TÉL: (022) 25 43 35
SOCIETE ANONYME FONDÉE EN 1921 | TÉLÉGR: DEPOSITBANK • TELEX: 22351 • CHÈQUES POST. 1212046

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΙΩΑΝΝΟΥ Κ. ΧΟΛΕΒΑ
ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΔΥΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΜΕΛΕΤΑΙ

Εις τὸν τριακονταετὴ βίον του τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας δὲν ήτύχησε νὰ ἵδῃ συχνὰ τὴν ἔδραν του καταλαμβανομένην ὑπὸ 'Υπουργῶν κατεχόντων ύφ' οἰλανδήποτε μορφὴν τὴν ὑπόθεσιν τοῦ πλοίου. Καὶ τὸ ἀπότελεσμα οὐπήρξε πολλάκις ἀποκαρδιώτικον, δεδομένου ὅτι ἡ ἄγνωστη τοῦ θέματος ἡμπόδιζε καὶ αὐτὴν τὴν κατανόσιν καὶ τῶν ἀπλουστέρων ἐτί ζητημάτων.

Ο σημερινός Ύπουργός, καθηγητής κ. Ι'. Χολέντας, έδειξεν εύθυνή έξι όρχηστρών του, αν και ξένος πρός τὴν ναυτιλιακήν πρακτικήν, κατείχεν δόλα τὰ ἔφοδα διὰ τὴν διοίκησιν ἑνὸς καλάδου, στὸ οποῖον ή σημασίας διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας είναι τοσούτον ἕκδηλος ὥστε νὰ μη̄ χρειάζεται ιδιαίτερον σχολιασμόν. Πράγματι, ή πλήρης ἐπιστημονική μόρφωσις του, ή ἀπὸ τῆς Πανεπιστημιακῆς ἔδρας διδασκαλία τῆς Ὁργανωτικῆς Ἐπιστήμης καὶ τὸ πλούσιον συγγραφικὸν ἔργον του ἐπὶ τῆς λειτουργίας τῶν ἐπιχειρήσεων, ήγγυωντο διὰ τὴν ἄμεσον ἀντίληψιν καὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ θέματος ἐν τῷ συνόλῳ του, τὴν πλήρη κατανόησιν τῶν προβλημάτων ἐν πάσῃ αὐτῷ λεπτομερείᾳ. Καρπότης τῆς γνώσεως αὐτῆς ὑπῆρχαν δύο μελέται τοῦ κ. Χολέντα, αναφερόμεναι ειδικῶς εἰς τὴν Ναυτιλίαν, αἵτινες προσφάτως ἐπλούτησαν τὴν ναυτιλιακήν ἐπιστημονικήν, βιβλιογραφίαν.

Η πρώτη υπό τον τίτλον: «Εισαγωγή εἰς τὴν ναυτιλιακὴν οἰκονομίαν καὶ οἰκονομικῆν», ἀνάτυπος ἐκ τοῦ Δελτίου Μελετῶν τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας 1969, ἀποτελέσται στὸν πόρον εἰς τὴν μελέτην τῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομικῆς ἐπιστήμης, τῆς δύοις θέτει τὰς βάσεις καὶ ἀναλύει τὰς ἐννοίας. Διὰ πρώτην φορὰν εἰς τὴν ἑλληνικὴν βιβλιογραφίαν, ἀφ' ἑνὸς μὲν ἐπιχειρεῖται συστηματικῶς ἡ προσδιορισμὸς τῶν ἐννοιῶν τῶν ὄρων «ναυτιλία» καὶ «ναυτιλιακὴ οἰκονομία» καὶ ἡ ἔρευνα τῆς ἐντάξεως τῆς δευτέρας εἰς τὰ συστήματα τῆς οἰκονομικῆς ὄργανώσεως καὶ ἀφ' ἔτερου ἔξετάζεται ἡ ναυτιλιακὴ οἰκονομικὴ ὡς κλάδος τῆς οἰκονομικῆς ἐπιστήμης, μετὰ τῶν ἐπὶ μέρους τομέων αὐτῆς καὶ τῶν διακρίσεων τῆς. Τέλος ἡ ἀνάπτυξης τῶν θεμάτων τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς καὶ τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιχειρήσεως, μετὰ τῶν μορφῶν, νομικῶν τύπων καὶ ιδιομορφῶν αὐτῆς, συνιστᾶται πολύτιμον προσφορὰν εἰς τὴν θεωρητικὴν ἔρευναν τῆς τοσούτων ἀναγκαίας παρ' ἥμιν ναυτιλιακῆς ἐπιχειρηματικῆς ὄργανώσεως.

"Η δευτέρα μελέτη, περιλαμβάνουσα όμιλίαν τοῦ κ. Υπουργοῦ, γενομένην εἰς τὴν Σχολὴν Ἐθνικῆς Ἀμύνης κατὰ Μάϊον τοῦ τρέχοντος έτους, πράξει μίσαν ἀνάγλυφον εἰκόνα τῆς συγχρόνου ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, τὴν ὅποιαν ἡσκήσει καὶ ἀσκεῖ ἡ Ἐθνικὴ Κυβέρνησις. Αἱ σύγχρονοι τάσεις τῆς Ναυτιλίας ἔν διφει τῶν διεθνῶν συνθηκῶν καὶ τὰ ιδιάτερα χαρακτηριστικὰ τῆς Ιδικῆς τάσης ὁποῖα ἔχει γοῦν τὴν μορφήν καὶ τὴν ἀναπτυξίαν αὐτῆς, ἀποτελεῖ τὸ ἀντικείμενον τοῦ

πρώτου τημάτος τῆς μελέτης. Τὸ δεύτερον ἀναφέρεται εἰς τὰς ἐπιδιώξεις τῆς ἔθνικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς — ήτοι οι ἀσθενίσιοι τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, τὴν δημιουργίαν ναυτικῆς συνειδήσεως, τὴν στενωτέραν σύνδε-

σιν τῆς Ναυτιλίας μετὰ τῆς ἑβδομάδος τῆς ἔθνους τῆς χώρας, τὴν αὐξησιν εἰσήρθης ναυτιλιακού συναλλάγματος καὶ τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τῶν ἔθνικῶν λιμένων, αἵτινες ἐπιδίδωσις συγκροτοῦν τὸν βασικὸν στόχον τῆς δημιουργίας μεγάλου συγχρόνου ναυτιλιακού κράτους.

Εἶπομεν καὶ εἰς τὴν ἀρχὴν ὅτι δὲν ὑπῆρχεν αὐτοῖς οὐδὲν οὐσιαστικὸν προσφόρων εἰς τὸν πρόσον τῆς Ναυτιλίας μας. Τὸ ὑπ' αὐτῆς δῶμας συγγραφικὸν του ἔργον, ἀποδεικνύει δὲ τι ἡ προσφορά αὕτη, μή περιορίζομένη εἰς τὸν καθαρὸν ὑπηρεσιακὸν τομέα, ἐπεκτείνεται καὶ εἰς τὴν ἐπιστημονικὴν ἔρευναν καὶ μελέτην τοῦ θέματος, ἥτις καὶ είναι πολύτιμος διὰ πάντα ὁ πωσιδόποτε ἀσχολούμενον μὲ τὴν ναυτιλιακὴν οἰκονομίαν καὶ τὴν οἰκονομικὴν ἐν γένει ἐπιστήμην.

ΑΝΤΩΝΙΟΥ Κ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ, ΝΑΥΠΗΓΟΥ

«Ἐρευνα ἐπὶ τῶν ναυπηγικῶν δεδομένων
τῶν Ἑλληνικοῦ τύπου σκαφῶν»

'Ο ναυπηγὸς κ. Ἀντ. Ἀντωνίου εἰναι λιαν γνωστὸς εἰς τοὺς ἀναγνώστας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐκ τῶν ἔδρων ναυτιλιακῶν μελετῶν του, ἀλλ' ἀκόμη γνωστότερος εἰς ὀδόληρον τὸν ναυτικὸν κόσμον τῆς χώρας ἐκ τῆς καρποφόρου ἐπαγγελματικῆς του σταδιοδρομίας. Μὲ πλούσια ἐπιστημονικά ἔφθασι ὁ κ. Ἀντωνίου, διπλωματοῦχος Μηχανολόγος - Ἡλεκτρολόγος Ε.Μ.Π. καὶ Ἐπιμελήτης αὐτοῦ, Ναυπηγὸς - Μηχανολόγος καὶ Ἀρχιτέκτων τοῦ Ἀμερικανικοῦ Μ. I. T. καὶ προϊκισμένος μὲ πνευματικὰς ἀρετὰς οὐχὶ τὰς συνήθεις, προσέφερε καὶ προσφέρει τὰς πολυτίμους ὑπηρεσίας του εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν.

την ελληνικήν ναυτιλίαν.

Διά τὴν ἀπόκτησιν τοῦ τίτλου τοῦ «Διδάκτορος - Μηχανικοῦ» τοῦ Ε.Μ.Π. ὁ κ. 'Αντωνίου ὑπέβαλεν ὄγκωδή διατριβήν «περὶ τῶν ναυπηγικῶν δεδομένων τῶν Ἑλλήνικοῦ τύπου σκαφῶν». Πρόκειται περὶ ἀλθῆως πρωτότυπου μελέτης, η̄τις ἀπονιστάζει ἐντελώς ἐν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτικῆς βιβλιογραφίας. 'Ο κ. 'Αντωνίου ἐπέλεξε τὸ ἔξαιρετικάς ἐνδιαφέρον τοῦτο θέμα, διό τοῦ ὅποιου διὰ πρώτην φορὰν εἰς τὴν χώραν μας τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος τίθεται ὑπὸ τὸ φῶς τῆς ναυπηγικῆς ἐπιστήμης καὶ ἔξετάζονται ἐπιστημονικῶς ἡ μορφολογία του, ἡ κατασκευαστικὴ διαμόρφωσις, τὰ ὑδροδυναμικά χαρακτηριστικά αὐτοῦ κλπ. Μετὸ μίαν ιστορικὴν ἀναδρομήν, καθ' ἣν ἔξετάζονται ἐπιτροχάδυν τὰ πλοῖα τῆς ἀρχαίας καὶ Βυζαντίνης Ἑλλάδος, ἡ μελέτη τοῦ κ. 'Αντωνίου τούπων επιληπτικῶν σκαφῶν, εἰς τὸ τας ἡρμόους σπλίδας τῶν σχεδίων διδόναι αἱ εἰλόνες καὶ αἱ ναυπηγικαὶ γραμμαὶ τῶν συμπληρούμεναι δι' ὑπέρτεσσαράκοντα ὑδροστατικῶν καὶ λοιπῶν διαγραμμάτων. Τέλος εἰς τρία παρεργάτατα τὰ ναυπηγικά μετασκευαστικά καὶ χαρακτηριστικά στοιχεῖα πάντων τῶν μελετηθέντων σκαφῶν.

'Η ἐν λόγῳ διατριβὴ τοῦ κ. 'Αντωνίου ἐγκριθεῖσας ὑπὸ τοῦ Πολυτεχνείου ἔτυχε τοιβαθμῷ «Ἀριστα».

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τὰ ὅποιοι ἔχουν τὴν τιμὴν νὰ συγκαταλέγουν μεταξὺ τῶν συνεργατῶν του τὸν κ. 'Αντωνίου, παρακολουθοῦν τὴν ἐπιστημονικήν του δραστηριότητα καὶ τὸν συγχάρισμον θερμῶς διὰ τῆς λαμπρᾶν ἐπί διδακτορίης διατριβῆς του, τῆς τόσον προσσημοσύνην εἰς τὴν δῆλην Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν παράδοσιν καὶ ἐπίδοσιν

**Κ. ΜΙΜΗΚΟΠΟΥΛΟΥ, ΑΝΤΙΠΛΟΙΑΡΧΟΥ (Τ) Β. Ν.
ΨΥΚΤΙΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ**

Δὲν είναι ή πρώτη φορά, καθ' ήν δ' αντιπολοίφρος κ. Μιμηκόπουλος ἐμφανίζεται εἰς τὴν τεχνικὴν ναυτικὴν βιβλιογραφίαν. Τὰ ἔργα του ἐπὶ τῶν καυσίμων καὶ λιπαντικῶν, τῆς ναυπηγικῆς καὶ τῶν ναυτ. λεβήτων, ἀποτελούν σημαντικὴν προσφορὰν τόσον εἰς τὸν ἑπαγγελματικὸν δόσον καὶ εἰς τὸν ἐκταῖσιδευτικὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας.

Τό νέον του έργον ἀναφέρεται εἰς τὰς ψυ-
κτικάς ἔγκαταστάσεις τῶν πλοίων, ἐξα-
τλούν ἐν ἀπό τὰ πλέον ἐνδιαφέροντα τεχνι-
κὰ προβλήματα τοῦ συγχρόνου ἐμπορικοῦ

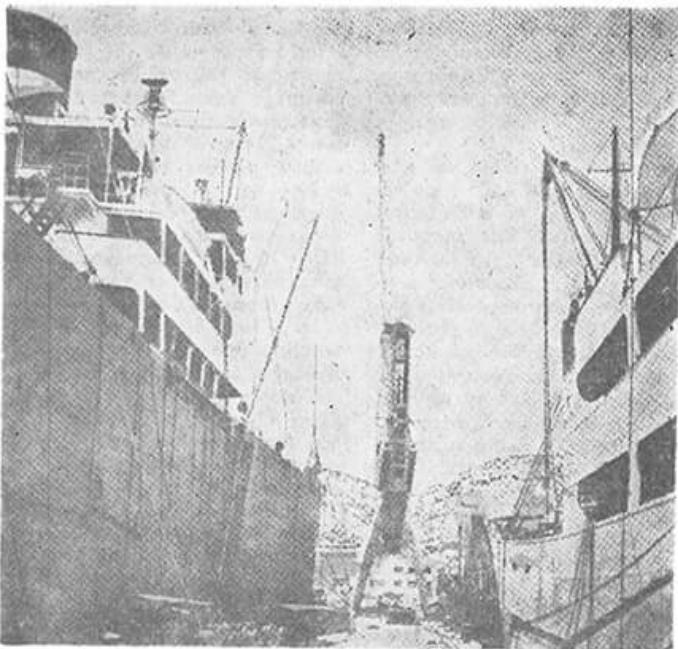
πλοίουν. Περιλαμβάνον ἐν ἀρχῇ τὰς γενικάς ἄρχας τῆς μηχανικῆς φύσεως, συνεχίζει εἰς τὸ δεύτερον καὶ τρίτον μέρος μὲν τὸν κλιματισμὸν καὶ τὰ πλοῖα φυγεῖα. Ἐνδιαφέρουσαν κανονιστίαν ἀποτελεῖ τὸ τέταρτον μέρος τοῦ βιβλίου, ὅπερ περιλαμβάνει τὰς εἰς τὰς φυκτικὰς ἔγκαταστάσεις τῶν διαφόρων πλοίων ἀναφερούμενας διατάξεις τῶν νηογνωμόνων καὶ τὸ πέμπτον μέρος, ὅπερ συγκεντρώνει θέματα τῶν ἑξτάσεων καὶ τάξεις πλείστας τῶν ἔρωτήσεων - ἀπαντήσεων τοῦ ἀγγειλικοῦ καὶ ἀμερικανικοῦ ἑξταστικοῦ ῥωτηματολογίου, αἱ δόποι καὶ παρουσιάζονται λίαν ἐπίκαιροι ἐν ὅψει τῆς μελετών παρ' ήμιν ἀνασμορφώσεως τῆς ἑξτάσεως.

Τάς «Ναυτικά Χρονικά» συγχαίρουν τὸν κ. Μιμητόπουλον διὰ τὴν νέαν του αὐτήν προσφοράν πρὸς τοὺς ναυτιλλομένους καὶ εἴχονται τὴν συνέχισιν τοῦ πολλαχῶν χρησίμου ἔργου του.

Πωλοῦνται τέσσαρα
CRIS CRAFT
τηλέφωνον 425-691

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ Α.Ε.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ



ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ:
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΣ Γ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

Ναυπηγεία Περάματος:
Λεωφόρος Βασιλέως Γεωργίου Β 286
Πέραμα

Έδρα:
Οδός Αθηνάς 67
Αθήναι

Τελέφωνα:
467 425 462 704, 465 435
Τηλεγραφική Διεύθυνσις:
ΕΛΓΕΝΕΠ - ΑΘΗΝΑΙ

Η Ελληνική Έταιρια Γενικών Επιχειρήσεων, εύρισκομένη έγγύτατα τών δύο νέων πλωτών δεξαμενών τού Περάματος, άναλαμβάνει:

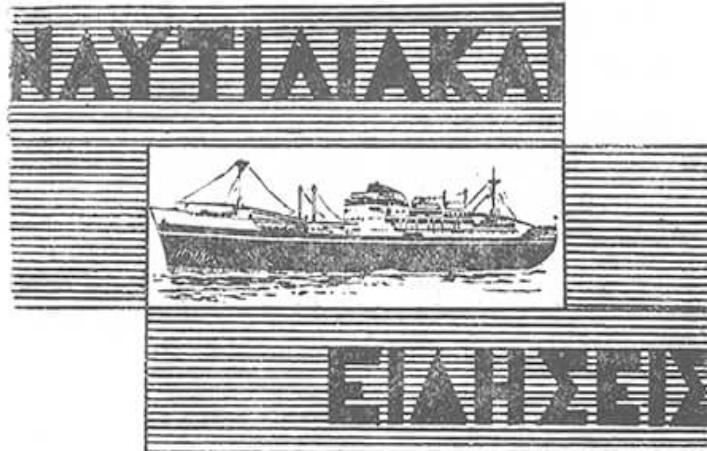
Την έκτελεσιν πάσης φύσεως έπισκευών και μετασκευών πλοίων, παντός τύπου και μεγέθους, μέχρι χωρητικότητος περίου 20.000 Τν., έπισης και κατασκευάς.

Διαθέτει ειδικευμένα συνεργεία έλασματουργείου, καρφωτών, ήλεκτροσυγκολλητών, σωληνουργών, μηχανουργείου, έφαρμοστών, ξυλουργείου, ήλεκτρο-

λόγων και καθαριστών, ως και ίδιαν προβλήτα έπισκευών πληρως έξωπλισμένην, κατάλληλον διά πλοϊα μήκους μέχρι 550 ποδών, μετά κυλιομένου γερανού άνυψωτικής ικανότητος 8 Τν. και έκπετάσματος 32 μέτρων.

Έπισης διαθέτει έσχάραν ανελκύσεως πλοίων παντός τύπου, άνυψωτικής ικανότητος 400 Τν.

Έχουπηρετεί έπισης την Βιομηχανίαν, κατασκευάζουσα πάσης φύσεως μεταλλικάς κατασκευάς, ως ύπόστεγα, μεταφορικάς ταινίας, σιλό, δεξαμενάς καυσίμων, πιέσεως, κ.τ.λ.



ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ 'Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις, διὰ τὴν ἐγγράφην εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Νησούλιον, βάσει τοῦ στόχου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Π ειραιάς»: Φορτηγόν, (πρώτην δλανιδίκων «Denehei»), νεοσυγορασθέν, 1.510 τόν. γκρός, τοῦ 1962, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Υἱούς Μαρκαντωνάκη.

2. «Ν αυ πη γού με νον 425»: Φορτηγόν, 8.800 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὸν Οἰκόν Βλασποτόλου.

3. «Α πόλλων 11»: Δεξαμενόπλοιον, (πρώτην γερμανικὸν «Caroline Oetker»), νεοσυγορασθέν, 22.479 τόν. γκρός, τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Εριέττω» (κ. Φίλ. Α. Πετρίδης).

4. «Δέρτερον ον»: Φορτηγόν, (πρώτην νοοδηγικὸν «Aggi»), νεοσυγορασθέν, 4.989 τόν. γκρός, τοῦ 1937, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Μανόπουλος» (κ. Θωμᾶς Καλαμάντης).

5. «Ανδρος Απόλλων»: Δεξαμενόπλοιον, ναυπηγούμενον, 100.200 τ. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Πλαστίκ Όιλ Τρανσπορτέισιον», (Οἰκος Υἱών Π. Γουλανδρῆ).

6. «Ανδρος Τέξας»: Δεξαμενόπλοιον, ναυπηγούμενον, 99.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Τράνς Πασίφικ Μαρίν Τράνσπορτ» (Οἰκος Υἱών Π. Γουλανδρῆ).

7. «Τορνάντο»: Δεξαμενόπλοιον, ναυπηγούμενον 40.933 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Γουέστερν Νασιγκέσιον» (Οἰκος Υἱών Π. Γουλανδρῆ).

8. «Ναυπηγούμενον Ν. 2186»: Φορτηγόν, 10.016 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Λαγκοντοράντο» (Πλειδίδες Ε.Π.Ε.).

9. «Ναυπηγούμενον Ν. 224/69»: Επιβατηγόν, 3.650 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Κώσταν Σαμαράκην.

10. «Νηλ Αριμαστρογκ»: Δεξαμενόπλοιον, (πρώτην νοοδηγικὸν «Gericina»), νεοσυγορασθέν, 25.920 τόν. γκρός, τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Νικ. Ι. Βαρδινογιάννην.

11. «Γεώργιος Β.»: Δεξαμενόπλοιον (πρώτην ἀγγλικὸν «George Reaereek»), νεοσυγορασθέν, 19.152 τόν. γκρός, τοῦ 1961, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Νικ. Ι. Βαρδινογιάννην.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΗ

Εἰς δέκα δικτύων (15 τάνκερς τῶν 30 χιλ. τόν. ειδικῶν διὰ τὴν μεταφοράν παραγώγων πετρελαίου καὶ 3 φορτηγά ξυλείας τῶν 20.000 τόν.) ἀνέρχονται τὰ ὑπὸ παραγγελίαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ισικαστζίμα - Χαρίμα διὰ λασμὸν τοῦ κ. Μ. Καραγιώργου. Πρό τινων ἡμερῶν, ἐκπρόσωποι τῶν ναυπηγείων ὑπέγραψαν ἐδῶ τὰ συμβόλαια, δι' ἐξ τοῦ αὐτοῦ τύπου τάνκερς.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 28ην Αύγουστου καθελκύεται ἀπὸ τὰς ἑστάρας τῶν Ναυπηγείων Ντόξφορτ τὸ φορτηγόν - λάινερ «Ιάσων» ἀδελφὸν σκάφος ὅκτω παραγγελθέντων ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστικοὺς Οἰκους Ἀδελφῶν Λύρα καὶ Ἀδελφῶν Φαφαλιού. Τὸ πρότον παραδόθεν — τὸ «Ικτίνος» — ἀνήκει εἰς τοὺς κ.κ. Ἀδελφούς Λύρα καὶ τὸ δεύτερον «Ιάσων» εἰς τοὺς κ.κ. Ἀδελφούς Φαφαλιού.

ΕΠΙΣΤΡΕΦΟΝΤΑΙ

'Ως ἀνεργάψαμεν ἡδη ἐπεστράφησαν εἰς τοὺς Ρώσους ἀπὸ τὸν κ. Φραγκίσταν τὰ κάτωθι ἀλιευτικὰ πλοῖα:

«Θέτις» νηολογίου Πειραιῶς 2.669, ναυπηγήσεως 1965 καὶ διλικῆς χωρητικότητος 3.170 κόρων.

«Μελίτη» νηολογίου Πειραιῶς 2.832, ναυπηγήσεως 1966 καὶ διλικῆς χωρητικότητος 3.151,82 κόρων.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Παρ' Ἐλλήνων τῆς Νέας Υόρκης ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον νοοδηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Hirald Brovig», 29.626 τόν. γκρός, 50.031 τόν. d.w., ναυπηγηθὲν εἰς Γκότεμπουργκ, τὸ 1959, ἀντὶ ποσοῦ 2.500.000 δολαρίων, βάσις 65%, πίστωσις τετραετής, μὲ 7% προσαύξησιν.

— Ο κ. Δημ. Μάτσας ἡγόρασε τὸ ρυμουλκὸν «Τιτάν», δυνάμεως 650 πίπτων, ὅπερ καὶ μετωνόμασεν εἰς «Φωτεινή Μ.».

— Τὸ ινδικὸν ἀτμοκίνητον φορτηγὸν «Jalambhava», 4.486 τόν. γκρός, 7.667 τ. d.w., τοῦ 1952, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τοῦ Λουδίου, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 170.000 λιρῶν.

— Τὸ ὑπὸ λιθεριαήν σημαίαν φορτηγὸν «Οσεαν Λήντερ», 8.615 τόν. γκρός, 12.850 τόν. d.w., ἐπωλήθη εἰς ἀγοραστὰς "Α-

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

λόγω τῆς ἑορτῆς τῆς 15ης Αύγουστου
ἐκδίδονται μίαν ἡμέραν ἐνωρίτερον.

πω 'Ανατολῆς.

— Ἐλληνες ἡγόρασαν τὸ δηζελοκίνητον νοοδηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Inger Knudsen», 19.255 τόν. γκρός, 31.970 τόν. d.w., ναυπηγηθὲν εἰς Γκοταδέρκεν, τὸ 1958.

— Τὸ δηζελοκίνητον λιθεριανὸν φορτηγὸν «Istina», 4.359 τόν. γκρός, 7.635 τ. d.w., τοῦ 1951, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων.

— Η ἀγορά τοῦ Ιρακινοῦ φορτηγοῦ «Shahram», 2.885 τόν. γκρός, τοῦ 1951, ὅπερ ἐπρόκειτο νὰ μετονομασθῇ εἰς «Αλμάργεστο», τελικῶς δὲν ἐπραγματοποιήθη. Τὸ «Shahram» ἐπωλήθη εἰς Γερμανούς διαλυτάς.

— Τὸ δηζελοκίνητον νοοδηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Mosoil», 12.538 τόν. γκρός, 19.516 τόν. d.w., ναυπηγηθὲν Γιοκοσούκαν, τὸ 1957, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τοῦ Λουδίου.

— Τὸ δηζελοκίνητον νοοδηγικὸν φορτηγὸν «Gisna», 8.865 τόν. γκρός 13.100 τ. d.w., τοῦ 1950 μὲ μηχανές B. & W. 5.400 πίπτων ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ δολ. 1.725.000 μὲ πίστωσιν.

— Τὸ ἀτμοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Maidan», 8.362 τόν. γκρός, 11.353 τόν. d.w. τοῦ 1946 μὲ μηχανάς 6.800 πίπτων ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων.

— Παρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Temple Maipe», 7.850 τόν. γκρός 10.405 τ. d.w. τοῦ 1958 μὲ μηχανάς Ντόξφορτ 3.300 πίπτων ἀντὶ 390.000 λιρῶν.

— Ελληνες ἡγόρασαν ἐπίσης τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Dunster», 7.701 τόν. γκρός, 10.351 τ. d.w. τοῦ 1954 μὲ μηχανή Ντόξφορτ 3.300 πίπτων ἀντὶ λιρῶν 275.000.

— Τὸ δηζελοκίνητον Χιλιανὸν φορτηγὸν «Angioi», 6.992 τόν. γκρός, 9.760 τ. d.w. τοῦ 1951 μὲ μηχανάς MAN 4.200 πίπτων ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ 570.000 δολαρίων.

— Παρ' Ἐλλήνων τῆς Νέας Υόρκης ἡγοράσθη τὸ ἀτμοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Esso Durham», 25.673 τόν. γκρός, 40.256 τόν. d.w. τοῦ 1958 μὲ μηχανάς 16.000 πίπτων ἀντὶ γνωσθείσης τιμῆς.

— Τὸ γερμανικὸν ἀτμοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Caroline Oetker», 22.479 τόν. γκρός, 34.575 τόν. d.w. τοῦ 1957 μὲ μηχανάς 15.000 πίπτων ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ 1.000.000 δολαρίων.

ΧΡΟΝΗΣ ΜΠΗΤΡΟΣ & Σία

“ΑΡΚΟΥΔΑΚΗΣ - ΜΠΗΤΡΟΣ”

ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΙ ΥΦΑΛΩΝ ΔΙ' ΥΔΑΤΟΣ ΥΠΟ ΥΨΗΛΗΝ ΠΙΕΣΙΝ
HIGH PRESSURE WATER JET BOTTOM CLEANING

ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 128 ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 471.035

ΤΗΛ/ΤΑ CHRONISONS

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθη τό αγορασθέν νορβηγικόν φορτηγόν «Belantony», 6.841 τόν. γκρός, τοῦ 1959. Μετωνομάσθη «Αντόνι». Υψώσει τήν κυανόλευκον.

— Παρελήφθη ἐπίστης τό νορβηγικόν δεξαμενόπλοιον «Stolt Vision», 9.041 τόνων γκρός, τοῦ 1956, μετωνομάσθην εἰς «Ειρήνη».

— Τό αγορασθέν παρ' Έλλήνων ινδικόν φορτηγόν «Jalamohian», 4.486 τόν. γκρός, τοῦ 1952, παραληφθὲν μετωνομάσθη «Παναγία Τήνου».

— Τό αγγλικόν φορτηγόν «Ramon de Larrinaga», 8.025 τόν. γκρός, τοῦ 1954, παρελήφθη καὶ μετωνομάσθη «Μαριάννα». Σημαία «Έλληνική».

— Παρελήφθη τό ισραηλινόν φορτηγόν «Yehuda», 5.104 τόν. γκρός, τοῦ 1955. Μετωνομάσθη «Εφέφη». Σημαία Ελληνική.

ΛΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τό φορτηγόν «Πάραλος», 7.205 τόνων γκρός, τοῦ 1946, ἐπωλήθη εἰς Κινέζους διαλυτάς, ἀντὶ 80.000 λιρῶν.

— Τό κυπριακόν λίμπερτο «Γιάννης», 7.089 τόν. γκρός, τοῦ 1944, ἐπωλήθη εἰς Κινέζους διαλυτάς.

— Τό λιβανικόν μπάλκ - κάρριερ «Γιάννηλας», 10.051 τόν. γκρός, τοῦ 1937, ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας διαλυτάς.

— Τό φορτηγόν «Κάδο Ματαπάς» 8.420 τόν. γκρός τοῦ 1946 ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς «Απων' Ανατολῆς».

— Εἰς Ιταλούς διαλυτάς ἐπωλήθη τό φορτηγόν «Ντίνος» 2.763 τόν. γκρός τοῦ 1936.

— Τό λιβεριανὸν λίμπερτο «Μάρμαρον» 7.246 τόν. γκρός τοῦ 1944 ἐπωλήθη εἰς Γιουγκοσλάβους διαλυτάς.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τό φορτηγόν «Άγιος Αντώνιος», 1.272 τόν. γκρός, τοῦ 1937, μετωνομάσθη «Νόβα».

— Τό μπάλκ - κάρριερ «Κέιπ Ντάλαιμος», 12.240 τόν. γκρός, τοῦ 1950, μετωνομάσθη «Ντάλαιμος».

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΤΑΙ ΤΟ ΝΕΩΡΙΟΝ ΣΥΡΟΥ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

Γεγονός ἔξαιρετικῆς σημασίας διὰ τὴν καθόλου Οίκουντιαν μας ἔχομεν νὰ ἀναγγείλωμεν. Ο Οίκος Ν. Γουλανδρῆ προήλθεν εἰς προσυμφωνίαν μὲ τοὺς κ.κ. 'Αδελφούς Ρεθύμνην διὰ τὴν ἀγοράν του Νεωρίου Σύρου. Προϋπόθεσις είχε συμφωνήθη ἡ μίσθωσις τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς, ἥτις καὶ ἐπετεύχθη ἥδη. Τὸ Νεώριον, ἐκπροσωπηθὲν ἀπὸ τοὺς κ.κ. Υιοὺς Ν. Γουλανδρῆ, ἥτο ὁ μόνος συμμετασχῶν εἰς τὸν σχετικὸν διαγωνισμὸν τῆς Βῆσης Αύγουστου.

Καὶ ἡ ἀνάληψις ἀπὸ τὸν Οίκον Ν. Γουλανδρῆ του Νεωρίου θὰ σημάνῃ τὴν διεύρυνσιν τῆς παραγωγικῆς δραστηρίας τητός του, τὸν ἐπανεξοπλισμόν του διὰ

τῶν πλέον συγχρονισμένων μηχανημάτων καὶ τὴν ἀπόκτησιν μιᾶς δεξαμενῆς Ικανῆς νὰ δεχθῇ καὶ τὰ μεγάλα τῆς σημερόν σκάφη, πολλὰ τῶν ὅποιών κατέχει ὁ Οίκος Ν. Γουλανδρῆ.

Παραλλήλως οι κ.κ. Υιοί Ν. Γουλανδρῆ ἀντιμετωπίζουν τὴν μετατροπὴν τῆς νυκτερινῆς σχολῆς Μηχανικῶν τῆς Σύρου εἰς δημοσίαν, ὅπου θὰ φοιτοῦν οἱ Κυκλαδῖται νέοι, ιδιαιτέρως οἱ ἐξ 'Ανδρους καταγόμενοι.

Ἡ Σύρος ἀνέκαθεν ἀπὸ τὸ Νεώριον ἦντει τὴν εὐημερίαν της. Ἡ ἀνασυγκρότησίς του θὰ σημάνῃ καὶ τὴν οικονομικὴν ἀνόρθωσιν τῆς πρωτευούσης τῶν Κυκλαδῶν.

— Τὸ λιδεριανὸν φορτηγόν «Τζών Μαρῆς», 7.490 τόν. γκρός, τοῦ 1953, μετωνομάσθη «Σαιντ Τζών». Ἡ λιδεριανὴ διεπορθῆ.

— Τὸ φορτηγόν «Πλαναγία», 969 τόνων γκρός, τοῦ 1946, θὰ μετωνομάσθη «Τομπρούκ».

— Τὸ φορτηγόν «Καπετάν Καρρᾶς» 8.902 τόν. γκρός τοῦ 1955 μετωνομάσθη «Ρένα».

— Τὸ δεξαμενόπλοιον «Αττική» 1.172 τόν. γκρός τοῦ 1930 θὰ μετωνομάσθη «Πελοπόννησος».

— Τὸ δεξαμενόπλοιον «Κόδμινεντς» 9.959 τόν. γκρός τοῦ 1950 θὰ μετωνομάσθη «Σπάρτη».

— Τὸ φορτηγόν «Ράλλιας» 6.055 τόν. γκρός τοῦ 1956 μετωνομάσθη «Άγιος Νικόλαος».

— Τὸ φορτηγόν «Δημήτριος» 9.589 τόν. γκρός τοῦ 1944 μετωνομάσθη «Τροπερό» καὶ ὑψώσει τὴν παναμαϊκήν.

— Τὸ φορτηγόν «Αλεξιμάρ» 3.605 τόν. γκρός τοῦ 1945 μετωνομάσθη «Πολυνίκης». Ἡ παναμαϊκή διεπορθῆ.

— Τὸ κυπριακόν φορτηγόν «Χάντσφιλντ» 9.483 τόν. γκρός τοῦ 1958 μετωνομάσθη «Γεώργιος Κ.». Ἡ κυπριακὴ διεπορθῆ.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΔΙΑ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Τὸ ἐπὶ τῆς Ακτῆς Μισούλη νεότευκτον μέγαρον Λάλη ἀγοράζεται ἀπὸ τὸ Ναυτικὸν Απομαχικόν Ταμείον ἀντὶ 23 ἑκατομ. δραχμῶν. Ἀπόδοσις ἐκ τῶν ἑνοικίων 11%.

ΤΟ Ν.Α.Τ.

Συμφώνως πρὸς παρασχεθέντα ἀρμοδίων στοιχεῖσα, τὸ συνοιλικὸν ποσόν τῶν ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. καταβληθεῖσῶν συντάξεων τὸν παρελθόντα Απρίλιον, ἀνῆλθεν εἰς 50,1 ἑκατ. δρ. Ἐις τὸ ποσόν τούτῳ συμπεριλαμβάνεται καὶ τὸ δῶρον τοῦ Πάσχα.

Ἐξ ἄλλου, δὲ ἀριθμὸς τῶν ἡσαφαλισμένων εἰς τὸ Ν.Α.Τ. Έλλήνων ναυτικῶν (ἐνεργοὶ

μέτοχοι), ὑπελογίζετο, κατὰ τὸ τέλος τοῦ μηνὸς Ιουνίου 1968 εἰς 99.000 περίπου.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ πρώτον 15θήμερον τοῦ Αύγουστου, ὑπεγράφησαν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ἑνας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων:

«Ιωάννης Π.», παναμαϊκόν, τόνων γκρός 2.850, ἐπανεγγράφεται καθ' ὅδον ἀπὸ τοῦ Μαΐου 1968 ἐπανήρχεται τοὺς πλόας του, «Γεώργιος Ζ.», κυπριακόν, τόνων γκρός 9.482 ἀπὸ 15.11.68, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Amoundi Shipping.

Κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν τοῦ καταστόγου τῶν ἡσαφαλισμένων τὰ κάτωθι πλοία:

«Γεώργιος Λ.», λιβανικόν, τόνων γκρός 7.253, ἀπὸ 3.8.68 πωλήθεν, «Μαριβέρντα», λιδεριανόν, τόνων γκρός 11.169, ἀπὸ 15.5.69 πωλήθεν, «Δόνα Θεοδώρα», λιδεριανόν, τόνων γκρός 11.956, ἀπὸ 2.5.69 πωλήθεν, «Ιρένη», λιδεριανόν, τόνων γκρός 1.413, ἀπὸ 18.3.69 βιθισθεν, «Γκόλντεν Πάιπερ», λιδεριανόν, τόνων γκρός 12.168, ἀπὸ 11.4.69 ἀπολεσθέν.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἐπελθουσῶν μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἑνας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα είναι ἡσαφαλισμένα εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἀνέρχεται εἰς 1.087, τόνων γκρός 15.086.105.

ΝΕΟΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ

ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΑΤΜΟΥ Α' ΤΑΞΕΩΣ

Κατὰ τὰς διενεργηθείσας προσαγωγικάς ἐξετάσεις τοῦ παρελθόντος Ιουλίου διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος μηχανικοῦ 'Ατμοῦ Α' τάξεως ἐπέτευχον κατ' ἀλφαριθμητικὴν σειράν οἱ κάτωθι:

Άγγελος Γεωρ., Άλεξανδρου Δημ., Άθανασούλιας Σπυρ., Αγαπητός Αντ., Βαϊρακτάρης Χαρ., Βαλαδέρης Δημ., Βασιλάτος Ανδρ., Βλάχος Γεωρ., Βαρανάκης Μαρ., Βεντούρης Απ., Γκίκας Σπυρ., Γιαμαλόγλου

INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY LIMITED

ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΚΑΙ ΛΟΚ-ΑΟΥΤ

Εὐπροσάρμοστος καὶ πλήρης κάλυψις 'Απεργιῶν καὶ Λόκ-αουτ, προκαλούντων καθυστέρησεις εἰς τὰ πλοῖα. Οἱ δροὶ καὶ ἡ διάρκεια τῆς καλύψεως δύνανται νὰ προσαρμόζωνται κατὰ τρόπον ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς ιδιαιτέρας ἀπαιτήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων. Διά λεπτομερείας ἀποταθῆτε:

Thos. R. Miller & Son, 14-20, St. Mary Axe, London, EC3.
Τηλέφ.: 01-283 4571. Τέλεξ: 23544. Τηλεγρ.: Mutuality London EC3.

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

Βασ., Γουρούντης Χρ., Δρένης Κων., Ζουμπαλάκης Κων., Θεοχαράκης Εύάγ., Θεοφανάκης Ήλ., Κάλφας Μιχ., Κουτσουμπός Ιω., Κοκονέλης Δημ., Κιούσης Στ., Κατσίμπρης Πέτρ., Κουβεδάκης Στυλ., Κοτσώνης Ιω., Καδουσιανάκης Αθ., Λουκάκος Ήλ., Μυλωνόπουλος Ιω., Μουρατίδης Χαρ., Μαντζουρανάκης Ιω., Μπαλής Δημ., Νομικός Νίκ., Παπαδόπουλος Γεωρ., Προμπονάς Νίκ., Παπαμιχαλάκης Άλ., Προβατίδης Βασ., Πάλλας Κων., Παπαγερόθεον Γεωρ., Σταματέλος Κων., Σιγούντος Νίκ., Σμιλάκος Άν., Συρίγος Άντ., Στάντζος Γεώρ., Τράκης Ν., Τσακαλίδης Στ., Τσιουτούρας Δημ., Υφαντής Γεώρ., Φακατσέλης Άντ., Χαλδαίος Μ., Χαλαδαζής Άν., Ψαρρόπουλος Άν.

ΑΤΜΟΥ Β' ΤΑΞΕΩΣ

'Ανασοντζής Εύάγ., 'Αναγνώστου Έπαρμ., 'Αγιούταντης Ιω., 'Αποστόλου Ιω., Βατικιάς Στ., Βόλτης Νίκ., Βαλιάδηνος Περ., Γαβρήλη Σωτ., Διρχαλίδης Παύλ., Διαμαντόπουλος Νίκ., Δερμάνης Άλ., Τουλιάτης Δημ., Ζιάτας Φώτ., Ιωάννου Μιχ., Κοντζαμπασιάκος Θωμ., Καρκούλης Ιω., Κοκολάκης Νίκ., Καλούρης Γεώρ., Καλέργης Μιχ., Καπελέρης Στυλ., Καλομόρις Κων., Λύρας Άγγ., Παράς Άνδρ., Παναγιώτου Έλ., Παγώνης Ιω., Παυλίδης Άγγ., Παπανικολάου Γεώρ., Ραγκούσης Μιχ., Σαρδῆς Στυλ., Σουγιάνης Άν., Συρίγος Πέτρ., Συρίγος Νίκ., Τσέδας Πέτρ., Τζωρτζής Ιω., Φιλυρίδης Σπ., Χρυσανθάκης Κων., Χοντάσης Σπυρ., Ψαραδάκης Γεώρ.

Μ.Ε.Κ. Α' ΤΑΞΕΩΣ

'Αναστασόπουλος Σπυρ., 'Αγγελόπουλος Κων., Βασάλος Εύάγ., Βενιός Νίκ., Βαλιανάτος Άν., Γιανναράς Ιω., Γασταράτος Μάρ., Γιαννόπουλος Μιχ., Δελλής Ιω., Διαλισμάτης Σταμ., Ζέμπος Ιω., Ζανής Γεώρ., Ηλίας Έμ., Θωμάς Ιω., Θωμάς Νίκ., Ιωαννίδης Μην., Κοντοδήμος Γερ., Κωνσταντίας Άγγ., Κουτσουρόπουλος Άνδρ., Κοκκενέζης Γεώρ., Κασιμάτης Γεώρ., Κανάσης Βαρθ., Καπίρης Σταμ., Κουκουράκης Εύστρ., Καραγιανίδης Ιω., Καραγεώργος Θ., Καρνέτης Δημ., Καρβέλας Λάμπτρ., Καραβάντας Άνδρ., Κούλης Σωτ., Κοντός Δημ., Λεπτάκης Σωτ., Λοΐζος Νίκ., Λαμπτήρης Στυλ., Μυλωνάς Μιχ., Μουζούρης Ιω., Μιχαηλίδης Γεώρ., Μαρινάκης Έλ., Μπουγιουκλής Γεώρ., Μανώλης Γεώρ., Μητρόπουλος Εύάγ., Μονογιούδης Ιω., Μητριπτίλης Θεοχ., Μάρος Γεώρ., Μαυροκουκουλάκης Έμ., Μαρκούλης Νίκ., Νέγκας Δημ., Νικολιδάκης Ν., Νομικός Άρτ., Ξένθης Ιω., Πετρόπουλος Θ., Παγώνης Γεώρ., Πισάκας Σάβ., Παπαχριστόπουλος Χαρ., Παπαθανασίου Ιω., Παπαδόπουλος Άντ., Πάλλης Γεώρ., Πασχαλίδης Άλ., Προβελέγγιος Μάρκ., Παγώνης

ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΝΤΑΙ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΚΤΗΣ ΜΙΑΟΥΛΗ ΑΡΙΘ· 7 - 9, ΠΟΛΥΤΕ-

ΛΗ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΑ ΓΡΑΦΕΙΩΝ· ΟΡΟΦΟΣ Η' ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙ-

ΑΣ ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 630·363· ΜΟΝΟΝ 12 · 2 Μ.Μ.

'Εμ., Ρούμπης Κων., Ρεσδάνης Γεώρ., Σταυρόπουλος Άν., Σαγιάκος Δρ., Σαρδῆς Ιω., Σακελλαρίους Έμ., Συρίχας - Λοίζος Άδωνις, Σοφός Σερ., Σοφιανόπουλος Ιω., Συκιάς Ζαχ., Τζερέφος Κων., Τουρκοδημήτρης Νίκ., Τσαμπανίκος Θεόφ., Τσαπαλός Νίκ., Τσατσαρώνης Μιχ., Τσιγαρίδας Θωμ., Τσάκωνας Άλ., Χωραίτης Γεώρ.

Μ.Ε.Κ. Β' ΤΑΞΕΩΣ

'Αναγνώστου Νίκ., 'Αλεξανδρής Μεν., Βατιμπέλας Κων., Βλάχος Παν., Βαθανάς Άντ., Γκίνης Γεώρ., Γκιόκας Ιω., Γρηγοριάδης Γεώρ., Γιαννόπουλος Λάζ., Γάφος Παν., Γρησπος Γεώρ., Γκόφας Χρ., Γκαγκανάτσιος Γρηγ., Γουδής Άντ., Διόλης Έμ., Διακογιάνης Άντ., Δραγάτης Δημ., Ζαχαρόπουλος Χαρ., Ζερδός Δημ., Ζαφειρακόπουλος Βασ., Θανόπουλος Βασ., Θηβαίος Γεώρ., Ιλιώνης Άλ., Ιωάννου Σερ., Καμακάρης Θ., Κοιλάκος Δημ., Κούκης Σταμ., Κουρτιδής Μιχ., Καφετζόπουλος Χρ., Κώστας Βασ., Κανέλης Μ., Κουταρέλος Πέτρ., Καρύδης Γεώρ., Κανιάρος Μιχ., Κυπριώτης Στυλ., Καραγιάνης Χρ., Κουγκέτζας Παν., Καλαϊτζίδης Χαρ., Κατσιδάκος Νίκ., Κύβελος Ν., Κουστούδης Κων., Κουτσαδίτης Παν., Κανλίδης Δημ., Κοτρογιάνης Άντ., Λεοντής Δημ., Λαγκαδίτης Χριστοδ., Λοΐζος Άντ., Λεμονίδης Βασ., Λινάρδος Άνδρ., Μουνδρέας Γεώρ., Μακρής Γερ., Μακρής Έλ., Μπούκης Κων., Μπαρδής Κων., Μπίλιας Άνδρεας, Μαλάκος Κων., Μεσικής Μιχ., Ντερέκας Πτη., Νομικός Κων., Ξύλας Δημ., Πυλιαρός Κυρ., Παπαδόπουλος Έμ., Παναγιώτου Άνδρ., Πολυδευκίδης Δημ., Πετούσης Κων., Ράμμος Δημ., Σκούφαλος Παντ., Στούπας Μιχ., Τσαγκαρόπουλος Ν., Τσιμπούκης Δημ., Τουρκοχωρίτης Νίκ., Τσάκαλης Νίκ., Φαρμακίδης Έμ., Χαδιάρας Παρ., Όρολογάς Όδυσ.

ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΕΠΙΤΥΧΟΝΤΩΝ

'Εκ παραδρομής είς τὰ δημοσιευθέντα ἀποτέλεσματα εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν Ἑναιτικῶν Χρονικῶν τῶν ἐπιτυχόντων πλοιάρχων Β' τάξεως, δὲν ἀνεγράφη τὸ σύνομα τοῦ κ. Σάββα Προκοπίου, δοτὶς περιλαμβάνεται μεταξὺ τῶν ἐπιτυχόντων.

ΤΟ ΕΠΙΔΟΜΑ ΕΥΦΛΕΚΤΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας δι' ἔγγράφου του πρὸς τὴν 'Ενωσιν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων ἀσχολεῖται ἐπὶ τοῦ ἐπικινδύνου ή μὴ τῆς μεταφορᾶς λιπασμάτων νιτρικοῦ ἀμμώνιου περιεκτικότητος 33,5% εἰς ἄζωτον. Καὶ διευκρινίζονται τὰ ἔξης:

Ἐπὶ τοῦ ἔαν τὸ ἐν λόγῳ προϊόν δινήκη εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν εὐφλέκτων ἡ ἐκρηκτικῶν φορτίων, παρέχεται ἡ πληροφορία,

ὅτι κατά τὴν γνώμην τοῦ Γενικοῦ Χημείου τοῦ Κράτους, ἐφ' ὅσον τὰ τεμαχίδια τῶν κόκκων τοῦ λιπάσματος περιβάλλονται ὑπὸ ἀδρανῶν ἀνοργάνων ούσιῶν (γῆ διατόμων ἢ παρεμφερῆ) εἰς ποσοστὸν μεγαλύτερον τοῦ 4%, καὶ εἶναι ἀπηλαγμένον ὄργανικῶν ούσιῶν πλέον τῶν 0,4%, μεταλλικῶν κόκκων, χρωμικῶν ἀλάτων κ.λ.π., τὸ δὲ ποσοστὸν τῶν ἀδρανῶν ἀνοργάνων ούσιῶν τῶν περιβαλλόντων τὰ τεμαχίδια τῶν κόκκων λιπάσματος είναι κατώτερον τοῦ 3%, καθίσταται τοῦτο λίαν ἐπικίνδυνον.

* 'Εν περιπτώσει ὅμως, τονίζεται περαιτέρω εἰς τὸ ἔγγραφον, προσμίξεως τούτου μετά ὄργανικῶν ούσιῶν ἀνά τοῦ 0,4%, μεταλλικῶν κόκκων, χρωμικῶν ἀλάτων κ.λ.π., τὸ δέ ποσοστὸν τῶν ἀδρανῶν ἀνοργάνων ούσιῶν τῶν περιβαλλόντων τὰ τεμαχίδια τῶν κόκκων λιπάσματος είναι κατώτερον τοῦ 3%, καθίσταται τοῦτο λίαν ἐπικίνδυνον.

* Τὰ ποσοστὰ τῶν περιεχομένων εἰς τὰ διάνω λιπάσματα ἀνοργάνων ἀδρανῶν ούσιῶν, ὄργανικῶν ούσιῶν κ.λ.π. δεδοւούνται ἐκ πιστοποιητικοῦ ἐπιστήμου ἀρχῆς τῆς χώρας προελεύσεως τούτων, διπέρ δέον νά κομιζέται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου καὶ νά παραδίσεται εἰς τὴν λιμενικὴν ἀρχὴν ἐκφορτώσεως τοῦ φορτίου.

* 'Ανεξαρτήτως, διμοι, τῶν διάνωτέρω τὸ 'Υπουργεῖον ἐφιστᾷ τὴν προσοχὴν τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν ἐπὶ τῶν ληπτέων μέτρων ἀσφαλείας, διτίνα δρίζονται εἰς τὴν ὑπὸ ἀριθ. 1125/1957 ἀπόφασιν τοῦ 'Ανωτάτου Χημικοῦ Συμβουλίου, ἥτις ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 204/20.7.1957 Φ.Ε.Κ., τεύχος Β'.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

'Υπὸ τοῦ Δ. Σ. τοῦ Ν.Α.Τ. ἐχορηγήθησαν συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς, ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Βαλεντ., Κ. Μολέσταν δρχ. 1.543, Σπέρ., Νίκ. Καστανόν δρχ. 1.938, Ιωάνν. Εὐαγγ. 'Ασπροπόλην δρχ. 2.428, Γεώργ. Ι. Ρευσσον δρχ. 1.672, Πέτρ. Κ. Καζέπην δρχ. 3.520, Νίκολ., Παρ., Παρασκευαν δρχ. 2.455, Νίκολ., Γ. Δρούκαν δρχ. 5.120, Γεωργίου Εύαγ. Λινάρην δρχ. 2.131, Μιχ. Χρ. Παγώνων δρχ. 3.027, Δημ. Κ. Νιφόρον δρχ. 2.221, Πανού. Νίκ. Κουκουλάκην δρχ. 1.188, Πανεγ. Ιω. Κουτσονικολήν δρχ. 1.160, Ζάρηντην 'Αχιλ. Συρρήν δρχ. 2.442, Φωκίων Γ. Μερτυρίδην δρχ. 1.160, Ιωάνν. Νίκ. Παναγ. Διωροβόταν δρχ. 1.457, Ιωάν., Γ. Κοτσαρόν δρχ. 1.160, Γεωργ. Ν. Κρητικόνην δρχ. 1.884, Γιανδ., Βενιέρ. Σέρδον δρχ. 1.245, Ιωάν. Κων. Γιαννετάκην δρχ. 2.331, Αντών. Παναγ. Αντύπων δρχ. 2.692, Γεώργ. Βασ. Μπέσην δρχ. 1.705, Αντών. Μιχ. Μανέσακην δρχ. 1.457, Λεων. Κ. Γαλανόν δρχ. 1.160, Μιχ. Νίκ.. Μανέσην δρχ. 5.750, Πολυκ. 'Αγγ. Φαστούρον δρχ. 3.413, Γεώργ. Ι. Μαριών δρχ. 7.696, Σπυρ. 'Άλ. Σταυροπέλατον δρχ. 2.609, Κων. Ανδρ. Μανάλη δρχ. 1.472, Παναγ. Μαΐον. Πεντήρην δρχ. 2.187, Γεώργ. Θεοδ. Κρητικὸν δρχ. 4.539, Στέρ. Κ. Κόντρων δρχ. 1.705, Δημ. 'Αθανασίου, πατέρα 'Αθανασίου δρχ. 1.160, Νίκητ. Μιχ. Καδουσίην δρχ. 1.160, Αντών. Στυλ. Τσιδίκαν δρχ. 1.190, Σπυρ. 'Αντ. Τεκυράλην δρχ. 1.329, Σπυρ. Μιλτ. Μαρκιωταν δρχ. 3.743, Ζαν. Θεοδ. Καστανὸν δρχ. 3.943, Ιω. Μιχ. Μπαρμπαρήσον δρχ. 1.349, Βασ. Εύαγ. Γκάραν δρχ. 1.415, 'Αθαν. Δημ. Μαρτόκων δρχ. 5.120, Ιω. Εὔστ. Γιαννίτσην δρχ. 1.160, Νίκ. Θεοδ. Γιαννίτσων δρχ. 1.883, Μάρκ., Γ. Μαδιάν δρχ. 4.033, 'Ανάργ. Πέτρ. 'Αναγνωστόποιον δρχ. 2.173, Δημήτρ. Κ. Σαντον δρχ. 2.762, Μιχ. Δ. Σαράντον δρχ. 5.238, 'Ανδρ. Νίκ. Καζέπην δρχ. 1.995, Στυλ. Κεραφύλ., Διαλιούκλων δρχ. 1.543, Νίκ. 'Αρσεν. Μαυρόπουλον πατέρ. Κων. νου δρχ. 1.160, Γεώργ. Περικλ. Τέραν δρχ. 1.332, Πέτρ. Ιω. Πασχάλην δρχ. 2.512, Σοφία Χ. Γ. Μπουρουσόζην καὶ τὰ τέκνα της 'Αθαν. καὶ Πέτρου δρχ. 2.218, Παναγ. Δ. Κοφινάν δρχ. 1.314, Σταμ. Ι. Τούγκων δρχ. 1.464, Στυλ. 'Αλ. Μαρκούτσον δρχ. 2.898, Νίκ. Διον. Γιγάντην δρχ. 3.080, Παναγ. Δ. Καληντήν δρχ. 1.592, Πέτρ. Μιχ. Σορόντον δρχ. 6.875, Φίλ. Γ. Καζάκον δρχ. 3.611, Κων. Λεων. Μηλά δρχ. 1.735, Κων. Χαραλαμπίου δρχ. 1.660, 'Αναστ. Δημ. Μαρών δρχ. 1.821, Κυρ. Παναγ. Νικολινάκου δρχ.



Η ΥΠΑΙΤΙΟΤΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟΝ ΤΟΥ "ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ"

ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΑΝΕΥ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΣ

Το Λιβεριανό Συμβούλιον 'Ανακρίσεων έπι της προσαράξεως του έλληνικών συμφέροντων δεξιαμενοπλοίου «Οσεαν Ηγκλ» και της κοπής του εις δύο πρό της εισόδου του λιμένος του Σάν Χουάν, κατά Μάρτιον του 1968, άπεφανθή ότι διό Πλοιάρχος του σκάφους τούτου ήτο υπαίτιος του άτυχήματος, λόγω σφαλμάτων ναυτιπλοίας και έλλειψεως ναυτικής ικανότητος. Ταυτοχρόνως, το Συμβούλιον άπεράνθη ότι τόσον διό Πλοιάρχος, δύον και διό Υποπλοιάρχος ήσαν ένοχοι «ευνομοσίας πρός παραπλανητήν του Συμβούλιον καθ' δύον άφορά την αιτίαν της προσαράξεως και τό υπό διερεύνησην άτυχημα.

'Επρόκειτο περί λιαν σοδαρού άτυχήμα-

τος, τό διποίον είχεν ως συνέπειαν τὴν ἀπώλειαν ἐνὸς ἀξιολόγου πλοίου μετά τοῦ φορτίου του καὶ τὴν ρύπανσιν τῆς θαλάσσης περὶ τὴν τουριστικὴν περιοχὴν τοῦ Σάν Χουάν, μὲ δυσάρεστα διά τοὺς ἔνδιαφερομένους ἀποτελέσματα.

Η ἀπόφασις τοῦ Λιβεριανού Συμβούλιον 'Ανακρίσεων λέγει περαιτέρω ότι: «Ο Υποπλοιάρχος ἐφόρτωσεν, ἐνν̄ ἐπιγνώσει του, τὸ «Οσεαν Ηγκλ» μέχρι βαθμοῦ ὥστε ἡ τροπικὴ γραμμὴ φορτώσεως νὲ βυθισθῆ 7 ἵντσας κάτω τῆς Ισάλου. Καίτοι τούτῳ ἀποτελεῖ τεχνικὴν παραβίασιν τῶν νόμων καὶ δὲν συνετέλεσεν εἰς τὸ άτυχήμα, ἐν τούτοις δὲν ἀποτελεῖ καὶ συμμόρφωσιν πρὸς τοὺς

4.357, Γεώργ. Δημ. Παππάνη δρχ. 2.464, Σταμ. Πολ. Δέλης δρχ. 2.175, Βασ. Σταμ. Σαραντίδην δρχ. 2.942, Δημ. Στ. Ταϊσάσαν δρχ. 3.329, Νικ. Θεού. Ταϊσάν δρχ. 4.297, Δημ. Πέτρ. Ταϊτάν δρχ. 1.525, Κων. Νικ. Νικού δρχ. 1.376, Κων. Βασ. Δερζάνον δρχ. 4.319, Χριστ. Χριστ. Παππάνη δρχ. 2.802 καὶ δρχ. 3.162, Γεώργ. Ἡλ. Βελούδην δρχ. 1.536, Χεράλ. Γ. Μπαντή δρχ. 2.417, Θεού. Μιχ. Θεοδοσίου δρχ. 3.307, Γεώργ. Ἡλ. Σαρδηνή δρχ. 1.160, Ιωανν. Μιχ. Θεολογάκη δρχ. 1.877, Γεώργιου Ἀλ. Γονατάν δρχ. 2.049, Ιωάν. Στ. Δαύκην δρχ. 1.160, Δημ. Παντ. Κρούσκον δρχ. 1.160, Κων. καὶ Νικήτας Γαζήν δρχ. 1.160, Μαρία Χ. Κοστρ. Μαζαράκη καὶ τὸ τέκνον τῆς Αννα δρχ. 1.160, Ἡλ. Ιω. Ελευθέρων δρχ. 1.632, Ανδρού. Χ. Ἡλ. Σαδάσσητος δρχ. 1.160, Δημ. Βασ. Ξένου δρχ. 1.268, Ιωάν. Δημ. Πανταζή δρχ. 2.630, Νικ. Ἡλ. Πουλιγάνην δρχ. 1.753, Σωτήρ. Παναγ. Διοσάστων δρχ. 2.008, Γεώργ. Ν. Γείκαν δρχ. 1.642, Γεώργ. Διαμ. Γάφον δρχ. 2.275, Ιω. Ασων. Μπαγιάν δρχ. 3.056, Γεώργ. Αποτο. Ρόδαν δρχ. 1.326, Παναγ. Σπυρ. Λυμπέριον δρχ. 2.030, Στ. Ζηλ. Χ. Καλιγέρη δρχ. 1.160, Δημ. Πέτρ. Γιαννουκάνη δρχ. 1.658, Ευστράτιον Ἀρ. Μήλων δρχ. 1.662, Γεώργ. I. Φιλιππόγονος δρχ. 1.689, Αριστ. Παναγ. Αναστατών δρχ. 2.105, Ευστρ. Μιχ. Καλογρέποτσλον πατέρ. Σταύλιον δρχ. 1.374, Γεώργ. N. Ζαγκάνη δρχ. 3.424, Σταμ. N. Βενετούλιαν δρχ. 1.490, Ἐμμ. Λεων. Σπινθανήν πατ. Νικόλαου δρχ. 1.160, Φωτ. Δημ. Οικονόμου δρχ. 2.142, Γεώργ. Στ. Καλόπουνταν δρχ. 1.160, Γεώργ. Ν. Μήλων δρχ. 2.010, Ελευθ. Γ. Βενικίου δρχ. 3.190, Ιωάν. Νικ. Αράνη δρχ. 1.333, Ιωάν. Ιακ. Βονίνον δρχ. 1.856, Γεώργ. Ιω. Σαμοθράκην δρχ. 3.486, Σταμ. K. Λασπάκη δρχ. 2.889, Χεράλ. Παναγ. Σκαλοκάνην δρχ. 1.160, Θεόδ. Δημ. Τσουμέζη δρχ. 3.625, Ελευθ. Γκίκ. Ζόγκον ἢ Ζόμπουν δρχ. 1.547, Ιωάν. Παν. Δαμασάνην δρχ. 1.160, Θεόδ. Γ. Ταυρόβ. δρχ. 3.588, Ιωάν. Ανδρ. Σάμιον δρχ. 2.731, Σπυρ. Ποθ. Μανωλάσσον δρχ. 4.510, Ιωάν. Εμμ. Αστρούλάνην δρχ. 1.203, Νικ. Εμμ. Παπαγεωργίου δρχ. 2.795, Ιωάν. Γεώργ. Λιδιανὸν δρχ. 1.455, Δούκαν Γ. Μηνουγιώνου δρχ. 1.479, Αικατέρ. Χ. Σπυρ. Τσιμέλα μήτρα Δημητρίου δρχ. 1.322, Αργύρ. Ευστρ. Δούκαν δρχ. 1.160, Αστρού. Χ. Γεώργ. Μιχελάκου καὶ τὸ τέκνον τῆς Σοφία. Παναγ. καὶ Μιχαήλ δρχ. 2.878 καὶ 2.590, Αστρού. Χ. Ανδρ. Δρακώτους καὶ τὸ τέκνον τῆς Αικατέρ. δρχ. 2.492, Δημ. Διον. Καλόφων δρχ. 1.624, Νικ. πατέρ. Ἀντ. Μαρουδάνη δρχ. 2.058, Κων. I. Βαθήν δρχ. 1.160 Νικ. Σαράντ. Χαλαρών δρχ. 1.703, Δημ. Αλ. Παλαιοκραστ. δρχ. 5.072, Χεράλ. Ανδρ. Βλαχόπουλον δρχ. 1.333, Μιχαήλ Ν. Καραγιαννάσσου δρχ. 1.836, Αντών. Ματθ. Δαγιάσην δρχ. 1.788, Κων. Δ. Σαρδέλην δρχ. 1.271, Γεώργ. Αναστ. Λαζαρόν δρχ. 1.991, Ελένη Χ. Φιλιπ. Παπανικούν δρχ. 1.160, Ευστ. Στ. Ζαχαρία δρχ. 1.160, Σταμ. Παναγ. Μερέζην δρχ. 1.160, Νικ. Παναγ. Γελέν δρχ. 2.217.

ΕΦ' ΑΠΑΞ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ

Ανδρέαν Γεώργ. 'Αλκιδιάν δρχ. 52.320, Ιω. Θεοδ. Στεφάνου δρχ. 45.420, Θεόδ. Χ. Παναγ. Φασίλη δρχ. 28.548, Στέφ. Σωτηρ. Κελάκην δρχ. 35.424.

διά τοὺς Ἀξιωματικοὺς τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ ἀπαιτούμενους κανόνας ὑπὸ τῆς Λιβερίας.

Τὸ Συμβούλιον ἔξεφρασε τὴν ἀνησυχίαν του διότι διό Υποπλοιάρχος δὲν εἶχε Λιβεριανὸν δίπλωμα ὑποπλοιάρχου, ἀλλὰ μόνον Λιβεριανὸν δίπλωμα ἀνθυποπλοιάρχου. Ἡ ἀναφορά διό τὸ Συμβούλιον κατὰ τὴν σύνοδον του, δὲν τὸν ἀνέγραψε ὡς Υποπλοιάρχον. Αἱ ναυτιλίακαι ἀρχαὶ τῆς Λιβερίας ἐλαβον τὸ πρώτον γνῶσιν περὶ τούτου ἐκ τῶν ἀποδεικτικῶν στοιχείων τῆς παρούσης ἀνακρίσεων.

Ἡ ἀπόφασις τοῦ Συμβούλιον 'Ανακρίσεως τῆς Λιβερίας λέγει διό τὸ Υποπλοιάρχος ἐίχε συνενοθῆ μὲ τὸν Πλοιάρχον, ὅπως παραπλανήσουν τούτο. Ο Πλοιάρχος ὑπῆρξε πλημμελῆς διό πρὸς τὴν ναυτιπλοίαν καὶ τὴν ναυτικὴν τέχνην του εἰς τρόπον ὥστε τὸ «Οσεαν Ηγκλ» νὰ προσαράξῃ ἐκτός τῶν δρίων τοῦ διαύλου. Ο Πλοιάρχος ἐκρίθη ἐπίσης ὑποίτιος τῆς ἀρχικῆς παραπλανήσεως τοῦ Συμβούλιον, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἀπώλειαν σημαντικοῦ προσθέτου χρόνου πρὸς διαπίστωσιν τῶν πραγματικῶν περιστατικῶν καὶ τοῦ αἰτίου τοῦ ἀτυχήματος, τὸ διπόδιον ἐξσάτη ἀναλύσει, ἥτο μᾶλλον ἀπλούν.

Τὸ Συμβούλιον ἀπεφάνθη ὑπὲρ τῆς ἀνακλήσεως τῆς διέσις τοῦ Πλοιάρχου. Ἐλληνες ναυτικοί συνεκρότουν ἀτυχῶς τὸ πλήρωμα τοῦ ναυαγήσαντος σκάφους.

ΤΟ 15ΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ: Τὴν 24ην 'Ιουλίου ἀπὸ Βανκούβερ, ἀφίχθη εἰς 'Οζάκαν δι' ἐπιποκευὴν ζημιῶν εἰς τὰ ἐλάσματα καὶ τὴν ἀγκυραν.

ΑΘΗΝΑ: Διερχόμενον ἐκ Παναμᾶ τὴν 7ην Αὐγούστου προσέκρουσεν ἐπὶ τοιχώματος δεξαμενῆς καὶ ὑπέστη κάμψιν τῶν δεξιῶν ἐξωτερικῶν ἀλασμάτων τῆς πρωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως. Ἐτοποθετήθη τοιμεντοκιβώτιον.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ: Ήσε καίνηθη εἰς Γιοκοχάμαν τὴν 28ην 'Ιουλίου, τὸ σκάφος ὑπέστη ζημιάς εἰς τὰ ἔξωτερικά ἐλάσματα συνεπείᾳ προσκρουσεως ἐπὶ τοιχώματος δεξαμενῆς.

ΑΛΛΕΜΠΑΡΑΝ: Εἰς Μάλταν τὴν 2αν Αὐγούστου ἐπεσκευάζοντο ζημιαί εἰς τὸν δεξιὸν λέβητα, τὰς ὁποίας ὑπέστη τὴν 12ην 'Ιουλίου εἰς Τουάψη.

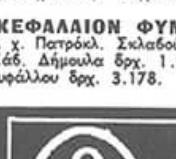
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ: Τὴν 2αν Αὐγούστου ἀνεκούθη εἰς Κολόμπο διό τὴν 21ην 'Ιουλίου ἔειρράγη πυρκαϊά εἰς τὸ μηχανοστάσιον τοῦ σκάφους ηπὶ κατεστάλη συντόμως. Ζημιαὶ εἰς τὸν κύλινδρον Νο 1 τῆς δεξιᾶς διζελομηχανῆς ἀποκατεστάθησαν ὑπὸ τοῦ πληρώματος προσωρινῶς.

ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ II: Τὴν 29ην 'Ιουλίου υπέστη βλάβην εἰς τὴν μηχανὴν 45 μίλια ΒΔ τῆς Κύπρου. Τὴν ἐπομένην ἀφίχθη εἰς 'Αμμόχωστον ρυμουλκούμενον ὑπὸ τοῦ Ελληνικοῦ δηζελοπλοίου «Τρέιντερ».

ΑΡΙΣΤΟΝ: Διαρροή εἰς τὸν δεξιὸν λέβητα ἐπεσκευάσθη εἰς Χάρδην τὴν 2αν Αὐγούστου. Κατὰ τὰς δοκιμὰς παρετηρήθη ἐτέρα

ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΕΙΣ Α.Μ.Σ.

Νικολέπτα Χ. Ἀν. Κατέχη δρχ. 1.160, Χερικλ. Χ. Θωμ. Φεργενίνον καὶ τὸ τέκνον της Παναγ. δρχ. 1.160, Μαρία Χ. Γεώργ. Μοιρδέτη δρχ. 1.448, Γρηγορία Χ. Παναγ. Κρυπτή δρχ. 1.160, Χάλον Χ. μπτηρ Βασιλίου. Δανάλατον δρχ. 1.160, Πολυξ. Χ. Βασιλείου Παυλή δρχ. 1.160, Μαρίνα Χ. Ιωάννου Μούσουν δρχ. 1.692, Ἐλένη Χ. Ιωάνν. Παπαδημητρίου δρχ. 1.160, Μαριάνθ. Χ. Νικ. Μαραδέγιος δρχ. 1.291, Αδαμαντία Χ. Γερ. Κεκάστον δρχ. 1.919, Βασιλ. ὄφρ. Ἡλ. Μαυρή ή Κατατιμπάρη δρχ. 1.160, Βασιλίου. Δανάλατον δρχ. 1.160, Πολύμ. Χ. Βασιλίου δρχ. 1.448, Πολύμ. Χ. Κων. Δημητράτου δρχ. 1.160, Μαρίνα Χ. Ανδρ. Κριτιδήμη δρχ. 3.331, Αικατέρινη όφρ. Βασ. Διασλόδη δρχ. 1.160, Δεσποινία δρχ. 1.160, Αναστασία Χ. Ιω. Νιόνιου δρχ. 1.160, Αίκατρινη δρχ. 1.160, Βαρθολομαίον δρχ. 1.160, Χριστ. Επινίου καὶ τὸ τέκνον της Αγγελική δρχ. 1.160, Ιωάννην, Εύποριαν καὶ Νικήτα, ὥρφανα δρχ. 1.530, Ανδρ. Χ. Γ. Μιτσοτάτη δρχ. 1.531, Σεβαστ. Χ. Ανώτα. Παχή καὶ τὸ τέκνον της Σπυρίδ. δρχ. 1.698, Ἐλιόσαβετ Χ. Νικ. Προσίνου δρχ. 1.160, Αναστασία Χ. Ιω. Νιόνιου δρχ. 1.160, Αίκατρινη δρχ. 1.160, Αργυρώ Χ. Βασ. Διασκόπη δρχ. 1.160, Σοφία Χ. Χαρ. Κομποθέκρα δρχ. 1.499, Γερμ. Χ. Σωτ. Καπιτινάρη δρχ. 1.160, Δεσπ. Χ. Στ. Μουντή δρχ. 1.160, Μαρία όφρ. Γεώργ. Τουρδά δρχ. 1.160, Κυριακ. Χ. Μιχ. Βλάσους καὶ τὸ τέκνον της Μάριας δρχ. 1.184, Ολγα Χ. Κηρ. Πλουμά δρχ. 1.160, Λυγγ. Χ. Εύαγ. Σοφρό δρχ. 1.160,



ΝΑΥΤΙΚΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ

ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Ε.Ν. ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ 140 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Σ. Δ. ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ

Πτυχιούχου Ναυτιλίας Βρετ. καὶ Ἐλλ. Βασ. Ναυτικοῦ.

'Επι' σειράν ἐτῶν μέλος τῆς 'Επιτροπῆς

Διπλωμάτων 'Υπουργ. Εμπορ. Ναυτιλίας.

διαρροή ήτις έπεισε καράβην ωσάυτως. Την 8ην Αύγουστου άπειλευσε διά τη Ντακάρ.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ: 'Υπέστη βλάβην εις τὴν μηχανὴν τὴν 7ην Αύγουστου εἰς πλάτος 41.42' βόρειον καὶ μῆκος 69.38' δυτικόν. Τὸ ρυμουλκὸν «Ελίζαμπεθ Μόραν» ἐσπεισεν ἵνα παράσχῃ βοήθειαν. Τὸ σκάφος ήτο ξεμπόρτον.

ΓΙΟΥΛΛΥΣ ΣΕΣ: Τὴν 20ην Ίουλίου συνεκρύσθη εἰς Παγκαλὰν Σουσοῦ μετά τοῦ δεξαιμενοπλοίου «Περιμίνα I» ὑπόστησεν ζημιάς εἰς τὰ ἔλασματα ἐσωτερικῶν τῆς δεξαμενῆς διὰ 2 δεξιῶν. 'Ἐπισκευαὶ ἀνεδιήρθσαν.

ΓΚΡΕΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΜ: 'Αφιχθὲν εἰς Σιμονοσέκι τὴν 24ην Ίουλίου ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὴν μηχανὴν. 'Ἐπεθεωρήθη εἰς Γιοκοχάμαν τὴν 29ην Ίουλίου.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ: 'Απὸ Βοστώνην, ἀφίχθη εἰς Μπιλμπάο τὴν 31ην Ίουλίου. Τὴν νύκτα τῆς πρὸς 7ην Αύγουστου, κατὰ τὸ διάρκειαν ἐκφορτώσεως τὸ φορτίον ὑπέστη αὐτοανάφλεξιν. Τὸ πῦρ ἐτέθη συντόμως ὑπὸ ἐλεγχοῦ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: 'Εδεξαμενίσθη εἰς Παλέρμο τὴν 2αν Αύγουστου πρὸς ἐπιθεώρησιν ζημιῶν ἐκ κακοκαιρίας εἰς τὸ πηδάλιον, τὰς όποιας ὑπέστη τὸ παρελθόντα Νοέμβριον εἰς ξεμπόρτον ταξιδίον τοῦ.

ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ: 'Απὸ Μιτουένος 'Αὔρες δι' 'Αμδούργον. Τὴν δην Αύγουστου ἔξερράγη πυρκαϊά ἐπὶ τοῦ σκάφους ητὶς κατεστάλη μετὰ δίωρον. 'Αγνωστος ή ἐκτασὶς τῶν ζημιῶν.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Θ.: 'Ως ἀνεκοινώθη τὴν 4ην Αύγουστου, τὸ σκάφος ἐκάιετο ἐν μέσῳ ἀλλεπαλλήλων ἔκρηξεων εἰς Ράς Σαντάτ (ἴδε τεῦχος 1.7.69).

ΙΟΝΙΚ: 'Απὸ Γλασκώνην διὰ Τάουνσβιλ. 'Απώλεσε τὴν ἀριστερὰν ἄγκυραν μεθ' ἀρκετοῦ μῆκους ἀλλούσιον εἰς τὸ ποταμὸν Γιάρρα τὴν 24ην Ίουλίου. Πρώτη προσπάθεια ἀνέκυσεως ἀπέτυχεν.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ: Κατὰ πληροφορίας ἐκ Λονδίνου τὴν 31ην Ίουλίου, τὸ σκάφος προσήρξεν τὴν 23ην Μαΐου πηδάλιον τῆς νήσου Σελέμπες, ἀνειλκύσθη δὲ δι' ιδίων του μέσων. 'Υπέστη ἐλαφρὰς ζημιάς εἰς τὴν ξελικα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΖΥΛΑΣ: Προσήραξεν εἰς τὴν εἰσόδον τῆς διώρυγος τοῦ Μοντεβίδεο τὴν 27ην Ίουλίου. 'Ανειλκύσθη τὴν ίδιαν ήμέραν

βοηθούμενον ὑπὸ ρυμουλκοῦ. Δὲν ὑπέστη ζημιάς.

ΚΙΝΑΡΟΣ: 'Ανεκοινώθη εἰς Πειραιᾶ τὴν 8ην Αύγουστου ὅτι ἐπεισεκασθησαν ζημιαὶ εἰς τὸ πηδάλιον, τὰς ὁποίας ὑπέστη συνεπείᾳ κακοκαιρίας τὴν 31ην Μαΐου (Μοντεβίδεο διὰ Ρίο Γκράντε).

ΛΕΩΝΙΔΑΣ: 'Ἐπερατώθησαν εἰς Νέαν 'Υόρκην τὴν 1ην Αύγουστου ἐπισκευαὶ εἰς τὴν μηχανὴν διὰ ζημιάς τὰς ὁποίας ὑπέστη τὴν 25ην 'Απριλίου κατὰ τὴν διάρκειαν ἐμφόρτου ταξιδίου του ἀπὸ Πουέρτο λὰ Κρούζ διὰ Νόρφολκ λόγω ὑπερθερμάνωσεως.

ΜΑΤΘΑΙΟΣ: Τὴν 7ην Αύγουστου ὑπέστη βλάβην εἰς τὴν μηχανὴν ητὶς ἀποκατεστάθη εἰς Κάρδιφ καὶ τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε δι' Αμβέρσαν.

ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ: Τὴν 27ην Αύγουστου ὑπέστη ἐκτεταμένας ζημιάς ἐκ κακοκαιρίας. 'Ἐπισκευαὶ διενεργοῦνται ὑπὸ τοῦ πληρώματος.

ΜΥΚΟΝΟΣ: Ζημιάι εἰς τοὺς αύλοὺς τοῦ δεξιοῦ λέβδητος ἐξ ἀμελείας τοῦ πληρώματος τὴν 25ην Ίουλίου. Άντη ἐπεισκευάζοντο εἰς Γιοκοχάμαν τὴν δην Αύγουστου.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ: 'Απὸ Λάς Πάλμας διὰ Νουαντιμποῦ μὲ φορτίον κατεψυγμένων ιχθύων. 'Απλέσαν τὴν Ελίκα, παρέμεινεν ἀκαθέρωτον καὶ ἔξωκείλεν εἰς πλάτος 22.12' βόρειον καὶ μῆκος 16.49' δυτικὸν τὴν 8ην Αύγουστου. Τὸ πλήρωμα παραληφθὲν ὑπὸ τοῦ γιουγκοσλαϊκοῦ δηζελοπλοίου «Λουμπτλία» ἀπειδίασθη εἰς Λάς Πάλμας τὴν ἐσπέραν τῆς 10ης Αύγουστου.

ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ: 'Αφίχθη εἰς Τεργέστην τὴν 25ην Ίουλίου. Τὴν δην Αύγουστου ἐσθημειῶθη πυρκαϊά εἰς τὸ κύτος Νο 2 ητὶς κατεστάλη διὰ κατακλύσεως τοῦ κύτου, διπέρη ήτο πλήρες γενικοῦ φορτίου.

ΝΤΟΒΕΡ: Εἰσερχόμενον εἰς τὸν λιμένα τῆς Γένοβας τὴν 31ην Ίουλίου προσέκρουσεν εἰς τὸν βυθὸν. Τὸ σκάφος ἐκύρεντάσθη ὑπὸ κιλότου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ·Τ· 'Αποπλεύσαν ἐκ Μασσαλίας τὴν 25ην Ίουλίου, ἀνεκοίνωσε τὴν 28ην ὅτι ὑπέστη βλάβην εἰς τὴν μηχανὴν καὶ τὴν ἐπομένην κατέπλευσεν εἰς τὸν ὥας ἀνω λιμένα συρόμενον ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Φωστήν», ἐτέλεσθησαν ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 3ην Αύγουστου ἀπέπλευσε διὰ Αύγουσταν.

ΟΥΡΑΝΙΑ: 'Ηγυκροβόλησεν εἰς τὴν διάσημην τοῦ Μοντεβίδεο τὴν 31ην Ίουλίου μὲ ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχανὴν. Τὴν 7ην Αύγουστου ἀπέπλευσε διὰ Γαλλίαν.

ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.: 'Αφίχθη εἰς Μπορτού τὴν 31ην Ίουλίου δι' ἐπισκευάς ζημιῶν εἰς τὴν γεννήτριαν.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ.: Τὴν 24ην Ιουνίου ὑπέστη ζημιάς εἰς τὴν μηχανὴν ἐξ ἀμελείας τοῦ πληρώματος. Τὴν 31ην Ίουλίου ἀνειλκύσθη εἰς Νέαν 'Υόρκην ὅτι ἐτελέσθησαν με-

ρικαὶ ἐπισκευαί.

ΡΕΓΓΙΝΑ Δ.: Τὴν 9ην Αύγουστου συνεκρύσθη εἰς Βαλτικὴν θάλασσαν μετὰ τοῦ Γαλλικοῦ σκάφους «Πεντελίνα». Ἀμφότερα ὑπέστησαν σοθαράς ζημιάς. Τὸ «Ρεγγίνα Δ.» ὑπέστη ζημιάς εἰς τὴν μηχανὴν καὶ διαρροήν εἰς τὰς δεξιαμένας πτερελαίους.

ΡΥΘΜΟΣ: Προσήραξε νοτίως τῆς Σκωτίας τὴν νύκτα τῆς 10ης Αύγουστου. Τὸ πλήρωμα σῶν.

ΣΑΛΑΜΙΝΑ: 'Αφιχθὲν εἰς Γδύνια τὴν 23ην Ίουλίου ἀνέφερε διαρροὰς εἰς τοὺς αύλοὺς τῶν λεβήτων. 'Εγένοντο ἐπισκευαί.

ΣΑΖΕΣ ΣΩΡ: Εἰς Νέαν 'Υόρκην τὴν 31ην Ίουλίου, ἀνεκοινώθη ὅτι ἐπερατώθησαν ἐπισκευαὶ εἰς τὴν μηχανὴν.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ: 'Απὸ Λισσαβῶνα διὰ Χάβρην, κενόν. 'Απώλεσε τὴν Ελικά του εἰς τὸν λιμένα ἀφίξεως τοῦ τὴν δην Αύγουστου. 'Ερυμουλκήθη ἔξωθι τοῦ λιμένος πρὸς καθαρισμὸν τῶν δεξαμενῶν καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐδεξαμενίσθη εἰς Χάδρην τὴν 11ην Αύγουστου δι' ἐπισκευαάς.

ΥΠΕΡΙΩΝ: 'Απὸ Ράς Λανούφ διὰ Βίλελμοσάφεν, προσήραξε τὴν 2αν Αύγουστου εἰς πλάτος 51.14' βόρειον καὶ μῆκος 1.59'18'' ἀνατολικόν. 'Ανειλκύσθη τὴν ἐπομένην καὶ τὴν 4ην Αύγουστου ἀφίχθη εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ του.

ΦΑΙΑΣ: 'Ἐπειθεωρήθη εἰς Γένοβαν πρὸς διακρίσιων ζημιῶν: 1) 'Ἐκ κακοκαιρίας (1-4 Μαΐου). 2) 'Ἐκ προσαράξεως εἰς Κόλπον 'Αγίου Λαυρεντίου τὴν 30ην 'Απριλίου. 3)

'Ἐκ προσκρύσεως ἐπὶ προβλήτος εἰς Βίλμιγκτων τὴν 4ην Μαΐου. 4) 'Ἐξ ἀμελείας φορτοεκφορτώντων εἰς τὸν ίδιον λιμένα τὴν 1-διαν ήμέραν. 5) 'Ἐκ προσκρύσεως ἐπὶ προβλήτος εἰς Ροζάριο τὴν 21ην Ιουνίου καὶ 6) 'Ἐκ προσκρύσεως ἐπὶ προβλήτος εἰς Μπουένος 'Αὔρες τὴν 26ην Ιουνίου. 'Ἐπισκευαὶ ἀνεβλήθσαν.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: 'Απὸ 'Αρούμπα διὰ Σάντος, ἔμφορτον. 'Υπέστη θραύσιν τοῦ ἄξονος τοῦ πηδαλίου εἰς πλάτος 1.35' βόρειον καὶ μῆκος 39.15' δυτικὸν τὴν δην Αύγουστου. Προσπάθεια ἀποκαταστάσεως τῆς ζημιάς ὑπὸ τοῦ πληρώματος ἀπέτυχον. Τὴν ἐπομένην τὸ δεξαμενόπλοιον «Ολύμπικ Γκέιμ» συνήντησε τὸ σκάφος εἰς πλάτος 1.10' νότιον καὶ μῆκος 36'40' δυτικὸν καὶ προσέφερε βοήθειαν.

ΧΡΙΛΑΚ: 'Απὸ 'Ιτέαν διὰ Λονδίνου, μὲ φορτίον βωξίτου προσήραξεν ἔξωθι τοῦ ἀκρωτηρίου Μόρνος τὴν 1ην Αύγουστου. 'Ανειλκύσθη τὴν 3ην Αύγουστου ὑπὸ τῶν ρυμουλκῶν «Θησεύς» καὶ «Νήσος Κρήτης» καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐπλευσεν εἰς Πάτρας δι' ἐπιθεώρησιν. 'Ελαφρὰ διαρροὴ εἰς τὸν ἀριστερὸν λέβητον ἐπεισκευάσθη καὶ τὴν 4ην Αύγουστου ἐλαφε προσωρινὸν πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοῖας καὶ ἀπέπλευσε διὰ τὸν προορισμὸν του.

ΑΠΟ ΤΟ ΑΝΤΕΝ ΕΙΣ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ

Ο ΓΝΩΣΤΟΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΤΟΥ ΑΝΤΕΝ

ATHANAS MAVROUDIS

(Τὸ μόνον ἐκεῖ 'Ελληνικὸν Πρακτορεῖον)

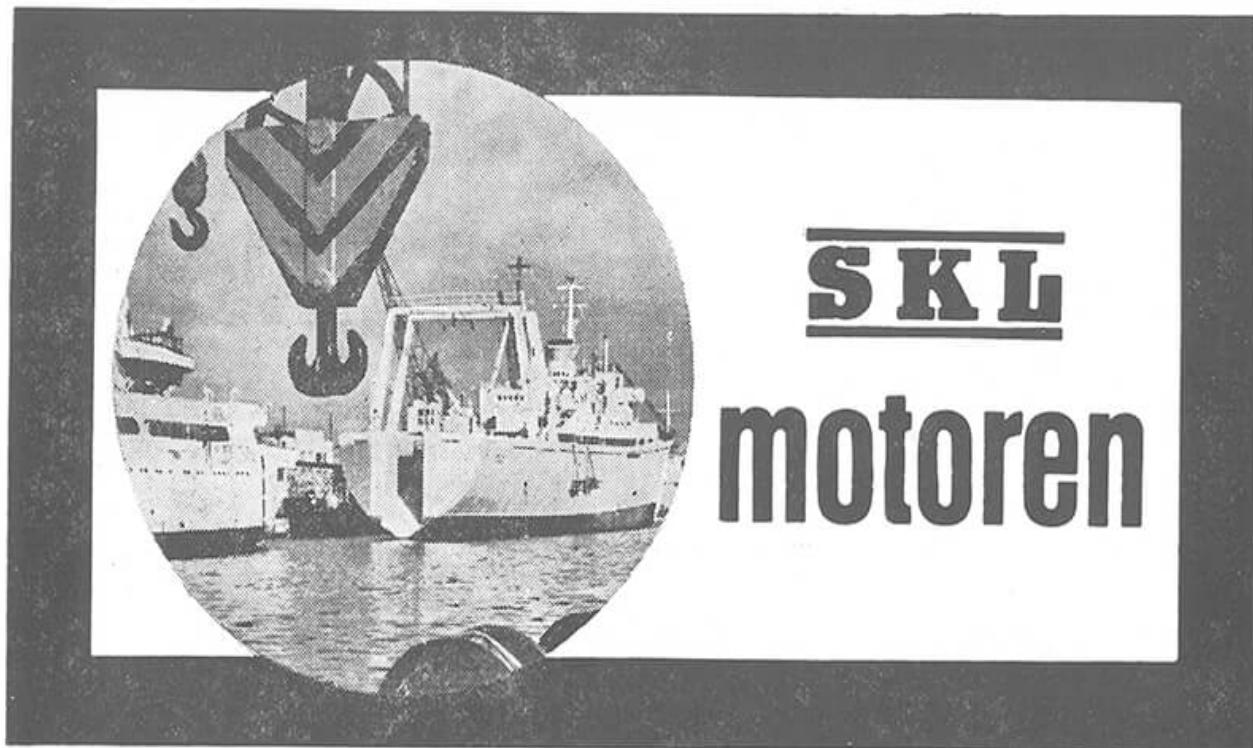
Θὰ συνεχίσῃ νὰ προσφέρῃ τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν, τὴν δηποίαν ἀπὸ 20ετίας ἔξυπηρτησεν εἰς τὸ 'Αντεν.

* Έταιρικὴ ἐπωνυμία: HELLENIC SHIPPING AGENCY LAS PALMAS

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: BLASCO IBANEZ 16

TELEGRAPHIC ADDRESS: HELLENIC - LAS PALMAS

* Εγκύλιοι πρὸς τὰ 'Εφοπλιστικὰ Γραφεῖα ἐν καιρῷ θὰ κυκλοφορήσουν.



SKL
motoren

Δοκιμασμένες μηχανές θαλάσσης

διάλιευτικά, ρυμουλκά, φορτηγά, έπιβατικά, όχηματα γωγά
και λοιπά έπαγγελματικά σκάφη.

Κατασκευάζουμε τις μηχανές που σάς χρειάζονται σε 3 τύπους:

NVD 26·2 80 - 400 ΙΠΤΠΩΝ

NVD 36·1 305 - 576 "

NVD 48·1 660 - 1320 "

Περισσότερες από 48.000 μηχανές έναντι λειτουργία σάς έχγγυώνται
άριστην άπόδοσιν. Οι μηχανές SKL έχουν άποδεδειγμένως
δοκιμασθή και εις τήν Έλλάδα.

Προσφέρουν άσφαλεια εις τούς έπιβάτας, τό πλήρωμα και τό πλοιον.
Οι μηχανές SKL σημαίνουν ποιότητα, άκριβεια, οικονομία και
είναι διασκευασμένες διάυτόματον λειτουργίαν μέτηλεχειρισμόν
άπό τής γεφύρας.

TECHNOCOMMERZ GmbH.



ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ · ΕΙΣΑΓΩΓΕΥΣ

ΓΕΜΚΟ
ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ · ΛΕΠΤΟΥΡΓΟΣ ΑΒΕ
ΛΕΩΦ. ΑΘΗΝΩΝ 33-35 ΑΘΗΝΑΙ
ΤΗΛΕΦ. 364.771/5 & 367.591

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ

VEB SCHWERMASCHINENBAU
"KARL LIEBKNECHT",
MAGDEBURG

ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ: TECHNOCOMMERZ GMBH., DDR 108, BERLIN, MITTELSTRASSE 25

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Υποτονική ή άλη τής ναυλαγοράς κατάστασις κατά τό α' δεκαήμερον τού μηνός Αύγουστου. 'Η συνεχίζομένη άνωμαλία είς τήν σιταγοράν, λόγω τῶν διαφορῶν κατά τομεῖς τῶν τιμῶν τῶν σιτηρῶν δέον νά θεωρήται ως ή κυρία άφορμή τῆς υποτιμήσεως τῶν ναύλων ύπό τὸν νευραλγικὸν τομέα τοῦ Κόλπου — 6.90 δολ. δι' ἔτοιμον πλοίον 23.000 τόνων δι' 'Ιαπωνίαν — καὶ τῆς δυσκόλου θέσεως εἰς ήν εὐρέθησαν πλείστα δσα σκάφη προσφερόμενα πρὸς φόρτωσιν ἀπὸ τὸν βορεό - ἀμερικανὸν τομέα. Ναυλώσεις διὰ μεταγενεστέρας φορτώσεις δὲν ἐλέγειντο. Εἰς τὴν "Απω 'Ανατολήν αἰσθητῶς βελτιωμένη ή ζήτησις, ζωρητάτη δὲ τῶν χρονοναύλωσεων, ἀπὸ τοὺς 'Ιαπωνας ιδία.

Γενικώτερον ή ναυλαγορά σαφῇ πλέον ἐμφανίζει τὴν πίεσίν της αὐξάνομένης δόσημέραι καὶ νεοτεύκτου χωρητικότητος καὶ διὰ μεγάλων σκαφῶν. Οἱ ναύλοι ἐμφανίζουν χαρακτηριστική τῆς προσφορᾶς χαλάρωσιν.

'Η κίνησις κατά τομεῖς είχεν ώς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ — ΚΑΝΑΔΑΣ : 'Ο κύριος παράγων τῆς κινήσεως, ὁ 'Ιαπωνικός, περιωρίσθη εἰς τὴν κάλυψιν ὠρισμένων ὑποχρέωσεών του διὰ φορτώσεις Αύγουστου (σιτηρά ἀπὸ τὸν Κόλπον). Οἱ ναύλοι πιέζομενοι κατῆλθον δι' ἔτοιμον τονάκι μέχρι τῶν 6.90 δολαρίων δι' 'Ιαπωνίαν. Διὰ Σεπτέμβριον ἐπληρώνοντο δολ. 7.45. Μικρά ή κίνησις καὶ δι' ἄλλους προορισμούς. Διὰ τὸ Ρόττερνταμ μεγάλα μπάλκ κάρριερ ἐπληρώθησαν δολ. 3.75 - 3.30 (Σεπτέμβριος), ἀλλὰ καὶ 3.70 εἰς ἔτοιμον σκάφος μικρὸν μπάλκ κάρριερ. Διὰ τὸ 'Αμερικούργον δολ. 4.05 εἰς σύνηθες τράμπτ. Διὰ τὴν Βηρυττὸν δολ. 8 εἰς σκάφος 12.000 τόν. (Αύγουστον) καὶ δι' 'Αλεξανδρείαν δολ. 6.50 εἰς μπάλκ κάρριερ 24.000 τόν. Διὰ Πειραιᾶ δύο μπάλκ κάρριερ δολ. 5.75 (Αύγ. - Σεπτέμ.). Διὰ τὴν Χιλήν δολ. 8.65 ἐλ. ἐκφόρτ. εἰς σκάφος 37.000 τόνων. 'Αραβόσιτος ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ Πολωνίαν δολ. 5.70. 'Ορυζα εἰς σάκους διὰ Βιετνάμ δολ. 21.50. 'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας περιωρισμένη ή κίνησις ναυλώσεων. 'Απὸ τὸ Σικάγον 9.200 τόν. διὰ Μέρεσεϋ ἐπληρώθησαν 70/- βάσις 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. (Αύγουστον). Τὰ 6.25 δολ. ἐπληρώθησαν ἐπίστης διὰ τὴν 'Αγγλίαν μὲ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν. Εἰς σκάφος 21.500 τόν. δολ. 6.50 ἀπὸ τὸ Σικάγον, μὲ συμπλήρωσιν "Αγιον Λαυρέντιον δολ. 3.50. 'Απὸ τὸν "Αγιον Λαυρέντιον διὰ Μπέλφαστ 37/6 μὲ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. (Αύγουστον). 'Απὸ Πόρτ Καρτίε καὶ Μπαΐ Κομώ δι' 'Αμερικούργον δολ. 2.50 φίο καὶ διὰ Ρόττερνταμ εἰς μπάλκ κάρριερ 42.000 τόν. δολ. 2.25 (Αύγουστον).

Πιάσματα διὰ Βραζιλίαν ἀπὸ τὸν Κόλπον δολ. 8.10 φίο καὶ δι' 'Ινδίαν δολ. 12.75 εἰς μικρά σκάφη. Διὰ Ριγιέκαν δολ. 5.25. "Ολα τὰ φορτία δι' Αύγουστον.

Γαιανθρακες ἀπὸ τὸ Χάμπτον ρόδος δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 6.10 - 6.65 ἀναλόγως μεγέθους. Χαρακτηριστική ή πρὸς τὴν κατιούσαν τάσις. Διὰ Σάντος δολ. 3.35 εἰς σκάφος 21.600 τόν. καὶ 'Ολλανδίαν δολ. 2.87½.

Παλαιοισίδηρα μὲ ναυλώσεις τινάς ἀπὸ τὸ

Νόρδερν Ρέιντς κατ' ἀποκοπὴν 231.125 δολ. εἰς μπάλκ κάρριερ 21.500 τόν. 'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 11.

ΡΙΒΕΡ ΠΛΕΙΤ: Διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 7.25 εἰς μικρὸν σκάφος (Αύγουστον) καὶ 7 δολ. εἰς μεγαλύτερον. Διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν δολ. 7.50. 'Αραβόσιτος Βραζιλίας διὰ Λισσαβῶνα δολ. 7.50 εἰς μικρὸν σκάφος.

BOP. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: Χαλαρὰ καὶ ή ἐκεῖθεν κίνησις. Αἱ ναυλώσεις διὰ σιτηρὰ ἀπὸ τὸν ἀμερικανὸν τομέα λίαν περιωρισμέναι. Διὰ Μαϊλάν δολ. 9.50 εἰς σύνηθες σκάφους ἀπὸ δυτ. ἀκτὴν καὶ τὰ 9.25 δολ. ἐπληρώθησαν ἀπὸ Γουαγιάμα διὰ Λισσαβῶνα, 'Αμερικούργον ρέιντς δι' ἀραβόσιτον. Λιπάσματα δι' 'Ινδίαν δολ. 12 φίο ἔντ τρίμεντ 2.000 φόρτ. καὶ 650 ἐκφ.

Παλαιοισίδηρα ἀπὸ Καλιφόρνιαν δι' 'Ιαπωνίαν (Αύγουστον) δολ. 4.25.

'Απὸ τὸ Περού διὰ Κόλπον σιδηρομετάλλευμα εἰς μπάλκ κάρριερ δολ. 2.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ — ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ: Εύρυτέρα ή κίνησις ναυλώσεων μὲ ναύλους σταθερούς. Στηρίξτη 'Αύστραλίας διὰ Καλλάδο ἀπὸ Νιουκάστλ δολ. 9 καὶ διὰ Κίναν 56/- ἀπὸ Γκηλόγκ.

Γαιανθρακες δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 3.25 ἀπὸ Νιουκάστλ ή Πόρτ Κέμπλα (Αὔγ. - Σεπτ.) σκάφος 29.000 τόν. Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Πόρτ Ντάμπιερ διὸ Γάνδην εἰς μπάλκ κάρριερ δολ. 3.10 φίο. (Οκτ.). Τὰ ίνδικά μεταλλεύματα δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 4.20 εἰς μικρὸν σκάφος ἀπὸ Παραντήτη καὶ 3.30 δολ. ἀπὸ Βίζαγκαπατνάμ (Σεπτ.). Χυτοσίδηρος δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 7.65. 'Απὸ Νότ. 'Αφρικήν διὰ Βέζερ μέγα σκάφος δολ. 3 καὶ δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 4.97. Ζάχαρις ἀπὸ 'Αγ. Μαυρίκιον δι' 'Αγγλίαν 78/9.

Χάλυψ ἀπὸ τὴν 'Ιαπωνίαν διὰ Μεγάλας Λίμνας δολ. 10 (22.000 τόν.) καὶ Κόλπον δολ. 129.000 κατ' ἀποκοπὴν (22.000 τόν.). Τσιμέντα ἀπὸ Κουβέτη δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 7.95. Φωσφάτα ἀπὸ 'Ακαμπία δι' 'Ινδίαν 53/-.

Διὰ τὰ μεταλλεύματα Δυτ. 'Αφρικῆς ἐσημειώθησαν αἱ ναυλώσεις ἀπὸ Πέτελ δι' 'Ολλανδίαν δολ. 3 εἰς σκάφος σύνηθες. 'Απὸ Πόρτ Σαλαζάρ διὰ Βέζερ μάρκα 10.80 εἰς μπάλκ κάρριερ. 'Απὸ Λομπίτο δι' 'Ηνωμ. Πολιτείας μαγκανέζα δολ. 6.15 (Σεπτεμ.) εἰς σκάφος 24.000 τόν.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ: Δέντε ἐγνώσθησαν ἄλλαι ναυλώσεις διὰ σιτηρὰ ἀπὸ Μαύρην Θάλασσαν. Διαταγαὶ διὰ τοιμέντα ἀπὸ Κωνστάν-

τζαν μὲ ἐπιστροφὴν ἀπὸ Ρίον μὲ σιδηρομετάλλευμα.

Σίτος ἀπὸ τὴν 'Ανκάνα διαδικούσα διὰ Ινδίαν (Αὔγ.) καὶ λιπάσματα διὰ Ν. Κίναν ἀπὸ Βενετίαν 114/- εἰς συνήθη σκάφη.

Σίτος ἀπὸ τὴν Βαλτικήν δι' 'Αγγλίαν 50/- εἰς μικρὸν σκάφος. Ναυλώσεις λιπάσματων διὰ Κίναν ἀπὸ τὸ Κόντινεντ δὲν ἐγνώσθησαν.

ΤΑΤ· Η ΤΣΑΡΤΕΡΣ: Σωηροτάτη ή ἡ κίνησις χρονοναύλσεων διὰ ταξίδια κυρίως ἀπὸ τὰς ἑταῖρις γραμμῶν. Αἱ γνωσταὶ τιμαὶ διεπιτρήσθησαν ἀναλόγως σκάφους, μεγέθους καὶ προορισμού. Λιπάσματα 3 - 6 μῆνας, παράδοσις Μάλταν, ἐπαναπαράδοσις Μεσόγειου δολ. 900 ήμερησίων.

ΝΑΥΛΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΤΟΝΝΑΣ

'Ο διὰ τὸν 'Ιούλιον ναυλάριθμος τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τοῦ Λοιδίνου διὰ τὰς ναυλώσεις τράμπης ξηροῦ φορτίου διεπιστούτο πήχημένος κατὰ 8.4, μονάδας (116.9) ἐναντίον τοῦ 'Ιούλιου. 'Η αὐξησις ὠφείλετο εἰς τὸν καλύτερον ναύλον διὰ μεταφορῶν σταχάρεων ἀπὸ Κουηλάν.

Τῶν χρονοναύλσεων 11.5 μονάδας (136.5) κάτω ἔναντι τοῦ 'Ιουνίου.

Τὸ ἀργονυν, ἐξ ἄλλου, τονάξ, εἰς τὸ τέλος 'Ιουλίου ὑπελογίζετο εἰς τὸ χαμηλὸν ρεκόρ τῶν 52 σκαφῶν 396.930 τόν. γκρός, ἐναντίον 54 σκαφῶν, 403.884 τόνων τὰ τέλη 'Ιουνίου. Τὰ ξηροῦ φορτίου ἀνήρχοντο εἰς 33, τόν. γκρός 184.961 καὶ 19 τάκερς 211.969 τόν. γκρός.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΞΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Σταθερότης εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν τάκερων, λόγω καὶ τοῦ ἀκαθορίστου εἰσέτι τῆς ἐπισκευῆς τῆς «Τάπλαύν». Τὰ 30 - 32½ μεῖον ἐπληρώνοντο κατὰ τὸ α' δεκαήμερον τοῦ Αύγουστου ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον δι' 'Αγγλίαν Κόντινεντ. Προεβλέπετο βελτίωσις τῶν ναύλων, λόγω τοῦ περιωρισμένου τονάξ — 1½ ἑκατομ. τόν. — τοῦ διαθεσίμου μέχρι τέλους τοῦ μηνός.

Απὸ τὴν Β. 'Αφρικήν δι' 'Αγγλίαν, Κόντινεντ γύρω τῶν 33 - 45% μεῖον (μικρὰ ἐργασία) καὶ ἀπὸ τὴν Καραϊβικήν (ὑπερατλαντικὸν) 15 - 30% μεῖον διὰ μέτρια σκάφη. Διὰ τὴν Β. 'Αμερικήν μεῖον 5% διὰ μέτριας καὶ 26¾% διὰ μεγάλα σκάφη.

Περιωρισμένον τὸ διὰ σιτοφορτία τονάξ. Ναυλώσεις δὲν ἐγνώσθησαν. 'Η Β. Ρ. διὰ τρία μῆ συνεχῆ ταξίδια, ἀπὸ Σεπτεμβρίου μέχρις 'Απριλίου, ἐπληρώσε 35% μεῖον (σκάφος 72.000 τόν.).

Οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν ἐδέχοντο, πάντως, τὰ προσφερόμενα συνεχῆ ταξίδια διὰ τὸν χειμώνα.

ΤΑ 12 ΤΟΥ Κ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΥ

Εἰς τὰ ἐν Πειραιεῖ γραφεῖα τῆς «Αίγις Ν.Ε.Π.Ε.» ὑπεγράφησαν, χθές, (13 Αύγουστου), τὰ δριστικά συμβόλαια διὰ τὴν κατασκευὴν 12 συνολικῶν σκαφῶν τοῦ κ. Ν. Παπαλιού, εἰς τὰ ισπανικά ναυπηγεῖα τῆς 'Εσκαλντούνα. 'Ως ηδη ἀνέγραφαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά», πρόκειται περὶ 6 μπάλκ -

κάρριερς τῶν 27.000 τόνων d.w. ἔκαστον καὶ 6 νέου τύπου, πολλαπλῆς χρήσεως σκάφη «Σάντα Φέ», τῶν 19.250 τόνων d.w. ἔκαστον, δυνάμενα νὰ χρησιμοποιηθοῦν ώς μπάλκ - κάρριερς, ώς φορτηγά γραμμῆς καὶ ώς πλοίοι κοντεῖνερς.

'Ερωτηθέντες σχετικῶς οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ισπανικῶν ναυπηγείων εἶπον, δτὶ σκάφη «Σάντα Φέ» παρήγγειλαν ἐπίστης 3 δ. κ. Σ.Π. Κουμάνταρος, 2 δ. κ. 'Αλαφούζος καὶ 3 'Ισπανοὶ ἐφοπλισταί. Οἱ κατασκευασταὶ τῶν πιστεύουν, δτὶ τὰ σκάφη ταῦτα θὰ εἰναι λίαν ἀποδοτικά καὶ συναγωνιστικά διεθνῶς, διότι δύνανται νὰ ἐπιλέγουν τὸ φορτίον τῶν, λόγω τῆς εὐχερούσιας μεταπροτῆς των.

Τὰ ναυπηγεῖα τῆς 'Εσκαλντούνας ἀπασχολοῦν 2.500 ἀτόμα καὶ δύνανται νὰ κατασκευάσουν σκάφη χωρητικότητος μέχρι 30.000 τόν. d.w. 'Η περισυνή παραγωγή τῶν ἀνήλθεν εἰς 60.000 τόνων γκρός.

YACHT - Δῆμελ 42 πόδια, 8 κρεβάτια, ἀφθάστου πολυτελείας, ταχύτητος 20 μιλίων. Ήργάσθη μόνον 800 ὥρες. Πωλεῖται εἰς τὸ ἡμισυ τιμῆς του. Τηλ.: 425.691

ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

• Δεν θα όγοράσῃ η Ρωσία την υπό αύριοσιν άπό έτών κλεισθείσαν ποσότητα 150 εκατομμυρίων μπάσελς σίτου καναδικού. Δηλωτικόν της έπαρκειας της Μόσχας είναι σιτηρά.

• Η Ρωσία έχασε 20 - 25% της χειμερινής έσοδεις, αι μη διπλωματικούς ούμως έκτασεις έστρεψαν με άλλα δημητριακά. Πάντως η Ρωσική συγκομιδή έκ σίτου προβλέπεται ή αυτή με την περυσινήν.

• Κατά 7% κατωτέρα (3.500 έκατομ. μπούσελς) υπολογίζεται άπό το Αμερικανικόν Υπουργείον Γεωργίας νά άνελθη ή σιτοπαραγωγή τών πέντε μεγάλων σιτοπαραγωγών χωρών (Αμερική, Καναδάς, Αργεντινή, Αύστραλία, Γαλλία) κατά τό τρέχον έτος, μετά διετή ρεκόρ συγκομιδήν.

• Αι Ήνωμέναι Πολιτείαι θα έξαγαγουν 550 - 600 έκατομ. μπούσελς, έναντι 542 έκατομ. της παρελθόντης περιόδου. Αι καλαι έσοδεια του Πακιστάν και της Ινδίας δεν έπιτρέπουν την πρόβλεψην περισσότερων έξαγωγών άπό την Αμερικήν.

• Έν το μεταξύ, το Ρωσικόν 'κνάμπιγκ' εις την σιταγοράν ζωηρότερον έξεδηλώθη. Η Αμερική υπερχεώθη νά ύποτιμηση τάς δι. Εύρωπην έξαγωγής της, προκαλέσασα ούμως την άναστολήν άγορών σίτου άπό την Ιαπωνίαν, διότι αι δι' αυτήν έξαγωγαί είναι άκομη ύπερτιμημέναι.

• Και αυτή ολη ή άναταραχή εις τάς τιμάς θέλει προκαλέσει και της φορτηγού Ναυτιλίας την μετατόπισην τών κέντρων φορτώσεως σιτηρών. Αντί της Αμερικής ή

Αύστραλία διά την Ιαπωνίαν, με περισσότερα φορτία άπό την Μαύρην Θάλασσαν διά την Δυτ. Εύρωπην, άκομη και τήν... 'Αργεντινήν.

• Πρός τὸν γαλλικόν, τὸν ρωσικόν και τὸν άργεντινόν σίτου στρέφεται ή Ιαπωνία, κατέπιν τῶν υψηλοτέρων τιμών τοῦ Αμερικανικού. Η προελθούσα έκ τοῦ συναγωνισμού έπι τῶν τιμών άνωμαλία είς την διεθνή σιταγοράν πρήσειν ηδη νά έχη τάς έπιπτωσεις της είς την κίνησιν τῶν τράπεζων. 'Απραζίαν ένεφανίσεν ο τομεύς της Β. Αμερικής.

• Αποθέματα μεγάλα, λόγω άφονωτέρων έσοδειων και μικροτέρα ζήτησις προεκάλεσαν τὴν ύποτιμησην τῶν σιτηρών. Η Ινδία και ή Κίνα έχουν νά καλύψουν μειωμένας εισαγωγικάς άναγκας, έναντι τοῦ προσφάτου παρελθόντος.

• Κατά 7% είναι ηγήμενη ή παγκόσμιος παραγωγή πετρελαίου, (1.034 έκατομ. τόν.) κατά τὸ α' έξαμηνον τοῦ τρέχ. έτους.

— Τῶν χωρών τοῦ Ελευθέρου Κόσμου άνηλθεν είς 860 έκατομ. τόν. (8% αὔξησις) και τοῦ κομμουνιστικού μπλόκ 174 έκατομτόν. (5.3%). Η μεγαλυτέρα αὔξησης διαπιστώται είς τὸ Ανατολικόν 'Ημισφαίριον.

• Περιζήτησος ο χάλιψ. Τὰ φορτία του έξ Ιαπωνίας κυρίως και άπό τὸ Κόντινεντ δικαιολογούν την άπασχόλησην πολλών τράπεζων.

— Προσφάτως ή Ιαπωνία ήγόρασεν άπό την Ιαπωνικήν Γιαβάτα 370 χιλ. τόν. προδόντων χάλιβος, με παράδοσιν έντος έτους.

Σάντος ρέιντ 9.400 τ. d.w. φορτίου γεωργικών προϊόντων 'Αμερισαν - 'Αμεριδύργον ρέιντ δολ. 73.000 φίο. Αύγουστου 18 - 30.

ΚΟΡΗ (Π): "Ανα λιμένας Ρίβερ Πλέιτ, με συμπληρωσιν Μπουένος Άιρες 8.600 τόν. γεννημάτων 'Αμερισαν - 'Αμεριδύργον ρέιντ δολ. 7.50 φίο. Αύγουστου 18 - 30.

ΛΕΥΚΑΙΔΙΟΣ: "Ανα λιμένας Ρίβερ Πλέιτ, με συμπληρωσιν Μπουένος Άιρες 10.500 τόν. γεννημάτων Γάνδην δολ. 7.20 με 1.000 τόν. φόρτωσιν, 3.000 τόν. έξ φόρτωσιν, Αύγουστου 20 - 30.

ΑΛΜΠΙΝΙ (λιβ.): Παρανάγκουν, με συμπληρωσιν Σάντος 10.000 τόν. κριθής Λισσόνα δολ. 7.50 φίο με 1.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, δολ. 4.000 έξτρα ασφάλιστρα, Αύγουστου 18 - Σεπτεμβρίου 5.

ΘΕΤΙΣ (λιβ.): Μασέιο ή Ρεσίφε 12.000 τόν. σπαχάρεως άμερικαν, λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 7.25 με 750/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 9 - 15.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΑΔΩΝΙΣ: Γιαλί "Αίραντ 18.000 τόν. ωλαφόπτερας άμερικαν, λιμένας Αλαντικού (Βορείων Χατταρερ) δολ. 2.70 με 3.300/3.300 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Οκτωβρίου 1 - 20.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ: "Αγ. Νικόλαον ('Ελλας) 4.500 τόν. άλευμάνα χύμα Γδυνίαν δολ. 5.50 με 2.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 25 - Σεπτεμβρίου 10.

ΑΛΜΑΡ: "Ανκώνα 9.500 τόν. σίτου ένα ή δύο λιμένας Ινδίας 115/ - ένα λιμένα φορτοεκφόρτωσιν με 2/6 έξτρα διά δεύτερον, 800/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 15 - 30.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ: Νιούκαστλ 14.000 τόν. σίτου Κελλάδον και Ματαρανί δολ. 9 με 1.500 τόν. γκρές φόρτωσιν, 1.000 τόν. έξ φόρτωσιν Κελλάδον 750 τόν. Ματαρανί, Αύγουστου 15 - 30.

ΑΙΓΑΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιβ.): "Ιαπωνίαν 22.000 τόν. προϊόντα χάλινος Μεγάλος Λιμένας δολ. 11, Αύγουστου 15 - 30.

ΛΑΝΤΡΟΣ Μ. ΦΑΤΣΗΣ: Νιούκαστλ 13.000 τόν. σίτου Κελλάδον ή Κελλάδον και Σαλάδερο δολ. 9 με 1.500 τόν. γκρές φόρτωσιν, 1.000 τόν. έξ φόρτωσιν. Σεπτεμβρίου 1 - 19.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι: "Ιαπωνίαν 22.000 τόν. χάλινος λιμένας Κέλπου δολ. 129.000 φίο, Αύγουστου 15 - 30.

ΟΣΕΑΝΙΚ: Βιζαργκοπατόνη ή Κακινάντα 15.000 τόν. σιδηροπετάλευμάτος Κάννον - Μουρόπαν ρέιντ δολ. 7.65 με 1.000 τόν. φόρτωσιν Βιζαργκοπατόνη, 750 τόν. Κακινάντα, Σεπτεμβρίου 10 - 22.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ (λιβ.): Φιλιππίνας 24.000 τόν. σπαχάρεως χύμα άμρικαν, λιμένας Αλαντικού (Βορείων Χατταρερ) ή Κόλπου δολ. 6.925 με 1.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 10 - 30.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ: Μποριτώ 9.000 τόν. λιπαρότων (50 πόδ.). Τζακάρταν δολ. 15.50 με δολ. 1.800 έξτρα ασφάλιστρα, Αύγουστου 6 - 15.

ΠΑΝΤΕΑΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ: Μαυρίκιον 10.000 τόν. σαχάρεως Λούδινον, Λίβερπούλ ή Γκρήνον 78/9 με 900/750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, όψιον 'Αμερισαν, Ρότερνταμ ή 'Αμοτερντα 76/3 με 1.000 τόν. έξ φόρτωσιν, Αύγουστουν. Σεπτεμβρίου 10 - 22.

ΠΡΙΑΜΟΣ: Πόρτ Ελίζαρεθ 36.000 τόν. μεταλλεύματος Ιαπωνίαν δολ. 4.97 με 10.000/10.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Οκτωβρίου 30 - 30.

GUARANTEED LAND INVESTMENTS NO LESS THAN 20% RETURN INVEST IN LAND AND PROSPER WITH US.

When you invest with us you own land in Canada, the U.S.A., Bahamas, etc.
Your invested money will be earning you over 20% per annum - WHICH WE GUARANTEE.

Minimum investment

\$399.50 down and \$50. monthly
U.S. DOLLARS ONLY.

WRITE OR CALL :

UNIVERSAL REAL ESTATE

9. HADJIMANNI MEXI STR. - ATHENS 612 - GREECE

TELEPHONES 79085 & 726210 CABLES "WORLDWIDE"



ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ (τες τάιμ πετάρετο): Νηπτρόιτ 10.900 d.w. φορτίου χάλιβος, Δυτ. Ιταλίαν δολ. 9.75 με 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 7 - 15.

ΦΑΛΑΚΟΝ (λιβ.): Χάμπτον ρόδος 21.600 τόν. γαστανθράκων Σάντος δολ. 3.35 έλ. έκφρωτωτικών, Αύγουστου 11 - 22.

ΣΙΩΠΗΝΙΑ: Λιμένας Κόλπου 14.400 τόν. γεννημάτων Σάντον ή Βαλταρόπεδο δολ. 8.65 με 1.000 τόν. έλ. έκφρωτωσιν, Αύγουστου 23 - Σεπτεμβρίου 15.

ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου, συμπληρωμανόμενο Μπράουσιδολ. 30.800 τόν. γεννημάτων Τόκιο - Μόζι ρέιντ δολ. 7.15, 20 στέντ έξτρα διά δύο λιμένας φορτώσεως ή έκφρωτώσεως, έλ. έκφρωτωτικών, Αύγουστου 13 - 30.

ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΠΗΣ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 24.000 τόν. γεννημάτων 'Αλεξανδρείαν δολ. 6.50 με 2.000 τόν. έλ. έκφρωτωσιν, Αύγουστου 20 - 29.

ΓΛΑΥΚΗ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 23.000 t. d.w. φορτίου γεννημάτων (1.197.425 κ. π.) Πολωνίαν δολ. 107.500 με 1.500 πόν. έκφρωτωσιν, Αύγουστου 2 - 5.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιβ.): 'Αμερικαν, λιμένας Ατλαντικού (Βορείων Χατταρερ) 21.500 t. d.w. (970.500 κ. π.) φορτίου παλαιοτσιδήρων Ιαπωνίαν δολ. 231.125 με 4.000 έξτρα διά δύο λιμένας φορτώσεως ή έκφρωτώσεως, Σεπτεμβρίου 5 - 20.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Λιμένας Κόλπου 12.000 τόν. γεννημάτων Βηρυτόν και 'Αμερικών δολ. 8 με 1.000 τόν. έλ. έκφρωτωσιν, Αύγουστου 8 - 20.

ΘΑΡΡΟΣ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 12.000 τόν. κώκ πετρελαίου, Σάν Νικολάς δολ. 8.40 με 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 10 - 30.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. "Ανδρες"): Χάμπτον ρόδος 50.000 τόν. γαστανθράκων, Ιαπωνίαν δολ. 6.10 έλ. έκφρωτωτικών, Σεπτεμβρίου 20 - Οκτωβρίου 10.

ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ: Λιμένας Κόλπου 23.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 6.90 έλ. έκφρωτωτικών, Αύγουστου 11 - 20.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (λιβ.): Χάμπτον ρόδος 45.000 τόν. γαστανθράκων Ιαπωνίαν δολ. 6.20 έλ. έκφρωτωτικών, Αύγουστου 1 - 10.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ (λιδ.): Λομπτό 24.000 τ. μαργανέζης λιμένας Κόλπου δολ. 6.15 ένας λιμένας έκφρωστων, δολ. 6.25 δύο με 3.000/3.000 τόν. φορτοκόρφωσιν δολ. 1.30, Σεπτεμβρίου 1 - 20.

ΘΕΟΛΟΓΟΣ: Καζαμπλάνκαν 23.000 τόν. φασφίσιαν νότιοι Κίναν 85/- όφιον Σαγκάην 86/- για βάρειον Κίναν είς τά 87/- με 1.500 τόν. έκφρωσιν, Σεπτεμβρίου 1 - 25.

ΔΙΚΦΩΡΙΑ: Ακαμπταν 10.000 τόν. φασφίσιαν δυτικ. δαστην 'Ινδιάς 53/- όφιον Σαγκάην 86/- για βάρειον Κίναν είς τά 87/- με 1.500 τόν. έκφρωσιν, Σεπτεμβρίου 10 - 30.

ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ: Νηπόρηπαν 14.000 τόν. άνθρακα Τογιάρα και Νεοέστου δολ. 9.25 με 1.500/1.500 τόν. φορτοκόρφωσιν, Σεπτεμβρίου 5 - 25.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ: 15.050 τ. d.w. (697.332 κ. π. 114 μιλ. 19 - 20 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 3.75, παράδοσις κατά τήν διέλευσην ή προσλήψην του πιλότου είς Μόσι, Αύγουστου 7 - 20, έπαναπαράδοσις Μεγάλας Λίμνας.

ΙΝΒΙΚΤΑ (λιδ.): 20.672 τ. d.w. (917.000 κ. π. 13 - 13½ μιλ. 42 τόν. φιούελ διλ) δολ. 2.55 ταξίδια 4 - 7 μηνών, παράδοσις και έπαναπαράδοσις 'Ισταντιαν, Αύγουστου 5 - 20.

ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ: 11.920 τ. d.w. (535.000 κ. π. 11 μιλ. 28 - 29 τόν. φιούελ διλ) διάρια 500 ήμερησίων πλέον δύορον, παράδοσις άνατολικήν 'Ινδιάς 'Ιουλίου 26 - Αύγουστου 11, έπαναπαράδοσις άνατολικήν Μεσογείου.

ΜΑΡΠΗΣΣΑ: 12.995 τόν. d.w. (627.000 κ. π. 13 μιλ. 20 τόν. φιούελ διλ) δολ. 2.000 ήμερησίων, πλέον 1½ τόν. ντηζελ διλ), λίρας 975 ήμερησίων, παράδοσις Φλώριγκ Αύγουστου 16 - 18, έπαναπαράδοσις Περσικον Κόλπων.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ (λιδ.): 67.394 τόν. d.w. (2.676.000 κ. π. 15½ μιλ. 59 τόν. φιούελ διλ) πλέον 1½ τόν. ντηζελ διλ) λίρας 975 ήμερησίων, παράδοσις Φλώριγκ Αύγουστου 16 - 18, έπαναπαράδοσις Ιστανιαν.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ: 27.469 τ. d.w. (1.183.000 κ. π. 14½ - 15 μιλ., 31 - 32 τόν. φιούελ διλ πλέον 1½ τόν. ντηζελ διλ) λίρας 975 ήμερησίων, παράδοσις Οκτώβριον Πρετ. Κολομβίαν, Αύγουστου 20 - 25, έπαναπαράδοσις Ιστανιαν. λιμένας Ατλαντικού, βοσκες Χάττερες.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Λ.: 15.050 τ. d.w. (691.000 κ. π. 14 μιλ. 20 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) λίρας 755 ήμερησίων, παράδοσις 'Αρμεδύρου, Αύγουστου 21 - 23, έπαναπαράδοσις Μπαΐη ή Βεγγαλίαν.

ΝΤΟΝΑ ΙΩ. (λιδ.): 17.095 τ. d.w. (774.000 κ. π. 12 - 12½ μιλ. 16 - 17 τόν. ντηζελ διλ πλέον 1½ τόν. φιούελ διλ) δολ. 1.200 ήμερησίων, παράδοσις δισπλέοντας τήν Νεάπολιν, Αύγουστου 8 - 14, έπαναπαράδοσις Ιταλίαν, έν κυκλικόν ταξίδιον Τσαρτσίνη.

ΣΚΙΝΟΣ: 3.462 τ. d.w. (209.000 κ. π. 10½ - 11 μιλ. 17 τ. φιούελ διλ) δολ. 850 ήμερησίων, παράδοσις λιμένας Κόλπου, Αύγουστου 22 - Σεπτεμβρίου 3, έπαναπαράδοσις Μεσόγειον.

ΜΙΑΤΩΝ ΙΑΤΡΙΔΗΣ (δ.): 16.850 τ. d.w. (735.561 κ. π. 12 μιλ. 20 τόν. φιούελ διλ πλέον 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 1.250 ήμερησίων, έν κυκλικόν ταξίδιον Τσαρτσίνη, παράδοσις Κέρκυραν, Αύγουστου 10 - 15, έπαναπαράδοσις Ιταλίαν.

ΑΙΤΖΙΑΝ Α'ΙΔΑΝΤ (λιδ.): 12.200 τ. d.w. (552.000 κ. π. 13½ μιλ. 18 - 19 τόν. φιούελ διλ πλέον 1 - 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 1.950 ήμερησίων, παράδοσις Μπαΐη στον Αύγουστου 20 - 25 - Σεπτεμβρίου 5, έπαναπαράδοσις Μοντεβίδεο ή Μπουνένος Αύρες.

ΑΙ-ΟΝΙΑΝΙ ΣΚΗΠΠΕΡ (λιδ.): 21.016 τόν. d.w. (992.000 κ. π. 15½ μιλ. 35 τόν. φιούελ διλ πλέον 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 4, παράδοσις Νίσιν Ορδέσσων, Αύγουστον, έπαναπαράδοσις Ιστανιαν.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ (λιδ.): 26.135 τ. d.w. (1.043.000 κ. π. 15½ μιλ. 35 τόν. φιούελ διλ πλέον 2 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 3.05, ίσων παράδοσις prior 16 ώρες, Σεπτεμβρίου 18, δολ. 2.95, ίσων όργυτον παράδοσις άμερικαν, λιμένας Ελρηνικού, Σεπτεμβρίου 10 - 25, έπαναπαράδοσις Μεσόγειον ούχι άνατολικότερον τής δυτικής Ιταλίας.

ΝΑ-Ι-ΑΣ Κ. Κ.: 8.400 τ. d.w. (509.300 κ. π. 15½ μιλ. 23 τόν. φιούελ διλ) δολ. 1.500 ήμερησίων, παράδοσις λιμένας Κόλπου, Αύγουστου 25 - Σεπτεμβρίου 5, έπαναπαράδοσις 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Βαλτικήν.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: 26.150 τ. d.w. (1.043.000 κ. π. 15½ μιλ.) δολ. 3.40, παράδοσις Γκουαγιάμας, Αύγουστου 12 - 20, έπαναπαράδοσις 'Αργεντίνα.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΕΑΠΙΣ (λιδ.): Καραϊβικήν 17.000 τόν. καθαρά άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού (Βορείως Χάττερες) 22½ % θλάστων 'Ιντασκέιλ, έποιμος φόρτωσις.

ΑΓΑΠΗΝ (λιδ.): Καραϊβικήν 16.000 τόν. άμερικαν. λιμένας άστης Ατλαντικού, είς βάσιν 'Ιντασκέιλ, έποιμος φόρτωσις.

ΟΚΕΑΝΙΣ (λιδ.): Περσικόν Κόλπου 50.000 τ. Ιταλίαν 35% θλάστων 'Ιντασκέιλ, Αύγουστου 7.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (Π.): Περσικόν Κόλπου 50.000 τόν. 'Αγγλιαν - Κόντινεντ 35% θλάστων 'Ιντασκέιλ, έποιμος φόρτωσις.

ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (λιδ.): Καράται 18.000 τόν. (μέρος φορτιού) Ντάτας 'Αίλαντ 2½% πλέον 'Ιντασκέιλ, Αύγουστου 5 και ένα συνεχεία από Περσικόν Κόλπου διά Καράται 15% πλέον δύο - τρία συνεχή ταξίδια.

ΗΓΚΑ (Π.): Τάιμ τούρτερ 34.859 τ. d.w. (14 μιλ. 35 τόν. φιούελ διλ πλέον 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 2.18, ταξίδια 12 μηνών, παράδοσις 'Ιανουάριον, Σεπτεμβρίου 1 - 25.

ΧΛΟΗ: Καραϊβικήν 24.000 τόν. άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού (Βορείως Χάττερες) 2½% θλάστων 3.

ΡΑΧΙΩΤΗΣ (λιδ.): Περσικόν Κόλπου 19.000 τ. Μερόρ 5% πλέον 'Ιντασκέιλ, Αύγουστου 9 - 10.

ΑΤΥΣ: Καραϊβικήν 18.000 τόν. καθαρά, λιμένας δυτικής δαστης 15% θλάστων 'Ιντασκέιλ, Αύγουστου 4.

ΝΟΣΤΟΣ (λιδ.): Καραϊβικήν 19.500 τόν. άμερικαν. λιμένας άστης Ατλαντικού 5%, θλάστων 5, Κόντινεντ, Αύγουστου 5.

ΕΛΕΚΤΡΑ (λιδ.): Περσικόν Κόλπου 35.000 τόν. Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μερόριον, άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού (Βορείως Χάττερες) 35% θλάστων 9.

ΜΑΡΙΑΛΕΝΑ M.: Βόρ. Αφρικήν 24.000 τόν. 'Ιταλίαν 36½% θλάστων 'Ιντασκέιλ, έποιμος φόρτωσις.

ΚΟΣΜΑΣ M.: Καραϊβικήν 16.000 τόν. καθαρά Πουέρτο Ρίκο 12½% θλάστων 'Ιντασκέιλ, Αύγουστου 2.

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ: Καραϊβικήν 20.000 τόν. άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού (Βορείως Χάττερες) 5% θλάστων 'Ιντασκέιλ, Αύγουστου 9.

ΠΛΕΙΟΝΗ (λιδ.): Καραϊβικήν 19.000 τόν. άμερικαν. λιμένας άστης Ατλαντικού 5% θλάστων 'Ιντασκέιλ, Αύγουστου 7.

ΑΣΤΡΕΑ (λιδ.): Χουέλβαν 19.000 τόν. Λισανία 5% θλάστων 'Ιντασκέιλ, έποιμος φόρτωσις.

ΣΟΥΛΑ (λιδ.): Καραϊβικήν 16.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 30% θλάστων 'Ιντασκέιλ, έποιμος φόρτωσις.

ΕΦΕΣΟΣ (λιδ.): Καραϊβικήν 27.000 τόν. Σαντ

Τζών 15% θλάστων 'Ιντασκέιλ, Αύγουστον.

ΑΙ-ΙΝΤΑ (λιδ.): Καραϊβική 34.000 τόν. άμερικαν. λιμένας άστης Ατλαντικού 25% θλάστων 'Ιντασκέιλ, Αύγουστου 11.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (λιδ.): Περσικόν Κόλπου 20.000 τόν. Μαδράς 7½% θλάστων 'Ιντασκέιλ, Αύγουστου 18 - 22.

ΘΑΙΣΟΣ ΑΙ-ΙΑΝΤ (λιδ.): Νεάπολιν 18.000 τόν. καθαρά, λιμένας δαστης 'Ατλαντικού 5% θλάστων 'Ιντασκέιλ, Αύγουστου 10.

ΣΑΒΙΝΑ: Περσικόν Κόλπου 34.000 τόν. τόν. νότιον Κορέαν 15% θλάστων 'Ιντασκέιλ, Αύγουστου 13.

PENNANT (Π.): Καραϊβικήν 30.000 τόν. άμερικαν. λιμένας δαστης 'Ατλαντικού 25% θλάστων 'Ιντασκέιλ, Αύγουστου 13.

ΕΛΕΝΗ M.: Ενδομεσογειακόν ταξίδιον 17.500 τόν. 37½% θλάστων 'Ιντασκέιλ, έποιμος φόρτωσις.

ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ: Περσικόν Κόλπου 17.000 τόν. καθαρά, λιμένας δαστης 'Ατλαντικού 15% πλέον 'Ιντασκέιλ, έποιμος φόρτωσις.

ΚΟΣΜΑΣ M.: Καραϊβικήν 16.000 τόν. καθαρά άμερικαν. λιμένας δαστης 'Ατλαντικού 10% θλάστων 'Ιντασκέιλ, Αύγουστου 10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑ-ΙΝΤΕΡ (λιδ.): Περσικόν Κόλπου 60.000 τόν. 'Αγγλίαν - Κόντινεντ 32½% θλάστων 'Ιντασκέιλ, έποιμος φόρτωσις.

ΖΑΝΟΥΚΟ (λιδ.): Περσικόν Κόλπου 19.000 τόν. 'Ιτανιανία είς βάσιν 'Ιντασκέιλ, Αύγουστου 20.

ΠΑΝΘΗΡ (λιδ.): Καραϊβικήν 24.000 τόν. άμερικαν. λιμένας δαστης Ατλαντικού (Βορείως Χάττερες) 5% θλάστων 'Ιντασκέιλ, Αύγουστου 9.

ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ (λιδ.): Αγγλίαν, Κόντινεντ 35.000 τόν. άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού (Βορείως Χάττερες) 45% θλάστων 'Ιντασκέιλ, Αύγουστου 7.

ΑΣΤΡΕΑ (λιδ.): Χουέλβαν 19.000 τόν. Λισανία 5% θλάστων 'Ιντασκέιλ, έποιμος φόρτωσις.

ΣΟΥΛΑ (λιδ.): Καραϊβικήν 16.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ 30% θλάστων 'Ιντασκέιλ, έποιμος φόρτωσις.

ΕΦΕΣΟΣ (λιδ.): Καραϊβικήν 27.000 τόν. Σαντ

ΑΙ ΠΕΙΡΑΤΙΚΑ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Έλαστων δολ. 4,95 κατά κυβ. μέτρον φίστ, φόρτωσις Αύγουστον.

• Τό ίδιον σκάφος άπό Χάιφαν ή "Αστνοντ πρός Μπιλιγχαμ 2.800 τόν. φωσφάτων είς χύμα, 5% πλέον ή έλαστων δολ. 5,25 τόν τόνου φίστ, φόρτωσις Αύγουστον.

• Τό ίδιον σκάφος άπό Αρχάγγελον ένα Αστνοντ πρός Μπιλιγχαμ 4.800 τόν. φωσφάτων είς χύμα 5% πλέον ή έλαστων δολ. 5,25 κατά τόνου φίστ φόρτωσις Σεπτέμβριον.

ARTHUR RAPP LIMITED

OIL and TANKER BROKERS

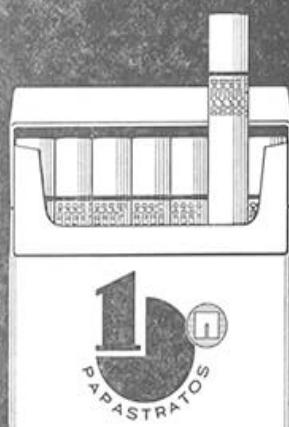
ST. CLARE HOUSE,

30/33 MINORIES,

LONDON E.C.3.

TELEPHONE: 01-481 1424 CABLES: "KORATANK", TELEX. 28587

Ο ΑΣΣΟΣ
έχει παντού
MONO
φίλους



Π Α Π Α Σ Τ Ρ Α Τ Ο Σ

Η νέα γενιά της Ελληνικής Ναυτιλίας

ΑΒΑΝΣ	έτ. «Άργω»	60	6646	έφθ. Λά Παλίς 30 'Ιουλ.
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	έτ. «Πρωτεύς»	68	35477	έφθ. Τομπάτα 28 'Ιουλ.
ΑΓΑΠΗ	έτ. «Άγαπη»	69	10000	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 25 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σπυγουαΐτης»	29	1943	έφθ. Πειραιά 4 Αύγ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Λ.	έτ. «Εδέμωμα»	58	8952	άνεχ. Τύνιδα 5 Αύγ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ (δ.)	έτ. «Χερουσεῖμη»	53	12223	έφθ. Πειραιά 4 Αύγ.
ΑΓΓΕΛΟΥ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκα Οσεάνικα»	57	11630	άνεχ. Άμπουσιν Μπαϊν 26 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΑΙΤΛΙΑ	έτ. «Πιουνιβέρσαλ»	44	1920	άνεχ. Αίλ ίρ Γκραίν 27 'Ιουλ. διά Τρίνινταντ
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Σάντα Αναστασία»	56	7516	έφθ. Πειραιά 3 Αύγ.
ΑΓΙΑ ΑΝΝΑ	Κουλάκης - Θανάπουλος	39	1000	έφθ. Πόρτ Πιρί 30 'Ιουλ.
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	έτ. «Καμάρα»	43	2809	άνεχ. Ντουμπάι 4 Αύγ. διά Ντόχα
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Τελόφο Αζούλη»	54	8796	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθανού) 1 Αύγ.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Αρμενιστής»	68	20500	έφθ. Κουάλα Ρούμπιν 4 Αύγ. διά Κόμπε
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Άντρεβιρζιν»	51	7066	διπλήθε Ούσαντ 25 'Ιουλ. διά Πακιστάν
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	I. Κατοίπης	37	1272	ίδε «ΝΟΒΑΝ» ως μετωνόμασθι
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Εύημερια»	62	16565	άνεχ. Καζαμπλάκα 3 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ρούσσος - Μπαλόππιτος	29	2569	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	έτ. «Κύρλε»	44	1902	άνεχ. Σύρον 12 'Ιουλ. διά Τρίπολιν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πλόι Πάρντο»	59	8067	άνεχ. Γενεβαίαν 31 'Ιουλ. διά Μπ. "Αὔρες
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έλληνη συμφέροντα	56	6055	έφθ. Λιοσσάνα 31 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλέγκο»	55	8826	έφθ. Λιόκαν 24 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. Βλάχος - M. Μακρυνός	46	2414	διπλήθε Μπρούνυμπουτελ 18 'Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	B. Γιακουμόπουλος & Σία	49	1932	διπλήθε Κων) πολιν 18 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	έτ. «Ντάμπκας»	51	1988	άνεχ. Δάνταν 2 Αύγ. διά Βεγγάζην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Τελαγκάρτσιο»	53	11558	άνεχ. Πουάντ Νουάρ 15 'Ιουλ. διά Σαούντα
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Φράνκοι»	55	8254	άνεχ. Πούλο Μπούκου 26 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	έτ. «Κάρλοφ Αζούλη»	57	9921	άνεχ. Ματαράνι 17 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	Γ. Φουντουλάκης	21	2725	έφθ. Αντεν 5 Αύγ.
ΑΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ	έτ. «Μάρινερ Σ.»	54	11077	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθανού) 5 Αύγ. δι' Αίλ οφ Γκραίν
ΑΓΚΥΡΑ	'Αχ. Χαλκούσης	56	7989	έφθ. Ντώρμπαν 23 'Ιουλ.
ΑΓΛΑΪΑ	έτ. «Γιουνιβέρσοαλ»	46	1892	άνεχ. Θέουτα 7 Αύγ. διά Λατάκια
ΑΓΝΗ	έτ. «Φράνκοι»	38	1333	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Καρένα»	47	4479	έφθ. Μπορντώ 1 Αύγ.
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	έτ. «Άλις»	35	3724	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διά Δουνκέρκην
ΑΔΩΝΙΣ	έτ. «Άπας Νικολάς»	56	8411	άνεχ. Πουύλο Μπούκομ 22 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	έτ. «Άδωνις»	59	12180	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 29 'Ιουλ. διά Κάμπο Ρόχο
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλάς	44	1545	διπλήθε Κων) πολιν 5 Αύγ.
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	Σιγάλας - Πλατής	31	2992	άνεχ. Μπορντώ 30 'Ιουλ. διά Ροσφόρ
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	έτ. «Μαρφουντάντα»	52	6333	άνεχ. Σπαλάτον 5 Αύγ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΘΕΝ	έτ. «Γκρίκοπη»	46	4984	άνεχ. Μπάραν 24 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Αστρο Μαρινέρο»	51	2699	έφθ. Κων) πολιν 7 Αύγ.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Σέλομαρ»	59	8132	άνεχ. Ρότερνταμ 25 'Ιουλ. διά Τζακάρτα
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τρανσπασίφικη»	56	2863	έφθ. Πειραιά 28 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ	'Ελλ. Γραμμή N. Αμερικής	53	3575	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διά Μπ. "Αὔρες
ΑΘΗΝΗΣ	έτ. «Ωκεανία»	59	9010	έφθ. Κόμπε 29 'Ιουλ.
ΑΘΕΛΟΝ	έτ. «Αθλητι»	45	7664	έφθ. Σαιγκόν 5 Αύγ.
ΑΘΩΣ	έτ. «Αθλος»	45	13570	άνεχ. Αμαγκασάκι 16 'Ιουλ. δι' Αύστραλιαν
ΑΙΓΙΣ ΛΑΚ (δ.)	έτ. «Αθως»	69	10008	άνεχ. Αστρόρια 22 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΙΣ ΠΑΙ' ΟΝΗΡ	έτ. «Ντεστίνο»	54	11676	
ΑΙΓΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Σπηντύγουελ»	69	9400	
ΑΙΓΙΣ ΘΑΙΗΘ	έτ. «Κάμεδε»	53	12296	
ΑΙΓΙΣ ΦΕ' ΙΜ	έτ. «Σπηντύγουελ»	69	9400	
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έλληνικά συμφέροντα	69	9000	
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Ελληνική» A.E.	45	3805	
ΑΙΤΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κρέων»	51	7802	
ΑΙΤΩΛΙΑ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	
ΑΙΤΩΛΙΣ	έτ. «Σαρόνικ»	61	14431	
ΑΚΡΩΤΗΡΙ	έτ. «Μοράνια»	57	9175	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	έτ. «Σηγουαΐνης»	52	1534	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	Θ. Παπαδημητρίου	48	8783	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	έτ. «Αλεμάτης»	59	9735	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	Στρατής Ανδρέαδης	44	7207	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. II	έτ. «Ηλιος»	55	8280	
ΑΛΕΞΙΑ II	όδ. Τουσιριάκη	39	3375	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	έτ. «Μορτέρο»	47	1597	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΙΤΡΗΣ	έτ. «Εμπρός»	54	7234	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙ' ΟΝΗΡ	έτ. «Αλιάκμων	58	9818	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ. «Αλιάκμων»	57	8192	
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	έτ. «Αργώ - Ελλάς»	56	8192	
ΑΛΙΤΡΙΚ	έτ. Μίνα	53	7564	
ΑΛΚΑΝΑ	έτ. «Ραιμόδου»	60	9959	
ΑΛΚΥΩΝ	έλλην. συμφέροντα	23	1200	
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Σηγουαΐνης»	53	1886	
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Αλκωνίδια»	49	5049	
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Χερκολιάνα»	44	7365	
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Μαρβέρα»	47	5441	
ΑΛΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Αστροντεσέο»	42	6967	
ΑΛΟΥΕΤ	έτ. «Τάνκερ Φασιλίτις»	53	12897	
ΑΛΤΑΙΓΡ (δ.)	έτ. «Κορίνθια»	53	4509	
ΑΛΦΑ	έτ. «Κάνοπους»	50	10426	
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «Στελάλ»	39	1830	
ΑΜΑΙΑΙΑ	έτ. «Ακαρνανία»	48	5021	
ΑΜΒΕΡΣΑ	έτ. «Ιόνιαν Ρομάνο»	49	2166	
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάινερ)	έτ. «Άργκοδ»	58	4230	
ΑΜΟΡΓΟΣ	ΈΒΝ. Ελλ. Γραμ. Αμερ.	52	19904	
ΑΜΠΕΛΟΣ	έτ. «Σηγουαΐνης»	47	1514	
ΑΜΥΝΑ	έτ. «Πόλε»	47	2193	
ΑΜΟΙΤΡΗΤΗ	έτ. «Άμυνα»	49	3809	
ΑΜΦΙΩΝ (δ.)	έτ. «Μίνι Ζίπη»	45	5838	
ΑΝΑΣ.	έτ. «Γκάλικ»	58	12722	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Ανάδη»	55	8519	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Α. (δ.)	έτ. «Μίντγουεστ»	59	7965	
ΑΝΑΡΟΜΑΧΗ	Θ. Εύσταθιου	52	2039	
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Ανατόλιαν»	52	12525	
ΑΝΑΡΟΣ ΚΑΣΤΛ	έτ. «Ντάλια»	45	6712	
ΑΝΑΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κάνοπους»	57	11978	
ΑΝΕΜΩΝΗ	έτ. «Νόρβ. Γουέστερ»	69	21399	
ΑΝΕΤΤΑ	έτ. «Ιντερδόσιαν»	69	21417	
ΑΝΖΙ (δ.)	έτ. «Ενομένα»	45	7144	
ΑΝΝΑ	έτ. «Ανέττα»	54	1503	
ΑΝΝΑ K	έτ. «Αναβίσι	61	21824	
ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ	έλληνικά συμφέροντα	47	2287	
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Κάστωρ»	49	4933	
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	έτ. «Μετάρκο»	47	2111	
	έτ. «Τίτικα»	35	1512	
	έτ. «Σιράμπα»	57	5668	

εἰς Μόλταν (έπισκευαι)
 άνεχ. Μπιλμπάο 25 'Ιουλ. διά Μπαραγκουίλα
 άνεχ. Σαδάνναν 6 Αύγ. δι' Αρούμπα
 άνεχ. Χιούστον 6 Αύγ.
 εἰς Σκαραμαγκά ύπο συμπλήρωσιν
 άνεχ. Πειραιά 6 Αύγ. δι' Αμδούργον
 διπλήθε Παναμά 21 'Ιουλ.
 άνεχ. Μακέν 29 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
 έφθ. Γιοκοχάμα 3 Αύγ.
 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
 άρογει Πειραιά ἀπό 1 'Ιαν.
 άνεχ. Λάς Πάλμας 29 'Ιουλ. δι' Απω Ανατολήν
 έφθ. Πειραιά 1 Αύγ.
 άνεχ. Σιμονοσέκι 30 'Ιουλ. διά Βανκούμερ
 διπλήθε Κων) πολιν 22 'Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
 διπλήθε Κων) πολιν 23 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
 άνεχ. Ντακάρ 29 'Ιουλ. διά Θεο) νίκην
 ύπο παραλαβήν
 άνεχ. Ντώρμπαν 25 'Ιουλ. διά Σουάνον
 έφθ. Πόρτ Σουέτενχαμ 3 Αύγ.
 έφθ. Σπέτζια 5 Αύγ.
 έφθ. Βοστώνην 5 Αύγου.
 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
 άνεχ. Πειραιά 5 Αύγ. διά Κατάνια
 άνεχ. Μπείρα 31 'Ιουλ.
 άνεχ. Σιγκαπούρην ράδη 17 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
 άνεχ. Ραδένναν 29 'Ιουλ.
 έφθ. Ριο Γκράντε 1 Αύγ.
 άνεχ. Μόλταν 3 Αύγ. διά Τουάψ
 άνεχ. Βαρκελώνην 2 Αύγ. διά Καζαμπλάνκα
 έφθ. "Αγ. Βικέντιον 9 Αύγ.
 διπλήθε Κων) πολιν 1 Αύγ. διά Κωνστάντζαν
 άνεχ. Αμπιτζάν 22 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
 άνεχ. Πειραιά 29 'Ιουν. διά Μπουργκάς
 έφθ. Αυδέρσον 2 Αύγ.
 έφθ. Σάν Χουάν (Π.Ρ.) 5 Αύγ.
 εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
 άνεχ. Θέουτα 21 'Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
 άνεχ. Χάιφαν 30 'Ιουλ. διά Μπαγιόν
 έφθ. Σάντος 28 'Ιουλ.
 άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 Αύγ. διά Πασάγιες
 άνεχ. Μαυρίκιον 25 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
 διπλήθε Παναμά 27 'Ιουλ. διά Μεξικό^ε
 εἰς Σουέζ από 25 'Ιουν.
 άνεχ. Νταρδίν 5 Αύγ. διά Κουνιάνα
 άνεχ. Τείμπιλ Μπαϊν 24 'Ιουλ. δι' Εμδεν
 άνεχ. Γουέπια 3 Αύγ. διά Μπακάρ
 άνεχ. Αύγγούσταν 25 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
 άνεχ. Πειραιά 25 'Ιουλ. διά Γαλάτοι
 άνεχ. Δουνκέρκην 28 'Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
 εἰς Νεάπολιν ἀπό 28 'Απρ.
 άνεχ. Μασσαλίαν 2 Αύγ. διά Τζιμπούτι
 έφθ. Βιρυττών 2 Αύγ.
 προσηράζε πλασίον Μαγκάλια 8 Φεβρ.
 διπλήθε Παναμά 30 'Ιουλ. δι' Αμδέρσον

ΑΝΝΑ Φ.	έτ. «Εφ. Ναθάλη»	48	4804	έφθ. 'Αμπιτζάν 25 'Ιουλ.
ΑΝΝΑΝΣΙΕΣΙΟΝ ΝΤΑΙΗ	έτ. «Γρίφος Μαρτίου»	46	8047	άνεχ. Βαρκελώνην 16 'Ιουλ. δι' 'Αθάναν
ΑΝΝΙΤΑ	έτ. «Διαμάντω»	53	2220	άνεχ. Τριγέκαν 4 Αύγ. διά Μερσίνα
ΑΝΝΟΥΛΑ	έλληνικά συμφέροντα	47	2553	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κανόπους»	57	12113	άνεχ. "Αίλ οφ Γκραίν 31 'Ιουλ. διά Πόιντ Σέντραλ
ΑΝΤΖΕΛ	έτ. «Μαρκοβίστα»	52	1384	άνεχ. Ταματάθε 29 'Ιουλ. διά Μομπάσα
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΓΙΝΙΚΣ	έτ. «Αγγελικά πτερά»	58	9585	άνεχ. Βικτώρια (Β.Κ.) 24 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	έτ. «Αγγελικά Δυνάμεις»	59	9584	άνεχ. Ντακάρ 18 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	έτ. «Αγγελική Προστασία»	63	20625	έφθ. Σπέτζα 25 'Ιουλ.
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	άνεχ. Χάρης "Αίλαντ 30 'Ιουλ. διά Μαντράς
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαροελδίζο»	59	24716	διήλθε Μιραλάτρη 5 Αύγ. διά Γένοβαν
ΑΝΤΥΤΡΙΚ	έτ. «Ωλία»	49	7832	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 29 'Ιουλ. διά Μπιτούνγκ
ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Μαργκερένια»	46	2957	έφθ. "Αντεν 5 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	έτ. Ειρήνη	61	14985	άνεχ. Χάρην 31 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Πιαναρχαντος»	38	1832	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ	Κ. Γ. Βεντούρης	50	2167	άνεχ. Ντώρμπαν 6 Αύγ. δι' 'Ειλάτ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Σωτήρας»	61	15353	διήλθε Θέρονταν "Αίλαντ 2 Αύγ. δι' 'Αγγλιαν
ΑΝΤΩΝΥ	έτ. «Αντωνίου»	59	6841	άνεχ. Βρέμπιν 1 Αύγ. διά Καναδά
ΑΟΥΡΩΡΑ II	έτ. «Βαλενσιάνα»	61	10952	έφθ. Φουκουγιάμα 1 Αύγ.
ΑΠΟΛΛΩΝ 11 (δ.)	έτ. «Ερίέττα»	57	22479	ύπο παραλαβήν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαρνκράντε»	61	11122	άνεχ. Κέιν Τάουν 5 Αύγ. διά Μπέιρα
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Σπηγουαΐτης»	49	1502	άνεχ. Λέγκορν 1 Αύγ. διά Κόμπε
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	έτ. «Παρένε»	49	1076	άνεχ. Γιοκοχάμα 18 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ	έτ. «Ασουρδρά»	34	1695	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Επίλικα»	56	8823	διήλθε Παναμά 4 Αύγ. διά Χιλήν
ΑΡΓΟΛΙΣ ΣΤΑΡ	έτ. «Αργολίς»	45	8163	διήλθε Μπρούνομπούτελ 20 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Οσεανόφλιγκ»	61	13553	διήλθε Παναμά 16 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΑΡΓΟΣΤΟΛΗ II	Δ. Βασιλάτος κ.λ.π.	49	1076	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΩ	έτ. «Αργώ»	64	2763	άνεχ. Τάμια 29 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΗΣ	έτ. «Αστρο, Ασεντέντε»	47	7173	έφθ. Κόπερ 27 'Ιουλ.
ΑΡΗΣ III (δ.)	έτ. «Μαργυκούρδριντα»	52	12323	άνεχ. Καντλα 20 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	έτ. Λιμπραρια	69	9070	άνεχ. "Αντεν 2 Αύγ. διά Μαυρικίουν
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κανόπους»	57	11897	άνεχ. "Αίλ οφ Γκραίν 7 Αύγ. διά Στοκχόλμην
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Καστελτάουν»	46	7783	άνεχ. Μουροράν 22 'Ιουλ. διά Ναχότκα
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	έτ. «Μεντόμιο»	58	10226	έφθ. Σάντα Μάρτα 31 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Ηοκτοκ»	40	5488	άνεχ. Τζάκαρτα 30 'Ιουλ. διά Τούρεμπον
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	έτ. «Πινύδος»	68	10008	άνεχ. Κούς Μποί 5 Αύγ. διά Σαδόνα
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μίνιωας»	45	8422	έφθ. Κων) πολιν 7 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΕΑ Μ. (δ.)	έτ. «Νέαρχος»	51	9942	διήλθε Κων) πολιν 29 'Ιουλ. διά Τουάφ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	έτ. Αστρο Ρεινάντε»	54	5129	άνεχ. Ντεμαράρα 3 Αύγ. διά Τρινινταντ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Εξόρμοποις»	57	6452	έφθ. Ντώρμπαν 6 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΙΠΠΟΣ	έτ. «Ιωαννίτσα»	40	5419	άνεχ. Θέουτα 7 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	έτ. «Μαρνουέστρο»	47	6780	έφθ. Ποίντ Πέντρο 22 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ	έτ. «Πλέρενς»	45	7351	έφθ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Ομπρος»	56	10093	έφθ. Χάρην 27 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Προσπάθεια»	69	24599	άνεχ. Σιγκαπούρην 19 'Ιουλ. διά Σάν Θερνάντο (Λουζόν)
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	θρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Κονζάρο»	50	2339	έφθ. Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΑΡΚΑΣ	έτ. «Ερμής»	44	7138	όργει Πειραιᾶ ἀπό 17 Μαρτ.
ΑΡΜΑ	έτ. «Αρμα»	58	9364	έφθ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 5 Αύγ.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Εμπρός»	43	2905	άνεχ. Πειραιᾶ 7 Αύγ. διά Χαλκίδα
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Αρμονία»	61	9443	έφθ. Κορίνθιο 31 'Ιουλ.
ΑΡΟΣ	έτ. «Αλεξία»	48	3783	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 20 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΑΡΣΕΝΑΛ	έτ. «Σφερετάπι»	48	3675	άνεχ. Μονράδια 3 Αύγ. διά Ντουάλα
ΑΡΤΑ	έτ. «Σηγνουαΐτης»	55	1876	άνεχ. Καράτοι 3 Αύγ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	έτ. «Αρτεμίς»	50	8785	έφθ. Τούμπα 27 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Επερόλα»	62	15781	εἰς Σεπτέμβριον ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΤΕΜΩΝΑΣ	'Αλ. Ν. Βερνίκος	69	10500	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «Σηγνουαΐτης»	49	1502	άνεχ. Οζάκαν 26 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Αρχαγγέλη»	63	15983	άνεχ. Νέαν Όρελεάνην 26 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Αλαμάτοι»	60	10142	έφθ. Τιμαρού 4 Αύγ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Ολυμπούς»	66	16142	άνεχ. Σιδνεύ 26 'Ιουλ. διά Βηρυττόν
ΑΡΧΟΝΤΑΣ	έτ. «Σέπαγκους»	68	25755	άνεχ. Νέαν Ύρκην 30 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΕΑ (δ.)	έτ. «Ντέλε Καρίμη»	51	15961	άνεχ. Μπ. Αύρες 30 'Ιουλ.
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Αστροβάλετωρ»	51	2284	έφθ. Πειραιᾶ 27 'Ιουλ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Αντζελίκαπηλή»	51	7594	άνεχ. Πειραιᾶ 27 'Ιουλ.
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΕΩΣΙΜ	έτ. «Πανορμίτης»	50	7657	έφθ. Τιμαρού 5 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΑΡΧΩΝ ΧΕΡΟΥΒΕΙΜ	έτ. «Σανχερούβειμ»	54	6605	άνεχ. Λάς Πάλμας 9 Αύγ. διά Μπιοσάρα
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ανναλίζα»	48	1955	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΗΜΙΝΑ	Γκούνιας	39	1007	άνεχ. Κουνταματού 30 'Ιουλ. διά Γουαμπός
ΑΣΠΑΣΙΑ	έτ. «Αλάντζε»	48	2577	άνεχ. Πενάγκ 12 'Ιουλ. διά Τούρεμπον
ΑΣΤΕΡΙΕΣ	Ραφ. Δ. Μελαχροινός & Υιοι	47	2465	άνεχ. Ντουάλα 27 'Ιουλ. διά Χάρην
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Αύλικην Στάρ»	51	4177	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Αύλικην»	51	2959	άνεχ. Ντακάρ 5 Αύγ. διά Ταματάθε
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	έτ. «Σηπάνη»	56	6156	άνεχ. Πειραιᾶ 25 'Ιουλ. διά Βεγγάζην
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Σηγνουαΐτης»	55	1935	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΙΝΤ	έτ. «Σηγνουαΐτης»	48	1501	άνεχ. Μασσαλίαν 1 Αύγ. διά Κωνστάντζαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΟ	έτ. «Βλαμανίν»	65	1365	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Στάρ»	63	15985	άνεχ. Μάλαν 2 Αύγ. διά Μπορντών
ΑΤΛΑΣ	έτ. «Ανάδη»	58	9724	διήλθε Παναμά 27 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΣ ΕΝΤΕΡΗΡΑΙΖ (δ.)	έτ. «Ατλας»	52	11730	άνεχ. Αγύούστον 26 'Ιουλ. δι' Οράν
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Ατρωτος»	53	13675	έφθ. Νέαν Ύρκην 6 Αύγ.
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Λάδιμπ Τρανσόταλ..»	60	29741	άνεχ. Τιμαρού 15 'Ιουλ. διά Ταϊθάν
ΑΤΤΙΚΟΝ	έτ. «Ευροσπίτην»	53	6160	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 28 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΑΤΥΣ (δ.)	έτ. «Μαργοκρύστρα»	53	12305	άνεχ. Μασσαλίαν 1 Αύγ. διά Κωνστάντζαν
ΑΥΔΙΣ	έτ. «Μοιανδρος»	49	1132	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΔΙΣ	έτ. «Σηγνουαΐτης»	48	1501	άνεχ. Ντουάλα 5 Αύγ. δι' 'Αμπιτζάν
ΑΥΡΑ	έτ. «Σηγνουαΐτης»	54	1747	άργει Πειραιᾶ ἀπό 20 Μαΐου 1968
ΑΥΡΑ	έτ. «Μεντιτεράν. Φρούτ»	53	1028	άνεχ. Μπιλμπάνο 9 Αύγ. διά Νόρφολκ
ΑΦΟΒΟΣ	έτ. «Αροδος»	68	35477	διήλθε Κων) πολιν 5 Αύγ. διά Κωνστάντζαν
ΑΧΑΪΚΑ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Αχάικα»	49	2574	άνεχ. Βανκούμπερ 23 'Ιουλ. διά Σαγκάν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ. «Απλεύς»	65	21505	άνεχ. Χάρην 28 'Ιουλ.
ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Αστρο Μαντάντε»	60	30347	άνεχ. Χάρην 6 Αύγ. διά Περαικόν Κόλπον
ΒΑΛΜΑΣ	έτ. «Λανάντο»	41	5295	άνεχ. Αγύούστον 26 'Ιουλ. δι' 'Οράν
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Γαλόφο Α'ζουλ»	62	10741	έφθ. Χάρην 6 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Μάγια»	43	5331	άνεχ. Μπ. Αύρες 2 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΒΑΣΙΛΗΣ ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ»	56	21716	άνεχ. Βερμούδας 6 Αύγ. διά Νέαν Ύρκην
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΘΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)	έτ. «Θευμιστοκλής»	27	21645	έφθ. Νεάπολιν 6 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΣΟΟΙΑ (δ.)	έτ. Γουόφλαντ Μπριλιάνς»	59	43373	άνεχ. Ράς Τανούρα 27 'Ιουλ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΒΕΓΑΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	58	20958	άνεχ. Φίλαδελφειαν 28 'Ιουλ. διά Βεγκέτιον 28 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΒΕΛΜΠΑ	έτ. «Βέληπτα»	47	1998	άνεχ. Πειραιᾶ 27 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	45	1892	έφθ. Βηρυττόν 8 Αύγ.
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Αστρο Μαέστρο»	58	13186	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 30 'Ιουλ. διά Τανζιούνγκ Ούμπαν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.	έτ. «Ναυαρίνον»	49	2334	έφθ. Σαδόνα 28 'Ιουλ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)	έτ. «Βιργίνια»	57	11623	άνεχ. Τάμια 30 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΒΙΡΜΑ	έτ. «Αστρο Άσσουάντε»	64	6132	έφθ. Βαλπαραίζο 3 Αύγ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Λονδίνον 29 'Ιουλ.
ΒΡΟΥΛΙΑΙΑ	έτ. «Δύμπιτρα»	56	8416	έφθ. Τρίπολιν (Λιθύνς) 3 Αύγ.
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	έτ. «Πυζίζη»	59	9374	έφθ. Ούμ Κάρ 28 'Ιουλ.
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	έτ. «Μποτάπα»	61	18483	έφθ. Σάροχ 5 Αύγ.
ΓΑΛΗΝΗΣ	έτ. «Γαλήνη»	60	8104	έφθ. Βομβάν 6 'Ιουλ.
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	έτ. «Φράνκο»	57	9744	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ.

ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Αστρομπέλο»	37	5613	άνεκ. Μορμούγκο 29 'Ιουλ. δι' Ιοπανίαν
ΓΕΡΑΝΙΑ	έτ. «Γαλήνη»	56	6424	έφθ. Καρατού 30 'Ιουλ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	είς Κυνοτάντζαν 31 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΑ	έτ. «Άντεμινάδο Σέθεν»	52	2824	άνεκ. Σαντάντερ 1 Αύγ. διά Θλωσιγκ
ΓΕΩΡΓΙΑ	Δρογγιτης - Χατζόπουλου	20	1112	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «ΝΕΚ»	60	22699	άνεκ. Γένοβαν 1 Αύγ. διά Περαικόν Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Β. Λιδονος	51	7564	άνεκ. Σουνάνον 31 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Χρ. Σαρλής	48	1529	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β.	N. I. Βερδινογιάννης	61	19152	ύπο παραλαβήν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ	έτ. «Άθε Μαρία»	62	16765	έφθ. Κόμπε 1 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	έτ. «Διμήτρα»	48	10928	άνεκ. Άμερερσαν 4 Αύγ. διά Θλωσιγκ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	έτ. «Μίνωας»	39	6713	άνεκ. Λάς Πόλμας 28 'Ιουλ. διά Μανιλαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	έτ. «Μίνωας»	58	16697	άνεκ. Γιοκοκαμάν 31 'Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Ενεοενάντιο»	56	8818	έφθ. Πενάγκ 6 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΙΩΣ	έτ. «Μαργκουάρτια»	68	9070	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 7 Αύγ. διά Νιούκαστλ (Αύστρ.)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. Ανδρεάδης	43	7176	άνεκ. Νέας Καρδάλην 5 Αύγ.
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	έτ. «Γκόλφος»	57	12729	έφθ. Λέγκορν 7 Αύγ.
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Κονκούιστα»	60	41982	άνεκ. Μένα Αχαντί 7 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Χουμουνίτας»	63	11194	έφθ. Πλαριντέλ 31 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	έτ. «Πεντάς»	65	21374	άνεκ. Φλωσιγκ 2 Αύγ.
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Μαΐουφερο»	52	10081	έφθ. Πόρτ Καρτίε 5 Αύγ.
ΓΙΝΑ	έτ. «Λαναράδης»	53	4049	άνεκ. Χάμιλτον ('Οντ.) 6 Αύγ. διά Σικάγο
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	έτ. «Μπαινγκιόλενα»	54	3146	άνεκ. Φρόπορτ (Μπαχ) 25 'Ιουλ. διά Σάν Φελιού
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Αυτούριας»	52	8129	άνεκ. Τσαγκουάρμασ 5 Αύγ. δι' Αγκρα ντος Ρέις
ΓΚΑΛΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Βερίνα»	56	1961	διηλθε Ούσαντ 3 Αύγ. δι' Αντόντ
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Ρεινάτε»	61	29333	άνεκ. Ντάς 'Αιλαντ 21 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΡΙΚΑΣ	έτ. «Πινδος»	48	2358	άνεκ. Ντουάλα 30 'Ιουλ. δι' Απαπα/Λάγκος
ΓΚΛΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρβαλδίρια»	58	19231	άνεκ. Λέγκορν 4 Αύγ. διά Μπάρι
ΓΚΑΛΟΥΡ	έτ. «Αντζελίκη»	52	2048	ύπο παραλαβήν
ΓΚΟΒΙΚ - ΠΡΙΝΣ	έλλην. ουμφέροντα	55	1965	έφθ. Βιρτυτόν 8 Αύγ.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΔΑΝΤ	έτ. «Αστροκαράριτσα»	30	3011	άνεκ. Βορμάν 3 Αύγ. διά Ριγιέκα
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ (δ.)	έτ. «Πιετρομάρο»	56	21049	διηλθε Παναμά 23 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΪΝ.	έτ. «Γκόλνταν Κοίνη»	52	1961	άνεκ. Πόρτ Ρόγιαλ (Ν.Κ.) 26 'Ιουλ. διά Τεργέστην
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ	έτ. «Γκόλντεν Λόντζι	68	11148	έφθ. Αμμόχωστον 9 Αύγ.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΝΣ	έτ. «Γκόλντεν Φλίς	69	11580	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 4 Αύγ.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΛΙΣ	έτ. «Φρόνγκικουστζ»	49	2641	άνεκ. Λονδίνον 6 Αύγ. διά Σάν Λουΐ
ΓΚΟΥΤ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Ολινάρες»	57	9132	διηλθε Αρκτηρίων 19 'Ιουλ. διά Γουαμπόδα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Λίττα Μπήρη»	63	15373	άνεκ. Σιμονοσκει 26 'Ιουλ. δι' Αύστρολιον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ'	έτ. «Ρόμπλο ντε 'Ορο»	62	15381	άνεκ. Λεγκορν 30 'Ιουλ.
ΓΚΡΕΓΚΟΥΣ ΦΛΕ'ΙΜ	Ίω. Λάτοπης	52	11580	διηλθε Ασσάμπι 27 'Ιουλ.
ΓΚΡΕΓΚΟΥΣ (δ.)	έτ. «Γ. Γκλέιντην»	52	15675	άνεκ. Μπάροραν 30 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ	έτ. «Όπαλη»	68	22550	έφθ. Σάντος 28 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	έτ. «Όνυξ»	68	23366	άνεκ. Μόμπιλ 2 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	έτ. «Ηρωνη»	61	15979	άνεκ. Μένα Αχαντί 13 'Ιουλ. διά Μοντεβίδεο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7227	άνεκ. Κέιπ Τάουν 27 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΥΣ Κ. ΙΠ.	Ίστρεϊ κ.λ.π.	52	1549	έφθ. Ασσάτον 7 Αύγ.
Δ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (δ.)	έτ. «Μαργκουάρντια»	55	12146	έφθ. Νεάπολιν 11 'Ιουλ.
ΔΑΝΑΗ ΙΠΙ	έλλην. ουμφέροντα	49	1530	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΑΝΑΟΣ	έτ. «Δαναός»	39	4565	διηλθε Παναμά 23 'Ιουλ.
ΔΑΝΩΝΗ	έτ. «Δάσνην»	54	5957	έφθ. Μόντρεαλ 6 Αύγ.
ΔΕΛΦΟΙ	Μαρκαντωνάκης	48	1553	έφθ. Πειραιά 7 Αύγ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιολίαν»	59	9312	άνεκ. Μόμπιλ 4 Αύγ. διά Τάμπα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.	έτ. «Ανταίος»	37	2002	άνεκ. Ντακάρ 21 'Ιουλ. διά Κοτόνου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Π.	έτ. «Άγ. Παρασκευή»	43	7359	έφθ. Τόλαν 27 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Τόνικη»	44	7265	διηλθε Κων 2019 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΔΕΥΤΕΡΩΝ	έτ. Μανούπολου	37	4989	ύπο παραλαβήν
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΩΝ (δ.)	«Στηνηπού Ντεδέλοπεντη»	63	16417	άνεκ. Ισασαδώνα 17 'Ιουλ. διά Μένα Αχαντί
ΔΗΛΙΑΝ ΑΗΤΟ (δ.)	«Στηνηπού Ντεδέλοπεντη»	64	16417	άνεκ. Σιμονοσκει 26 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	«Στηνηπού Ντεδέλοπεντη»	61	16417	άνεκ. Μένα Αχαντί 3 Αύγ. δι' Ιταλίαν
ΔΗΜΗΤΡΑ	έτ. «Σάντος»	58	9325	άνεκ. Σικάρδο 3 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Πόλη Μάλη»	53	2322	έφθ. Λεγκορν 5 Αύγ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	έτ. «Αιολος»	61	9326	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 29 'Ιουλ. διά Ντάρεν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	έτ. «Ντινάκο»	49	3676	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 2 'Ιουλ. διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Φόρουνινες»	55	3534	έφθ. Χόκη Κόγκ 5 Αύγ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Θεοπατάρων»	56	8782	άνεκ. Λά Παλή 31 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φιλιόδον»	63	10524	έφθ. Παλέρμο 26 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ	έτ. «Μινέρβα»	44	13488	άνεκ. Ντρόπανον 28 'Ιουλ. διά Βουλώνην
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΛΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Μαριμαρδες»	44	9589	είς Φράτσουν από 16 Φεβρ.
ΔΗΜΟΣΗΣΕΝ Β. (δ.)	έτ. «Μαρμπιένης»	52	8790	μετωνυμάδα της «ΤΡΟΠΕΡΟ» σημαία Παναμά
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	N. Βερδινογιάννης	58	16277	έφθ. Αμέρερσαν 8 Αύγ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Διαμαντίπης»	42	6946	άνεκ. Αντεν 1 Αύγ. διά Χόρ άλ Αμάγια
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Διόνυσοκερο»	58	9087	διηλθε Ούσαντ 6 Αύγ.
ΔΙΑΜΑΝΤΟ	έτ. «Φράνκον»	22	1754	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 18 'Ιουλ. διά Κίναν
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ	έτ. «Μπάχιαν Σαλίνας»	43	7260	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Α.	έτ. «Πάθονηρη»	50	1515	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 4 Αύγ. διά Κουθάϊτ
ΔΙΡΦΥΣ ΙΙ	έτ. «Αστρο Ντικόλο»	59	7801	έφθ. Αμδούργον 9 Αύγ.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Παρίντα»	57	9722	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 31 'Ιουλ. διά Σάν Χουάν (Π.Ρ.)
ΔΩΡΑ (δ.)	έτ. «Πολιγκηπος»	49	11771	έφθ. Νουμέα 1 Αύγ.
ΔΩΡΟΣ	έτ. «Πόλη Οσεαν»	25	3297	άνεκ. Μπάροραν 20 'Ιουλ.
ΔΩΡΟΣ	έτ. «Μαρσίου»	49	4721	διηλθε Παναμά 5 Αύγ. διά Τσαμπερίκο
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Αστρο Καστελλάνο»	56	9041	άνεκ. Πειραιά 27 'Ιουλ. διά Τουάφ
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΜΑ	Σ. Νταϊφας κ.λ.π.	21	2988	άνεκ. Μπαγιάδων 31 'Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	έτ. «Ρηνούλα»	43	8292	άνεκ. Μη. Αύρες 5 Αύγ. διά Μπέλφαστ
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	έτ. «Αφοι Καρμίλον	44	2074	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	Σ. Μπιλίνης	48	3269	έφθ. Πειραιά 6 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Μαντόμεν»	49	4841	έφθ. Ντακάρ 4 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Θέρρος»	54	7835	έφθ. Ραγκούν 4 Αύγ.
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Καρνέσιον»	63	14203	άνεκ. Οζακάν 23 'Ιουλ. διά Βανκούμερ
ΕΚΤΟΡ	έτ. «Αλμπιον»	52	4392	άνεκ. Ντουάλα 6 Αύγ. διά Λιμνηρεδίλ
ΕΛΕΚΤΡΑ	έτ. «Σαολάς κ.λ.π.	50	2718	άνεκ. Βιρτυτόν 31 'Ιουλ. διά Ρένι
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Φίλων»	52	11963	ύπο παραλαβήν
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Στανίνη»	44	5202	άνεκ. Αμπιτζάν 31 'Ιουλ. διά Βουλγαρίαν
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Πιονιδάντεν Σ.Ε.»	63	1197	διηλθε Μπρούνοντρετ 3 Αύγ. διά Πειραιά
ΕΛΕΝΑ Μ.	έτ. «Χρυσέλενα»	58	5729	άνεκ. Σαδάνων 2 Αύγ. διά Λονδίνον
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Εύοινος»	58	2739	άνεκ. Πειραιά 8 Αύγ. διά Νεάπολιν
ΕΛΕΝΗ	Π. Α. Στεφανίτης	39	1742	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 12 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Άνδρια»	48	8430	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 18 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Βίστα Ριος»	52	12228	άνεκ. Σιγκαπούρην 29 'Ιουλ. διά Νουμέα
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Αλλόντζες»	47	2548	άνεκ. Κολόμπο 27 'Ιουν. διά Κίναν

ΑΦΙΚΝΟΥΜΕΝΟΙ ΕΙΣ ΣΙΔΝΕΥ' ΚΑΙ ΝΙΟΥΚΑΣΤΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΗΣΑΤΕ:

ECONOMOU TEXTILES

20 WARATAH STREET - RUSHCUTTERS BAY 2011, TEL. 312411 - SYDNEY N.S.W. AUSTRALIA

NEWCASTLE BRANCH: 100 MAITLAND ROAD - ISLINGTON N.S.W.

ΕΙΔΙΚΟΙ ΕΙΣ ΤΑ ΜΑΛΛΙΝΑ. ΚΑΣΜΗΡΙΑ - ΚΟΥΒΕΡΤΕΣ - ΦΑΝΕΛΛΕΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΑ ΟΛΑ ΤΑ ΜΑΛΛΙΝΑ

ΕΙΔΗ ΕΙΣ ΤΙΜΑΣ ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ ΠΩΛΗΣΕΩΣ. ΠΟΙΟΤΗΣ ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΗ.

ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνως»	49	11389	άνεχ. Λεμεσόν 5 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ Μ.	έτ. «Ελενμαρί»	58	8523	άνεχ. Πόρτ Λίνκολν 27 'Ιουν. διά Κίναν
ΕΛΕΝΗ Τ.	έτ. «Τόδενλ»	46	1680	άνεχ. Ιμπριχαμ 5 Αύγ. διά Σιμπενίκ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	Λ. Δ. Γαβδελάς κ.λ.π.	46	2271	έφθ. Μπάρ 5 Αύγ.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	'Ηλ. Τομπούλης	29	2581	έφθ. Θεσ(ο)νίκην 2 Αύγ.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κ. Μπάστας & Σία	21	1549	άργει πέραμα ἀπό 2 'Απρ. 1967
ΕΛΙΖΑ	έτ. «Αλάντζε»	47	3596	έφθ. Πειραιά 19 'Ιουλ.
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Αλάντζε»	48	2548	έφθ. Κολόμπο 10 'Ιουλ.
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Θηρεσία»	56	2862	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 Αύγ. διά Βηρυττόν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΑΚΥΩΝ	έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	43	7989	έφθ. Μομπάσα 1 Αύγ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	Τρανσπασιφίκ	62	6666	έφθ. Τέντα 6 Αύγ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	Τρανσπασιφίκ & Γιουνιβ.	61	7293	άνεχ. Ντώρμπαν 30 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ	έτ. «Άστρο Φίσμε»	54	8121	έφθ. Επιραιά 3 Αύγ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανσπασιφίκ & Γιουνιθ.	60	7293	άνεχ. Ντώρμπαν 29 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΛΙΦ	έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	44	7989	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΓΩΝΗΡ	έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	62	6659	άνεχ. Καράτοι 1 Αύγ. διά Καλκούταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝΝΠΙΛΗΝ	έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	44	7989	διπλήθ. Γιβραλτάρ 28 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνικήν» Α.Ε.	59	7293	άνεχ. Κολόμπο 4 Αύγ. διά Καλκούταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	44	7989	άνεχ. Ντώρμπαν 5 Αύγ. διά Χιούστον
ΕΛΛΕΡΟΣ	έτ. «Μαδιμί»	52	2778	άνεχ. Αμερέρσον 27 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον
ΕΛΛΗΝΗΡ ΗΡΩΣ	έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	57	7068	άνεχ. Αντεν 3 Αύγ. διά Χοραμάσχρ
ΕΛΛΗΝΗΡ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνικήν» Α.Ε.	39	6281	έφθ. Βενετίαν 8 Αύγ. διά Κόπερ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνικήν» Α.Ε.	44	7229	έφθ. Καλκούταν 21 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	Τρανσπασιφίκ.	56	7510	άνεχ. Ντώρμπαν 6 Αύγ. διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	Τρανσπασιφίκ.	56	7510	άνεχ. Αρόντζο Μαρκές 7 Αύγ. διά Χορά όλ. Αμάγια
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνικήν» Α.Ε.	43	7208	άνεχ. Βαλτιμόρην 25 'Αύγ. διά Νέαν Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Τρανσπασιφίκ»	57	7063	έφθ. Πειραιά 29 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνικήν» Α.Ε.	43	7254	έφθ. Περάντζο Μαρκές 5 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνικήν» Α.Ε.	43	7208	έφθ. Βερούδας 4 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΣ (λόινερ)	έτ. «Μαρφούέρται»	32	18564	διπλήθ. Κων(ι)ου πολιν 16 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΕΛΛΗΝΙΣΤΟΝΤΟΣ	έτ. «Κανάρπος»	55	8021	έφθ. Νόντνιν 2 Αύγ.
ΕΛΣΙΣ	έτ. «Ελξίς Ι»	52	1961	διπλήθ. Κων(ι)ου πολιν 23 'Ιουν. διά Νοθορωϊσκ
ΕΛΟΝΑ	Κ. Ευσταθίου	25	4004	άνεχ. Βαλτιμόρην 25 'Αύγ. διά Νέαν Ορλεάνην
ΕΛΠΙΔΑ	έτ. Ρέα	56	8377	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 29 'Ιουλ.
ΕΛΠΙΔΑ	Π. Ποππής & Ν. Κουκουνάς	46	3472	άνεχ. Βικτώρια (Β.Κ.) 25 'Ιουλ. διά Κίναν
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Σπάρμπολ»	54	1599	άνεχ. Πενάγη 17 'Ιουλ. διά Σαγκάνην
ΕΛΠΙΣ Π.	έτ. «Μάχη»	48	2474	άργει πειραιάπ 26 'Ιαν.
ΕΜΕΡΑΛΔ	έτ. «Πρίντεπ»	38	2265	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ	έτ. «Ελξίς Ι»	46	4119	διπλήθ. Μπρουνόμπουτελ 1 Αύγ. διά Πειραιά
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εμμα»	48	3932	άνεχ. Μπάθουροπ (Ρ.Γ.) 4 Αύγ. διά Απαπα/Λάγκος
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Άστρο Βαλιέντε»	57	21185	έφθ. Ντουλούθ 3 Αύγ.
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Μάρφο»	56	10529	άνεχ. Λόδς Αντελεεζ 5 Αύγ. διά Μπρισμπάιν
ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτόν)	έτ. «Αστρομερίτον	54	8146	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΕΡΑΤΟ	έτ. «Εστρέλλα Βεντούρδα»	65	37338	άνεχ. Ντώρμπαν 25 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	έτ. «Ικάνμελ»	69	11400	άνεχ. Βηρυττόν 6 'Ιουλ. διά Αλεξανδρειαν
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (δ.)	Βεντούρδα	43	1589	διπλήθ. Πιλαράλταρ 26 'Ιουλ. διά Σάροχ
ΕΡΗΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	'Ιω. Λάτσος	66	47115	έφθ. Σαλαμπόρ 2 Αύγ.
ΕΡΟΪΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μάρεσολ»	44	2872	άνεχ. Νιγκάτα 29 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχασάχρ
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	έτ. «Ταναμούντο»	52	15925	έφθ. Κορκούμπιον 30 'Ιουλ.
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	έτ. «Αγρυός»	42	7073	άνεχ. Βαλτιμόρην 31 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΕΣΤΙΑ	έτ. «Αργκόλια»	58	12168	άνεχ. Λίθερπουλ 7 Αύγ. διά Πόρτ Τάλμποτ
ΕΤΕΟΚΛΗΣ	έτ. «Εστιά»	52	7717	άνεχ. Σεντάτα 27 'Ιουν.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	έτ. «Ετεοκλῆς»	57	5574	έφθ. Λίθερπουλ 17 'Ιουλ. διά Ταΐθαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ	Σ. «Ελευθερίαπόλης»	54	10261	διπλήθ. Πάλμαρι 15 'Ιουλ. διά Σουάμπα
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Θ. (δ.)	έλλην. συμφέροντα	55	2472	διπλήθ. Πάλμαρι 28 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΕΥΕΤΝΙΑ	N. I. Βαρδούνιαγάννης	51	15800	άνεχ. Λίθερπουλ 7 Αύγ. διά Πόρτ Τάλμποτ
ΕΥΕΤΝΙΑ Μ.	έτ. «Φράνκο»	67	9854	εις Ράς Σεντάτα 30 'Ιουλ. διά Οσλο
ΕΥΕΤΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Άστρο Ακόρντε»	61	8999	έφθ. Λίθερπουλ 29 'Ιουλ. διά Ταΐθαν
ΕΥΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	έφθ. Λίθερπουλ 4 Αύγ.
ΕΥΛΑΛΙΑ	έτ. «Βίτζες Μοντιάλες»	43	7234	άνεχ. Καράτοι 4 Αύγ. διά Τσιταγκόγκ
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Καφίρεις»	54	2198	έφθ. Αλεξανδρειαν 22 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	6132	άνεχ. Κοικοχάμαν 17 'Ιουλ. διά Ταύρεστων
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	έφθ. Ναγκόνια 3 Αύγ.
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικόλαος»	61	9659	άνεχ. Χονόλουλου 8 'Ιουλ. διά Μπιτούγκ
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	έφθ. Νέαν Υόρκην 2 Αύγ.
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	διπλήθ. Παναμά 4 Αύγ. διά Νέαν Υόρκην
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ. διά Αμβέρσαν
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	9095	άνεχ. Πουάν 20 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΣΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Φελίτσια»	65	9844	άνεχ. Σάντος 30 'Ιουλ. διά Οσλο
ΕΥΤΥΧΙΑ	Γ. Τζωρτζής & Κ. Συκιάς	10	1165	άργει πειραιάπ 15 'Ιουν. 1968
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. «Μαργαρώνη»	43	7249	έφθ. Πειραιά 13 'Ιουλ.
ΕΦΟΗ	έτ. «Εφφο»	55	5104	έφθ. Γενόβαν 8 Αύγ.
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Ωκλαντ»	61	10965	άνεχ. Μόντρεαλ 5 Αύγ. διά Κλήθελαντ
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ.	Ζαχάρος - Βασιληάς	49	1791	έφθ. Πειραιά 2 Αύγ.
ΖΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)	έτ. «Μαρμπονάτσα»	53	15899	άνεχ. Λάς Πάλμας 2 Αύγ. διά Μένα Αχμαντί
ΗΑΙΑΣ ΔΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 26 'Ιουλ. διά Κίναν
ΗΑΙΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Αδελφόποτς»	52	11901	έφθ. Ρουέν 6 Αύγ.
ΗΑΙΑΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ελίρε»	57	9060	έφθ. Μέροες Μπάρ 7 Αύγ.
ΗΡΑ	έτ. «Μίρο»	55	7757	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 1 Αύγ. διά Ν. Αφρικήν
ΗΡΑΙΟΝ	έτ. «Πόνι»	48	1889	έφθ. Νάντην 1 Αύγ.
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ	έτ. «Σκοραμαγκάς»	47	7356	άνεχ. Ραθεννάν 23 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΗΡΑΚΛΗΣ	έτ. «Νόταλ»	47	7173	έφθ. Καζαμπλάνκα 4 Αύγ.
ΗΟΑΙΣΤΟΣ	έτ. «Βουλκάν»	66	21347	άνεχ. Βανκούμπερ 1 'Ιουλ. διά Κίναν
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Νουαρίνον»	61	14518	άνεχ. Σεμαίνους 25 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΘΕΙΟΣ ΘΑΛΑΣΣΗ (δ.)	έτ. «Εδεβία»	57	12629	άνεχ. Τζασούνθιλ 23 'Ιουλ. διά Καριπίτο
ΘΕΛΗΣΙΕΣ	έτ. «Ισόπτης»	59	12149	έφθ. Σάντος 4 Αύγ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Φανταντόρ»	44	7258	έφθ. Ταόλαν 24 'Ιουλ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Θεμιστοκλῆς»	57	1325	άνεχ. Λείζονς 26 'Ιουλ. διά Τονναϊού Σαρέντες
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α.	έτ. «Αφοι Λάτλι	50	1507	άνεχ. Αύγουστον 8 Αύγ. διά Καρράρα
ΘΕΟΛΟΓΟΣ	έτ. «Μαρκορόνα»	61	16561	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 27 'Ιουλ.
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Θεοφάνων»	63	15982	έφθ. Σπότλ 4 Αύγ.
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Ποσειδώνία»	58	15895	έφθ. Αμβέρσαν 8 Αύγ.
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	έτ. «Ελλην. Δεξαμενοπλοία»	50	8285	άνεχ. Πειραιά 30 'Ιουλ. διά Θεσ(ο)νίκην
ΘΕΡΙΟΡΙΣ	έτ. «Αγγελάκης»	38	3581	έφθ. Αμπιτζάν 24 'Ιουλ.
ΘΗΡΑΙΟΣ	έτ. «Λότζα»	35	2680	έφθ. Αλεξανδρειαν 22 'Ιουλ.
ΘΗΡΑΙΟΣ	έτ. «Ναυαμάσσα»	46	1988	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθανού) 5 Αύγ. διά Σκίκντα
ΘΗΡΑΙΟΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Γκραίτσια»	65	40043	άνεχ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	έτ. «Μαρουνέστρο»	53	2969	άνεχ. Αμβέρσαν 6 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΙΑΣΩΝ	έτ. «Ιάσων»	51	2071	έφθ. Πειραιάδι από 10 Δεκ. (έποκευα)
ΙΖΟΜΠΕΑ	έτ. «Τζενεράλ. Κάρριερς»	57	9746	άνεχ. Γιοκάδια 29 'Ιουλ. διά Αγ. Φραγκίσκον
ΙΘΑΚΗ	έτ. «Ούλισσες»	68	9000	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 31 'Ιουλ. διά Φουκουνγιάμα
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Πλειδόνη»	68	11670	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 2 Αύγ.
ΙΚΤΙΝΟΣ	έτ. Λινέας 'Ιντερόσεανικας	69	11300	άνεχ. Λάς Πάλμας 28 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΙΛΙΟΝ	έτ. Σαρλᾶς - Παπαδέλλας	48	3514	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 2 Αύγ. διά Τεργέστην
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	έτ. Ελλην. Δεξαμενοπλοία	52	8633	άνεχ. Μπαλίκαπαν 30 'Ιουν. διά Σουραμπάγια
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ Ι. (δ.)	έτ. Ελλην. Δεξαμενοπλοία	53	9056	άνεχ. Πιεταράσι 2 Αύγ. διά Τουρκού
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΙ	έτ. «Πλόνος»	48	2079	έφθ. Απαπα/Λάγκος 7 Αύγ.
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Βιανκράντε»	49	1991	εις Λίθερπουλ 27 'Ιουλ.
ΙΣΠΑΧΑΝ	I. Βασιλείου	43	1082	έφθ. Βαλτιμόρην 6 Αύγ.
ΙΤΑΛΙΑ	έτ. «Ελληνικήν» Α.Ε.	46	6749	άνεχ. Κολόμπο 7 'Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ποζαντόρ»	50	5305	άνεχ. Σετέ 3 Αύγ. διά Αλεξανδρειαν
ΙΩΑΝΝΑ	N. Χανιώπτης	48	2340	έφθ. Αλεξανδρειαν 6 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. N.E.K.	45	9918	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	έτ. «Βαρνίκος»	56	12230	διπλήθ. Λιζαρντ 6 Αύγ. διά Ρόττερνταμ

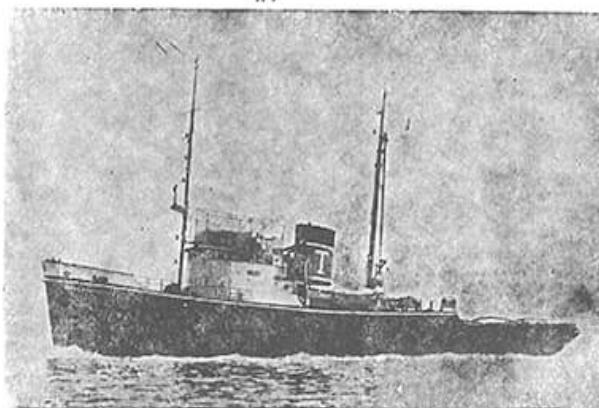
ΙΩΑΝΝΗΣ	"Άγγελάκης κ.λ.π.	38	4740	άνεκ. Ντώρμπαν 1 Αύγ. διά Κεϋλάνην
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. "Συγούρι"	48	1845	έφθ. Κολόμπο 29 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. "Σαλούσις"	67	20568	άνεκ. Γιοκοχάμαν 25 'Ιουλ. διά Κουάλα Ρούμπιν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. "Ερδίκα"	55	8799	άνεκ. Μαντράς 2 Αύγ. διά Στοκχόλμην
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	έτ. "Ελένη"	59	2746	έφθ. Πουάντ Νούάρ 30 'Ιουλ.
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. "Μαρεπόκα"	61	10890	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 6 Αύγ. διά Βραζίλιαν
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ (δ.)	έτ. "Άστρο Ναβεγκάντε"	52	10160	άνεκ. Βίλλα Κονοτίπιούσον 5 Αύγ. διά Μη. "Άρες"
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	έτ. "Άστρο Τριντέντε"	49	7612	άνεκ. Μπέρια 30 'Ιουλ.
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	έτ. "Μαρντεβότο"	60	10890	άνεκ. Ρίο Γκράντε 5 Αύγ. διά Σαντάντερ
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	έτ. "Μαρφάρεντ"	48	7548	άνεκ. Ρουέν 2 Αύγ. διά Τζακάρτα
ΚΔΜΟΣ (δ.)	έτ. "Χαρον Τάνκερεζ"	60	14076	άνεκ. Χάρτρον 3 Αύγ. διά Καλούντημποργκ
ΚΑΙΤΗ	έτ. "Ελληνικό συμφέροντο"	14	1148	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΛΙΔΩΡΑ	έτ. "Καλλιδώρα"	42	2697	έφθ. Ντώρμπαν 1 Αύγ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	έτ. "Ιντάτριας"	55	11798	έφθ. Θλωσίγκ 26 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	έτ. "Άστρο Ναδίέρα"	55	6133	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 1 Αύγ. διά Πενάγκ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	N. Μιχαλος & Υιοι	44	7249	έφθ. Μαρμονάλ 4 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. "Άιλος Γκράντε"	65	15932	άνεκ. Λάς Πάλμας 16 'Ιουν. διά Κίναν
ΚΑΛΛΙΠΑΤΕΙΡΑ	έτ. "Χορόποτα"	37	2348	εις Λάς Πάλμας ώπο 15 'Οκτ.
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. "Ζαβέ"	51	7154	άνεκ. Σάντος 5 Αύγ. διά Μη. "Άρες"
ΚΑΛΥΨΟΣ	έτ. "Κάλλινος"	50	1518	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΜΙΝΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. "Σπάρτο"	45	5130	έφθ. Μαντράς ρόδς 5 Αύγ.
ΚΑΠ ΚΡΙΟΣ	έτ. "Ηοτ Μεντπεράνεαν"	53	1548	έφθ. Βενετίαν 9 Αύγ.
ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	έτ. "Κάπα Φαιστός"	62	1551	άνεκ. Αματερνταμ 2 Αύγ. δι' 'Οπόρτο
ΚΑΠΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	"Άδανσαιδόπες-Γεωργόπουλος"	48	1953	έτ. Πόρτ Σουέτεγκαμ 31 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΑΡΕΑΣ Τ.	'Αφοι Τσουνιάκη	36	4031	έφθ. Κολόμπο 6 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. "Γιευναίτεντ Μπαλκ."	67	16098	έφθ. Φρημάντλ 2 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. "Άλαφούζος"	68	9070	έφθ. Μόντρεαλ 4 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	"Γκλόμπαλ Μπάλκ Κάρο"	68	24801	διήλθες Παναμά 2 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. "Άστροκλάρο"	53	5185	έφθ. Αμύρεραν 9 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. "Πρόμος"	51	3870	άνεκ. Αύγουστον 26 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. "Τεύπη Τσότερεριγκ"	55	8902	τος «PENAL» ώς μετωνυμόθιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	έλληνικό συμφέροντα	46	2103	άνεκ. Πειραιάδειραν 17 'Ιουλ. διά Κων
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝΟΥ	έτ. "Κεσκετίς"	50	4876	έφθ. Φιλαδέλφειαν 30 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. "Οσεάνικ Μπόλκ"	68	24668	άνεκ. Πόρτ Έλιζαμπεθ 19 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	έτ. "Όλυμπος"	68	15355	έφθ. Τομπά 31 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. "Κόλιενσαρ"	67	24734	διήλθες Λίθαρην 6 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. "Πελονναίον"	62	18410	διήλθες Γιθραλτόρ 4 Αύγ. διά Γκαμπόν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΟΛΗΣ	έτ. "Σεπ Ήνκλ"	69	9070	άνεκ. Ντακάρ 6 'Ιουν. διά Κίναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ (δ.)	έτ. "Άστροπροτέκτωρ"	58	16357	άνεκ. Μένα Άχμαντι 20 'Ιουλ. δι' 'Ιταλίαν
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (δ.)	έτ. "Γιουνάιτ. Τσάρτεριγκ"	66	16164	άνεκ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. "Παρνάσσος"	59	21854	ύπο παραλαβήν
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	Παλαιοκρασσάς	46	4576	άνεκ. Σάρφ 8 Αύγ. διά Μομπάσα
ΚΑΠΤΑΜΑΡΚΟΣ	έλληνικό συμφέροντα	49	1528	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΤΑΣΠΥΡΟΣ	έτ. "Μαρεπίκο"	50	7622	άνεκ. Λουάντα 20 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΚΑΠΤΑΣΤΑΜΑΤΗΣ	έτ. "Μαρμπάδα"	49	7591	έφθ. Κολόμπο 16 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. "ΕΦ Μάρινερς"	60	9916	άνεκ. Βιλέμεσταν 2 Αύγ. διά Πόρτ όφ Σπαίν
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ (δ.)	έτ. "Σάντα Σεούλια"	60	8717	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 3 Αύγ.
	έτ. "Γεροντίνα"	51	8864	άνεκ. Μπράουνθιλ 1 'Ιουλ. δι' 'Ινδίαν

ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΙΑΙ — ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ Ε.Π.Ε.



ΗΝΩΜ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ



ΕΛΛΑΣ

ΟΔΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 95
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:
424.309 & 422225
ΤΕΛΞ : 5830 & 5831

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:
"TSAVLICO" & "SALVETOW"

ΩΡΑΙ ΕΚΤΟΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ:
670.520, 412.260
670.730, 678.358, 468.156

ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΤΗΝ ΥΦΗΛΙΟΝ

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ 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.

ΤΑΚΤΙΚΑ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΒΑΣΕΙΣ

ΕΙΣ ΝΗΣΟΥΣ ΤΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΩΚΕΑΝΟΥ

• ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ • ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

ΚΑΙ ΙΝΔΙΚΟΝ ΩΚΕΑΝΟΝ

ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Μαρερο»	60	8493	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 17 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΑ ΓΚΑΛ	έτ. «Ιντερ. ΣΠ Τρέιντερς»	62	9229	έφθ. Μπορντώ 31 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Σάλιζ»	53	11164	άνεχ. Μοντεθίδεο 6 Αύγ. διά Ντώρμπουν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΠΗΣ	έτ. «Πιούτι»	44	5184	άνεχ. Βορμάνη 5 Αύγ. διά Πόρτ Σουδάν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Μπράιτ Στάρο»	47	9956	άνεχ. Καράκας Μπαΐν 1 Αύγ. διά Σέντιακ
ΚΑΡΟΛΟΣ	Μ. & Θ. Κιοσέογλου	54	2408	διπλήθε. Λίζαρντ 21 'Ιουλ. διά Σέντιακ
ΚΑΡΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	47	8288	έφθ. Μπ. Αύρες 1 Αύγ.
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	έτ. «Λ. Α»	34	2037	εις Αμπιτζάν από 23 Αύγ. 1968
ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Ακτίς»	68	25158	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 Αύγ.
ΚΑΣΙΟΣ	Άφοι Βασιλιάδ	22	1584	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΣΙΤΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Αγιασμόντε»	51	9936	άνεχ. Ρεάθ 26 'Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	έτ. «Βασιλίκα»	53	1901	έφθ. Νέαν Υόρκην 3 Αύγ.
ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ	έτ. «Καστρέντζα»	49	2351	διπλήθε. Παναμά 16 'Ιουλ. διά Χάιφα
ΚΑΣΤΟΡ	έτ. «Κάνονους»	60	10494	έφθ. Ιντούν 9 'Ιουλ.
ΚΑΣΤΟΡ	έτ. «Κρέθων»	51	2373	διπλήθε. Παναμά 16 'Ιουλ. διά Χάιφα
ΚΑΤΕ Ν. Δ.	έτ. «Αρδζαν»	65	18723	έφθ. Μόντρεαλ 5 Αύγ.
ΚΑΤΙΓΚΟ (δ.)	Άφοι Κολοκοτρώνην	50	11136	άνεχ. Ντάρ ες Σολάμ 14 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΤΙΓΚΟ Χ. (δ.)	έτ. «Ενσάνιν»	54	11401	άνεχ. Σλάγκεν 4 Αύγ. διά Αρχους
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Κοζανίταν»	56	1082	έφθ. Πόρτο Τέρες 30 'Ιουλ.
ΚΕ'ΙΠ ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ. «Ηοτ Μεντίτ. Τρανο.»	57	1518	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕ ΓΙΠ ΝΕΡΙΤΑ	έτ. «Σαρδιόνιο»	57	9075	άνεχ. Ρεάθ 30 'Ιουλ. διά Μαλάγια
ΚΕΤΙΠ ΝΤΑΛΕΜΟΣ	έτ. «Αστρονευτόνιο»	50	12240	ίδε «ΙΤΑΛΕΙΜΟΣ» ώς μετωνυμάσθιν
ΚΕ'ΙΠ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	έτ. «Ηοτ Μεντίτ. Τρανο.»	57	1509	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κο - Βεντούσας»	62	10494	άνεχ. Κιούρασσο 14 'Ιουλ. διά Μαντράς
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Λουκέρον»	44	5069	άνεχ. Γιοκοσύκα 18 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΚΕΡΚΗΣ	έτ. «Πόκο»	47	2126	έφθ. Σαράγκα 10 'Ιουλ.
ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζαδέ»	48	4030	άνεχ. Μπ. Αύρες 28 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΚΕΧΑΡΙΤΟΜΕΝΗ	έτ. «Ρεντόντο»	62	10860	έφθ. Τορπάτα 7 Αύγ.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	Μ. Νοικικός	56	8352	έφθ. Γκλάδεστων 2 Αύγ.
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Θησέυς»	57	9153	έφθ. Σπάτη 2 Αύγ.
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Κλίκ Θήρας»	63	15740	έφθ. Αμέρεραν 4 Αύγ.
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	έτ. «Μίνοανη»	58	11156	έφθ. Ντουλουά 1 Αύγ.
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Πύλος»	63	15378	διπλήθε. Παναμά 22 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΙΜΩΛΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	39	4866	άνεχ. Μοντεθίδεο 18 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΚΙΜΩΝ (δ.)	έτ. «Πρώτη»	61	16025	διπλήθε. Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Αμδούργον
ΚΙΝΗ (δ.)	έτ. «ΚΝΙ:»	61	25409	άνεχ. Ντακάρ 7 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΚΙΡΙΝ	έτ. «Καλύμπρ»	56	9403	άνεχ. Σιγκαπούρην 8 'Ιουλ. διά Σαδάνναν
ΚΛΑΥΔΙΑ	έτ. «Κλαύδια»	66	9844	έφθ. Σαδάνναν 4 Αύγ.
ΚΛΕΑΚΗ	έτ. «Αντιγόνη»	55	8562	έφθ. Κασσιούγκ 20 'Ιουλ.
ΚΝΟΣΣΟΣ	Κ. Ευθυμιαδης	49	2146	άνεχ. Πειραιᾶ 4 Αύγ. διά Θεο) νίκην
ΚΟΜΟΙΝΤΕΝΕ (δ.)	έτ. «Κομιντενε»	50	9959	εις Πειραιᾶ από 17 'Ιουν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρβενούστο»	56	20825	άνεχ. Μένα Άχαμπτι 29 'Ιουλ. διά Πούλο Μπούκομ
ΚΟΝΚΟΡΝΤ	έτ. ΣΣΖΕΡ Ι	48	2159	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΡΘΙΑΝ	έτ. «Κορθίνιαν»	58	9450	έφθ. Λονδίνον 18 'Ιουλ.
ΚΟΡΙΝΟΙΚ	έτ. «Μάρτλαντη»	59	10914	άνεχ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 2 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΚΟΡΩΝΙΣ	έτ. «Διαμάντη»	46	2361	έφθ. Είλαν Αγκαρ 5 Αύγ.
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10315	άνεχ. Νέαν Υόρκην 30 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΚΟΣΜΑΣ ΙΙ	Βαρθεδόπουλος - Βερίας	47	1106	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΡΕΣΤΑ	έτ. «Βλαλδίδα»	44	7135	άνεχ. Ντουκύον 24 'Ιουλ. διά Ιντοδόν
ΚΡΟΝΙΟΣ	έτ. «Κρόνιος»	51	2372	έφθ. Λισσαδόνα 8 Αύγ.
ΚΡΟΝΟΣ	έτ. «Έλ. Σάκο»	48	8610	έφθ. Ρεάθ 4 Αύγ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Μηρόμαρη	59	9360	άνεχ. Κόπτε 26 'Ιουλ. διά Βανκούμερ
ΚΥΘΗΡΑ	έτ. «Ζαδέ»	52	5156	ίδε «ΜΠΙΑΝΚΑ» ώς μετωνυμάσθιν
ΚΥΘΝΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	46	3648	άνεχ. Πειραιᾶ 5 Αύγ. διά Αύγουσταν
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ. «Ζαφίρη»	39	3287	άνεχ. Λα Γκουάτε 2 Αύγ. διά Κωνσταντζαν
ΚΥΜΑ	Ρούσσος & Σίσ	38	2838	έφθ. Ραθένναν 15 'Ιουλ.
ΚΥΠΡΟΣ	«Ελληνική Α.Ε.	45	3794	έφθ. Αμδούργον 4 Αύγ.
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Κυρά»	49	2032	έφθ. Δάντσικ 5 Αύγ.
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Δόρο»	56	9086	άνεχ. Πόρτ Λινκολν 2 Αύγ. διά Κίναν
ΚΥΡΑ ΜΑΡΘΑ	έτ. «Λιμπούνο»	43	7291	έφθ. Χίρρο 24 'Ιουλ.
ΚΥΡΙΑΚΗ	έτ. «Αλκαμόν	45	3312	έφθ. Ναγκόνια 26 'Ιουλ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	έτ. «Κοπετάν Βιομαντής»	66	20516	έφθ. Μάλταν 3 Αύγ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Π. Κ.	Ίω. Κατασύλακος	38	4840	έφθ. Πειραιᾶ 2 'Ιουλ.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Κορντίαλ»	68	9084	άνεχ. Γιοκοχάμαν 31 'Ιουλ. διά Σικάγο
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ Μ.	έτ. «Σοσ. Αρμαντόρα»	56	8789	άνεχ. Χάρον 31 'Ιουλ. διά Νουμέα
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Λ. Κ. Μίχαλος	54	8063	έφθ. Βιζακαπατνάμ 6 Αύγ.
ΚΩΣΤΑΣ ΘΡΑΓΚΟΣ	έτ. «Μάρφο»	67	15355	διπλήθε. Παναμά 13 'Ιουλ. διά Τούμπα
ΚΩΣΤΑΦΛΩΡΑ	έτ. «Λεντούματα»	53	5921	διπλήθε. Παναμά 23 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Δός Χέρμανος»	56	8474	άνεχ. Μπωάντ 6 Αύγ. διά Σάντος
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝ	έτ. «Αίτζιαν»	65	14088	έφθ. Νέον Ορλεάνην 29 'Ιουλ.
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	έτ. «Οσεάνηκ»	56	8108	έφθ. Βιζακαπατνάμ 7 'Ιουλ.
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΟ	Ίω. Κολοκοτρώνης κ.λ.π.	51	3435	άνεχ. Κολόμπο 30 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΛΑΙΛΑΨ	έτ. «Λόμπος»	43	3886	άνεχ. Σαιν Λουί (Πόν) 31 'Ιουλ. διά Σαδόνα
ΛΑΙΓ'ΟΝ ΦΦ ΔΗΛΟΣ	έτ. «Κούμπετκαλ»	49	2273	άνεχ. Γιοκοχάμαν 31 'Ιουλ. διά Ναγκόνια
ΛΑΙΓ'ΟΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ	έτ. «Χροισκούμη»	50	2494	έφθ. Πειραιᾶ 31 'Ιουλ.
ΛΑΙΓ'ΟΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ	έτ. «Κουμπακόυμη»	54	3315	άνεχ. Φιλαδέλφειον 2 Αύγ. διά Ταμπίκο
ΛΑΙΓ'ΟΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ	έτ. «Αττικα»	60	14431	διπλήθε. Ούάνταν 2 Αύγ. διά Μπάκια Μπλάνκα
ΛΑΙΓ'ΟΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ	έτ. «Άλφο»	61	9486	έφθ. Μπουνεναβεντούρα 12 'Ιουλ.
ΛΑΙΓ'ΟΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ	έτ. «Ντιαμάντε»	62	10515	έφθ. Επορτ Λίνκολν 7 Αύγ.
ΛΑΙΓ'ΟΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ	έτ. «Θεοδώρα»	46	3495	άργει Κυνδασουραν από 14 Σεπτ.
ΛΕΥΚΑΔΙΟΣ	έτ. «Άστρο Ντινάμικο»	49	7557	άνεχ. Λορεντό Μαρκές 24 'Ιουλ. διά Μη. "Αύρες
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ	έτ. «Σκάραστελ»	36	4997	έφθ. Σείτε 12 'Ιουλ.
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	έτ. «Ρεσπάμελη»	47	2784	άνεχ. Αθηνές 21 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν
ΛΕΩΝΗΣ	Άχ. Χαλκούπος	50	6724	διπλήθε. Κων. πολιν 20 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Φαιρόπος»	65	15738	άνεχ. Μόζι 28 'Ιουλ. διά Μουτσούρη
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Μαντάτο»	59	12843	έφθ. Βίλεμποταν 5 Αύγ.
ΛΙΒΟΡΝΟ	έτ. «Τρανσαποσίφικη»	52	4995	έφθ. Γένοβαν 8 Αύγ.
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΤΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	έτ. «Μαρκούνα»	51	4142	διπλήθε. Γιβραλτάρ 5 'Ιουλ. διά Αντεν
ΛΙΝΔΟΣ	έτ. «Τόρες»	62	10833	διπλήθε. Ούανταν 26 'Ιουλ. διά Κέπι Τάουν
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρβίεντο»	60	14302	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 5 Αύγ. διά Αύτστραλιαν
ΛΙΣΣΑΒΑΩ	έτ. «Κάλα»	51	2428	άνεχ. Σάν Χουάν (Π.Ρ.) 9 'Ιουλ. διά Μαγιαγκουέζ
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	«Ελληνική Α.Ε.	50	2696	άνεχ. Βιρτσότον 4 Αύγ. διά Αλεξάνδρειαν
ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥΓΓ Δ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	έτ. «Στάνμπορ»	51	11317	άνεχ. Λονδίνον 7 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	Άχ. Χαλκούπος	54	10024	έφθ. Ανκόνα 27 'Ιουλ.
ΛΟΥΚΙΑ Ν.	έτ. «Ιόνιαν Ναδιγκ.»	64	9615	άνεχ. Γκάλδεστων 3 Αύγ. διά Κλικστων (Ζαμ.)
	έτ. «Μουζάκης»	46	4249	έφθ. Ντώρμπον 4 Αύγ.

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Hellenic Register of Shipping Eng. Pablo J. More

Representatives of:

CALLE COLON 1570
MONTEVIDEO (Uruguay)

Mr. Stam. Elefteriu

Director:

TELEGRAMS: ARGOSHIP

TELEPHONE: 82226

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	έτ. «Ακτίς»	69	25084	άνεχ. Νιούκαστλ (Άντερ.) 1 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΓΚΑΝΑ	έτ. «Ιατροῦ»	48	1600	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Σολοΐ»	58	18297	έφθ. Άμβερσαν 9 Αύγ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Μαιάνδρος»	63	15983	έφθ. Χάιμπτον ρόδς 2 Αύγ.
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Μίνιμαρη»	68	22391	άνεχ. Βανκούμερ 25 'Ιουν. διὰ Κίναν
ΜΑΚΑΛΛΑ	έτ. «Εκαλπη»	55	1801	έφθ. Γιβραλτάρ 6 Αύγ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	«Ελλενική Μηδάλκ Τράνσον.»	67	38286	διπλήθε Παναμᾶ 1 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΚΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Μάκο Θόρτοιουν»	47	2271	διπλήθε Μπρούνιμπούτελ 2 Αύγ. διὰ Κότκα
ΜΑΚΟ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	έτ. «Ακ. Χαλκουόης	55	11430	έφθ. Χιούστον 1 Αύγ.
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μιτσράνθες»	55	8526	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 2 'Ιουν. διὰ Κίναν
ΜΑΝΘΟΣ	έτ. «Ντορικάτη»	37	1322	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΙΝΑ	έτ. «Βαρνίμα»	51	10222	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)	έτ. «Ελλην. Δεξαμενονήσιοια	45	3766	εἰς Τζακάρταν ἀπὸ 17 Μαΐου
ΜΑΝΤΟ	έτ. «Μαντώ»	30	1041	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΟΥΝΤ ΣΙΝΑΙ	έτ. «Σαρίτα»	44	2902	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	έτ. «Ιω. Λάτοπης	51	16440	έφθ. Πειραιᾶ 4 Αύγ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ	έτ. «Πιυθαγόρας»	66	18569	άνεχ. Μπατόν Ρους 16 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκορίεντε»	53	11376	διπλήθε Παναμᾶ 4 Αύγ. διὰ Βανκούμερ
ΜΑΡΓΚΕΤΙΝΑ	έτ. «Μαργκετίνα»	49	4316	έφθ. 'Απανα) Λάγκος 3 Αύγ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Τζενεραλ Κάρριερς»	66	18569	άνεχ. Κόρπους Κριστι 2 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΦΑ (δ.)	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	49	10123	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 Αύγ. διὰ Γένοβαν
ΜΑΡΦΑ	έτ. «Ιντ. Ντιπέλελοντεντ»	44	4958	έφθ. Ρότερνταν 5 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μπλέκος»	50	2853	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	άνεχ. Νιούκαστλ (Άντερ.) 30 'Ιουλ. διὰ Περού
ΜΑΡΙΑ III	Μητρόπολος & Σια	32	1597	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ	Δημ. Γιολδόνης	53	825	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Ε. (δεξ.)	έτ. «Μαρέμπαρ»	56	8799	άνεχ. Ναγκόγια 27 'Ιουλ. διὰ Παναμᾶ
ΜΑΡΙΑ ΘΑΝ	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	52	10607	άνεχ. Μπ. 'Αύρες 1 Αύγ. διὰ Γένοβαν
ΜΑΡΙΑ Δ.	έτ. «Κοντάνιαν»	52	1780	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πλατασάνη»	57	10311	άνεχ. Πουνταρένας 16 'Ιουλ. διὰ Γκουάνυμας
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ (δ.)	έτ. «Σαλίτη»	41	5294	άνεχ. Ντάρμπαν 16 'Ιουλ. διὰ Καράται
ΜΑΡΙΑ Τ.	έτ. «Ελεστον»	58	12512	άνεχ. Γιβραλτάρ 18 'Ιουλ. διὰ Χάργκ 'Αϊλαντ
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΔΗΣ	έτ. «Μαρκαρίνο»	36	1597	άνεχ. Σαδόνα 5 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανθίστα»	43	7219	άνεχ. Βιζακαπανάν 2 Αύγ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ριμάζον»	57	10314	έφθ. Νέαν 'Υδρκην 4 Αύγ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ελέξις II»	62	14782	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	'Ιω. Λάτοπης	54	8025	άνεχ. Πειραιᾶ 8 Αύγ. διὰ Μπανίας
ΜΑΡΙΓΟ	'Ιω. & Λάτοπης	50	16394	άνεχ. Λατάκια 27 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΓΟ ΓΕΜΕΛΟΥ	A. & M. Μπουσούς	47	1595	άνεχ. Ναγκόγια 1 Αύγ. διὰ Ντιπρότι
ΜΑΡΙΓΟ Ρ.	«Γέμελος Μαρ. Έντερη.»	68	10016	άνεχ. Τάμπα 5 Αύγ. διὰ Κριτούμπαλ
ΜΑΡΙΓΟ Φ.	έτ. «Τζόλφο Αζούα»	69	10893	άνεχ. Μαυρίκιον 21 'Ιουλ. διὰ Σιγκαπούρην
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Ροδόσιο»	53	5842	άνεχ. Μάσουντ Μασυγκανού 28 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Αιλάντερς»	55	5118	έφθ. Γκρίνοκ 7 Αύγ.
ΜΑΡΙΚΑ	έτ. «Μαροέντα»	56	8959	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΕΝΑ Μ. (δ.)	Έλληνικά ουισφέροντα	24	2359	άνεχ. Ντάρμπαν 5 Αύγ. διὰ Ταρδιοκόσα
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	M. Μαρκαντωνάκης & Υιοί	62	1190	άνεχ. Ράς εἰς Σιδέρη 3 Αύγ. διὰ Γένοβαν
ΜΑΡΛΕΝ	έτ. «Βρουλίδια»	62	10485	έφθ. Νιού Πλύμουν 3 Αύγ.
ΜΑΡΛΙ (δ.)	έλληνικά συμφέροντα	51	1851	διπλήθε Μπρούνιμπούτελ 22 'Ιουλ. διὰ Θεο(νίκην
ΜΑΡΜΙΝΑ	έτ. «Μάρλι»	59	20827	άνεχ. Φιλάδελφειαν 5 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	N. Γκουμάς	44	2817	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΟΥΔΙΟ Β.	έτ. «Μαρκρέσιεντε»	60	19663	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 5 Αύγ. διὰ Πόρτ Ροάδες
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Βουλκάνων»	50	1694	άνεχ. Τζιμπούτη 3 Αύγ. διὰ Τζέντα
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	έτ. «Ουνιδέρροαλ»	55	9125	έφθ. 'Αματερνταν 16 'Ιουλ.
ΜΑΡΥΣΠΙΑ	'Ιω. Λάτοπης	52	11197	άνεχ. Θεούτα 1 Αύγ. διὰ Μπρούγκες
ΜΑΡΥΤΑ	έτ. «Αλμπατρος»	54	3315	άργει Σουέζ ἀπὸ 12 'Απρ. 1968
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Πλέιτ Σίππιγκ»	49	5038	έφθ. Άμβερσαν 6 Αύγ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9168	άνεχ. Ντώρμπαν 24 'Ιουλ. διὰ Βαρκελώνην
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μαϊτρος»	69	22391	άνεχ. Βακαγίμαρα 30 'Ιουλ. διὰ Κουάλα Ρούμπιν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	έτ. «Μονδία»	57	8906	άνεχ. Κόμπε 3 Αύγ. δι' ΗΠΑ
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μιραλάνκο»	55	7471	άνεχ. Πόρτ 'Ελιζαμπεθ 2 Αύγ. διὰ Σαγκάνη
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Αυτόλυκος»	57	8823	εἰς Τοιβιτάβεκια ἀπὸ 21 'Ιουν.
ΜΑΤΡΟΣΟΣ	έτ. «Εστρέλλα»	65	35659	άνεχ. Χάργκ 'Αϊλαντ 15 'Ιουλ. δι' 'Αμέρεραν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	έτ. «Φαρόνια»	57	9168	άνεχ. 'Ακίτα 27 'Ιουλ. διὰ Μαϊζουρού
ΜΕΛΙΝΑ	Έλλεινικ Μαριτ. Τραον.	65	14264	έφθ. Αγ. Φραγκικον 3 Αύγ.
ΜΕΛΙΤΟΝ	έτ. «Μέλνταφ»	38	5226	έφθ. Κασιούηγκ 19 'Ιουλ.
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	έτ. «Φρόντον Ιντερκοντ.»	68	10100	άνεχ. Ναγκόγια 21 'Ιουλ. διὰ Σιδνεϋ
ΜΕΡΛΙΝ	έτ. «Αστούριας»	58	20894	έφθ. 'Αμέρεραν 17 'Ιουλ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	άνεχ. Ντάρεν 25 'Ιουλ. διὰ Ταιταγκόκ
ΜΗΑΕΑ	έτ. «Αιτζιαν Φράιτ»	60	14431	έφθ. Λός Αντζελες 28 'Ιουλ.
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Τραμούντανα»	46	5836	άνεχ. Μπάναγκαρ 24 'Ιουλ. διὰ Μπαντάρ 'Αμπας
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΙΟΠΗ	έτ. «Ακρίς»	49	9004	άνεχ. Τρινκομαλι 23 'Ιουλ. διὰ Περούκον Κόλπον
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Κόστα ντε Μάρφιλ»	63	10514	έφθ. Βομπαν 28 'Ιουλ.
ΜΙΑΤΩΝ ΙΑΤΡΙΔΗΣ (δ.)	έτ. «Μανιφίμα»	49	8409	έφθ. Καράται 6 Αύγ.
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Χαλκούνης	52	10009	άνεχ. Βενετίαν 31 'Ιουλ. διὰ Κωνστάντζαν
ΜΙΝΙΜΑ	έτ. «Μαργκουάρτη»	68	9069	άνεχ. Λάς Πάλμας 13 'Ιουλ. διὰ Σαγκάνη
ΜΙΝΑ Δ. ΚΑΜΠΑΝΗ	έτ. «Μοτοράνθες»	57	9200	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 17 'Ιουλ. διὰ Τρίπολιν
ΜΙΝΟΥΤΣΙ	έτ. «Επιτονισιακή ΝΕΠΕ»	53	1972	έφθ. Πόρτ Σουόδαν 20 'Ιουλ.
ΜΙΣΕΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Μαρεμπλάμα»	69	16771	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 9 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΑ Ε.	έτ. «Μινούται»	48	6122	άνεχ. Μαντράς 28 'Ιουλ. διὰ Σουέζ
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	έτ. «Πνεύλοπη»	56	8905	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Τολαθέρα»	56	8046	άνεχ. Μασσαλίαν 4 Αύγ. διὰ Βανκούμερ
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	έτ. «Μαρκρέάντα»	57	12317	έφθ. Πόρτ Καρτί 27 'Ιουλ.
ΜΟΜΠΙΛΑΤΑ (δ.)	έτ. «Μινινίχι»	68	23067	άνεχ. Μπάχο Σκράντες 26 'Ιουλ. διὰ Μπ. 'Αύρες
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	έτ. «Πανοσεάνικ Νάδ.»	69	54000	εἰς 'Αιδί ύπο συμπλήρωσιν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Δίδυμοι	52	1965	άνεχ. Οζάκαν 2 Αύγ.
ΜΠΕΛΛΑ	έτ. «Σεσκούρινταντ»	55	10013	έφθ. Ντώρμπαν 2 Αύγ.
ΜΠΕΡΓΚΟΥΜ	έτ. «Μπέλλας»	53	2968	άνεχ. Καλλάο 1 Αύγ. δι' 'Αμβούργον
ΜΠΙΑΝΚΑ	έτ. «Κιλάνι»	57	2343	έφθ. Λονδίνον 4 Αύγ.
ΜΠΙΛΑΙ	έτ. Ζαδέ	52	5156	έφθ. 'Αμέρεραν 1 Αύγ.
ΜΠΡΟΔΕΡΕΣ	έτ. «Ιλαν. - Οσεανη»	36	5275	εἰς Σαφάκα 27 'Ιουν.
ΜΥΚΗΝΑΙ	έτ. «Στύλκο»	50	2424	διπλήθε Κων(ι)πολίν 21 'Ιουλ. διὰ Κωνστάντζαν
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	έτ. Ελλην. Γρεση. Α' Αμερ.	34	2709	άνεχ. Αύγουστον 27 'Ιουλ. διὰ Βικτώρια (Καμερούν)
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Φεβρ.
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	Παπαδημητρίου	47	9957	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 8 'Ιαν.
ΜΥΤΡΙΚ	έτ. «Σαλενινίδη»	57	9345	άνεχ. Μίλφορτ Χάρεν 23 'Ιουλ. διὰ Κουβάιτ
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Βικτωρίανα»	56	7808	έφθ. Βαλτιμόρων 6 Αύγ.
ΝΑΙΑΣ Κ.	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	άνεχ. Αμέρεραν 25 'Ιουλ. διὰ Τρίνινταν
ΝΑΙΙΣ	έτ. «Λουόγκατη»	50	5326	άνεχ. Μαδέρια 3 Αύγ. διὰ Κριτούμπαλ
ΝΑΝΟ	έτ. «Γκούα»	51	2697	άνεχ. Είλατ 6 Αύγ. δι' 'Ασσάρη
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	έτ. «Μαιάνδρος»	50	1391	άνεχ. Μπέλφαστ 6 Αύγ. διὰ Πρέστον
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΜΠΑΙΥ	Καρίστοντα - Δραγώνας	57	2000	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΑΥΣΙΠΟΡΟΣ	έτ. «Τριφυλία»	50	1416	έφθ. Χάιμπτον ρόδης 4 Αύγ.
ΝΑΥΤΙΔΑΟΣ	έτ. «Μαρκρεσόντα»	44	1287	προσήρδεν εἰς 27.55 B - 15.40 A 5 'Ιουλ.
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Κόδρος»	46	2270	έφθ. Χόρτελεπου 2 Αύγ.
ΝΕΑ ΜΟΝΗ	έτ. «Ινομένε»	69	9000	άνεχ. Πούλο Μπούκον 12 'Ιουλ. διὰ Χόγκ Κόγκ
ΝΕΙΤΤΟΥΝ	έτ. «Εσπέρια»	47	4981	άνεχ. Αύγουστον 27 'Ιουλ. διὰ Ρουέν
ΝΕΡΙΝΑ	έτ. «Πιουνάιτεντ Σ.Ε.»	54	7968	άνεχ. Ντώρμπαν 27 'Ιουλ. διὰ Βομβάν
ΝΕΣΤΩΡ	έτ. Ούλαρμαρ 'Αρμαντόρα	63	1197	άνεχ. Μεσσίνα 5 Αύγ. διὰ Βαρκελώνην
ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Νέστωρα»	49	2079	έφθ. Σαγκάνη 28 'Ιουλ.
ΝΕΦΕΛΗΝ	έτ. «Μπλάντα»	53	8150	άνεχ. Μαυρίκιον 21 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΝΕΦΟΣ	έτ. «Πολιλίχρι»	56	7911	άνεχ. 'Αγ. Βικέντιον 6 Αύγ. δι' 'Αμέρεραν

ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	N. I. Βαρδινογιάννης	60	25920	ύπο παραλαβήν
ΝΗΑΕΥΣ	έτ. «Ιντραμάρ»	51	2699	ύπο παραλαβήν
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	έτ. «Σκανδιναվιαν»	38	1770	όργει Βενετίας από 4 Απρ.
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	48	2000	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 1 Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	49	1953	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 25 Ιουλ. διά Καντώνα
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΟΣ	φ. Γεωργοπούλος	49	1851	έφθ. Κόμπε 1 Αύγ.
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	Α. Αθανασιάδης	54	1964	διπλήθε Βενετίας από 4 Απρ.
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	φ. Γεωργοπούλος	47	1953	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 1 Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΝΗΣΟΣ ΨΑΡΑ	έτ. «Βευμούθ»	47	1700	διπλήθε Κωνυμούθ 27 Ιουλ. διά Σαμψούντα
ΝΙΚΗΤΑΣ	Π. Τσενές κ.λ.π.	47	1526	διπλήθε Κωνυμούθ 16 Ιουλ. διά Κωνυτάντζαν
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Μαρασιέντα»	53	1503	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. Νταϊφάς κ.λ.π.	44	3911	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. Α.	έτ. «Ιονιάρ»	69	9038	έφθ. Χούλλα 4 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. Α.	έτ. «Εκάλη»	55	1520	άνεχ. Κείπ Ταύν 19 Ιουλ. διά Λευδίνον
ΝΙΚΟΣ	Μαΐρη & Γεώργη. Αντυνάτος	20	1283	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Βαρνιψπρος»	49	15980	εις Ράς Γκαριμπ από 27 Μαΐου
ΝΙΚΟΣ Σ	έτ. «Τρικοντινένταλ»	44	7180	άνεχ. Καρατάς 2 Αύγ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΝΙΝΗ	έτ. «Οας Σιππιγκ»	62	28651	άνεχ. Λόδωνερ Μπουταάναν
ΝΟΒΑ	έλλην. συμφέροντα	37	1272	άνεχ. Μάλταν 28 Ιουλ. διά Λέγκορ
ΝΟΡΔΟΡ	έτ. «Εδμικα»	48	2481	διπλήθε Μπρούνομποτελ 1 Αύγ. διά Λένινγκραντ
ΝΟΡΑΧΑΙΝΤ	έτ. «Ανκάντα»	48	2475	έφθ. Πλότος 30 Ιουλ.
ΝΟΡΟ ΒΑΓΙΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πλαγκαλάντες»	60	10236	άνεχ. Καρατάς 3 Αύγ. διά Κουβάτη
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Πλαλαμάντες»	57	10904	έφθ. Τεργέστων 25 Ιουλ.
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πανακοκούιστα»	66	10662	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 6 Αύγ. διά Βενετίαν
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ	έτ. «Παισιφικ Καρριερες»	59	25820	έφθ. Μόμπης 5 Αύγ.
ΝΟΡΟ ΔΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πριάμ»	59	12340	έφθ. Τρόντχαιμ 1 Αύγ.
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πουερτο Ρίαλ»	59	8646	έφθ. Μπιλιμπάο 5 Αύγ.
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΕΣΣ	έτ. «Πάντο»	58	8639	έφθ. Κουμ Μπαιν 3 Αύγ.
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	61	15092	άνεχ. Φάλμουθ 19 Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΝΟΡΟ ΧΑΓΙΝΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	62	15110	άνεχ. Μόμπης 5 Αύγ.
ΝΟΤΖ	έτ. «Άλκο»	48	2266	έφθ. Τρόντχαιμ 1 Αύγ.
ΝΤΑΛΕΜΟΣ	έλλην. συμφέροντα	50	12240	έφθ. Βαλτιμόρην 6 Αύγ.
ΝΤΑΡΑΙΝΓΚ	A. Πλαναγάκος	47	2093	άνεχ. Σάφι 5 Αύγ. διά Γκράνθιλ
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Φόρτουνο Α.»	65	34564	άνεχ. Λάρα Πάλμας 23 Ιουλ. διά Μένα Αχμαντί
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αναγνωντονοσος»	62	14150	έφθ. Αμέρεραν 2 Αύγ.
ΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Γλυφάδα»	36	2763	διπλήθε Γιβραλτάρ 31 Ιουλ. διά Ντακάρ
ΝΤΟΛΗ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μαριλίνα»	57	9094	άνεχ. Βανκούμερ 18 Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Πλαν. - Εσωρόπα»	57	7285	άνεχ. Βανκούμερ 19 Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	έτ. «Ηούδοπτης»	56	8716	άνεχ. Πόρτα Κέμπλα 25 Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	έτ. «Κέρδος»	69	9072	άνεχ. Τοικτάο 2 Αύγ. διά Αγγλίαν
ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ	έτ. «Μαρπερφέκτα»	59	13365	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 Αύγ.
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Νυμφη»	54	8251	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Κριστομπαλ
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμερικα»	50	2059	έφθ. Πειραιά 1 Αύγ.
ΟΘΩΝ	έτ. «Αιτζιον»	57	9367	άνεχ. Κείπ Τάουν 28 Ιουλ. διά Βικέντιον
ΟΛΓΑ	έτ. «Ελεν»	39	2958	εις Πειραιά από 12 Μαΐου
ΟΛΓΑ	έτ. «Ολγα Σ.»	43	2372	άνεχ. Θεούτα 8 Αύγ. διά Αλεξάνδρειαν
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	άνεχ. Νέαν Ύρκην 21 Ιουλ. διά Κωνυτάντζαν
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερ.)	έτ. «Τρανσασταλάντικα»	53	17269	άνεχ. Βερμούδας 6 Αύγ. διά Νέαν Ύρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	έτ. «Εθσοίοι»	37	2312	άνεχ. Πόρτα ντε Μπούν 6 Αύγ. διά Αλεξάνδρειαν
ΟΜΑΛΑ	έτ. «Γκράτον»	69	10579	άνεχ. Σερί Αιλάντ 27 Ιουλ. διά Κόρυτον
ΟΜΗΡΟΣ	έτ. «Οιδάλα»	50	5593	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 12 Ιουλ.
ΟΝΕΣΤΙ	έτ. «Ντόρικι»	63	14111	έφθ. Μη. Αύρες 4 Αύγ.
ΟΝΗΣΙΩΣ	έτ. «Μερτεόρδιο»	47	1663	άνεχ. Θεούτα 30 Ιουλ. διά Λίμχαμν
ΟΝΤΡΥ	έτ. «Σολαρίς»	39	5235	διπλήθε Λίζαρντ 30 Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	Κ. Γράτος	45	7258	άνεχ. Γιέμπον 3 Αύγ. διά Ακαμπα
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Αστροκρεσίντο»	56	10529	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Αύγ.
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Αστρομπρίλλα»	57	9367	έφθ. Μιλαγουώκι 29 Ιουλ.
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Οριεντ Μάνιν Ήστ»	45	7787	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 2 Αύγ. διά Κό Σιχάνκ
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Αστρονάτο»	49	5584	άνεχ. Φριμάντη 5 Αύγ. διά Κολόμπο
ΟΣΕΑΝΙΚ ΟΥΛΥΣΣΕΣ Α' ΔΙΑΝΤ	έτ. «Ορφέως»	56	9942	έφθ. Μορμούγκαο 1 Αύγ.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ	έτ. «Πηγασος»	61	16522	έφθ. Νταϊρεν 28 Ιουλ.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ	έτ. «Οσεανίκ»	61	10996	άνεχ. Μπιμόντεν 5 Ιουλ. διά Ακαμπα
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	έτ. «Ασκελαίοις»	50	2529	έφθ. Μοντεβίδεος 5 Αύγ.
ΟΥΡΑΝΟΠΟΔΙΑΣ	έτ. «Ούλυσσες Σιππινύκ»	54	2731	άνεχ. Αμέρεραν 3 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΟΦΗΛΙΑ	έτ. «Αντικείλειο»	50	3187	έφθ. Σικαγό 26 Ιουλ.
Π. ΣΥΛΑΣ	έτ. «Βελντόρο»	63	15370	άνεχ. Μπορντώ 27 Ιουλ.
ΠΑΙΑΝ	Δ. Δραγώνας & Σία	49	1238	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΙΚΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Εδρον»	53	2204	άνεχ. Πόρτα Σουέτεγκχαμ 15 Ιουλ. διά Τοινβαγκτάο
ΠΑΚΑΛΑ	έτ. «Ριμνες»	47	2740	άνεχ. Σφάδ 6 Αύγ. διά Πόρτα ντε Μπούκ
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Ρεγιες»	60	9317	έφθ. Κόμπε 30 Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	έτ. «Μαρποσάνο»	58	23607	έφθ. Πόρτα ντε Μπούκ 4 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΟΥΡΛΑΙΝΗ	έτ. «Φιλιμπότε»	47	6749	έφθ. Γένοβαν 4 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΙΙ	έτ. «Πορτο Άλεγκρε»	56	16250	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 6 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΥΙΛΑΣ	έτ. «Αγγελάκης»	51	5170	έφθ. Κοστζακόλακος 2 Αύγ.
ΠΑΝΔΩΡΑ	έτ. «Γονιαντόρο»	44	7251	άνεχ. Νέαν Ύρκην 1 Αύγ. διά Μπουεναβεντούρα
ΠΑΝΟΣ	έτ. «Ακρε»	57	10508	έφθ. Κριστίνα 7 Αύγ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	έτ. «Τζενεραλ Μαρ. Εντερ.»	47	2576	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	Τσουρινόκης	39	2456	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΟΡΑΙΑ	N. Αλαφόσος	50	1012	έφθ. Ντακάρ 23 Ιουλ. διά Κίναν
ΠΑΡΑΛΟΣ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	άνεχ. Μαντράς 31 Ιουλ. διά Ποντίσερι (ΕΠΩ. ΔΙΑΛ.)
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΛΑΙΜΟΥ (δ.)	Π. Κουλούρης	47	1346	άνεχ. Βιλέσταντ 28 Ιουλ. διά Πόρταμουθ (ΗΠΑ)
ΠΑΡΙΣ	έτ. «Ριμνες»	50	7468	άνεχ. Ντουσούκ 12 Ιουλ. διά Γαλλίαν
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Αριρούντο»	47	2811	έφθ. Ειλάτ 3 Αύγ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΚΛΙΦ	έτ. «Ντά Κόστα»	45	4229	άνεχ. Αντεν 30 Ιουλ. διά Σουέζ
ΠΑΤΙΟΝΙΚ	έτ. «Πάρε Γιάσσα»	54	8033	άνεχ. Σεμαράγκ 20 Ιουλ. διά Αμέρεραν
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Αστροπρόπερο»	48	5146	άνεχ. Τσάλα 31 Ιουλ. διά Κολόμπο
η μεγαλύτερη πιό όργανωμένη έπιχειρησι	έτ. «Πονωραία»	39	4550	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 Ιουλ. διά Γουαμπόα
η μεγαλύτερη πιό όργανωμένη έπιχειρησι	έτ. «Μαρσαντόρα»	46	7205	άνεχ. Μαντράς 31 Ιουλ. διά Ποντίσερι (ΕΠΩ. ΔΙΑΛ.)
η μεγαλύτερη πιό όργανωμένη έπιχειρησι	έτ. «Γερυντίνα»	59	13205	άνεχ. Βιλέσταντ 28 Ιουλ. διά Πόρταμουθ (ΗΠΑ)
η μεγαλύτερη πιό όργανωμένη έπιχειρησι	έτ. Σαρλάς κ.λ.π.	54	2421	άνεχ. Ντουσούκ 6 Ιουλ. διά Τοινβαγκτάο
η μεγαλύτερη πιό όργανωμένη έπιχειρησι	έτ. «Κανέρο»	44	7371	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 2 Αύγ.
η μεγαλύτερη πιό όργανωμένη έπιχειρησι	έτ. «Αρμάντα II»	56	6155	έφθ. Ρόττερντα� 28 Ιουλ. διά Τοινβαγκτάο
η μεγαλύτερη πιό όργανωμένη έπιχειρησι	έτ. «Μουντιάλ»	56	8984	άνεχ. Αμβούργον 6 Αύγ.
η μεγαλύτερη πιό όργανωμένη έπιχειρησι	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	άνεχ. Αμβούργον 6 Αύγ.

ΕΦΟΔΙΑ & ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

σας έχετε στην Ελλάδα ή

ΑΝΤΩΝΙΑ ΔΗΣΑΤΛΑΣ Α.Ε.

η μεγαλύτερη πιό όργανωμένη έπιχειρησι

Τηλεφωνήστε

410.435
410.628

TELEX 21-465 ATMA GR.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.) ..	έτ. «Μάρες	65	34501	άνεκ. Πόρτ Τζεντιλ 3 Αύγ. διά Σταβάγκερ
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.) ..	Α. Χανδρίας	50	16259	άνεκ. Μαυρίκιον 2 Αύγ. διά Φρημάντλ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	Ν. Σ. Βαρδινογάληνης	51	15861	εἰς Ράς Σαντόντ 5 Αύγ.
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	έτ. «Χρυσοδαλάντου»	56	2399	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ.
ΠΕΛΛΑΣΓΟΣ	Μ. Μαρκαντώνακη & Υιοι	62	1190	έφθ. Μπιζέρτα 30 'Ιουλ.
ΠΕΛΙΑΣ	Χρ. Μ. Σαρήπης	47	1800	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΝΝΥ	έτ. «Πτετεύπε»	46	8590	άνεκ. Γιούκοχάμαν 3 Αύγ. δι' 'Οζάκαν
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. «Σάν Παντελεήμωνα»	41	3496	άνεκ. Θεούτα 27 'Ιουλ. διά Ντουάλα
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	έτ. «Πλανκόριτο»	59	23601	άνεκ. Αϊλ όφ Γκραιπν 28 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχαάρ
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (μικτόν)	έτ. «Φρανικόνα»	48	1594	έφθ. Γένοβαν 8 Αύγ.
ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	«Τρέιντ 'Αμπλάσαντερ»	55	17999	έφθ. Χάμπτον Ρόδες 6 Αύγ.
ΠΕΡΣΑ ΔΥΔΙΑ	έτ. «Περικλῆς»	56	20778	άνεκ. Σιγκαπούρνην ρόδες 21 'Ιουλ. διά Κίναν
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Ελπανά»	58	2608	άνεκ. Νιάς 'Αιλαντ 22 'Ιουλ. διά Μπόταν Μπαίν
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Μαρνάτο»	63	33462	έφθ. Ιμπρίχαν 1 Αύγ.
ΠΕΡΣΙΑΝ ΚΑΜΒΥΣΗΣ II	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	διπλή Μπρούνουπουτελ 28 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κανούπου»	56	15852	άνεκ. Μένα 'Αμπνταύλα 8 Αύγ. διά Χόρ άλ 'Αμάγια
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Μαριέρτα»	45	7643	εἰς Ντώρμπαν όπο 11 Νοεμ.
ΠΗΛΕΑΣ	έτ. Αχ. Χαλκούσης	58	20592	άνεκ. Πουύλο Μπουύκομ 2 Αύγ. δι' 'Οζάκαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Κανούπου»	57	11089	έφθ. Σιδηνεύ 7 Αύγ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πιλέας»	69	10100	έφθ. Μουρόραν 29 'Ιουλ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Τορκουατο»	61	10072	άνεκ. Χόγκ - Κόγκ 2 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Ζαδελ»	41	3307	άνεκ. Πειραιᾶ 29 'Ιουλ. διά Αύγούστον
ΠΙΣΤΙΣ	έτ. «Κομέρσιαλ Μαριτάιμ»	54	6154	άνεκ. Μπόκα Γκράντε (Φλ.) 31 'Ιουλ. δι' 'Ινδιαν
ΠΛΑΤΩΝ (δεξ.)	έτ. «Κύρκα»	43	1794	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Μαίνερρ»	50	10776	έφθ. Λένκορη 31 'Ιουλ.
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Κανούπου»	58	9603	έφθ. Μασάν 29 'Ιουλ.
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Μαρκομαντο»	63	10736	έφθ. Σακάι 30 'Ιουλ.
ΠΟΛΙΔ	έτ. «Κανούπους»	58	9603	έφθ. Πόρτ όφ Σπαιν 1 Αύγ.
ΠΟΛΙΔ	έτ. «Πλαναρά»	54	8825	έφθ. Τεργέστην 23 'Ιουλ.
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Κανούπους»	61	9956	έφθ. Μόζι 2 Αύγ.
ΠΟΛΥΔΥΡΑ	έτ. «Μαροίμα»	49	2755	άνεκ. Αιθέρπουλ 5 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΠΟΛΥΑΓΡΟΣ	έτ. «Ναόδα Στρόβιλη»	62	11135	έφθ. Κόμπη 1 Αύγ.
ΠΟΛΥΖΕΝΗ Κ.	έτ. «Ατάντα»	57	9797	έφθ. Χοδσίμα 30 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΑΡΕΑΔΗ	Στρ. «Ανδρέαδης»	43	14425	διπλή Παναμά 28 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδες
ΠΟΛΥΘΗΜΟΣ	έτ. «Πολύυφθημος»	47	8485	άνεκ. Ντώρμπαν 4 Αύγ. διά Τοιταγκόγκ
ΠΟΠΗ	έτ. «Οσεανγκουαΐνη»	38	2561	άνεκ. Μπ. Αύρες 5 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΠΟΣΣΕΙΔΩΝ	Παγκόσιος. Ναυτιλ. 'Ετ.	53	4085	ύπο παραλαβήν
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Μαριντάηλη»	65	20529	διπλή Παναμά 14 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Κωστογήνην»	30	4184	εἰς 'Αμπού Νταμπι όπο 30 'Ιουν.
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα»	64	40098	άνεκ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	Ίω. Λάτοπος	64	37304	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 8 Αύγ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «ΕΙΑ Ντοράντο»	55	13095	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 4 Αύγ. δι' 'Αρούμπαν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Σάμφια»	69	9070	εἰς Σάντερλαντ, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	άνεκ. Τζεμπέλη Ντανά 30 'Ιουν. διά Λιοσαβώνα
ΠΡΟΕΣΤΩΣ	έτ. «Πρεστών»	59	8494	έφθ. Στεττίνον 21 'Ιουλ.
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Κανούπους»	58	10996	εἰς Οζάκαν 7 Αύγ.
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13606	άνεκ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 4 Αύγ. δι' 'Αμβέρσαν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	έτ. «Προμιθεύς»	68	35491	άνεκ. Ρόττερνταμ 30 'Ιουλ. διά Πόρτ Καρτίε
ΠΡΟΟΔΟΣ	έτ. «Μαρπρίλιον»	51	2063	έφθ. Βενετίαν 4 Αύγ.
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	έτ. «Ναθιέρα Μαρίτιμα»	47	2307	διπλής Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διά Βενετίαν
ΠΡΟΣΩ	έτ. «Πρόδω»	68	34640	έφθ. Ταμπάτα 28 'Ιουλ.
ΠΡΟΤΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Μπάλκοπι»	56	9218	έφθ. Ντάριεν 31 'Ιουλ.
ΠΡΩΤΟΝ	Γ. Μανόπουλος	48	6771	αγκ. 'Αμβέρσον 6 Αύγ.
ΠΥΑΧΑΓΡΟΕΙΟΝ	Ραφ. Μελαχρινός & Υιοι	21	1515	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΩΔ (δ.)	Ίω. Λάτοπος	52	10224	άνεκ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ. διά Πόρτο Τόρρες
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	έτ. «Λαμία»	37	5910	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 18 'Ιουλ. διά Χοινκάγκ
ΡΑΛΛΙΑ	έτ. «Μπλαύ 'Ορίζων»	56	8267	ιδες «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ», ώς μετωνομάσθη
PANTHANT MENT	έτ. «Μαρεδάκτα»	46	3920	τεύ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ.
ΡΕΤΤΙΝΑ Δ. (δ.)	έτ. Κοοπερέιτικ 'Εντζίνιερς	54	1196	άνεκ. Σετούμπαλ 5 Αύγ. διά Ρουέν
ΡΕΥΓΜΝΟΝ	έτ. «Ναπιέρη»	54	12858	έφθ. Αιμέρσον 6 'Ιουλ.
ΡΕΝΑ	έτ. «Σωκράτη»	66	1127	άνεκ. Ντακάρ 7 Αύγ. διά Ρότσεστερ
ΡΙΟ ΝΤΡΟ	έλλην. ουμφέροντα	65	8902	άνεκ. Αιμέργυον 8 Αύγ. διά Δάντοικ
ΡΙΟ ΠΛΑΤΑ	έτ. «Ανεσίο»	55	7790	έφθ. Ντερμπουν 3 Αύγ.
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Μάρδαν»	55	8117	έφθ. Χυάλλα 28 'Ιουλ.
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Κενύ πολιν 4 Αύγ.
ΡΟΥΓΑ	έτ. «Τραπονπασίκι»	45	3855	άνεκ. Ανδίνον 6 Αύγ. διά Βρυττόν
ΡΟΥΓΑ	έτ. «Μπροκναφίλδο»	48	5487	άνεκ. Χόγκ - Κόγκ 18 'Ιουλ. διά Κριστούπαλ
ΡΟΥΓΑ Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλαδές»	60	19300	άνεκ. Ντακάρ 7 Αύγ. διά Περικόν Κόλπον
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμειώ»	56	21081	άνεκ. Σευάμπα 8 'Ιουλ. διά Ταϊβάν
ΣΑΓΚΑ	έτ. «Μαρκίος»	51	2464	έφθ. Αινδίνον 3 Αύγ.
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Άν. Καραδίας	45	7284	άνεκ. Τενερίφον 20 'Ιουλ. διά Κίναν
ΣΑΙΝΤ ΣΟΦΙΑ	Σ. Ροσδίλιος, έτ. «Ειρήνη»	56	1749	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ.
ΣΑΙΝΤ ΘΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Σαιντ Θωτείνη»	60	12160	έφθ. Άλεξανδρειαν 15 'Ιουλ.
ΣΑΙΛΑΜΙΝΙΑ	άδ. «Αγγελάκη & Σια»	47	1575	άνεκ. Κων (Κων) πολιν 27 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΣΑΙΛΑΜΙΣ (δεξ.)	έτ. «Μαϊψφαρ»	52	10081	άνεκ. Μην. Αύρες 25 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Σάμας»	66	17208	έπληση Μπρούνουπουτελ 3 Αύγ. διά Ροστόκ
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Μαριανέλα»	37	2409	έπληση Ντόρερ 13 'Ιουλ. διά Νοθοροσικούν
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	έτ. «Κατερίνα»	52	1786	έφθ. Βηρυττόν 4 Αύγ.
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Βαλερόζα»	58	9104	άνεκ. Μπάθουροφ (Ρ.Γ.) 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝΚΤ ΖΑΚΟΜΠ	έτ. «Γλυκού»	43	1595	ύπο παραλαβήν
ΣΑΝΝΥ ΛΑΙΗΝΤΥ	έτ. «Γλυκού»	53	6531	έφθ. Χοραδίσκο 1 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Σίππι. Ντεβελόπουντη»	57	10376	διπλής Ελλίδρον 11 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Σαντα 'Αλισια»	63	13841	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 18 'Ιουλ. διά Κίναν
ΣΑΝΤΑ ΑΝΘΟΥΣΑ	A. N. 'Αθανασιάδης	49	2681	έφθ. Γκρίλογκ 6 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σίππι. Ντεβελόπουντη»	58	10397	διπλής Κων(Κων) πολιν 31 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Κατάνι»	48	5957	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	A. N. 'Αθανασιάδης	20	1599	διπλής Ντόρερ 13 'Ιουλ. δι' 'Ελλάδα
ΣΑΝΤΑ ΚΡΟΥΖ	Γ. Φετούρης κ.λ.π.	36	1684	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΕ	έτ. «Σάντα Καικίλα»	60	8772	έφθ. Γένοβαν 29 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	A. N. 'Αθανασιάδης	44	2289	άνεκ. Βάλον 4 Αύγ. διά Κατάνια
ΣΑΝΤΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Σίππι. Ντεβελόπουντη»	58	10391	έφθ. Γιοκοσούκα 28 'Ιουλ.
ΣΑΡΩΝΙΣ	έλλην. ουμφέροντα	65	1123	διπλής Κων(Κων) πολιν 31 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΣΕΗΓΚΑΛ	έτ. «Αφοι Σιγάλα»	40	5360	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Σίγκαλ»	47	6507	διπλής Παναμά 18 'ουν. διά Σαΐγκον
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Πίουν. Μαριτ. 'Εντερεράτζ»	46	3921	διπλής Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΣΕΝΕΓΚΑΛ	έτ. «Κόπονους»	55	16241	άνεκ. Παγκαλάν Σουσού 28 'Ιουλ. διά Νεγκιού
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Αλφα II»	47	1835	άνεκ. Ρουέν 31 'Ιουλ. δι' "Απανα(Λάγκος
ΣΗΗΓΚΑΙΤ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	63	3098	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ.
ΣΗΗΓΚΑΖ	έτ. «Μαρέστε»	50	2837	άνεκ. Αντεν 4 Αύγ. διά Βομβάν
ΣΗΗΓΚΑΖ	έτ. «Εσονίλατ»	52	3256	άνεκ. Πόρτ ω Πρινς 25 'Ιουλ. διά Πουέρτο Κορτέζ
ΣΗΙΩΝΙΑ	έτ. «Φρίντονιμ»	68	10016	έφθ. Ταλκαχουάντο 27 'Ιουλ.
ΣΙΑΒΕΡ ΚΡΕΣΤ	έτ. «Σίλιθρος Κρέστο»	51	2691	άνεκ. Μασσαλίαν 5 Αύγ. διά Ταραγκόνα
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Μπράιτ Γκρίτικ Σκέδου»	45	5313	άνεκ. Πούλο Μπουύκομ 4 'ουν. διά Κίναν
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Αμάντα»	43	7275	άνεκ. Αντόντ 5 Αύγ.
ΣΙΜΣΜΕΤΑΛ	έτ. «Ζάντε»	69	12748	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 2 Αύγ. διά Ντουγκούν
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	έτ. «Τρονοδίλ & Νάθιγκα»	58	18287	διπλής Κων(Κων) πολιν 1 'Ιουλ.
ΣΙΣΟΥΛΑ	έτ. «Αριστείδης»	40	4499	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 5 'Ιουλ. διά Κίναν
ΣΙΟΝΟΣ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	62	3097	άνεκ. Αμδούργον 4 Αύγ. διά Ντράμμεν
ΣΙΚΙΝΟΣ	έτ. «Μαρδάνινα»	53	2340	έφθ. Τάμπα 4 Αύγ.
ΣΚΛΕΡΙΩΝ	έτ. «Καρδάνιαλιον»	69	9070	έφθ. Αλεξανδρειαν 13 'Ιουλ.
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Κόραλ»	48	3745	διπλής Γιβραλτάρ 31 'Ιουλ. διά Μη. "Αύρες
ΣΛΑΥΤ'Κ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Νορτένα»	55	2283	άνεκ. Λά Γκουλέτ 2 Αύγ.
ΣΟΛΩΝ	έτ. «Σήγκαλ»	54	3315	διπλής Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διά Γκρέτα
ΣΟΦΙΑ	έλλην. ουμφέροντα	54	1423	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ	έτ. Χρ. Σαρήπης & Σια	45	1598	άνεκ. Γουνήτο όπο 8 'ουν.
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έλλην. ουμφέροντα	43	2729	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ Α'ΙΛΑΝΤ	έτ. «Αμάκλιο»	62	14319	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 Αύγ.
	έτ. «Εντηθόρ»	47	5000	άνεκ. Καλκούτταν 31 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν

ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ ΣΗΜΑΝ	έτ. «Μαρδίγια»	50	9180	άνεκ. Ντακάρ 3 Αύγ. διά Κίναν
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπαρτο»	57	9460	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 27 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Ζάψυρ»	43	3327	άνεκ. Σάντος 26 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ. «Μαρφάμα»	54	12808	άνεκ. Κόπερ 2 Αύγ. διά Πύλων
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Λάτοπος»	26	5648	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΥΡΟΣ II (δ.)	έτ. «Μάρτζυ»	45	10375	διπλήθε Κων) πολὺ 30 'Ιουλ. διά Τουάφ
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Γαρουφαλιά»	68	26481	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 24 'Ιουλ. διά Τομπάτα
ΣΠΥΡΟΣ Δ.	Σπύρος Λάππς	40	2209	έφθ. Σπέτζια 2 Αύγ.
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Μ.	έτ. «Νίλοκαμ»	38	3304	διπλήθε Κων) πολὺ 21 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντινα»	56	8878	έφθ. Νουμέα 17 'Ιουλ.
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Ποσειδώνια»	56	8789	άνεκ. Μανίλαν 4 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Αστροβίθο»	44	7223	άνεκ. Όζάκαν 17 'Ιουλ. διά ΗΠΑ
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	έτ. «Σταύρος Σίππιγκ»	64	44726	άνεκ. Ράς Τανούρα 7 'Ιουλ. διά Αύγουστον
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	Σ. «Ελευθερίαδης»	49	8630	έφθ. Ραβένα 20 'Ιουλ.
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	Στ. Μάτας	45	4014	έφθ. Βομβάν 5 Αύγ.
ΣΤΕΛΛΑ ΠΟΛΛΑΡΙΣ	έτ. «Σουαρέδη»	59	10801	έφθ. Όζάκαν 30 'Ιουλ.
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	«Γενική» Α.Ε.	39	7401	έφθ. Ραβέναν 9 'Ιουλ.
ΣΥΜΦΩΝΙΑ	έτ. «Συμφωνία»	44	1732	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 25 'Ιουλ. 1968
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ	«Γιουν. Μαρ. Εντερράΐς»	52	2929	άνεκ. Πόρτο Τόρες 29 'Ιουλ. διά Ταρτούς
ΣΥΡΕΝ (δ.)	έτ. «Συρέν»	56	16392	ύπο παραλαβὴν
ΣΥΡΙΑΝΟΣ	έτ. «Τύχη»	54	6112	έφθ. Χαθρν 4 Αύγ.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Γκάζη»	53	1092	
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Βαλίντα»	46	7767	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 2 Αύγ. διά Τοινθαγκτᾶο
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ ΜΙΧΑΗΛ	Γκιγκιλινός - Καλκαίνας	36	1460	εἰς μεσογειακάς μεταφορᾶς
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Πολίνα Άρμαντρα»	48	815	έφθ. Πούλο Μπούκομ 14 'Ιουλ. διά Εύρωπην
ΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	56	20332	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 26 'Ιουλ. διά Κασσιούγκ
ΤΕΑ	Π. Βράγκος	39	1502	έφθ. Τάιν 30 'Ιουλ.
ΤΕΛΑΜΩΝ	έτ. «Σαντιλάνια»	49	5610	έφθ. Κολόμπο 6 Αύγ.
ΤΕΡΡΥ	έτ. «Πεντοπόρος»	56	9236	άνεκ. Ντακάρ 18 'Ιουλ. διά Σαγκάν
ΤΕΤΑ Μ (δ.)	έτ. «Αστρο Επίκο»	55	7798	άνεκ. Τάκανονδι 29 'Ιουλ. διά Μόμπιλ
ΤΕΤΗ Ν.	έτ. «Τέτα III»	60	19697	διπλήθε Κων) πολὺ 4 Αύγ.
ΤΖΑΚΑΡΑΝΤΑ	έτ. «Σημπερντ»	69	10009	άνεκ. Μουρούραν 31 'Ιουλ. διά Κασίμα
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ	Σ. Ν. Χαράκογλου κλπ.	53	1599	άνεκ. Σαδόνα 29 'Ιουλ. διά Αλεξάνδρειαν
ΤΖΕΛΕΠΗΣ	έτ. «Σύνεοις»	61	7558	άνεκ. Μαυρίκιον 1 Αύγ. διά Μακασάρ
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	«Άχ. Χαλκούπης	56	7989	άνεκ. Ιμμιγκάμ 28 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΤΖΕΝΗ	έτ. «Μούντιαλ»	65	47544	άνεκ. Λάς Πάλμας 23 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Πιθαγόρας»	59	9855	έφθ. Κείν Τάουν 18 'Ιουλ.
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΙΑΣ (δ.)	«Ρούμιστορ»	62	16563	άνεκ. Σαδάνιαν 28 'Ιουλ. διά Μπρέμερχαφεν
ΤΖΩΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Θεσ» νίκη	65	40043	άνεκ. Ράς Τανούρα 27 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρκερίτον»	56	21240	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. διά Μπόννυ
ΤΙΝΤΑΧΟΛ	έτ. «Βλασσόδεσσον»	53	12962	έφθ. Πειραιᾶ 24 'Ιουλ.
ΤΙΝΤΕΦΤΖΕΛ	έτ. «Θαλάξης»	43	4313	έφθ. Ντακάρ 2 Αύγ.
ΤΙΤΑΝ	Παπαχοήστου	47	1832	άνεκ. Χάρδην 3 Αύγ. διά Σικάγο
ΤΟΛΜΗ	έτ. «Τόλμη»	49	6971	άνεκ. Πειραιᾶ 2 Αύγ. διά Ραβέναν
ΤΟΛΜΗ	Μαρία Μελά κ.ά	54	1336	έφθ. Λουκέρκην 1 Αύγ.
ΤΟΥΛΑ Ν.	έτ. «Σπάσουφι	53	3411	έφθ. Νέαν Υόρκην 1 Αύγ.
ΤΟΥΛΑ ΞΥΛΑ	έτ. «Ετερνίτα»	56	8297	έφθ. Ταματάθε 20 'Ιουλ.
ΤΟΥΡΚΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	έφθ. Γένοβαν 3 Αύγ.
ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΑΝΤΟΡ	έτ. «Τρέιν Λάίν»	45	7635	έφθ. Κολόμπο 1 Αύγ.
ΤΡΕΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	έτ. «Τούνεν Λάίν»	45	7667	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδες 6 Αύγ.
ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Μέλα»	54	1336	εἰς μεσογειακάς μεταφορᾶς
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	έτ. «Ντάριον Φράιτερς»	65	15932	άνεκ. Βανκούμερ 17 'Ιουλ. διά Κίναν
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Πρόδιντενς»	48	11172	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΤΥΧΗ	έτ. «Αστροσίντ»	52	5410	άνεκ. Λίθερπουλ 2 Αύγ. διά δυτ. Αφρικήν
ΥΑΡΑΙΟΣ ΗΙΙ	Ραφαήλ - Μελαχροίνδης & Υιοι	38	5239	έφθ. Αλεξάνδρειαν 24 'Ιουλ.
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βίκιν Τριντερ»	59	23678	έφθ. Βίλεμπρουσαν 4 Αύγ.
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ	έτ. «Υπέρμαχος»	37	4298	έφθ. Γουαμόπα 4 Αύγ. (ΕΠΩΛΗΗΝ πρὸς ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΦΑΙΔΡΑ	έτ. «Μαρόδιο»	65	15597	άνεκ. Βρυττόν 10 'Ιουν. διά Νότ. Κίναν
ΦΑΙΗ	έτ. «Κόναβ»	46	1334	εἰς μεσογειακάς μεταφορᾶς
ΦΑΙΛΗΡΩΝ	έτ. «Φάλορν»	39	1880	άνεκ. Μαλάγα 24 'Ιουλ. διά Αλεξάνδρειαν
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	Πετσαγκούδακης & Τζαβάρας	22	3117	εἰς μεσογειακάς μεταφορᾶς
ΦΑΝΗ	Μουνδούσης	38	2564	έφθ. Πειραιᾶ 8 'Ιουλ.
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ	Β. Γιακουμόπουλος & Σίσ	44	1906	έφθ. Πειραιᾶ 1 Αύγ.
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙΚΣ	έτ. «Πλάτρος»	69	13100	εἰς Σάντερλαντ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΦΗΑΡΑΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα»	62	31830	άνεκ. Αμέρεραν 10 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΦΙΑΙΑ	έτ. «Επαννισιακή»	44	1596	άνεκ. Ρουέν 31 'Ιουλ. διά Ούλού
ΦΙΑΙΟΤΗΣ	έτ. «Φιλότροπς»	55	7566	άνεκ. Γιοκοχάμαν 20 'Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
ΦΙΑΤΡΙΚ	έτ. «Μωρήνη»	56	7541	άνεκ. Γιοκοχάμαν 20 'Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
ΦΙΝΕΑΙΤΥ	έτ. «Κέσσοποι»	51	2277	εἰς θέσιν 1.35 B 39.15 A 3 Αύγ. διά Σάντος
ΦΙΩΡΑ Ν.	έτ. «Διαπόρι»	54	3534	έφθ. Ναγκόνια 2 Αύγ.
ΦΙΩΡΙΝΤΑ	έτ. «Φλωριντάραμ»	49	3633	έφθ. Σάντος 4 Αύγ.
ΦΙΩΡΟΣ	έτ. «Αιωνίνων»	57	9950	άνεκ. Λός Αντζελες 2 Αύγ. διά Χιούστον
ΦΙΩΝΙΣ	έτ. «Κατερίνα»	69	11300	εἰς Σάντερλαντ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΦΙΡΕΔΑΝΝΕΡ	έτ. «Μαρούκιον»	43	5327	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 6 Αύγ. διά Παναρουκάν
ΦΙΡΑΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Ντίκτα»	37	3591	έφθ. Σαίν Μιχαέλε 1 Αύγ.
ΦΙΞΕΟΣ Α.	έτ. «Μάλγκρε»	47	1391	εἰς μεσογειακάς μεταφορᾶς
ΧΑΔΙΕΣ	Μ. Καποτάς κ.λ.π.	27	2448	άνεκ. Πειραιᾶ 30 'Ιουλ. διά Σπαλάτον
ΧΑΝΙΑ ΗΙΙ	Μαρκαντωνάκης	47	1209	εἰς μεσογειακάς μεταφορᾶς
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Άκιε»	60	9319	άνεκ. Χονδρούλον 25 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΧΑΡΑΥΓΗ (δ.)	Ι. Σ. Λάτοπος	44	11632	μετωνυμάσθιν «ΓΚΑΛΕΤΤΑ» σημαία Παναρά
ΧΑΡΙΕΤ	Παποκηποντρίου	50	9787	άνεκ. Τακοράντι 4 Αύγ.
ΧΑΡΙΛΑΟΣ (δ.)	έτ. «Σπικρός»	53	6518	όργει Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Σεπτ. 1968
ΧΑΡΙΠΟΤΖΕΛ	έτ. «Λλαζέο»	44	2675	άνεκ. Γιοκοχάμαν 31 'Ιουλ. διά Λός Ατζελες
ΧΕΡΜΑΝΟΣ	έτ. «Τράμπ Τάνκερς»	69	10000	άνεκ. Πειραιᾶ 27 Φεβρ. 1968
ΧΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ	έτ. «Φρίντονιον»	68	10121	άνεκ. Γιοκοχάμαν 31 'Ιουλ. διά Ντηπρότρι
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Οδηντού»	69	10000	άνεκ. Τερόντο 3 Αύγ. διά Ντηπρότρι
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	έτ. «Φρίντονιον»	67	10086	έφθ. Μάζι 1 Αύγ.
ΧΙΑΝ ΖΕΟΥΡ	έτ. «Φρίντονιον»	69	10100	διπλήθε Πανσιά 12 'Ιουλ.
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Φρίντονιον»	69	10100	άνεκ. Οερί Ρίθερς 31 'Ιουλ. διά Αλγερίου
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	έτ. «Φρίντονιον»	68	10121	έφθ. Σακάι 31 'Ιουλ.
ΧΙΑΝ ΣΕΥΛΑΡ	έτ. «Φρίντονιον»	68	10121	διπλήθε Θετανταίν «Λλαντ 7 Αύγ.
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	έτ. «Ασσοοίειντν Κόντ.»	69	10016	άνεκ. Ήμιθερσον 1 Αύγ. διά Βενετίαν
ΧΙΑΝ ΧΙΑΛ	έτ. «Φρίντονιον»	69	10100	εἰς Πάτον δέ Σπαινίου ὑπὸ 22 'Ιουν.
ΧΙΑΝΤΕ ΙΡΙΝΑ	έτ. «Νόσογκρηκι	44	2463	εἰς Πάτον δέ Σπαινίου ρόδες
ΧΙΑΝΤΕ ΜΑΝΙΤΑ	έτ. «Νόσογκρηκι	45	2464	έφθ. Πειραιᾶ ἀπὸ 15 'Ιουν.
ΧΙΟΣ	Α'Φοι Κοντού	44	1752	ρού. Δυνακέρκην 27 'Ιουλ.
ΧΙΟΣ ΜΡΕΛΑ	έτ. «Πάιονηρ Σίππιγκ»	53	8458	άνεκ. Μπαντάρο Μαχαδάρο 25 'Ιουλ. διά Ταϊταγκόγκ
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μαριθάντη	53	11310	άνεκ. Κιούστον 29 'Ιουλ. διά Αραύμπαν
ΧΙΟΗ (δ.)	έτ. «Μαγιά»	54	16194	διπλήθε Μπρούναμπουτελ 4 Αύγ. διά Ραβέναν
ΧΗΡΗΓΚΑΛ	έτ. «Χολγκαλί»	45	2886	εἰς μειονεικής μεταφορᾶς
ΧΡΥΣΑΥΓΗ	έλλ. συμφέροντα	46	1059	εἰς μεσογειακάς μεταφορᾶς
ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Κάναβ»	45	2096	εἰς μεσογειακάς μεταφορᾶς
ΥΠΙΣΤΙΝΑ Θ.	έτ. «Θωμάδ	52	1224	εἰς μεσογειακάς μεταφορᾶς
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	έτ. «Πλασιφιν Κορπ.»	69	28000	άνεκ. Αύγουστον 29 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδες
ΧΡΗΣΤΟΣ Σ.	Σ. Στογιάννης	45	2321	έφθ. Παράνιες 23 'Ιουλ.
ΧΡΥΣΟΣΠΗΓΗ	έτ. «Μπλούζ Σῆ»	45	4204	άνεκ. Χόκην 1 Αύγ. διά Σικανουκβίλ
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Οσεανίκα»	49	7526	άνεκ. Αύγουστον 19 'Ιουλ. διά Βομβάν
ΨΑΡΑ (δ.)	έτ. «Μαρκομέριον»	55	12534	άνεκ. Πούλο Σαμπού 30 'Ιουλ. διά Ντουμάτι
ΩΚΕΝΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Ωκεανομάχος»	55	9242	έφθ. Γένοβαν 1 Αύγ.

Τα ύπό ζενας σημαίας

ΑΒΙΑΝ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αβιάν»	43	7269	εἰς μεταφοράς Κίνας
ΑΒΙΣ ΟΡΝΙΣ (σημ. Γιβρ.)	(N.A.T.)	ετ. «Λεωπαρδός»	56	5403	έφθ. Παρανάγκουα 4 Αύγ.
ΑΓΑΠΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δάφνουσαρντ»	53	11417	άνεχ. Άμουνιν Μπαι 1 Αύγ. διά Φώλλα Ρίθερ
ΑΓΓΕΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αγγέλα»	52	3694	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 30 'Ιουλ. διά Πόρτ Λίμον
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάσιο»	56	12230	διπλής Παναμά 6 Αύγ. δι' Ειρηνικόν
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κυπαρισσία»	59	15660	άνεχ. Χώρ άλ 'Αμαγία 7 'Ιουλ. διά Λισσαβώνα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνδρας»	48	8482	έφθ. Καντζί 31 'Ιουλ. διά Παναμά
ΑΓΓΕΛΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τζένεραλ»	49	2179	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (πον.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2847	άνεχ. Άγναντ 1 Αύγ. διά Ντάρεν
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγία 'Ερυθιανή»	56	20153	εἰς Ρίο 'Ιανέριον ἀπό 23 Νοεμβρ.
ΑΓΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια»	47	4805	άνεχ. Σικανουσκίθι 21 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ακρωτήριο»	43	7157	έφθ. Πόρτ οφ Σπαϊν 22 'Ιουλ. διά Τεργέστην
ΑΓΓΙΑ ΣΚΕΛΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευελπία»	47	2531	άνεχ. Οζάκαν 30 'Ιουλ. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουαϊνθρέστ»	55	3799	έφθ. Γένοβαν 29 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρινίτι»	53	11010	άνεχ. Κάντικ 31 'Ιουλ. διά Τζάκοσονβιλ
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστοτέλης»	56	20140	έφθ. Λαθρίδης 30 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΑΓΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδάσταοις»	49	2358	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 28 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νικολάος»	53	11024	άνεχ. Βίλεμπαντ 27 'Ιουλ. διά Τζάκοσονβιλ
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Μποδογιάγκη»	55	3392	έφθ. Λαθρίδης 30 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδαμαντία»	53	13256	εἰς Νέαν 'Υόρκην ἀπό 2 'Ιουν. 1968
ΑΔΕΔ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστανέρα»	56	15881	άνεχ. Ρές Τανόύρα 24 'Ιουλ. διά Θορμόζαν
ΑΔΕΛΦΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Λιθέρα»	49	4930	άνεχ. Ντακάρ 29 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΑΕΛΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδελφοί»	50	11665	άνεχ. Οζάκαν 30 'Ιουλ. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΑΖΕΛΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	έφθ. Ρότερνταμ 27 'Ιουλ.
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ II (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδριτόριο»	47	7638	άνεχ. Ηλάνδαν 16 'Ιουλ. διά Πολωνίαν
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιδόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σηγουαΐνη»	49	4113	έφθ. Βενετίαν 18 'Ιουλ.
ΑΘΕΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανέτη»	67	48747	διπλής Κακέτο 3 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΑΘΗΝΑ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθερόης Μίννεραλς»	64	30682	άνεχ. Βιττόρια 22 'Ιουλ. διά Τομπάτα
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ήτ Μεντίτ»	68	16045	διπλής Παναμά 18 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	άνεχ. Κόρτον 3 Αύγ. διά Κουβάδιτ
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλόντικη»	54	19462	ενεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Αύγ. δι' Αρούμπαν
ΑΘΗΝΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράλ»	62	9814	έφθ. Γιοκοχάμαν 30 'Ιουλ.
ΑΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλας»	53	12023	άνεχ. Μόζι 30 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΙΓΑΙΟΣ ΧΟΟΥΠ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλκανη»	51	5678	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 Αύγ.
ΑΙΗΤΖΑΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίντζας»	56	1333	άνεχ. Πειραιᾶ 30 'Ιουλ. διά Σαρδηνίαν
ΑΙΘΑΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιμορ»	56	12405	άνεχ. Κάρδιφ 4 Αύγ. διά Σαρδηνίαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Νόστο Σῆν»	67	28774	άνεχ. Τομπάτα 19 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Προιμο»	58	10018	έφθ. Γιοκοχάμαν 1 Αύγ.
ΑΙΓΑΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Προιμο»	58	10018	άνεχ. Νούμαν 20 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλαντ Σίνη»	58	933	άνεχ. Βιττόρια 30 'Ιουλ. δι' Αλεξανδρειαν
ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Προιμο»	58	10020	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 5 Αύγ. δι' Αρούμπαν
ΑΙΓΑΙΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίντα»	55	21584	εἰς Ρίο 'Ιανέριον ἀπό 26 'Ιουν.
ΑΙΣΩΠΟΣ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίνηνωρι	52	11292	έφθ. Αγ. Βικέντιον 6 Αύγ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ακούσιλαν	57	8184	άνεχ. Χουάκο 19 'Ιουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιροποντ»	67	32644	άνεχ. Αμέρερσαν 3 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φρέτερες Τρονον»	56	8835	άνεχ. Βιττόρια 21 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΟΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Κάρριερ»	66	22362	διπλής Παναμά 12 'Ιουλ. διά Τοιμπάτα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκη»	66	22362	διπλής Παναμά 3 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανγουαίνης Κάρριερες	65	18452	έφθ. Σάντος 28 'Ιουλ.
ΑΙΚΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Φάν - Ήτ»	43	8434	άνεχ. Μπ. Αύρες 1 Αύγ. δι' Αμέρερσαν
ΑΚΜΑΙΟΝ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντίνωρο»	49	11010	έφθ. Κάντιλα 16 'Ιουλ.
ΑΚΜΠΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ταύρος»	58	9199	άνεχ. Κόρμπι 1 Αύγ.
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	έφθ. Τομπάτα 29 'Ιουλ.
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	διπλής Παναμά 24 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΚΟΥΑΚΡΕΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	έφθ. Κόρμπι 1 Αύγ.
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	67	25168	έφθ. Κείστον 3 Αύγ.
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	έφθ. Εσκανάμα 26 'Ιουλ.
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	68	25168	άνεχ. Τομπάτα 31 'Ιουλ. δι' Η.Π.Α.
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΟ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	68	25155	άνεχ. Μιόύπερτ 4 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΚΟΥ-ΓΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Άλταρί»	57	8889	έφθ. Μορμουγάκη 31 'Ιουλ.
ΑΚΡΟΓΙΑΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλιάντο»	49	2990	έφθ. Κείστον 26 'Ιουλ.
ΑΚΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μελτέμι»	43	7224	άνεχ. Αγύούσταν 9 'Ιουλ. διά Τόκιον
ΑΚΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίκουελ»	54	11738	έφθ. Φιλαδέλφειαν 2 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Θράύτερς»	67	14845	άνεχ. Τολκέσουανδο 27 'Ιουλ. διά Γκουαγιακάν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέλι»	58	10499	έφθ. Ιεσσερκρές 23 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμηπρίανη»	56	20926	διπλής Καρδιάτηρ 4 Αύγ. δι' Ιμπιγκαμ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλις»	68	44646	άνεχ. Μένα Ακμαντί 24 'Ιουλ. διά Κασιοιαύνηκ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ζ. (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταρόδσα»	55	12376	έφθ. Μανίλα 26 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΜΑΡ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνορέτενο»	45	3605	άνεχ. Αμέρογυρον 6 Αύγ. δι' Λύγούσταν
ΑΛΕΞΑΦΑΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερχαλίετο»	43	3605	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 30 'Ιουλ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλιάκμων»	68	16475	άνεχ. Ντάρμπαν 25 Σεπτ.
ΑΛΙΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλις»	44	7189	έφθ. Καρθαγένην 27 'Ιουλ.
ΑΛΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καστλ»	55	11971	άνεχ. Αμέρογυρον 6 Αύγ. δι' Λύγούσταν
ΑΛΛΕΙΚΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιασιφίκ Μαρ. Κάρριερες»	67	46401	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 30 'Ιουλ.
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τενάκας»	57	27985	άνεχ. Ηλαπιαρίσιο 4 Αύγ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΛΜΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα Σ.»	41	6585	έφθ. Σεπτεμβρίου 31 'Ιουλ.
ΑΛΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εθεροκλέιντς»	66	15560	άνεχ. Σουκουνίαντα 19 'Ιουλ. διά Μπαλμπό
ΑΛΜΠΑΚΡΟΥΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόρφορτ»	54	12607	άνεχ. Ηλαπιαρίσιο 20 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΛΜΠΑΝΑΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φίτζιδού»	58	13023	έφθ. Καρδιάτηρ 29 'Ιουλ. διά Κορούνα
ΑΛΜΠΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρετραμάρ»	54	13145	έφθ. Σάντος 4 Αύγ. διά Παρανάγκουα
ΑΛΜΠΑΝΤΟΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ακενάγκουα»	44	7276	άνεχ. Ντάρμπαν 1 Αύγ. δι' Η.Π.Α.
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καύτος Χόρνος»	43	7204	έφθ. Ηλαπιαρίσιο 4 Αύγ. διά Παρανάγκουα
ΑΛΜΠΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ουρανός»	43	7260	έφθ. Σάντος 4 Αύγ. διά Παρανάγκουα
ΑΛΜΠΙΝΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οντάβενπορτ»	69	15800	άνεχ. Ντάρμπαν 5 Αύγ. δι' Η.Π.Α.
ΑΛΜΠΟΥΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλαδούρο»	44	7270	έφθ. Πόστ ντ Μπούκ 5 Αύγ.
ΑΛΜΠΟΥΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλντα»	42	7289	έφθ. Α' Αδάναν 5 Αύγ.
ΑΛΠΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλπα»	43	6437	έφθ. Μοντεβίδεο 5 Αύγ.
ΑΛΠΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	41	7368	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 Αύγ.
ΑΜΕΡΦΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμέρικαν Κομπιούστερ»	53	11706	έφθ. Κέιτ Τάουν 12 'Ιουλ. διά Γκουαρίρα
ΑΜΟΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ειαντάρο»	61	14073	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 31 'Ιουλ. διά Ραβένα
ΑΜΠΟΥΡΙΑ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανούατράς»	50	10608	άνεχ. Γουείπα 29 'Ιουλ. διά Μπακάρ
ΑΜΦΙΘΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τραπουίς & Φρεύτικη»	39	5171	άνεχ. Ντώρμπαν 2 Αύγ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλε Χερμόζα»	66	23571	έφθ. Νιούκαστλ (Άνθετρ.) 6 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V.	(N.A.T.)	έτ. «Ρεγγίνα»	69	15869	διπλής Παναμά 20 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΑΝΔΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άρνανία»	53	4577	άνεχ. Λισσαθώνα 4 Αύγ. διά Λα Γκουάριρα
ΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαοίστα»	65	15597	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 31 'Ιουλ. διά Ραβένα
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικη»	67	21423	άνεχ. Γουείπα 29 'Ιουλ. διά Μπακάρ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοντάντερ»	53	19125	άνεχ. Ντώρμπαν 2 Αύγ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικη»	68	21426	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικη»	68	21420	άνεχ. Κούρε 14 'Ιουλ. δι' Αύστραλιαν
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρο»	63	33375	διπλής Παναμά 26 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν
ΑΝΘΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδων»	43	10582	άνεχ. Σιγκαπούρη 2 Αύγ. διά Ντουμπάν
ΑΝΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρία της Λαύρδης»	43	7314	έφθ. Α' Αδάναν 1 Αύγ.
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλητράντο»	57	25441	άνεχ. Σιγκαπούρη 2 Αύγ. διά Παρανάγκουα
ΑΝΝΙΤΕΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτα»	65	19578	έφθ. Ρότερνταμ 7 Αύγ.
ΑΝΝΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικό συμμερόντα	49	2149	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 31 'Ιουλ. διά Παρανάγκουα
ΑΝΣΟΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρό Ν. Κ.»	59	20417	έφθ. Σάροξ 26 'Ιουλ. δι' Αρζέβ

ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτζένιο»	66	15597	άνεχ. Γιοκοχάμαν 31 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΑΝΤΙΓΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	63	14048	έφθ. Νιούκαστλ (Άγγλ.) 2 Αύγ.
ΑΝΤΟΡΕΣΙΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμ»	57	22130	διπλήθε Γιβραλτάρ 11 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης»	48	6259	διπλήθε Ντόρεβ 31 'Ιουλ. διά Σάντος
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ	(N.A.T.)	«Σάουθ Ήτ' Ατλάντικ»	63	15985	διπλήθε Παναμά 25 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΑΝΤΩΝΥ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντόρο»	57	10888	έφθ. Κόμπε 1 Αύγ.
ΑΝΥΤΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωρ»	55	11148	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ.
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 4 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΠΟΛΛΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλων»	68	27989	έφθ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 1 Αύγ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμνία»	44	7229	έφθ. Μπάραν 30 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπίνια»	63	32958	άνεχ. Μένα Αχμαντί 21 'Ιουλ. διά Χάδρην
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Νικοπολίς»	45	3599	έφθ. Ταμπικο 30 'Ιουλ.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Απόστολος»	40	1280	έφθ. Άμπου Νταμπι 31 'Ιουλ.
ΑΠΟΣΤΩ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	48	3901	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουλ.
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκούδης»	56	10180	άνεχ. Βοστώνη 31 'Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
ΑΡΑΓΚΟΝ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμερίτο»	43	7201	διπλήθε Κωνί(πολι) 29 'Ιουν. διά Κωνοταντζαν
ΑΡΑΜΙΣ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πίναρές»	45	2933	άνεχ. Λεγκόρη 9 'Ιουλ. διά Δυρράχιον
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιουνίτας»	35	4965	άνεχ. Λονδίνον 6 Αύγ. διά Βεντσπίλς
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλεζ»	64	28313	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουλ. διά Μένα Αχμαντί
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέποτουν»	68	24894	διπλήθε Παναμά 2 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΕΤΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρετή»	42	7176	έφθ. Λονδίνον 3 Αύγ.
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	45	4578	έφθ. Ντάρμπαν 30 'Ιουλ.
ΑΡΘΟΥΡΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσιέλο»	58	16258	άνεχ. Ντακάρ 22 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΑΡΙΑ (σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασπροβαλέντο»	47	5059	έφθ. Άδαναν 28 'Ιουλ.
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Αμαρίλλο»	62	25211	άνεχ. Τενερίφην 24 'Ιουλ. διά Μένα Αχμαντί
ΑΡΙΕΤΤΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριέττα»	64	35263	άνεχ. Φωλεν 28 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΑΡΙΜΑΘΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κέπι Χόρν»	48	2905	άνεχ. Ταλκαχούάνα 31 'Ιουλ. διά Μη. Αύρες
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αριάς»	63	28029	διπλήθε Βακαγιάμα 17 'Ιουλ. διά Πόρτ Σαλαζάρ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	37	4635	άνεχ. Ούσαντ 30 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντες»	35	992	άνεχ. Ντακάρ 26 'Ιουλ. διά Δυρράχιον
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ II (π.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	43	2909	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέξ»	38	10280	άνεχ. Κόμπε 1 Αύγ. διά Τζακάρτα
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτη Γκάζι»	45	4693	άνεχ. Βαρκελώνην 26 'Ιουλ. δι' Αρέζεβ
ΑΡΙΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	38	3570	άνεχ. Άδαναν 7 'Ιουν. διά Ματαντζας (Κούβα)
ΑΡΚΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Εκπλόρερ»	68	39617	έφθ. Χαϊπτον ρόδς 2 Αύγ.
ΑΡΜΑΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	46	5089	άνεχ. Χάρκο 11 Αύγ.
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σκρέοτ»	67	45376	άνεχ. Βαρκελώνην 26 'Ιουλ. διά Μπατάνων
ΑΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρο»	58	7906	διπλήθε Κωνί(πολι) 6 'Ιουλ. διά Πότι
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλουάνα»	54	1960	άνεχ. Τζιμπούτη 19 'Ιουν. διά Ράς Σουκείρ
ΑΡΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντοσουν»	48	11379	άνεχ. Πρόδιντενς 21 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Αρτα»	56	1749	έφθ. Χαϊπάνα 27 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΣΕΡ	(N.A.T.)	«Οδροποίη Μπόλκ Κάρριερς	64	18000	άνεχ. Αμέρεον 11 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρχιμπότης»	52	8010	διπλήθε Μπρούνουμπούτελ 31 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΑΣΗΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπουρν»	60	12287	άνεχ. Πόρτ Ντιάν 25 'Ιουλ. διά Τανζιούγκ Ούμπαν
ΑΣΜΠΟΥΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Θηρά»	55	10414	άνεχ. Λάς Πάλμας 31 'Ιουλ. διά Ταϊθάν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομαρίνη	53	13415	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 25 'Ιουλ. διά Σπέτζια
ΑΣΤΕΡ!	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρος»	49	8525	έφθ. Μιζουρίμα 1 Αύγ.
ΑΣΤΕΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρος»	50	7633	άνεχ. Σεβάννων 24 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεφύρο»	63	33375	άνεχ. Βακαγιάμα 22 'Ιουλ. δι' Αμέρεον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον»	58	12624	άνεχ. Γενόβαν 4 Αύγ. διά Μασσαλίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνινθερ»	60	21144	άνεχ. Σουάμπα 2 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπεροφ»	49	17325	άνεχ. Ντάρμπαν 5 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ Θαίνανόνι»	64	31716	άνεχ. Φωλεν 23 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ουεστ Ατλαντικ»	63	15977	έφθ. Μαντράς ρόδς 1 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΤΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίγκικ»	57	25172	άνεχ. Σέτε 4 Αύγ. διά Ράς Λανούψ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κούνη»	57	24813	άνεχ. Σέτε 4 Αύγ. διά Ράς Λανούψ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊντυ»	55	12985	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 18 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόρντη»	53	11322	άνεχ. Λάς Πάλμας 19 'Ιουλ. διά Μένα Αχμαντί
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκες»	68	41000	άνεχ. Κέιπ Τάουν 26 'Ιουλ. διά Αχμαντί
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτσιόνες	68	40950	έφθ. Κάντλα 4 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑ'ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μερμαϊντη»	54	16027	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ. διά Χάρηκ «Αίλαντ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Μόναρκ»	68	48935	άνεχ. Καράκας Μπλα 4 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρον»	53	12696	άνεχ. Μπλα 30 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονες»	53	12712	έφθ. Ρίθερ Μέρσεν 7 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονετ»	52	11524	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Λέγκορν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρίζι»	63	15985	άνεχ. Χάρηκ «Αίλαντ 31 'Ιουλ. δι' Ασσάμπη
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΐΤ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναΐτ»	56	14839	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 18 'Ιουλ. διά Ράς Λανούψ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιούκ»	52	10930	άνεχ. Σιγκαπούρην 26 'Ιουλ. διά Ράς Λανούψ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριούετ»	64	39066	άνεχ. Σιγκαπούρην 26 'Ιουλ. διά Ράς Λανούψ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκ Πρίνες»	66	40884	άνεχ. Σιγκαπούρην 26 'Ιουλ. διά Ράς Λανούψ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (N.A.T.)	έτ. «Σάν»	57	10189	άνεχ. Κέιπ Τάουν 3 Αύγ. διά Πόρτ Αλφρεντ	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΗΗΜ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνπηημ»	58	10139	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 4 Αύγ. δι' Ινδίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΐΖ'	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Σάνραιζ»	58	10077	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχρέ) 16 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ»	56	10087	έφθ. Κάντλα 4 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΜΠΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ήτ' Ατλαντικ»	64	15977	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΘΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Θάλκον»	59	10505	έφθ. Καλκούτταν 31 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΘΙΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Θιούρυ»	60	10505	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχρέ) 24 'Ιουν. διά Μαντράς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΘΡΗΝΤΟΜ	(N.A.T.)	έτ. «Θρηντομ Σίππιγκ»	62	10522	έφθ. Μιλάνουκι 2 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΔΜΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Χέλδμσαν»	69	16475	άνεχ. Χακοδάπτην υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Χέρδο»	69	16457	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 5 Αύγ. διά Φιλιππίνες
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΟΡΑΐΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Χοράϊζον»	69	16457	έφθ. Κόμπε 3 Αύγ.
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπαρότρες»	67	45321	άνεχ. Ράς Τανούρα 26 'Ιουλ. διά Θάλευ
ΑΤΡΑΣ (Κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακανίας»	51	8867	έφθ. Βενετίαν 26 'Ιουλ.
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπιθερ»	56	10312	έφθ. Σεβίλην 1 Αύγ.
ΑΥΣΤΕΡΑΙΙΣ (ύπερωκ. παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανία»	40	26315	άνεχ. Σαύδα 5 Αύγ. διά Σαουθάμπτον
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απόστολος Ανδρέας»	56	8136	έφθ. Μάλταν 2 Αύγ.
ΑΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706	έφθ. Αδίλες 29 'Ιουλ.
ΑΧΑΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραγκουίλα»	50	5455	άνεχ. Ντάρμπαν 31 'Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
ΑΧΙΛΛΕΤ (λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλετ»	41	5281	έφθ. Αμπιτζάν 28 'Ιουλ.
ΒΑΡΔΙΑΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κερατέα»	33	5432	άνεχ. Καντή 5 Αύγ. διά Ροζάριο
ΒΑΣΙΛΕΙΑ (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλεαράμπαιπ»	55	979	άνεχ. Λεμεσόδ 3 Αύγ. διά Σόρεχαμ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο»	44	7192	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχρέ) 4 Αύγ. διά Γαλλίαν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Νουέστρο»	55	10825	άνεχ. Μπαχρέιν 1 Αύγ. διά Κολόμπο
ΒΕΓΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούκον»	51	10671	άνεχ. Αλέργειν 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βένουσ»	48	15794	έφθ. Αρούπανα 30 'Ιουλ.
ΒΕΝΟΥΣ ΒΙΚΤΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Βένουσ»	53	12897	άνεχ. Γιοκοκάμαν 3 Αύγ.
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγνήρο»	45	7666	έφθ. Βαναμά 31 'Ιουλ.
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βεντσούρα»	60	3068	άνεχ. Τακοράντι 4 Αύγ.
ΒΕΡΙΤΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρα»	43	6490	άνεχ. Σαιντ Μιχαέλς 28 'Ιουν. διά Μπαραγκουίλα
ΒΙΚΤΟΡΙΞ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πράντο»	49	1592	έφθ. Μπεντί 19 'Ιουλ.
ΒΙΚΤΟΡΙΑ Ι	(N.A.T.)	έτ. «Πρόντο»	57	9156	άνεχ. Περισσά 2 Αύγ. διά Γένοβαν
BINKY	(N.A.T.)	έτ. «Αμικούς»	43	15288	έφθ. Κάντλα 30 'Ιουλ.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριον Τρανόδο»	58	27372	άνεχ. Περισσά 31 'Ιουλ.
ΒΙΡΓΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιγκάσ»	58	11625	άνεχ. Γάνδον 1 Αύγ. διά Νέαν Υόρκην
ΒΙΡΤΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πριμπούλα»	68	31093	άνεχ. Ρόττερνταμ 31 'Ιουλ.
ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόσσα»	53	5608	άνεχ. Λομπίτο 1 Αύγ. διά Πουάντ Νουάρ
ΒΡΑΧΟΣ (παν.)	(N.A.T.)				

ΓΑΛΑΤΕΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αντερζι	56	9462	έφθ. Βικτώρια (Β.Κ.) 1 Αύγ.
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μολινάρε	47	2094	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΓΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλαλ	55	9462	έφθ. Λιθέρπουλ 21 'Ιουλ.
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρδριατικ	63	30650	άνεχ. Μίδδλεσορπωρ 25 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κορδονίου	48	1911	έφθ. Γένοβαν 2 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρανκονία	66	30647	άνεχ. Χάργκ Άιλαντ 29 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	58	9483	έφθ. Άθαναν 29 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική ΟΙΔΑ	54	18790	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 29 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΡΩΗΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφα	67	15414	άνεχ. Γιοκοχάμαν 16 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΓΙΑΛΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γαλλιά	53	1817	άνεχ. Αμερέρνταμ 25 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκολτγουντί	31	2841	άνεχ. Καλαί 31 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθανός)	(N.A.T.)	έτ. «Αιτζιάνη	41	5270	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 16 'Ιουλ. διά Τσινθαγκτάο
ΓΙΑΝΝΗΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιαννηνή	44	7150	είς θέσιν 3 Β - 91 Α 4 Αύγ. διά Χαιφάνγκ
ΓΙΑΝΝΕΥΔΑΣ (Λιθανός)	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε	39	10051	έφθ. Μισούμι 31 'Ιουλ.
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια	40	7188	άνεχ. Αμέρερσαν 4 Αύγ. διά Βενετίαν
ΓΙΟΥΝΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. Γιουναΐτεντ Σίπ.	58	12035	άνεχ. Ταύρτοιλ 6 Αύγ. διά Γλασκώδην
ΓΚΕΜ (σελ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκούρια	52	10381	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 Αύγ.
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ	63	30650	άνεχ. Γένοβαν 30 'Ιουλ. διά Τομπρούκ
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΠΤΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εσπίη	60	8337	άνεχ. Μπόκα Γκράντε 4 Αύγ. διά Μανδανίλο
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο	67	48747	άνεχ. Πόρτ Καρτίε 4 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΚΟΛΝΤ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανή	44	11873	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 8 'Ιουλ.
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακουίλα	59	23084	έφθ. Γιοκαίσι 30 'Ιουλ.
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμημι	59	15397	διπλής «Εσκουμίνς 30 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντεν	39	6281	άνεχ. Σιμότονο 31 'Ιουλ. διά Σεμαράγκ
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΡΕΪΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντρέϊκ	50	15798	άνεχ. Λός 'Αντζελες 4 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντεν Τσόλις	68	10397	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 1 Αύγ.
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορινθίαν	57	21851	έφθ. Βρινθόποιον 25 'Ιουλ.
ΓΚΟΥΝΤΕΟΛΕΝ ΑΓΓΛ	(N.A.T.)	έτ. «Μίντον	69	499	άνεχ. Βερμούδας 5 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΗΘ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολωνή	45	3941	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 29 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΓΚΟΥΝΤΓΟΥΓΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντγουγά	49	1396	έφθ. Ρότερνταμ 13 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΣΙΑΝ ΑΓΓΛ	(N.A.T.)	έτ. «Βίλε Νόδα	57	8881	διπλής Παναμά 8 'Ιουλ. διά Μουροράν
ΓΚΡΑΙΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ολινίρες	57	9411	άνεχ. Βανκούμερη 23 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΚΡΑΤΣΙΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ξερακρούζ	50	6638	έφθ. Αιμέρερσαν 7 Αύγ.
ΓΚΡΗΝ ΝΤΡΑΓΚΟΝ (Σορ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάσσου Πενίνονσουλαρη	58	4211	έφθ. Χιροκάτα 28 'Ιουλ.
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βόδηρ	64	15282	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 Αύγ.
ΓΛΑΥΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γλαύκος	68	16475	έφθ. Χιούστον 3 Αύγ.
ΓΛΑΥΦΑΔΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γλαύφαδα	44	7244	άνεχ. Ντωρμπαν 29 'Ιουλ. διά Κόντινεντ
ΓΟΡΓΟΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γοργόνα	53	21577	διπλής Παναμά 5 Αύγ.
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΓ'ΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανική	45	7648	άνεχ. Ντωρμπαν 6 Αύγ.
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝΗ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρμασούντη	43	14313	έφθ. Βοστόνην 3 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΝΤΗΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλεψη	57	26032	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόλολευ	52	20667	διπλής Γιβραλτάρ 6 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντεν	57	14353	έφθ. Μοντεβίδεο 31 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζέντρου	55	27278	άνεχ. Γουστερνηροπ 1 Αύγ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΤΙΝΤΑΝΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Τζέροχαμ	55	27278	άνεχ. Ράς Τανούρα 17 'Ιουλ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρμαζέη	55	25317	άνεχ. Χονολουλού 31 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΝΤ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Φέντονη	54	27278	άνεχ. Χονολουλού 30 'Ιουλ. διά Χονολουλού
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙ Ι.Σ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνική	54	27277	έφθ. Μπλιμπάν 6 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΑΙΡ Ζ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα	53	21284	άνεχ. Ντωρμπαν 30 'Ιουλ. διά Πουάντ Νουάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΣΠΑΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ομιλλοί	62	11971	έφθ. Βοστόνην 3 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΕΣΙΟΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Κάνε	57	25489	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινγκοτ	57	25490	διπλής Γιβραλτάρ 6 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΙΖΕΝΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Κέλος	57	25357	έφθ. Μοντεβίδεο 31 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΕΝΤΕΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιμογένης	57	26031	άνεχ. Σλάγκεν 31 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΟΛΟΥΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάνκοι	57	26031	διπλής Μίλφορντ Χάφεν 3 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζουμπιλῆνη	58	25222	άνεχ. Σπέτζια 21 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχοάκα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙΝΤΝΕΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ντράμποντ	69	41477	άνεχ. Φίλαδελφειαν 29 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Θώρω	50	18802	άνεχ. Γκλαντούτούν 31 'Ιουλ. διά Ναυκασάκι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Λύσσανδρος	49	18802	διπλής Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. διά Μονρόβια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γούντεντην	50	25360	άνεχ. Αιμούριον 11 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχοάκη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑΤ'ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Πινελόπη	49	18802	άνεχ. Σπέτζια 21 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχοάκη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανία	50	18802	άνεχ. Σπέτζια 22 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα	49	25350	άνεχ. Γκλαντούτούν 30 'Ιουλ. διά Ναυκασάκι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντίνια	49	18802	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 27 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλεντ Μπάννερ	58	20545	διπλής Γιβραλτάρ 30 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκρων	57	27902	είς θέσιν 42.22 Β - 19.10 Δ 29 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλλένης	57	20533	έφθ. Χάμπον 6 Αύγ. διά Ειδονυμασθ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άγκατέ	67	22549	άνεχ. Πειραιά 3 Αύγ. διά Πόιντ Σέντραλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάποικορν	67	23064	έφθ. Πόρτ Κέμπελ 2 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέισοπερ	68	22513	άνεχ. Φουκουγιάμα 28 'Ιουλ. διά Νιούκαστλ (Άνστρ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπρα	68	23064	άνεχ. Σίδνευ 30 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένινι	67	23064	άνεχ. Νταμπέρε 30 'Ιουλ. διά Κόρπη 22 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΙΠΑΙΤΙ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέντην	67	22549	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΟΥΑΖΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλεντ Ντέιλι	52	15729	άνεχ. Κόρπη 29 'Ιουλ. διά Πούλο Μπούκου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΐ'ΙΑ'	(N.A.T.)	έτ. «Τιούντορ	53	12843	είς θέσιν 52.25 Β - 20.7 Δ 5 Αύγ. διά Τέρφ Πόιντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτον	58	11201	έφθ. Πειραιά 2 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΟΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ούσσας	55	20165	διπλής Κίγκυοντας 4 Αύγ. διά Φρηπορτ (Μπαχ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΣΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιουσθένη	58	11200	είς ταξίδια Κίνας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΑΔ	(N.A.T.)	έτ. «Βενγκό Σ.	58	25888	είς Βράνων από 15 Αύγ. 1967
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάνοερ Σ.	54	20864	άνεχ. Λοντόντερε 4 Αύγ. διά Πάρτιγκτων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελάνερ	64	47344	όργανο Πειραιά από 21 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντίλικον	65	49437	άνεχ. Τάσσαραλ 26 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια	56	10180	έφθ. Φάδερος 5 Αύγ.
ΓΡΑΝΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κλίμινος	50	3364	άνεχ. Νταμπάρε 26 'Ιουλ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούτερε Μέρη	18	1545	έφθ. Σλάγκεν 17 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΔΑΙΑΝΑ ΔΑΙΑΝΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. Κοντίνενταλ & Μεντίτερο	53	12705	άνεχ. Λοντόντερε 22 'Ιουλ. διά Σασσάντρα
ΔΑΙΑΝΑ ΔΑΙΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Βένκεντορη	54	11747	έφθ. Κοσιοί 31 'Ιουλ. διά Κουδάτη
ΔΑΙΑΝΗ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οδερόπις Μίνεραλς	63	13289	άνεχ. Γκότεμπουργκ 30 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΔΑΙΔΑΙΟΙ ΔΑΙΔΑΙΟΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Λελέφοι	68	9528	έφθ. Φόδς 5 Αύγ.
ΔΑΙΔΑΙΟΙ ΔΑΙΔΑΙΟΝΑ Ρ.	(N.A.T.)	έτ. «Τροσανδύκο	53	5579	άνεχ. Κίγκυοντας 4 Αύγ. διά Φρηπορτ (Μπαχ.)
ΔΑΙΔΑΙΟΙ ΔΑΙΔΑΙΟΝΑ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Τρίανον	52	3695	είς θέσιν 4 Αύγ.
ΔΑΙΔΑΙΟΙ ΔΑΙΔΑΙΟΝΑ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Άλμας	52	12523	έφθ. Τάμπα 31 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν
ΔΑΙΔΑΙΟΙ ΔΑΙΔΑΙΟΝΑ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Κίκνος	64	17487	έφθ. Κομώ Μπαίν 3 Αύγ.
ΔΑΙΔΑΙΟΙ ΔΑΙΔΑΙΟΝΑ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Κνωσσός	58	8122	άνεχ. Λονδίνον 6 Αύγ.
ΔΑΙΔΑΙΟΙ ΔΑΙΔΑΙΟΝΑ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Λωροίες	58	6331	έφθ. Καρδάτι 3 Αύγ.
ΔΑΙΔΑΙΟΙ ΔΑΙΔΑΙΟΝΑ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Λιωρίς	54	6042	έφθ. Νάντντερε 31 'Ιουλ.
ΔΑΙΔΑΙΟΙ ΔΑΙΔΑΙΟΝΑ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Βιτάσσα	68	35191	διπλής Παναμά 28 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΑΙΔΑΙΟΙ ΔΑΙΔΑΙΟΝΑ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Αγνήνωρ	58	9431	έφθ. Μόντρεαλ 1 Αύγ.
ΔΑΙΔΑΙΟΙ ΔΑΙΔΑΙΟΝΑ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Μαριτάιμ	57	13637	άνεχ. Τάμπα 31 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΑΙΔΑΙΟΙ ΔΑΙΔΑΙΟΝΑ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Άβιθος»	48	3627	έφθ. Ρότερνταμ 23 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΔΑΙΔΑΙΟΙ ΔΑΙΔΑΙΟΝΑ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ	58	8122	άνεχ. Σέτε 31 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΔΑΙΔΑΙΟΙ ΔΑΙΔΑΙΟΝΑ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελπιούμερο	67	14845	έφθ. Σέτε 9 'Ιουλ.
ΔΑΙΔΑΙΟΙ ΔΑΙΔΑΙΟΝΑ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Φαουντένιον Αριαντόρες	43	1814	έφθ. Μόντρεαλ 29 'Ιουλ.
ΔΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλσοι Ατλαντική	63		

ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Τράνσοπορτ» ..	58	20830	άνεκ. Πόρτ φ Σπαιν 11 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον ανεκ. πιούλα 26 'Ιουλ. διά Ραβέναν ανεκ. Βαρκελώνην 1 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΕΛΕΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίδιον»	39	4922	έθφ. Καλκούταν 5 Αύγ.
ΕΛΕΝΚΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωχώρα»	48	982	εφθ. Χανκάνγκ 23 'Ιουλ.
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	58	13066	εις Πειραιά ἀπό 3 Απρ. (έπισκευαι)
ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΡΙΑ (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερότρια»	56	2709	έφθ. Χανκάνγκ 23 'Ιουλ.
ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΡΙΑ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία»	45	3883	έφθ. Σαν Κρουά 1 Αύγ.
ΕΛΙΑΝΑ (N.A.T.)	έτ. «Αμπελος»	45	2095	άνεκ. Καζαπλάνκαν 29 'Ιουλ. διά Γουϊκλού σε θέσιν 42.20 Β. - 61.55 Δ. 5 Αύγ. διά Σικάγο	
ΕΛΙΚΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρνος»	58	8370	άνεκ. Σιδνεύ 4 Αύγ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ (N.A.T.)	έτ. «Τζουλάντη»	56	10312	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδις 2 'Ιουλ. δι' Εύρωπην	
ΕΛΙΝΗ (N.A.T.)	έτ. «Σαγκά»	35	4963	άνεκ. Σαν Κρουά 1 Αύγ.	
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιβάνου) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βανκουαρντ»	55	11936	έφθ. Σαν Κρουά 1 Αύγ.
ΕΛΠΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βανκουαρντ»	60	8539	άνεκ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουλ. διά Μελβούρνη
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ ..	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Τράπη»	58	30322	άνεκ. Βιτόρια 2 'Ιουλ. διά Τομπά
ΕΠΙΚΙ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλές»	43	7199	άνεκ. Αθάναν 15 'Ιουν. διά Μαριέλ
ΕΡΑΤΟ (Σομαλ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κατερίνα»	47	3497	άνεκ. Λύγουσταν 28 'Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΕΡΝΑ (N.A.T.)	έτ. «Πραλέξ»	64	29396	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 3 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν	
ΕΡΟΪΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ατάντις»	57	10317	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 Αύγ.
ΕΣΠΕΡΟΣ (N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6046	άνεκ. Ντακάρ 25 'Ιουλ. δι' Ινδίαν	
ΕΥΑ (N.A.T.)	έτ. «Λέωνδρος»	19	3858	έφθ. Πόρτ Σουδάν 14 'Ιουλ.	
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Εύασσαζέ»	39	3971	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 21 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΕΥΑΝΓΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Όιλη»	66	38339	άνεκ. Χάρης Αίλαντ 8 'Ιουλ. διά Βίλεμπορχάφεν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμπθέύς»	54	11208	άνεκ. Μπάνιας 30 'Ιουλ. διά Μπιζέρταν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορφεύς»	64	34827	άνεκ. Ράς Τανούρα 23 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΕΥΓΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	46	2524	άνεκ. Γιοκοχάμαν 2 Αύγ. διά Σετουμπάλ
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (N.A.T.)	έτ. «Καλόδασ»	56	10053	άνεκ. Απανα Λάγκος 28 'Ιουλ. διά Πουάντ Νουάρ	
ΕΥΓΕΝΙΑ ΙΛΙΑΝΟΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατάλαντη Όιλη»	54	19406	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 3 Αύγ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Κομπουργκ»	56	30150	άνεκ. Βιλελμούσκαφεν 14 'Ιουλ. διά Χάρης Αίλαντ
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκνα»	54	35774	άνεκ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ. διά Ράς ές Σιδέρ
ΕΥΠΛΟΙΑ (N.A.T.)	έτ. «Εύκρισια»	59	9003	διπλής Παναμά 17 'Ιουλ. διά Γιοκαίσι	
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (λιβάν.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ναΐσα»	43	2896	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύσταθίος»	55	12497	άνεκ. Καλκούταν 6 Αύγ. διά Μένα Αχμαντί
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρευμάρη»	49	17613	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 30 'Ιουλ. δι' Άρουμπαν
ΕΦΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ»	65	35527	διπλής Ακρωτηρίου 18 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ZANETTA III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμερικάν Κομπιόυτερ»	53	10919	έφθ. Αλέξανδρειαν 25 'Ιουλ.
ΖΕΣΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταβιέρνες»	40	3496	διπλής Παναμά 30 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΖΗΝΟ (N.A.T.)	έτ. «Μαλάνια»	68	9527	διπλής Αμβούργον 27 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχαόχρ	
ΗΓΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανευρόπολη»	55	20216	έφθ. Θουκουμία 1 Αύγ.
ΗΒΗ (N.A.T.)	έτ. «Οσαν Θράυτερς»	68	28774	έφθ. Πασάνδειαν 24 'Ιουλ.	
ΗΛΙΑΣ Α. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καντελέιον»	50	3343	άνεκ. Νέαν Όρλεάνην 14 'Ιουλ. διά Κόνακρυ
ΗΡΑ (N.A.T.)	έτ. «Δάρδανος»	48	4574	άνεκ. Ελιζαμπεθ 23 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν	
ΗΣΤΕΡΝΗ ΓΚΑ (N.A.T.)	έτ. «Ιλά Θραγκάντοια»	65	23535	άνεκ. Νταντρόν 26 'Ιουλ. δι' Η.Π.Α.	
ΗΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντεθότο»	44	15419	άνεκ. Βενετίαν 2 Αύγ. διά Παλέρμο
ΘΑΛΑΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ητόν»	53	13555	έφθ. Μη. Αύρες 31 'Ιουλ.
ΘΑΛΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκελάνη»	49	7773	άνεκ. Ντέρμπον 16 'Ιουλ. διά Νταμάμ
ΘΑΝΑΣΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	44	1662	έφθ. Κοσσιν 28 'Ιουλ.
ΘΑΡΡΟΣ (N.A.T.)	έτ. «Άθενμαρ»	49	5841	άνεκ. Νέαν Όρλεάνην 14 'Ιουλ. διά Κόνακρυ	
ΘΑΣΟΣ Α' ΙΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζων»	57	10316	άνεκ. Ελιζαμπεθ 22 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΘΕΑΝΟ (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάσος»	52	12057	άνεκ. Νταντρόν 26 'Ιουλ. διά Αλεξάνδρειαν
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Κωνσταντίνο»	53	953	έφθ. Ασολμποργκ 5 Αύγ.
ΘΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουρένα»	44	7286	άνεκ. Αθάναν 29 'Ιουλ. διά Μαριέλ
ΘΕΟΓΕΝΗΤΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοδόσιος»	54	12016	άνεκ. Μοντεθέδεο 1 Αύγ. διά Νεκοτοέα
ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	57	20414	έφθ. Χάμπτον ρόδις 5 Αύγ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ κ. (N.A.T.)	έτ. «Κοκκούσια Οσανίκα»	63	31581	έφθ. Αιθένδουνον 30 'Ιουλ.	
ΘΕΟΚΑΝΤΟΣ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνια»	65	27960	άνεκ. Λ. Αντζελες 10 'Ιουλ. διά Σ. Νικολάς (Περού)
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντάλμαστερ»	47	2680	έφθ. Μπροντώ 2 Αύγ.
ΘΕΟΜΗΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντιντάρικο»	40	5226	διπλής Έσκομινς 2 Αύγ. διά Καράτοι
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιονίαν»	56	3799	διπλής Παναμά 28 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΘΕΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	65	16901	έφθ. Πειραιά 14 'Ιουλ.
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιγκότρο»	54	11234	άνεκ. Μένα Αχμαντί 31 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαδές»	59	29141	άνεκ. Λέυκων 30 'Ιουλ. διά Περούκον Κόλπον
ΘΟΥΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκανία»	53	26653	έφθ. Πουατό Καυπέλο 22 'Ιουλ.
ΘΟΥΛΑΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πτέρνον»	60	8461	άνεκ. Οζακαν 28 'Ιουλ. διά Σιδνεύ
I M A	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμόρ»	62	14151	έφθ. Πόρτ φ Πρίνα 4 Αύγ.
INBIKTA	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρόπης»	43	2015	εις μεσογειακάς μεταφοράς
INTREPIINT (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηυκλ Τράνσοπορτ»	66	40933	άνεκ. Πόντ Σεντράλ 22 'Ιουλ. διά Θουκουγιάμα
ION (N.A.T.)	έτ. «Πρέτινιντ»	61	14218	έφθ. Ριο Ιανέτρον 6 Αύγ.	
IONIAN KOMMANTEP (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιον»	53	11713	άνεκ. Αίλ φ Γκραπιν 26 'Ιουλ. διά Τρίνιταν
IONIAN ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τερικόσμικη»	50	12540	άνεκ. Χιούστον 26 'Ιουλ. διά Μη. Αύρες
IONIAN ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκάνια»	67	20959	διπλής Παναμά 12 'Ιουλ. διά Κόμπε
IONIAN ΠΑ-ΙΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μηπρέκαλεύ»	63	13516	έφθ. Πούσαν 12 'Ιουλ.
IONIAN ΣΚΗΠΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνια»	67	20959	εις Σαιγκόν από 21 Απρ. 1968
IONIAN ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηνοντεφρντη»	63	13517	άνεκ. Νταμπίρ 13 'Ιουλ. διά Γάνδην
ΙΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πονοντεάνικη»	58	22531	έφθ. Τόκιον 18 'Ιουλ. διά Μπρούνημποτελ
ΙΡΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρκλούθευτερ»	66	45280	άνεκ. Μίδδλεσορπη 7 Αύγ. διά Ζουειτίνα
ΙΡΙΣ (N.A.T.)	έτ. «Παραίσιομαρ»	43	7232	έφθ. Αθέναν 4 Αύγ.	
ΙΩΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεγγίνα»	33	3946	άνεκ. Καζαμπλάνκαν 18 'Ιουλ. διά Δυρράχιον
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ευούρο»	69	15869	διπλής Παναμά 6 Αύγ. δι' άνατ. άκτην Η.Π.Α.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΟΣΙΡΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνθο Μεντιτερράνεαν»	58	10077	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 28 'Ιουλ. διά Σαντάντερ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	68	16046	έφθ. Νέαν Υόρκην 4 Αύγ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιοβάνι»	67	44646	άνεκ. Ράς Τανούρα 15 'Ιουλ. διά Θώλεϋ
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιοβάνι»	42	7020	εις Αλεξάνδρειαν από 9 Σεπτ. 1968
ΙΩΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλλα»	57	12618	έφθ. Βενετίαν 31 'Ιουλ.
ΚΑΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιον»	47	4760	εις Βούρβανος από 21 Μαρτ. 1968
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάσσονθες»	53	7457	εις Ρόττερνταμ από 25 Μαΐου
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Καβελάρη»	48	4804	άνεκ. Κέιπ Τάουν 4 Αύγ. δι' Απανα Λάγκος
ΚΑΒΑΛΙΕΡ ΌΦ ΑΘΕΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7237	άνεκ. Ταύλαν 2 Αύγ.
ΚΑΒΟ ΑΕΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαδριότικ»	49	6740	άνεκ. Μοντεθέδεο 30 'Ιουλ. διά Μπέλεμ
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάδος»	55	12151	έφθ. Αοντόντ 19 'Ιουλ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάρουθ Ατάλαντικ»	44	7638	άνεκ. Ναγκόνια 28 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΚΑΟΡΙΝ (λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπή Τάκοπο»	57	10122	έτη μετανομάσθιν «ΠΑΟΛΑ»
ΚΑΟΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούν Μαρτάιν»	30	2377	έφθ. Πόρτ φ Ελιζαμπεθ ρόδις 5 Αύγ.
ΚΑΟΡΙΝ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κέρδιον»	64	10864	άνεκ. Αστρόρια 28 'Ιουλ. διά Σαδόνα
ΚΑΓΙΤΗ (N.A.T.)	έτ. «Κοίνσι»	67	43231	άνεκ. Χιούστον 26 'Ιουλ. διά Μπουεναθεντούρα	
ΚΑΓΙΤΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλαντικιαρο»	53	6979	έφθ. Πόρτ φ Ελιζαμπεθ ρόδις 5 Αύγ.
ΚΑΓΙΤΗ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Πεντρεγκαλ»	65	23524	έφθ. Κόριτον 7 Αύγ.
ΚΑΓΙΤΗ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εβενούλεύ»	55	11991	διπλής Παναμά 6 Αύγ. διά Μπουεναθεντούρα
ΚΑΛΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζουέι»	51	1923	έφθ. Ακρωτηρίου 27 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Βαλένθια»	67	34498	άνεκ. Μανιλά 2 Αύγ.
ΚΑΛΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάριον Τράνσοπορτ»	57	8774	έφθ. Μανιλά 2 Αύγ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλία»	67	44708	άνεκ. Φώλευδο 30 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΚΑΜΕΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελαφίνα»	52	8111	εις Αδάναν από 20 'Ιουν.
ΚΑΝΤΜΙΔΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάηπος»	41	7401	άνεκ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ. διά Σάντο Ντομιγκό
ΚΑΠ ΟΡΤΕΓΚΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Κάντιμιλος»	48	5005	άνεκ. Βιζακαπατάνη 28 'Ιουλ. διά Κόλπον ΗΠΑ
ΚΑΠ ΦΡΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρούμαρ»	55	9011	άνεκ. Νέαν Υόρκην από 20 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφρούμαρ»	55	6187	άνεκ. Λός Αντζελες 28 'Ιουλ. διά Μελβούρνην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩ					

ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (π.)	έτ. "Άστροσιέρτο»	43	2874	είς Μπουγιούκντερε από 22 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΥΡΤΕΛΗΣ	έτ. "Τέραμαρ»	50	6904	έφθ. Παρανάγκουρα 3 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	έτ. "Άλιδα Βολκάνικα»	68	23666	άνεχ. Τομπάτα 1 Αύγ. διά Θεσσάλων
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)	έτ. "Καλιστο»	50	3910	άνεχ. Καράτοι 29 'Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΚΑΠΤΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	έτ. "Λάστοπορ»	61	24871	έφθ. Πόρτη ντε Μπούκ 5 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΝ ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ (δ.)	έτ. "Σίριους»	51	15784	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ.
ΚΑΙΤΑΝ ΓΚΡΕΙΟΣ (δ.)	έτ. "Πορτορόφιτι»	56	20899	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 29 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΚΑΙΤΑΝ ΔΗΜΟΣΙΕΨΗΣ	έτ. "Προντέρα»	65	18995	άνεχ. Βανκούμπερ 11 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΙΤΑΝ ΘΕΟ (δ.π.)	έτ. "Πουέστερν Σιππιγκ»	31	1871	έκτελει πλάσι Παναμᾶ
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Λ.	έτ. "Ελσοφάρερς»	61	13408	διπλήθε Παναμᾶ 6 'Ιουλ. δι' 'Ιντσόν
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑΒΑΡΗΣ	έτ. "Άλιάνα»	52	7678	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 29 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ Κ.	έτ. "Πιλάμα»	43	8527	έφθ. Ειλάτ 20 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	έτ. "Ελιμούνια»	66	19827	άνεχ. Μίζουσιμα 19 'Ιουλ. διά Καλλάσ
ΚΑΡΙΝΑ	έτ. "Φερεβίλ Κάρριερς»	69	9070	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΡΝΤΙΦ (δ.)	έτ. "Κέρντιφ»	55	21075	έφθ. Παλέρμο 30 'Ιουλ.
ΚΑΣΣΟΣ	έτ. "Κριομάρ»	56	3401	άνεχ. Σάντος 4 Αύγ. διά Μπ. "Αύρες
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	έτ. "Καρλάδηλ»	58	14606	άνεχ. Χάρης "Αίλαντ 27 'Ιουλ. διά Μπανάνα
ΚΑΣΣΙΟΠΗ (παν.)	έτ. "Κασσιόπη»	49	4723	άνεχ. Αμβούργον 6 Αύγ. διά Σάντος
ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.)	έτ. "Παναγίκος»	53	7659	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 6 Αύγ. διά Ντακάρ
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	έτ. "Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	άνεχ. Λος 'Αντζελες 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κυπρ.)	έτ. "Ρέσα»	29	9215	άνεχ. Ταγγέρην 23 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	έτ. "Θεσσαλία»	56	15802	διπλήθε Λίζαρπτ 23 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κυπρ. δ.)	έτ. "Σάντα Ρόζα»	53	10339	διπλήθε Κωνιτζίδη 30 'Ιουλ. διά Τουάφ
ΚΕΑ	έτ. "Σάνι Σεούλιο»	58	13996	διπλήθε Παναμᾶ 2 Αύγ. δι' Ούλσαν
ΚΕΙΠΠΑΡΑΣΟΣ (δ.)	έτ. "Βαλντέσα»	58	11755	έφθ. Νέαπολιν 27 'Ιουλ.
ΚΕΟ (δ.)	έτ. "Ναύπλιον»	49	15797	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 Αύγ.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	έτ. "Ιντάτστριαλ Φρέϋτ.»	57	17180	έφθ. Ναγκόγια 2 Αύγ.
ΚΕΡΚΕΝΝΑΧ (π.δ.)	έτ. "Σουλινάν»	51	6137	έφθ. Λά Σκουλέτ 3 Αύγ.
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ (δ.)	έτ. "Πριμέρα»	59	24944	άνεχ. Χουιντον "Αίλαντ 7 Αύγ. διά Φινάρτ
ΚΙΤΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	έτ. "Μυκηναίαν»	66	44867	άνεχ. Ράς Τανόύρα 8 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΚΙΤΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	έτ. "Βόλκανα»	56	21131	έφθ. Μερινά 30 'Ιουλ.
ΚΙΤΚ ΚΑΔΑΜΟΣ (δ.)	έτ. "Κάδιον»	64	29797	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Αύγ. δι' 'Αμβούργον
ΚΙΤΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	έτ. "Μυριουδών»	68	20487	διπλήθε Μπρούμπιουτελ 30 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΚΙΝΑΡΟΣ	έτ. "Κοινόρη»	49	8378	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διά Ρίο 'Ιανέριο
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	έτ. "ΟΙΛ Τράνοπορτ»	56	23232	άνεχ. Ντώρμπαν 24 'Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΚΙΛΑΡΕΝΤΣΙΑ (δ.)	έτ. "Ιντερεκοντινένταλ»	60	22860	άνεχ. 'Απαντα' Λάγκος 20 'Ιουλ. διά Νύνασχαμ
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	έτ. "Τρούντ Γουίντ»	59	10400	άνεχ. Μπλάφ 2 Αύγ. διά Κεελάγκ
ΚΛΕΙΩ	έτ. "Χλεύω»	51	7651	έφθ. Τάντριν 28 'Ιουλ.
ΚΛΕΙΩ 2 (κυπρ.)	έτ. "Λόδινα»	38	7666	είς θέσιν 11.11 Β - 49.31 Α 7 Αύγ. διά Πόρτ Σουδάν
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	έτ. "Άλμασα»	58	22129	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 11 'Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΚΟΝΑΡΑΙ (π.)	έτ. "Άκαουλλα»	19	2949	άνεχ. Γένοβαν 29 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙΓΝΗΡ	έτ. "Κόνκαρ»	68	23258	άνεχ. Μίζουσιμα 13 'Ιουν. δι' Όυνο
ΚΟΝΣΙΟΝΕΙΝ (δ.)	έτ. "Κονούνεντις»	53	12331	άνεχ. Πόρτ όψ Σπάιν 13 'Ιουλ. διά Βορδάνη
ΚΟΝΤΕΛΕΑΣΙΟΝ (δ.)	έτ. "Κοντελέλεισιον»	52	11755	άνεχ. Ούμ Σειδ 28 'Ιουν. διά Καμπάνα
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	έτ. "Βάλρονς»	56	12843	έφθ. Τάξαονδιλί 5 Αύγ.
ΚΟΠΠΕΡΛΑΝΤ (κυπρ.)	έτ. "Ρέγκαινα»	55	3201	έφθ. Αιμέρρων 14 'Ιουλ.
ΚΟΡΗ (π.)	έτ. "Οξείλασο»	41	5173	έφθ. Σάν Λορέντιο ('Αργ.) 4 Αύγ.
ΚΟΡΙΦΙ	έτ. "Γκόθιαν»	44	7239	έφθ. Τσάλα 2 Αύγ.
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. "Μέρινγκορ»	44	4296	είς Καράτοι από 9 'Ιουν.
ΚΟΡΙΝΓΟΣ (δ.)	έτ. "Βιλανουέντο»	63	30705	άνεχ. Χιούστον 27 'Ιουλ. διά Σάν Νικολάς
ΚΟΡΕΑ Ι-Ρ	έτ. "Ηοτερον Ση Τράνοπορτ»	62	15000	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 'Ιουλ. διά Τέμα
ΚΟΡΟΥΟΥ ΑΓΓΑΝΤ	έτ. "ΚΝάσο»	68	9000	άνεχ. Ντώρμπαν 31 'Ιουλ. διά Κόμπη
ΚΟΣΜΑΡ	έτ. "Κομψοίος»	49	7378	έφθ. Αλεξάνδρειαν 22 'Ιουλ.
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	έτ. "Χόλι»	57	17827	έφθ. Νεάπολιν 28 'Ιουλ.
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	έτ. "Μάρφιελ»	44	14878	άνεχ. Χιούστον 27 'Ιουλ. διά Σάν Νικολάς
ΚΟΥΗΝ ΣΟΛΙΚΑ (δ.)	έτ. "Στάροι»	53	10000	έφθ. Βίλεμποταν 26 'Ιουλ.
ΚΟΥΛΑΙΗΝΤΥ (κυπρ.)	έτ. "Άλμα Σ.»	49	2857	άνεχ. Φελιζότσου 5 Αύγ. δι' Αμοτέρνταμ
ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ (κυπρ.)	έτ. "Κουνίστρα»	44	7199	άνεχ. Κάρατοι 16 'Ιουν. διά Πέριτσερου 19 'Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	έτ. "Μάρα»	57	24664	είς Κωνσταντίνη 24 'Ιουν. διά Ταλκαχουάνο
ΚΡΗΤΗ	έτ. "Αίδηρο Κόουσοτ»	43	8443	έφθ. Σάντος 4 Αύγ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (κυπρ.)	έτ. "Σέδω Κυνοταντάιν»	55	2376	άνεχ. Χαλεύδα 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΚΡΙΣΤΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤ	έτ. "Μάντον»	69	499	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 'Ιουλ. διά Βάρναν
ΚΥΩΝΟΣ	έτ. "Σαν Σεούλιο»	57	13895	άνεχ. Ντώρμπαν 19 'Ιουλ. διά Νοδφρωισκον
ΚΥΜΟ (δ.)	έτ. "Τρικλάρο»	56	24305	άνεχ. Κίγκοτων (Ζαρ.) 5 Αύγ. διά Χιούστον
ΚΥΠΡΟΣ (κυπρ.)	έτ. "Σπιριτάθ»	43	6996	άνεχ. Φωλέυ 6 Αύγ. δι' Αύγουστον
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	έτ. "Βρόνκα»	52	7489	έφθ. Βηρυττό 3 Αύγ.
ΚΥΡΙΑ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. "Καοδαμύλισν»	51	2644	άνεχ. Βαλπαράσο 31 'Ιουλ. διά Ταλκαχουάνο
ΚΥΡΚΑ	έτ. "Κύκουπριγκυ»	54	11743	έφθ. Σάντος 4 Αύγ.
ΚΥΝΕΤΑΝΣ (παν.)	έτ. "Μπλού Ζαΐρ»	48	3455	άνεχ. Σέδωρον 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΚΥΝΕΤΑΝΤΙΟΣ (δ.)	έτ. "Πρωτεύες»	64	34827	άνεχ. Τελείστρου 20 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΚΥΝΕΤΑΝΤΙΟΣ (κ.δ.)	έτ. "Ταρμάσσον»	52	10267	άνεχ. Φελιζότσου 5 Αύγ. δι' Αμοτέρνταμ
ΚΥΝΕΤΑΝΤΙΟΣ (π.)	έτ. "Βαρδιρίζον»	51	2430	άνεχ. Τέσσερον 9 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΚΩΣ	έτ. "Βασιλίκηπ»	53	10918	άνεχ. Πάλμαρα 25 'Ιουλ. διά Πέριτσερου 26 'Ιουλ.
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (λιθόνου)	έτ. "Κοιμαρά»	56	3430	άνεχ. Ούλοι 1 Αύγ. διά Μπάρρου
ΛΑΒΕΝΤΕΡ	έτ. "Κοοτίκος»	39	2993	άνεχ. Λείσες 27 'Ιουλ. διά Μπάρρου
ΛΑΕΡΤΗΣ	έτ. "Τζένεραλ Μαριτάιμ»	55	8451	άνεχ. Κόρνερ Μπρούκ 5 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΛΑΙΑΝΗΣ ΕΛΣΠΕΘ	έτ. "Στάλτα»	50	8530	έφθ. Γουίντα 29 'Ιουλ.
ΛΑΚΥ (κυπρ.)	έτ. "Χριβλακ»	53	3545	άνεχ. Σάντος 2 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. "Εργκάπα»	53	11262	άνεχ. Σάντος 3 Αύγ. διά Σάντος
ΛΑΚΝΟΚΙ (δ.)	έτ. "Γκλάριφα»	47	8385	άνεχ. Σάντος 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΛΑΚΝΟΚΙΝ (δ.)	έτ. "Μαροσεάνο»	59	27462	άνεχ. Τεργέστον 1 Αύγ. διά Ράς ές Σίδερ
ΛΑΝΕΑ (δ.)	έτ. "Σαπτριόρο»	65	34185	έφθ. Μασαλίδιαν 16 'Ιουλ. δι' Επισκευαί
ΛΑΝΟΥ (κυπρ.)	έτ. "Στάλκων»	61	13360	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 4 'Ιουλ.
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	έτ. "Νουέδα Σεβίλλο»	64	37338	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ.
ΛΑΡΙΚΟ (δ.)	έτ. "Ρέα»	56	23880	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 14 'Ιουλ. διά Κλάρεντιβιλ
ΛΑΣΤΡΙΓΟΝΙ (κυπρ.)	έτ. "Λίθος»	56	4308	άνεχ. Δάντοικας 20 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ	έτ. "Άστρολέα»	48	9181	άνεχ. Τεργέστον 1 Αύγ. διά Λά Γκουαίρα
ΛΕΓΓΚ ΠΛΑΣΙΝΤ	έτ. "Σαπτριόρο»	44	14243	άνεχ. Βερακρούς 5 Αύγ.
ΛΕΝΑ (δ.)	έτ. "Κωνυταντίνος»	47	7029	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ. διά Βρέμην
ΛΕΝΑ (κυπρ.)	έτ. "Λένα»	48	2563	έφθ. Βενετίαν 6 Αύγ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	έτ. "Μιραμόντε»	53	13406	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 14 'Ιουλ. διά Κλάρεντιβιλ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ	έτ. "Οσεαν Φρέύτερς»	67	28776	άνεχ. Ντόθερ 3 Αύγ. διά Καράτοι
ΛΗΤΡΩ (δ.)	έτ. "Άλμα»	53	12577	άνεχ. Σουεπά 2 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΛΙΑΝΑ (λιθαν.)	έτ. "Χλεκόφιλ»	42	2881	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 2 'Ιουλ. διά Βορδάνη
ΛΙΑΝΔΟΣ (δ.)	έτ. "Αφρικαν Σιππιγκ»	58	15987	διπλήθε Κωνιτζίδη 2 Αύγ.
ΛΟΓΙΤΑ (δ.)	έτ. "Ριο Άζουλ»	57	20730	άνεχ. Λας 'Αντζελες 19 'Ιουλ.
ΛΟΥΓΖΑ (π.δ.)	έτ. "Ατλαντικα Πασιφίκα»	54	11602	άνεχ. Ούατινκέιτ 3 Αύγ. διά Θεονίκην
ΛΟΥΣΣ	έτ. "Καρρέτο»	57	7478	έφθ. Μάντοντερ 31 'Ιουλ.
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. "Εστραλα»	58	27526	άνεχ. Αμέρρων 14 'Ιουλ. διά Χάρηκ 'Αιλαντ
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. "Μαροσεάνο»	58	27466	άνεχ. Μένα 'Αμποντόλα 14 'Ιουλ. διά Μίζουσιμα
ΛΥΡΙΚ	έτ. "Κονυτελέισον»	64	29396	άνεχ. Σακά 20 'Ιουλ. διά Πάλμα
ΛΟΖΑΝ	έτ. "Λιωάνα»	52	2980	άνεχ. Σέτε 29 'Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	έτ. "Αλμασ»	67	44646	άνεχ. Λας 'Αντζελες 28 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. "Τρανσοσεάνικ Π.Κ.»	58	13592	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 Αύγ. διά Κιουρασάο
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	έτ. "Οσεαν Φρέύτερς»	58	24065	άνεχ. Μάλταν 4 Αύγ.
ΜΑΛΑΓΚΑΣΥ	έτ. "Ιότι»	47	4535	άνεχ. Ισκεντερόνες

ΜΑΡΙΑΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωδεκανησιακή»	48	2134	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 2 Αύγ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Βεντούροβό»	58	9407	άνεχ. Ντακάρ 21 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν.
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Σιγκάλη»	51	5747	άνεχ. Μάουντ Μαουγκανού 28 'Ιουλ. διά Χιλήν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Nόρτε»	56	20207	έφθ. Ιμιγκάχαι 30 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριέττα»	44	7216	έφθ. Χόγκ - Κόγκ 13 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πιανούλτρα»	61	8951	άνεχ. Χόγκ - Κόγκ 30 'Ιουλ. διά Ναγκόγια
ΜΑΡΙΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέκο»	43	7253	άνεχ. Ντώρμπαν 25 'Ιουλ. διά Ρουμανίαν
ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ντελαντέρα»	63	9190	άνεχ. Μουροράν 16 'Ιουλ. διά Ντητρόϊτ
ΜΑΡΙΔΥΛ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελδαπορές»	68	14800	διπλήθε Παναμά 7 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΜΟΥΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμούντα»	49	10596	άνεχ. Πούλο Σαμού 24 'Ιουλ. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπέλλα»	55	12488	άνεχ. Μπωμάντ 31 'Ιουλ. διά Μάλμο
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	55	23802	έφθ. Πειραιά 26 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτι»	66	19411	διπλήθε Παναμά 29 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εδρος»	44	7203	άνεχ. Τζιμπούτι 24 'Ιουλ. διά Μπερμπέρα
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	63	15364	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 6 Αύγ. διά Ραβέναν
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	65	19758	άνεχ. Μίκη 28 'Ιουλ. διά Πόρτ Μούντι
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς»	48	2739	άνεχ. Χάρπτον ρόδες 6 Αύγ. διά Μόρεχεντ Σίτυ
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριφίλια»	58	12443	άνεχ. Ρίο Γκραντε 1 Αύγ. διά Αρούμπαν
ΜΑΡΙΝΕΡΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπέρλα»	50	15747	άνεχ. Βομβάνι 31 'Ιουλ. διά Καράται
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπρίμα»	51	10216	άνεχ. Ντουμάν 21 'Ιουλ. διά Πλατζού
ΜΑΡΙΡΟΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριρόζα»	51	11901	έφθ. Βομβάνι 1 Αύγ.
ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρισιρά»	49	10337	άνεχ. Αμύδρογρον 2 Αύγ. διά Πειραιά
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολικός 'Αστήρ»	53	11310	εις θέσιν 14.48 Δ. - 42.12 Δ. 5 Αύγ. διά Τζένταν
ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κούριουρι»	37	5345	άνεχ. Χουσάκο 17 'Ιουλ. διά Μίζουσίμα
ΜΑΡΚΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελκομοντόρε»	68	36360	έφθ. Χιμεζί 26 'Ιουλ.
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθια»	61	12011	άνεχ. Μαντράς 7 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πίρος»	54	16573	έφθ. Φότσουαν 9 Αύγ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πισσαρόπα»	46	7327	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 6 Αύγ. διά Ζουείτινα
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοομίκ»	56	23871	άνεχ. Χόγκ - Κόγκ 8 Αύγ. διά Φραγκίσκον
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σιώνι»	64	9390	έφθ. Ρίο Γκράντε 5 Αύγ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πισσαρόπα»	46	7333	έφθ. Ταϊτί οφ Μπάνκ 10 Αύγ.
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γολαζίας»	65	34185	άνεχ. Κούρες 2 Αύγ. διά Ναγκόγια
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αιρβίλλ Μότοροπι»	57	8855	έφθ. Μπριόμπαν 8 Αύγ.
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεδουσα»	52	22353	διπλήθε Μπρούσμπουτε 30 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΕΘΩΝΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετρόπολιταν»	58	29139	άνεχ. Μίδδελσορπρω 9 Αύγ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλέργυκαν»	57	11691	άνεχ. Χόγκ 8 Αύγ. διά Αγ. Φραγκίσκον
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Καρντινάλ»	66	39617	έφθ. Αστόντον 1 Αύγ.
ΜΕΡΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα»	43	7258	άνεχ. Μασσαλίαν 24 'Ιουλ. διά Κουβαν
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνεπτούνο»	58	24955	έφθ. Τακόμα 8 Αύγ.
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετρόπολιταν»	61	30906	άνεχ. Ράς Τανούρα 27 'Ιουλ. διά Πέρθ
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλ. Ναυτ. & Βιορ.	60	18889	διπλήθε Παναμά 4 Αύγ.
ΜΙΛΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	άνεχ. Εσκούμπαν 29 'Ιουλ.
ΜΙΜΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμμαρεθ»	36	2760	άνεχ. Μονρόδια 6 Αύγ. διά Τακοράντι
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	άνεχ. Ράς Τανούρα 12 'Ιουλ. διά Αμβούργον
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Σαλαμίς»	39	3485	άνεχ. Αστόντον 8 Αύγ.
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σ. Λόρντ»	69	1590	άνεχ. Πουάνα 13 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαναντέρος»	41	8367	άνεχ. Τουπάτα 3 Αύγ. διά Ιντσόν
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μίσιμπαρ»	66	22241	έφθ. Ντουγκούν 26 'Ιουλ.
ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	69	9070	έφθ. Γένοβαν 29 'Ιουλ.
ΜΙΣΤΡΑΙ Ι	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράλη»	49	1689	εις θέσιν 34.40 Β. - 9.20 Δ. 6 Αύγ. διά Αλγέριον
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροβίνκια»	59	26737	άνεχ. Αμέρεραν 26 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχαοχάρ
ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιλαντούζοτς»	55	15807	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 3 Αύγ. διά Αρούμπαν
ΜΙΧΑΗΛ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαροιμέντο»	65	28313	διπλήθε Μπαρόλταρ 9 Αύγ. διά Βιλελμοχάφεν
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	22129	άνεχ. Χόγκ 'Αιλαντ 31 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	53	11289	άνεχ. Τάκονθιν 1 Αύγ. διά Αρούμπαν
ΜΟΝΟΜΑΧΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Όσεαν»	43	8346	έφθ. Ριγιέκα 31 'Ιουλ.
ΜΟΣΧΑΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε»	51	3386	άνεχ. Αμέρεραν 7 Αύγ. διά Χάιφαν
ΜΟΥΣΕΣ (Λιβύου)	(N.A.T.)	έτ. «Μουσε»	29	9307	άνεχ. Θέουάν 29 'Ιουλ. διά Αθάναν
ΜΠΑΖΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαζιλ»	48	3574	έφθ. Λιοσαΐνα 7 Αύγ.
ΜΠΑΖΙΑ III	(N.A.T.)	έτ. «Σέρο - Γκουάκα»	65	18459	έφθ. Νέαν Ύόρκην 7 Αύγ.
ΜΠΑΜΠΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάμπερο»	45	3834	εις Πειραιά ἀπό 24 'Απρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΜΠΕΛΛΟΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κόρφας»	52	4303	έφθ. Κιγκούν (Ζαμ.) 2 Αύγ.
ΜΠΕΣΣΗ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέσση»	67	43231	άνεχ. Χάρρον 3 Αύγ. διά Μπαχρέιν
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπηβέρ»	57	20464	άνεχ. Τζιμπούτι 6 Αύγ. διά Ράς Σουκέρι
ΜΠΛΑΚ ΝΑΐΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Δρλοσι»	45	5101	άνεχ. Κολόμπο 28 'Ιουλ. διά Μπαγκόγκ
ΜΠΛΟΥ ΜΟΥΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπιναμάρ»	44	2937	προσήραξεν εις Κάν Σιμ 25 Μαΐου
ΜΠΛΟΥ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Ση»	48	3351	διπλήθε Γιβραλτάρ 31 'Ιουλ. διά Βεγγάζην
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σκάϊ»	41	4189	έφθ. Βενετίαν 1 Αύγ.
ΜΠΟΝΑΜΑΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπερος»	58	980	διπλήθε Ούσαντ 5 Αύγ. διά Βεγγάζην
ΜΠΟΡΝΑΥΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μπορνάουθ»	56	10422	έφθ. Μανιλάν 30 'Ιουλ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	53	12861	άνεχ. Μπρεμερχάφεν 1 Αύγ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγις»	59	22846	άνεχ. Γιοκανάμπαν 29 'Ιουλ. διά Χαφζί
ΜΠΟΥΕΝΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπουενά»	53	11886	έφθ. Σιγκαπούρην 9 Αύγ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπουενάγιοντ»	56	10062	άνεχ. Μπιωάντ 28 'Ιουλ. διά Κόνακρυ
ΜΠΟΥΟΝΑΦΟΡΤΟΥΝΑ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμδος»	42	7265	άνεχ. Ντακάρ 5 Αύγ. διά Τρίπολιν
ΜΠΡΙΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόσοπ»	52	11346	άνεχ. Κολόμπο 8 Αύγ. διά Μαντράς
ΜΠΡΙΜΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σόλλ»	50	9627	έφθ. Σάντος 7 Αύγ.
ΜΠΡΟΔΕΡΣ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεινάντε Τράνσ.»	63	10594	έφθ. Μόζι 4 Αύγ.
ΜΥΘΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαιφίκ Κόττα»	43	7233	εις Πουάν ἀπό 19 'Ιουν.
ΜΥΚΗΝΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μπορέας»	67	39617	άνεχ. Χόγκ 'Αιλαντ 4 Αύγ. διά Σαίν Κρουά
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαραθών»	43	8588	έφθ. Ταϊτακόγια 1 Αύγ.
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μυστράς»	57	25267	άνεχ. Χόγκ - Κόγκ 8 Αύγ. διά Σουμάτραν
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	64	17487	έφθ. Γκίζον 4 Αύγ.
ΝΑΒΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	67	11025	άνεχ. Λάς Πάλμας 3 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΑΠΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αργυρούς»	43	8505	έφθ. Νίου λόντον 25 'Ιουλ.
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	έφθ. Πιούκοκαν 2 Αύγ.
ΝΑΥΑΜΑΧΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινταλάγκο»	57	9990	έφθ. Δυρράχιον 1 Αύγ.
ΝΑΥΣΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ναυμάχος»	46	8505	έφθ. Αλεξανδρείαν 22 'Ιουλ.
ΝΑΥΤΟΜΟΝΤΙΑΛ I (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαζέλλη»	61	10744	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 1 Αύγ. διά Αρούμπαν
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αξιλλέυς»	52	20887	άνεχ. Πόρτ Εθεργκλέιντς 2 Αύγ. διά Αρούμπαν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκράντε»	58	12624	άνεχ. Ούη Σαιδ 16 'Ιουλ. διά Γαλλίαν
ΝΕΔΔΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ναούτα»	58	24068	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 6 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΕΔΙ ΙΙ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς»	43	14304	άνεχ. Πειραιά 4 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν
ΝΕΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ναούτεντο»	38	7897	άνεχ. Σιμονάσκει 4 Αύγ. διά Χακάτα
ΝΕΙΛΟΣΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα»	56	10693	άνεχ. Βαρκελώνην 30 'Ιουλ. διά Λύμπεκ
ΝΕΙΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πολαρίς»	58	4996	έφθ. Αλεξανδρείαν 22 'Ιουλ.
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπαιοφικ»	58	24256	άνεχ. Νέα Αχμαντι 15 'Ιουλ. διά Λιθερπούλ
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	άνεχ. Πόιντ Σέντραλ 29 'Ιουν. διά Φουκουγιάμα
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μετ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ Κάρριερς»	60	14203	έφθ. Τζιμπούτι 8 Αύγ.
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	45	3739	άνεχ. Καυσόμπο 8 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Θράύτερς»	68	9034	διπλήθε Ντόθερ 8 'Ιουλ. διά Καράται
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πειτρόδελσουμ»	43	7121	άνεχ. Ντώρμπαν 25 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα»	53	12396	άνεχ. Σάντος 10 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο γιτέ Πάναμα»	48	3635	άνεχ. Αμπαντάν 31 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρρορι Κορπ.»	58	7324	άνεχ. Βαλτιμόρων 30 'Ιουλ. διά Βοστώνην
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνν Παρασκευήν»	50	2612	έφθ. Πειραιάς 5 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Αγιά Ι.»	51	3364	άνεχ. Λορέντζο Μασκές 4 Αύγ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χελμός»	41	5236	έφθ. Βούδαν 28 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΠΩΛ	(N.A.T.)				

ΝΙΟΥΛΕΓ'Ν (κυπρ.)	(N.A.T.)	'Αλ. Τσαθλίρης	42	7043	έφθ. Κολόμπο 30 'Ιουλ.
ΝΟΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	'Αλ. Τσαθλίρης	44	7145	έφθ. 'Άδαναν 1 Αύγ.
ΝΟΕΛ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νόδαι»	44	7377	άνεχ. Πόρτο Άλεγκρε 20 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιάδος»	41	7251	άνεχ. Θεούτα 4 Αύγ. δι' 'Άδαναν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόδοσεαν Θράύτερ»	58	20451	άνεχ. Γκότεμπουργκ 30 'Ιουλ. δι' 'Απαπα) Λάγκος
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουεστρά»	58	18184	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 Αύγ. δι' 'Άρούμπαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέμουρι»	59	18180	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ. δι' 'Άρούμπαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΓ'ΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αμπερ»	67	22543	άνεχ. Πόρτ Σαλαζάρ 31 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρίσιμ»	64	38649	έφθ. Σαδόνα 30 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΝΟΡΦ ΕΜΠΕΙΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Παλμύρα»	67	25837	έφθ. Μελβούρνην 8 Αύγ.
ΝΟΡΦ ΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιτρόλερα»	56	12402	διπλήθ. Θέρονταν 'Αιλαντ 4 Αύγ.
ΝΟΡΦ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πετρόλερα 'Αρμαντόρα	52	18210	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 8 Αύγ.
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΞ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλήγασος»	52	12029	άνεχ. Βαλτιμόρην 31 'Ιουλ. δι' 'Άρούμπαν
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωνσταντίνη»	25	1473	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΝΤΑΝΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουιντγουορντη»	58	17743	άνεχ. Λόουερ Μπουτσάναν 9 'Ιουλ. διά Ναγκόγια
ΝΤΑΤΥΝΑΜΙΚ (μικτού)	(N.A.T.)	έτ. «Αγύνορ»	68	9000	εἰς θερινόν 34.25 B. - 178.24 A. 25 'Ιουλ. δι' 'Άδαναν
ΝΤΕΙΚΕΝΤΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελ. 'Εντερπράϊς»	63	13751	διπλήθ. Πεναμά 7 Αύγ. διά Χιούστον
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΗΓΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπουνάιν»	58	10396	έφθ. Μόζι 29 'Ιουλ.
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Πράντο»	63	15297	διπλήθ. Παναμά 10 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΣΚΑ'Υ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσαλίνα»	42	7085	άνεχ. Μόντρεαλ 7 Αύγ. διά Σάν Χουάν (Π.Π.)
ΝΤΕΤΕΡΦΕΧΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Καζαμπλάνκα»	57	22006	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 28 'Ιουλ. δι' 'Οζάκαν
ΝΤΕΦΙΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον»	57	20458	άνεχ. Σιγκαπούρην 8 Αύγ.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΚΝΤζερτ»	56	20352	έφθ. Μόντρεαλ 7 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΤΗΖΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναδιγκέιτορς»	60	19988	έφθ. Γενοβαν 28 'Ιουλ.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Ναδιγκ.»	45	3550	άνεχ. Κουάλα Ρουΐν 7 Αύγ. διά Σάν Χουάν (Π.Π.)
ΝΤΗΖΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ντόθερ»	53	15826	άνεχ. Βικέντιον 31 'Ιουλ. διά Γενόβαν
ΝΤΟΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Ναδιγκ.»	45	3550	διπλήθ. Πεναμά 7 Αύγ. διά Χιούστον
ΝΤΟΛΟΪΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντόθερ»	48	2413	έφθ. Μόντρεαλ 6 Αύγ. διά Κωνστάντζαν
ΝΤΟΛΟΪΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Θουιδόπης»	51	12590	άνεχ. Φριμάντλ 19 'Ιουλ. διά Μένα Αχμαντί
ΝΤΟΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλιμοσθένης»	53	12200	έφθ. Γενοβαν 4 Αύγ.
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διμοσθένης»	50	9956	έφθ. Νέαπολιν 31 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διμοσθένης»	43	10861	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 6 Αύγ. δι' 'Άρούμπαν
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάροιερς»	58	10483	έφθ. Λάς Πάλμας 8 Αύγ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μίντλαντη»	51	14804	εἰς 'Απαπα) Λάγκος ἀπό 29 'Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερινής»	54	11478	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 Αύγ.
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	57	9881	διπλήθ. Παναμά 4 Αύγ. διά Βαλπαράζο
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	55	11209	άνεχ. Φάλμουθ 1 Αύγ. διά Πούντα Καρντόν
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάμπινη»	56	8716	άνεχ. Μπ. 'Αύρες 5 Αύγ. διά Μπάκια Μπλόνκα
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σενκράτης»	60	28655	άνεχ. Χάρηκ 'Αιλαντ 31 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΝΤΟΡΑΛΙ	(N.A.T.)	έτ. «Νίμωρ»	52	12218	άνεχ. Ντώρμπαν 31 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζολιουτη»	56	10486	άνεχ. Κόμπε 30 'Ιουλ. διά Βανκουβέρ
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέτσεντ»	66	45280	άνεχ. Ράς Τανόνδος 24 'Ιουλ. διά Σαδόνα
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκενί»	56	8424	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 'Ιουλ. διά Γουμπόδα
ΝΤΡΑΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Θεοδοίζη Μπάλκ Τρανα.»	56	11412	άνεχ. Πάντανη 27 'Ιουλ. διά Τάιν
ΞΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρι»	47	2873	διπλήθ. Κων) πολίν 7 Αύγ.
ΟΛΓΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανιο»	43	7265	άνεχ. Τανόνδος 24 'Ιουλ. διά Τεργέστην
ΟΛΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριουπεδίσμα»	39	2815	εἰς 'Οζάκαν ὑπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ντουράγκο»	69	109600	άνεχ. Μασσαλίαν 16 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχσάχρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙ'Σ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξπέτερ Μαριτάδημ»	54	17999	άνεχ. Καράτο 4 Αύγ. διά Πούλο Μπούκου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορτονένε Σίππιγκ»	54	13652	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 Αύγ. δι' 'Άρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟ'R (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποιοσδούσ»	54	20453	διπλήθ. Παναμά 3 Αύγ. διά Λός Αντζελες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΔΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Είβοντετήλ»	54	20495	άνεχ. Λιθερπούλ 1 Αύγ. διά Τομπρούκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήνουελ»	65	38600	εἰς θερινόν 1.40 Μ. - 36.40 Δ. 8 Αύγ. διά Περσ. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΜΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντημπανκ»	64	32380	άνεχ. Χάρηκ 'Αιλαντ 11 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ' (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντεν»	65	32478	άνεχ. Λύγούσταν 4 Αύγ. διά Παλέμον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ»	64	38598	άνεχ. Λονδίνον 7 Αύγ. διά Τομπρούκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρταμπαρ»	65	38608	άνεχ. Ασσόμπα 4 Αύγ. διά Μένα Αχμαντί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονοεσπίον»	65	32407	διπλήθ. Σεντάντρα 6 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ'ΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρόδον Σίππιγκ»	54	14047	άνεχ. Επ'εραδός ριθέρ 29 'Ιουλ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνουντίτς»	58	27602	άνεχ. Πόρλαντ (Με) 7 Αύγ. δι' 'Άρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοανομαρίν»	50	24741	διπλήθ. Παναμά 7 Αύγ. διά Μπαντάρ Μαχσάχρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοεστέρετ»	53	14221	άνεχ. Λονδίνον 7 Αύγ. διά Λός Αντζελες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ'ΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρμποντας»	53	14009	άνεχ. Αύγούσταν 7 Αύγ. διά Μένα Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ'E'Κ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδο»	54	17999	άνεχ. Μένα Αχμαντί 3 Αύγ. διά Λό Πλάτα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΡΕΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλιφότον»	65	15577	άνεχ. Ασσόμπα 8 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΝΤΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιγνουντ»	68	15800	άνεχ. Σικάγο 30 'Ιουλ. δι' 'Οζάκαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούζιντ»	49	24682	άνεχ. Φίλαδελφειαν 5 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ»	53	18781	άνεχ. Τοίμπα 25 'Ιουλ. διά Μπαλμόπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουανσάν»	54	13934	έφθ. Φεριάδειαν 6 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓ'ΓΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνινθιλ»	55	13709	άνεχ. Σενικόν 31 'Ιουλ. διά Συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'ΙΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τεανοκοντίνενταλ»	54	18476	άνεχ. Καράτο 4 Αύγ. διά Μπαντάρ Μαχσάχρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΑΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίτονουν»	66	15625	άνεχ. Λονδίνον 30 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχσάχρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κλιφότον»	65	15577	έφθ. Βακαγιάμα 18 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιγνουντ»	68	15800	άνεχ. Τομπάτα 2 Αύγ. διά Πουσάν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σώμιμερστ»	65	15577	άνεχ. Σικάγο 30 'Ιουλ. δι' 'Οζάκαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Φθάλιουθ»	65	15571	άνεχ. Φίλαδελφειαν 7 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΙΤΖ	(N.A.T.)	έτ. «Λυτέρελεϋ»	67	15650	άνεχ. Τοίμπα 25 'Ιουλ. διά Μπαλμόπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ολίντες»	69	15800	έφθ. Σικινόλει ουπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χόδουνταν»	69	15800	άνεχ. Χάρηκ 'Αλτάντικη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρινταντ»	55	13934	άνεχ. Κριστούπαλ 31 'Ιουλ. διά Μαρακάιμπο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑ'I'ΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεσύ»	60	32008	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 8 Αύγ. διά Κιουράσσο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούζινσον»	59	32007	άνεχ. Φίλαδελφειαν 3 Αύγ. δι' 'Άρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέλιμπουρου»	54	17999	άνεχ. Τορόντα 8 Αύγ. διά Νιού Χάφεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήνουελ»	55	18790	άνεχ. Μένα Αχμαντί 3 Αύγ. διά Μαριουπάιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέρβοποτ»	55	13934	άνεχ. Τζεμπούρη Ντανά 4 Αύγ. διά Γαλλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέβερλυ»	54	13665	άνεχ. Ζεμπρούρη 18 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΙΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντρεόρντο»	54	20595	άνεχ. Καλούντημποργκ 11 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οδρέλαντ»	49	17792	άνεχ. Ούμη Σαιδ 18 'Ιουλ. διά Σίδηνεϋ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιουντέντ»	54	14047	άνεχ. Φίλαδελφειαν 17 'Ιουλ. διά Μένα Σαούδ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα»	49	24689	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλ. διά Μεράντι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τράνσοπορτ»	59	37958	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεύσια Σίππιγκ»	60	37744	άνεχ. Ρούποιλ 13 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραπόνι»	63	30574	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 8 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΛΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαδόσενον»	64	30581	άνεχ. Σαλαζάρ 20 'Ιουλ. διά Ρίο 'Ιανέντρο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέλιμπουρου»	65	15179	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 2 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οδάκονν»	65	47493	άνεχ. Σεριέντρο 31 'Ιουλ. διά Μπέλεμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕ'I'M (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σερφούντ»	50	17791	άνεχ. Λονδίνον 6 Αύγ. δι' 'Άλγεριον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέσερβλυ»	64	47493	άνεχ. Χάρηκ 5 Αύγ. δι' 'Αμπιτζάν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Ναδιν.»	54	13598	άνεχ. Πουέρτο Λάνταν 28 'Ιουν. διά Επ'εραθόνη
ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. υπερωκ.)		έτ. «Χόμι λάινς»	31	18563	άνεχ. Σακάρια 30 'Ιουλ. διά Σεινεϋ
ΟΜΝΙΟΥΜ ΣΟΥΝΤΕΡΕΡ		έτ. «Αριδόνην»	43	11753	έφθ. Αράπούλ 30 'Ι

ΟΣΕΑΝΙΚΑ ΑΜΙΤΥ	έτ. «Πασίφικ Γιούνιον»	44	14238	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΟΣΕΑΝΙΚΑ ΟΣΣΑ (δ.)	έτ. «Οσεανικα»	45	28101	έφθ. Μαρονάλ 5 Αύγ.
(N.A.T.)	έτ. «Μαροεάνο»	56	23234	έφθ. Σαλέρνο 30 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΘΗ πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΟΥΑΙΤ ΧΟΡΕ	έτ. «Σπλαντίνη»	43	7261	άνεχ. Ματσουγάμα 6 Αύγ. διά Σιγκαπούρην ρόδης
ΟΥΑΥΣΣΕΣ (δ.π.)	έτ. «Μπελδίστοφο»	57	18176	έφθ. Τάιν 6 Αύγ.
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Αστροουσύρτε»	55	1839	άνεχ. Μοντεβίδεο 7 Αύγ. διά Γαλλίαν
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	έτ. «Μαρίν»	29	2692	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Κασάνγια»	58	10659	έφθ. Βάλδις Μπαι 9 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΥΚΚΟΥ (κυπρ.)	έτ. «Ευτόρυσσες»	43	7296	άνεχ. Πόρτο 'Αλέγκρε 26 'Ιουλ. διά 'Ανκόνα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ.	έτ. «Σαίντ Τζώρτζ»	43	8426	άνεχ. Λός 'Αντζελες 20 'Ιουλ. διά Κίνουρα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	έτ. «Ελάτρωνπορτ»	57	10493	άνεχ. Λιβερπούλ 10 Αύγ. διά Ρίγα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ. (π.)	έτ. «Τζόπκατ»	39	3562	άνεχ. Ντακάρ 7 Αύγ. διά Ρουέν
ΠΑΝΑΓΟΣ Λ. (κυπρ.)	έτ. «Πιανάγος»	52	1803	άνεχ. Λισσαβώνα 19 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΠΑΝΑΧΑΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Ζεφύρ»	63	30408	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 30 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΠΑΝΟΗΡ (δ.)	έτ. «Λέμαρτ»	54	15841	άνεχ. Πειραιά από 23 Μαρτ.
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.)	έτ. «Νέας»	43	2867	άνεχ. Χονολουλού 28 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΠΑΝΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρίν Κ.»	58	12417	άνεχ. Βενετίον 6 Αύγ. διά 'Αλεξανδρείαν
ΠΑΝΤΑΡΑΛΙ (π.)	έτ. «Πραμπα»	37	1575	άνεχ. Μελβούρνην 23 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΠΑΠΠΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	έτ. «Ελένη»	67	43231	έφθ. Ντάρι ές Σαλάμ 5 Αύγ.
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (π.)	έτ. «Σταϊλμά»	44	3807	έφθ. Σαντόνα 2 Αύγ.
ΠΑΡΗΝΗΣ (δ.)	έτ. «Πανιόρμπο»	59	23607	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 18 'Ιουλ. διά Ούλσαν
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Αλόρα»	61	13903	έφθ. Χόγκ Κόγκ 5 Αύγ.
ΠΑΣΙΦΟΙΚ (δ.)	έτ. «Σελεστιαλ»	65	38116	άνεχ. Ντακάρ 7 Αύγ. διά Ρουέν
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Άλτερ»	54	7530	έφθ. Σαδόνα 2 Αύγ.
ΠΑΤΙ (κυπρ.)	έτ. «Πύλα»	50	5623	έφθ. Χόγκ Κόγκ 5 Αύγ.
ΠΑΤΡΑΤΙΚ ΣΚΑΥ	έτ. «Πάτριαρχ»	43	7172	άνεχ. Ντακάρ 28 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κυπρ.)	έτ. «Πόδιος»	43	6998	άνεχ. Μαντζανίλο (Μεξ.) 28 'Ιουλ. διά Μπαλμπόα
ΠΑΦΙΑΝ (κυπρ.)	έτ. «Κινυρας»	56	10170	άνεχ. Λάς Πάλμας 26 'Ιουλ. διά Σάντος
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροεάνο»	56	24520	έφθ. Αιμέρσοραν 1 Αύγ.
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ II (κυπρ.)	έτ. «Σολδίν»	36	5164	άνεχ. Γιοκοχάμον 24 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΠΕΛΟΨ (κυπρ.)	έτ. «Εύδωρος»	49	4500	έφθ. Ντώρμπαν 8 Αύγ.
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	έτ. «Κορελλά»	54	19440	έφθ. Κλίκοτων (Ζαρ.) 7 Αύγ.
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροεάνο»	56	24502	άνεχ. Πουέρτα λά Κρούς 24 'Ιουλ. διά Λάς Μίνας Μπαιν
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κυπρ.)	έτ. «Περαματάρης»	41	6519	άνεχ. Ντώρμπαν 29 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (Π.δ.)	έτ. «Αντάρτικ Τζάζ»	51	1077	άνεχ. Πόρτο ντε Μπουκ 3 Αύγ. διά 'Αλεγέριον
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΛ	έτ. «Μονρόδια»	64	10865	άνεχ. Λά Παλίς 5 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	έτ. «Καρρέτο»	58	8466	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 Αύγ. διά Πόρτο 'Εθεργκλέιντς
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Μονρόδια»	63	10867	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 24 'Ιουλ. διά Λάς Μίνας Μπαιν
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Μονρόδια»	62	9908	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 24 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΠΕΤΡΟΣ (κυπρ.)	έτ. «Πάσπαρος»	48	3349	άνεχ. Χάρτελσον 16 'Ιουλ. διά 'Αρχάγγελον
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	έτ. «Πασίφικ Όιλα»	65	41255	άνεχ. Αγ. Φραγκίκον 22 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροεάνο»	58	23607	άνεχ. Αιμέρσοραν 4 Αύγ. διά Μπάνιας
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Ε.	έτ. «Πινελόπη»	54	8516	άνεχ. Τάμπα 6 Αύγ. διά Καρθαγκένα (Κολ.)
ΠΗΤΕΡ Α.	έτ. «Ελλάδα»	61	13379	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 'Ιουλ. διά Γδυνία
ΠΙΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	έτ. «Σπαρεύε»	67	48747	άνεχ. Ράς Τανόρι 12 'Ιουλ. διά Θάλευ
ΠΛΑΙΣΙΑΣ	έτ. «Πλαίσια»	56	10092	άνεχ. Ντακάρ 30 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΠΛΑΙΟΝΗ (δ.)	έτ. «Άλμα»	53	12513	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 Αύγ. διά 'Αρούμπα
ΠΛΕΙΣΤ ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (παν.)	έτ. «Πλέιτη»	53	9422	έφθ. Αρίκα 7 Αύγ.
ΠΛΟΥΤΩΝ (κυπρ.)	έτ. «Πλέιτη»	40	6684	άνεχ. Ρίο Γκράντε 2 Αύγ. διά 'Αμδούργον
ΠΛΩΤΩ	έτ. «Βράχος»	59	10841	άνεχ. Αιμέρσοραν 31 'Ιουλ. διά Ταύρεστων
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	έτ. «Βικτρί»	68	35191	άνεχ. Σάνι Νικολάς 26 'Ιουλ.
ΠΟΓΙΝΤ ΚΛΗΡΑΡ (κυπρ.)	έτ. «Σκάντουτο»	66	33291	άνεχ. Ράς ές Σιδέρη 4 Αύγ. διά Σαιν Κρουά
ΠΟΛΑ Ν.	έτ. «Σαίν Πώλη»	48	2724	άνεχ. Νότνην 29 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΝΙΚΗΣ (Π.)	έτ. «Μαρνορέτρον	56	10483	άνεχ. Πόρτ Αρδουρ 7 Αύγ. διά 'Ιταλίαν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	έτ. «Βάλι ντι Κομπάρε»	57	8549	άνεχ. Βίλαρην 2 Αύγ. διά Σάντος
ΠΟΡΤΑΛΟΝ	έτ. «Αργυρούς»	44	4897	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 8 Αύγ.
ΠΟΥΚΟΥ (δ.)	έτ. «Μαρτσάντε»	52	11391	άνεχ. Ρίο Γκράντε 22 'Ιουλ. διά 'Αμδούργον
ΠΡΕΒΕΖΑ	έτ. «Γουεστιάνιντερ»	57	10389	έφθ. Ταματάβης 5 Αύγ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΒΗΤΑ	έτ. «Άστρο Κονκουίστα»	50	7721	έφθ. Σάντος 4 Αύγ.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	έτ. «Προμηθεύς»	59	9633	άνεχ. Μανιλάν 18 'Ιουλ. διά Πόρτο 'Αλέγκρε
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Γουέστ Αφρικα»	58	8414	άνεχ. Μακάι 4 Αύγ. διά 'Ιαπωνίαν
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ (κυπρ.)	έτ. «Πωτοκλήπτος»	44	7984	άνεχ. Βιλέρην 30 'Ιουλ.
ΡΑΙΜΠΟΥ (κυπρ.)	έτ. «Αντωνία»	52	1346	έφθ. Κόμπειραν από 15 'Απρ.
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	έτ. «Λίγκουε»	57	23693	άνεχ. Κοδιν 8 Αύγ. διά Χάρηκ 'Αιλαντ
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)	έτ. «Ορούμαρ»	38	5548	έφθ. Πλότες 9 Αύγ.
ΡΑΧΙΟΤΗΣ (δ.)	έτ. «Μαριτάιν 'Εντερπρ.»	54	13043	άνεχ. Μελβούρνην 20 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΡΕΓΓΙΝΑ (π. επιθ.)	έτ. «Διεθνείς Κρουαζίρα»	39	10153	άνεχ. Σάντος 6 Αύγ. διά Πόρτο 'Αλέγκρε
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	19047	έφθ. Νέαν 'Υρκην 5 Αύγ.
ΡΕΣΠΑΙΕΝΤ	έτ. «Βεσπούκιο»	66	23570	έφθ. Κόμπειραν 26 'Ιουλ.
ΡΙΓΚΕΛ	έτ. «Γιούνιον Σπλέντορη	51	6905	έφθ. Κόμπειραν 26 'Ιουλ.
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Μαραλάντα»	65	16334	άνεχ. Ντώρμπαν 18 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΡΟΑΙ	έτ. «Ρόδη»	55	17104	άνεχ. Σάντος 6 Αύγ. διά Πόρτο 'Αλέγκρε
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Γουέστερον Σπη»	56	21028	άνεχ. Ιερκούνι 26 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΡΟΜΠΕΡΤ (δ.π.)	έτ. «Ροσεάνια»	54	11248	έφθ. Κόρδρι 25 'Ιουλ.
ΡΥΘΜΟΣ	έτ. «Γκλαύπε»	57	10316	έφθ. Ωιλεσδεριαν 24 'Ιουλ.
Σ & Κ. ΓΙΟΥΝΙΤΥ	έτ. «Φίλιντονο»	56	9206	άνεχ. Χιεντον 5 Αύγ. διά Τάμπα
ΣΑΙΝΤ ΑΝΑΡΕΑΣ (κυπρ.)	έτ. «Σθόντε»	58	3065	έφθ. Γόνινα 6 Αύγ.
ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)	έτ. «Σαίντ Νίκολας»	57	20686	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 1 Αύγ. διά Αρούμπαν
ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ	έτ. «Ειμάντωντελ»	45	5105	άνεχ. Σάντος 5 Αύγ. διά Σαλθασδόρ
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ	έτ. «Σαίντ Κωνσταντίν»	58	9438	άνεχ. Χόγκ - Χόγκ 30 'Ιουλ. διά Κεελάργκ
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	έτ. «Σαίν Νικόλας»	56	12279	άνεχ. Σίδενσ (Ν.Σ.) 23 'Ιουλ. διά Σαλθασδόρ
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Σαίν Σταύρος»	53	8715	έφθ. Τζιουπούτ 8 Αύγ.
ΣΑΙΝΤ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	έτ. «Κλάντη»	59	12900	άνεχ. Χάρην 31 'Ιουλ. διά Μπ. "Αύρες
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Αστρονόβα»	66	16334	άνεχ. Βακούνια 25 'Ιουλ. διά 'Αλγεριον
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	έτ. «Ξαντήν Γοννοσσίνα»	53	22856	έφθ. Κεράτειο 6 Αύγ.
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ. «Ιόνινα Μοριτ.»	59	22332	έφθ. Πόρτ ητε Μπουκ 6 Αύγ.
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ	έτ. «Μοριν 'Εξπρες	53	7490	άνεχ. Κολόνι 27 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ III (δ.)	έτ. «Σαίν Τζώρτζ»	54	9941	άνεχ. Μοριουνκάδο 8 Αύγ. διά Βούδαν
ΣΑΙΝΑΜΙΝΑ (κυπρ.)	έτ. «Ποσειδών»	56	2709	έφθ. Ωιλεσδεριαν 25 'Ιουλ. διά Σαλθασδόρ
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Αιθ.)	έτ. «Βλάσιοντο»	50	2736	άνεχ. Κοντάβη 5 Αύγ. διά Κωνστάντζαν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Γιανίσα»	57	9047	άνεχ. Λάς Πάλμας 5 'Ιουλ. διά Μπριούπαν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	έτ. «Έντερ Ρίες»	51	10353	άνεχ. Σάντος 6 Αύγ. διά Σαλθασδόρ
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.)	έτ. «Ελλήν. ουμφέροντα	49	1439	άνεχ. Σάντος 6 Αύγ. διά Μοντεβίδεο
ΣΑΝΡΑΐΖ (κυπρ.)	έτ. «Σηνουάίνες Κάρριερες»	55	11922	άνεχ. Ταυματάβης 6 Αύγ. διά 'Αντεν
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	έτ. «Νίκη»	43	7187	άνεχ. Αυγούσταν 26 'Ιουλ. διά Κούδαν
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Ανία Βασιάρα»	46	2849	έφθ. Πειραιάδ 15 'Ιουλ. διά Πουέρτο Κορτέζ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μαρδίνα»	53	2550	άνεχ. Μπέλεμ 2 Αύγ. διά Σιδηνία
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Χάρηκ Κόγκ 5 Αύγ. διά Σικάγον
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Πτονέρ»	65	31779	άνεχ. Γκράτων 8 Αύγ. διά 'Αρχάγγελον
ΣΑΣΣΕΣΟΡ	έτ. «Σαντιάγκο»	57	9143	άνεχ. Σάντος 7 Αύγ. διά Πόρτο 'Αλέγκρε
ΣΑΟΥΘΕΡΗΝ ΗΓΚΛ	έτ. «Σάντεσαρ»	63	11482	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 Αύγ.
ΣΕΡΦ ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	έτ. «Τρανσόδεσ» δράστερ	44	14020	άνεχ. Ντώρμπαν 2 Αύγ. διά Βουλώνην
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Μαρκαντίνελαι»	54	19053	άνεχ. Νεάπολις 4 Αύγ. διά Ζουετίνα
ΣΗ ΕΠΙΛΟΡΕΡ	έτ. «Σαν Σεοίλιο»	58	13944	άνεχ. Α'μαγκασάκι 29 'Ιουλ. διά Σιδηνεϋ
ΣΗ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Μαρνίκα»	59	9268	άνεχ. Χάρηκ 18 'Ιουλ. διά Σικάγον
ΣΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Φρίντονο»	48	4575	άνεχ. Γκράτων 8 Αύγ. διά 'Αρχάγγελον
ΣΗΝΒΙΟΥ	έτ. «Ωδερσοήζ Θρ.»	51	3904	άνεχ. Σάντος 7 Αύγ. διά Πόρτο 'Αλέγκρε
ΣΗΤΑ ΔΟΓΤΕΡ (π.)	έτ. «Εσαάρ»	61	13083	άνεχ. Λός 'Αντελες 28 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΗΜΕΡΗ	έτ. «Μαριν»	40	5355	άνεχ. Γένοβαν 1 Αύγ. διά δυτ. 'Αφρικήν
ΣΗΝΙΚ (μικτόν)	έτ. «Στάρντροντος»	43	7275	έφθ. Μπ. "Αύρες 6 Αύγ.
ΣΗΡΙΣ (δ.)	έτ. «Αστροσαμάντρο»	65	33287	άνεχ. Βάσης Παναμά 14 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΣΙΣΤΕΡ ΑΜΑΛΙΑ	έτ. «Αγάπη»	60	29592	άνεχ. Χάρηκ Α'λαντ 28 'Ιουλ.
ΣΙΣΤΕΡ ΚΛΕΙΟ	έτ. «Σαλλην συμφέροντα	57	984	άνεχ. Μάλταν 2 Αύγ. διά Τρίπολιν
ΣΙΓΝΟΣ	έτ. «Σαν Σεοίλιον»	57	13906	έφθ. Ρεσίφ 7 Αύγ. διά Νέαν 'Υρκην
ΣΚΑΪΛΑΡΚ	έτ. «Πλο Βαλίδιον»	63	12273	άνεχ. Κολουμπία ρίθερ 5 Αύγ. διά 'Ιαπωνίαν
ΣΚΙΡΩΝ	έτ. «Σενικολάς»	64	17487	άνεχ. Παναμά 15 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
Σ				

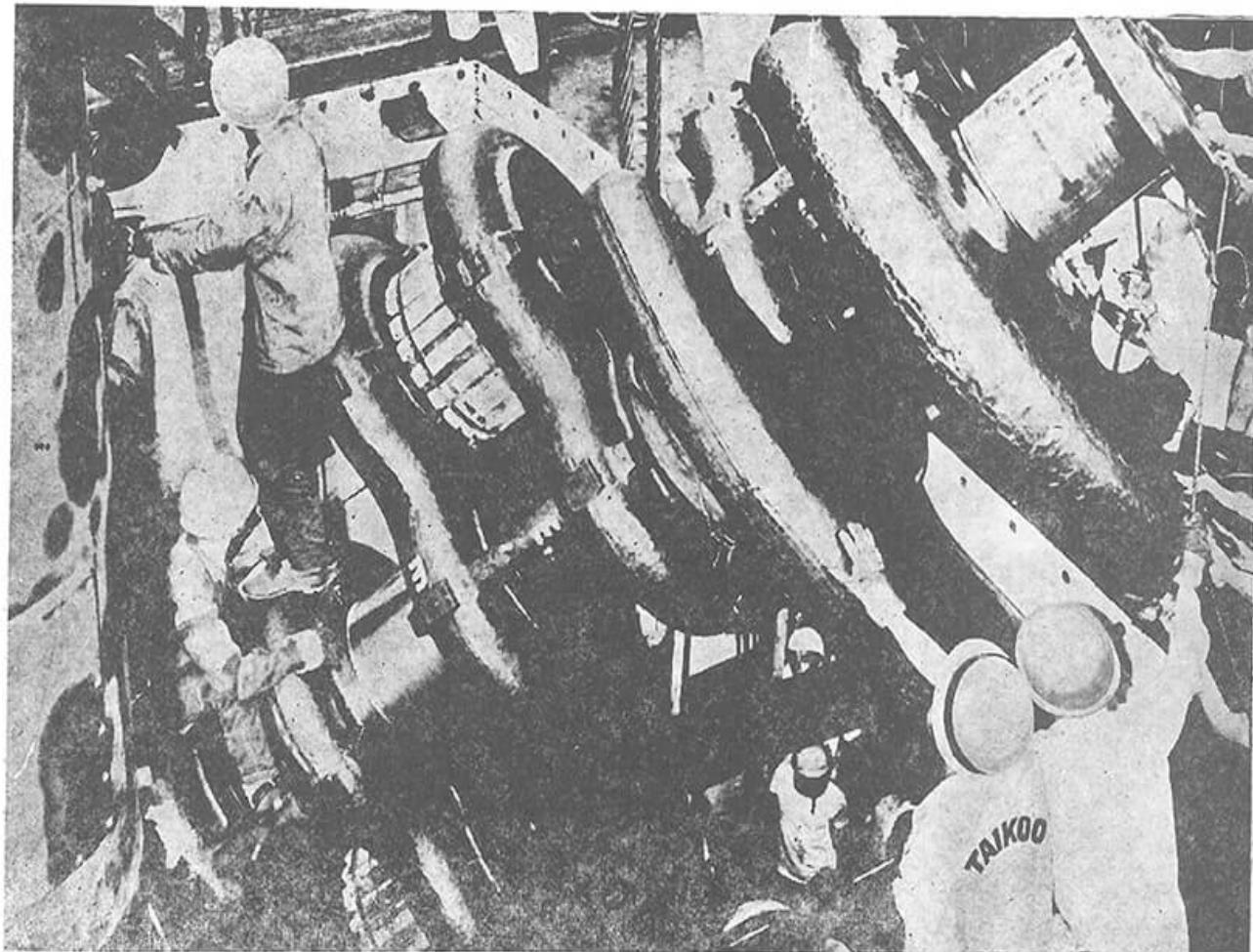
ΕΩΝΙΚ	(N.A.T.)	ΣΤ. «Τάιγκερ»	62	28326	διῆλθε Παναμᾶ 30 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΟΥΕΡΤΕ (κυπρ.)	(N.A.T.)	ΣΤ. «Σουερτε»	43	7267	όνεχ. Θέσσαλον 8 'Ιουλ. δι' 'Αθάναν
ΣΟΥΠΕΡ	(N.A.T.)	ΣΤ. «Πίζα»	57	10661	άνεχ. Κόμπε 19 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΣΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνον συμφέροντα	53	10164	άνεχ. Ντωρμπαν 27 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΣΟΥΛΗ	(N.A.T.)	ΣΤ. «Παρνασσούς»	45	12723	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 1 Αύγ. διά Ραβέναν
ΣΟΦΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνον συμφέροντα	29	7030	έφθ. Αμβούργον 5 Αύγ.
ΣΟΥΓΙΑ	(N.A.T.)	ΣΤ. «Σοφία»	65	14048	διῆλθε Παναμᾶ 6 Αύγ. δι' 'Οζάκαν
ΣΟΥΓΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελεύσιορ»	57	10398	άνεχ. Πουάντ Νούάρ 3 Αύγ. δι' 'Αμπιτζάν
ΣΟΥΓΙΑ Η. (δ.)	(N.A.T.)	ΣΤ. «Αιγατερίνην»	54	12113	άνεχ. Χιούστον 13 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΣΠΑΛΑΤΟΡΙ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπονίτο»	35	758	άνεχ. Κόπερδικ 4 Αύγ. δι' 'Αρχάγγελον
ΣΡΙΝΓΚΙ ΓΥΑΙΗ (ο.)	(N.A.T.)	ΣΤ. «Αιγακι	57	20683	άνεχ. Χάργια 4 Αύγ. διά Κοσίν
ΣΗΛΕΝΤΙΤ ΣΚΑΥ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντιό»	44	7240	διῆλθε Κωνιτζί πολιν 25 'Ιουν.
ΣΗΤΤΙΠΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	ΣΤ. «Ουλουσέζη	64	34593	διῆλθε Λιόβερπολ 4 Αύγ. διά Μπάνιας
ΣΗΤΤΙΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουαλντεν»	56	30709	άνεχ. Έθεσσαλία 5 Αύγ.
ΣΤΑΛΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	ΣΤ. «Φρούτι»	43	7230	άνεχ. Ιμιγκάχι 7 Αύγ. διά Γάνδην
ΣΤΑΣΣΙ (δ.π.)	(N.A.T.)	ΣΤ. «Μαρσαντ»	54	11815	διῆλθε Κωνιτζί πολιν 21 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΣΤΕΒΟ (Σορ.)	(N.A.T.)	ΣΤ. «Ανταμπη»	44	7066	εἰς Αλαμπορκάς ἀπό 24 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΣΤΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	ΣΤ. «Μπλού Γκρήκ Σή»	36	4345	άνεχ. Βερμούδας 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΣΤΕΝΤΟΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	ΣΤ. «Πριμαδέρα»	44	2085	άνεχ. Μόντρεαλ 8 Αύγ. διά Μεγ. Λίμνας
ΣΤΕΦΑΝΙΑ	(N.A.T.)	ΣΤ. «Φαιρφλάντη»	60	10733	διῆλθε Σερντάντα 31 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Η.	(N.A.T.)	ΣΤ. «Μαργκασόύρο»	56	10360	άνεχ. Χάργια - Κόκκι 4 Αύγ. διά Μανίλαν
ΣΤΟΛΑ ΔΑΛΤΑΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	ΣΤ. «Άθενη»	53	8048	έφθ. Απανα/Λάγκος 7 Αύγ.
ΣΤΟΛΑ ΙΘΑΚΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	ΣΤ. «Ιθάκα Στάρ»	51	12540	έφθ. Νιούκαστλ (Άστρ.) 19 'Ιουλ.
ΣΤΟΛΑ ΖΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	ΣΤ. «Τζέμινι»	60	13335	άνεχ. Λεμεσός 7 Αύγ. διά Μεθιλα
ΣΤΟΡΒΙΚΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	ΣΤ. «Κονσονίνιν»	57	12976	έφθ. Καλκούταν 5 Αύγ.
ΣΤΡΥΜΩΝ	(N.A.T.)	ΣΤ. «Στρυμώνι	69	16475	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 29 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΥΡΙΑΝ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ Σπήλι Ναθ.»	53	1764	άνεχ. Λεμεσόδων 7 Αύγ. διά Μπεζάνια
ΣΥΡΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	ΣΤ. «Γκρινην»	50	1797	εἰς θέσιν 37.15 B. - 10.50 A. 6 Αύγ. διά Μεθιλα
ΣΥΡΙ	(N.A.T.)	ΣΤ. «Τζένεραλ Φράγκτερς»	68	9070	διῆλθε Κωνιτζί πολιν 7 Αύγ.
ΣΩΑΚΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αίδορο Κόσουντ»	44	8636	έφθ. Καλκούταν 5 Αύγ.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εθνο»	56	10096	άνεχ. Αντόντι 1 Αύγ.
ΤΑΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξανδρόρα»	51	2979	άνεχ. Ντρόμπαν 23 'Ιουλ. δι' 'Οσάρο
ΤΑΜΠΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ιον»	52	5483	έφθ. Τέρρε Ανουνζιάτα 28 'Ιουλ.
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	7349	άνεχ. Μανιλά 30 'Ιουλ. διά Ταιβάν
ΤΑΡΠΟΝ ΚΛΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τάρορεύ»	60	8742	άνεχ. Πουερτο Μιράντα 4 Αύγ. διά Ρουέν
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταρού»	58	13501	έφθ. Αμύερραν 9 Αύγ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκη»	56	8001	άνεχ. Μουτάφα 8 Αύγ. διά Μπέρια
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ταρούσιφτ»	57	7977	διῆλθε Σερντάντα Αίλαντ 26 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΑΒΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ταργουνέβη»	65	10865	έφθ. Βορμάν 5 Αύγ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΙΓ'ΩΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκη»	58	8465	άνεχ. Βακαραστός 7 Αύγ. διά Μπέρια
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΤΚΣΕ	(N.A.T.)	έλληνον συμφέροντα	68	11025	έφθ. Τρέισι 4 Αύγ.
ΤΑΡΣΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αν. Σπυρίδωνη	47	5605	εἰς θέσιν 32.23 B. - 143.58 Δ. 29 'Ιουλ. διά Κορέαν
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ 'Αναστάσιος»	57	21202	διῆλθε Παναμᾶ 8 Αύγ. διά δυτ. άκτην Η.Π.Α.
ΤΕΓΕΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμνια»	44	7240	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΡΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλεξανδρεία»	58	10499	άνεχ. Τραματάδι 2 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνις Ναθηνγκ.»	38	1465	διῆλθε Σερντάντα 2 Αύγ. διά Τόκιον
ΤΕΖΑΝΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερρέσον «Οίλη»	68	48339	άνεχ. Μόντρεαλ 7 Αύγ. διά Αγ. Λίμνας
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελασεγκούρο»	68	14800	άνεχ. Μπορτνύ 3 Αύγ. δι' 'Αρούμπαν
ΤΖΕΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένην»	48	2226	άνεχ. Χαούγκεσαντ 6 Αύγ. "Αλθίκ
ΤΖΕΝΗ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτην»	65	19421	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 'Ιουλ. διά Κόλπον Η.Π.Α.
ΤΖΕΝΗ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπιτονι»	51	4359	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 Αύγ. διά Σαίν Κρουά
ΤΖΕΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σποντρέϋ»	69	9100	έφθ. Μπορτνύ 20 'Ιουλ.
ΤΖΕΝΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίμιορ»	53	12235	άνεχ. Μόντρεαλ 7 Αύγ. διά Μεγ. Λίμνας
ΤΖΕΡΟΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθεονι»	53	10873	άνεχ. Αυδούργον 4 Αύγ.
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμοτόρες»	68	14845	άνεχ. Ιντσόν 26 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδες
ΤΖΩΝ ΛΥΓΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκ»	42	7268	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 Αύγ. δι' 'Αμπιτζάν
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέντοπινη»	53	7490	ίσε «ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ», ώς μετωνυμάσθιν
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπάδο»	54	19129	άνεχ. Ούμ Σαΐδ 19 'Ιουλ. διά Γαλλίαν
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσασταλάντικο»	66	39556	έφθ. Γενέδων 7 Αύγ.
ΤΖΩΝΝΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρτα»	57	9689	άνεχ. Αδάναν 6 Αύγ.
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (ο. Μάλτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβαντάτιν»	39	5333	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 22 'Ιουλ. δι' 'Αθάναν
ΤΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδωνη»	42	7362	έφθ. Αυδούργον 4 Αύγ.
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	53	27863	άνεχ. Μουσούρης 27 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΤΙΤΙΚΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οργκα»	52	11218	εἰς θέσιν 27.13 Β. - 43.19 Α. 3 Αύγ. διά Τοιταγκόνη
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα»	64	15597	άνεχ. Καίτλα 19 'Ιουλ. διά Παλέρμο από 25 Νοεμ.
ΤΟΜΑΖΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθερόλα»	28	1390	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 Αύγ. δι' 'Αθάναν
ΤΟΝΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελιάρπερη	43	7176	διῆλθε Ουλεδάνη 31 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΤΡΕΙΤΙΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρέιντ»	54	12570	έφθ. Νέαν 'Ουλεδάνη 2 Αύγ. διά Πόρτ Σουδάν
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	53	5493	έφθ. Κάντλα 19 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αλφοτρίνη»	57	10493	άνεχ. Κέιπ Τάουν 24 'Ιουλ. διά Ρότλαντ
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέποντουνη»	67	34501	έφθ. Τρίπολη (Λιθάνου) 7 Αύγ. διά Τεργέστην
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαλόγκρο»	64	28311	έφθ. Λιόβερπολ 6 Αύγ.
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11913	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Αύγ. διά Μπαχρέιν
ΤΡΟΠΙΚ ΝΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κλίππερ»	66	45255	άνεχ. Ράς Τανούρα 16 'Ιουλ. διά Καλούντημπορυκ
ΤΡΕΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντίλη»	46	1670	διῆλθε Παναμᾶ 5 Αύγ.
ΤΣΑΡΑΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντοπούντο»	57	23664	εἰς Καλκούταν όποιο 28 'Ιουν.
ΥΒΩΝΗ (Σού. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χρούσινκερδυκή»	51	8997	έφθ. Μίλφορντ Χάφεν 8 Αύγ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσο»	55	21083	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 2 Αύγ. διά Βραζιλίαν
ΦΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πικέτη»	45	15005	έφθ. Μπορτνύδια 2 Αύγ.
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνερ»	45	13849	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 Αύγ.
ΦΑΙΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλάκιο»	43	13548	άνεχ. Καλλάρο 7 Αύγ. διά Καλέτα Πατίλος
ΦΑΙΑΜΟΥΘ	(N.A.T.)	έτ. «Αλάδος»	60	13998	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΦΑΝΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φάδννου»	59	10251	έφθ. Μασσαλίαν 2 Αύγ.
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερουδίνη»	57	21910	άνεχ. Τρέισι 2 Αύγ. διά Χάργικ
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέιες»	44	13854	εἰς θέσιν 24.28 B - 67.19 Δ 6 Αύγ. διά Γερμανίαν
ΦΕΛΙΤΣΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άννα»	45	7096	διῆλθε Ελσινόρε 6 Αύγ. διά Βεντσπίλη
ΦΕΔΑΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύαγρδος»	53	1385	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 10 'Ιουλ. διά Ταράντο
ΦΕΝΙΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόλικουμπρε»	43	7265	άνεχ. Λόμε 31 'Ιουλ. δι' 'Απανα/Λάγκος
ΦΙΑΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνδρομεδά»	63	50872	άνεχ. Ράς Τανούρα 16 'Ιουλ. διά Σαίν Κρουά
ΦΙΑΙΠΠΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουμπάνιο»	36	3149	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 7 Αύγ.
ΦΙΝΤΕΛΑΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πασιφίκ Μαρ. Κόρριερς	67	46382	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 9 'Ιουλ. διά Σαρόρ
ΦΙΝΤΕΛΑΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτην»	53	12107	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 11 'Ιουλ. διά Σάρορ
ΦΙΝΤΕΛΑΙΤΥ Ρ.	(N.A.T.)	έτ. «Λίζα»	49	5136	άνεχ. Λόδη 'Αντζελες 2 Αύγ. διά Νικολάς
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλδρά»	60	13997	ίσε «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.» ώς μετωνυμάσθιν
ΦΩΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φροτερνίτινο»	63	10382	έφθ. Κακινάτα 5 Αύγ.
ΦΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλ. Τσαθίρης	44	7132	άνεχ. Ντάρκαμ 5 Αύγ. διά Καρντίνας
ΦΡΙΞΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ασαρώνη»	49	9605	διῆλθε Παναμᾶ 16 'Ιουλ. διά Χίλην
ΦΩΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σπλέιν»	44	15020	άνεχ. Κοκούρα 31 'Ιουλ. διά Μασινλόκ
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφοτρίνη»	57	10493	έφθ. Αστορία 27 'Ιουλ. διά Σαβάνναν
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Αλμά»	68	44646	άνεχ. Τόκιο 29 'Ιουλ. διά Σάρορ
ΧΑΝΤΖΗΝΑΛΔΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελκαπιτάνιν»	67	36365	άνεχ. Λόδη 'Αντζελες 11 'Ιουλ. διά Σάιν Νικολάς
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλαγονίδια»	58	9453	έφθ. Κακινάτα 5 Αύγ.
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλαγκιριμ»	56	10583	άνεχ. Ντάρκαμ 4 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΧΟΔΕΡ ΑΓ.	(N.A.T.)	έτ. «Χίος»	56	10597	άνεχ. Ήστκαμ 5 Αύγ. διά Χάμιλτον ('Οντ.)
ΧΟΥΑΙ ΚΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίντοντο»	56	6233	όργει Πειραιά από 24 'Απρ. 1968
ΧΡΙΔΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χρίλακ»	44	2871	άνεχ. Αγύονταν 7 Αύγ. διά Λονδίνον
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτην»	66	19419	διῆλθε Παναμᾶ 6 Αύγ. διά Τόκιο
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δ					

In Hong Kong engine repair specialists are recognised by the name



TAIKOO DOCKYARD ARE THE AUTHORISED REPAIRERS IN HONG KONG FOR THE FOLLOWING MARINE DIESEL ENGINES:

- Burmeister & Wain • Doxford • Fiat • Gotaverken • Stork • Sulzer

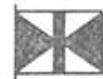


The Engineering Shops are fully equipped for repairing all types
of main propulsion machinery, boilers and auxiliaries.

Extensive facilities are available for machining large propeller shafts,
re-metalling all sizes of bearings, re-blading turbines and rotor balancing.

**TAIKOO DOCKYARD
HONG KONG**

MEMBER OF THE SWIRE GROUP



P.O. Box No. 1, Cables: Taikoodock Hongkong, Telex: HX476

Agents: Lambert Brothers (Hellas) Ltd., Oceanic Building, 57 Akti Miaouli, Piraeus, Cables: Lamill—Piraeus, Telex: 21242

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 213

EDITOR : D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th AUGUST 1969

Shipbuilding developments in Greece

Hellenic Shipyards at Skaramanga have recently received orders for six 33,000-ton (possibly 75,000-ton) bulk carriers and six 15,000-ton specialised cargo liners. This is the latest achievement of our largest shipyard which should be more than proud of its record to date.

The 240,000-ton graving dock is nearing completion, giving Skaramanga Yard the edge over Italian competitors.

Greece is emerging as a shipbuilding nation able to compete on an international scale. Before the advent of Hellenic Shipyards, we were hardly in a position to build a tugboat in this country.

And all this activity at Skaramanga is the fruit of the National Government's successful and correctly applied shipping policy in the way of shipbuilding credits.

The shipbuilding demands of Greek owners are substantial and even if only one tenth of these demands is met in Greece, it will prove a substantial source of revenue to the national economy. And even though the steel repaired and the engines and auxiliary machinery are imported, one third of construction costs in the form of labour enters the country in the form of much-needed foreign exchange. Thus, the six bulk carriers and six cargo liners, totalling about \$55,000,000 in cost, will provide \$17,000,000 worth of foreign exchange in labour costs alone. Skaramanga Yard now has 4,000 persons on its payroll and the figure is expected to reach 5,000 by December this year, making Hellenic Shipyards the country's principal industry.

The Hellenic Industrial and Development Bank, which finances shipbuilding in Greece, has advanced shipbuilding credits during the past two years representing 30% of its total financing activity.

From the end of 1967 to the present date, the H.I.D.B. has approved shipbuilding loans for a total of 11 14,500-ton SD 14's to be built at Skaramanga Yard and is currently processing more loan applications which will bring the total to 19 ships, all to be delivered by mid-1971. The value of each vessel is estimated at about \$3,000,000 and permanent employment has been assured at Skaramanga Yard for 1,000 persons.

As far as the shiprepair and shipbuilding base at Perama is concerned, three modern ferries are being built there with the assistance of bank loans. They will be used to improve coastal communications between the capital and the islands and one of them, 90 metres long, will institute for the first time a car ferry link between Piraeus, Icaria and Samos. The H.I.D.B. is also currently examining loan applications for the building at Perama of car ferries to be used on new lines in the Eastern Aegean (Rhodes - Alexandroupolis - Cavalla - Kameni Vourla) and from Patras to Corfu. The H.I.D.B. has also approved loans for the construction of four small cruise ships.

At the same time, the H.I.D.B. has approved the first loan for the construction at the Perama shipyards of a small 1,200-ton tanker and is considering the financing of a series of other cargo vessels. The H.I.D.B. has also granted loans to the tune of \$2,700,000 during the first half of 1969 for cruise ship conversions.

Finally, the H.I.D.B. has given its initial approval, with a government guarantee, for a total investment of \$34,000,000 to cover the construction of a series of 33,000-ton bulk carriers.

60,000-ton bulk carriers studied at Hellenic Shipyards

Hellenic Shipyards at Skaramanga are studying the possibility of using the new 240,000-ton graving dock, now under construction, to build 60,000-ton bulk carriers. This is in answer to the great demand for bulk carriers of this size as opposed to the six 33,000-tonners already on order at Skaramanga Yard. These ships have been given Hull Numbers from 1080 to 1085 and have been ordered by Roscal Shipping Co., Elmo Shipping Co., Fedora Shipping Co., Holden Shipping Co., Magnus Shipping Co. and Napier Shipping Co.

Negotiations are also under way for bulk carriers and more SD 14's of which 18 have been ordered so far, including those already delivered.

Hellenic Shipyards estimate that from 1971 onwards they be able to deliver four 33,000-ton bulk carriers and 5 SD 14's per year. The bulk carriers will be built in the graving dock where work will be carried out simultaneously on one vessel and a half.

The graving dock is scheduled for completion in late 1969 or early 1970. A few days ago the machinery and electrical installations were installed and the sluice gate has been placed in position. The water in the dock will be pumped out and the bottom will be laid with concrete.

The final dimensions of the dock are: 335.28 m. in length, 53.65 m. in width and 9.25 m. in depth. So far, costs have amounted to \$7.5 million and the final tab is expected to reach a total of \$9.5 million. To convert the dock for shipbuilding will cost another \$2 million.

Meanwhile, Hellenic Shipyards will shortly employ 5,000 workers making them the largest industry in Greece. This figure is expected to double when work begins on the bulk carriers. Although the Yard's training programmes are working full swing, it is expected that a serious labour shortage will occur, particularly as far as skilled labour is concerned.

In another aspect of the Yard's activities, a minor boom has been experienced in repair activity. This is attributed to the fact that survey extensions granted after the closure of the Suez Canal have now expired and ships have to undergo new surveys. Also, many shipowners are favouring Hellenic Shipyards over Maltese or Italian Yards where strikes have held up work.

Automated bulk carriers

With a crew of seven and a cargo of 2,100 tons of timber, the automated bulk carrier "Mini Luck" 3,208 dwt. — the first of fifty ordered by G. P. Livanos — crossed the Pacific from Japan to United States on a 4,300-mile voyage. The Captain, Nick Vombas, in a radiotelephone interview to Japanese newspapers 700 miles from Japan, expressed his complete satisfaction with the ship's performance and his pride at being chosen to "command this worthy vessel".

This proves that these mini bulk carriers are effective and able to cross the oceans as well as to put in at shallow-draft out-of-the-way ports and enter rivers. The "Mini Luck" will be placed on a regular line from Greenville on the Mississippi to the Caribbean. Mini Line, as it has been called, will carry all kinds of cargo, even containers, faster and at less cost since transhipments will not be necessary. The se-

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

PANDORA MARITIME AGENCIES (Pty) Ltd.

SHIP AGENTS & BROKERS

524/526 ALBANY HOUSE WEST — 65 VICTORIA EMBANKMENT,

Cables: "PANDORA"

Phone: 62921

DURBAN

Telex: 7500 DN

P.O.Box 2110

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

cond ship, the "Mini Lord", was delivered a few days ago and the third is under construction at Hakodate. The engine horsepower has been increased from 500 to 750 and the ships will be delivered at the rate of one every three months.

Increase in seamen's dollar deposits

The Ministry of Coordination has announced that as of June 30, 1969, Greek seamen had deposited a total of \$4,086,805 in dollar accounts with Greek banks. This represents an 18% increase over the figure for January 1, 1969 which stood at \$1,412,990. In the month of June alone, \$650,109 were deposited.

This comes as proof, if any were needed, that the National Government's policy in this respect was justified. Even more deposits could be attracted if the promotion was stepped up.

But, as we have stressed on past occasions, this is a long-term project that will gain momentum with the passage of time.

State officials, such as consular port officers and consuls who come into contact with seamen abroad, as well as shipowners and others, should not fail to point out to Greek seamen the advantages of maintaining dollar accounts in Greece and persuade them to save as much of their savings

as possible instead of frittering it away in foreign ports.

The rate of interest is high and they can withdraw their money or have it sent anywhere in the world at moment's notice. We see no reason why they should prefer to maintain accounts in foreign banks or invest their money in mutual funds that carry with them all the risks attendant to the ups and downs of the stock market.

Foreign exchange Revenues

There was a slight drop in the foreign exchange revenues from shipping during the first half of 1969 compared to the figure for the same period in 1968. \$114.6 million in 1969 as against \$115.3 million in 1968. The drop, although small, was unexpected, considering that Greek-controlled tonnage has increased as has the number of Greek seamen employed. More shipping offices have transferred their operations to Piraeus and there was every reason to expect that the foreign exchange revenues from shipping would have marked a substantial increase over 1968.

We firmly believe that the total could well reach the \$300,000,000 mark per annum, particularly in view of the National Government's successful shipping policy.

The reasons for the drop should be investigated.

Seamens Union becomes shipowner

To prevent the sale of two small, overage cargo vessels belonging to Zim lines (the «Ahmal» and the «Atzamauth») to Greek owners, the Israeli Seamen's Union offered to buy them and then charter them back to Zim for four years. The object of this deal, backed by the Maritime Bank of Israel, was to save the jobs of the Israeli seamen employed on these vessels. The Israeli Union is also a shareholder in Zim Lines.

Shades of 1932

A record sale of twenty ships sold to Italian yards for scrapping was marked recently in Brazil. These cargo vessels, all 4,300-ton sister ships, were sold to Terrestre Marittima with delivery in Italy. Fourteen will sail under their own power while six be towed. This sale reminds us of a similar development in 1932 when an entire armada of overage vessels owned by the Rethymnis-Kulukundis company sailed from Syros for the breakers' yards in Italy. It is perhaps advisable to remember those bad old days from time to time.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 410-658 ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : "ΧΡΟΝΙΚΑ," — ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ :

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Διευθυντής Τυπογραφείου : 'Αθ. Κωσταράς, Θέμιδος 80 — 'Αμαρούσιον

*Ιδιόκτητος τυπογραφικαί έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεύς