

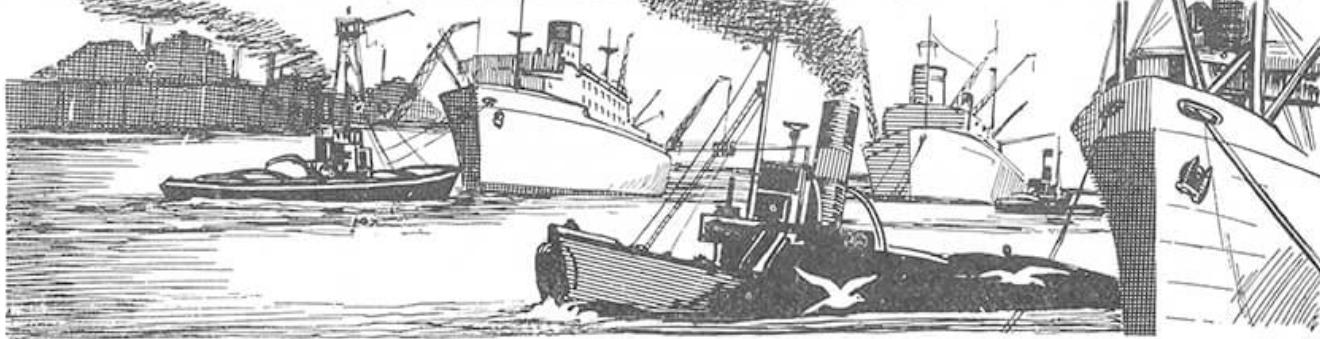
NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1969

Αρ. Φύλλου 813/572

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΘ' (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 813/572

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1969

ΠΡΙΝ ΕΙΝΑΙ ΑΡΓΑ

Άποδαινεις δσημέραιις άκριβότερον τὸ ἀλληγορικῆς διαχειρίσεως πλοίον. Υπεύθυνοι ἀριθμοὶ φέρουν τὰ ἡμερήσια ἔξοδα τῆς κινήσεως του κατὰ 20% ὑψηλότερα ἐντὸς τῆς τελευταῖς διετίας. Ή ἐπάνδρωσις γενικῶς, η τροφοδοσία, τὰ ἀσφάλιστρα — σκάφους - μηχανῆς καὶ προστασίας - ἀποζημιώσεως — αἱ ἐπισκευαὶ καὶ τὰ κεφάλαιαν προσκήσεως τοῦ πλοίου, ὅλα γενικῶς τὰ κονδύλια, τὰ συνιστώντα τὸ κόστος τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἔχουν ἥδη αὐξηθῆ. Χωρὶς νὰ ἀποκλείεται — ἀσφαλῆς καθ' ἡμᾶς εἶναι — καὶ η περιπτέρω πρὸς τὴν ἀνισόδυνα τάσις.

Ἐρευνα ἐπισταμένη τῶν σημειουμένων κατὰ κονδύλιαν αὐξήσεων καταλήγει εἰς τὰς ἔντονες διαπιστώσεις: Αἱ πλέον σημαντικαὶ ἐπισημαίνονται εἰς τὰ τῆς ἐπανδρώσεως καὶ τῆς ἀσφαλίσεως. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἐπανδρώσεως οἱ μισθοὶ τῶν ἀξιωματικῶν ἀφίστανται πλέον αἰσθητῶς τῶν συμβατικῶν. Τῶν μηχανικῶν ὑπερδιπλασιάσθησαν. Ηδηγούμενοι εἶναι καὶ οἱ μισθοὶ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων, λόγῳ τῆς τελευταῖς συλλογικῆς συμβάσεως, αἱ ὑπερωρίαι καὶ αἱ ἔκτακτοι ἀμοιδοί (Κυριακὴ ἀργία, διαφορὰ λίρας κλπ.).

Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἀσφαλίσεως διὰ τὸ σκάφος, δσον καὶ τοὺς κινδύνους τοὺς καλυπτομένους ἀπὸ τὰ Clubs, τὰ καταδαλλόμενα ἀσφάλιστρα προστιθέμενων καὶ τῶν προσθέτων εἰσφορῶν (back calls) ὑπερδιπλασιάσθησαν ἐπίσης. Προκαλοῦν διωριστὴς τὴν κατάπληξιν καὶ δικαιολογοῦν τὴν ἀνησυχίαν τὰ δαπανώμενα διὰ τὴν ἀσθένειαν — τὰ κρούσματα τῆς φευδασθενείας — καὶ τὴν παλαιγνόστησιν — μετακλησιν πληρωμάτων. Εἶναι δὲ κάτι τὸ ἀπίστευτον πόσον αἱ δαπάναι, αἱ ἀναγκόμεναι εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν βρίνουν αἰδενόμεναι. Καθημερινὴ η ἀπασχόλησις τῶν γαυτικῶν γραφείων μὲ αὐτὸν τὸ «πήγαινε - ἔλα». Τὰ Ἑλληνικὰ πληρώματα εἶναι οἱ καλύτεροι πελάται τῶν ἀεροπορικῶν γραμμῶν πρὸς ὅλα τὰ σημεῖα τῆς Ύδρογείου.

Ἄνεξαρτήτως τῶν οἰκονομικῶν ἐπιπτώσεων εἰς τὰ τῆς διαχειρίσεως τῶν

πλοίων ἡ παρατηρουμένη, λόγῳ τῶν δραπετεύσεων καὶ τῶν φευδασθενείων, ἀρρυθμία εἰς τὴν συγκρότησιν τοῦ πληγρώματος, εἰς τὴν ἐργασίαν ἐνὸς ποντοπόρου σκάφους, ιδιαιτέρως πρέπει γὰρ ἐλκυσθῆ τὴν προσοχήν μας. Καμμία ἄλλη Ναυτιλία δὲν ἔχει νὰ ἐπιδείξῃ δυπάνας τόσου ηὑγμένας διὰ τὸν κλάδον τῆς ἀσθένειας καὶ μετακίνησιν πληρωμάτων τόσου συγχρήν, δσον η ἰδική μας. Πρωτοφανής η περίπτωσις καὶ τὸ πλέον ἀνησυχητικὸν εἶναι τὸ γεγονός διὰ τὸ κακὸν ἀπὸ ἥμέρας εἰς ἡμέραν χειροτερεύει.

Μᾶς ἔλεγεν ἐφοπλιστής ἐκ τῶν εὐρυτέρων ἐπαγγελματικῆς ἐπιφανείας, ἐγκύπτων δσον ὀλίγοις εἰς τὰ τῆς διαχειρίσεως τῶν πλοίων του: «Ἄντη η ὑπόθεσις τῶν συγχρήν ἀλλαγῶν εἰς τὰ πληγρώματα, τῶν δραπετεύσεων καὶ τῶν φευδασθενείων τῆς συνεχοῦς ἀγτιδικίας ἐξ ἀπικτήσεων ἀδαστίμων, εἶναι σοδαρωτέρα καὶ αὐτῶν τῶν ἐπιδιώξεων τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ σκάφους διὰ τὴν περιπτέρων αὐξησην τῶν ἀσφαλιστρων. Κάθε σχετικὸν μέτρον, νομοθετικὸν η διοικητικόν, δικαιολογεῖται καὶ ἐπιδάλλεται. Μέγας δὲ κίνδυνος διὰ τὴν συναγωγιστικὴν θέσιν τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου».

«Ἄλλ᾽ ιδού καὶ τινες ἀριθμοὶ ἐπὶ τοῦ κόστους κινήσεως τοῦ ἐλληνικῆς διαχειρίσεως πλοίου: Σύνηθες σκάφος «σελτερντέκερ» 12 - 15 χιλ. τόν. καὶ μπάλινού ριερ 20 - 25 χιλ. τόν. — μὴ αὐτοματοποιημένα — ἔχουν ἡμερήσια ἔξοδα κινήσεως 300 περίπου λίρας. Αγγλίκες, χωρὶς πρόβλεψιν τινα ἀποσθέσεως καὶ τόκους. Ή ἐπάνδρωσις των — στεγῶς τὸ κονδύλιον τῆς ἀμοιδῆς ἐργασίας — ὑπολογίζεται εἰς 125 λίρας καὶ τὰ ἀσφαλιστρα — διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς μὲ καλὰ records καὶ σκάφη ἡλικίας κατώ τῶν 15 ἐτῶν — λίρας 45 - 50. Πρὸ διετίας τὰ ἀγωτέρω κονδύλια ἔσονται κατὰ 20 καὶ πλέον τοις ἐκατὸν τῶν κατώτερα.

«Ἀκριβαὶ ἐπίσης αἱ ἐπισκευαὶ, ὑψηλότεραι αἱ διαχειρίσεως πλοίων καὶ τὰ δύο τελευταῖς ἔτη. Τὸ κόστος τῆς προσκή-

σεως τῶν πλοίων — γνωπήγησις, ἀγορά μεταχειρισμένων — εἶναι αἰσθητῶς μεγαλύτερον — κατὰ 15 - 20%. Κατ᾽ ἀκολουθίαν καὶ τὰ τοκοχρεωλύσια. Τὸ αὐτὸ διὰ τὰ ὄλικα καὶ τὰς λοιπὰς δυπάνας, λόγῳ τῆς καθολικῆς πλέον καταστάσεως τοῦ γομισματικοῦ πληθωρισμοῦ.

Πρέπει νὰ μᾶς ἀνησυχοῦν αἱ ἐξελίξεις αὐταί. Όλίγον ἀκόμη καὶ θὰ φθάσωμεν εἰς κόστος κινήσεως τῶν πλοίων μας ἀπαγορευτικόν, μὲ συγέπειαν ἀμεσον τὴν ἀναστολὴν τῆς περιπτέρων ἀγαπτύζεως τῆς γκυτιλιακῆς μας δραστηριότητος. Έκεῖ ηδη ἔφθασεν η Νορβηγία, μὲ χαρακτηριστικὴν τὴν στροφὴν πρὸς τὰ μεγαθήρια σκάφη, ἐκποιουμένων τῶν μικροτέρων μὴ ἀποδοτικῶν, ἔτι δὲ τὴν φυγὴν ἀπὸ τὸ ἔθνικὸν γηρολόγιον πρὸς τὰς ξένας σημιαίας καὶ τὰ ξένα πληρώματα.

Πρόκειται, βέβαιως, περὶ γεγονότων βραδείας πως ἐξελίξεως, τὰ δρόια δμως δὲν εἶναι καὶ διλγότερον ἐπιζήμια. Τὰ ἐπισημαίνομεν δσον εἶναι ἀκόμη καιρός. Ή στενότης προσφορᾶς γκυτιλιακῶν, η ἀδυναμία τῆς ἐπιλογῆς, τὸ ἀκατάρτιστον τῶν νέων πληρωμάτων, τὰ συγχρήτατα κρούσματα τῶν δραπετεύσεων καὶ τῶν φευδασθενείων, αἱ λόγω τοῦ ἀκαταρτίστου συγχρή ζημιαί, αἱ ἀθρόαι παλινοστήσεις καὶ μετακλησιες καὶ τέλος η ἀπουσία πάσης συλλογικῆς ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν ἀποφασιστικῆς ἀντιδράσεως μᾶς προκαλεῖ τὴν ἀνησυχίαν διὰ τὴν αὔριον.

Τώρα τὰ πάντα — σφάλματα καὶ μειονεκτήματα — καλύπτονται ἀπὸ τὴν σχετικῶς καλήν γκυταρά. Αἱ ἐξελίξεις τῶν γεγονότων μᾶς φέρουν ἀσφαλῆς, δτανης η Διώρυξ ἀνοίξῃ, πρὸς τὴν ὑποτίμησιν τῶν ναύλων. Τότε καὶ αἱ ἐπιβαρύσεις, τὰς δρόιας δὲν ἔχουν, σημειωτέον, γὰρ ἀντιμετωπίσουν οἱ συναγωνισταί μας, θὰ ἀνακύψουν ἐν δλῃ των τῇ σοδαρότητι, περιορίζουσαι τὴν συναγωνιστικὴν ἴκανότητα τῆς Ναυτιλίας μας. Δὲν ὑπεράλλομεν τὰ πράγματα, οὕτε καὶ διαγράφομεν καταστάσεις ἀπιθάνους. Πρόκειται περὶ γεγονότων, ἐξελισσομένων πρὸς τὸ χειρότερον.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΙ ΦΕΥΔΑΣΘΕΝΕΙΑΙ

‘Αρχιπλοίαρχος γνωστής έφοπλιστικής έταιρίας του Πειραιώς, πείραν μακράν έχων εἰς τὰ τῶν πληρωμάτων, σύστις ἀνέγνωσε τὸ δημοσιευθὲν εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ὑπόμνημα περὶ ψευδασθενεῖῶν ναυτικῶν, προέβη εἰς μίαν ἐνδιαφέρουσαν πρότασιν. ‘Ἐὰν αὐτὴ προμόρχοται, θ’ ἀπετέλει οὐσιαστικὸν μέτρον καταπολεμῆσεως τῆς μάστιγος αὐτῆς τῆς Ναυτιλίας μας.

Προτείνει σπώας, άντι της άνασυστάσεως τῶν μητρώων ἀσθενείας καὶ τῆς ἔξετάσεως τοῦ ἴσχυριζομένου ἀσθενεῖσαν ναυτικοῦ ὑπὸ ιατροῦ τοῦ Β. Ναυτικοῦ, καθορισθόυν τακτής ήμερημνίας συγκλήσεως τῆς Α.Ν.Υ.Ε., εἰς ḥν θὰ παραπέμπωνται ὄμαδικῶς οἱ διατεινόμενοι ἀσθενεῖσαν, ἀλλὰ μὴ διαπιστουμένην ὑπὸ τῶν ιδιωτικῶν ιατρῶν. Ἐὰν μάλιστα παρίστατο ἀνάγκη συγκροτήσεως μονίμου ἐπιτροπῆς ἐξ ιατρῶν, ἀφαλῶν δὲν θὰ ὑπῆρχεν ἀντίρρησις ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν, σπώας συλλογικῶν ὑποβληθούν καὶ εἰς τὴν σχετικὴν δοτάνην.

Ούτα ἔγκυρως καὶ ἀντικειμενικῶς θὰ διεπιστοῦτο ἡ ἀσθενεία τοῦ ναυτικοῦ, εἰς περίπτωσιν δὲ ψευδασθενείας, θὰ ἐπεδάλλονται ἀνάλογοι κυρώσεις. Οὐ ἐν λόγῳ ἀρχιπλοΐαρχος φρονεῖ ὅτι ἡ στέρησις ἐπὶ τι χρονικὸν διάστημα τοῦ φυλλαδίου τοῦ ψευδασθενοῦς, δὲν συνιστᾷ ἀποτελεσματικὸν μέτρον, διότι οὕτως θὰ ναυτολογηθῇ διὰ τοῦ διαβατηρίου του.

“Η έξέτασις ύπό της A.N.Y.E., πέραν της έκ συμβουλίου ειδικευμένων ιατρών όρθης γνωματεύσεων, θα είχε και πρακτική σημασίαν ἐπ’ ὧφελεία τοῦ ναυτικοῦ ἑκείνου, οστις πράγματι αὐσθενεῖ, διότι ὁ ιατρὸς ἔκάστης ἔτοιμος θὰ προσεκομίζειν εἰς τὴν ἐπιτροπὴν τὸν πλήρη φάκελλον τοῦ ιστορικοῦ τοῦ ἐνδιαφερομένου, προκειμένου νὰ συναχθοῦν τὰ ὄρθια συμπεράσματα. Διὰ τῆς ὄριστικῆς δὲ γνωματεύσεως τῆς A.N.Y.E. θὰ ἀπεφεύγετο ἡ προσφυγὴ εἰς τὰ δικαστήρια, ήτις δίδει διαστάσεις ριζικῆς ἀντιδίκιας μεταξὺ ἐργαζομένου και ἐργοδότου, προκαλούσα ἄμα και δυσφαρέστους ἐντυπώσεις.

«Πρὸς Θεοῦ ὅμως, συνεπλήρωσεν ὁ ἐν λόγῳ ἀρχιπλοίαρχος, διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἀνωτέρω, οὐδόλως πρέπει νὰ ἀδικηθῇ ὁ ἑργάζομενος, ὁ πτωχότερος. Ὡς ἀκριβοδικίας μεταχειρίσιτος ἀποκοπεῖται καὶ ἡ ἐπισήμανσίς τῶν ἐν συστήματος φευδασθενῶν. Αὗτοι καὶ πρέπει νὰ τιμωρηθούν. Καὶ ὁ κλέπτης κλέπτει διότι εἶναι πτωχός, τούτο ὅμως δὲν παρεμποδίζει τὴν δικαιουσίαν ἀπὸ τοῦ νὰ ἐπιβάλλῃ τάξις νομιμούς κυρώσεις. Εἰς τὴν ἐμπορικὴν μας ναυτιλίαν δὲν πρέπει νὰ ὑπάρχουν φευδασθενεῖς, ὅπως δὲν ὑπάρχουν εἰς τὸν στρατὸν ἔρημος ἢ τὸ ναυτικὸν. Ἀλλ' ὄσακις οἱ πάντες ἡπατήθησαν καὶ ὁ ναυτικὸς δὲ φερόμενος ὡς φευδασθενής, πράγματι ἀσθενεῖ, τούτο ἀνάμφιολας θά διπατσωθῆ καὶ θά δαπανηθούν τὰ ὅσα ποσὸν ἀπατεῖθουν

διά τὴν πλήρη ἵσσιν του.
Καὶ ιδοὺ δύο χαρακτηριστικαὶ περιπτώσεις ψευδασθενειῶν, κατὰ τὰς μαρτυρίας τοῦ ἐν λόγῳ ἀρχιπλοιάρχου:

Εις τὴν μίαν περίπτωσιν ὁ ναυτικὸς ἡ-
σθένει μέν, ἀλλὰ δὲν ὑπῆρχε λόγος παλιν-

νοστήσεως. Εις τὴν δευτέραν ὁ ναυτικὸς ἐφαίνετο ως ψευδασθενής, ἐνῷ εἰς τὴν πραγματικότητα ἔπασχεν ἀπὸ μίαν λανθάνουσαν, ἀλλὰ σοθαρὰν ἀσθένειαν.

Φορτηγών πλοίων, χρονοναυλωμένον, παρέμεινεν έπι 4μηνον εις τὸν λιμένα τοῦ Καράτσι. Τὸ πλήρωμα ειργάζεται μόνον τὸ δωρὸν του διά τὴν συντήρησιν τῶν μηχανῶν καὶ τοῦ σκάφους, ὅπερ, σημειωτέον, ἦτο πλήρως κλιματισμένον. Ναυτικὸς ἔχων συμπληρωθεῖ ἐτος ὑπτρεσίας, ὑπέστη φωρίασιν καὶ ἔζητε νὰ παλιννοστηθῇ, μολονότι ἐκ τῆς περιοχῆς ἀπαιτεῖται συμπλήρωσις 18μῆνους ὑπτρεσίας. Ως γνωστὸν ὅμως ἡ φωρίασις θεραπεύεται κυρίως διὰ τῆς καθαριότητος καὶ ὑποχρεᾶ ἐντὸς δόλιγων ἡμερῶν. Πρότασις τῆς ἑταίριας, ὅπως ὁ ἐνδόλιγος ναυτικὸς νοσηλευθῇ εἰς τὸ νοσοκομεῖον τοῦ σκάφους ἀπερρίφθῃ καὶ οὕτος τελικῶς ἐπέστρεψεν οἰκαδε.

Η δευτέρα περίπτωσις: Ναυτικός διεμπαρτύρετο ότι είχεν ισχυρούς πόνους εις τὴν κοιλιακὴν χώραν, προεκάλει δὲ τοιαύτην ἀνταραχήν ἐπὶ τοῦ πλοίου, ὅπερ ὁ πλοιαρχὸς καὶ ὁ α' μηχανικὸς ἀπέφασισαν τὴν παλιννόστησίν του δαπάναις τῆς ἔταιρίας, ἐν ἀρνήσει δὲ ταύτης, δι' ιδίων των δαπανῶν. Ὁ ἀσθενής, ἐκληφθεὶς ὡς ψευδασθενής, ἐπέτρεψεν εἰς τὴν Ἐλλάδα καὶ ἔξτασθη ὑπὸ τοῦ ιατροῦ τῆς ἔταιρίας, δοτὶς ὅμως τὸν εὔρε καθ' ὅλα υγιὰ. Ὁ ναυτικὸς ἀπεστάλη τόπει τοῖς καὶ εἰς ἄλλον ιδίωτην ιατρὸν, κατ' εὐτυχῆ δὲ συγκυρίαν, ἐνῷ ἔκτασθετο ὑπέπτη «κράμπαν». Διεπιστώθη ἐπὶ τῆς συμπτωματολογίας αὐτῆς ὅτι ὁ ναυτικὸς οὗτος οὐχι μόνον δέν ἦτο ψευδασθενής, ἀλλ' ἐπασχεῖ ἀπὸ σωματικῶν ἀσθενειῶν τοῦ κυκλοφοριακοῦ, ητις προκαλεῖ τὴν σύσφιξιν τῶν μυώντων καὶ χορτζεῖ μακραῖς θεοπτείας.

Και είς τάς δύο περιπτώσεις ἡ A.N.Y.E. θὰ έχηγαγε τὰ ὅρθα συμπεράσματα, θὰ ἀπέφαίνετο σχετικῶς και θὰ ἀπεφεύγοντο αἱ ἀντίδικίαι.

TO KATANTHMA

Πανσπερμία είς τὰ πληρώματα τῶν ἐλληνικῆς διαχειρίσεως πλοίων. Μετὰ τοὺς Μαλαισίους, τοὺς Πακιστανούς καὶ οἱ Τούρκοι. Καὶ εἶναι πειθαρχημένοι, ἀκούσαστοι, πρόθυμοι εἰς τὴν ἔργασίαν των. Οἱ πλοίαρχοι ὡρισμένων πλοίων, ποὺ ἔχουν ἀπὸ μηνῶν προσδάβει Τούρκους — μαυροθάλασσιτες καὶ ἀπὸ τὰ μέρη τῆς Προποντίδος — εἶναι κατευχαριστημένοι. Καὶ συναντῶνται πλήρως εἰς τὴν νοοτροπίαν, τὰς συνηθείας μὲ τὰς ίδιοκύνης μας, τινὲς δ' ἀκόμη καὶ εἰς τὴν γλώσσαν. Όμιλούν τὸν Ἑλληνικόν.

«Η άναγκή τών πραγμάτων — μᾶς έδηλωσεν έφοπλιστής, άπασχολών Τούρκους ἐπὶ τῶν πλείων του — μᾶς υπερέωσε νὰ προσλάβωμεν ξένους. Τοὺς προτιμώμεν άπό τοὺς γνωστοὺς τύπους, ποὺ περιδιαβάζουν εἰς τὴν προκυμαίαν τοῦ Πειραιῶς διὰ νὰ ἐπιτίχουν τὴν ναυτολόγησιν ἐπὶ τινας ἡμέρας καὶ νὰ παλιωστηθούν μὲ τὴν ἀγωγὴν ἐπὶ ἀσθενείᾳ στὸ χέρι».

Θλιβερόν, τῶς ὅντι, κατάντημα.

ΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

Πολλοί οι ἄνεργοι αὐτούς μηχανικοί — ὑπερδιασκόποι — τοῦ ἀτμού κυρίως. Ἡ πρὸς τὴν δηζελομηχανήν ὀλοκληρωτική στροφή καὶ τῆς Ναυτιλίας μας — ἔστο καὶ καθυστερημένη — ἔθεσε πλέον ἐκτὸς ὑπηρεσίας τοὺς μὴ στέρξαντας ἐγκαίρως νὰ ἀποκτήσουν καὶ τὸ δίπλωμα τῶν μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως (Μ.Ε.Κ.).

Τὰ ἀτμοκίνητα λίμπερτους ἐκλείπουν σύν τῷ χρόνῳ καὶ διὰ πολλοὺς ἔξ αὐτῶν ἡ ἡλικία δὲν ἐπιτρέπει πάλεν τὴν ἐπάνυδον ἐπὶ τῶν πλοίων ὧς μαθητευόμενων, ἵνα ἀποκτήσουν τὴν πειραν καὶ τὸ προσδόν τῆς προύπτειρειάς. Ἡ ἀναζήτησις ἀπασχολήσεως τίνος

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc.
BALTIMORE

Fitting for grain cattle and high explosives
Suppliers of lumber & hardware.

Suppliers of lumber & tonnage
London Agents: JAMES A. McLAREN & Co. Ltd.

65 BISHOPSGATE EC 2

είς την ξηράν και ή συνταξιοδότησις, έφ' όσον ή 15ετής συντάξιμος υπηρεσίας έχει διανυθή, είναι ή μόνη διέξοδος. Είναι και αύτοι τα θύματα των τεχνολογικών έξελίξεων.

'Ολιγότεροι ανέργοι β' μηχανικοί, άτμου και Μ.Ε.Κ., ύπαρχουν. Και διά τους μὲν β' άτμομηχανικούς η μετεπαίδευσις δικαιολογείται και έπιβαλλεται από την έλλειψιν δηζελουμηχανικών, σύμως, διά τους άνέργους Μ.Ε.Κ. άδικαιολόγητος καθ' ήμάς ή ανέργια. Μήπως αι μισθεδοτικοί των άπαιτησεις κρίνονται υπερβολικοί; Τὸ δέ θέμα χρήζει έρευνης. 'Υπὸ τὸν κρατοῦντας δράγασμὸν εἰς τὴν κίνησιν τῶν πλοίων, ανέργια μηχανικῶν δὲ πρέπει νὰ ύπάρχῃ.

'Η ζήτησις, τούναντιον, τρίτων μηχανικῶν δῆξελ έξακολουθεῖ ἔντονος νὰ ύφισταται. Τὰ κενὰ δὲν ἐπληρώθησαν και λαμβανομένων ὑπὸ σύνθησεων τῶν άθρων ἀγόρων και ναυπηγήσεων δὲν διαφαίνεται ή ἐπάρκεια οὔτε εἰς τὸ προσεχές μέλλον.

Αἱ άνωτέρω πληροφορίαι μᾶς παρέχονται ύπερυθρώνως εἰς ἀπάντησιν τῶν σύνθησεις ἡγεμονίας διά τὸ ζήτημα τῆς σημειουμένης ἀνεπαρκείας εἰς τὸν κλάδον τῶν μηχανικῶν.

ΕΠΙΔΟΜΑ ΤΑΝΚΕΡΣ ΚΑΙ Ν.Α.Τ.

Τὸ Νομικὸν Συμβούλιον τοῦ Κράτους διά τῆς ὑπὸ άριθμ. 278/1962 γνωμοδότησεώς του εἶχεν ἀποφαθῆ ὅτι δὲν πρέπει νὰ δητοῦνται εἰσφοραὶ ἐπὶ τοῦ ἀποδομάτος τὸ ὄποιον καταβάλλεται εἰς τὰ πληρώματα τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, τὰ ὅποια ἐπακτείνουν τοὺς πλοὺς τῶν εἰς τὸ ἔξωτερον. 'Η αὐτὴ γνωμοδότησις θεωρεῖ ὡς ή ἐπὶ ιδίῳ μα τὸ μὴ καταβάλλομενον παγιά ίως καὶ τακτικῶς κατά μῆνα.

Εἶναι γεγονός ὅτι τὸ ἀπειδόματα δεξαμενοπλοίων καταβάλλεται ποιγίως και τακτικῶς, ἐπὶ αὐτῷ δὲ οὐδογίζονται εἰσφοραὶ ὑπὲρ Ν.Α.Τ. Καὶ ἐρωτάται: 'Ἐφ' σόν τὸ Ν.Α.Τ. ὑπολογίζει εἰσφοράς ἐπὶ τοῦ ἀπειδόματος, ὑπολογίζει αὐτάς τὰς εἰσφορὰς κατὰ τὴν χορήγησιν τῶν συντάξεων εἰς τοὺς ναυτικούς;

Εἶναι τὸ ἀπειδόματα αὐτὸ μισθός; 'Ἐὰν εἶναι, τότε ἐφ' σόν καταβάλλονται αἱ εἰσφοραὶ δίκαιοιον εἶναι νὰ συνυπολογίζεται κατὰ τὴν χορήγησιν τῶν συντάξεων.

Πάντως ἀναντίρρητον εἶναι ὅτι δέον νὰ γίνεται ή κράτησης εἰσφορῶν ἐπὶ τοῦ ἀπειδόματος, ὑπὲρ Ν.Α.Τ. Δίκαιοιον σύμως εἶναι νὰ συνυπολογίζεται εἰς τὴν σύνταξιν. Καὶ ἐπ' αὐτῷ οἱ ἀρμόδιοι ἀς ἀποφασίσουν.

ΔΙΑΤΙ ΚΑΘΥΣΤΕΡΟΥΝ:

'Ἄπο ἀκτοπλοϊκὴν ἐπιχείρησιν σύρτερας ἀναπτύξεως καθυστερεῖ ή καταβολὴ τῶν μισθῶν τῶν πληρωμάτων. 'Εγγραφὸ διαμαρτυρίας ἀπεστάλη εἰδῇ εἰς τὰς ἀρμόδιας ἀρχὰς ἀπὸ τὴν Π.Ν.Ο., χωρὶς σύμως και νὰ βελτιωθῇ ή ἀπὸ μηνῶν κρατοῦσα ἀνωμαλία. 'Ελούσε γνώσιν αὐτῆς ὁ κ. Χολένας;

ΠΡΟΣ ΤΟ ΙΔΙΟΝ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝ

Μᾶς καταγγέλλονται περιπτώσεις, καθ' ἃς ναυτικοί, κυρίως ἐπὶ τῶν μη ἔχοντων οικογενειακὰς ὑποχρεώσεις, ἐπίτηστον τὴν ἔξοφλησιν τῶν δεδουλευμένων — ἀν καὶ δὲν συνεπληρώθῃ ή κατό νόμον τρίμηνος προθεσμία, καθ' ἥν η πλοιοκτήτηρια ἐταίριος ὀφείλει νὰ ἔξοφληστη τοὺς ναυτικούς — μόλις τὸ πλοῖον τῶν καταπλεύσῃ εἰς λιμένα χώρας, ἔχουσης ισχυρὸν νόμισμα (δολλαρίου, μάρκον, στερλίνα, γκύλτερ, φράγκον, λιρέτταν κ.λ.π.). Εἰς πολλοὺς λιμένας, και δὴ εἰς τὴν Σαουδικὴν Ἀραβίαν και τὸ Κουβέιτ, ύφισταται τὸ καθεστῶ τῆς ἐλευθέρας ἀγορᾶς συναλλάγματος και ἀλλοῦ σύν προσφέρονται ἀδασμολόγητα εἰδῇ (ποτά κ.λ.π.). Εὐνόητον εἶναι τὸ ἐπίμονον αἴτημα τῆς ἔξοφλησεως: Σκοπὸς τὸ «σαραφίλικι» και τὸ λαθρεμπόριον. Εἰς περίπτωσιν ἀρνήσεως τοῦ πλοιάρχου, ἀπειλούν μὲ στάσιν ἐργασίας προκαλοῦν τὴν ἀναταραχήν. Δικαιολογία και σύνθημα: «Δὲν μᾶς δίνουν τὰ λεφτά μας».

Τῆς δυναμικῆς, οὕτως εἰπεῖν, ἔξοφλησεως τῶν δεδουλευμένων, δίλγοι εἰναι καί εἰναι, οἵτινες ἐπωφελοῦνται ἐπικερδῶ και νομίμως χρησιμοποιοῦντες τὰ χρήματά των. Οἱ περισσότεροι διενεργοῦν λαθρεμπορίαν πάσης φύσεως (χρυσού και διαφόρων εἰδῶν) μὲ ἀποτέλεσμα νὰ δικαιούρεται τὸ σύνομα τοῦ "Ελληνος ναυτικοῦ και νὰ προκαλοῦνται ζητήματα εἰς τὰ πλοία.

Καὶ προτείνουν οἱ Πλοίαρχοι: 'Ἐπιβάλλεται ὅπως, διὰ τὴν προστασίαν τῆς καλῆς φήμης τῆς Ναυτιλίας μας, ἀλλὰ και αὐτοῦ τούτου τοῦ συμφέροντος τῶν ναυτικῶν, καταστῆ ὑποχρεωτική ή ἀποστολή τῶν 75% π.χ. τῶν μηνιαίων ἀποδοχῶν τῶν ναυτικῶν εἰς τὴν 'Ελλάδα ἐπ' ὄνδρατι των ή ἐπ' ὄνδρατι τῆς οἰκογενείας των εἰς συναλλαγματικά. 'Ανελεύθερον ίσων — λέγουν — τὸ μέτρον, πλὴν ἐπιβεβλημένον». Διότι ὑπάρχει και τὸ ἔπειρον σκέλος τῆς ὑποθέσεως. Εἶναι λυπηρὸν — ἔχομεν ὑπὸ σύνθησεων μας πρόσφατον συγκεκριμένην περίπτωσιν — πλήρωμα, μετὰ διειστῶν ἑδῶ ἐπανελθόντας ἀπὸ χρονοναυλωμένον πλοῖον εἰς Βραζιλίαν, νὰ φέρη μεθ' ἑστοῦ δεκάδας τινας μόνον λιρῶν. 'Ασκόπος ὁ μόχθος δύο ἑτάρων κατεσπαταλήθη εἰς τὴν Νότιον Αμερικήν.

Ο πρωτόμαρπος, κυρίως, εἶναι ἔκεινος, οὗτος πρέπει νὰ προστατευθῇ ἀπὸ τοὺς ποικίλους πειρασμούς, τοὺς καιροφυλακοῦντας εἰς τὰς προκυμαίας τῶν ξένων λιμένων. 'Απεδείχθη ὅτι πολλοὶ ἐπὶ τῶν νέων ναυτικῶν κάμνουν κακὴν χρῆσιν τῶν χρημάτων των, προκαλοῦντες ἐν ταυτῷ και τὴν ἀνωμαλίαν ἐπὶ τῶν πλοίων.

Εἰς τὴν περίπτωσιν ὅμως τῆς ὑποχρεωτικῆς ἀποταμιεύσεως ποσοστοῦ τῶν ἀποδοχῶν τοῦ ναυτικοῦ, πρέπει νὰ ἀσκήται και ὁ ἔλεγχος πρὸς τὴν πλευρὰν τῶν πλοιάρχων και νὰ ἐπιβάλλονται παραδειγματικαὶ ποιναὶ, ἐφ' ὅσον διαπιστωθῇ ὅτι ή ὑπερβασία ή και ή κατάχρησις ἐμφιλοχωροῦν εἰς τὰς τῆς ναυτικῆς ἐργασίας.

Προσπατείται, πάντως, η κατανόησις ἐκ μέρους τῶν ναυτικῶν, διὰ τὰς ἀμβάζοντες τὰ χρήματά των εἰς τὴν 'Ελλάδα, τὸ ἴδιον τῶν συμφέροντος κυρίως ἔξηπητον. Τὰ ἔξοικομούν ἔστω και ἀναγκαστικῶς διὰ νὰ τοῖς χρησιμεύσουν εἰς δυσκόλους ἡμέρας, νὰ καλύψουν ἑκτάκτους ἀνάγκας. Καὶ αὐταὶ, ἀτυχῶς, δὲν ἀποκλείονται εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

ANEY ΣΧΟΛΙΩΝ

Ιον Ειδικὸν ἐπίδομα ύπηρεσίας, λαμβανομένων ὑπὸ σύνθησιν: τῆς ἀνωτέρως ἀποδοτικότητος τῶν σκαφῶν ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ συνήθη φορτηγὰ πλοῖα, τοῦ βραχυτέρου χρόνου παραμονῆς ἐν ὅρμῳ και τοῦ πλεόν ἐντατικοῦ τρόπου ἐκμεταλλεύσεως τῶν σκαφῶν αὐτῶν.

Ζον Ειδικὴ ἔρευνα ἐπὶ τοῦ ἐπιπέδου ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων, ὑπὸ τὸ φῶς τῆς πειραστικῆς διεθνῶν συσταθέντων διεθνῶν «κοινότητον». 'Απεφασίσθησαν κατὰ πρόσφατον διάσκεψιν, συγκληθεῖσαν πρωτοδουλίᾳ τῆς Δ.Ο.Μ. εἰς τὸ Ρόττερνταμ, ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ 'Αγγλου Πλοιάρχου κ. Τένναντ (γενικοῦ γραμματέως τῆς 'Ενώσεως 'Αξιωματικῶν τοῦ Βρετανικοῦ Ναυτικοῦ και Αεροπορίας).

Ζον Αἱ περίοδοι ἀδείας νὰ συσχετίζωνται μὲ τὰς ἀνάγκας τῆς ύπηρεσίας ἐπὶ τοιούτων πλοίων, πάντως σύμως ή ἀδεία πρέπει νὰ ὄρισθῃ κατ' ἀναλογίαν δύο ημερῶν ύπηρεσίας πρὸς μίστα ἀδείας.

Ζον Πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς διατηρήσεως τῆς φυσικῆς και πνευματικῆς εὐεξίας τῶν ἐπὶ τοιούτων πλοίων ἐπὶ μακρὸν ύπηρετούντων ναυτικῶν, νὰ προστεθοῦν εἰς τὰ ὅπη προβλεπόμενα μέσα ψυχαγωγίας (ώς προβολὰς κινηματογραφικῶν ταινιῶν, τηλοφίαν, αιθούσας ψυχαγωγίας, εύκολίας δι' ἐκπαιδευτικᾶς δι' ἀλληλογραφίας μαθήματα, βιβλιοθήκας κ.λ.π.), αϊθουσαι γυμναστηρίου και κολυμβητηρίου, ιδιαιτέρως λόγω τῶν ἀνεπαρκῶν εύκολοιών ἐπὶ τῶν πλοίων διὰ σωματικήν, ὁπλισμόν των συζύγων των πλοίων.

Ζον 'Ως περατιέρω μέσον συμβολῆς εἰς τὴν εὐημερίαν τοῦ ἐπὶ τῶν πλοίων ύπηρετούντος προσωπικοῦ, συνεφωνήθη ὅπως ζητηθῇ νὰ ἐπιπρατη τόσον εἰς τοὺς ἀξιωματικοὺς σόσον και τὰ πληρώματα νὰ συνδέωνται κατὰ διαστήματα υπὸ τῶν συζύγων των πλοίων.

Ζον Εἰκίθη ἀναγκαῖον νὰ προβλέπεται συντομωτέρα ἀποχώρησις ἐκ τῆς ύπηρεσίας δι' ὅλους τοὺς ναυτικούς, είτε ἐπὶ συνήθων πλοίων ύπηρετον, εἴτε ἐπὶ πλοίων - κοντένερης, αἱ δὲ συντάξεις αὐτῶν νὰ εἶναι ἀρκετὰ ὑψηλαί, ὅπτε νὰ ἔξασφαλίζουν ἀπάλειψιν τῆς οἰκονομικῆς ἀνησυχίας διὰ τὴν αύριον.

Ζον Εἰς τὰς ἀνωτέρως συνοψίζονται τὰ αἴτηματα τῶν ναυτικῶν διὰ τὰς ναυτεργατικὰ σωματεῖα τῆς δυνάμεως τῆς Δ.Ο.Μ., τῶν ὅποιων μέλη θὰ ἔργαζονται ἐπὶ πλοίοι ἀν κοντένερης ἐπὶ τῶν συσταθέντων διεθνῶν «κοινότητον». 'Απεφασίσθησαν κατὰ πρόσφατον διάσκεψιν, συγκληθεῖσαν πρωτοδουλίᾳ τῆς Δ.Ο.Μ. εἰς τὸ Ρόττερνταμ, ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ 'Αγγλου Πλοιάρχου κ. Τένναντ (γενικοῦ γραμματέως τῆς 'Ενώσεως 'Αξιωματικῶν τοῦ Βρετανικοῦ Ναυτικοῦ και Αεροπορίας).

ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚΒΙΑΣΜΩΝ ΤΗΣ ΔΟΜ

Ζον Η Π.Ν.Ο. κατήγαγε μίαν νίκην κατὰ τῶν ἐκβιασμῶν τῆς Δ.Ο.Μ. και τῶν συντρόφων τῆς Σουηδῶν. Διὰ τῆς σθεναρᾶς τῆς στάσεως δὲν ἐπραγματοποιήθη τὸ ἀπειληθὲν μπούκοτάς ἀπὸ τὰς Σουηδικὰς λιμενεργατικὰς ὀργανώσεις κατὰ τοὺς ἐλληνικῶν συμφέροντων ὑπὸ ξένην σημαίαν, συμβεβλημένου μὲ τὸν Π.Ν.Ο. φορτηγού «Ταμπόρ».

Ζον Το σκάφος εἶχεν ὑποστῆ και πέρυσιν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Γκόττεμποργκ τὸν ἐκβιασμὸν τῆς Δ.Ο.Μ. Οἱ ιδιοκτῆται ύπεχρεωθῆσαν νὰ ὑπογράψουν σύμβασιν ἐτησίας διορκείας, καταβαλόντες 1.200 λίρας. 'Εφεσος ἔγκαιρως οὐτοὶ συνεβλήθησαν μὲ τὴν Π.Ν.Ο. διὰ τὸ «Ταμπόρ», και ἐφωδιάσθη τοῦτο μὲ τὸ σχετικὸν πιστοποιητικόν.

Ζον Ομως οἱ Σουηδοὶ συνδικαλίσται ἀδηλωσαν εἰς τὸν πλοίον παρόχου τοῦ σκάφους, ἐλλιμε-

**LAMBERT BROTHERS
(HELLAS) Ltd**
Ship brokers, Ships' Agents
Sale & Purchase Brokers

Lloyd's Agents

Oceanic Building
57 Akti Miaouli Piraeus
GREECE
Tel. 472.098 - 474.271 - 477.950
Telex 5012
Callsign LAMILL

νισμένου είς τὸ Γκόττεμπουργκ καὶ πάλιν, ὅτι δεν ἀνογνώριζον τὴν σύμβασιν μὲ τὴν Π.Ν.Ο. Ἡξίωσαν τὴν ὑπογραφὴν νέας μὲ αὐτούς, ὡς ἐκπροσώπους τῆς Δ.Ο.Μ., ἀλλως θὰ ἐπεβάλλετο τὸ μπούκοτάζ ἀπὸ τοὺς λιμενεργάτας.

Ἐπληροφορήθη ὁ κ. Χατζηθεοδώρου, εύρισκόμενος εἰς τὸ Λονδίνον, τὰ τοῦ ἑκιασμοῦ καὶ ἀπέστειλεν εἰς τὰς Σουηδικὰς ὁργανώσεις τὸ κάτωθι τηλεγράφημα:

«Ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας σκάφος «Ταμπόρ», εύρισκόμενον εἰς τὸ Γκόττεμπουργκ, ἔχει σύμβασιν μὲ τὴν Π.Ν.Ο. διὰ περίοδον ἀπὸ 19 Μαρτίου 1969 μέχρι τῆς 18ης Μαρτίου 1970, καλυπτούσης ὥρους ἀμοιβῆς καὶ ἔργασίας, κοινωνικὴν ἀσφάλισιν καὶ παλιννόστησιν ἐλληνικοῦ πληρώματος στὸπ Ἀπειλούμενον ὑπὸ Ἐνώσεως Σουηδῶν λιμενεργατῶν μπούκοτάζ ἀδικαιολόγητον καὶ ἀν πραγματοποιηθῇ θέλει προσβληθῆ ἐνώπιον δικαστηρίων στὸπ Ἐπιφυλάσσομεν ἑαυτοὺς δικιάωμα σπῶς λάθωμεν πάν αλλο μέτρον μετὰ ἐνδιαφερόμενών μελῶν πληρώματος διὰ νὰ περιφρουρήσωμεν ἔργασίαν των καὶ ὥρους ἀπασχολήσεως των, οἵτινες καὶ ἔξασφαλίζονται διὰ τῆς συμβάσεως μὲ πρασαφερόμενον πλοῖον».

Καὶ τὸ μπούκοτάζ τελικῶς δὲν ἔγινε πρὸ τῆς ἀπειλῆς τοῦ κ. Χατζηθεοδώρου, ὅτι θὰ ἐνσχθοῦν εἰς τὰς Σουηδικὰ δικαστηρία καὶ διενεργήσασι καὶ ὅπα ὄργανώσεις, μὲ κύριον μάρτυρα τὸν Γενικὸν Γραμματέα τῆς Π.Ν.Ο. Οἱ Σουηδοὶ κατενόησαν τὰς εὐθύνας των καὶ ὑπεχώρησαν.

Ἄξιζει νὰ σημειωθῇ ὅτι ὁ «Ἐλλην Πρόξενος τοῦ Γκόττεμπουργκ παρέσχε τὴν συμπαράστασιν του, κατόπιν σχετικῶν ὁδηγιῶν τοῦ «Ὑπουργείου Ναυτιλίας».

Καὶ τὸ συμπέρασμα ἀπὸ τὴν ὄλην αὐτὴν ὑπόθεσιν: α) «Οτι ἀι συμβάσεις μὲ τὴν Π.Ν.Ο. τῶν ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων ὑπὸ ἔνας σημαῖας είναι ἔγκυροι καὶ σεβασταῖ. β) Οτι μὲ αὐτὰς πρέπει νὰ ἐφόδιασθοῦν ὅλα τὰ ὑπὸ ἔνας σημαῖας πλοία μας. Καὶ γ) «Οτι ἐπιβάλλεται τὸ μὲν ἡ σταθερὰ στάσις τῶν πλοιοκτητῶν καθ' οὐσιδηπότε ἐκβιαστοῦ τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ τῶν συντρόφων της, χωρὶς ἐνδομένου μάλιστα ὅτι διὰ τὰς πλείστας τῶν χωρῶν ὑψίσταται τὸ δεδικασμένον. Τὸ γεγονός τῆς ὑπάρξεως συλλογικῆς συμβάσεως ἔργασίας μὲ τὴν Π.Ν.Ο. κατοχυρώνει πλήρως τὸ πλοῖον κατὰ τῶν γνωστῶν ισχυρισμῶν τῆς Δ.Ο.Μ. περὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν ναυτικῶν καὶ λοιπῶν ἀσυστά-

των ισχυρισμῶν, ἀποσκοπούντων εἰς τὸν χρηματισμόν.

Η ΓΡΑΜΜΗ Ν. ΑΦΡΙΚΗΣ

Ἡ ἐπίσκεψις τοῦ κ. Καλλιμανόπολού εἰς τὴν Νότιον Ἀφρικήν καλά ἀπέδωσεν ἀποτέλεσματα. Διημετέρηθη πρὸς τὸ παρόν ἡ δύσκολος κατάστασις, ἥτις ἐδημιουργήθη διὰ τὰ πλοῖα τῆς «Ἐλληνικῆς» ἀπὸ τῶν μονωπαλιοκών ἐκμεταλλεύμένων τὴν γραμμὴν Εὐρώπης — Ν. Ἀφρικῆς Κόνφερανς.

Ο κ. Καλλιμανόπολος ἔσχεν ἐπανειλημένας συναντήσεις μὲ τὸν «Ὑπουργὸν τοῦ Ἐμπορίου κ. J. F. Steyn καὶ κατέδειξεν εἰς αὐτὸν τὰ ἀναθά ἀποτελέσματα, αἵτινα χάρις εἰς τὴν γραμμὴν τῆς «Ἐλληνικῆς» ἀπεκμισεν ἡ Οἰκονομία τῆς Ν. Ἀφρικῆς. Ἀνεπτύχθησαν αἰσθητῶς αἱ ἐμπορικαὶ συναλλαγαὶ μὲ τὴν Ἑλλάδα καὶ ἀπέκτησεν ἡ Ν. Ἀφρική ποικιλότερά τὴν ἐπικοινωνίαν μὲ τὴν Μεσόγειον (λιμένας Ἀδριατικῆς καὶ Ἑλλάδος).

Ο Νοτιοαφρικανὸς «Ὑπουργὸς ἥκουσε μετὰ ζωηροῦ ἐνδιαφέροντος τὰς ἀπόψεις τοῦ κ. Καλλιμανόπολού καὶ παρέσχε τὴν διαβεβαίωσιν τῆς τοχείας ἐπιλύσεως τοῦ ὄλου ζητήματος. Τὸ αἴτιον είναι σαφὲς καὶ ἀπλοῦν: Τὰ πλοῖα τῆς «Ἐλληνικῆς» δέον νὰ ἀπολαγοῦν κάθε περιορισμοῦ καὶ κάθε διοικητικῆς παρεμβάσεως εἰς τὴν ἔργασίαν των.

Ἐξαίρεταὶ ίδιαιτέρως ἡ παρασχεθεῖσα πολύτιμος συμπαράστασις τοῦ ἑκεὶ «Ἐλληνος ἐπιτετραμένου κ. Γ. Χριστογιάνη. Ἁτο πλήρως ἐνημερωμένος ἐπὶ τοῦ θέματος καὶ διηγόλυνε τὸν κ. Καλλιμανόπολον εἰς τὰς συναντήσεις του μὲ τοὺς ἑκεὶ ἐπισήμους καὶ τοὺς ἐνδιαφερόμενους.

Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ

Παντοῦ καὶ πάντοτε ὁ κρατικὸς ἐφοπλισμὸς ἀπεδείχθη ζημιογόνος διὰ τὰ δημόσια, δόσον καὶ τὰ ιδιωτικὰ συμφέροντα. Αφονοῦν τὰ παραδείγματα, ἀκόμη καὶ παρ' ἥμην εἰς τὸ παρελθόν.

Ἀπόπτερον, δῆμος, παράδειγμα τῆς ἀδυναμίας τοῦ Κράτους καὶ τῶν παρ' αὐτοῦ διοριζόμενων προσώπων νὰ κινήσουν ἐπωφελῶς τὰ πλοῖα διὰ τὴν δημοσίαν καὶ τὴν ιδιωτικὴν Οἰκονομίαν ἔχομενη ηδη τὸ Βουλγαρικόν.

Κατῆλθον καὶ οἱ Βούλγαροι εἰς τὴν θάλασσαν. Ἰδίαν Ναυτιλίαν ἐφιλοδόξησαν νὰ ἀποκτήσουν καὶ τὴν ἀπέκτησαν. Κατέχουν ἥδη στόλον ἐμπορικὸν ὑπὲρ τὸ ἑκατομμύριον τόνων d.w. Πολλὰ τὰ πορτηγά — συνέστησαν καὶ τακτικὰ γραμμὰς — δλίγα τινὰ δεξαιμενόπλοια καὶ ἀκόμη τουριστικά.

Ομως, κατὰ τὰς διαπιστώσεις ξένου εἰδικοῦ παραπτηροῦ, προσφάτως ἐπισκεφθέν-

τος τὴν Βουλγαρίαν, ἡ ἀπουσία συντονισμοῦ εἰς τὴν ὄλην ναυτιλιακὴν προσπάθειαν είναι κατάδηλος. Μεταξὺ τῶν δύο κρατικῶν ὄργανων, τοῦ Ναοῦ - Βουλγάρων (πλοιοκτησία) καὶ τοῦ Βουλγαράχτ, ἐντεταλμένου διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων, δὲν ύφισταται πλήρης ταυτότης κατευθύνσεων καὶ ἐνεργειῶν. Αύτοι οὗτοι οἱ φορτωταὶ — οἱ κρατικοὶ ἔξαγωγικοὶ ὄργανοι σημείου — ἔχουν λόγους νὰ ἀποφένουν τὰς φορτώσεις των εἰς τὰ Βουλγαρικὰ πλοῖα. Πολλαὶ αἱ καθυστέρησεις καὶ αἱ ἀνωμαλίαι.

Ἐμφανίζεται λ.χ. ἡ οἰκονομικῶς διαχειριζομένη τὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων ὑπηρεσία ἀγνοούσης ὑποχρεώσεις ληξιπροθέσμους τοῦ ὄργανου τῆς πλοιοκτησίας, ἥτις πιέζεται εἰς τὴν καταδόλην δόσεων καθυτερμένων πρὸς τὸ ἔξωτερικὸν ἐκ τῆς ναυπηγήσεως ἡ ἀγορᾶς πλοίων. Τὸ ἔλλειμμα ὑπὲρ ὀσφαλῶς καταλείπει ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν γραμμῶν δυσκόλως καλύπτεται ἐκ τῶν προκαταδόλων τοῦ Δημοσίου Ταμείου, εἰς πολλὰ δὲ περιπτώσεις πρόκειται περὶ ἔλλειμματος εἰς συνάλλαγμα.

Τὰ ἔσοδα κινήσεως τῶν Βουλγαρικῶν πλοίων εἰναι χαμηλὰ — πολὺ χαμηλότερα τῶν ιδικῶν μας — παρὰ ταῦτα ἡ ἀπουσία τῆς προσπατασμένης εὐελιξίας καὶ πρωτοβουλίας εἰς τὴν κίνησιν τῶν πλοίων, ἡ εὐθυνοφοδία, τὸ γραφειοκρατικὸν σύστημα διοικητικής, ἡ κατωτέρα ἀπόδοσης τῶν ἐργαζομένων εἰς τὴν ηπράν καὶ ἐπὶ τῶν πλοίων, αἱ ἐκπτώσεις τῶν ναυλῶν καὶ αἱ ἀσκοποὶ καθυτερήσεις εἰς τοὺς λιμένας, ἐπιτείνουν τὴν ἔλλειμματικὴν διαχείρισιν.

Φαίνεται δημος ὅτι ἀτονεῖ ἡ ἐμπορικὴ πλευρὰ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων πρὸ τῆς πολιτικῆς σκοπιμότητος καὶ τῆς διαδηλωμένης εἰς ὄλας τὰς χώρας τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλὸκ ἐπιμόνου ἐπιδιώξεως, ὅπως κατὰ τὸ δυνατόν ἀπαλλαγοῦν τῶν μεταφορικῶν ὑπερεσιῶν τῶν πλοίων τῶν καπιταλιστικῶν χωρῶν. Καὶ τὴν ἐπιδιώξιν αὐτὴν τὴν πληρώνει ἀκριβῶς τὸ κρατικὸν θησαυροφύλακιον, ὅταν μάλιστα λείπῃ ἀπὸ τὴν ναυτιλιακὴν προσπάθειαν ἡ παράδοσις καὶ ἡ ἐπίδοσις.

ΕΔΩ ΤΑ MINI ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Δυνατὸν τὰ μίνι - μπάλκ κάρριερς τῶν 3.000 τόνων, προσαρμοζόμενου τοῦ σχεδίου των εἰς τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τῆς Μεσογείου καὶ τοῦ ἐνδο - εὐρωπαϊκοῦ ἐμπορίου γενικώτερον, νὰ ἀποτελέσουν τὸν πυρήνα ἀνάνεωσεων τοῦ μεσογειακοῦ μας στόλου, κατασκευαζόμενα ἐδῶ ἐν σειρᾷ.

Δυσχέρειαι, βεβαίως, ύφιστανται τεχνικαὶ καὶ οἰκονομικαὶ. Διὰ τὰς πρώτας πιστεύομεν ὅτι αἱ κατασκευαστικαὶ δυνατότητες ύφιστανται εἰς τινὰ τῶν ναυπηγείων τοῦ Περάματος, μὲ κόστος συναγωνιστικόν. Διὰ τὸν οἰκονομικὴν πλευράν, ἡ χαμηλότοκος δανειοδότησις μέχρι τῶν 80% τῆς ἀξίας τοῦ σκάφους είναι ἀπαραίτητος. Ζήτημα, ἐπίσης, ἐπαρκοῦς προμηθείας χάλυβος ἀνακύπτει τελευταίως. Ζήτησις παγκόσμιος καὶ ἀξιόλογος ἀνατίμησης σημειούται.

Ἐπιτακτικὴ προβάλλει ἡ ἀνάγκη τῆς ἀνανεώσεως τοῦ μεσογειακοῦ φορτηγοῦ. Χωρὶς αὐτὴν — δι' ἀγορῶν νεωτέρων σκαφῶν καὶ ναυπηγήσεων — ἀμφίβολος είναι ἡ διατήρησις τῆς θέσεώς μας εἰς τὴν Μεσόγειον, λαμβανομένης ὑπὲρ σημείου τῆς εἰσβολῆς τοῦ ρωσικοῦ παράγοντος καὶ τῆς μειωμένης ιδικῆς μας συναγωνιστικότητος.

Αὐτὰ τὰ μίνι - μπάλκ κάρριερς μὲ τὸ ὄλιγάριθμον πλήρωμα — 8 - 9 πλήρωμα — καὶ τὸ πρακτικὸν σχέδιον είναι τὰ προσφορτέρα, τὰ συναγωνιστικώτερα μέσα μεταφορᾶς φορτίων, συνηθως διακινουμένων ἀπὸ τρόχυτες φορτηγά. Ἡ ἐν σειρᾷ κατασκευὴ τῶν δυνατῶν νὰ στοιχίσῃ κάτω τῶν 500 χιλιάδων δολαρίων, σᾶσα περίπου ἑστοίχισκαν τὰς κατασκευαζόμενα εἰς τὴν Ιαπωνίαν. Αξίζει νὰ μελετηθῇ ἡ περὶ τῆς ἐδῶ ναυπηγήσεως σκέψη, ἐφ' ὅσον θὰ είναι δυνατὸν νὰ ἐπιτύχωμεν κόστους εύθηνότερον. Εξ' ὅσων έχομεν πληροφορίας, τὸ ἐφοπλιστικὸν ἐνδιαφέρον ζωηρὸν ύφισταται. Ἡ πρώθησις τοῦ

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

DURBAN

TELEGRAMS AND CABLES : "PANELGIN"

TELEX : 6 - 7462

TELEPH. : 876951

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

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ Ν. ΧΑΛΑΡΗΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Ε.Ν.

ολού θέματος από μέρους τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ τοῦ Ὑπουργείου δυνατὸν νὰ φέρῃ ἐπὶ τάπητος τὸ ὄλον πρόβλημα τοῦ μεσογειακοῦ φορτηγοῦ, πρόβλημα ἀγνοηθὲν ἀτυχῶς εἰς τὸ παρελθόν καὶ ὅπερ χρήζει τῆς ἀμέσου κρατικῆς συμπαραστάσεως.

ΓΟΝΙΜΟΣ ΕΒΔΟΜΑΣ

Ἐξαιρετικῶς ἐνδιαφέρουσα προβλέπεται ἡ παρούσα ἔβδομά. Τὴν 17ην Ἀπριλίου θὰ λάβῃ χώραν εἰς τὴν αἴθουσαν τῶν «Ἐσπερίδων» τοῦ ξενοδοχείου «Χίλιον» τὸ ἐπ' εὐκαιρίᾳ τοῦ ἑορτασμοῦ τοῦ «Ἐτούς τῆς Ναυτιλίας διὰ τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν γεύμα. Προεξοφλεῖται ἡ ἐπιτυχία τῆς ἐκδηλώσεως ταύτης, διότι — ἐκτὸς ἀπροβλέπουσα κωλύματος — εἰς τὸ γεύμα θὰ παραστῇ καὶ ὁ Πρωθυπουργός κ. Γεώργ. Παπαδόπουλος καὶ πολλὰ μέλη τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου.

Κατὸς τὰς δύνα τῷ τοῦ γεύματος ἡμερομηνίας, τὴν 15ην καὶ 16ην Ἀπριλίου, θὰ λάβουν χώραν εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν κοινά συνεδριάσεις τῶν Διοικητικῶν Συμβουλίων τῆς Ἐνώσεως καὶ τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς Λονδίνου, εἰς τὰς ὁποίας θὰ συζητηθούν τὰ γενικά τερατά τῆς Ναυτιλίας. Τὰ πορίσματα τῶν συνεδριάσεων τούτων θὰ τεθοῦν ὑπ' ὅψιν τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως, μὲ τὴν παρακλήσιν τῆς πρωθήσεως τῶν.

Τὰ δύνα Διοικητικὰ Συμβούλια ιδιαίτερως θὰ ἐνδιατρίψουν ἐπὶ τοῦ προβλήματος τῆς ἀριθμητικῆς ἀνεπάρκειας τῶν πληρωμάτων, ἐπὶ τῶν κρουσμάτων φευδασθενειῶν καὶ δραπετῶν, ἐπὶ τοῦ Κανονισμοῦ ἐργασίας ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων καὶ λοιπῶν ναυτεργατικῶν ζητημάτων. Τὸ θέμα τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως εἰς ὅλας αὐτῆς τὰς βαθμίδας θὰ ἀπασχολήσῃ, ἐπίσης, τὰς κοινὰς συνδριάσεις.

Ἐκτὸς τῶν θεμάτων τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων, ἡ «Ἐνωσις καὶ τὸ «Κομμίτη» θὰ ἀποσχοληθοῦν καὶ μὲ θέματα τοῦ πλοίου. Ή διεθνῆς ἐκπρόσωπης καὶ σχέσεις τῆς Ναυτιλίας, αἱ διμερεῖς διεθνεῖς συμβάσεις ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τῆς διπλῆς φορολογίας, οἱ ύπο ἀναθεώρησιν Ναυτικοὶ Κώδικες κ.λ.π. εἶναι τινὰ ἔκ τῶν ἀφορώντων τὸ πλοίον θεμάτων.

Παρήλθεν ἀκριβῶς ἐν ἔτοι, ἀφ' ὅπου ἡ «Ἐνωσις Ἐφοπλιστῶν ὑπέβαλε πρὸς τὴν Κυβερνήσην τὸ γνωστὸν «Ὑπόμνημά» της καὶ πρέπει ἀνεπιφύλακτως νὰ ὁμολογήσῃ πᾶς καλῆς πίστεως συζητητής, ὅτι ὅχι μόνον τὸ σύνολον τῶν θιγόντων ἐκεῖ ζητημάτων ἐγένετο ἀπόδεκτόν, ἀλλὰ καὶ τὸ πλείστον τούτων ἔλαβε τὰς ἐπιθυμητὰς λύσεις.

Τὰ θέματα ὅμως τῆς Ναυτιλίας παρουσιάζουν μίαν ἐξαιρετικὴν ιδιομορφίαν. Ἐνώ παραμένουν τὰ αὐτὰ, παρουσιάζουν τοιαύτας ἔξειδεις καὶ τοιαύτας ἀλλαγάς, ὥστε νὰ δίδεται ἡ ἐντύπωσις ὅτι ἐκέρευσον. Καὶ πρὸ τριάκοντα ἔτῶν θέματα φευδασθενειῶν, λιποτακτῶν, ἐκπαιδεύσεως στελεχών τῶν πλοίων, διαγνωσμάτων πρὸς ἀπόκτησιν διπλωμάτων, διεθνῶν σχέσεων, οἰκονομικῶν ἐπιβαρύνσεων κ.λ.π. ὑπῆρχον. Τὰ αὐτὰ ὑπάρχουν καὶ σήμερον, τὰ αὐτὰ θὰ ἐπιζητοῦν τὴν λύσιν των καὶ αὔριον.

Δὲν πρόκειται, κατὰ συνέπειαν, περὶ ἐκκρεμῶν ζητημάτων, μὲ τὰ ὅποια θὰ ἀπασχοληθῇ ἡ συνεργασία τῶν δύο Διοικητικῶν Συμβουλίων, ἀλλὰ περὶ τῆς ἀνάγκης ὅπως αἱ δοθεῖσαι καὶ αἱ διδόμεναι λύσεις εἰναι ἑκεῖναι, αἱ ὅποιαι προσαρμόζονται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ἀνά τὸν κόσμον ἀγωνιζομένης Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. Οὐδαμοῦ ἀλλοῦ ἐφαρμόζεται μὲ τόσην πιστότητα καὶ τόσην ἐπαναληπτικότητα τὸ ἀπόφθεγμα τοῦ Ἡρακλείου «Τὰ πάντα ρεί», πλὴν τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας.

Ἐμεγαλώσαμεν, ὅπως τὸ παιδὶ ποὺ διῆλθεν εἰς τὴν ἐφθείρειν καὶ ὁ ἐφηδος εἰς τὴν τάξιν τοῦ ἀνδρός. Τὰ αὐτὰ φέρουν ἐνδύματα ὅλαις αἱ ἡλικίαι, μόνον ποὺ καὶ τὰ μῆκη καὶ τὰ πλάτα αὐξάνονται καὶ ἡ ὅλη μας ἀμφίστις ἐπηρεάζεται ἀπὸ τὸν συρμόν. Μόνον ποὺ εἰς τὴν Ναυτιλίαν τὸν «συρμόν» ἀντι-

καθιστοῦν αἱ ραγδαῖαι ἔξειδεις τῆς τεχνικῆς καὶ αἱ ἔξι ὅλων τῶν σημείων τοῦ ὄριζοντος διαφανούμεναι ἀπειλαὶ καὶ ἀνταγωνισμοὶ τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου.

«Ἄν καὶ μεταξὺ τῆς Ἐνώσεως καὶ τοῦ «Κομμίτη» ὑπάρχει πλήρης ταύτισις ἀπόφεων καὶ ἀμφότεραι αἱ Ὀργανώσεις εἰναι πάντοτε ἐνήμεροι ἡ μὲν περὶ τῶν προθέσεων καὶ ἐνεργειῶν τῆς δέ, ἡ κοινὴ συνεδρίασις τῶν δύο Διοικητικῶν Συμβουλίων πρέπει νὰ καταστῇ θεσμός. Διὰ τῆς συζητήσεως τῶν γενικώτερων ναυτιλιακῶν ζητημάτων ἐπέρχεται πληρεστέρα ἐνημέρωσις, συγκερασμός απόφεων, ἀπαιτήσεων καὶ δυνατοτήτων πρὸς ίκανοποίησιν τούτων. Ἐξ ἐτέρου, πανηγυρικῶν καὶ κατὰ τρόπουν μὴ ἐπιδεχόμενον ἀμφιβολίαν τινα, τὸ Ὑπουργείον καὶ ἡ Κυβερνητικής θὰ έχουν ἔξι ὑπευθύνων χειλέων ποία θέματα ἀπασχολοῦν τὸ σύνολον τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν πεισθέντας ταύτας ζητημάτων.»

ΣΚΕΨΕΙΣ ΕΠΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΩΝ

Τὸ δισχιλιοστὸν πλοίον συντόμως θὰ ύψωσῃ τὴν κυανόλευκον καὶ, καθ' ὅλας τὰς πιθανότας ἐνδειξεῖς, βαίνομεν πλησίστοι — κυριολεκτικῶς — πρὸς τὴν πρώτην δεκάδα ἐκαποτυμώριων τόννων γκρος. Πιστεύομεν, ὅτι αἱ πρώται τῶν πλοίων τῶν «Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν στρέφονται σταθερῶς πρὸς τὸ Εθνικὸν νηολόγιον καὶ ὁ στόχος τῶν 12.000.000 τόννων γκρος δὲν θὰ βραδύνῃ νὰ ἐπιτευχθῇ.

Κίνδυνος νὰ διαφευσθῶμεν δὲν βλέπομεν νὰ ὑπάρχῃ, ἀλλ' ἡ ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ μακρά θητεία τῶν στηλῶν τούτων μᾶς ἔδωσε πλουσίαν πείραν. «Οταν πρὸ δεκαετίας ἥρχισεν ἡ ἀδρός στρφὴ πρὸς τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, διεπιστώσαμεν ὅτι ὁ διοικητικὸς φορεὺς δὲν είχε προετοιμασθῆ ἡ δεχθῆ τὸν δύκον τῆς ἐπαναπατριζομένης Ναυτιλίας. Πολλὰ διετυπώθησαν τότε παράπονα καὶ πωλοὶ προεκλήθησαν δυσταρέσκεια. Οἱ ὀλιγώτερον εύθυνοι μενοὶ ήσαν οἱ καθ' ὃν ἐστρέφοντο τὰ παράπονα.»

Σήμερον, ἐκτὸς τῆς διογκώσεως τῆς ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον χωρητικότητος καὶ τῆς ἀριθμητικῆς συγκροτήσεως τῆς δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας, ἔχομεν νὰ ἀντιμετωπίσωμεν πλεισταὶ σᾶς ζητημάτα καὶ ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου. Θέματα τὰ ὅποια προσδιόκουσαν μίαν εἰς παγκόσμιον ἐκτασιν ἐνόποιησιν ὅχι μόνον τοῦ Δικαίου, ἀλλὰ καὶ τῶν τεχνικῶν κ.λ.π. ζητημάτων τοῦ πλοίου. «Ἡ ἀμυντική, ἐξ ὅλων, σημασία τῆς Ναυτιλίας ἔντασσε πολλοὶ θέματα αὐτῆς τῶν συμμαχικῶν πλαισίων.

Ο κ. Ἰω. Χολέβας, νέος ἐπιστήμων, εἰδικός περὶ τὴν ὄργανωσιν, ἐξαιρετικῆς δραστηριότητος λειτουργός, θὰ παρακληθῇ νὰ

προβῇ εἰς μίαν ὑπὸ τὸ ἀνωτέρω πρίσμα προσωπικήν μελέτην τῆς διοικητικῆς ὑποδοχῆς τοῦ ἐμπατριζομένου ἐλληνικοῦ πλοίου. Γνωρίζει καλύτερον ημῶν καὶ ἀσφαλῶς πολλῶν ἄλλων, ὅτι ώρισμέναι Διευθύνσεις τοῦ Ὑπουργείου καὶ ἄλλαι τινες ὑπερσείαι αὐτοῦ (ώς π.χ. τὰ Προξενικά Λιμεναρχεῖα, τοῦ Λονδίνου κατά κύριον λόγον, τὸ Κ.Α.Π., τὸ Ν.Α.Τ.) θὰ ἀπασχολοῦνται καθ' ἡμέραν καὶ πειστότερον μὲ σοβαρώτερα καὶ πολυαριθμότερα θέματα. Απὸ τὴν μελέτην ταῦτην θὰ πεισθῇ ὁ κ. Ὑπουργός, ἐξαν παρίσταται ἀνάγκη καὶ μέχρι ποιού σημείου θὰ χρειασθῇ νὰ προετοιμάσῃ ἀπὸ τούδε τὰς νευραλγικὰς ταύτας ὑπηρεσίας ἵνα ἀνταποκριθοῦν ἀποτελεσματικῶς πρὸς τὰς μελλοντικὰς — ίσως καὶ πολὺ προσεχεῖς — ἀπαιτήσεις τῆς μεγάλης Ναυτιλίας.

«Ἄς μελέτησῃ τὰς σκέψεις αὐτὰς ὁ κ. Χολέβας καὶ ἀς θέσῃ τὰς βάσεις ἐνός διοικητικοῦ προγραμματισμοῦ. Δυνατὸν νὰ προγύμνωσι τῶν ἀναγκῶν, προτιμότερα ἀσφαλείας πεισθῆσθαι ταύτας ὑπηρεσίας ἵνα ἀνταποκριθοῦν ἀποτελεσματικῶς πρὸς τὰς μελλοντικὰς — ίσως καὶ πολὺ προσεχεῖς — ἀπαιτήσεις τῆς μεγάλης Ναυτιλίας.»

ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΝ

«Ἀριστα ἔπρεπε τὸ Ν.Α.Τ. καὶ ἀνεκάλεσε τὴν ἀπόφασίν του, δι' ἡς εἶχεν ἐγκρίνει τὴν χορηγήσιν δανείου εἰς πλοιοκτήτας φέρρυμπων, ἐφ' ὅσον ούτοι δὲν προσεκόμισαν ἀσφαλιστήριον τοῦ πλοίου τῶν συμβόλαιον, καλύπτοντας μεταξὺ ἄλλων κινδύνων καὶ τοὺς τοιούτους ἐκ τῆς ἀστικῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου.»

Καὶ ἀπεδείχθη ὅτι τὸ πλοίον ἦτο καὶ ίσως εἶναι ἀκόμη ἐντελῶς ἀνασφάλιστον.

Καὶ ἐρωτᾶται: Εἶναι ἀνεκτὸν πλοίον μεταφέροντας ἐκαποντάδας ἐπιβατῶν νὰ είναι ἀνασφάλιστον διὰ τοὺς τῆς ἀστικῆς εὐθύνης κινδύνους;

Πολὺ ὁρῶς ὁ Ὑπουργός Ναυτιλίας κ. Χολέβας ἀντιμετωπίζει καὶ προσθεῖ τὴν ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. ἀσφάλιστον τῶν ἐπιβατῶν. «Ἀλλὰ καὶ τὰ πληρώματα ποιος θὰ τὰ ἀποζημιώσῃ ἂν, ὅ μη γένοιτο, ἐπέλθῃ ἀτύχημα καὶ τὸ πλοίον βιθοῖται μὲ τραγικὰς ἀπωλείας, οἱ δὲ πλοιοκτήται δὲν ἔχουν ἄλλα περιουσιακὰ στοιχεῖα;»

«Ἀπαράδεκτος ἡ τοιαύτη κατάστασις καὶ φυσικὸν εἶναι ὅτι πρέπει τὸ θέμα νὰ μελετηθῇ. Ο κ. Ὑπουργός Ναυτιλίας θὰ λάβῃ ἀσφαλῶς τὰ προσφορώτερα μέτρα.»

Η ΣΧΟΛΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

«Ἡ δημοσία σχολὴ Μηχανικῶν τῆς Θεσσαλονίκης ἥρχισεν ηδη λειτουργούσα. Προσωρινῶς στεγάζεται εἰς τὴν σχολὴν ἡ της πρώτης σεργάτης, καὶ διαδέπτει πλήρες συνεργείον ὄργανων καὶ ἐργασίων, ὡστε οἱ μαθηταὶ ἐκ παραλλήλου πρὸς τὴν θεωρητικὴν κατάρτισιν νὰ ἀποκτοῦνται καὶ τὴν πρακτικὴν τοιαύτην, τὴν ἀπαραίτητον διὰ τὸν ναυτομηχανικόν. Αξιοσημείωτος εἶναι ἡ ταχεία διεκπε-

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

ραίωσις ὅλων τῶν τυπικῶν διατυπώσεων διὰ τὴν σύστασιν τῶν σχολῶν, ἔτι δὲ τῆς ὅλης συγκροτήσεως τοῦ διδακτικοῦ προσωπικοῦ καὶ τῆς στέγης μέχρις ἀποπερατώσεως τῶν ἀνεγειρομένων διπάναις τοῦ Κράτους εἰς Μηχανιῶνα κτιρίων διὰ τὴν ὁριστικὴν στέγασιν τῆς σχολῆς καὶ τὸν ἔξοπλισμόν της.

Δέον δώμας νὰ ὑπογραμμισθῇ καὶ τὸ γεγονὸς ὅτι ὑπερτεσαράκοντα μαθηταὶ ὥπο τὴν περιοχὴν τῆς Μακεδονικῆς Πρωτεύουσῆς εἰσῆχθσαν ὅδη εἰς τὸν Σχολήν. Καὶ τούτῳ ἐπιμαρτυρεῖ τὴν ὑπαρξίν, πράγματι, εἰς τὴν μάρτυρα τῆς Χώρας, παρένεσαν ἄκομη εἰς ναυτιλιακὴν παράδοσιν καὶ ἐπίδοσιν, ὑπερεπαρκούς ἐμψύχουν ὑλικοῦ, δυναμένου νὰ κατέληθε εἰς τὴν θάλασσαν καὶ νὰ ἐνισχύσῃ τὰς τάξεις τῶν ἐργατών αὐτῆς.

Θά ἡτο παράλεψι, ἀναφέρομενοι εἰς τὸ γοργὸν τοῦ ἐπιτελεοθέντος ἔργου διὰ τὴν σύστασιν τῆς σχολῆς Θεσσαλονίκης, νὰ μὴ ἀναφέρομεν τὴν καταβληθεῖσαν ἐπιτυχὴ σχετικὴν προστάσειν τοῦ κ. Χολέδα. Εἶναι μία ἀκόμη ἀπόδειξις τῆς ἐπιμόνου ὑπουργικῆς φροντίδος διὰ τὴν ἀπόφοιτοικὴν ἀντιμετώπισην τῶν προβλημάτων τοῦ πλοίου.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ

Μολονότι ἡ εἰδῆσις ἡτο μικρὰ καὶ θὰ διῆλθεν ἀπαρατήρητος ὑπὸ τῶν πολλῶν καὶ τῶν ἀμύήτων, δὲν δυνάμεθα εἰμὴ νὰ σχολιάσωμεν καὶ τὸν σκοπὸν καὶ τὴν ἐκδήλωσιν. Πρόκειται περὶ μιᾶς ἐκβέσεως καὶ δημοπρασίας ναυτικῶν εἰδῶν, ἡ ὁποία κατὰ διαστήματα διενεργεῖται εἰς τὸ Λοιδίνον καὶ τῆς ὁποίας τὰ ἐσόδα δο διατεθοῦν ἐξ ἀλοκλήρου ὑπὲρ τῶν Βρετανῶν ναυτικῶν.

Τὰ δημοπρατούμενα εἶδη εἶναι ὅλα ναυτικὰ ἀντικείμενα, προσφερθέντα πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον ὑπὸ τῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν καὶ διαφόρων φιλανθρώπων ἴδιωτῶν. Μοτέλα πλοίων, παλαιῶν καὶ συγχρόνων, παλαιὰ ναυτικὰ ὅργανα, φανοί, ὠρόλογια, κώδωνες, ζωγραφικοὶ πίνακες, χαλκογραφίαι καὶ διάφορα σκεύη ἀξίας, συνθέτουν μίαν ἐντυπωσιακὴν ναυτικὴν συλλογὴν, πρὸς τὴν ὁποίαν θεωρεῖται βέβαιον ὅτι θὰ προστέξουν μὲ πολλὴν διάθεσιν καὶ ἀνοικτὸν βολάντιον οἱ φιλότεχνοι καὶ οἱ συλλέκται τῶν συμβόλων τῆς ναυτικῆς ἱστορίας.

"Οπως εἴπομεν ὅδη, τὰ ἐκ τοῦ ἐκπλειστηρίασματος χρήματα θὰ διατεθοῦν ὑπὲρ τοῦ Οἴκου Ναύτου, τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ ὄποιού, διὰ τῆς ὥραίς αὐτῆς ἐκδηλώσεως, ἀνέλαβον αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις. Θαυμάζομεν λοιπὸν καὶ τὴν εὐγενὴ πρόθεσιν, ἀλλὰ καὶ τὴν ἐμπνευσμένην πρωτοβουλίαν τῆς πρωτοτύπου δημοπρασίας, ἡ ὁποία ἀποδεικνύει ὅτι τὸ ναυτικὸν πνεῦμα καὶ ἡ ἀγάπη πρὸς τὴν θάλασσαν καὶ τὴν ἐργάτας τῆς κυριαρχεῖ πάντοτε εἰς τὴν ζωὴν τῆς ἀλλοτε θαλασσοκρατείρας. Ἀκατανίκητος, πράγματι, ἡ νοσταλγία τῶν παλαιῶν καλῶν ἡμέρων ὅταν ἡ Βρετανία ἐκυβέρνα (Rule Britannia).

ΑΙΖΕΙ ΤΟΝ ΚΟΠΟΝ

Παρουσιάζονται περιπτώσεις μεταφορῶν χύδην φορτίων εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Μεσογείου, εἰς τὰς ὁποίας ἐνδιαφερόμενοι δὲν είναι ίδιωται, ἀλλὰ κρατικοὶ ὄργανοι. Παλαιότερον καὶ μόλις πρὸ ἡμέρων προεκρύθη διαγνωσμός διὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς μεταφορᾶς τοιούτων φορτίων. Εἰς τὴν δευτέραν περιπτώσιν ἐνδιαφερόμενό ἡτο ἡ Κυβέρνησης τῆς Συριακῆς Ἀραβικῆς Δημοκρατίας. Ἐπρόκειτο περὶ 300-400 χιλιάδων τόννων τσιμέντων εἰς σάκκους, τὰ ὁποία θὰ διεκπεινοῦνται εἰς πλησιόχωρους λιμένας τῆς ἀνατολικῆς Μεσογείου, εἰς μικράς παρτίδας — τῶν 5.000 τόννων — καὶ μὲ κλιμάκωσιν 15.000 τόννων μηνιαίως.

Ο ἀνωτέρω διαγνωσμός προεκρύθη τὴν 23ην Μαρτίου καὶ προσφοραὶ ἐπέπειτα νὰ ὑποβληθοῦν τὸ βραδύτερον τὴν 7ην Ἀπριλίου. Μολονότι αἱ ἀρμόδιαι Ἑλληνικαὶ ὑπηρεσίαι ἐκίνηθσαν τάχεως, ἡ σχετικὴ προκήρυξις περιήλθεν εἰς χεῖρας τῶν ἐνδιαφερομένων μόλις τέσσερας ὥμερας πρὸ τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας, διότι ἡ τελευταία αὔτη ὥρισθη πολὺ σύντομος. Καί, βεβαίως, δὲν γνωρίζομεν ποὺ ὄφείλεται ἡ τοιαύτη σπουδὴ τῆς ἐνδιαφερομένης Κυβερνήσεως, ἀλλ᾽ ἀποτολμώμεν μίαν ὑπόδειξιν.

Ἡ Μεσογειακὴ φορτηγός μας Ναυτιλία ἔχει κάθε ἀνάγκην ὑποστηρίξεως, θὰ ἡτο δὲ λίαν χρήσιμον, ἀν οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐνημερούντο δόσον εἴναι δυνατὸν ἐγκαιρότερον δι' ἐνὸς τρόπου ἀπ' εύθειας διοχετεύσεως τῶν

σχετικῶν ἐντολῶν ἡ διαγνωσμάτων μεταφορᾶς φορτίων πρὸς τρίτους. Υπάρχει ἐν Πειραιεῖ τὸ "I δρυμαλία Ναυτιλία μεσιτική" καὶ Πρακτόρων, τὰ μέλη τοῦ ὄποιου είναι κατ' ἔχοχην ἀρμόδιοι διὰ τοιαύτας ναυλώσεις.

Δέν θὰ ἡτο δυνατόν τὸ "Υπουργείον νὰ εἰδοποιήσῃ τὰς Ἑλληνικὰς Πρεσβείας καὶ Ἑλληνικὰ Προξενεῖα τῶν Παρακτίων Μεσογειακῶν Κρατῶν, δῆτα, ὅσάκις παρουσιάζονται περιπτώσεις σημαντικῶν ναυλώσεων ἡ πρόκειται νὰ ἐξυπηρετηθοῦν αἱ μεταφοραὶ τῶν Κρατῶν τούτων, νὰ διευθύνονται τὰ σχετικά πληροφορίας ἡ τοὺς συναφεῖς διαγνωσμάτων κατ' εὐθείαν εἰς τὸ ἀνωτέρω "Ιδρυμα" ἡ ἔστω εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον; Διὰ τοῦ τρόπου τούτου καὶ αἱ Κρατικαὶ ὑπηρεσίαι μας ἀπαλλάσσονται προσθέτων μεσολαβήσεων καὶ οἰκονομία χρόνου ἐπέρχεται. "Ἄξιζει τὸν κόπον.

ΠΡΟΣ ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

Κοινὴ πλέον, ἐκ τῶν πραγμάτων ἀποδεικνυούμενη, ἡ ἀντίληψις, ὅτι τὸ μέλλον τῶν ἀμιγούς τύπου ὑπερωκεανών ἐπιβατηγῶν τακτικῶν γραμμῶν ἐλάχιστα διαγράφεται ἐνθωρυντικόν. Καὶ τούτο, λόγω του συναγωνισμού τῶν συγχρόνων ἀεροπορικῶν μέσων.

"Ομως ἡ τοιαύτη ἀπασιοδοξία μετατρέπεται εἰς αἰσιοδοξίαν λόγω τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν σκαφῶν, ὡς κρουαζιερόπλοιων. Τὰ θαλάσσια ταξίδια ἀναψυχῆς καὶ ὁμαδικῆς ἐπισκέψεως ξένων τόπων, δὲν είναι πλέον κτήμα τῶν ὀλίγων ταλαντούχων, ἀλλὰ καὶ εὐρυτέρων κοινωνικῶν στρωμάτων.

Καὶ πλησίστοι οἱ ἐφοπλισταὶ ὅλων τῶν χωρῶν στρέφονται πρὸς τὸν τομέα σύτον, τὸν κερδόφορον πράγματι. Θυσίζουν τὰς γραμμάς, μετατρέπουν τὰ σκάφη των, νέα κατολληλότερα ναυπηγούν. Εἰδική, πλέον, κατηγορία τὰ κρουαζιερόπλοια.

Ούτω οἱ ιδύνοντες τῆς Κιουνάρων ὑπολογίζουν τῷρα εἰς ικανοποιητικά κέρδη ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ «Κουνήν Ελίζαμπεθ 2», περὶ τὰ ἀρχικά ἀτυχήματά του ἀπό τὰς κρουαζιέρας κυρίως. Τὸ «Φράνς» εἶχε κατὰ τὸ 1968 πληρότητα 95% εἰς τὰς κρουαζιέρας.

Οι Γερμανοί — διὰ πρότην φοράν ἀπὸ τοῦ 1938 — ἐναυπηγήσαν καὶ ἤρχισαν ἐκμεταλλεύμενοι ὑπερωκεανών γραμμῆς, τὸ «Άμβούργον». Οἱ πλοιοκτήται του καυχῶνται ὅτι πρωσφέρουν τὸ στριτόν τουριστικῶν σκαφῶν.

'Ο Πρόεδρος τῆς P. & O. λέγει ὅτι τὸ διὰ θαλάσσια ταξίδια ἐνδιαφέρονται αὐξάνει καὶ ὅτι τὸ συγκρότημα P. & O. ἔχει ὑπὸ μελέτην νέα σχέδια ἐπιβατηγού πλοίου (κρουαζιερόπλοιο). 'Ολλανδοί, Σκανδινανοί καὶ "Ελληνες πρωτοπορούν εἰς τὴν ἀπόκτησιν τῶν κατελλέρων τουριστικῶν σκαφῶν. 'Αντιμετωπίζεται ἡ ναυπηγησις σκαφῶν 10-12 χιλ. τόν. γκρός, δυναμικότητος μεταφορικῆς 500 - 700 ἐπιβατῶν. Θεωρούνται ως τὰ κατολληλότερα. Χαρακτηριστικόν τὸ γεγονός, ὅτι μεγάλη 'Αμερικανική ἐταίριας ("σταρτέρ" ἀεροπλάνων ἔχει δώσει παραγγελίαν εἰς "Ολλανδικά ναυπηγεία διὰ κρουαζιερόπλοιον πολυτελείας χωρητικότητος 15.000 τόννων. Προβλέπονται θέσεις διὰ 750 ἐπιβάτες (μίας θέσεως μόνον), μὲ «όψιόν» δι' ἔτερα δύο ἀδελφῶν σκάφη.

"Αναμένεται νέος ἐπηυξημένη στροφὴ πρὸς θαλάσσια ταξίδια ἀναψυχῆς καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ἡ ἐπιταχυνούμενη ἀνάπτυξης τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν ὥθει τοὺς εἰς αὐτάς μοχθούντας πρὸς τὴν διεξόδον τῆς θαλασσίας ψυχαγωγίας. Προϋπόθεσις ὅμως: Αἱ ἀφθονώτεραι ἀνέσεις. Πρὸς τὴν προσφοράν των στρέφονται συναγωνιζόμενοι ὅλοι οἱ ἐφοπλισταί.

ΑΜΑΡΤΙΩΝ ΣΥΝΕΧΕΙΑ

Φαίνεται ὅτι δὲν ἐτελείωσαν ἀκόμη αἱ ἀμαρτίαι τῆς Βρετανικῆς ναυαρχίδος, τοῦ QE2. Μόλις ἀπηλλάγη τῷ μηχανικῶν προβλημάτων, τὰ ὁποία τοῦ ἐστοίχισαν καθύ-

στέρησιν ισαξίαν τής δυσφημήσεώς του, όχινατα θέματα προσωπικού ένεφανίσθησαν εις τὸν όριζοντα. 'Ανηγγέλθη μάλιστα ὅτι 200 ἄνδρες ἐκ τοῦ πληρώματος του, κατὰ πλειοψηφίαν ἐκ τοῦ προσωπικοῦ διαμερισμάτων, ἐπραγματοποίησαν συγκεντρώσιν διαμαρτυρίας ἐπὶ τῆς προβλήτος τοῦ Σαουθάμπτον εἰς ἡνὶ εὑρίσκεται πλευρισμένον τὸ ὑπερωκανίον. Αἵτις τῆς διαμαρτυρίας εἶναι ἡ κακὴ κατάστασις τῆς ἐν γένει ἐνδιαιτήσεως τῶν πληρωμάτων. Εἰς ἀνυπόφορος θόρυβος καὶ κραδασμὸς ὅστις πλήττει τὰ πρὸς πρύμνην διαμερισμάτων παρεγιείων, ἀναγκάζει τὸ ποσπικὸν αὐτῶν νὰ παρεμένῃ σχεδὸν ἄγρυπνον καὶ νὰ ἀνταλλάσσῃ τὸν ὑπνον μὲ τὴν χαροπαιξίαν. Τὰ μικρὰ δομάτια καὶ ὁ κακὸς ἀερισμός, φαίνεται ὅτι ἀποτελοῦν κοινὰ χαρακτηριστικά τῶν χώρων τοῦ πληρώματος, ἐνῷ τὰ ἀτέλειωτα κλιμακοστάσια παρέχουν συνεχῆ ὀφορῆμα παραπόνων, ὅτι οὐδεὶς ἐσκέφθη τὸ πληρώμα κατὰ τὴν ναυπήγησιν τοῦ σκάφους. Πρόσθετον πάντων αἰτίαν παραπόνων δημιουργεῖ ἡ κατὰ τὰ δοκιμαστικά ταξίδια ἀπαγόρευσις παραλαβῆς τῶν συγγάνων των ὑπὸ τῶν ναυτικῶν τῶν μὴ ἔχοντων 25ετῆ τούλαχιστον θαλασσίαν ὑπηρεσίαν, ἐνῷ τὴν κορωνίδα τῆς δυσαρεσκείας —καίτοι μὴ ὄμοιογουμένη— φαίνεται ὅτι ἀποτελεῖ, τούλαχιστον διὰ τοὺς θαλαμητόλους, ή μέχρι τούδε, λόγῳ τῶν ἀνωμαλιῶν, ἀποσύνατα ἐπιβατῶν καὶ ἡ ἐντεύθεν διπούσια φιλοδωρημάτων.

Πολλαὶ ὄμοιογουμένως αἱ ἀτυχίαι τοῦ πλοίου καὶ οὐδὲλως εὔσιωνος ἡ ἔναρξη τῆς σταδιοδρομοῦ του. Οἱ ὄμρδοις πάντως ἐλπίζουν ὅτι μὲ τὸν χρόνον ὅλα τὰ ἐπίμαχα θέματα βάθη ρυθμισθοῦν ικανοποιητικῶς. 'Ο μέγας δοκιμαστικὸς πλοῦς πρὸς Ντακάρ, τὸν ὄποιον ἐπιχειρεῖ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν, θ' ἀποδείξῃ ὃν πρόκειται περὶ βασίμων ἐπιβατῶν ἡ ἐνεσέδων πόθων.

ΤΑ ΑΠΙΘΑΝΑ ΤΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ

'Ανησυχία διακατέχει τὴν παγκόσμιον ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν ἐν ὅψει τῆς ἀλματῶ-

δους αὐξήσεως τοῦ μεγέθους ὥρισμένων ἀσφαλιστέων κινδύνων, ὅπως εἶναι τὰ διύλιστήρια πετρελαίου, τὰ χημικὰ ἐργοστάσια, τὰ σούπερ - τάνκερς καὶ τὰ ὑπερηχητικά ἀεροπλάνα. "Ηδη διὰ τὰς μεγάλας ἑταῖριας πετρελαίου ἡ πλήρης ἀσφαλιστικὴ προστασία κατὰ τοὺς πυρὸς κατέτη λίαν δυσχερής, εἴς τινας δὲ ἄλλους βιομηχανικοὺς τομεῖς παρέτη ἀνάγκη νὰ κρουσθῶν αἱ θύραι ὀλοκλήρους τὸ παγκόσμιον ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ πλήρης ἡ κάλυψις διὰ τῆς κοινοροποίησεως τοῦ κινδύνου.

"Ἄγχος ὅμως πραγματικὸν φαίνεται νὰ διακατέχῃ τὴν ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς ἔτους θέσην ἐνέργειᾳ τῶν ὑπερηχητικῶν ἀεροπλάνων. Τὸ πρώτον πρόβλημα συνίσταται ἀπὸ τὸ τεράστιον κόστος τῆς κατασκευῆς των, ὅπερ διὰ τὸ ὑπερηχητικὸν Κονκόρδη καὶ τὸ Μπόιγκ 747 ἀνέρχεται εἰς 20 περίπου ἑκατομμύρια δολαρίων, ἐνῷ διὰ τὰ ἀερολέωφορεία Λοκχέντ 1011 φθάνει τὰ 14 - 15 ἑκατ. δολ. 'Οκτακόσια τοισάντα ἀεροπλάνα εύρισκονται ἡδη ὑπὸ παραγγελίαιν καὶ τὸ πρώτον ἐξ αὐτῶν ἀναμένεται ν' ἀρχίσῃ τὴν μεταφοράν ἐπιβατῶν πρὸ τῆς λήξεως τοῦ τρέχοντος ἔτους. 'Εξ ἀλλοῦ εἰς τὰ μεγάλα ναυπηγεῖα τοῦ κόσμου τελούν ὑπὸ παραγγελίαιν 200 τούλαχιστον δεξαμενόπλοια, ἔκαστον τῶν ὄποιων ὑπερβαίνει τὰς διακοσίας χιλιάδας τόννων d.w. καὶ τὸ κόστος κατασκευῆς τοῦ ὑπολογίζεται εἰς 15 ἑκατομμύρια δολαρίων.

"Ομως, τὸ κύριον θέμα δὲν εἶναι τὸ κόστος κατασκευῆς. Διὰ τὴν βιομηχανίαν τῶν ἀεροπορικῶν μεταφορῶν ἡ ἀσθενής πλευρά εἶναι ἡ κάλυψις καὶ τῆς ἔναντι τῶν ἐπιβατῶν εύθυνης. Δεδομένου ὅτι τὸ Μπόιγκ 747 θὰ μεταφέρουν 500 ἐπιβάτας καὶ δεδομένου ὅτι ἡ εύθυνη κατὰ ἐπιβάτην φθάνει εἰς μὲν τὰς διενίσεις πτήσεις τὰς 75 χιλιάδας δολ. κατ' ἀτομον εἰς δὲ τὰς ἐντὸς τῆς Ἀμερικῆς τὰς 160 χιλιάδας δολ., ἔπειται ὅτι ἡ διλικὴ ἀπώλεια ἐνὸς τοιούτου ἀεροσκάφους πλήρους ἐπιβατῶν, σημαίνει ἀποζημιώσεις τῆς τάξεως τῶν 40 - 80 ἑκατομ. δολαρίων, μη

συμπειριλαμβανομένης τῆς προσθέτου εὐθύνης ἐκ τῶν τυχόν ἐπὶ τοῦ ἐδάφους ζημιῶν.

Πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς καταστάσεως, ἡ IATA (Διεθνῆς Ὀργάνωσις τῶν Ἀεροπορικῶν Ἐταιριῶν) εύρισκεται ἡδη εἰς τὸ στάδιον τῆς συστάσεως ἰδίας ἀσφαλιστικῆς ὄργανωσεως, ἐδρευόντης ἐν Ἑλλεστίφ καὶ δυναμένης ν' ἀναλάβῃ μέρος τοῦ κινδύνου, ἵσως τοῦ 40%, τοῦ ὑπολογίου τοποθετούμενού εἰς τὴν διεθνὴν ἀγοράν. Τὰς ἐνεργείας αὐτὰς παρακολουθοῦν μετὰ πολλῆς προσοχῆς αἱ μεγάλαι ἑταῖρια πετρελαίου, αἱ ὅποιαι ἀντιμετωπίζουν παρόμοια προβλήματα, ἔστω καὶ εἰς μικροτέραν κλίμακα, δόγματα τῶν ὑπερμεγέθων πετρελαιοφόρων πλοίων.

Πρόκειται ἀκόμη περὶ σχεδίων καὶ πολλοῖ, μεταξὺ τῶν ἐπαγγελματιῶν ἀσφαλιστῶν, εἶναι οἱ ἀμφιβάλλοντες, ἀν τελικῶς αἱ ἀεροπορικαὶ ἡ αἱ πλοιοκτήτριαι ἑταῖριαι θὰ εύρουν συμφέρουσαν καὶ πρακτικὴν τὴν λύσιν τῆς ἰδίας ἀσφαλιστικῆς ὄργανωσεως η ἀν τὰ δυνηθῶν νὰ συγκεντρώσουν τὰ κεφάλαια τὰ ἀναγκαῖα πρὸς κάλυψιν ἀτυχήματος τοσούτον εὐρείας ἐκτάσεως. 'Αντ' αὐτοῦ προτιμούν φυσικὰ νὰ ἴδουν τὴν ἐλεύθερην ἀσφαλιστικὴν ἀγορὰν ἀπορροφῶσαν ἐξ ὀλοκλήρου καὶ τοὺς νέους κινδύνους, μὲ σοδαράν, ἐννοεῖται, ἐπιβάρυνσιν τοῦ ἀσφαλίστρου, ιδίᾳ κατὰ τὸ πρώτον στάδιον τῆς ἐφαρμογῆς καὶ διεύρυνσιν, ἐν ταυτῷ, τοῦ κύκλου τῶν ἀσφαλιστῶν.

ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ Ν. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ

Τὴν 17ην Ἀπριλίου συνέρχεται εἰς τὸ Λονδίνον εἰς τὴν ἐπησίαν γενικὴν συγέλευσιν τὸ Διεθνές Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον. 'Η Ἑλληνικὴ Ναυτιλία μετέχει αὐτοῦ. Μεταξὺ τῶν ὑπὸ συζήτησιν θεμάτων, τῶν ἀναφερούμενών εἰς τὴν ἡμεροσίαν διάταξιν δύο μᾶς ἐνδιαφέρων ιδιαιτέρως: Τὸ τῆς διακρίσεως σημαῖας καὶ τῆς ἀσκούμενης εἰς τὴν Ναυτιλίας πολιτικῆς τῶν χωρῶν τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλόκου. 'Ἐνδιαφέρουσαι θὰ εἶναι αἱ περὶ αὐτὰ συζητήσεις καὶ τὰ συμπεράσματα.

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

Phone 310426, Telex Via Bremen 024 4620

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

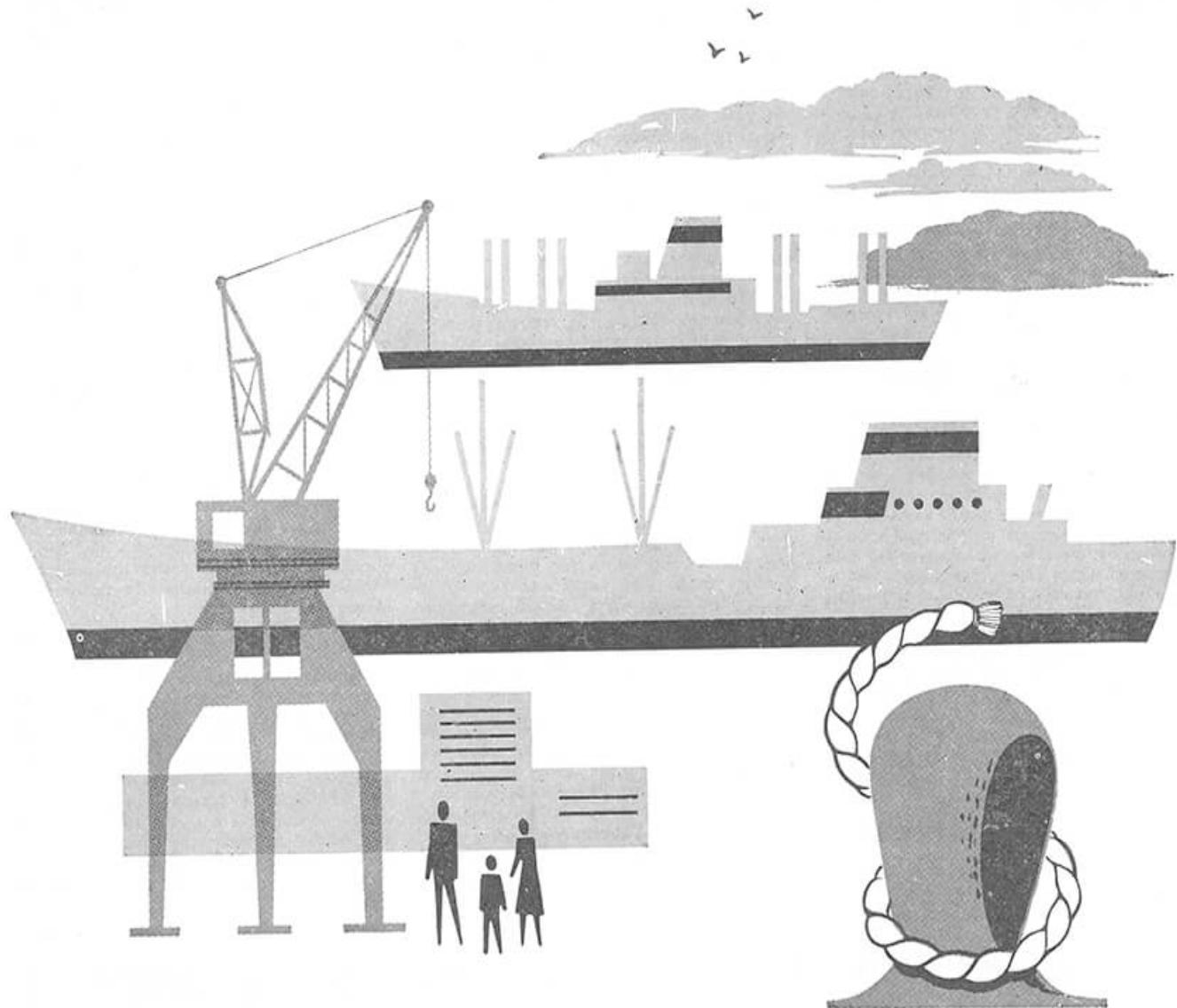
WILHEMSHAVEN:

TRITON SCHIFFAHTSKONTOR GMBH

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

LUBECK, KIEL, BRUNSBUTTELKOOG, HOLTENAU

PLEASE APPLY TO MAIN OFFICE AT HAMBURG



***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

ΔΙΑΤΙ ΑΠΟΦΕΥΓΕΤΑΙ Ο ΛΙΜΗΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΤΑ ΤΑΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣ

'Ακριβὸν τὸ κόστος δεξαμενισμοῦ



ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΑ ΤΑ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΥ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΞΕΝΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ.-
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΝΕΔΑΦΙΚΟΙ, ΛΙΑΝ ΕΠΙΒΑΡΥΝΤΙΚΟΙ ΙΣΧΥΟΥΝ ΔΙΑ ΤΑΣ
ΔΕΞΑΜΕΝΑΣ ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

ΠΟΛΛΑ ΤΑ ΚΑΤΑΦΕΥΓΟΝΤΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΑΛΤΑΝ ΠΛΟΙΑ

Μεταξὺ τῶν δεξαμενισθέντων καὶ ἐπισκευασθέντων κατὰ τοὺς μῆνας Νοέμβριον καὶ Δεκέμβριον εἰς τὴν Μάλταν κατελέγοντο καὶ τὰ ἔξης ἐλληνικῆς διαχειρίσεως πλοῖα:

Τὰ δεξαμενόπλοια: «Ντόνο Μυρτώ» (16.730 τόν. d.w.), «Καστέλλα» (32.946 τόν. d.w.), «Ολύμπικ Μάσουταιν» (29.340 τόν. d.w.), «Αντίτολες» (39.182 τόν. d.w.). Καὶ τὰ φορτηγά: «Ακμή» (κυπριακὸν 7.173 τ. d.w.), «Ολγα» (2.372 τόνων d.w.), «Καστριανή» (τόνων γκρός 1.055), «Ναϊδί» (τόνων γκρός 8.555), «Άνκα» (κυπριακὸν τόν. d.w. 7.314), «Αουστέντσια» (969 τόν. γκρός) καὶ «Υδόνη» (Σομαλίας τάνκερ τόν. d.w. 13.635).

Εἶναι, μὰ τὴν ἀλληθειαν, κρῖμα τόσης ἐργασίας, ἔγγυτατα ἡμῶν, νὰ μᾶς διαφεύγῃ. Δὲν ἀρνούμεθα ὅτι διὰ τινα τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν, θὰ ἦτο δύσκολον νὰ πλεύσουν μέχρι τοῦ λιμένος Πειραιῶς πρὸς ἐπισκευὴν καὶ δεξαμενισμόν, λόγῳ τῆς στενότητος τοῦ χρόνου ποὺ διέθετον. Αὐτὴ ὅμως εἶναι πράγματι ἡ μόνη ἀφορμὴ τῆς προτιμήσεως τῆς Μάλτας; Αξίζει νὰ τὴν ἐρευνήσωμεν τὴν ὑπόθεσιν αὐτῆς. Εἶναι σοδαρά. Συμφέροντα τῆς Οἰκονομίας μας διακυβεύονται. «Υποτεύμεθα ὅτι η Μάλτα εἶναι εὐθυνότερά καὶ εἰς διευκολύνσεις διοικητικάς κ.λ.π. πλέον ἄφονος. «Ἄς ἔξετασθῇ ἡ πλευρά αὐτῆς. «Ἄς ἐρωτηθούν αὐτοὶ οἱ πλοιοκτήται. Θὰ μᾶς ἐνημερώσουν.

Λογικὸν νὰ μᾶς διαφεύγουν αἱ ἐπισκευαῖς τῶν εἰς μακρυνάς θαλάσσας ἀπασχολούμενῶν πλοίων μας. Παράλογον καὶ ἀδικαιολόγητον διὰ τὰ διαπλέοντα τὴν Μεσόγειον σκάφη. Κάθε προσπάθεια ἐπιβάλλεται ἐδῶ νὰ τὰ προσεκτύσωμεν. «Ἐπίμονος» ἡ πρὸς τοῦτο δόλων μας μέριμνα.

ΑΚΡΙΒΩΝ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ

Καὶ εἰς ἐπίρρωσιν τῶν ἀνωτέρω μᾶς παρεχόθησαν στοιχεῖα περὶ τοῦ διαρκῶς οὖσαν έντονού κόστους τοῦ λιμένος Πειραιῶς. Εὔαισθητοι δέκται, οἱ συχνότερον ποιουντες χρήσιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Π., τὸ μεσογειακὸν φορτηγὸν καὶ τὸ ἐπιβατηγὸν γενικῶς σκάφος. Διαπιστοῦν διὰ τὸ πρότος λιμῆν τῆς χώρας συνεχῶς καθίσταται ἀκριβώτερος διὰ τὰς ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. προσφερομένας ὑπηρεσίας, ἔναντι ἀλλών μεσογειακῶν καὶ ὅλων εὐρωπαϊκῶν λιμένων. Τὸ γεγονός τούτο — λέγουν — συντίθεται εἰς τὴν προδευτικὴν μείωσιν τῶν ἐργασιῶν αὐτοῦ καὶ τῶν συναφῶν ἐργασιῶν τῆς ἐλληνικῆς σιδηρουργίας καὶ βιομηχανίας, ήτοι τῆς ἔθνικῆς οἰκονομίας.

Ἡ συνεχῆς αὔξησις τοῦ κόστους τοῦ λιμένος — τούτης περαιτέρω — ἀντίκειται σαφῶς καὶ πρὸς τὴν ὑπὸ τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως ἀκόλουθομένην πολιτικὴν ἐπισχύσεως παντὶ τρόπῳ τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, ζητεῖται δὲ ὥπως ἐπανεξτασθῇ τὸ δλον θέμα κόστους τοῦ λιμένος Πειραιῶς καὶ ίδια ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὸν δεξαμενισμὸν τῶν πλοίων καὶ τὰς παρεχομένας εὐκολίας διὰ τὰς ἐπισκευάς των.

ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΙΣ 5%

Ἀφορμὴ τῶν ἀνωτέρω παραπόνων ἀπετελεσσεν διὰ ἐπιβάρυνσις τοῦ τιμολογίου δεξαμε-

νισμοῦ ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. κατὰ 5%, βάσει τοῦ νέου κανονισμοῦ λειτουργίας καὶ τιμολογίων μονίμων καὶ πλωτῶν δεξαμενῶν, ισχύοντος ἀπὸ 3 ζητούσης Οκτωβρίου 1968. Πρότη ἐπεσήμανε τὰς δυσχερείας ἡ Πανελλήνιος Ἀκτοπλοϊκὴ «Ενωσις», ητίς εἰς σχετικὸν ἔγγραφόν της πρὸς τὸ «Υπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τούτης ὅτι διὰ τοῦ νέου κανονισμοῦ, ἔκτος τῶν σημαντικῶν αὐξῆσεων, αὔτινες ἐπέρχονται εἰς τὰ πολαῖα τιμολόγια καὶ ἐν γένει ἔξοδα δεξαμενισμοῦ τῶν πλοίων, ἐπιβάλλεται καὶ νέα τοιαύτη, τὸ πρώτον θεσπιζομένη διὰ τοῦ ἀρθρου 21 καὶ ἀνερχομένη εἰς 5%». Αφορᾶ ὅμως οἰανδήποτε ἔργασις εἰς πικρασμοῦ καὶ χρωματισμοῦ τῶν πλοίων. Τυπικῶς, σημειοῦται, ὅτι αὐτὴ βαρύνει τοὺς ἀναλαμβάνοντας τὰς ἐν λόγῳ ἔργασιας, οὐσιαστικῶς ὅμως οἱ πλοιοκτῆται καλούνται νὰ τὴν καταβάλουν, διότι οἰκοθεοῦνται ὅτι οἱ ἐργαλάδοι ὑπολογίζουν εἰς τὰς προσφοράς των καὶ τὴν νέαν ἐπιβάρυνσιν ἐκ 5%.

Η ΑΡΝΗΣΙΣ

Συνεπικουροῦσα καὶ ἡ «Ενωσις Μεσογειακῶν Φορτηγῶν πλοίων ἐξῆτησε καὶ αὐτὴ δι' ἔγγραφου της τὴν ἄρσην τῆς ἐπιβάρυνσεως. Δυστυχῶς, ὅμως, ἡ ἄρνησις προσβλήθη. «Ο Ο.Λ.Π. ἐμμένει εἰς τὸ ἐπιβληθὲν δικαιαμάτων τῶν δεξαμενῶν του, τὸ δὲ Δ. Σ. αὐτοῦ δὲν ἔνεκρινε τὴν ἀναστολὴν τῆς ισχύος τῆς διατάξεως τοῦ ἀρθρου 21 τοῦ νέου κανονισμοῦ.

ΚΑΙ ΛΛΑΙ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ

«Η «Ενωσις Μεσογειακῶν Φορτηγῶν πλοίων δι' ἔγγραφου της πρὸς τὸ «Υπουργείον Ναυτιλίας, μεταφέρει παράπονον ἐφοπλιστῶν δι' ὑπέρογκον κατὰ περίπου 100% ἐπιβάρυνσιν τοῦ τιμολογίου δεξαμενισμοῦ πλοίων, λόγῳ παραμονῆς του εἰς τὴν δεξαμενὴν ἐπὶ μίαν ἡμέραν πλέον τὸν δηλωθέντος διημέρου συμφώνως πρὸς τὸν σχετικὸν κανονισμόν, ὃ ὅποιος χαρακτηρίζεται ὡς ἀνεφάρμοστος καὶ ἀδίκος διὰ τοὺς ἔξης λόγους:»

1) «Οταν ὁ ἐφοπλιστής ὑπευθύνως δηλώσῃ τὸν χρόνον παραμονῆς τοῦ σκάφους του εἰς τὴν δεξαμενὴν ἔχει ὑπὸ ὄψιν του ὥρισμένας ζημίας ἡ ἀνάγκας, τὰς ὅποιας ἔχει δισπιστώσει. «Εάν, ὅμως, κατὰ τὸν δεξαμενισμὸν διαπιστώσῃ καὶ ὅλας ζημίας ἡ ἀνάγκας, τὰς ὅποιας, ὡς ἐκ τῆς φύσεως των, δὲν ἡτούντων γὰν γνωρίζῃ, θὰ δηλώσει τὴν ἀνεπίτρηπτον καὶ ἀσύμφορον νὰ τὰς ἀφήσῃ ἀνεκτέλεστους, διότι καὶ ἀσφολιστικῶς θὰ ἔτοι μάλιστας. «Ἐπομένως, ἀφ' ὅστιν δὲν ὑπάρχει πταίσιμος, οὐδὲ ὅμελεια τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἡ ἐπιβολὴ ποιῆς ὑπὸ μορφὴν προστίμου 100% εἶναι ἀδίκος καὶ ἀδάστιμος. Τιμωρεῖται ὁ ἐφοπλιστής.

2) «Η καταβολὴ τοῦ προστίμου, ἐνῷ τοὺς ἐπιβαρύνει διὰ τὰς ἀφήσῃ ἀνεκτέλεστους, διότι καὶ ἀσφολιστικῶς θὰ δημιουργήσωται στενῶς τὰς διατάξεως ταύτης ἡ αὔξησις τῶν πλοίων καὶ τοιαύτης της σιδηρουργίας των. Σκοτός των ἡ ἀρτίσια ἔξυπηρέτησις τοῦ πλοίου εἰς τὸ χαμηλότερον δυνατόν κόστος, τὸ συναγωνιστικὸν ἔστω, προκειμένου νὰ ὠφεληθῇ ἡ ἐγχώριος σιδηροδρομηχανία καὶ συναφεῖς βιομηχανίας της ἔθνικῆς οἰκονομίας.

δεξαμενισμόν. «Ἀφ' ἐτέρου τὰ κράτη ταῦτα τηροῦν πάντοτε τὰς δηλωθείσας ἡμερομηνίας τῶν πρὸς δεξαμενισμὸν προστερχομένων πλοίων.

4) «Ἐξ ἀντίθετου ὁ Ο.Λ.Π., ἐνῷ εἰσπράττει πρόστιμον διὰ τὴν καθυστέρησιν τῆς δεξαμενῆς ὑπὸ πλοίου ἐν αὐτῇ, καὶ διὰ μίαν μόνον ἡμέραν, ἐν τούτοις οὐδεμίον ὑποχρέωσιν ἀναλαμβάνει πρὸς ἀποζημίωσιν τῶν ἀναμενόντων πρὸς δεξαμενισμὸν πλοίων, ὡς θὰ ἦτο δρόθι, ἐφ' ὅστιν οὐτος ὁρίζει τὸν χρόνον δεξαμενισμού.

Ἐν συνεχείᾳ εἰς τὸ ἔγγραφον προτείνεται ὅπως τροποποιηθῇ ἡ σχετικὴ διάταξις τοῦ κανονισμοῦ καὶ δρισθοῦν τὰ κάτωθι:

• Πλοία δηλώσαντα ἀπασχόλησην τῆς δεξαμενῆς μέχρι 5 ἡμερῶν καὶ παραμείναντα ἐν αὐτῇ μέχρι δύο τὸ πολὺ ἡμερῶν πέραν τῆς δρισθείσης ἡμερομηνίας, εἰς οὐδεμίαν τιμολογίακην ἐπιβάρυνσιν νὰ ὑπόκεινται.

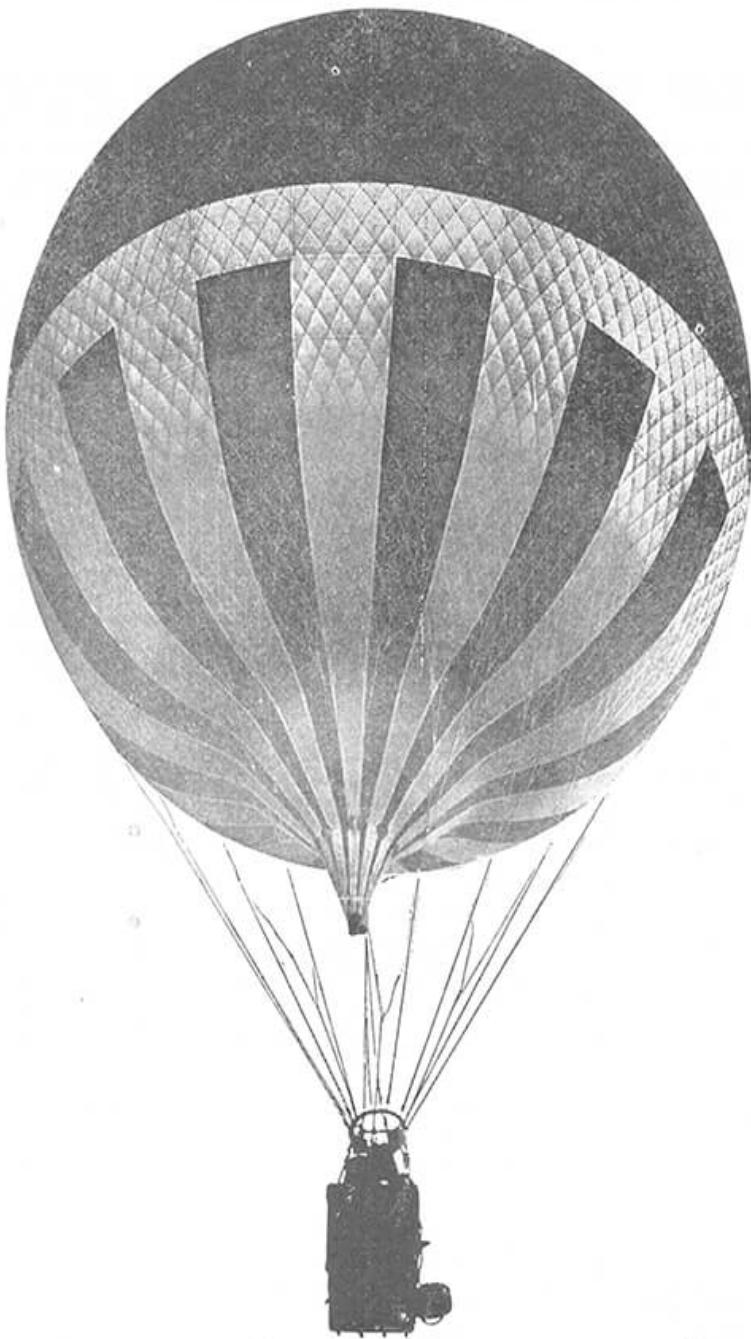
• Διὰ πλοίου δηλώσαντα ἀπασχόλησην τῆς δεξαμενῆς μέχρι 5 ἡμερῶν καὶ παραμείναντα ἐν αὐτῇ μέχρι δύο τὸ πολὺ ἡμερῶν πέραν τῆς δρισθείσης ἡμερομηνίας νὰ θεωρήται δικαιολογημένην, ἐφ' ὅστιν δὲν ὑπερβαίνει τὰς τρεῖς ἡμέρας.

• Διὰ πλοίου δηλώσαντα ἀπασχόλησην πέραν τῶν 10 ἡμερῶν, παράτασις αὐτῆς μὴ υπερβαίνουσα τὰ 20% νὰ εἶναι ὅμοιως ἀνευ συνεπειῶν, διότι ἐπὶ μακροχρονίων ἐπισκευῶν ὁ προσδιορισμὸς τοῦ χρόνου δεξαμενισμοῦ καὶ ἡ ἐκτέλεσης τῶν ἐργασιῶν εἶναι δυναταῖς ἐντὸς τῶν προθεσμῶν τούτων.

Τὸ «Υπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διεβίβασε τὸ ἔγγραφον τῆς «Ἐνόσεως εἰς τὸ Ο.Λ.Π. καὶ τούτης, μεταξὺ ἄλλων, τὰ ἔξης: «Κατὰ βάσιν συμφωνοῦμεν εἰς τὴν ἐπιβλητὴν κυρώσεων καὶ δῆ αὐστηρῶν, πρὸς ἀποτρόπην τῶν σημειουμένων ὑπερβάσεων κατὰ τοὺς δεξαμενισμούς τῶν πλοίων καὶ τῶν ἐντεύθεν δυσμενῶν συνεπειῶν. Φρονοῦμεν, ὅμως, ὅτι παρίσταται ἀνάγκη νὰ ἔξετασθῇ ἀφ' ἐνὸς ἡ δυνατότης ἀποδλαγῆς ἐκ τῶν κυρώσεων πλοίων, διὰ τὰ ὅποιας ἀναμφισθήτως θὰ διαπιστοῦται ὅτι δὲν ἦτο ἐκ τῶν προτέρων γνωστή, οὐδὲ ἐφικτή πρόβλεψις τῶν λόγων, οἵτινες προεκάλεσσαν τὴν ἀνάγκην παραμονῆς αὐτῶν ἐν δεξαμενῇ πέραν τῶν δηλωθείσων ἡμερῶν, ἀφ' ἐτέρου δὲ ἡ δυνατότης τουρισμένων περιωρισμένων χρονικῶν δρίων ἀνοχῆς τῶν ὑπερβάσεων τούτων, ὅστικι πιθανολογεῖται ὅτι αὐταὶ δὲν ὀφείλονται εἰς κακήν πίστιν ἢ ἀμέλειαν τῶν διαδικομένων.

«Η διοπιστουμένη ἐκ τῶν ἀνωτέρω ὑπευθύνων πληροφοριών, αὔξησης τοῦ κόστους δεξαμενισμοῦ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, ἀγεῖ εἰς τὴν ὑποφίαν, ὅτι πιθανῶς ὁ Ο.Λ.Π. νὰ ἔχῃ παρανοήσει τὸν ρόλον, τὸν ὅποιον διαδραστικῶν αἰ δεξαμεναῖ. Παγία η ἀντίληψης, διότι οἱ δεξαμεναῖ δὲν ἀποτελοῦν κερδοσκοπικήν ἐπιχείρησιν. «Ἀρκεῖ καὶ μόνον ἐκ τῶν τιμολογίων νὰ ἔξυπηρετήσει τὰς διατάξεως ταύτης ἡ αὔξησις τῶν ἐσόδων τοῦ Ο.Λ.Π.

3) Εἰς ἄλλα ναυτικὰ κράτη δὲν παρατηρεῖται τοιαύτη δυσμενής μεταχειρίστις τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ τούναντιον παροχή πάστης εὐκολίας διὰ τὴν προσέλκυσιν πλοίων πρὸς



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

River Plate 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.



ΕΙΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΙΝ ΤΩΝ ΠΑΡΑΛΕΙΨΕΩΝ

ΤΟ ΦΙΛΑΝΘΡΩΠΟΝ ΕΡΓΟΝ ΤΟΥ ΖΕΥΓΟΥΣ Ν. ΚΟΝΙΑΛΙΔΗ

Παραλείψεων συνέχεια. Χρέος μας ή συμπλήρωσις τῆς εἰκόνος, τὴν δόποιαν ἐπειράθμην εἰς τὸ τεύχος τῆς 15ης Ιανουαρίου νὰ δώσωμεν διὰ τὸ ἐπιτελεσθὲν μεταπολεμικῶς ἔργον κοινωνικῆς προνοίας καὶ συναντιλήφησης ἀπὸ μέλη τῆς ἐφοπλιστικῆς μας οικογενείας. Τάς παραλείψεις δὲν ἀπεκλείσαμεν εἰς τὴν σύντομον ἑκείνην ἀνασκόπησιν. Ή μία μετὰ τὴν ἄλλην ἔρχονται αἱ συμπληρώσεις. Χαίρομεν διότι μᾶς παρέχεται ἡ πρὸς τοῦτο εὐκαιρία. Διὰ τῶν ὀλίγων κατωτέρω ἀποκαλύπτουμεν τὸ εὔρυτάτης ἑκτάσεως ἔργον βαθεῖας στοργῆς πρὸς τὸν πάσχοντα, πρὸς τὸν πλησινὸν δύο ἀλεκτῶν μελῶν τῆς ἐφοπλιστικῆς μας κοινότητος, τοῦ κ. Ν. Κονιαλίδη καὶ τῆς ἐριτίμου Συζύγου του, ἀδελφῆς τοῦ κ. Όναστη. Παράδειγμα, ἀλλὰ καὶ ὑπόμνησις ὑψηλοῦ ἥθους αἱ παραστάταις ἐπιτελούμεναι πράξεις φιλαλλῆταις.

Ἐντὸς τοῦ περιβόλου τοῦ θεραπευτηρίου τῆς Βούλας τοῦ Ἐρυθροῦ Σταυροῦ τριώροφον μέγα κτίριον στεγάζει κλινικὴν ὁροπεδικήν, ὑποδιεγματικήν, δυναμικότητος 60 κλινῶν, ἀνεγερθεῖσαν πρὸ τινῶν ἀποκλειστικῆς δαπάνης τοῦ ἀλεκτοῦ ζεύγους Κονιαλίδη. Καὶ δὲν ὡκοδομήθη μόνον τὸ κτίριον τῆς κλινικῆς, ἀλλὰ καὶ πλήρως ἐξωπλίσθη εἰς ὅργανα, ἐργαλεῖα, ἐπιπλά, ίματισμὸν κ.λ.π. Καὶ δὲν παρεδόθη εἰς τὸν Ἐρυθρὸν Σταυρὸν ἵνα αὐτὸς φροντίσῃ διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς, ἀλλὰ συνεχίζεται ἡ χορηγία παντὸς ἀναγκαιούντος εἰς καλύτερο ἐργαλεῖα, φάρμακα, ίματισμὸν κ.λ.π. κ.λ.π. Ἐκ τοῦ ἑγγύς ἡ παρακολούθησις τῆς λειτουργίας τῆς Κλινικῆς ἀπὸ μέρους τῶν δωρητῶν καὶ ἡ πλήρωσις τῶν ἐκάστοτε ἀναγκῶν.

ΤΟ ΙΔΡΥΜΑ ΤΟΥ ΨΥΧΙΚΟΥ

Γενναία ἐπίσης ἡ εἰσφορὰ τοῦ ζεύγους Κονιαλίδη εἰς τὴν διαπαιδαγώγησιν καὶ ὑποδειγματικὴν ἐπαγγελματικὴν κατάρτισιν ἀπόρων κορασίδων ἐξ ἐπαρχιῶν. Πολλὰ ἀδιπανήθησαν διὰ τὴν ἀνέγερσιν τοῦ καλλιγράφου κτιρίου εἰς τὸ Ψυχικόν, ὃπου στεγάζεται ὁ «Μορφωτικὸς Σύλλογος Κυριῶν Ψυχικοῦ ὁ Ἀγιος Νεκτάριος - Ἐπαγγελματικοὶ Σχολαὶ Ἀπόρων Κορασίδων». Παρέχει τὸ ιδρυμα στοιχειώδη γενικὴν παιδείαν, καλλιεργεῖ τὸ θρησκευτικὸν αἰσθήμα καὶ τὴν εὐλάβειαν συμφώνων πρὸς τὰς κανόνας τῆς Ὀρθοδόξου Ἐκκλησίας καὶ διδάσκει εἰς τὰς μικρὰς τροφίμους, ἡλικίας 12-16 ἔτῶν κοπτικήν, ρωμαϊκήν, ὑφαντικήν, ταπη-

τουργίαν καὶ λοιπὰς τέχνας καὶ γνώσεις, ἵδιστέρα μέριμνα καταβάλλεται ὑπὸ τοῦ προσωπικοῦ, τελείως ἀφιλοκερδῶς προσφερόμενου — πλὴν τῶν τριῶν διδασκαλίσσοντων — διὰ τὴν μετάδοσιν γνώσεων ὡφελίμων διὰ τὴν γυναικά καὶ τὴν μητέρα ὡς πρὸς τὴν διαποιαδαγώγησιν τῶν παιδιῶν, τὴν ύγειεινήν, τὴν καθαριότητα καὶ τὴν περιθαλψίαν.

Αἱ εἰσερχόμεναι εἰς τὸ ιδρυμα μικραὶ τρόφιμοι ἔξερχονται μετὰ τετραστῆ φοίτησιν ἔχουσαι διαμορφώσει τὸν ὑποδειγματικὸν χαρακτῆρα τῆς Ἑλληνίδος νεάνιδος καὶ τὴν χρήστισιν ἐπαγγελματικῆν κατάρτισιν, ἐφοδιαζόμεναι καὶ μὲν σχετικὰ διπλώματα, ἀπιναὶ ἀπόκτονται κατόπιν ἔξετάσεων ἐνώπιον ἀρμοδίας ἐπιτροπῆς. Τὸ ηθος καὶ ἡ ἀρτία καὶ ἔξειδικευμένη χειροτεχνικὴ κατάρτισις καθιστοῦν περιζήτητους τάς νεάνιδας.

Τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Συλλόγου ἔγνωρίσθη μετὰ τοῦ ζεύγους Κονιαλίδη τὸ 1956. Δαπάναις τοῦ ἀνήγερθη τὸ ἐκπαιδευτήριον καὶ ἔξαπλισθή καταδλήλωσ. Ἀρχικῶς προεβλέπετο ἡ φιλοξενία 12 τροφίμων. «Ἐπρεπεν ὅμως νὰ παρέλθουν ὀλίγα ἔτη ἀπὸ τῆς ἀνέγερσεως τῆς μιᾶς πτέρυγος διὰ νὰ φιλοξενηθοῦν αἱ πρώται πέντε νεάνιδες (1960).» Εκτὸτε ὁδιάπτωτον ἔξενθλωθη τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ζεύγους Κονιαλίδη διὰ τὸ ιδρυμα, τὸ δόποιον κατέστησε πλήρες σχολείον - οἰκοτροφεῖον. Πολλαπλῶς ἔξενθλωθη ἡ ἀρωγὴ: Ἀποστολὴ τροφίμων ἐξ Ἀργεντινῆς, κατασβολὴ χρημάτων, ἡθικὴ συμπαράστασις. Χάρις εἰς τὸ ἐνδιαφέρον τῶν δύο μεγάλων εὑρεγετῶν ἥρχισεν ἀπὸ τοῦ 1960 ἡ ἀνοδικὴ πορεία τοῦ ιδρύματος μὲν ἀποτέλεσμα ἐφέτος νὰ φιλοξενοῦνται 40 κορασίδες καὶ εἰς τὴν ἐν τῷ μετοῦ ἀνέγερθεσσον δευτέραν πτέρυγα. Ο Ε.Ο.Ε.Χ. ἀναγνωρίζει ὅτι ἡ σχολὴ εἶναι ἡδη καλυτέρα τοῦ εἰδούς της. Ἀνάπτωστα γίνονται τὰ χειροτεχνήματα τῶν κορασίδων κατὰ τὰς διενεργουμένας διαφόρους ἐκθέσεις. Φέρουν τὴν σφραγίδα τῆς λαϊκῆς τέχνης. Τὰ ἔσοδα διατίθενται διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ ιδρύματος.

Πολλαὶ ὅμως ἔξακολουθοῦν νὰ εἶναι αἱ ἀντιμετωπίσμονες δαπάναι, αἵτινες καλύπτονται διὰ τῶν εἰσφορῶν τοῦ ζεύγους Κονιαλίδη καὶ ἐκ τῆς συνδρομῆς τῶν μελῶν τοῦ Συνδέσμου.

Εἰς τὴν ἐποχὴν τῆς προκλητικῆς σπατάλης καὶ τῆς χλιδῆς, ἀπεριόριστος ὁ



Ο κ. καὶ ἡ κ. Ν. Κονιαλίδη κατά πρόσφατον ἐπίσκεψήν των εἰς τὸ ιδρυμα τοῦ Ψυχικοῦ, συμμελούντες μετὰ τῆς προέδρου τοῦ Σωματείου.

θαυμασμὸς ἀνήκει εἰς τὴν Κυρίαν Ν. Κονιαλίδη, διὰ τὸ ἀδορύθως ἐπιτελούμενον ἐπίσης ἔργον παροχῆς εἰς πάντα δεόμενον τῆς βοηθείας. Πολλὰ τὰ παρ' αὐτῆς δαπανώμενα διὰ τὴν ἀνακούφισιν τῆς δυστυχίας, ὃπου ἐπισημαίνεται. Συχνότατα δέχονται οἱ ἐνδεεῖς τὴν ἀρωγὴν ἀπὸ τὴν ἡγεμονία τοῦ Κυρίαν, ποὺ κατ' οἶκον τοὺς ἐπισκέπτεται διὰ νὰ ἐκτιμήσῃ τὴν ἀνάγκην καὶ νὰ παράσχῃ τὴν βοηθείαν. Τὸ εμῆ γνώτω ἡ ἀριστερὰ ὅτι ποιεῖ ἡ δεξιά ἡ ἀξίωμα διὰ τὸ ζεύγος τῶν φιλανθρώπων αὐτῶν. Ο πλούτος τὸν δόποιον ὡρτύζει σημαντικός, ἀκτινοβολεῖ πράγματι καὶ θερμαίνει.

Πίστις διὰ τοὺς Κονιαλίδη, ἀνάγκη ψυχικὴ καὶ καθηκον ὑπέρτερον ἡ πρὸς τὸν πλησίον ἀγάπη. Καὶ συνεχίζουν τὸ θεάρεστον ἔργον των. «Ισως ἡ μετριοφροσύνη ποὺ τοὺς διακρίνει νὰ μὴ ἐπέτρεπε καὶ τὰς γραμμὰς αὐτάς. «Ολας ταχαίως, κατὰ μίαν ἐπίσκεψιν μας εἰς τὸ Θεραπευτήριον τῆς Βούλας, ἔγνωρίσαμεν τὰ τῆς ἀρετῆς τοῦ ζεύγους Κονιαλίδη. Ἀξιόμεμπτος ἡ παρ' ἡμῶν ἄγνοια. Καθηκον ἐπιτελούμεν φέροντες εἰς τὴν δημοσιότητα τὰ καλὰ ἔργα τῆς Οικογενείας Κονιαλίδη.

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

“MEDOV”

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



30 VIA BALBI, GENOA

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

Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΥΣ ΤΗΣ Π.Ν.Ο.

Κύριε Διευθυντά,

'Ανέγνωστα μέ πολὺ ένδιαφέρουν τὸ κύριον ἄρθρον τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» τοῦ τεύχους τῆς Ιης Ἀπριλίου 1969 ὑπὸ τὸν τίτλον «Τὰ πρὸ ἡμῶν προβλήματα καὶ ίδια τὴν περιοπήν, ἡ ὅποια ἀναφέρεται εἰς τὴν ἀνάγκην τῆς ὑπάρχεως δραστηρίου ἐκπροσώπων τῶν ναυτικῶν συνδικαλιστικῶν ὄργανώσεων εἰς τοὺς κυριατέρους λιμένας τοῦ Κούτινεντ, τῆς Ἀμερικῆς καὶ τῆς Ἰαπωνίας διὰ νὰ ἐπιλαμβάνωνται παντὸς ζητήματος ἀναφοριμένου εἰς τὴν ἔργασιαν ἐπὶ τῶν πλοίων.

Συμφωνώ ἀπολύτως ἐπὶ τῷ παραπρόθεσμῷ σας αὐτῶν, ἀλλὰ ἡ διατήρησις ἀντιπροσώπων εἰς τοὺς λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ εἶναι πολυδιάτανος. 'Η Πανελλήνιος Ναυτικῆς Ομοσπονδίας διατηρεῖ ἡδη δύο ἀντιπροσώπους ἔνα εἰς τὸ Ρότερνταμ καὶ ἔνα εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, τὸ δὲ ἔργον τῶν ὑπέρ τῶν ναυτικῶν καὶ ὑπέρ τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας είναι πράγματα πολύτιμα.

Ἡ αὐξήσις τῶν ἀντιπροσώπων προϋποθέτει καὶ αὐξήσιν τῶν πόρων τῆς Π.Ν.Ο. διὰ νὰ δυνηθῇ ν' ἀνταποκριθῇ εἰς τάς τὴς ηὔξημένας διάτανας. 'Ως εἰναι ὑμῖν γνωστόν, μεταξὺ τῆς Π.Ν.Ο. καὶ τῶν ἐφοπλιστικῶν ὄργανώσεων ἔχουν ὑπογραφή συμφωνητικὰ διὰ τὴν κράτησιν τῆς συνδικαλιστικῆς συνδρομῆς ὑπέρ τῆς Π.Ν.Ο. ἐκ τῶν μισθοδικῶν καταστάσεων. Δυστυχώς πολὺ δόλιοι είναι οἱ ἐφοπλισταὶ ποὺ ἐκπληροῦν τὴν ὑποχρέωσιν τῶν ταῦτην.

Σᾶς ἐπισυνάπτω πίνσκα τῶν Ναυτικῶν Ἐταιρῶν, αἱ ὅποιαι δὲν εἰσπράττουν τὴν συνδικαλιστικὴν συνδρομὴν καὶ αἱ ὅποιαι στεροῦν οὕτω τὴν Π.Ν.Ο. τῶν οικονομικῶν μέσων διὰ νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς μίαν κεφαλαιώδους σημασίας ἀποστολὴν τῆς ὅπως είναι ἡ διατήρησις ἐπαρκοῦς ἀριθμοῦ ἀντιπροσώπων τῆς τοὺς λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ διὰ νὰ ἔρχωνται εἰς ἐπαφὴν μὲ τὰ πληρώματα καὶ νὰ ἐπιλαμβάνωνται τῆς ἐπιλύσεως τῶν ἀνακυππουσῶν ἔργαστικῶν διαφορῶν καὶ τῆς ἐνημερώσεως τῶν ἐπὶ τῶν ἔδω καταβαλλομένων ἐνεργειῶν.

Φέρων τ' ἀνωτέρω νότιον υμῶν, σᾶς παρακαλῶ ὅπως εὐφερτηθῆτε καὶ συνηγορήστε ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ ἔγκριτου περιοδικοῦ σας ὑπέρ τῆς ἐκπληρώσεως ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς ἀναληφθείσης διὰ συμφωνητικῶν ὑ-

ποχρέωσεών των ὅπως κρατοῦν διὰ τῶν μισθοδικῶν καταστάσεων τὴν συνδικαλιστικὴν συνδρομὴν ὑπὲρ τῆς Π.Ν.Ο. διὰ νὰ δυνηθῇ νὰ καλύψῃ αὐτὴ μίαν ἐπιπλακτικὴν πράγματι ἀνάγκην.

Πειραιεὺς 4 Ἀπριλίου 1969

Μετὰ πλείστης τιμῆς
'Ο Γεν. Γραμματεὺς
Κ. ΧΑΤΖΗΘΕΟΔΩΡΟΥ

Σημ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Μᾶς ἔξηπληξεν, τῇ ἀληθείᾳ, ὁ μακρὸς κατάλογος ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, αἵτινες δὲν στέργουν νὰ ἐκπληρώσουν ἔναντι τῆς Π.Ν.Ο. τὴν συμβατικὴν ὑποχρέωσιν τῆς ναυτεργατικῆς εἰσφορᾶς. Μεταξὺ τῶν ἀναφερομένων εἰς τὸν κατάλογον ἐπιχειρήσεων καταλέγονται καὶ μερικαὶ πρώτων μεγέθους, τῶν ὅποιων τὰ συμφέροντα θετικῶς ἔξυπηρετοῦνται ἀπὸ τὴν παρουσίαν εἰς τὰ μεγάλα λιμενικά κέντρα τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐκπροσώπων τῆς Π.Ν.Ο., δυναμένων ἀνὰ πάσαν περίπτωσιν κατευναστικῶν νὰ ἐνεργοῦν πρὸς ἐπίλυσιν ἀναφοριμένων διαφορῶν, ἔτι δὲ νὰ ἐνημερώνουν τὰ πληρώματα ἐπὶ τὸν ἔδω ἐπιτελουμένων καὶ τῶν καταβολομένων προσπαθειῶν διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς θεσεως τοῦ ναυτικοῦ. Καὶ μόνον τὸ γεγονός τῆς παρουσίας τῶν ἐκπροσώπων αὐτῶν θὰ ἡτο ἀρκετὸν νὰ ἀποτέλεψῃ τὴν παρέμβασιν τῶν ἐνεργῶν ἀτυχῶν δρώντων ἀριστερῶν στοιχείων, τῶν δεδηλωμένων ἔχοντων τῆς Ναυτιλίας μας.

Ἄλλα εἰς τὴν ἐπιστολὴν τοῦ ὁ. Χατζηθεοδώρου ἀρκεῖται νὰ ἀναφέρῃ τὸν μὴ στέργοντας νὰ εἰσπράττει τὴν εἰσφοράν, παραδείπει δῆμος καὶ τὸ γεγονός ὅτι ἡ Π.Ν.Ο. ἔχει νὰ εἰσπράξῃ ἀπὸ τὸ διάφορα ἐφοπλιστικά γραφεῖται ὑπὲρ τὰ τέσσαρα ἐκατομύρια δραχμῶν ἐξ εἰσφορῶν, αἵτινες κατεβόλησαν ἀπὸ τὰ πληρώματα καὶ δὲν ἀπεδόθησαν εἰς τὴν Π.Ν.Ο. ἀπὸ τοὺς ὑποχρεωμένους νὰ τὰ ἀποδώσουν ἐφοπλιστάς. Ἀξιόποινος ἡ πρᾶξις τῆς κατακρατήσεως ἔξων χρημάτων, πλὴν ἡ Π.Ν.Ο. δὲν τολμᾷ νὰ ἀπευθύνῃ εἰς τὸν Εἰσαγγελέα.

ΤΣΙΦ., ΑΝΤΙ ΤΟΥ "ΦΟΜΠ.."

Φίλε κ. Διευθυντά,

Διὰ μίαν εἰσέτι φορὰν τὸ Ἐλληνικὸν πλοίον καὶ δὴ τὸ Μεσογειακόν, ἡγονόθη ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων τοῦ 'Υπουργείου Εμπορίου,

ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΗΝ Β. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΠΙΣΗΝ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ

ΕΙΣ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

Cables to all offices : "KYKLADES"

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

Branch offices at :

2800 Bremen,	Am Wall 128/134	P.O.Box 23,	Teleph: 3 16 71,	Telex: 02 44375
2830 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

εἰς τὰς κρατικὰς μεταφοράς.

Συγκεκριμένως κατεκυρώθη διαγωνισμὸς προμηθείας 50.000 τόν. στίου ἐκ Ρουμανίας τοσί, μὲ ἀποτέλεσμα ν' ἀποκλεισθοῦν τὰ Ἐλληνικὰ πλοῖα καὶ δὴ ἀπὸ τὴν περιοχὴν τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ὅπου μέχρι πρότινος ἐθεωρείτο ὁ κατ' ἔξοχην χώρος κινήσεως τῶν Μεσογειακῶν πλοίων.

Μεθ' ὑπολήψεως

A. N. ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗΣ

Πειραιεὺς 2 Ἀπριλίου 1969

Σημ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Παρὰ τὸ ἐντόνως κρατοῦν παρὰ τῇ Κυβερνήσει πνεύμα ἀπολύτου συμπαραστάσεως τῆς Ναυτιλίας, ὥρισμέναι, ἀτυχῶς, ὑπερεσίαι δὲν κατενόησαν εἰσέτι τὴν ἀνάγκην ὑποστρίξεως τῆς. Μόνον τὰ ἀποικιακὰ κράτη καὶ τὰ στερούμενα ιδίας Ναυτιλίας ἀγοράζουν τοῖφ.

ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ ΤΟ ΑΡΘΡΟΝ 60 Κ.Ι.Ν.Δ.

Ἀξιότιμε κ. Διευθυντά,

'Ανέγνωστα εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 1ης ሃπολίτου τὴν ὑπόθεσην τῆς Απριλίου 1968 ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς καὶ τὰ ὑπὸ ταύτην σχόλια τοῦ κατὰ τὴν συζήτησιν τῆς ὑποθέσεως παραστάντος συναδέλφου κ. 'Α. Αναστασιάδη.

Συμφωνώ μὲ τὸ συναδέλφον μου περὶ τῆς εἰς τὴν ὑπόθεσιν ἐφαρμοσθείσης ἐρμηνείας σπουδαστηρίου, ἐπεντελεῖ ἀγνοήσει τῆς πραγματικότητος. Δὲν συμφωνώ ὅμως ἐπὶ τῆς προτεινομένης ὑπὸ τοῦ συναδέλφου μου τροποποίησης τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. Διέχομαι βεβαίως ὅτι ὁ Κ.Ι.Ν.Δ. ἔχει ἀνάγκην τροποποιήσεων, δῖκιος εἰς τὸν συμβόλου τῶν ἐκδιδομένων ἀποφάσεων, δῖκιος δὲν ἀπεδόθησαν εἰς τὴν Π.Ν.Ο. ἀπὸ τοὺς ὑποχρεωμένους νὰ τὰ ἀποδώσουν ἐφοπλιστάς. 'Αξιόποινος ἡ πρᾶξις τῆς κατακρατήσεως ἔξων χρημάτων, πλὴν ἡ Π.Ν.Ο. δὲν τολμᾷ νὰ ἀπευθύνῃ εἰς τὸν Εἰσαγγελέα.

"Ηδη ἐγένετο ἐπίσημος ἐρμηνεία τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. μὲ τὸν 'Αναγκαστικὸν Νόμον 373/68. Καὶ ἡ ἐπίσημος αὕτη ἐρμηνεία προεκλήθη ἀπὸ τὴν νομολογίαν, ἀδοκήτως ἐρμηνεύσασαν ἀπὸ τὸν ἄρθρον 66, χωρὶς νὰ θέλῃ νὰ ἰδῃ ὅτι ρητῶς τὸ ἄρθρον τούτο δέχεται ὅτι δύναται νὰ ληφθῇ η σύμβασις ναυτολογήσεως λόγω τῆς ἀσθενείας, χωρὶς νὰ προσαπαιτήται καταγγελία.

Εἰς τὸν περίπτωσιν ἡτού τὰ σχόλια τοῦ κ. 'Αναστασιάδη, τὸ Δικαστήριον ἡγύνεται παντελῶς τὸν νομοθετικὸν λόγον τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 60, ἡγύνονται ὅτι οἱ ναυτικοὶ συνήθως φεύγουν ἀπὸ τὴν Ἐλλάδα διὰ νὰ προσφέρουν εἰς τὰ πλοῖα τὰς ὑπηρεσίας των καὶ ὅτι διὰ τὸν λόγον τούτου ὅ νομοθέτης ἔθελε νὰ τοῖς ἔξασφαλίσῃ ἐν πινόπιτη ἀπασχολήσεως καὶ διὰ ν' ἀποτρέψῃ, κατὰ τὸ δυνατόν, τὴν ἐκ μέρους τοῦ ἔργοδοτού καταγγείλαν τῆς μόλις ἀρξαμένης συμβάσεως ναυτολογήσεως, προέλθει τὰς ἐν ἄρθρῳ 60 οικονομικά συνεπείας, ὑπὲρ τὸν ἀποδικωμένου ναυτικοῦ. 'Εν οὐδεμεϊδικῷ διέλουν νὰ λύσῃ τὴν σύμβασιν τοῦ ναυτικοῦ.

Πέραν δῶμας τούτου, ἡ ὑπὸ τῆς δημοσιευμένης ἀποφάσεως υιοθετήσασα ἐρμηνεία τοῦ ἄρθρου 60 ἀποτελεῖ σαφῆ ὑπόδειξην πρὸ τὸν ἔργοδοτον νὰ ἐπιδειχθῇ ἀπεγκτος εἰς τὰ πλασταὶ αἴτησιν τοῦ ναυτικοῦ πρὸς λύσιν τῆς συμβάσεως, ἔστω καὶ ἀυτὴ δικαιολογεῖται ἐλάχιστα σοθισμῶν. Διατί δῶμας πρέπει νὰ πνεύσῃ, δικαιοστικῇ ἐπινέσει, τοιούτου πνεύματος σκληρότητος εἰς τὰς σχέσεις μεταξὺ ναυτικού καὶ ἐφοπλιστοῦ;

Πάντων τούτων δῶμας φρονῶ διὰ δὲν είναι ὑπεύθυνος δὲ Κάδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, δῶσε νὰ δικαιολογήσῃ τοιούτου πνεύματος, ἀφοῦ μάλιστα ὑπάρχει καὶ ἄλλο στά-

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΡΓΑ

Παρεδόθη είς τάς τεχνικάς υπηρεσίας τού Ο.Λ.Π. καὶ τὸ κτίριον ύπηρεσιῶν τούτου μετὰ τελωνειακῶν ἐγκαταστάσεων, εἰς τὸ Πέριμα, προϋπολογισμοῦ 1.800.000 δρχ. Οὕτω, δύναται πλέον νὰ λειτουργήσῃ ἀπροσκόπτως καὶ ἡ ἑκατόντα εἰς τὰς τῆς ἐμπορευματικῆς λιμνίδης, διὰ τῆς ἐγκαταστάσεως κλιμακίων ύπηρεσιῶν τού Ο.Λ.Π. καὶ τελωνειακῶν ἀρχῶν. Ἀπομένει τὸ θέμα τῆς περιφράξεως τῆς βάσεως, τὸ δόποιον ὅμως εὐρίσκεται εἰς τὸ στάδιον τῆς περατώνως.

Παραλλήλως, προετοιμάζεται ἡ κατεδάφισης τοῦ γερμανικοῦ καταφυγίου, ἔναντι τοῦ Ἡλεκτρικοῦ Σταθμοῦ, προκειμένου νὰ ἀρχίσῃ τὸ στάδιον δημιουργίας δύο νέων ἐπιβατικῶν στοθμῶν, πολυτελούς κατασκευῆς, πρὸς ἔξυπρητήστιν τοῦ ἐπιβατικοῦ κοινοῦ, κυρίως τῆς Κρήτης. Τρίτος ἐπιβατικὸς στοθμός προβλέπεται νὰ κατασκευασθῇ πλησιέστερον πρὸς τὰς προβλήτας τῆς περιοχῆς Τζελέπη.

ΠΡΟΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣΘΩΜΕΝ

Συμπληρούται ἀκριβῶς ἐν ἔτοι, τὴν 30ὴν τρέχοντος, ἀφ' ὅπου ἐπισήμως ἔζητήθη ἀπὸ τὸν Ο.Λ.Π., ἡ παροχὴ πληροφορίων περὶ λήψεως μέτρων καὶ τιμολογιακῶν ἀναπτροσαρμογῶν, ἐφεύρεται ἔξελίξεων εἰς τὰς μεταφοράς. Αἰτήσεις πολλῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, τοῦ ἁκριδικοῦ, ἑκκρεμούν εἰσέτι, εἰς τὰ γραφεῖα τῆς Διεύθυνσος Ναυτικῆς 'Ενώσεως. Ἐνδιαφέρονται νὰ πληροφορθῶνται πῶς ἀντιμετωπίζεται εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς τὸ θέμα τῶν προστανισμένων καὶ παλετταρισμένων φορτίων, τῶν κοντένερων, τῶν Open Ships ἔχοντων μεγάλα στόμια κυνῶν καὶ πλευρικᾶς θύρας.

'Εζήτουν οἱ ξένοι:

• Τὰς σήμερον ύπισταμένας, εἰς τὸν Πειραιά, λιμενικάς δυνατότητας ἀποδοτικῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν παλετταρισμένων καὶ προστανισμένων φορτίων, ὡς καὶ τῶν κοντένερων τὰς ἔξελίξεις.

• Τὸν προγραμματισμὸν τοῦ Ο.Λ.Π., διὰ τὴν ἐκφρώσαν τῶν ἐν λόγῳ ἐμπορευμάτων, ἐκ πλοίων τῶν ἀνωτέρω τύπων.

• Τὰς παρεχομένας εὐκολίας μειωμένου κόστους ἐκφρώσεως τοιούτων ἐμπορευμάτων καὶ πλοίων.

Τεράστιαι ἐπενδύσεις ἀπαιτούνται, διὰ νὰ θέσουν οἱ πλοιοκτῆται εἰς χρήσιν, πλοία ὡς τὰ ἀνωτέρω καὶ συνετῶς πρέπει οὐτοὶ νὰ γνωρίζουν, ἐκ τῶν προτέρων, τὰς δυνα-

τότητας ἀποδοτικῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν εἰς τὸν Πειραιά.

Καὶ ιδίως τὰ περὶ τὰ πλοία «Λάζα» ζητήστα, πολὺ φοβούμεθα, ὅτι ἐρρίφθησαν εἰς τὰς καλένδας, ἐφ' ὅσον ἡ συσταθείσα ἐπιτροπὴ ἔπαυσεν ἀκουομένη καὶ δὲ Ο.Λ.Π. ἀπαντᾶ εἰς τὰ σχετικὰ ἐρωτηματολόγια, βάσει παλαιῶν κανονισμῶν καὶ συνθήκων, δίχως νὰ ὀναγγέλῃ τὶ τὸ νέον.

"Ἐν τιμολόγιον, μόνον, διὰ τὰ κοντένερως κατηρτίσθη, ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ ἡ προμήθεια ἐνὸς εἰδίκου ἀνυψωτικοῦ ὀχήματος. Πέραν τούτων οὐδέν.

"Ἐπισημαίνομεν, διὰ μίαν ἀκόμη φοράν, τὸ θέμα τῆς προετοιμασίας τοῦ λιμένος, ἐν όφει προσγεγγίσεως καὶ «Λάζα» καὶ τῶν πλοίων - «κοντένερ», καθ' ἥν μάλιστα στιγμὴ δόλκηρος ἡ περιοχὴ «Καστράκι», ἐπιφανείας 80 στρεμμάτων περιῆλθεν εἰς τὸν 'Οργανισμὸν καὶ προσφέρεται διὰ τὴν δημιουργίαν κρηπιδωμάτων καὶ ἐγκαταστάσεων.

ΑΙΣΘΗΤΗ Η ΑΠΟΥΣΙΑ ΤΟΥ

Μεδ' ίκανοποιήσεως λαμβάνομεν τὴν πληροφορίαν ὅτι ὁ στρατηγὸς Βέλλιος ἐπανέρχεται εἰς τὸν Ο.Λ.Π. Ἰδιαιτέρως ίκανοποιεῖ τὸ γεγοὸς ὅτι ἔχειν ἐπισημανθῆ ἡ ἀπούσια τοῦ κ. Βέλλιου ἀπὸ τὸν διοίκησην τοῦ πρώτου λιμένος τῆς χώρας καὶ εἶχε πανταχόθεν προβληθῆ τὸ αἴτημα τῆς ἐπαναφορᾶς του.

Πολλὰ ἐγένοντο κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἀπούσιας του. Πολλὰ διὰ τὰ ὄποια δὲν ἔχουν λόγους νὰ είμεθα εύχαριστημένοι. 'Η ἀπούσια τῆς κεφαλῆς ἀπὸ τὸ διοικητικὸν σῶμα ἐγένετο αἰσθητή.

'Ικανοποιεῖ, ἐπίσης, ἡ πεποίθησις ὅτι ἡ ἀγαθὴ συνεργασία εἶναι ἔξησφολισμένη μεταξὺ τοῦ στρατηγοῦ καὶ τοῦ προϊσταμένου 'Υπουργείου τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀπαραίτητος προϋπόθεσις διὰ τὴν προαγωγὴν τῶν θεμάτων.

ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ ΤΑ ΕΥΦΛΕΚΤΑ

'Ἐνω ἡ ἡπλίζετο ὅτι, ἐπὶ τέλους, τὸ θέμα τῶν εὐφλέκτων θὰ ἐπελύετο ὁριστικῶς, ἀντιπροτάσεις διστοπονταί, αἱ ὄποιαι περιέχουν ὁρθάς - δυσυχῶς - παραστήσεις.

'Ορισμέναι ἐπὶ τούτων:

• Τὸ διαστυπωθὲν σχέδιον περὶ Κανονισμοῦ Δισκινήσεως Εὐφλέκτων, ἐντὸς τοῦ λιμένος Πειραιῶς καὶ ὡς πρὸς τὴν ὑπὸ κατάρτισιν, λιμενικήν, διστυπομικήν διάσταξιν καὶ ὡς πρὸς τὴν κατάταξιν τῶν διαφόρων εἰδῶν, δὲν εἶναι ίκανοποιητικόν, διὰ τὴν

φορτοεκφόρτωσιν τῶν πλοίων, ὅπινα μεταφέρουν εἰς τὸν Πειραιάκον λιμένα εὐφλεκτὰ φορτία.

• Ἰδιαιτέρως, τὸ σχέδιον τῆς ἀνωτέρω, διστυπομικῆς διστάξεως, καθιστᾶ ἔτι δισχερεστέραν τὴν διεξαγωγὴν τῆς φορτοεκφόρτωσεως τῶν εὐφλέκτων.

• Ἡ Διεύθυνσις Ναυτική "Ενωσις προέδη εἰς ἔντονο διαθέματα, διὰ τὴν ἐπανεξέτασιν τοῦ ὅλου θέματος.

Τέσσαρα βασικὰ σημεῖα τοῦ σχεδίου:

1. Ὡς χώρος ἐκφορτώσεως ὅλων τῶν κομιζόντων εὐφλεκτὰ πλοίων, καθορίζεται τὸ Ντόκ 3.

2. Ἄλλη ἀνεπαρκῆς εἶναι ὁ χώρος ωτος, 'Εζητήθη, ἀρμοδίως, ὁ καθορισμός καὶ ἄλλως, σημείων τοῦ λιμένος.

3. Κατὰ τὰ κρατούντα μέχρι σήμερον, σπαντά τὰ εὐφλεκτά κατετάσσοντο εἰς τρεῖς πίνακας. Διὰ τοῦ νέου νομοσχέδιου κατετάσσονται εἰς τέσσαρας. Πολυπλοκωτέρα, καθιστάται, οὐτοὶ ἡ διαδικασία.

4. Τὰ ἄκρως ἐπικίνδυνα εἰδὴ περιλαμβάνονται εἰς τὸν πίνακα Α' καὶ εἶναι κατὰ τὸν ἀριθμὸν 53. Τώρα υπερβαίνουν τὰ 300.

4. Κατὰ τὰ τέσσαρα γραμμῆς τράνγες εἶναι ἐλεύθερα νὰ ἐκφορτώνωνται ἐντὸς τοῦ λιμένος. Εἰς τὸ νέον σχέδιον οὐδὲ καναφέρονται!

'Αλλὰ καὶ εἰς τὸ πρακτικὸν τῆς εἰδικῆς 'Επιτροπῆς καὶ εἰς τὰς ἐν λόγῳ ἀντιπροσώπεις, ἀναφέρεται ὅτι καθ' ὅλας τὰς συζητήσεις ἐπὶ τοῦ θέματος ἐπηρεάζει τὴν λήψιν ἀποτελεσματικῶν μέτρων ἀπλουστεύεως τῶν φορτοεκφόρτωσεων ἐπικίνδυνών υλικῶν ἡ ἀλειφείσις, εἰς τὸν λιμένα, πλήρους συστήματος πυροσβεστικοῦ δικτύου. 'Ἐπισης, τὸ αὐτὸν θέμα ἐπηρέασε καὶ τὴν ἐπιτροπήν, ἡ ὅποια συνέταξε τοὺς σχετικοὺς πίνακας.

Μέτρα, λοιπόν, ἐπιβάλλεται νὰ ληφθοῦν ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π., ὡστε ὁ λιμὴν νὰ καταστῆ αὐτάρκης εἰς πυροσβεστικά μέσα, ἀνεξαρτήτως τοῦ θέματος τῆς ἐκφορτώσεως τῶν εὐφλέκτων. Κίνδυνοι πυρκαϊάς υφίστανται δι' ἀπαντά τὰ πλοία. Βασικής σημασίας πρέπει νὰ χαρακτηρίση τὸ πρόδημα, τὸ οποίον καὶ παλαιότερον ἔθετεν ἐπισήμως τὸ 'Υπουργείον Δημοσίας Τάξεως.

ΠΕΡΙ ΨΥΓΕΙΩΝ Ο ΛΟΓΟΣ

Καὶ τὴν φορὰν αὐτῆν, φαίνεται, ὅτι τὸ θέμα τῆς δημιουργίας ψυκτικῶν ἀποθηκῶν εἰς τὸν λιμένα, θὰ ναυαγήσῃ. Διότι πληροφορίαι ἐκ τοῦ 'Υπουργείου Συντονισμοῦ ἀναφέρουν, ὅτι ἔζητήθη ἀπὸ τὸν Ο.Λ.Π. ἡ ἐζέταση τῆς δυνατότητος χρησιμοποιήσεως ψυγείων - κοντένερ, διὰ τὴν προσωρινὴν ἀποθήκευσιν τῶν κατεψυγμένων προϊόντων, μολονότι καὶ ἐπισήμως ἡ τεχνικοί οικομική μελέτη τῶν ἀποθηκῶν αὐτῶν ἀνετέθη εἰς τὴν ΕΤΕΑΠ.

Τί θὰ πράξῃ ὁ Ο.Λ.Π., περαιτέρω, δὲν γνωρίζουμεν. 'Εξακολουθούμεν οὖμας νὰ ὑποστηρίζωμεν τὴν ἀποφίλην υπὲρ τῆς δημιουργίας ψυκτικῶν θαλάμων, ώς συμβαίνει μὲ δόλους τοὺς μεγάλους λιμένας.

'Υπὸ τὴν προϋπόθεσιν αὐτῆν ἐπιβάλλεται ἡ ἐνημέρωσις τοῦ 'Υπουργείου Συντονισμοῦ, διὰ τὰς δημιουργίας διστάξεως παραμένουν ἐπὶ πολὺ εἰς τὸν λιμένα, μὲν ζημιάς διὰ τὰς πλοιοκτητίσεις ἐταιρίσεις, ὀλλὰς καὶ τὴν κατανάλωσιν. Είναι ἀδιανόητος, ὀλλωστε, ἡ συζητήσις διὰ τὴν δημιουργίαν ἐνὸς μείζονος λιμένος, δίχως τὰς ἀπαραίτητους ψυκτικάς ἀποθήκας του.

Τὸν Ο.Λ.Π. ἐνδιαφέρει ἡ ἀποφίλη τῶν παραγόντων τοῦ πλοίου καὶ τῆς μεταφορᾶς. "Οχι τὸν βιομηχάνων ψύχους. Καὶ τῶν πρότων τοῦ πατακτικὸν αἴτημα εἶναι οἱ ψυκτικοὶ θάλασμοι. "Ἄς προχωρήσῃ, ὁ Ο.Λ.Π., εἰς τὴν δημιουργίαν των.

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

ORIENT MID-EAST (Hellas) Ltd.

LEMOS MARITIME BLDG 501-502
AKTI MIAOULI 35-39

PIRAEUS

TELEX : 215876 TEL.: 472.249 - 472.456

ΘΕΜΑΤΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΩΣ ΦΟΡΕΥΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΕΞΟΥΣΙΑΣ

ΣΕΙΡΑ ΑΡΩΡΩΝ ΤΟΥ Κ. ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΟΥ

Α'. ΓΕΝΙΚΑ

Ός γνωστόν ὁ πλοίαρχος, πλήγι τῶν κυρίων αὐτοῦ καθηκόντων, ἄτινα πηγάζουσιν ἐπὶ τῆς σχέσεως αὐτοῦ μετὰ τοῦ προσλαβόντος πλοιοκτήτου ἢ ἐφοπλιστοῦ καὶ τῆς ἐκ τοῦ Νόμου ἀντιπροσωπευτικῆς του ἴδιοτητος, ἐνεργεῖ εἰς ὡρισμένας περιπτώσεις, δυνάμει εἰδικῶν διατάξεων Νόμου, ὡς φορεὺς δημοσίας ἔχουσιας. Αἱ ἐνέργειαι αὗται εἰναι :

α) 'Η σύνταξις ληξιαρχικῶν πράξεων γεννήσεως καὶ θανάτου, κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 18 καὶ 19 τοῦ Κωδ. Νόμου 5097/1931.

β) 'Η σύνταξις ἑκτάκτου διαθήκης ἐπὶ τοῦ πλοίου κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 1749 ἐπ. Α.Κ.

γ) 'Η κατάρτισις ἀπογραφῆς τῶν πραγμάτων τοῦ ἐπὶ τῷ πλοίῳ θανόντος ἢ τοῦ δραπετεύσαντος, κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 47 - 48 τοῦ Δ) τοῦ 1836 περὶ ἀστυνομίας τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας (Δ.Α. E.N.).

δ) 'Η διενέργεια προανακρίσεως ἐπὶ τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου διαπραττομένων ἀδικημάτων κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρ. 49 καὶ 56 τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. (Κωδ. Νόμ. 6392/1952).

ε) 'Η ἄσκησις πειθαρχικῆς δικαιοδοσίας ἐπὶ παντὸς ἐπιβαίνοντος τοῦ πλοίου καὶ ἰδίᾳ τοῦ πληρώματος, κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρ. 64 ἐπ. Π.Π.Κ.Ε.Ν.

Μολονότι ἐπὶ τοῦ ἀκριβοῦς περιεχομένου τῆς προανακριτικῆς ἀρμοδιότητος τοῦ πλοιαρχοῦ καὶ τῆς πειθαρχικῆς αὐτοῦ δικαιοδοσίας, μεθ' ἣς συνδέεται καὶ ἡ ἄσκησις ἀστυνομικῶν καθηκόντων, ὑπάρχουν διάφοροι ἐπὶ μέρους ἀντιλήψεις, περὶ ὧν θ' ἀσχοληθῶμεν ιδιαιτέρως, ἡ βασικὴ κατάταξις τοῦ

ώς ἂνω πίνακος ἀναγνωρίζεται ὑπὸ τοῦ συνόλου σχεδὸν τῶν ἐρμηνευτῶν τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

Αἱ ἐνέργειαι αὗται ἀνάγονται κανονικῶς εἰς τὸν κύκλον τῶν καθηκόντων δικαστικῶν ἢ διοικητικῶν ὑπαλλήλων. Οὔτω τάς μὲν ληξιαρχικὰς πράξεις συντάσσει ὁ ληξιαρχος, δοστις, εἴτε δημοτικὸς εἴτε εἰδικὸς δημοσίος ὑπαλλήλος, λογίζεται ὡς ὄργανον τῆς Διοικήσεως. Τάς διαθήκας καὶ ἀπογραφὰς συντάσσει ὁ Συμβολαιογράφος, δοστις θεωρεῖται ὡς ἀμισθος, δημόσιος ὑπαλλήλος καὶ δημοσίος δημοτικός. Τὴν δὲ προανάκρισιν ἐνεργεῖται κατὰ τὴν Δικονομίαν δικαστικὸς ἢ διοικητικός ὑπαλλήλος. Μετατιθέμεναι, αἱ πράξεις αὗται, κατὰ τὸν πλοῦν, ἐπὶ τῶν ὥμων τοῦ πλοιαρχοῦ, ὡδηγησαν εἰς τὸν χαρακτηρισμὸν αὐτοῦ ὡς δημοσίου λειτουργοῦ (Γ. Ράλλης, Η. 'Αναστασιάδης, Φ. Ποταμίανος κ.λ.π.). Δυστυχῶς δύμως ὁ δρός δημόσιος λειτουργὸς είναι ἀσφαλῆς μᾶλλον ἐνόντιας καὶ περιεχομένου, μολονότι δὲ τίθεται συνήθως πρὸς δῆλωσιν προσώπων, τὰ ὅποια χωρὶς νά είναι δημόσιος ὑπαλλήλος, ἀσκοῦν δημοσίαν τινὰ ἔχουσίσιν, ἡ ἄνευ τῆς δεούσης ἀκριβοδογίας χρησιμοποίησίς του δὲν είναι ἀπηλλαγμένη κινδύνων.

Σήμερον πάντως θεωρεῖται βέβαιον ὅτι ἡ ὑπὸ τοῦ πλοιαρχοῦ ἄσκησις τῶν εἰρημένων καθηκόντων δὲν καθιστᾷ τούτον δημόσιον ὑπαλλήλον. Τοῦτο λέγεται τόσον ὑπὸ τὸ κράτος τῶν περὶ τῆς ἐνόντιας τοῦ δημοσίου ὑπαλλήλου ἀναπτυχθεισῶν ἐν τῇ ἐπιστήμῃ τοῦ διοικητικού δικαίου θεωριῶν (Ι. Πασσιά, 'Ο πλοιαρχος, 21), δύσον καὶ ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ νομοθετικοῦ ὅρισμοῦ τοῦ Κώδικος Δημοσίων 'Υπαλλήλων. Πράγματι καὶ ἀσχέτως τῆς ἀμφισβητούμενης ἐφαρμογῆς

τῶν περὶ ὑπηρεσιακῆς καὶ πειθαρχικῆς σχέσεως κριτήριων, οἱ δροὶ τοῦ ἐμμίσθου, τοῦ ἐν προαιρετικῇ καὶ συνεχεῖ (Η. Κυριακοπούλου, Διοικ. Δίκ. Γ', 142) σχέτει τελούντος ὄργανου, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἔχουν ἐφαρμογὴν ἐπὶ τοῦ πλοιαρχοῦ, δεδομένου ὅτι οὔτε μισθωτούται ὑπὸ τοῦ Κράτους, οὐδὲ ἐρωτάται διὰ τὴν ἀνάληψιν τῶν δημοσίων αὐτοῦ καθηκόντων, ὡν ἡ ἄσκησις εἶναι περιοδική καὶ διακεκομένη.

Κατὰ ταῦτα, ὁ πλοιαρχος, καίτοι δὲν εἶναι δημόσιος ὑπαλλήλος, ἐνεργεῖ εἰς τὰς περιοριστικῶς ὑπὸ διατάξεων Νόμου ὄριζομένας περιπτώσεις, ὡς φορεὺς δημοσίας ἔξουσίας. 'Ο χαρακτηρισμὸς οὗτος εἶναι ὁ πλέον ἐπιτυχῆς καὶ ὁ ὑπὸ τῶν νεωτέρων συγγραφέων χρησιμοποιούμενος (Πασσιάς, ἔνθ. ἀν. 20, Π. Σούρλος 'Η ἔξουσία τοῦ πλοιαρχοῦ, 37).

'Η εἰς ιδιώτας ἀνάθεσις ἀσκήσεως δημοσίας τινὸς λειτουργίας, δὲν εἶναι σπανία εἰς τὸν σύγχρονον δημόσιον δίον. 'Αντιθέτως, μάλιστα, ἡ χρησιμοποίησίς τῆς εἰδικῆς πείρας τῶν μὴ ὑπαλλήλων ιδιωτῶν διὰ τῆς συμμετοχῆς των εἰς συμβούλια καὶ ἐπιτροπὰς ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῶν δημοσίων ὑπαλλήλων, ή εύρεια χρῆσις τῆς παραχωρουμένης δημοσίας ὑπηρεσίας καὶ ἡ ὑποκατάστασις ὑπαλλήλων ἐν τῇ ἄσκησει δημοσίων λειτουργημάτων, κερδίζει συνεχῶς ἔδαφος, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς διαρκῶς εύρυνομένης κρατικῆς δραστηριότητος καὶ τῆς ἔξειδικεύσεως τῶν γνώσεων. Εἰδίκως δύμως εἰς τὴν περιπτωσιν τοῦ πλοιαρχοῦ, ἡ ἀνάθεσις αὕτη δέονταν' ἀποδοθῆ κυρίως εἰς τὴν ιδιορρυθμίαν τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς, μεθ' ἡς ἀλλωστε σχετίζονται καὶ αἱ περὶ τὸν χαρακτηρισμὸν τῆς νομικῆς αὐτοῦ φύσεως γενικώτεραι ἀμφισθητήσεις. Αἱ εἰδίκαια συνθήκαι τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς, διεξαγομένης μακρὰν τῶν ἔννικῶν 'Αρχῶν καὶ τελούσης ἐπὶ μακρὸν διάστημα ἐκτὸς τοῦ ἀμέσου ἐλέγχου καὶ τῆς ἔχουσίας τῶν κρατικῶν ὄργανων, ἐδημιουργήσει παλαιότερην τὴν ἀνόγκην τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου κρατικῆς ἐκπροσωπήσεως πρὸς διατήρησιν τῆς ἐννόμου τάξεως καὶ προστασίαν τῶν δημοσίων συμφερόντων. Τὸ γεγονός ὅτι ὁ πλοιαρχος, μόνος ἵσως ἐν τῷ εύρυτάτῳ κύκλῳ τῶν ιδιωτικῶν ὑπαλλήλων, ἡγείται ὅμαδος πολιτῶν φερομένης ἐπὶ πλά-

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

τοῦ τμήματος τοῦ έθνικοῦ έδαφους, άναδεικνύει τὴν δέσιν αὐτοῦ ὡς ιδιάζουσαν καὶ σχεδὸν μοναδικήν. Πράγματι δέ, είναι δυσχερῆς ἡ παρομοίωσις καὶ εἰς ὅς ἀκόμη περιπτώσεις ὑφίσταται ἔδαφος συγκρίσεως. Διότι τὰ εἰς ὄργανα εύρισκομενα εἰς τὴν ἀλλοδαπήν ἀνατιθέμενα πρόσθετα καθήκοντα ἀφοροῦν κατὰ κανόνα εἰς δημοσίους ὑπαλλήλους καὶ οὐχὶ εἰς ιδιώτας. 'Ἡ ὑπηρεσία τῶν ὄργανων τῶν αὐτοδιοικουμένων ὄργανισμῶν (δήμαρχοι, κοινοτάρχαι κ.λ.π.), λαμβάνει, συνήθως, τὴν μορφὴν πλήρους ἢ τουλάχιστον συνεχοῦς ἐπαγγελματικῆς ἀπασχόλησεως. 'Ἐνῷ τέλος ἡ ὑποχρέωσις τῶν ιδιωτῶν πρὸς ἀνάληψιν τιμητικῶν ἀξιωμάτων ἡ ἄλλων διοικητικῶν ἡ δικαστικῶν ἔργων (μέλη ἐπιτροπῶν, ἀπογραφεῖς, ἔνορκοι, ἐρμηνεῖς κ.λ.π.) εἶναι μεμονωμένη καὶ ἐντελῶς παροδική.

'Ἡ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἀσκησις τῆς δημοσίας ἔξουσίας, ὡς ἐκ τοῦ δικαιολογητικοῦ αὐτῆς λόγου, περιορίζεται διττῶς κατὰ χρόνον. Πρώτον μὲν κατὰ τὸ διάστημα τῆς ὑπὸ αὐτοῦ νομίμου ὀσκήσεως τοῦ πλοιαρχίας. 'Ἀρχεται δηλαδὴ ἀπὸ τῆς ναυτολογήσεως του ἡ ἄλλως τῆς νομίμου ἀναλήψεως τῆς πλοιαρχίας, ἐὰν ἡ δευτέρα δὲν συμπίπτῃ πρὸς τὴν πρώτην ('Αναστασίαδήν, 99, ὑπ. 8) καὶ λήγει διὰ τῆς ἀπολύτεως του ἡ τῆς νομίμου ἀντικαταστάσεώς του, ἐφ' ὃσον καὶ πάλιν τὰ δύο ταῦτα ὥρια, δι' ἕκτακτὸν τινα λόγου, δὲν συμπίπουν. Τὸν περιορισμὸν αὐτὸν δυνάμεθα νὸν διατυπώσωμεν γενικῶς λέγοντες ὅτι δημόσια καθήκοντα ἀσκεῖ οὐχὶ ὡς πλοιάρχος τοῦ 'Εμπ. Ναυτικοῦ, ἀλλ' ὡς πλοιάρχος τοῦ ἐμπ. πλοίου. Δεύτερον δὲ καθ' ὃ διάστημα τὸ πλοίον εὑρίσκεται ἐν πλῷ. Πράγματι, εἰς τινας τῶν Νόμων, δι' ὃν ἡ ἕκτακτη αὐτὴ ἔξουσία καθιεροῦται, γίνεται τῇ πρητῇ μνεία τούτου (ἀρθρ. 1749 A.K., ἀρθρ. 45 ΔΑΕΝ), εἰς δὲ τοὺς λοιποὺς συνά-

γεται ἀδιάστως ἐκ τῆς δῆλης οἰκονομίας τῶν διατάξεων. 'Ἡ ἀπουσία ἔθνικῶν 'Αρχῶν ἀπετέλεσεν ὡς γνωστὸν τὴν δάσιν ὀλοκλήρου τοῦ θεσμοῦ. 'Ἐφ' ὃσον ἐπομένως τὸ πλοῖον ναυλοχεῖ εἰς Ἑλληνικοὺς λιμένας, ἔνθα καὶ ἀρχὴν ὑφίστανται πάσαι αἱ ἀρμόδιαις 'Αρχαὶ καὶ ὑπάλληλοι, ἡ πλοιαρχικὴ δημοσία ἔξουσία ἀτονεῖ. 'Ἡ ἑξαίρεσις τοῦ ἀρθρ. 1752 A.K., καθ' ἣν ἡ ἐν ἡμεδαπῷ λιμένι σύνταξις διαθῆκης ἐπὶ τὸ πλοῖον ἐπιτρέπεται μόνον ἐφ' ὃσον ὁ διαθέτης ἀδυνατεῖ νὰ ἔξελθῃ εἰς τὴν ξηράν, ἐπιθεταιο τὸν κανόνα. Τοῦτο ἀπετελέσθη τοῖς λεκτέοντας καὶ περὶ τῶν λιμένων τῆς ἡμεδαπῆς, παρ' οἷς ἐδρεύει Ἑλληνικὴ προξενικὴ 'Αρχὴ. 'Ἄλλως, ἡ πλοιαρχικὴ ἔξουσία διατηρεῖται, ἐστω καὶ παρεμβαίνουσης τῆς ἔννης ἀρμόδιας 'Αρχῆς π.χ. πρὸς ἐπιθολὴν τῆς τάξεως ἡ ἐνέργειαν ἀνακρίσεως. Εἰρήσθω ἐν τέλει ὅτι, τοῦ Νόμου οὐδαμού ποιούντος διάκρισιν, ἔπειται ὅτι ὁ πλοιάρχος ἀσκεῖ τὰ δημόσια καθήκοντά του, ἀσχέτως τοῦ εἰδους καὶ τῆς ἐκτάσεως τῶν πλόων, ἀν καὶ ἐπὶ ἀκτοπλοΐας, λόγῳ τῶν συχνῶν κατάπλωσης εἰς τοὺς λιμένας, αἱ περιπτώσεις ἐκδηλώσεως τῆς δημοσίας ἔξουσίας του θὰ είναι ἀσφαλῶς λίαν περιωρισμέναι. 'Ἄλλως θὰ είχε τὸ πράγμα ἐπὶ τῆς διὰ τῶν ἐσωτερικῶν ὑδάτων ναυσιπλοΐας (Βλ. π.χ. διὰ τὰ Ἰταλίας κρατουμένα A. Brunetti, 89) ἡτις ὅμως παρ' ἥμιν είναι ἄνευ σημασίας.

'Ἡ ἕκτακτης τῶν δημοσίων καθηκόντων εἶναι ὑποχρεωτικὴ διὰ τὸν πλοιάρχον. 'Ἐπίσης διὰ τὸν νομίμως ἀντικαθιστῶντα αὐτὸν ὡς π.χ. ἐν περιπτώσει θανάτου ἡ σοδαροῦ κωλύματος, ὅποτε ἀναλαμβάνει τὸν πλοιάρχιαν ὡς ὑποπλοίαρχος ἢ ὡς ναυκληρος (ἀρθρ. 49 ΔΑΕΝ). Αὕτη ἀνάγεται εἰς τὸν κύκλον τῶν δημοσίων ὑποχρέωσεων τὸν πολιτικὸν, ἀπορρέουσα ἐπὶ τῆς γενικῆς ὑποχρέωσεως αὐτῶν πρὸς ὑπακοήν εἰς τὸ Κράτος (Κυριακοπούλου, ἔνθ' ἀν. B, 251). 'Ἡ ἀρνητικὴ ἐκτε-

λέσεως τούτων συνεπάγεται τὰς κυρώσεις τοῦ ΠΠΚΕΝ, διστις ἐν ἀρθρ. 32 χαρακτηρίζει ὡς ναυτικὸν πλημμέλημα τὴν παραλίεψιν διενεργείας προσανακρίσεως καὶ συντάξεως ληξιαρχικῶν πράξεων ἡ ἄλλων ἐγγράφων καὶ πρακτικῶν, ὡν ἡ σύνταξις ἐπιβάλλεται ὑπὸ τῶν κειμένων νόμων. 'Ἐφ' ὃσον ἐκ τῆς παραλίεψεως δημιουργηθοῦν κατὰ τὸν πλοιάρχου ἀξιώσεις ιδιωτικοῦ δικαίου, οὗτος ὑπέχει ιδίων ἐκ τούτου ἀστικὴν εὐθύνην. 'Άλλα καὶ πειθαρχικάς εὐθύνας συνεπάγεται ἡ παραλίεψις, ὡς ἀντιβαίνουσα πρὸς τὰς ἐπαγγελματικὰς καὶ νομικὰς αὐτοῦ ὑποχρέωσεις καὶ δυναμένη κατὰ τὰς περὶ 'Ανακριτικοῦ Συμβουλίου Ε.Ν. διατάξεις νὸν ἐπιφέρη τὴν προσωρινὴν στέρησιν τοῦ διπλώματος ἡ τοῦ φυλλαδίου αὐτοῦ (ἀρθρ. 8 Π.Π. Κ.Ε.Ν.). Περὶ τοῦ συνόλου σχεδὸν τῶν πράξεων, τὰς ὅποιας ὡς πλοιάρχος, ὡς φορές δημοσίας ἔξουσίας, ἐνεργεῖ ἐπὶ τὸν πλοίου, ὑποχρεούται ὅπως ποιήται μείναι ἐν τῷ ἡμερολογίῳ. 'Ἡ παραλίεψις τῆς σχετικῆς ἐγγραφῆς συνιστᾶ τὸ ἀδίκημα τοῦ ἀρθρου 32 ἐδ. στοῦ ΠΠΚΕΝ.

'Εκτὸς ὅμως τοῦ ἔξετασθέντος θέματος, ιδιαιτέρα σημασίαν κέκτηται τὸ ζήτημα τοῦ ἐλέγχου τῆς κανονικῆς καὶ ἐγκύρου καταρτίσεως αὐτῶν, οὐτίνος πάλιν ἡ λύσις ἤρτηται ἐκ τοῦ χαρακτηρισμοῦ τῆς ἐν προκειμένῳ πλοιαρχικῆς ἔξουσίας ὡς μετεχούσης τῆς δικαστικῆς ἡ τῆς διοικητικῆς λειτουργίας. 'Ἐν ἄλλοις λόγοις ἐκ τῆς φύσεως αὐτῶν ὡς δικαστικῶν ἡ διοικητικῶν πράξεων. Δεδομένου ὅμως ὅτι αἱ πράξεις αὐτοῖς οὔτε τῆς αὐτῆς φύσεως εἴναι οὔτε εἰς ὅμοιόμορφον ἐλέγχον τῆς νομιμότητος αὐτῶν ὑπόκεινται, είναι προτιμότερον νὰ ἐξετασθῇ ἐκάστη περίπτωσις εἰς τὸν οίκειον τόπον. Διότι περὶ ἐκάστης τούτων ιδιαίτερος λόγος προσήκει.

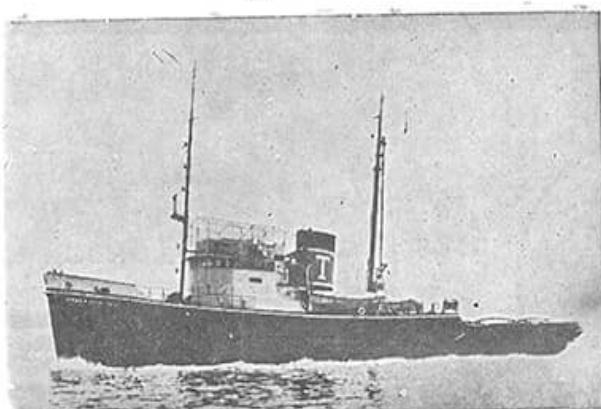
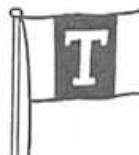
ΞΕΝΟΦΩΝ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΙΑΙ — ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ Ε.Π.Ε.

ΗΝΩΜ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ

194/200, BISHOPSGATE
LONDON, E.C.2.
TELEPHONE :
01-283 (AVENUE) 4980 & 7734
TELEX : 263468 & 23778
TELEGRAMS :
"SHIPMANAG", LONDON E.C.2.
AFTER OFFICE HOURS
TELEPHONE :
01-882 (FOXLANE) 1022
BILLERICAY (ESSEX) 3921



ΕΛΛΑΣ

ΟΔΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 95
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:
424.309 & 422225
ΤΕΛΕΞ : 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



Η Μαρκόνισσα

«Δέν φοδούμαι ούτε τούς βοριάδες, ούτε τίς θάλασσες, ούτε τούς κυκλώνες, ούτε τά θηρία, σόσ φοδούμαι τούς άνθρωπους και πρό παντός τούς... ναυτικούς».

Άλλη δηλώνει ένυπογραφα σε μια έξοιλολγή της σε ναυτικό έντυπο, η «Μαρκόνισσα» φραγγού «Άγιος Δημήτριος». Την πιστεύουμε όπλωτη. Την πιστεύουμε για ότι δεν λέγους:

«Πρότος: "Έχουμε έπιγνωση μερικών φορέων κουασσερίδων της φυλής μας." Ισως από νάρκη μένουν άπο τούς πάντα αιδίνες της σκλαρίτσας, κάτιον άπο βάρδαρο και πρωτόγονο "Ανατολίτη" κατατηγή. Ισως νάρχαν και το ιδιόρυθμο αιλίμιν τούς τόπους μας. Ισως και άπο τη δύο κότα. Ήγουνός σε ανακριβήτηρο είναι τότε στη σχέση μας με το θηλυκό άνθρωπο φύλο, δεν παρασιάζουμε και άξιολόγη δικαιορά άπο τη ζωή το βραζίσιο. Στο κάθε άντικρυσμα της γυναίκας, ή δραγής μας άδυντατει νά τροχοπετηθεί. Άλλαται, απόκαιρα, νά κρατήσῃ έστω και το στερεότυπο πρόσχημα. Έχουμε άδικηλονήγια φυντώναις σε κεφάλι, αιλίμιν και νεύρα, ποι άντηλόνται βάρδαρα με κινήσες, με υπονοσίες, με κάθισ προστυχία. Κάθε σε ξενιδραχη, δηλι μόνο δεν μάς άφοπλίζει, δεν μάς νοιστεται, άλλα άντηθεις μάς πικάρει. Μάς φυντεται: άδικηλολγήτη και κάπως προσδηλητική. Είτε: χωρίς τέρμα ή έπιθετηνή έπικειρηση, συνεχίζεται, δεις οι άντεπλοι βρίσκονται έ... δρεις.

Δεύτερος λόγος τοι φινομένου, είναι: το πρωτοπορείακό σάλτο της θηλυκής κάθης συναδέλφου μου. Περιβάλλεται καταστάσεις πού τις συνηθίζεις διαφορετικές.

Κοινότιο άνθρωπον έφερμε το καράδι: άπο κεισαρικό Κόσμου. Ηλεούμενο μοναστήρι: άρσενικόν διπέδων, με καταδίκη τους στήν άποκρη γυναίκας για: άιστατηκτα πολύμηνα. Μέσα σ' απότη την συνεγένειάν, κάπως, ζούγκλα, τολμήσε νά δημορ το «παρόν» ή έξοιλολγημένη μαρκόνισσα. Κατι... ίδού τα προλεγόμενα συμπεράσματά της: «Ο φόρος άπο άνθρωπους και ίδε: κιτερα άπο ναυτικούς!...

Μπορει άπο πλεούμενα διλλον σημαδιών, νά μήν άπουνιάζει σημειρά ή γυναίκες. Μπορει το σύγχρονο πλεο, δηλι μόνο νά μήν άποκλειτη, άλλα και άπιμονα νά άναζητη τη γυναίκα. Μπορει οι περισσότερες έργασίες των καραδίων νά άργουν μεγάλα περιθώρια για τον θηλυκό άνθρωπο. Οι μάργειροι, οι θαλαμηγόλοι, οι τροφοδότες, οι οίκονικοι, οι άσφρωμασται, οι ναυτίλοι: άξιωματοικοι, μέχρι και αύτοι του πλοιάρχου, μιά χρά μπορούν νά παραχωρήσουν το έπαγγελμά τους σε γυναίκες. Καρμίτα άμφιδολις πώς θά τά καταφέρουν, δει και οι ζηνδρες άν δηι και καλύτερα. Δέν άξιώνει τώρα τά ναυτικό έπαγγελμας ήρωϊσμος και άθλητικής ικανότητας. Δέν άξιώνει γερά μπράτσα και τολμηρές άκροβασίες. Εργοτάξιο ήε καταμετασιμά έργασίας παρουσιάζει. Αξιώνει δε λειτουργούς ειδικευμένους και άργατοικούς. Αξιώνει προσεκτικό νοικοκυριό. Ή δε γυναίκα, τό έχει άρκετά άποδειξει, δηι σε κάτια τέτοια, πολύ προπορεύεται: άπο τον άρσενικό συνάθρωπο της.

Στις ήμέρες μας, δηπως τά πάντα μεταβάλλονται και συγχρονίζονται: άπο την έπιστημονική και την τεχνική πρόδο, έται και τό κα-

ράδι πάνει: πάι νά μένη στά συνηθισμένα του πλαίσιου. «Ετοι, είτε θέλουμε είτε δχι, ή γυναίκα θά εισβάλη και σ' αύτο. Θά διεκδικήση και ή γυναίκα τόν διοπορισμό της και στόν άγρο στέο. Τό δέλπουμι, άλλως τε, καθώς εί-πα, σε καράδιαν άλλων σημιατιάν.

Άλλα, έδη έχουμε άκοδιαν «Ανατολή». Ο διέρχορος δεσποτισμός άκοδιαν δεν ξεχάσθηκε. Τά χρέμια, τά καράδια: στά παράθυρα, ο φερετές και ά καθητήρος γυναίκωνίτης, δεν μάς μεταδίδεται με τήν παράδοσης τής ίστοριάς, άλλα άποτελει άνωμηνης τής ίδιας τής δικής μηκι της ζωής. Μεταβάλλονται, λοιπον, τά τέτοια άπο μέρη σε μέρη; Μεσογειακή, άλλως τε και ή προέλευσι μας, τό περιβάλλον μας. Θερινή ή ίδιουσχρασία.

Σάν έναλπιστο θήρακιαν είδαν οι ναυτικοι — ίσως μερικοι άπο τόν ναυτικούς — τήν έμφανης είκοσιπεντάρχονου θηλυκού, μέλους το πληρώματος, στό πλοιο τους. Απροστοίματοι δράστηκαν για τήν έπερχομένη, άνωπρητη θμωτική, κατάστασι.

Δέν άπειστεται: σε λεπτομέρειες ή μαρκόνισσα στήν έξουσιαληγορίαι της. Γέρω άπο άλλας συνηθισμάτης της πλουτίζει τό θέμα της. Τήν άγρανη της για τή θάλασσα, για τά μακρινά τηξείδια, για τήν ποικιλία τόπων, λαδών, θυμίων έκαρδες: τόν καημή της. Ή φορή άρδεύει ο ναυτικούς φοληγάδεις στό σδημα της και κοτής ή άντοποριτος άπολογητής λέγει: έσσε είπε με τήν ώρακι της περιγραφή. Ο ρομαντισμός τον θώρακιν έπαγγέλματος συνεπήρει και κενήν, τή σκέψη, δηπους έγινε άπόρφοι: και πραγματοποίησι: «Ωστε, δικαιολογημένη άποδητα δικαιολογημένη και ή άπογητευοι. Αγιτι για τό θηλυκού θάλασσοπόρο τον παραμυθεού, άντερος τόν Ανατολίτην κάφρο. Λατι τήν φορητής περιπέτεια τόν τροπικού θηλασσών, τον ποιητή Καθεδαία, ά πανικός και τό τακτοδώματα για τήν ζωνα. Μέγας ή κλι-δυνος και φορερό τό χρός πίσω άπο αύτον. Ή κοπέλλα με τά ώρακια αισθήματα και τήν ποιητική έδιστηρασία, μεταβάλλεται: σε γυναίκα και πολυβασικούμενη και πολύπειρη, μέσε σε διάστημα συντομώτατο. «Εκδηλή ή μεταδίδη παρουσιάζεται με τό άπόρθητημά της:

«Δέν θά συνεδούλωσε κακημάνη νά γίνη άσυρματερα, άν δεν νοιώθη ένα άπέραντο κουράγιο, θωτε νά κρατήσῃ τήν άνθρωπος της, δηι: μόνον άκεραιη, άλλα και νά τήν πλουτίση, έμπνεοντάς την και σε άλλους.

«Αναμφισβήτητα, αύτήν τήν άνθρωπια τήν έκρατης τό θηλυκής συνάδελφος. Τό δι: ποσάντες: στά έξιστορημάτα της είναι: ή τρανταχή άποδειξει. Διαφορετικά, ή σιωπή θά ήταν άνωπρησητη. Άλλα μαζι με τήν ώρακι της

νίκη, έκρατης και πολλά άλλα.

Έκρατης τήν άγρανη της για τή θάλασσα. Έκρατης τό ρομαντισμό της άκέραιο για τό διπροσπέλαστος δρίζοντες τόν Όκεανον, για τά συναπαντήματα τών μακρινών λιμνών και για τά μισαπίκα φυλῶν και τόπων. Έκρατης τήν ψυχή της τόν πραγματικόν άνθρωπο της για τή θάλασσας και τών άπειστητων ταξιδιών. Περιγράφει με κάποια λογοτεχνική δεξιοτεχνία τό συναπαντήματα της άλλα και τά συνιασθήματα της, χωρίς ούτε με μιά λέξη: νά προδίδει τά προγράμματά της. Ούτε μιά λέξη άπο μέρη μεριμναίνει θειλία και πιστοπατήματα στήν άρχικη της τήν πορεία. Τό δηλώνει: σταράται:

«Θά συνεχίσω θ, τι άρχισα. Φοδούμαι τόπος ναυτικούς. Όμως ζώντας μαζι τους θα πραγματοποιήσω άλλα μα τά ζωτιά».

Έν πάρη περιπέτειας, ένα είνα τό μεγάλο συμπέρασμα τής ίστοριας αιτήσει. Τό φορύριο παραδίδεται. Τό πλεούμενο μοναστήρι: παραδίδεται και άνοιγεται: τίς πόρτες του στήν γυναίκες. Δειλά, δεικιά, και με πολλή έπιφύλαξη στήν άρχην. «Έτοι γίνεται: πάντα. Ή έπεργεται: κάθε καινοτομική καινοτομία. Και ζωης στής καινοτομίες προσφέρονται θυσίες, θύμιατα και θουμασίες, έται και στήν περιγραφούμενη περίπτωση: θά δεθούν θηλατα. Αντί μέντον, δέν πρόκειται νά πέσω τό κάστρο τών παραδόσεων και τής ζωής της ζωής, πού στην πρωτοπόρους, σάν θά μπορέσουν νά κρατήσουν τήν άνθρωπια τους στήν άναλαμβανομένη περιπέτεια.

Πολλάπτυχη ή νίκη τους. Δέν είναι: τό δι: θά άποδουσον τή διεκδίκηση διοπορισμού για τή γυναίκα και στόν άγρο στέο, άλλα θά μεταφέρουν στό άλλο πλεούμενο τόν πολιτισμό, τήν θηλυκή και θουμασία, έται και στήν περιγραφούμενη περίπτωση: θά δεθούν θηλατα. Αντί μέντον, τον ποιητή Καθεδαία, ά πανικός και τό τακτοδώματα για τήν ζωνα. Μέγας ή κλι-δυνος και φορερό τό χρός πίσω άπο αύτον. Ή κοπέλλα και τά θηλασσούμενη και πολύπειρη, μέσε σε διάστημα συντομώτατο. «Εκδηλή ή μεταδίδη παρουσιάζεται με τό άπόρθητημά της:

«Δέν θά συνεδούλωσε κακημάνη νά γίνη άσυρματερα, άν δεν νοιώθη ένα άπέραντο κουράγιο, θωτε νά κρατήσῃ τήν άνθρωπος της, δηι: μόνον άκεραιη, άλλα και νά τήν πλουτίση, έμπνεοντάς την και σε άλλους. Αναμφισβήτητα, αύτήν τήν άνθρωπια τήν έκρατης τό θηλυκής συνάδελφος. Τό δι: ποσάντες: στά έξιστορημάτα της είναι: ή τρανταχή άποδειξει. Διαφορετικά, ή σιωπή θά ήταν άνωπρησητη. Άλλα μαζι με τήν ώρακι της

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

J. LEETE & SON (Cargo Superintendents) Ltd.

L O N D O N

LONDON E.C. 3

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

STVEDORING & TALLYING K.A.P.

Πλήρες δίκτυον διαταποκριτών εις τούς κυριωτέρους Αιγαίνας

Διευθύνεται προσωπικών ύπο τον "Ελληνος

Κου ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ

Γνωστού διά τήν πλήρη κατάρτισίν του εις τά

Ναυτιλιακό ζητήματα.



BANQUE DE DÉPOTS

RUE DU RHONE 94
CASE RIVE 550
TELEPHONE (022) 25 43 36

1211 GENÈVE 3
SOCIETE ANONYME FONDEE EN 1921

TELEGR.: DEPOSITBANK
TELELEX: 22351
CHEQUES POST. 12-12046



- Έλληνικὸν Τμῆμα ὑπὸ τὴν Διεύθυνσιν τοῦ κ. Γ. Φίλη.
- Γρήγορο, ἄνετο καὶ πλήρης ἔχυπηρέτησις τῶν Ἑλλήνων ναυτιλλομένων.
- Καταθέσεις εἰς Ἐλβετικὰ Φράγκα, εἴτε εἰς Δραχμάς, ἢ εἰς οἰονδόποτε ξένον συνάλλαγμα (Δολλάρια, Λίρες Ἀγγλίας, Γερμανικὰ Μάρκα, Ὁλλανδικὰ Φλωρίνια).
- Ἐκεμύθεια, προστασία καὶ καλὴ διαχείριση τῶν χρημάτων σας.
- Ἄνταποκριταὶ εἰς ὅλον τὸν κόσμον.
- Δάνεια ἢ ἐγγυητικὰ ἐπιστολαὶ δι' ἀγορὰς πλοίων — προεξοφλήσεις ναύλων.
- Πρόθυμος, Ταχεῖα καὶ Συγχρονισμένη ἔχυπηρέτησις.

MARIOΣ Ν. ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΝΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ

Ο ΑΡΚΤΙΚΟΣ

ΤΟ ΕΠΟΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΑΚΤΗΣΕΩΣ ΤΟΥ

Σ. Μ. ΡΑΗ ΠΛΩΤΑΡΧΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ Ε.Α.

Πέρα έδδοιμήκοντα πάντα έτσιν, ένα πρωτόγονον παγκόμβρυχωτικὸν ἀρέθην νὰ ἔγκλωθεισθῇ εἰς τοὺς πολικοὺς πάγους, δποι παρέμενεν εἴπι τρία συνκατὰ ἔτη. Ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου, εἰς τὴν καταλευκὸν πολικὴν μοναξιάν, παρέμενον Ἀμερικανοὶ ἐπιστήμονες διὰ νὰ προδοῦν εἰς ὄμελανογραφικὰς καὶ ματεωρολογικὰς παρατηρήσεις. Μία εἰς τερατίκαν εἰλίκανα ἐπιγείρησες κατακτήσεως τῆς Ἀρκτικῆς Ζώνης διεξήγαγε: ἔτοτε καὶ ὥη σύρισκεται ἐν πληρεῖ ἐξαρτήσει.

Ἡ δροσὴν τοῦ πλανήτου μας εἶναι σήμερον ἡν δηκτὴ ἀκόμη μία πολυσύχναστος περιοχὴ, πάντως μία περιοχὴ δημοτικὰ ὑποδρύχια, τεράστιας δεριώθευσαν καὶ παγκόμβρυστικὰ, ἀκολουθούμενα ἀπὸ αεράρες πλοίων, φθάνοντα διὰ νὰ διαταράξουν τὴν γκλήνην τοῦ πολικοῦ τοπίου.

Ἐκείθεν τοῦ πολικοῦ κύκλου αἱ ἐπιπλέονται: νησίδες τῶν πάγων συγκρατοῦν τοὺς "Σταθμοὺς Ἐργαλία". Ἐκεὶ δημοτὸς ἀλλοτε μόνον αἱ λευκαὶ ἄποιτα ἀπλανήτην, οἱ αἰδίκοι, γιλαδεῖς μῆλια μακράν τῶν ἀνέσεων τοῦ πολιτισμοῦ, συλλέγοντας στοιχεῖα, προδιάνουν εἰς παρατηρήσεις καὶ ἐγκαίνιασκούν μίαν εἰς παγκόμβρυον εἰλίκανα συνεργασίαν, πρὸς δῆμος τῆς ἀνθρωπότητος. Δὲν ἔχουν πάντως παραλειψθῆναι καὶ αἱ σχετικαὶ στρατηγικαὶ μελέται, δεδουλεύοντα δητεὶς ἔκει σύρισκονται: τὰ σύνορα τῶν δύο Κόσμων, τὰ δὲ ραντάρ τοῦ περιήγημου μετανήστηκαντος ἀμύνης ἀνοίθεν τοῦ Ἀρκτικοῦ, ικνοῦν τὰς ἀρευθύνητας δύσμας τῶν.

Ἡ δέρασις πολικὴ περιοχὴ, ἡ Ἀρκτικὴ, εἶναι: μία θαλασσία περιοχὴ εἰς ἔκτασιν περίπου ἵση μὲ τὰς Ἡν., Πολιτείας. Σχεδὸν πλήρως περιβάλλεται ἀπὸ ἔρημων. Τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς ἔηρᾶς ταύτης κατέχει δὲ τάπητα αἰλιών πάγων. Τὸ δοριστέρων σημεῖον ἔηρᾶς εἶναι: τὸ ἀκρωτήριον τῆς Γροιλανδίας Cap Morris Jesup, πέραν τοῦ ὅποιου ἐκτείνεται: ὁ Ἀρκτικὸς Έπεικόν καὶ 380 μίλια βορειότερον τοῦ ὅποιου σύρισκεται ὁ Πόλος. Τὸ μέσον δάσος τοῦ Ἀρκτικοῦ Έπεικοῦ εἶναι: 12.000 πόδες, τὸ δὲ μέγιστον βάθος τούτου δῆλγον ὑπερβούντος τοῦ 16.000 πόδων. Ἀκριθῶς εἰς τὸν Πόλον, τὸ δάσος εἶναι: 14.150 πόδες.

Ἡ διάθλασις εἰς τὰς πολικὰς περιοχὰς καὶ ὁ ιονικὸς τῶν ἀνωτέρων ἀτμοσφαιρικὸν στρομμάτων, δημιουργοῦν δύθαλμαπάτες καὶ παράδοξα ὀπτικὰ φαινόμενα. Αἱ ἀποστάσεις ἐξαπατοῦν καὶ κατὰ κανόνα φαίνονται: πολὺ μικρότερα: τῶν πραγματικῶν. Ἀντικείμενα εἰρηνάσκομενα πολὺ πέραν τοῦ δρίζοντος, ἐμφανίζονται ἀνοίθεν κάτοι, ἔντοτε ἀνεστραμμένα. Ἡ ἀτρόφηρα εἶναι: κατὰ περιόδους τόσους διαυγῆς, διστάσεις φαίνονται: κορυφαῖ δέραν δὲ ἀποστάσεως 150 ἢ καὶ 200 μίλιαν. Αἱ συνθήκαι διαδέσσονται τὸν φρυγανικὸν κομάτων εἰλαῖς: ἄριστοι.

Αἱ ἀντιλήψεις περὶ κατευθύνσεως εἶναι: διάφοροι εἰς τὸ πόλον ἀπὸ δὲ, τοῖς τὸν ὑπόλοιπον πλανήτην μας. Εἰς τὸν Ἀρκτικὸν αἰληνῆς, δλλα: καὶ κατευθύνσεις εἶναι: Νότος, εἰς δὲ τὴν Ἀνταρκτικὴν Βορρᾶς. Οἱ μεσημβρίαι ἐπὶ τοῦ γάρτου δὲν εἶναι: παράλληλοι. Ἡ Ναυσιπλοτα γίνεται παράδοξος. Ἡ μαργνητικὴ διεύθυνση, διέτι: ἡ μαργνητικὴ δελδόν τείνει: νὰ λάθῃ κατακόρυφον θέσειν. Ἡ γηροσκοπικὴ πυξίδα δὲν λειτουργεῖ, οἱ ἀστέρες δὲν μεταβάλλουν δύσος, τὸ ἡμερονύκτιον διακριεῖ δὲν ἔτος, ἡ ὀρόδεσσος ναυτικής διατρέπεται. Οὐδὲ μία ἀπλὴ διάστασις δύναται νὰ χραχθῇ ἐπὶ τοῦ γάρτου ὡς εδθεῖται. Τὰς μαρκάς πολικὰς νότικας δὲν ἐπικρατεῖ βαθὺ σύρτος. Ἡ παναέλγων δύσθιται ἀρκετά ἀπὸ τοῦ δρίζοντος καὶ τὸ Βόρειον Σέλας σίρπεται τὰς ὄνταρδες ἀνταυγε-

τὸ κύριον σκέλος τῆς δόδοις ταῦτης συνέδει: τὸ Μούρμανον μὲ τὸν Κόλπον Providenija καὶ ἔχει μήκος 3.400 μίλια. Ἡ ἀπόστασις μεταξὺ τῶν ἀνωτέρων τόπων, διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, εἶναι: 15.735 μίλια. Εἶναι προφανῆς συνεπός ἡ τερατίκα σικονομικὴ σημασία, τὴν δηποίαν ἔχει διὰ τὴν Ρωσίαν κυρίως, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν Κίναν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὰ ναυτικὰ κράτη, ἡ ἐν λόγῳ θαλασσία δέδει.

Τοῦτο δεσμίον, καθὼς καὶ τὴν γενικωτέραν στρατηγικὴν καὶ σικονομικὴν σημασίαν τῶν ἀρκτικῶν περιοχῶν, καλλιεῖ παντὸς ἀλλού γνωρίζουν οἱ Ρώσοι: καὶ ὡς εἶναι φυσικὸν δὲν ἔμεναν μὲ ἀργάς κείρας. Ἀπεναντίας, τὰς ἐκίνησιν μὲ δουλιότερην καὶ δειπτεγίνειν. Τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1916 εἶς μίαν διακοίνων των, διεκήρυξαν δὲτι, θεωροῦν ρωσικὸν ἔδαφος πάσχον ἀνακαλύψθεισαν ἡ ἀνακαλυψθεμένην περιοχὴν Ἑγράς, ἡ δηποία οὐδὲ εὑρίσκεται: μεταξὺ Πόλου καὶ τῶν ρωσικῶν ἀρκτικῶν ἀκτῶν. Ἐκτοτε ἐκινήθησαν δραστηρίες δισταὶ ἡ διακοίνωσις των νὰ λάθῃ οἰστακῶν περιεχόμενον.

Τὸ 1921 δὲ Κεντάρδης ἀπεπειράθη νὰ ἀποκήσῃ διὰ Καναδὸν Ἐσκιμώων τὴν ἔρημον νῆσον Wrangel, ἐκτάσεως 2.000 τετραγωνικῶν μιλίων. Ὁλίγους μῆνας ἀργότερον λόγῳ τῶν σκληροτάτων συνθηκῶν διαβιώσας, οὐδεὶς τούτον ἔχει καὶ νέα ἀπόπειρα ἐκ μέρους τῶν Καναδῶν ἔγενετο τὸ 1923. Τὸ 1924 ἐπισήμως δὲ Καναδῆς διεξεδίκησε τὴν κυριαρχίαν τῆς νῆσου. Οι Ρώσοι ἐντέρασκαν ζωηρότατα καὶ διεκήρυξαν δὲτι: ἡ ταυρικὴ διακοίνων τοῦ 1916 παρακέμενα: ἀπολέλωτος ισχυρά. Παραλλήλως, ἀπέστασε παγκόμβρυστικόν, τὸ δηποτὸν ἔξεκανόντος τὴν διαφιλοκοινουμένην νῆσον Wrangel καὶ όψιμος τὴν ρωσικὴν σημασίαν.

Τὸ 1926 ἡ Μόσχα διετόπως νέαν διακήρυξεν κυριαρχίας τῶν δορείων τῶν ρωσικῶν ἀκτῶν πολικῶν περιοχῶν. Εἰδικότερον τῶν περιοχῶν αἵτινες περιβάλλονται ἀπὸ τοὺς μεσομβρινοὺς 32° 04' 36'' Αν. — 168° 49' 36'' Δυτ. καὶ τὰς ρωσικὰς ἀρκτικὰς ἀκτὰς. Αἱ νῆσοι Franz Josef, ἀνήκουσαι εἰς τὴν Αδστρίαν, περιήλθαν ἀθερόδειον ὑπὸ τὴν ρωσικὴν κυριαρχίαν, ἡ δορειστέρα δὲ νῆσος τοῦ Ἀρκτικοῦ Rudolf, ἀποτελεῖ σήμερον ἀκρογωνιαῖς τοῦ Λίθου τῆς ασθετικῆς ἀμύνης. Τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1925, οἱ Ρώσοι διετόπωσαν νέαν

αἱ του εἰς τοὺς φωτοφορίζοντας πάγους.

Δὲν ἡτο δυνατὸν οἱ ἀρχαῖοι πρόγονοι μικρὰ μὲν ἔχον ἀγοραληῆ μὲ τὸν Πόλον δὲν καὶ ἔσπειρην ἔδειν εἶχον περὶ τῆς περιοχῆς ταῦτης καὶ οἱ μὲν σφοδροὶ ἐπίστευον δὲτι πρόκειται: περὶ περιοχῆς δηπου ἐπικλείειται κιδώνιον φύγος, οἱ δὲ λοιποὶ ἐφαντάζοντο δὲτι: ἔκει κατάκοινον οἱ εὐδαιμονίες Ἐπερθρίστοι, διάγοντες προνομούχον δῖον.

Οἱ Βίκιγκοι εἶχον ἐπισκεφθῆνται πολλάς περιοχὲς τῆς ἀρκτικῆς ζώνης, δηποτὸς ἀλλωτεσταὶ καὶ τὴν Ἀμερικὴν, αἰδίνας πρὸ τοῦ Κολομβίου. Οἱ Βίκιγκοι ἀτέηφ "Ερικσον, ἀτρόμητος θαλασσοπόλεως πειρατῆς, ληστῆς καὶ ἔξερευνητῆς προγρήθη κατὰ 500 ἔτη τοῦ Τζέν Κάμποτ, δηποτὸς τὸ 1500 ἐνεκκινήσας τὴν πραγματικὴν ιστορίαν ἀνακαλύψθειν καὶ κατακτήσεως τῶν περιοχῶν τοῦ Βορείου Πόλου. Εἰς τὸν ίδιον τούτον τούτον τούτον. Σεβαστίκουν, δρειλεῖται: δη πρώτη προσπάθεια καὶ εἰναρέσσειν τοῦ θαλασσίας δῆδος, δηηγούσσεις εἰς τὴν Κίναν, μέσω τῶν ἀρκτικῶν περιοχῶν. Τότε δη τολμηρὰ προσπάθεια τοῦ Σεβαστίκουν Κάμποτ δὲν ὑπῆρχεν ἐπιτυχῆς δηποτὸς καὶ δη ἡ προσπάθεια πολλῶν μεταγενεστέρων θαλασσοπόλεων καὶ ἔξερευνητῶν.

Σήμερον τὰ πλοῖα νήπιορούν νὰ ταξιδεύσουν ἀπὸ τὸ Μούρμανον μέχρι τοῦ Βλαδιμερού, ἀκολουθούμενα τὴν Ἀρκτικὴν Θαλασσίαν "Οδόν.



ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ Ε.Α.
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 1958

διακοίνωσιν, διὰ τῆς ὁποίας διεκόπησαν δια
θερούμνων ὡς χωρικά των οἰκιών τάς δυοτέρως
τῶν ρωσικῶν ἀκτῶν εὐρισκομένας θαλάσσας.
Η τοιαύτη διακοίνωσις, δὲν καὶ ἀντίθετος
πρὸς τὸ Διεθνὲς Δίκαιον, ισχύει καὶ ἐφαρμό-
ζεται πιστὸς ἀπὸ τοὺς Ρώσους.

Είναι χαρακτηριστικὸν τὸ ἐπεισόδιον, τὸ ὄ-
ποιον ἔδηγμασιν γῆθη μεταξὺ Ρωσίας καὶ Η.Π.
Α. τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1967 ἐξ αἰτίας τῆς
τοιαύτης ρωσικῆς στάσεως. Δύο ἀμερικανικὰ
πλαγιοθραυστικά, τὸ Edisto καὶ τὸ Eastwind ἀ-
πεκτείνουτο νὰ ἐπιτύχουν τὸν πρῶτον ἐν τῇ Ι-
στορίᾳ πλήρη περίπλου τοῦ Ἀρκτικοῦ παγο-
στράματος. Η προσποτὴ ἦτο νὰ πλεύσουν
πρὸς ἀνατολὰς μεταξὺ τοῦ παγοστράματος ἀφ'
ἐνδές καὶ τῶν δυοτέρων ἀκτῶν τῆς Ἀλάσκας,
τοῦ Καναδᾶ, τῆς Γροιλανδίας καὶ τῆς Σιβη-
ρίας ἀφ' ἑτέρου, τέλος δὲ νὰ ἐπανέλθουν εἰς
Ἀλάσκαν. Τὸ ἱστορικὸν τοῦτο ταξιδίον διως
ἀνεποπη, δικαὶον εἰς τὸν ἀπηγόρευσαν τὸν πλοῦν
εἰς τὰ κατὰ τῶν ισχυρούσιν τῶν, χωρικὰ οἰκι-
τά των. Η ἀπηγόρευσις ἀφέρει εἰδίκωτερον
τὴν στάσιν τῶν στενῶν Vilkitsky, τὰ δυοῖς
συνδέσοντα δύο χωριστικάθεα ἀποκάρισμα της Αλά-
σκας, τὴν Καρική Θάλασσαν μὲν τὴν Θάλασσαν
Λάπτεφ καὶ γηρτίουν τὸ δυοτέριαν αἰγαρικὸν
ἀκρωτήριον Chelynskij ἀπὸ τὰς νήσους Sever-
naya Zemlya. Τὸ φύγον εἶναι ἀφρότονος εἰς
τὰς θαλάσσας τάκτας καὶ πολικὰ δια-
δέχονται τὰς πυκνοτάτας δομῆχας. Τὰ ἀνωτέ-
ρα στενά, ἔχουν ἀλλάχιστον εἴρος 22 μιλῶν,
ἐπειδὴ δὲ η ζῶνη τῶν ρωσικῶν χωρικῶν οἰκι-
τῶν ἔχει πλάτος 12 μιλῶν διλούλητον τὸ στε-
νόν καλύπτεται ἀπὸ τὰ ρωσικὰ χωρικὰ οἰκιά.

"Αν καὶ ἀνευ θυσίαν ἀπειτήθησαν ἀπὸ τοὺς

Ρώσους καὶ ὡς ἵνω ἀρκτικαὶ περιοχαὶ, πολλὰς
θυσίας ἀποτελεῖ ἡ διατήρησις καὶ ἀξιοποίησις
τῶν. Οἱ ἀριθμὸς τῶν Ρώσων «ἔθελοντων» οἱ
ὁποῖοι ἀπέθανον καὶ ἀποθνήσκουν χάριν τῆς ἀ-
ναπτύξεως τῶν εἰναι ἀνυπολόγιστος. "Ανοι τῶν
ἐκατόντων παρακτίων ἀρκτικῶν σταθμῶν διατη-
ροῦν σύμμερον εἰς Ρώσοι. Οἱ ἐν λόγῳ σταθμοί,
ἔξηπρατον τὰ ναυπιλούσαντα σκάφη καὶ προ-
βατίνουν εἰς μεταρρολογικάς καὶ ὀκεανογραφι-
κὰς παρατηρήσεις καὶ μελέτας.

Πλέοντα διὰ τοῦ Ἀρκτικοῦ τὰ ρωσικὰ πλοῖα,
συνέδουν διὰ συντόμου ὅδος τὴν Εδρωπατίκην μὲν
τὴν Ἀνατολικὴν Ρωσίαν, εὐρισκόμενα ἀποκλι-
τοῦντας σχεδὸν ἐντὸς τῶν ρωσικῶν χωρικῶν οἰ-
κιῶν. Η αὐτὴ ὅδος ἔχεισφαλλεῖται δυνατότητα
ταχείας μεταφορᾶς ναυτικῶν δυνάμεων ἐκ τοῦ
Ειρηνικοῦ εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν καὶ ὀντιστρό-
φος.

Κατὰ μέν, πάντως, εἰρωνεικὴν σύμπτωσιν,
ἡ ἐν λόγῳ θαλάσσαις ὅδος, τὴν ὁποίαν τόσον
μαργούθιον νὰ ἀναπτύξουν εἰς Ρώσους, ἔχρησιο-
ποτήν θὰ πράτην φορέν στρατηγικῆς εἰς δά-
ρος τῶν. Τοῦτο συνέδη, διατὰ τὸ γερμανικὸν ἐ-
πιδρωματικὸν Komet, μεταγριψισμένον εἰς ἀθόνο
φορτηγόν, διέπλευσε τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1941
τὸν Ἀρκτικὸν, παραπλέον τὰς Σιβηρικὰς ἀ-
κτὰς μὲν τὴν δοικήσιν καὶ τὰς εὐλογίας τῶν
Ρώσων, συμμάχων τότε τῶν Γερμανῶν. "Οταν
μετ', μετ' ἀλλίγον ἡ ἀγάρδητος ρωσο - γερμα-
νικὴ συμμαχία μετατράπη εἰς θανάτουν ἔχθρο-
τητα, τὸ ἀθόνον φορτηγόν Komet μετατράπη
εἰς ἐπικινδύνουν ἐπιδρομέα.

Σημφόνων πρὸς ἀμερικανικὰς πηγάς, οἱ Ρώ-
σοι διεκτήροις σύμμεροι ήμοιοι ἐκτομημένοι
στρατιώτας δορσίος τοῦ ἀρκτικοῦ κάκλου, 50
ἄστροδρυμα, 1.000 ἀστροπλάνα καὶ 100 περί-
πον πολεμικὰ σκάφη. Χερσαῖαι ὅδοι ἀνεφοδιά-
σμοι τῆς δυνάμεως ταῦτης δὲν ὑφίστανται, αἱ
ὲ διεροπορικὴ μεταφοραὶ εἶναι ἀδύνατον νὰ
ἐπαρκέσουν. "Ανευ συνεπῶς δυνατότητος διὰ
θαλάσσης ἀναφοδιάσμοις ἡ διατήρησις τῆς δυνά-
μεως ταῦτης, εἶναι ἀδύνατος.

Πέσουν καὶ ὡς ἵνω ἀρκτικαὶ περιοχαὶ, πολλὰς
θυσίας ἀποτελεῖ ἡ διατήρησις καὶ ἀξιοποίησις
τῶν. Μετά τὸ κλείσιμον τῆς διώρυγος
τοῦ Σουεζ καὶ θαλάσσαις ὅδοι μεταξὺ Εδρωπατί-
κης καὶ "Ανατολῆς εἰναι οὐσιαστικῶς ἀνι-
περιτο, δεδομένου διὰ τὸν ἀκρωτηρίου Νέρον ἡ Καλής Ἐλπίδος πλόες εἶναι ἔξικρετ-
ικῆς μηκοῦ. Άλλα καὶ ἔνα ποτὲ ἡ διώρυγες τοῦ
Σουεζ ἀποδεδομένη εἰς τὴν ναυπιλούσιν, ἡ ἀρκτικὴ
ὅδος οὐ εἶναι οὐσιωδῶς οἰκονομικέρέα.

Τὸ ἐμπόριον τὸ διάλεγχει ὁ μεταφορέας, ἐάν
ει διὰ τοῦ Ἀρκτικοῦ Ρωσίαν, εὐρισκόμενα ἀποκλι-
τοῦντας συνθήκας ἀσφαλοῦς ἀφ' ἐνδές πλοῦ καὶ ἀ-
ποκλειστικῆς ἀφ' ἑτέρου χρησιμοποίησης τῆς
ἀρκτικῆς θαλασσίας ὅδος. Ήδη ἔχουν σημειώσει:
μίαν ἀνυποριστούντας ἐπιπτώσεων καὶ παρενερ-
γισμούν οἰκονομικήν ἐπιτυχίαν καὶ εἰς παγκό-
σμον κλίμακα οἰκονομικήν διείσδουσιν. Δέσον γά-
ρ σημειώθη ὅτι ἐάν τὰ φιλόδοξα ρωσικὰ σχέδια
ἐν σύζεσται μὲν τὴν ναυτιλίαν ἐπιτύχουν, οὗτοι
τὸ 1980 οὐ διαθέτουν στόλον ἐμπορικῶν πλοίων
20.000.000 τόνων καὶ ὅ στόλος οὗτος θὰ
διεκάπτῃ μίαν μικραδικὴν «Διώρυγα», τὴν Ἀρ-
κτικὴν θαλάσσαν ὅδον. Σύγχρονος, οἰκονομι-
κός εἰς τὴν κίνησιν του, ἐπιγράμματος μὲν
ικανὴ πληρώματα, τὰ δηποτα δὲν διανοοῦνται: νὰ
προσθάλλουν ἀπαιτήσεις, ὃ στόλος οὗτος θὰ
ἀπειλήσῃ, πιθανότατα σοβαρῆς, τὴν ναυτιλίαν
τῶν λαοῦν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν
καὶ θὰ ἀποράσῃ τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον καὶ
τὸν οἰκονομίαν.

"Η ἀνθρωπότητη, ἐπὶ ἔτη ἀφοβεῖτο, μήπως ὁ
φυγός πόλεμος μετατραπῇ εἰς θερμόν. "Ηδη,
μετατρέπεται ἀλλαγήθεις εἰς θύρων. "Η ἀρκτι-
κὴ θαλάσσαις ὅδος, ἡ συνέδουσα τοὺς δύο με-
γάλους οἰκισμούς, τὸν Ειρηνικὸν καὶ τὸν Ἀ-
τλαντικὸν, θὰ διαδραματίσῃ οὐσιώδη ρόλον εἰς
τὸν πόλαιον τούτον, ἀξίεται συνεπῶς νὰ ἐπαν-
έλθουμεν περὶ καθῆς καὶ τοῦ Ἀρκτικοῦ γενι-
κότερον.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Μ. ΡΑΝΗΣ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΤΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 424.222 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΗΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ.
ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,
ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Ζητήματα τινὰ ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ

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

'Ο Α.Ν. 373/1968 ἐπέφερε τροποποίησεις των εἰς τὸν Ποινικὸν καὶ τὸν Πειθαρχικὸν Κώδικα Ε.Ν. Καινοτομία ἀξίας προσοχῆς υπῆρξεν ἡ διά τοῦ ἄρθρου 22 αὐτῶν καθιερώθεισα μετατροπή τῆς πειθαρχικῆς ποινῆς εἰς χρηματικήν, ἐπὶ προσωρινῆς στερήσεως μέχρις 6 μηνῶν.

Καθ' ἡμᾶς τὸ ποσὸν τῆς μετατροπῆς, διά τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. ἀποτελεῖ πόρον τοῦ Ν.Α.Τ., εἶναι ἀνεπαρκές διά τὸν πειθαρχικὸν κολασμὸν τοῦ ναυτικοῦ καὶ δέοντος ὅπως αὐξηθῇ.

Ἄξιοπρόσθετος ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ ἐφοπλισμοῦ υπῆρξεν ἡ ὑπὸ τῆς παρ. 1ε τοῦ ἄρθρου 26 τοῦ Α.Ν. 373/1968 κατάργησης τῆς παρ. 5 τοῦ ἄρθρου 16 τοῦ Ν. 3170/55 «περὶ Ν.Α.Τ.» καθ' ἥν «Πλόρος τοῦ Ν.Α.Τ. εἶναι τὸ ημιτού τῆς καθυστερουμένης μισθωδοσίας τῶν διὰ λιποταξίαν τιμωρουμένων ποινικῶν ἡ πειθαρχικῶν ναυτικῶν».

Κατ' ἄρθρον 18 παρ. 2 τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. επιμαρτεῖται διὰ φυλακίσεως μέχρις 65 μηνῶν καὶ χρηματικῆς ποινῆς μέχρι 2.000 δρχ. ὁ πλοιορχὸς διστὶς κατὰ τὸν κατάπλουν τοῦ πλοίου, διά την λιμενικὴν ἡ προξενικὴ 'Ἀρχή, παρέλειπε νὰ μηνύῃ τὸν ὑπαίτιον παραβάσεως τῶν ἄρθρων 12 - 16 τοῦ παρόντος κώδικος καὶ νὰ παραβάσῃ εἰς τὴν ίδιαν 'Ἀρχὴν τὰ ναυτικὰ φυλάδια, τὰ διπλώματα Ικανότητος ἀδείας καὶ πυχία εἰδικότητος, τὰ βιδλία πιοτήτους ὡς καὶ τὴν καθυστερούσαν μισθωδοσίαν αὐτῶν».

Τὸ ἄρθρον τούτο ἔξακολουθεῖ νὰ ισχύῃ, ἐνῷ δέοι νὰ εἴχε καταργηθῆ.

Καὶ ἐρωτάται: Εἰς ποιὸν θ' ἀνήκη πλέον ἡ κατατεθησομένη μισθωδοσία, ἀφοῦ ὁ νομοθέτης δὲν κατηργήσειν, ὡς δέοι, τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ πλοιάρχου πρὸς κατάθεσίν της;

"Ινα διῳχή ἀπάντησις, θ' ἀνατρέξωμεν εἰς τὰς σχετικὰς διατάξεις τοῦ Αστικοῦ Κώδικος.

Κατ' ἄρθρον 451 τοῦ Α.Κ. «δὲν χωρεῖ συμψηφισμὸς καὶ ἀπαίτησεως ἀκατασχέτους». Καὶ ὡς γνωστὸν οἱ μισθοὶ δὲν κατάσχονται.

Τὸ ἄρθρον δημοσ. 664 τοῦ Α.Κ. ἀναφέρει τὰ ἔξι: «Ο' μισθωτής (ἐν προκειμένῳ ὁ πλοιοκτήτης) δὲν δύναται νὰ συμψηφίσῃ ὁ φειλόμενον μισθὸν πρὸς ἀπαίτησιν τοῦ κατά τοῦ μισθωτοῦ, ἐφ' ὅσον μισθὸς ὅμοιος εἶναι ἀπολύτως ἀναγκαῖος εἰς διατροφὴν τοῦ ἐκμισθωτοῦ καὶ τῆς οἰκογενείας αὐτοῦ. 'Η ἀπαγόρευσις αὐτῆς δὲν ισχύει ἐπὶ συμψηφισμοῦ πρὸς ἀπαίτησιν, ἥν ἔχει ὁ μισθωτὴς ἐνεκα ζημιας προξενεῖσθαι ὑπὸ τῶν ἐκμισθωτοῦ δολίων ἐν τῇ ἀπελεύθερεσσι τῆς συμβάσεως ἐργασίας. 'Ο μισθὸς ἐφ' ὅσον δὲν ὑπόκειται εἰς συμψηφισμὸν εἶναι καὶ ἀκατάσχετος».

Εἶναι προφανές διτὶς ζημιοὶ δολίων τὸν πλοιοκτήτην ὁ ναυτικὸς ὁ λιποταξικὸς ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, δι' δὲ καὶ τὸ ἄρθρον 15 τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. προβλέπει ποινὴν φυλακίσεως μέχρις ἔνος ἑτούς διὰ τὸν λιποτάκτην.

Κατ' ἀκολουθίαν τούτου νομίμως ὁ πλοιοκτήτης ἀντιτάσσει εἰς συμψηφισμὸν τὰς ἀπαίτησεις του ἐκ ζημιῶν, ἀς ὑπέστη ἐκ τῆς λιποταξίας τοῦ ναυτικοῦ (ἔξοδα παλινοποίησεώς του ὑπὸ τῶν μεταναστευτικῶν ἀρχῶν, ἔξοδα ἀποστολῆς ἀντικαταστάτου κλπ.). 'Εφ' ὅσον δημοσ. τὸ ποσὸν τῆς μισθωδοσίας

διὰ τοὺς κάτωθι λόγους:

Κατ' ἄρθρον 7 τοῦ Π. καὶ Π.Κ.Ε.Ν. «Ἐργάτης Θαλάσσης κεκτημένος ἡ μὴ διπλωματικότητος ἡ πτυχίου εἰδικότητος δύναται ἀνεργοτήτως τῆς υπάρχειας ἡ μὴ λόγου ποινικῆς διωξεως ἡ καὶ ἔτερας πειθαρχικῆς τοιαύτης, νὰ στερηθῇ λόγω πειθαρχικῆς ποινῆς τοῦ εἰδικοῦ ἀξιώματος ἡ δικαιωματος, διπλωματος ἡ πτυχίου δικαιωμάτος τῆς ἀσκήσεως τοῦ Ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος είτε καὶ ἀμφοτέρων προσωρινῶν ἡ ὄριστικῶς». 'Ως εἶναι διατυπωμένη ἡ διάταξις λόγω πειθαρχικῆς ποινῆς δύναται νὰ στερηθῇ τοῦ δικαιωμάτος, διπλωματος ἡ πτυχίου δικαιωμάτος ἡ ἀσκήσης ἐν τῷ 'Ἐμπορικῷ Ναυτικῷ είτε νὰ στερηθῇ ἐν γένει τοῦ δικαιωμάτος τῆς ἀσκήσεως τοῦ Ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος είτε καὶ ἀμφοτέρων προσωρινῶν ἡ ὄριστικῶς». 'Ως εἶναι διατυπωμένη ἡ διάταξις λόγω πειθαρχικῆς ποινῆς δύναται νὰ στερηθῇ τοῦ δικαιωμάτος, διπλωματος ἡ πτυχίου δικαιωμάτος ἡ ἀσκήσης ἐν τῷ 'Ἐμπορικῷ Ναυτικῷ, είτε τοῦ δικαιωμάτος ἡ ἀσκήσης τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ὁ ἐργάτης θαλάσσης. Είναι ὅμως προσφέρεις ὅτι ὁ ναυτικός διστὶς κατέστη συντάξιούχος δέοντας εἶναι πλέον ἐργάτης θαλάσσης, ἀφοῦ μάλιστα κατ' ἄρθρον 53 τοῦ Νόμου 3170/55, «ναυτικὸς τυγχάνων παροχῆς ἐκ τοῦ Ν.Α.Τ. δὲν δύναται νὰ ἐπαναλάβῃ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἔξαιρεσι τῆς περιπτώσεως καθ' ἥν ἡ σύνταξις ἡ ἐφ' ἀπαξιμώσιας ἀπενεμήθη λόγω ἀνικανότητος ἀποδραμάτους μεταγενεστέρως».

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω λεκτέα καὶ τὰ ἀκόλουθα: 'Εφ' δύσον ὁ ναυτικός κατέστη συντάξιούχος, ἡ ἀπόφασις τοῦ 'Ανακριτικοῦ Συμβουλίου στερεῖται ἐφεξῆς ἐκτελεστότηος, καθισταται ἀνενεργός καὶ ἀνευ δικαιειμένου καὶ συνεπώς ἀπαραδέκτως θά προχωρήσῃ ἡ περαιτέρω διαδικασία.

Παρεφερής διάταξις ὑφίσταται εἰς τὸ Δημοσιεύτα Μηλικόν Κώδικα (ἄρθρ. 140 παρ. 1 τοῦ Ν. 1811/1951 καθ' ἥν, «ὁ παύσας ἐξ οἰουδήποτε λόγου νὰ είναι υπάλληλος δὲν διώκεται πειθαρχικῶς, ἡ τυχὸν ὅμως ἀρχαιμένη πειθαρχικὴ δίκη συνεχίζεται καὶ μετά τὴν λύσιν τῆς ὑπαλληλικῆς σχέσεως, ἔξαιρουμένης τῆς περιπτώσεως τοῦ θανάτου»).

'Άλλα περὶ αὐτοῦ καὶ ἀλλων τινῶν θά συνεχίσωμεν.

ΝΙΚΟΣ ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑΣ
Δικηγόρος

Γ. Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ

Α.Ε. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

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

● ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

- ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΩΜΕΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ Η ΠΩΛΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 475.227, 412.433.

● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

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

● ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

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

● ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

- ΑΝΑΛΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ.

● ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

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

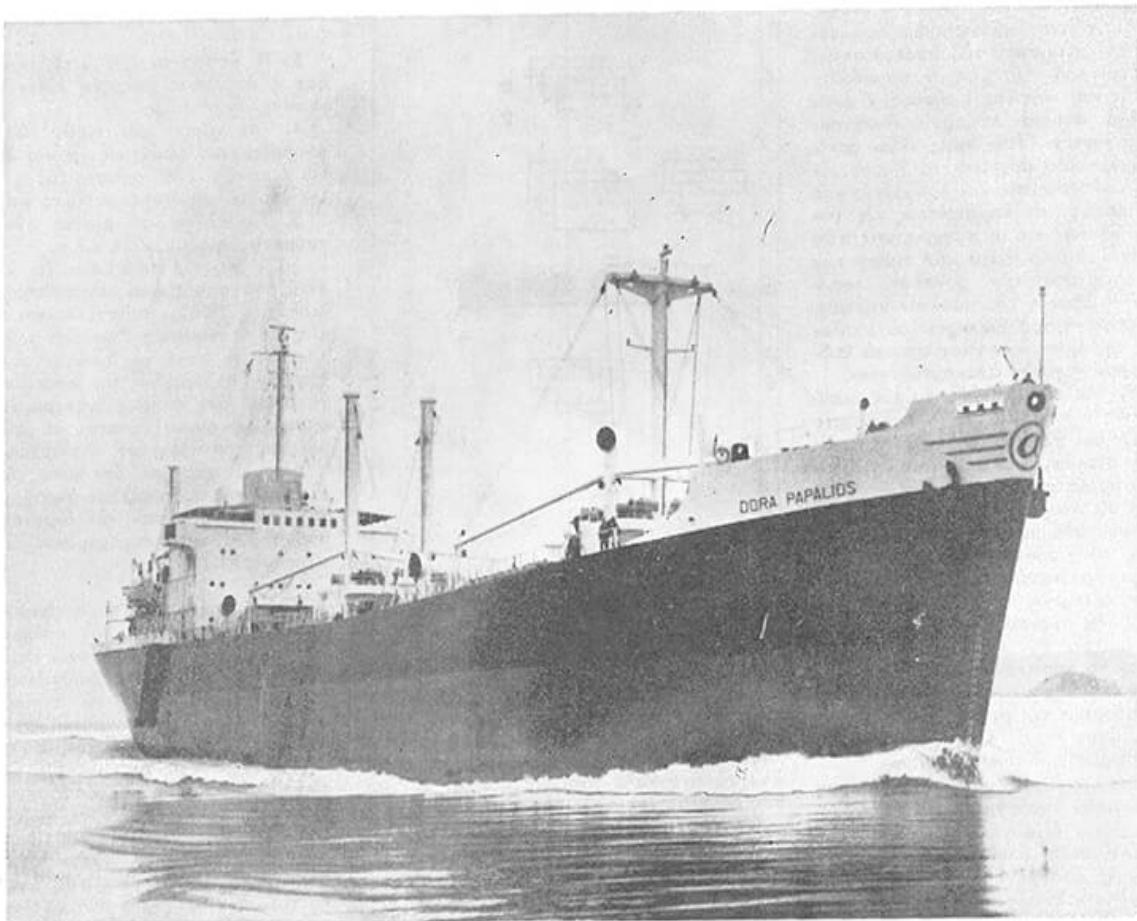
HELLENIC



SHIPYARDS Co.

SKARAMANGA YARD - PIRAEUS GREECE

MACHINERY & HULL REPAIRS - SURVEYS - DRYDOCKING - CONSTRUCTION OF VESSELS OF ALL TYPES UP TO 650 FT. IN LENGTH AND 32,000 DWT. - INDUSTRIAL WORKS - FLOATING DOCKS FOR SHIPS UP TO 37,000, 60,000 AND 72,000 DWT. - 240,000 DWT GRAVING DOCK TO OPERATE IN EARLY 1970.



The "Dora Papalios" leaving Skaramanga Yard on her maiden voyage after successful sea trials. She is one of eleven SD 14's for which firm orders had been received by Hellenic Shipyards by early March 1969. By June 1969, Skaramanga Yard will be ready to execute orders for 30,000-ton bulk carriers as well.

OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD

ATHENS, GREECE: Hellenic Shipyards Co. 4, Acadimias St. - Tel. 611.142 - Telex: 215123 HSYA GR & 215372 HSYA GR - Cables: SHIPYARD, ATHENS. ➤**SKARAMANGA YARD:** Tel. 8 073.471, 8.073.351, 8.073.610 - Telex: 215293 HSYS GR, 215396 HSYS GR & 215567 HSYS GR - Cables: SHIPYARD, ATHENS. ➤**U.K. AGENTS:** Hellenic Shipyards (London) Ltd. 41/43 Park Street, London W. 1 - Tel. 01-629 8400 - Telex: 28561/2 - Cables: SHIPNIAR, LONDON.

U.S. AGENTS: Transoceanic Marine Inc. 39 East 51st Street, New York, N.Y. 10022 - Tel. MU 8-7070 - Telex: 224042 - Cables: TROCEANIC, NEW YORK.

ΣΤΑΘΕΡΑ Η ΑΝΟΔΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ

Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ 1968

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

Η σύντομος ανασκόπησις της δραστηριότητος της Ολυμπιακής Αεροπορίας κατά το 1968, την όποιαν κατωτέρω δημοσιεύμενη, περιλαμβάνει μόνον μερικά χαρακτηριστικά στοιχεία τών νέων επίπεδων της έταιρισας κατά το παρελθόν έτος.

Τα στατιστικά στοιχεία, αι νέαι γραμματίαι και ό εμπλουτισμός του έξοπλισμού της Έταιρισας δίδουν μόνον μίαν εικόνα της συνεχούς προσποθείας προσδού και έξελίξεως, την όποιαν ή Ολυμπιακή Αεροπορία έθεσεν ός βάσιν τών σκοπών της άπο της ίδρυσεώς της και έπεδιώξεις καθ' δόλον το διάστημα τών δώδεκα έτών της λειτουργίας της.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ: Η Ολυμπιακή Αεροπορία έσπειρε και πάλιν κατά το παρελθόν έτος αυξήσιν της έμπορικης κίνησης, τόσον εις την μεταφοράν τών έπιβατων, όσον και τών έμπορευμάτων και ταχιδρομίουν.

Τό σύνολον τών μετακινηθέντων έπιβατών, κατά το 1968, άνερχεται εις 1.264.499, έκ τών όποιων 812.380 εις τάς γραμμάς έσωτερικού και 452.119 εις τάς γραμμάς έξωτερού, ό δε άριθμός τών συνολικών χιλιομετρικών - έπιβατών ανήλθεν εις 1.286.660.000. Κατά το αύτό δωδεκάμηνον μετεφέρθησαν 13.872 τόνοιν έμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένου και υπερβάλλοντος βάρους άποσκευών, και 1.721 τόνοιν ταχιδρομίουν. Ένων οι γενικοί διαθέσιμοι χιλιομετρικοί - τόνοιν ανήλθεν εις 256.059.000, ή κάλυψις ηγήθη κατά 1.5, ήτοι 54.5%.

Νέαι: Γραμματίαι: «Έκ τών πλέον σημαντικών γεγονότων διά την Ολυμπιακήν κατά το 1968 ύπηρξεν ή έγκαινίσιας της νέας δημιερωτικής γραμμής Νοτίου Αφρικής, μέ δύο άπ' εύθειας δρομολόγια έδδομαδίσιων έξ Αθηνῶν πρός Ναϊρόμπτη, Κένυα, και Γιοχάνεσμπουργκ, Ν. Αφρική. Τά έγκαινια της νέας γραμμής έγιναν την 31ην Οκτωβρίου 1968, ή δε έναρξις τών πτήσεων πρός Νότιον Αφρικήν έσπημανεν έν άκομη άρροστημον εις την άνάπτυξιν της έταιρισας. Άλλαι νέαι γραμματίαι προσθεθείσαι κατά το 1968 εις τὸ διεθνές δίκτυον της Ολυμπιακής Αεροπορίας είναι ή κατ' εύθειαν σύνθεσις μεταξύ Λονδίνου - Ρόδου, Ρόδου - Λευκωσίας, και δρομολόγιον διαφρείας 50' μεταξύ Βηρυττού και Λευκωσίας. Επίσης καθερώθη γραμμή Θεσσαλονίκης - Φραγκούρης διαρκούντος τοῦ θέρους, και Θεσσαλονίκης - Ζυρίχης - Φραγκούρης - Αμστερνταμ κατά τὸν χειμώνα. Διὰ πρώτην φοράν ή συμπρωτεύουσα συνεδέονταί άπ' εύθειας μετά το διεθνούς δίκτυου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, άποτελούσα σύτω κόρμων μεταξύ τοῦ ζωτικού αύτού σημείου της Β. Ελλάδος και τών Εύρωπατικῶν πόλεων.

Αι υπερατλαντικαὶ πτήσεις ηγήθησαν άπο 10 εις 12 έδδομαδίσιων πρός άμφοτέρας τάς κατευθύνσεις, έκ τών όποιων 5 άνευ ένδιαμέσου σταθμού μεταξύ Αθηνῶν και Νέας Υόρκης, 5 μέσω Ρώμης και Παρισίων και 2 μέσω Ρώμης.

Έντός της Ελλάδος, προσετέθη άπο 15 Μαΐου 1968, ένας νέος προορισμός, δύ Πύργος (Ανδραβίδα) έπι τῆς ΒΔ άκτης τῆς Πελοποννήσου, με 3 πτήσεις έδδομαδίσιων δι' αέροσκαφών τύπου DC-6B έξ Αθηνῶν και 3 έξ Ανδραβίδος. Ή έναρξις τών γραμμῶν δι' έλικοπτέρων, αι όποιαι καθερώθησαν κατά την περιστινή θερινή περίοδον και έξυπηρετούν μερικά άπο τὰ ώραιάτερα νησιά

τῆς Ελλάδος, ήτο μία θετική συμβολή εις τὴν άνάπτυξιν τοῦ έσωτερικοῦ δικτύου και τὴν προσθήσιν τοῦ τουρισμοῦ εις τὴν χώραν μας. Έγκατεστάθησαν έλικοδρόμια, και κτίρια έξυπηρετήσεως τῶν έπιβατῶν και κατεβλήθη πάσα προσάθεια σύτως ὅπετε νά άρχισῃ η λειτουργία τῶν έλικοπτέρων άπο 15 Ιουλίου, αι πτήσεις δὲ έλειπον γρηγοραν μέχρι τῆς 15 Οκτωβρίου. Τά δρομολόγια περιελάμβανον τὰς νήσους Σκίαθου, Χίου, Μύκονου, Θήραν και Σπέτσας, έξυπηρετουμένας καθημερινός διά τὸ νέου έλικοπτέρου Super Frelon, 34 θέσεων.

Νέος έξοπλισμός: Πρός άντιμετώπισιν της αυξήσεως της έμπορικής κινήσεως έπιβατῶν και έμπορευμάτων, ή Ολυμπιακή Αεροπορία προσέθεσε τὸ παρελθόν έτος τὸ τέταρτον Boeing 707 - 320 εις τὸ στόλον της και παρήγγειλεν δύο άκομη, τοῦ ίδιου τύπου, τὰ όποια παρεδόθησαν κατά τὰς άρχας 1969. Ο συναλικός άριθμός τῶν αέροσκαφών τύπου Boeing 707 - 320 άνερχεται στημέραιν εις 6, πρός έξυπηρετήσιν τῶν ύπερατλαντικῶν και δημιερωτικῶν γραμμῶν. Πέντε Boeing 727 - 200 τρικινητήρια αέρωθυσμένα παρηγγέλθησαν, τέσσαρα έκ τῶν δηποίων παρεδόθησαν εις τὰς άρχας τοῦ έξ. διὰ νά δρομολογηθούν άπο Ιης Απριλίου 1969 εις τὰς γραμμάς Εύρωπης και Μ. Ανατολής. Τό πέμπτον έξ αύτων άναμένεται νά παραδοθῇ τὸ Νοέμβριον έξ. Προσετέθησαν έπι πλέον κατά το 1968, δι' έσωτερικήν έξυπηρετήσιν, 3 DC - 6B (σύνολον 8) και έν έλικοπτέρων 34 θέσεων τύπου Super Frelon.

Πρός κάλυψιν τῶν τουριστικῶν μετακινήσεων καὶ μὲ τὴν έξέλιξιν τῶν δερπατζί εἰς δόλας τὰς χώρας τοῦ κόσμου, ή Ολυμπιακή εισήγαγε τὸ παρελθόν θέρος εις τὴν Ελλάδα τὴν έκμετάλλευσιν έλαφρῶν αέροσκαφών και έλικοπτέρων πρός τὴν περιοχὴν κατά

σκοπὸν οὐτὸν ή έταιρία άπέκτησεν ἐν έλικοπτέρων τύπου Alouette 6θέσιον τῆς Sud Aviation και 2 δικινητήρια έλαφρά άεροσκάφη τύπου Piper, ή Turbo - Navajo 7θέσιον και ή Antec 5θέσιον — απαντά διαθέσιμα πρός μεταφοράν έπιβατῶν και έμπορευμάτων.

Νέα Πρακτορεῖα: Η ηγήθηντι κίνησις και ή έπεκτασίς τοῦ διεθνοῦς και έσωτερικοῦ δικτύου της Ολυμπιακής έπεισε τὴν άναγκην έγκαταστάσεως νέων πρακτορείων, ανακαίνισην τῶν ήδη ήπαρχοντων, ώς και τὸ διορίσμον Πρακτόρων εις νέας περιοχάς. Τά πρακτορεῖα έπιβατῶν και έμπορευμάτων εις Ναϊρόμπτη και Γιοχάνεσμπουργκ, έγκατεστάθησαν εις νέα και πολυτελῆ γραφεία πρὸ τῆς έναρξεως τῆς δημητερικῆς γραμμῆς. Τά έν Βηρυττῷ γραφεία τῆς έταιριας μετεφέρθησαν εις νέα κτίρια διὰ νά άντιμετωπίσουν τὰς πλέον συγχρόνους άπαιτήσεις. Γενικοὶ Πράκτορες διωρίσθησαν εις Παναμάν, Φιλιππίνας, Χιλήν και Λιβύην. Έντος τῆς Ελλάδος γραφεία και πρακτορεῖα άνεκκανισθησαν εις διαφόρους πόλεις διόπεις δ/Α/Σ τῆς Θεσσαλονίκης, τὸ πρακτορεῖον έσωτερικῶν γραμμῶν εις Αθήνας, τὰ γραφεία Μυτιλήνης, Χανίων, Ήρακλείου και έγκατεστάθησαν έλικοδρόμια εις διάφορα Ελληνικά νησιά.

Τού πρισμός και δργανω μένα ταξιδία: «Ολοι σχεδόν οι σταθμοὶ τῆς Ολυμπιακῆς εισήγαγον εύρυ πρόγραμμα δργανωμένων ταξιδίων άνα τὸν κόσμον, ἐν στενῇ συνεργασίᾳ μετά τῶν τοπικῶν ταξιδιωτικῶν Πρακτόρων, καλύπτοντα δόλα τὰ ένδιαφέροντα, διασκοπάς, ταξίδια άνωψυχῆς, έπαγγελματικά ταξιδία κιλπ. Ίδιατέρα προσπάθεια κατεβλήθη εις τὴν άργανωστή έκδρομον διὰ τὴν Αφρικήν, μετά τὴν έναρξην τῆς νέας γραμμῆς πρός τὴν περιοχὴν κατά

PAVLEDIS

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

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

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

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

Pavledis Marine Supplies,
51 Moor Street,
MADRAS.

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

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

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

Pavledis (Singapore) Ltd.,
115 - 2b Beach Road,
SINGAPORE 7.

Cable "Metal"
Tel: 361446
Shipchandlers
Bonded Stores
Marine Repairs.
Representatives.
Marine Repairs, Shipping.
Representatives.

LONDON REPRESENTATIVES:
C. Pavledis & Co.
Pavledis (London) Limited
P & M Commercial Agents Limited
23/24 Ibex House,
Minories,
LONDON E.C.3.

Cable :"Pavledis"
Tel: 01.491.8309
01.709.9275/6/7

τούς τελευταίους μήνας τού παρελθόντος έτους. 'Η Ολυμπιακή Αεροπορία συνέβαλεν έπιστης κατά πολὺ εἰς τὴν προσολήν τῆς 'Ελλάδος εἰς τὸ ἔξωτερικόν, συνεργαζόμενη στενών μετά τοῦ Ε.Ο.Τ. διὰ συνδιασμένης διαφημιστικής καμπάνιας, προσολήσεων Ταξιδιωτικών Πρακτόρων και ὑπαλλήλων ξένων ἀεροπορικών ἐταιριῶν ὅπως ἐπισκεφθούν τὴν 'Ελλάδα, τῆς διοργανώσεως ἐλληνικῶν ἐκδηλώσεων διὰ τῆς συμμετοχῆς εἰς ἑκάστους ἀνά τὸν κόσμον, ως ἐπίσης καὶ τῆς ἀποστολῆς διαφημιστικού ὑλικού περὶ 'Ελλάδος εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολίας ὅτι διάτητρος πρεσβευτής «καλῆς θελήσεως» διὰ τὴν 'Ελλάδα ὑπῆρξεν Ἑνα πουλί. Πράγματι, ὁ 'Ιάσων, διατετάχης πελεκάνος τῆς Ρόδου, ἐπέταξε μὲ τὰ φερά τῆς 'Ολυμπιακῆς πρὸς τὴν Εὐρώπην καὶ ὑπεράνω τοῦ 'Αττακικοῦ μὲ τὴν ὑψηλὴν ἀποστολὴν ὅπως προσάλῃ τὸν ἐν 'Ελλάδι τουρισμόν, καὶ εἰδικώτερον τῆς ιδιαιτέρας του πατρίδος, τῆς ἀγλιόλουστης νήσου τῆς Ρόδου.

Φιλοτελική δραστηριότης: Οι φιλοτελιστοί από' δόλον τὸν κόσμον εἶχον ἔκ νέου τὴν εὔκαιριαν νόμιμοτίσουν τὴν συλλογὴ των δι' ἐνὸς ἐπὶ πλέον φακέλλου τῆς 'Ολυμπιακῆς Αεροπορίας, ἀφιερώμενον εἰς πρώτην πτήσιν. 'Εξεδόθη εἰδικός φάκελλος ἀναπαριστῶν τυπικὴν ἀφρικανικὴν σκηνὴν, εἰς ἀνάμνησιν τῆς πρώτης 'Ελληνικῆς διηπειρωτικῆς γραμμῆς ἀπό 'Αθήνας πρὸς Ν. Αφρικήν, φέρων ταχυδρομικὴν σφραγίδα τῆς πρώτης πτήσεως, 31 Οκτωβρίου 1968. 'Εταχθρομήθησαν περίπου 5.000 τοιούτοι φάκελλοι. 'Εξ ἄλλου, μία πολὺ περιωρισμένη ποσότης φακέλλων ἀπεστάλη ἀπό Γιοχάνεσμπουργκ εἰς 'Αθήνας διὰ τῆς πρώτης πτήσεως πρὸς 'Αθήνας τὴν 1η Νοεμβρίου 1968. 'Η Φιλοτελική 'Υπεροχία τῶν 'Ελληνικῶν Ταχυδρομείων ἐσφράγισε φιλοτελικὸν ταχυδρομεῖον μεταφέρεν διὰ τῆς πρώτης συνδεσεώς τῆς 'Ολυμπιακῆς Αεροπορίας 'Αθηνῶν (Θεσσαλονίκης) Ζυρίχης, μὲ μίαν εἰδικήν σφρα-

γίδα φέρουσαν ἡμερομηνίαν 3.11.68. 'Η Ολυμπιακή Αεροπορία δὲν ἔξεδωσεν εἰδικούς φακέλλους διὰ τὴν περίπτωσιν ταύτην.

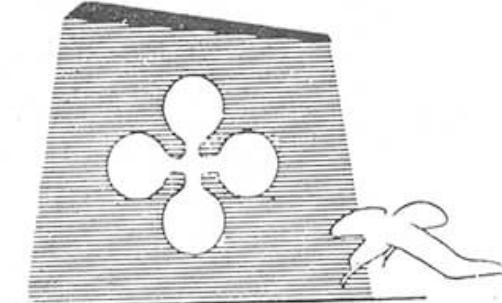
Προσπτικαί: Αἱ προσπτικαὶ διὰ τὴν 'Ολυμπιακὴν Αεροπορίαν ἐμφανίζονται καὶ πάλιν ἄρισται. Προθετόμενα σχέδια διὰ περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῆς ἐταιρίας τείνουν νὰ προσγειωτοποιηθούν. 'Η δευτέρα ὑπεραπτική γραμμὴ ἀπό 'Αθήνας πρὸς Μόντρεαλ καὶ Σικάγον ἔχει προγραμματισθῆ διὰ τὴν 2αν 'Απριλίου, μὲ δύο πτήσεις τὴν ἔβδομαν. Τὸ ἐνδεχόμενον λειτουργίας ἐνὸς τρίτου δρομολογίου ἐπὶ τῆς διαδρομῆς ταύτης, ἀπό τῆς 1ης 'Ιουνίου ἔξει. μελετᾶται.

'Η νέα σύνδεσις 'Ελλάδος καὶ Καναδᾶ είναι μεγίστης σημασίας, δεδομένου διὰ ἀποτελεῖ τὴν πρώτην 'Ελληνικὴν Αεροπορίκην σύνδεσιν διὰ τακτικῶν δρομολογίων μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν, αἱ ὀποίαι συνδέονται διὰ στενῶν δεσμῶν παλαιάς φιλίας καὶ συμμαχίας. Δὲν είναι ἔξει ἄλλου μικρότερας σημασίας ἢ ἐπέκτασις τῶν γραμμῶν πρὸς Σικάγον, τὴν δευτέραν μετά τὴν Ν. 'Υρκην ἀμερικανικῶν πόλεων, συνδεομένην μετά τῶν διά τῶν φερῶν τῆς 'Ολυμπιακῆς, ἐκ τοῦ γεγονότος διῆς χιλιάδες δόμογενῶν εἰναι ἐγκατεστημένοι εἰς τὴν περιοχὴν αὐτὴν καὶ θὰ ἡμιποροῦν νὰ ἐπικοινωνῶν ἐντὸς διλίγων ὥρῶν μὲ τὴν Μήτρα 'Ελλάδα, ταξιδεύοντας μετὰ τὴν 'Ελληνικὴν 'Εταιρίαν. 'Η ἐπέκτασις τοῦ διεθνοῦς δικτύου τῆς 'Ολυμπιακῆς κατὰ τὸ 1969 θὰ περιλάβῃ καὶ Εὐρωπαϊκάς γραμμάς. Δύο νέοι προσρισμοὶ προστίθενται ἀπό τὴν 1ης 'Απριλίου ἔξει. Αἱ Βρυξέλλαι συνδέονται μετά τῶν 'Αθηνῶν μέσω Φραγκφούρτης διὰ τριῶν ἐνδικαστικῶν πτήσεων πρὸς ἀμφότερας τὰς κατευθύνσεις καὶ ἡ Βιέννη, ὡς ἐνδικάσεος σταθμὸς μεταξὺ 'Αθηνῶν καὶ Φραγκφούρτης, ἐπίσης διὰ τριῶν ἐνδικαστικῶν πτήσεων. 'Ο ἀριθμὸς τῶν γραφείων καὶ γενικῶν πρακτόρων τῆς 'Ολυμπιακῆς αὐξάνεται συνεχῶς. 'Ηδη ἐγκατεστάθησαν προσ-

φάτως νέα ὑποκαταστήματα εἰς Ν. Αφρικήν (Cape Town καὶ Durban) καθὼς καὶ εἰς Βανκούβερ τοῦ Καναδᾶ. 'Οσον ἀφορᾷ εἰς τὸν στόλον τῆς 'Ολυμπιακῆς, ὁ παραγγελθεὶς ἐξοπλισμὸς παρεδόθη ἔξει διοικήσου. Κατὰ τὸν παρελθόντα 'Ιανουάριον 2 νέα Boeing 707 - 320 προσετέθησαν εἰς τὸν στόλον (συνολικῶς 6). Προσετέθησαν ἐπίσης 4 νέα Boeing 727 - 200 τρικινητήριας ἀεριωθούμενα που θὰ ἔξυπητρούν τὰς γραμμὰς τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Μ. Ανατολῆς ἀπό τὴν 1. 4.69, εἰς ἀντικατάστασιν τῶν Κομητῶν. Τὰ Boeing 727 - 200 ἔχουν μεγαλυτέραν χωρητικότητα (132 Τουριστικῆς καὶ 12 Πρώτης θέσεως) διίσθιον σύτοντας δικαστήτης μεταφράσας τῆς προβλεπομένης ὑξήμενης ἐμπορικῆς κινήσεως. Τὸ πέμπτον Boeing 727 - 200 ἀναμένεται πρὸς παράδοσιν κατὰ τὸν Νοέμβριον ἔξει. Διὰ τὸ ἐσωτερικὸν δικτύου, ἡ συνεχῆς ἐπέκτασις τῶν διερδοριμίων θὰ δώσῃ συντόμως εἰς τὴν ἐπέκτασιν τὴν δικαστήτητα χρησιμοποιήσεως μεγαλυτέρων ἀεροσκαφῶν καὶ τῆς αὐξήσεως τῶν ἐσωτερικῶν γραμμῶν. 'Η ἐπαναδειτουργία τῶν δρομολογίων δι' ἐλικοπτέρων θὰ πραγματοποιηθῇ ἀρχὰς 'Ιουνίου μεχρι τέλους Σεπτεμβρίου, διὰ καθημερινῶν πτήσεων πρὸς τὰς νήσους Μύκονον, Θήραν, Σκίασθον, Σπέτσας καὶ 'Υδραν. 'Ἐν τούτοις δὲν ἀποκλείεται νὰ συμπεριληφθούν εἰς τὰ δρομολόγια τῶν ἐλικοπτέρων καὶ ἄλλοι προσφορμοί.

'Η 'Ολυμπιακή Αεροπορία, διατρέχουσα τὸ 13ον ἔτος ἀπό τὴν ιδρύσεως της, προσδένει ἔξαιρολουσθήτως, ἔτοιμη νὰ ἀντιμετωπίσῃ καὶ εἰς τὸ μέλλον τὴν ἀνοδικὴν πορείαν τῆς ἐπερχομένης αύξησεως τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως, μὲ ἐν εύρῳ πρόγραμμα νέων μελλοντικῶν γραμμῶν, μὲ ἀπόκτησιν νέου συγχρόνου ἐξοπλισμοῦ καὶ διαπτηρύσσαντας ἔξυπητρητήσιν ὑμένιον ἐπιπέδου, τόσον καὶ ἐπὶ τοῦ ἔδαφους, ἷτις είχεν υιοθετηθῆ ἀπό τὴν ἀρχῆς τῆς λειτουργίας της.

**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
Κρουαζίέραι: Αἴγαιον, Μεσόγειος, Καραϊβική
Μεξικόν, Κεντρικὴ 'Αμερική**

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

ΕΙΣ ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟΝ ΤΟΥ «ΕΤΟΥΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ»

ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΕΜΠΕΡΙΣΤΑΤΩΜΕΝΗ ΔΙΑΛΕΞΙΣ ΤΟΥ ΚΑΘΗΓΤΟΥ Κ. ΣΤΡΑΤΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΠΟΥΡΓΟΥ Κ. Γ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ, ΕΙΣ ΤΗΝ Α.Σ.Ο.Ε.Ε.

‘Υπερέβη τὰ δρια μιᾶς ἐμπειριστωμένης περὶ τῆς ναυτιλίας διαιλέξεως ή δομιδίας τοῦ καθηγητοῦ κ. Στρατῆ ‘Ανδρεάδη, δοθεῖσα τὴν 4ην Ἀπριλίου εἰς τὴν αἴθουσαν τῆς ΑΣΟΕΕ, παρουσίᾳ τοῦ Πρωθυπουργού κ. Γ. Παπαδόποδου καὶ ἄλλων ἐπισήμων. ‘Ἐπρόκειτο περὶ ἐμβριθῶν πραγμάτων, ἀκαδημαϊκῆς, πράγματος, ὑφῆς, γνώσεως πολλάκις καὶ πεῖραν μακράν ἀπαιτούσης. ‘Ο διαπρεπής διμιῆτης ἀνέτασμεν εἰς βάθος χρόνου τὴν ναυτικότητα καὶ τὰ κατά θάλασσαν ἐπιπεδύματα τῆς Ἑλληνικῆς φυλῆς, ηρύσθη τὰ δεδομένα ἐκ τῆς μακρινών ἐλληνικῆς ιστορίας, τῆς συνυφασμένης μὲ τὴν κατά θάλασσαν δραστηριότητα, ἀλλὰ καὶ τὸν θρύλον. ‘Πεγαγωγικῶν, κοτελέζην εἰς τὸ σημερινὸν ναυτιλιακὸν ἔθνουσα, τὴν συμβολὴν τῆς ναυτιλίας, τῶν ναυτιλούμενών καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν Ἐθνικὴν οἰκονομίαν καὶ τὰ προσβλήματα τοῦ πλοίου, παρόντας καὶ μέλλοντας νὰ ἀνασκύψουν.

Έντονη οικονομικαία και τα προβλήματα του προσώπου, παρόντα και μελλοντικά να ανακυρωθούν.
Ανεπανάληπτος ή διάλεξις, ήτις θα εθείσει έντυπωσιν ένεποιήσεων εις τούς πολλούς παραστάντας. Οδοκληρών τὸ κείμενον τῆς διαλέξεως τοῦ κ. Καθηγητοῦ ὑπὸ τὸν τίτλον «Ναυτιλιακός Ἐπιτελύματος τῶν Ἑλλήνων», ήτις ἐδόθη ἐν τῷ πλαισίῳ τῶν ἑορταστικῶν ἐκδηλώσεων τοῦ «Ἐτους τῆς Ναυτιλίας», παραβάτομεν κατωτέρω.

Εις τὴν ἐκδήλωσιν παρέστησαν, πλήτε τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ, ὁ Ἀρχιεπίσκοπος κ. Ἰερώνυμος, οἱ Ὑπουργοὶ Συντονισμού κ. Ν. Μακαρέζος, Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ι. Χολέβας, Συγκοινωνιῶν κ. Ἐμμ. Φθενάρης, Δημοσίων Ἔργων κ. Παπαδημητρίου, ὁ ἀναπληρωτὴς ὑπουργὸς Προσδρίας κ. Ἀγαθαγέέλου, οἱ υφυπουργοὶ Παιδείας καὶ Οἰκονομικῶν κ. Σιώρης καὶ Κοζῆνος, ὁ διοικητὴς καὶ ὁ ὑπόδιοικητὴς τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος κ.κ. Δημ. Γαλάνης καὶ Κ. Θάνος, πολλοὶ ἐφοπλισταί, ὄλλοι ἐπίσημοι καὶ πλήθις πολύ.

**Ἐξοχώτατε Κύριε Πρόδεδρε - Μακαριώτατε,
Ἄξιότιμοι Κύριοι Ὑπουργοί,
Ἄξιότιμοι Κυρίαι καὶ Κύριοι,**

Μεγίστην περιποιεῖ τιμὴν εἰς ἡμᾶς η παρουσία, εἰς τὴν σημερινὴν συγκέντρωσιν, τοῦ Ἐξοχωτάτου Κυρίου Προέδρου τῆς Ἑθνικῆς μας Κυβερνήσεως — παρουσία, η ὅποια ὑπογράμμιζε τὸ κυβερνητικὸν καὶ τὸ προσωπικόν του ἐνδιάφερον διὰ τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας μας, σταθερώς, ζωηρώς καὶ λυσιτελώς ἐπιδεικνύομενον.

Είναι δέ, ἀλήθως, Βαθείαι ἡ συγκίνησις καὶ μεγάλη ἡ χαρὰ τοῦ διμίλητοῦ, ὅταν —οὕτω— ἔχει τὴν εύτυχιάν καὶ τὴν τιμὴν νὰ ἀπευθύνεται πρὸς ἀκροστήριον τόσον ἐκλεκτὸν καὶ ὄταν, προσέτι, πρόκειται νὰ διμίλησῃ ἐπὶ τόσον προσφιλοῦς θέματος, ὃς εἰναι ἡ βιωματική ἐπίδοσις τῶν 'Ἐλαήνων εἰς τὰ προγονικά ἔργα τῆς θαλάσσης.

Την εύκαιριαν πρός τούτο, άγαθήν καὶ εὐ-
πρόσδεκτον, προσφέρει ὁ Ἑορτασμός τοῦ ἔ-
του 1969 ὡς «Ἐτούς τῆς Ναυτι-
λίας», ἑορτασμός, τοῦ ὅποιου ή ἐπαινετῆ
πρωτοβουλίας ἀνήκει εἰς τὸν ἀξιότιμον ἐπί τῆς
Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας «Υπουργόν».

Ο έρωτασμός μας αύτός, χωρίς πανηγύρεις και θεάματα, συντίθεται έκ σειράς ειδικών έκδηλωσεων και ουσιαστικών έργων. Διά τών έκδηλωσεων, σκοπεύεται ή δύσον τὸ δυνατὸν εύρυτέρα ἐνημέρωσις τοῦ κοινοῦ, εἰς ὅλα τὰ διαιρέσιμα τῆς Χώρας, περὶ τοῦ ιδιαίτερου χαρακτήρος καὶ περὶ τῶν ἔθνων καὶ οἰκουμενικῶν προσφορῶν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Καὶ τῆς ἐν γένει πολιτισμικῆς της

συμβολής. Διά τῶν ἔργων, ὑλοποιεῖται περαι-
τέρω ἡ, σαφῶς καὶ σταθερώς, χαραχθείσα-
ἡδη Ἑλληνικὴ Ναυτιλιακὴ Πολι-
τική.

‘Ος πρός τὴν τελευταίαν ταύτην, προσῆκει να τονισθῇ, ἐκ προοίμιου, ἡ σημασία της: Είναι κοινὸν πλέον μυστικὸν ὅτι ἑδεμόνη, κατωχράθη καὶ ἀσκεῖται ἡδη μία ἀπό γενεῶν ἐπιμυητή πολιτική, προϊὸν ἔξοχώς ἐπιτυχοῦς διαγνώσεως καὶ ιδανικῶς ἀντικειμενικῆς ἐκτίμησεως τῶν προβλήμάτων καὶ τῶν ἀδυνατιῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν δυνατοτήτων τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τῶν Ναυτιλομένων ‘Ἐλλήνων. ‘Η ἐπίκαιρος καὶ εὔστοχος ἐκ μέρους

καλίζεται ἡ θάλασσα.

Ἐξ ἄλλου, τὸ ἡπιόν κλῆμα τῆς Ἑλλάδος, ή κρυσταλλίνει διαυγέας ἀτμόδαιφαιρά της καὶ ἡ διαρκής ἥλιοφάνεια συνθέουν —ἐν συνδιασμῷ πρὸς τὴν θάλασσαν τῆς Μεσογείου— περιβάλλον χαρᾶς καὶ αἰσιοδοξίας.

Τοιούτων περιβάλλον ἀναπτύσσει τὴν εὐ-
φύιαν, ἐλευθερώνει τὴν φαντασίαν, καὶ συνι-
στᾶ διαοκή διέγερσιν πρὸς δρᾶσιν.

Η Θεία Πρόνοια μάς ἔδωσε πανέμορφον τὴν Πατρίδα μας αὐτήν, φωτεινήν καὶ «εγελέσσαν». Καὶ μᾶς ἐνέπλησσε μὲν ἀκένωτον χαρὰν ζωῆς. «Η Μυθολογία μας, ήδη, παρέχει ποτε τούτων τὸν πλέον ἀκλόνητον μαρτυρίαν. Διότι, πράγματι, ποιὸς ἄλλου λαοῦ ἡ Μυθολογία ἔγκλειει τόσουν ἔρωτα διὰ τὴν ζωήν, τόσην χαρὰν καὶ αἰσιοδοξίαν, τόσουν φόβον καὶ λάψιν, ὅσον ἡ «Ἀρχαία Ἐλληνική Μυθολογία; Καὶ ἡ Μυθολογία μας εἶναι, κατά τὰ δάσιν, ναυτική — μυθολογία ἔνδος λαούν ξύμωμένου μὲ τὴν θάλασσαν, λαὶ οὐ τῆς θαλάσσης. Εἰς τὴν «ἀρχὴν τῶν ὄντων» εύρισκεται — κατά τὴν Μυθολογίαν μας — ἡ Τηβᾶς, σύζυγος του Όκεανού, ἡ Μητέρα. Αὐτὸν ηταν — θὰ γράψῃ ὁ Κάρολος Κερένει — ἡ μεγάλη Κυρρα τῆς Θάλασσας.

Εκπρά τής Θάλασσας βάνομάση την Ελλάδα και ένας Ιδιός μας, σύγχρονος, συγγραφεύς, δ. κ. Χρήστος Ζαλοκώστας, συμπικνώνων είς τρείς - τέσσαρας έκαποντάδας σελίδων, γραμμένων μὲ παλὸν καὶ ἔξαρσιν, «τὴν ναυτικὴν μας λαμπαδόθρομίαν εἰς τὰ πέλαγα» ἀπὸ τὴν Μιωϊκὴν Κρήτην ἔως σήμερα: διά νὰ συμπεράνῃ — καὶ ὅρθως — δι, ἐφ' ὃσον ἡ ναυτούσιν μας είναι γνώρισμά μας ἐπὶ ὅγδοικοντα — τελικῶς — αἰώνας, σταθερὸν προτέρημα ὑπὸ τὰς ἐνσασσομένας συγκυρίας, προδῆλως συνιστᾶ αὐτηῖς ζωτανὸν φαινόμενον καὶ βασικὸν ψυχοφυσικὸν στοιχεῖον τῆς Φύλης μας.

Συνιστά δέ, πρόγυματι, τὴν πρώτην «διάστασιν» τῆς ναυτικότητος τῶν Ἑλλήνων, τὸ πρῶτον δασκόν χαρακτηριστικὸν της, τὸ διτὶ αὐτὴν προτίθεται εἰς τὴν ἄγρα πην τὸν πρὸς τὴν θάλασσαν. «Αντιστῶσα, εἰς τὸ λογικὸν ἐπίπεδον ἡ ναυτικότης αὐτῆς ἔκκινει ἀπό τὴν ἀνάγκην, ἡ ἀνάγκη αὐτῆς μετετράπη παρευθὺν εἰς ἔρωτα, ἀφοῖσσιν σιν, ἐνθουσιασμὸν καὶ ϕράγν. Τὸ διεύθυνσε διαυγέστατα ἀξιούντας Φώτης Κόντογλου.

«Τά καράδια — γράφει — ήτανε (για μάς τούς "Ελλήνες") κάποια παραμυθένια πράγματα η καλύτερα κάποια π α ρ α μ υ θ ένια π λάσματα... Τό καράδι, ή γέννησε σε ή άνάγκη μά αυτή ή σκληρή, ή άναισθητή, ή άγειραστη άνάγκη με τα πλάσματα σε άγατη, σε παλληκαρία, σε ένθουσιασμό, σε μεράκι. Κ' από ένα δεμάτι ξύλα, βουβό και άψυχο, δίχως έμωρφία, δίχως πνοή, γίνηκε σιγά — σιγά τό έμφορπρο έργο τών χειρών τού άνθρωπου· έργο τέλειο, διόλιγνωνταν, που τὸν κάνει νά τὸ χαίρεται καὶ νά τὸ θαυμάζῃ, σὰν νά μὴν τὸ ἔκανε αὐτός... Τό καράδι είναι σάν τὸν άνθρωπο, ποὺ ὁ Θεός πρώτος ἐπλαστε τὸ κορμί του κι ὑστερά τοῦ φύσηξε τὴν ψυχὴν καὶ ἐγένετο εἰς ψυχὴν τὸ ζῶσαν.

‘Η δευτέρα «διάστασις» τῆς ναυτικότητος τῶν Ἑλλήνων, τὰ δεύτερον χαρακτηριστικόν της, είναι ή τόλ-

μη. 'Από τὴν ἐποχὴν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιτευγμάτων τῶν Ἀχαιῶν —καὶ, πρὸ αὐτῶν, τῶν Μινωῖτῶν— μέχρι καὶ σήμερον, ἀποφασιστικὸν παράγοντα τῆς ἐπιτελέσθεως τῶν συνιστᾶ πάντοτε —καὶ προβάλλει τούτο, ἐπομένως— ὡς κύριον καὶ σταθερὸν χαρακτηριστικὸν τῆς ναυτικότητός μας—ἡ τόλ μη μας, ή τόλμη τῶν ἐλλήνων ναυτικῶν.

'Η τόλμη αὐτὴ σημαίνει, ἐπρώτοις, αἰσιοδοξίαν καὶ ἐμπιστοσύνην εἰς τὴν θάλασσαν. Δύο στοιχεῖα ἀναποσπάστως συνδεδεμένα μὲ τὴν ἀγάπην πρὸς τὴν θάλασσαν καὶ τὸ πλοῖον, ἀγάπην εἰς τὴν ὁποῖαν ἀνεφέρθημεν προγουμένως ὡς εἰς τὸ πρώτον χαρακτηριστικὸν τῆς ναυτοσύνης μας. Σημαίνει, ἀκόμη, η τόλμη αὐτὴ ἐμπιστοσύνην, εἰς τὸν ἑαυτὸν μας, σημαίνει πρόδεψιν, φαντασίαν καὶ πνευματικὴν εὐστροφίαν. Τοιουτοτρόπως, τὰ ναυτιλιακὰ καὶ ναυτικὰ ἔργα, τὰ δοποὶ ἐκάστοτε ἔχομεν ἀναλάβει, ὑπῆρχαν πάντοτε ἀνάτερα τῶν ὑλικῶν μας μέσων. 'Απετέλεσαν ἀναζήτησιν νέων δριζόντων, ἐρευναν καὶ περιέτεις, ἀποτελήσαν τὸν ἄνθρωπον τοῦ ἀνθρώπου, ἀποδέσμον καὶ προέξοδον εἰς τὸ σινοῦ μέλλοντος. Μόνον ἔτσι δύναται νὰ ἐρμηνευθῇ καὶ νὰ ἔξηγηθῇ ἡ ναυτικὴ μας ἱστορία.

Πράγματι, πῶς ἀλλέως θὰ ἦτο δύνατὸν νὰ ἀναλφθούν αἱ θαλάσσαις αὐταὶ ἐκτρεπεῖαι καὶ αἱ ναυτικαὶ ἔξερενήσει—αἱ τόσον πρώται καὶ ἀπίθανοι, ἐν σχέσει πρὸς τὰ μέσα τὰ δοποὶ εἰχον τότε εἰς τὴν διάθεσίν των οἱ μακρυνοὶ μας πρόγονοι— ἔξερενήσεις κινδυνώδεις καὶ ἀπίθανοι ναυτικαὶ περιπέτειαι; 'Η ἐκπληκτικὴ εἰς τὴν Τροίαν, ἡ ἔξερενήσις ὑπὸ τῶν Ἀχαιῶν τοῦ Εὔξεινου καὶ τῆς Ἀξοφίκης, τὸ ἀνοιγμά των εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν; Τὸ ταξίδι τοῦ Ὁδυσσέως πέραν τῶν «Στηλῶν τοῦ Ἡρακλέους»; 'Η ἀπίθανως ριφοκινδυνὸς ἀπόστολη τοῦ Νεάρχου νὰ διατελέσῃ τὸν Ἰνδικὸν Ὁκεανόν, καὶ νὰ φθάσῃ εἰς τὸ Δέλτα Τίγρητος καὶ Εὐφράτου;

'Ο πλοῦς τοῦ Εὔξεινου, τοῦ κατόπιν οίκιστοῦ τῆς Μασσαλίας, εἰς τὰς ἑκδολάς τοῦ Ροδανοῦ;

'Η ἐκπληκτικὴ εἰς τὸν πολικὸν κύκλον θαλασσοπορεία τοῦ Πυθέως καὶ ἡ ἔξερενήσις τῆς Βαλτικῆς;

'Η διάδοσις τοῦ Ἰσημερινοῦ ὑπὸ τοῦ Εύδοξου, πέραν τοῦ Πρασίνου Ἀκρωτηρίου;

'Η θαλασσοπορεία τοῦ Λέωνος μέχρι τοῦ Τογκίνου;

'Η, ἀκόμη, εἰς τὴν ἐποχὴν τῆς Τουρκοκρατίας —ἄς μοι συγχωρθῇ αὐτὸς ὁ διαστικὸς διασκελισμὸς τῶν ἐν τῷ μεταξὺ αἰώνων καὶ ἡ κατ' ἄναγκην τόσον ἐλειπτικὴ ἀναφορὰ τῶν ἐνδεικτικῶν γεγονότων καὶ τῶν παραδειγμάτων— εἰς τὴν ἐποχὴν, λέγω, τῆς

Τουρκοκρατίας ἡσαν, ὅπαγε, μικρὸς ἀδλος αἱ ἔξερενήσεις τοῦ Ἰώαννου Φαρκᾶ, τοῦ ἑκ Κεφαλληνίας, εἰς τὸν Ειρηνικὸν καὶ τὸν Ἀτλαντικὸν Ὁκεανόν; 'Η τὰ ναυτικὰ πολεμικά κατορθώματα τοῦ Λάμπρου Κατσάνη;

'Ιδιαιτέρως, ἡ ναυτικότητα τῶν Ἑλλήνων, καὶ μάλιστα κατὰ τὸ στοιχεῖον αὐτὸς τῆς ἀσυλλήπτου τόλμης, ἀναφένεται κατὰ τὸν μεγάλον Ἀγῶνα τοῦ Ἡρωϊκοῦ μας 21.

'Εδώ δὲν ὑπάρχει δυνατότης οἰσασθῆποτε ἐπιλογῆς, ἐκ τῆς ἀτέλευτήτου σειρᾶς τῶν ναυτικῶν «πεπραγμένων», καὶ οἰσασθῆποτε ειδικῆς παραδειγματικῆς μειεσὶς ἡ ἐνδιεκτικῆς ἀναφορᾶς. Διότι, δόλκηρος ἡ μεγαλειώδης Ἐθνεγερία μας, ἐδν—ἀπὸ τὴν μίαν πλευρᾶν— ἀποτελῆ ἐκπληκτικὸν στρατιωτικὸν κατόρθωμα, εἶναι, ταύτοχρόνως —ἀπὸ τὴν ἄλλην πλευρᾶν της— ἀνυπέρβλητος ναυτικὸς ἀθλος, ἀποτοία ναυτικῆς τόλμης καὶ ικανότητος. Τὴν συμβολίζουν τὰ ὄνοματα τοῦ Κανάρη καὶ τοῦ Μισούλη, καὶ τὴν συνθέτει ὁ ἡρωισμὸς δύον τῶν ναυτικῶν μας.

Καὶ, κατὰ τὴν Κρητικὴν Ἐπανάστασιν τοῦ 1866, μολονότι δὲν διεθέτουμεν παρὰ ἐλάχιστα καὶ μικρὰ ἐμπορικὰ σκάφη, μετρούμενα, θὰ ἔλεγα, εἰς τὰ δάκτυλα τῆς χειρός, ἡ ναυτικὴ μας τόλμη καὶ ἡ ἀπαράμιλλος ναυτικότητα μας διέγραψε, καὶ πάλιν, λαμπρὸν οὐράνιον τόξον —μὲ τοὺς ἀπιθάνους ἀθλους τῶν μικρῶν ἐπιβατηγῶν μας «Ἐνωσις» καὶ «Ἀρκάδιο».

Τέλος, ἡ περίοδος τῶν Βαλκανικῶν Πολέμων, ὡς καὶ τοῦ Πρώτου καὶ Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, συνθέτουν νέαν ἐποχὴν θυσιῶν, θωμασμῶν καὶ ἀθλῶν καὶ καταδεικνύουν, καὶ πάλιν, ἀπαράμιλλον τὴν ναυτικότητα τῶν Ελλήνων.

'Ἄλλα καὶ μία ἀλληλη «διάστασις τῶν Ἐλλήνων» —διάστασις ἔξοχως καὶ οὐτὶ ἐλληνική. Πρόκειται περὶ τῆς ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν γνώσεως τῶν ναυτιλιακῶν, τῶν ναυτικῶν, καὶ ἐν γένει τῶν ναυτικῶν θεμάτων. Καὶ ἡ γνῶσης αὐτὴ ἐκινεῖτο εἴτε εἰς τὸ ἐπίπεδον τῆς πλέον ὑψηλῆς θεωρητικῆς ναυτιλίας, κατὰ σύγκλισιν τῆς ἀστρονομίας καὶ τῆς γεωμετρίας, τῶν μαθηματικῶν καὶ τῆς φυσικῆς, εἴτε εἰς τὸ μέσον ἐπίπεδον τῶν ναυτικῶν ἑφαρμογῶν, εἴτε εἰς τὸ ἐπίπεδον τῆς ἐμπειρικῆς γνώσεως τῆς γνώσεως ἡ δοποὶ ἐκπηγάζει ἐκ τῆς καθημερινῆς ναυτικῆς τῶν ἐμπειρίας καὶ τῆς ἀνάγκης ἀντιμετωπίσεως τῶν κατ' αὐτὴν προβλημάτων καὶ δυσκολιῶν.

Καταπληκτικά, πράγματι, εἶναι τὰ ναυτιλιακὰ ἐπιτευγμάτα τῶν κατοίκων τῶν νήσων τοῦ Αίγαιου καὶ τῶν Μικρασιατικῶν παραλίων, ἥδη ἀστὸ τῆς μεμαρκυρίσμένης ἐποχῆς τοῦ Πρωτομινικοῦ καὶ τοῦ Κυκλαδικοῦ Πολιτισμοῦ. 'Ιδιαιτέρως λαμπρὰ ὑπῆρχαν, εἰδικῶς

τερον, τὰ ναυπηγικὰ ἐπιτευγμάτα τῶν Κυκλαδιτῶν, «πρώτων ἐφευρετῶν τῆς τρόπιδος εἰς τὸν κόσμον», καὶ «πρώτων ἐφευρετῶν τῶν ποντοπόρων πλοίων», ὡς τοὺς χαρακτηρίζει ὁ Ἑρευητής —ἀρχαιολόγος μας, Ἀκαδημαϊκός κ. Σπύρος Μαρινάτος.

Μή δυνάμενοι νὰ ἐπεκταθῶμεν ἐνταῦθα ἐπὶ τοῦ θέματος, παραπέμπομεν εἰς τὴν σύντομον ἀλλὰ λαμπρὸν μελέτην τοῦ κ. Μαρινάτου περὶ τῶν «Κυκλαδῶν, ὡς παράγοντος Μεσογειακοῦ Πολιτισμοῦ». 'Ομοιώς, ἀναφερόμεθα, καὶ διὰ τὴν μετέπειτα ἀρχαίαν ναυπηγικήν, εἰς τὴν γαλλιστι δημοσιευθεῖσαν διεξοδικήν μελέτην τοῦ ίδιου περὶ τοῦ «Κρητομυκηναϊκοῦ Ναυτικοῦ».

Θαυμαστά, ὑπῆρχαν τὰ ναυτιλιακὰ ἐπιτευγμάτα καὶ τῶν Ἀχαιῶν, τῶν κληρονόμων τοῦ κρητικοῦ ναυτικοῦ πολιτισμοῦ εἰς τὸν μεσογειακὸν χῶρον, ἀπὸ τῆς πρώτης ἀκόμη περιόδου των. Ταῦτα ἀποτελοῦν εὐτοχῆ συνδυασμῶν τόλμης καὶ πνευματικῆς εὐστροφίας, εύψυχίας καὶ ναυτικῶν (ναυτιλιακῶν καὶ ναυπηγικῶν) γνώσεων.

Εἰς τὴν μεγάλην τῶν Ἀχαιῶν ἔξορμησιν εἰς τὸν Εὔξεινον Πόντον, ὑπὸ τὸν Ἰάσονα τῆς Ἰαλκοῦ, δὲν εἶχε συμμετάσχει ὁ ἀστρονόμος Ἀγκαίος, διὰ νὰ χαράσσῃ τὴν πορείαν τῆς «Ἀργοῦ», καὶ —διὰ τὴν τιμόνευσιν τῆς —ὁ περίφημος Τίφυς;

Δὲν κατεσκευάσασ τὴν «Ἀργώ», δὲ καλύτερος τότε ναυπηγός, ὁ Ἀργος, μὲ ἀρίστην, ἐλαφράν καὶ εἰδικῶς ἐπειργασμένην ξυλείαν καὶ ἐπὶ τῆς βάσει μελετημένου σχεδίου, ὃστε νὰ είναι τὸ ταχύτερον, ἐλαφρότερον, ἀνθεκτικότερον καὶ μεγαλύτερον τὸν σκάφος τῆς ἐποχῆς του;

Καὶ δὲν μαρτυροῦν οἱ «Ὀρφικοὶ Ύμνοι» ὅτι οἱ «Ἐλλήνες ἐγνώριζον —ἥδη τότε— τὴν ἐκλεπτικὴν πορείαν τοῦ ἡλίου καὶ τὴν ἔλξιν τῶν ὄποιαν ἀσκεῖ οὐτος ἐπὶ τῆς γῆς, ἀλλὰ καὶ τὴν περιστροφικὴν τῆς γῆς κίνησιν;

Ἡ συγκέντρωσις εἰς τὴν Αύλιδα —εὐρισκόμεθα περίποτε εἰς τὸ 1200 πρὸ Χριστοῦ— χιλίων ἑκατὸν ὑγδοήκοντα ἔξι πλοίων τῶν πανελλήνων, ἐν οἷς καὶ ὑγδοήκοντα ἐκ Κρήτης ὑπὸ τὴν ἡγεσίαν τοῦ «δουρικλυτοῦ» Ἰδομενέων, καὶ ἡ διὰ αὐτῶν μεταφορὰ εἰς τὴν πλησίον τοῦ Ἰλίου Μικρασιατικὴν ἀκτὴν 140.000 ἀνδρῶν, δὲν είναι γεγονότα τὰ δοποὶ, ἀφ' ἀυτῶν, μαρτυροῦν καὶ τὴν μεγίστην καθόλου ναυτικότητα τῶν Ἐλλήνων τῆς μακρυνῆς αὐτῆς ποχῆς; Ταῦτα δὲν μαρτυροῦν —εἰδικώτερον— τὴν λίαν ἀνεπτυγμένην ναυπηγικήν των διοικητικῶν ναυτιλιακῶν καὶ τὰς εὐρείας ναυτιλιακὰς καὶ ναυτικὰς γνώσεις των; Καὶ ἄν δὲν ἐγνώριζον ἀκόμη τὴν σφαιρικότητα τῆς γῆς, καὶ ἀν ἀστὸ τῆς μεμαρκυρίσμένης ἐποχῆς τοῦ Ομῆρου δὲν είχεν ἀναπτυχθῆ ὁ σχετικὸς κύκλος γνώσεων —μολονότι, ὡς γνωρίζομεν, ὁ Στράβων ἐπιπλένει ὅτι ὁ στίχος τῆς «Οδύσσειας» Ε 393 ἀποδεικνύει ὅτι ἡ σφαιρικότητα τῆς γῆς ήτο γνωστή εἰς τὸν «Ομηρον— δὲν είναι πάντως ἡ «Οδύσσεια πραγματικὴ» περιγραφὴ τῆς δυτικῆς Μεσογείου καὶ δόηδος ναυσιπλοίας» (ὡς προσφύως παρετηρήθη);

Ἐπειτα, κατὰ τὴν περίοδον τοῦ Ναυτιλιακοῦ πρωτείου τῶν ίώνων, μὲ τὸν καταπληκτικὸν ἀποκισμὸν τῶν εἰς τὴν Εύρωπην, τὴν Ἀφρικήν καὶ τὴν Ἀσίαν, δὲν ἐπικρατεῖ εἰς τὴν ἐλληνικὴν ναυσιπλοῖαν ἡ χρήσις τοῦ ἀστρολάβου, ὡς καὶ ἡ χρήσις τῶν ναυτικῶν χαρτῶν, τῶν χαρτῶν τοῦ Ἀναξιμάνδρου; Δὲν ἐθεμελίσωσε καὶ ἀνέπτυξεν οὐτος τὴν Κοσμογραφίαν; Δὲν συνέγραψεν ὁ Θαλῆς πραγματεῖαν περὶ τῶν ἀνέμων; Τότε, δὲν ἀπέδειξε μαθηματικῶς ὁ Ἀρίσταρχος ὅτι ἡ κίνησις τοῦ ἡλίου είναι ἐκλεπτικὴ καὶ ὅτι ἡ γῆ περιστρέφεται;

Κατόπιν, τὸν 4ον π.Χ. αἰῶνα, ἡ καταπληκτικὴ διαδρομὴ τοῦ ποντοπόρου καὶ ἀστρονόμου Πυθέως τοῦ Μασσαλιώτου μέχρι καὶ τοῦ ἀρκτικοῦ κύκλου, διποὺ ἀνεκάλυψε τὴν Θούλην, δὲν μαρτυρεῖ εύρυτάτας ναυτικῶν γνώσεων, αἱ όποιαις ἀσφαλῶς θὰ περιελαμβάνοντο, κωδικοποιηθεῖσαν, εἰς τὰς ἀτυχῶς ἀπολεσθεῖσας συγγραφάς του, ὑπὸ τὸν τίτλον —ὡς γνωρίζομεν— «Περὶ Ὁκεανοῦ», ή μία, καὶ «Γῆς Περιόδου», ή ἐτέρα;

Δὲν ἔξαρτεται ὡς πολύτιμος ἡ συγγραφὴ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & Co.

A. ΞΥΛΑΣ · HAMBURG: H. TILLMANN

BREMEN: G. BERGMANN

SHIPS AGENTS, CHARTERING, CONTRACTORS FOR NEWBUILDINGS.

SALE AND PURCHASE OF SHIPS REPRESENTATIVES OF:

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ A.E. EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11 Tel. 363321 Telex 0211007

Holzbrücke 7 0215671

0215333

BREMEN 1 Priv. 2290860, 46228

Wegesende 3 - 4 Tel. 310424 Telex 0244151

Priv. 446176

BREMERHAVEN Tel. 45842 0238876

Kaisergarten 2 Tel. 42597 Telex

Priv. 26235 Telex vía

WILHELMSHAVEN Ebertstr. 124 Tel. 26236 0253373

TELEGRAMS "E R M I S"

Represented also at LÜBECK & KIEL

BRAKE Norderdeich 4 - 5 Tel. 510 Telex vía

Prv. 510 0244151

NORDENHAM P. O. Box 98 Tel. 811 Telex vía

Prv. 881 0244151

EMDEN Am Delft 34 Tel. 20268 Telex vía

Prv. 20268 027821

τού Σκύλακος τού νεωτέρου «Περίπλους τῆς θαλάσσης τῆς οἰκουμένης Εύρωπης, Ἀσίας καὶ Λιβύης»;

Καθώς κατερχόμεθα περαπιέρω, τούς αιώνας, η ναυπηγική Επίστημα και η μηχανική λαμβάνουν την δριστικήν την θεμελίωσιν, με τον καταπληκτικόν μας Ἀρχιμήδην, ἀνυπέρβλητον τόσον εἰς τὰς θεωρητικάς του συγγραφάς, όσον και εἰς τὰς τεχνικάς του κατασκευάς. "Ἄς μνημονέψωμεν ἔδω, μόνον, τὴν μὲ τὰς δόηγιας καὶ ὑπὸ τὴν ἐπίδειν τοῦ ναυπήγησιν καὶ καθέλκυσιν τῆς «Συρακουσίας», τοῦ μεγίστου πλοίου τῆς ἀρχαιότητος. Ή «Συρακουσία» εἶχε χωρητικότητα

έμαθιναν νὰ λύουν τὰ προβλήματά των αὐτά «μὲ τὸ Γλυτζούνι», ώς έλεγον. «Εμελέτων, δηλαδή, οι ναυτικοί μας —εἰς ἔξ αὐτῶν, γνωρίζων ἀνάγνωσιν, ἐδιάβαζεν μεγαλοφώνως εἰς ἐπήκοον τῶν λοιπῶν — τὴν «Λογαριαστικὴν» τοῦ, Χίου τὴν καταγωγὴν, Ἐμμανουὴλ Γλυτζουνίου, μικρὸν καὶ πολύτιμον διδλίον, κατὰ τὸν ύπότιτλὸν του «πτρόχειρον τοῖς πάσι καὶ περιέχον τὴν Πρακτικὴν Ἀριθμητικὴν!» Καὶ ὅμως, ἀπὸ τοὺς ἀνθρώπους τοῦ ταπεινοῦ αὐτοῦ «Γλυτζουνιοῦ» ἔξεκινησαν οἱ νέοι ἀθλοὶ τῆς ναυτιλίας μας.

λούντα ἐπὶ μέρους ἐκδηλώσεις καὶ μορφοποιήσεις, ἀπάντα τὰ λοιπά, καθ' ἔκστον, ναυτιλιακά μας ἐπιτεύγματα — ναυτιλιακά μας ἐπίτευγματα τῆς χθές, τῆς σήμερον καὶ τῆς αὔριον...

Ἐπιθυμῶ, ἀκόμη, νὰ σημειώσω ἄδω — νὰ τὸ ὑπενθύμισω — δῆτα: οἱ κάτοικοι τοῦ Ἐλαδίους χώρων μόνον ἀπὸ τῆς ἐποχῆς, κατά τὴν ὥποιαν ἀνεπτύχητη πυκνή ἡ μεταξύ των διὰ πλαίσιον ἐπικοινωνία, ἀφ' ἧς «έξυπάθησαν» μὲ τὴν θάλασσαν, ἀπέκτησαν ἐθνικήν ἐνότητα καὶ συνειδησιν καὶ κατέκτησαν τὴν θέσιν των εἰς τὴν ἴστοριαν. Ὡς ἀναφέρει ὁ Θουκυδίδης, οἱ κάτοικοι τῆς Ἐλλάδος «οὐδέντεν πρὸ τῶν Τρωικῶν δι' ἀμειξίαν ἀλλήλων ἀθρόοι ἐπραξαν, ἀλλὰ καὶ ταῦτην τὴν στρατείαν θαλάσσῃ ηδη πλειόν χρώμενοι ξυνῆλθον».

Οι "Έλληνες, ούδεν ἀπό κοινοῦ — ως ἐ-
νότης — είχον ἐπιχειρήσει, ούδε κάπι κοι-
νῆν ἔθνουσαν οὐδέναν, πρὸ τῆς κατά-
της Τροίας ναυτικῆς ἐκστρατείας. 'Η δι' αὐτῶν
την συνέωσις τῶν Ἑλληνικῶν στόλων ὑπῆρ-
ξει ἡ πρώτη ἑνίασις ἔθνικῇ ἐμφάνισις τῶν Ἑλ-
ληνικῶν φύλων καὶ τὴν ἐνότητα ταῦτην ἐπέ-
στεψεν ἡ γενικευσις τοῦ ὄντος (ἀπό τοὺς
Μυρμ. δόνας καὶ εἰς τοὺς Ἀχαιούς, Δασκούς,
Ἀργείους...), διὰ τὰ ἀποκλιθόδεμαν οὕτως ὅ-
λοι, μὲν κοινῷ τῷ ὄντισταν "Ἑλλῆνες".

λοι με τον ίδιον το υπόριθμον. Συναντήσεις,
"Η μετέπειτα υπέρτριχοιχιετής ιστορία
των Έλλήνων δὲν υπήρξε παρά μία άδιάκο-
πτος ταύτισης τῆς τύχης τῆς θαλάσσης πρὸς
τὰ πεπρωμένα τῆς φυλῆς μας. 'Ως τὸ δια-
τυπώνει ὁ ναυτικός μας ιστορικός Κωνσταν-
τίνος Ράδος 'ετο μεγαλείων τῆς 'Έλλάδος
συμπίπτει τάντοτε τῇ ναυτικῇ αὐτοῦ υπερο-
χῇ, καὶ — τάναπαδίν — ἡ πτώσις αὐτῆς
συμπίπτει τῇ ἐκπτώσει τῆς ναυτικῆς δυνά-
μεώς της".

“Αλλώστε, ο ‘Ελληνικός Πολιτισμός είναι είς τὴν βαθύτεραν αὐσίαν του ναυτικός, πολιτισμός της θαλάσσης. Η ‘Ελλάς ἐπορεύθη καὶ προέρευται τὸν δρόμον τῆς θαλάσσης. Η θαλασσα είναι τὸ πεπτρωμένον τῆς ‘Ελλάδος, ή τύχη της καὶ ή δόξα της, τὸ μέγα δώρημα τῆς Θείας Προνοίας.

“Ας ιδωμεν τώρα — δι’ ολίγων — τὴν συγκεκριμένην ἐκδήλωσιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτικόπτεως, ότι ἐφέρεται εἰς τὴν σύγχρονον ὀντοτοπίον, μηδὲ μητέ τι πάλιν.”

εμπορικήν μας ναυτιλίαν.
Υπό τὴν παραδειγμένην καὶ στενήν ἐν-
νοιαν τοῦ δρου, ἡ Ναυτιλία περιλαμ-
βάνει τοὺς ναυτικούς καὶ τὸ πλοῖον.
Καὶ διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλιοκής ἐπι-
δόσεως είναι ἀπαραίτητος, σήμερον περισ-
τότερον ἀπὸ κάθε ἀλλήν φοράν, ἡ στενὴ συ-
νεργασία τριών παραγόντων: τοῦ Ναυτι-
κοῦ, τοῦ Ἐφοπλιστοῦ καὶ τοῦ Κράτους.

Ἐπιεῖμω νὰ ἀναφερθῶ, δι' ὀλίγων, εἰς ἔκαστον τῶν τριῶν τούτων παραγόντων τῆς συγχρόνου ναυτιλιακῆς μας ἐπιβόσεως.

Καὶ, ἐν πρώτοις, εἰς τοὺς Ναυτικούς μας. Τὸ δημψυχὸν δύναμικὸν τῆς Ναυτιλίας μας ἀξίζει τὸν δημόσιον ἔπαινον καὶ γιγνώσκουται μιὰς πανελλήνιους εὐγνώμονος ἀναγνωρίσεως. Αἱ πρασφοραὶ τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν εἰς τὸ "Ἐθνος", ἐν πολέμῳ καὶ ἐν εἰρήνῃ, εἰς τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν Οἰκονομίαν τῆς Χώρας, εἰδικότερον, εἶναι κυριολεκτικῶς ἀνεξίmpτοι.

Τό Σώμα τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, τῆς πάλαι καὶ τῆς σήμερον, διατηρεῖ τὴν ὑπεροχὴν
έναντι: πάντων τῶν ναυτικῶν ὄλου τοῦ κόσμου, Διότι ὑπέτερει εἰς ναυτικᾶς ἀφετάς,
εἰς ἥβης καὶ ἐργατικότητα, εἰς ἀγάπην πρὸς
πλωσίν καὶ στοργὴν πρὸς τὴν οἰκογένειαν,
εἰς ἀφεσίωσιν πρὸς τὴν Πατρίδα καὶ εἰς πί-
στιν πρὸς τὸν Θεόν.

‘Ως πρός τὸν ἀριθμὸν τῶν ναυτικῶν μας: ξένων νά σημειωθῆ διτί, κατά τὴν μεταπολεμικήν περίοδον, ἐφωδιάσθησαν διά φυλλαδίου ναυτικῶν καὶ μαθητευμένου ναυτικοῦ περὶ τὰς 200.000 “Ελλήνες, ὑπολογίζεται δὲ ὅτι προσφέρονται σήμερον πρός ἔργασίαν ναυτικοῖς καλύτεροι τὸ ήμισυ τοῦ ἀριθμοῦ αὐτῶν.’ Ο ἀριθμὸς διώνει μάλιστας ὑπολείπεται

PORTUGAL

Address your enquiries to :

SHIPBROKERS STEVEDORES

CARLOS GOMES & CO LTD

CENTENARY ORGANIZATION

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.

ταὶ αἰσθητῶς τῶν σημερινῶν ἀναγκάκων διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων μας. Τὸ Ἐλέαιμ-
μα δὲ τοῦτο διευρύνεται, λόγῳ τῆς προσελ-
κύσεως καὶ τῆς ἀπασχολήσεως ἐπὶ πλοίων
ἀντιπάλων Ναυτιλιῶν σηματικοῦ ἄριθμου
κατωτέρων καὶ ανωτέρων στελεχών μας.

'Εάν, παραλλήλως, έξετάσωμεν τὴν γεωγραφικὴν προέλευσιν τῶν ναυτικῶν μας, βλέπομεν ὅτι τὸ 75% τούτων προέρχονται (ώς ἀκριβῶς καὶ πρὸ ἐνὸς αἰώνων) ἐκ τῶν νήσων μας (τοῦ Αιγαίου καὶ τοῦ Ἰονίου). Εἶναι, προφανές, ὅτεν, ὅτι ἡ ἡπειρωτικὴ 'Ἐλλάς συνεισφέρει εἰς τὰς τάξεις τῶν 'Ἐλλήνων ναυτικῶν πολὺ μικρόν προσστόν, δυσαναλόγως κατώτερων τοῦ πληθυσμού της. Πρέπει, λοιπόν, πρὸς τὴν ἡπειρωτικὴν 'Ἐλλάδα, πρὸς τὰς μεσογειακὰς περιοχάς της, νὰ στρέψωμεν ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου τὴν προσοχήν μας, ἵνα ἐπιπτύχωμεν τὴν μεγαλυτέραν συμμετοχὴν τοῦ πληθυσμού των εἰς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης. Στόχος μας καὶ σύνθημα ἡς εἰναι: «Συμμετοχὴ δῶλων τῶν 'Ἐλλήνων, καὶ ἐκ τῶν ἡπειρωτικῶν περιοχῶν τῆς Χώρας, εἰς τὴν ναυτικὴν μας προσπάθειαν — διπλασίας τὴν ἐκστρατείαν τῆς Τροιακῆς». Πράγματι, δὲν συμμετέχον ἐνέργων εἰς αὐτὴν καὶ οἱ καταγγέλλουν ἐκ τῶν πλέον μεσογειακῶν περιοχῶν τῆς 'Ἐλλάδος, ὅπως λ.χ. οἱ ἑταῖροι της Τρίκκης — προκειμένου περὶ τῆς Θεσσαλίας — καὶ οἱ 'Αρκάδες;

Δέν πρέπει, έξ αλλου, να παρορθοθῇ ή διά της ἀποταμίευσεως τῶν ναυτικῶν μας και τῶν κατ' ἀκόλουθιαν ταύτης ἐμβάσματων, τὰ δόπια ούτοις ἀποστέλλουν τακτικῶς εἰς τοὺς ιδικούς των, μεγάλη ἐνίσχυσις τῆς Οἰκονομίας τῆς Χώρας μας και τῆς οἰκονομικῆς μας ἀναπτύξεως. Κατά τὰ ὑπάρχοντα στοιχεῖα ὑπελογίσθη διτὶ ἔκαστος "Ἐλλην ναυτικὸς ἀποστέλλει εἰς τὴν οἰκογένειάν του μηνιαῖς ἐμβάσματα κυματινόμενα μεταξὺ 40 καὶ 60 λιρῶν στερλιών, διὰ τὰ κατώτερα πληρώματα, και περίπου 100 λιρῶν, διὰ τοὺς ἀξιωματικούς.

Τοιούτοτρόπως οι "Ελληνες ναυτικοί εισήγαγον, εις τὴν Ἑλλάδα, κατὰ τὸν τελευταῖον δεκαετίαν, συνάλλαγμα τῆς τάξεως τῶν 720.000.000 δολλαρίων. Εάν, εἰς τὸ ποσὸν τούτο, προστεθεῖν, καὶ αἱ πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. ἀσφαλιστικαὶ εἰσφοραὶ ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν, καθὼς καὶ αἱ καταβολαὶ τῶν ναυτικῶν εἰς τὰ Ταμεῖα Προσίσις των, τὸ ἑκ τῆς ναυτικῆς ἔργασίας προελθόν συνάλλαγμα τῆς ἐν λόγῳ δεκαετίας ἀσφαλώς ὑπερβαίνει τὰ 800.000.000 δολλαρίων. Εύρυτατα δὲ ύψισται τὰ περιθώρια περαιτέρω ἀναπτύξεως τῶν ναυτεργατικῶν ἐμβασμάτων. Μέτρον ὅρθι, σκοπιμον καὶ, ὡς πιστεύσμεν, ἀποδοτικόν, ἔλαβεν ἡδη ἡ Κυβερνητικὴ διά τῶν ἐντόκων εἰς συνάλλαγμα καταβέσσεων.

Και ή βελτίωσης τής ἐπαγγελματικής θέσεως τών ναυτικών μας, καθώς και ή ποιοτική ἀνύψωσης τής ἐπαγγελματικής των καταρτισεών συγκεντρώνει το κοινόν ἐνδιαφέρον, Ἐφοπλιστών και Κράτους.

Δι' είσφορῶν ἀποκλειστικῶς τῶν ἐμπόρι-
ῶν πλειέων. ἔχουν ίδρυθή τρία κεφάλαια

Ναυτικής Ἐκπαίδευσεως, ἐν γενικὸν καὶ δύο εἰδικώτερα, διὰ τὴν Ἐκπαίδευσιν Θαλαμηπόλιων καὶ διὰ τὴν Ναυτικὴν Προπαίδευσιν.

Τό Κράτος γενναιόδωρον, ἔρχεται νὰ ἐνίσχυῃ τὴν Ναυτικὴν Τεχνικὴν Ἐπιταίθεστιν, πέραν τῆς καλύψεως τῶν τρεχουσῶν αναγκῶν τῶν Δημοσίων Ναυτικών Σχολῶν μας, διαθέτει καὶ ἐκ τῶν κοινωνίων τῶν Δημοσίων Ἐπενδύσεων κεφάλαια διὰ τὴν ἀνέγερσιν καὶ νέων τοιούτων Σχολῶν. Εἰς τὸ ὄψος τῶν 30.200.000 περίπου δραχμῶν ἀνήλθον, διὰ τὸ έτος 1968, τὰ κεφάλαια ταῦτα, ἡδη δὲ εἰς τὰς δέκα Δημοσίας Ναυτικᾶς Σχολᾶς Ἐμπορικού Ναυτικού προστίθενται δύο Σχολαῖς Μηχανικών, Συγκρότημα Σχολῶν διὰ τὴν, τόσουν ἀναγκαίαν, μετεκταίθεσιν τῶν Ἀξιωματικῶν Ἐμπορικού Ναυτικού καὶ δύο Σχολαῖαι Ναυτικῆς Προπατιδεύσεως, εἰς "Ηπειρούν καὶ Μακεδονίαν. Αἱ δύο τελευταῖαι Σχολαῖαι θὰ ἀποτελέσουν ναυτικούν φυτώριον καὶ θὰ ἀνοίξουν τὸν δρόμον εἰς πολλοὺς Ἐλληνόπατρας νὰ σταδιοδρομίσουν εἰς τὴν θάλασσαν.

Καὶ ὁ κάθε νέος, εἰσερχόμενος εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, «ἀνοίγει καὶ ἔνα σπίτιον — κατὰ τὴν λαϊκὴν Ἑκφρασιν.

Οι δεσμοί πλοίου και ναυτικών, δύσονδη-
ποτε και ἀν μεσολαβῇ ή σχέσης ἐργάτου και
ἐργοδότου, παραμένουν πάντοτε ψυχικοί και
αἰσθηματικοί. Τούτο δὲ ἔχεγεταις οὐχὶ μόνον
ἐκ τῆς ναυτικήτητος τῶν Ἐλλήνων και τῆς
κοινῆς, συνήθως, προελέυσεως ναυτικῶν και
πλοιοκτητῶν, ἀλλὰ και δι' ἐνὸς δηλως ἔξαι-
ρετικῶν φαινομένου, τῆς τροφοδοτήσεως δη-
λαδῆ τῆς τάξεως τῶν Ἐφοπλιστῶν διά τῆς
εἰς αὐτήν εἰσεῖσθαι νέων συναδέλφων παρό τάξη
τάξεις τῶν Ἀξιωματικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ
Ναυτικοῦ. Κάθε χρόνου πολλοὶ είναι ἑκείνοι,
οἱ ὅποιοι ἐπιχειροῦν νότια ἀναπτύξουν τὴν ἐπι-
χειρηματικήν των δράστιν εἰς τὸν χώρον τῶν
θαλασσίων μεταφορῶν. Μεταξὺ τούτων είναι
και οἱ Ἀξιωματικοί τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτι-
κοῦ, οἱ διόποιοι ποτοθεστῶν εἰς ἀγοράν ἐνδός
πλοίου τάσσαποταμεύεταις πολλῶν ἑταν. Καὶ
πολλοὶ εὑδακτυίσαντες ἐφοπλισταὶ προέρχον-
ται συγνά ἀπὸ τὴν τάξιν τῶν Ἀξιωματικῶν.

Ίδού, λοιπόν, εἰς ἑκάτην τῶν λόγων διὰ τοὺς ὄποιους οἱ "Ελλήνες" Εφοπλισταὶ διακρίνονται καὶ αὐτοὶ διὰ τὴν νευτικότητά αὐτῶν ἀγάπην τῶν διὰ τὸ πλοῖον.

Διά τὸν Ἐλλήνα Εφοπλιστὴν τὸ πλοῖον δὲν ἀποτελεῖ ἔν αἷψυχον περιουσιακὸν σταιχεῖον, ὅλλ' εἶναι ἀντικείμενον ἀληθῆς στοργῆς καὶ πατρικοῦ ἐνιδιαφέροντος. Τὸ φροντίζει, ὃς ἔαν ἦτο μέλος τῆς οἰκογενείας του. Τὸ παρακολούθει, δῆπος ὁ πατήτη τὰς σπουδὰς τοῦ υἱοῦ του. Μετὰ κοπιῶδες, ταξίδι, τὸ ἐπισκέπτεται, τὸ ἐπιδιορθώνει καὶ τὸ περιποιεῖται, ὃς ἔαν ἐπέρασεν τὸ πλοῖον μίαν ἀσθμένειαν.

Χαρακτηριστικόν, ἀλλώστε, τοῦ ψυχικοῦ τούτου δεσμοῦ είναι ἡ ὄνομασσία τὴν ὅποιαν δίδει εἰς τὸ πλοῖον. Μὲ τὸ ὄνομα, τὸ δποῖον θέττελέσσει. Θά τινάσπει ἐν μέλος τῆς οἰκο-

γενείας ή ένα πρόγονόν του, τήν Θεομήτορα
ή ένα "Άγιον, η ένα ήρωα τής νεωτέρας, ή
άρχαιοτέρας Ιστορίας μας, η της άρχαίας
Μυθολογίας μας.

"Ας προστεθή, άκομη, ώς χαρακτηριστικόν στοιχείον τού 'Ελληνικού 'Εφοπλισμού, ότι συνήθως έμφανείται ώς κατ' έξοχην παράδεισακή, οικογενειακή, καὶ συγγενική ἐπιχείρησις. Καὶ η σημασία τού στοιχείου τούτου είναι ἀπόφασιστική διὰ τὸν δυναμισμὸν καὶ τὴν ισχυρὸν δημιόλισμον τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμού. Προσθέσται εἰς ταῦτα τὴν ἀγωματικότητα καὶ τὴν προσφατικότητα τοῦ 'Ελλήνος — καὶ ίδου τὰ βασικὰ χαρακτηριστικά τού 'Εφοπλισμού μας:

^Γ 'Ιδιατέρως θέλω νὰ υπογραμμίσω τὴν ἱ-κανότητα τοῦ προβλέπειν τὰς ἐπερχομένας καταστάσεις. Διότι ἐπιτυγχάνει ὁ δυνάμενος νὰ προβλέψῃ ἑκεὶ, ὅπου οἱ ἄλλοι άνθυπαντος νὰ δίδουν τὴν αὔριον. Είναι ἀξιώμα, πλέον, διεθνούς ἐπιβολῆς τό: «Οἱ Ἑλλήνες ἀγοράζουν ἡ νωπηγοῦν». Καὶ οἱ ἄλλοι οἵ μᾶς ἀκο-λουθοῦν.

Ηρωήθη μεγάλος Νορβηγός ἐφοπλιστής,
διατί ναυπηγεῖ τόσα πολλά πλοῖα. Και ἡ
ἀπάντησί του: «Διότι ναυπηγούν οι «Ελ-
ληνες».

•

Εις τὸ σημεῖον τούτῳ προσῆκει νὰ ἀναφέρω μερικοὺς σταθμοὺς τοῦ νεωτέρου ναυτιλιακοῦ μας δίου, δρόσημα τοῦ ἐλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ ἄγνωστος, καὶ νὰ προσδιορίσω τὴν σημερινὴν θέσιν τῆς Ναυτιλίας μας.

Τάς παραμονάς τής 'Εθνεγερίας τοῦ 1821, ὁ Ἐλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἡρίθμει ὑπέρεξακόσια ἀξιόλογα ιστιοφόρα. 'Ἐκ τῶν πλοίων τουτών συνεκροτήθησαν οἱ πολεμικοὶ στόλοι τῆς 'Ἐπαναστάσεως, τῶν ὅποιων ἡ προσφορὰ διά τὴν κατάκτησιν τῆς 'Ανεξαρτησίας ὑπῆρχεν ἀποφασιστική, ὡς ὅλοι γνωρίζουμεν. 'Ἀλλὰ καὶ αἱ θυσίαι των μέγισται. Οὐτως, ἡ 'Ανεξαρτησία τῆς 'Ελλάδος εὑρε τὴν Ναυτιλίαν μας μὲ πεντήκοντα, μόλις σκάφη, δυνάμενα νὰ ἐπιδοθοῦν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐμπόριον. Πρίν, δημως, παρέλθη πεντετία, οἱ πρόγονοι μας εἰχον ἐν ἀνακτήσει καὶ είχον ὑπερβῇ τὴν θυσιασθεῖσαν χωρητικότητα.

Η ἐπικράτησις, ἀκολούθως, —κατὰ τὸ τελευταῖον τέταρτον τοῦ προγονικούν αἰῶνος— τοῦ ἀτμοπλοίου, ἥλθεν εἰς ἐποχὴν κατὰ τὴν ποίησιν τοῦ Ιστιοφόρου ἐμεσουράνει καὶ ἡ ἐλληνικὴ σημαία ἐκυριάρχει εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Πόντου καὶ τῆς Μεσογείου. 'Αλλ' ή τύχη τοῦ Ιστιοφόρου είχε, πλέον, κριθῆ. "Ἐπρεπε νὰ ἔγκατατείψωμεν τὴν ποίησιν τῶν Ιστίων καὶ νὰ κατέλθωμεν εἰς τὴν πυρὰν τῶν λεβητοστάσιων. Τὸ ἐπιτειχισμένον καὶ —μὲν μικράν ἔναντι τῶν Ισχυρῶν καὶ πλουσίων Ναυτιλιῶν καθιυστέρησιν— ἐπετύχομεν. 'Εχρειάσθη, δημος, πρὸς τοῦτο, σκληρός ἄγων, δεινὴ δοκιμασία ψυχῶν καὶ σωμάτων, ἐπὶ μακράν σειράν ἐτῶν.

Καὶ ἐώ^ν πλέον εύρισκόμεθα εἰς τὴν ἀνίουσ-
σαν, ἔξερράγη ὁ Α'^ν Παγκόσμιος Πόλεμος,
διὰ τὰ ἀποτελή εἰς τοὺς βυθοὺς τῶν θα-
λασσῶν τὰ δύο τὸ ριά τα ἡτῆς δυνάμεως τῆς
Ναυπιλίας μας. Μὲ τὴν ληπτὴν τοῦ Πολέμου,
ἀρχίζουμεν νέον ἄγνωνα — σχεδὸν ἀπὸ τὸ μη-
δέν, καὶ πάλιν — διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν
ἄπωλειών μας. Καὶ πάλιν ὁ ἀγνὸν ἐστέφθη
ὑπὸ ἐπιτυχίας: οἱ πατέρες μας ἥδυνθησαν
νῦν ἀνασυγκροτήσουν τὸν στόλον των.

Αλλά πρίν χαρούμεν μίαν περίσσοιν ήρεμώνα
έργασιν εύρεθησαν πρό νέων Συμπλήγαδών,
διότι ἔξεσπασε ή μεγάλη κρίσις, ή γνωστήν
ώς «εκρίσις τῶν Thirtys», ή ὅποιας καθήλωσε
εἰς τὸν Καύκασον τῶν παροπλισμῶν τὰ που-
τοπόρα φορτηγά. Πολλοὶ ἐνιμεύνται τὸ τρα-
γικὸν θέμα, τὸ ὅποιον παρουσιάζειν ή ἐν-
τείλαι ανωνύμως τὴν αποτελεσμάτων σκαβάν.

ΟΜΙΛΕΙΤΑΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ
EXPRESS - SHIP - CHANDLER

(THE BEST IN DAKAR)

Office : 12, Rue Grammont - DAKAR
Cable Address : EXPRESS

Telephone : 239-67
P. O. Box 2640

INTERNATIONAL SUPPLIER
WE TAKE CARE THE LAUNDRY AS WELL
ALWAYS AT YOUR SERVICE DAY AND NIGHT

We also have a car at the disposal of Captains and the Officers of Ships to make their trips in the town and for sight seeings.

δηγουμένων εις τὸ «σφαγεῖον» τῶν διαυλῶν. 'Αλλ' ὁ Θεός τῆς Ναυτιλίας ὑπῆρξε πάντοτε μέγας. "Οταν, περὶ τὸ 1935, ἀπέδραμεν ἡ κρίσις ἐκείνη, ἐκινηθήμεν ἐκ νέου καὶ, μὲ τὴν βιοδειάν Του, πολλοὶ ἐπέτυχον καὶ ναυπηγήσεις νέων σκαφῶν νὰ χαρούν καὶ πρὸς τὰ Δηζελόπλοια, τὰ πλέον σύγχρονα πλοῖα τοῦ «Μεσοπολέμου», νὰ στραφοῦν.

Τέσσαρα, περίπου, χρόνια ἐμέσοιλάθησαν μέχρις ὅτου ὁ Μολών τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου ζήτησε νέα δόλοκαυτώματα. Καὶ ἡ 'Ελληνική Ναυτιλία ὑπῆρξε τὸ μεγαλύτερον θύμα του.

'Απώλεσε, τὴν φοράν αὐτήν, ἐπὶ 577 σκαφῶν τὰ 431, καὶ δύο χιλιάδες ναυτικούς, πεσόντας εἰς τὸ ἀναπτεπταμένον μέτωπον τῆς θαλάσσης, διὰ νὰ ἔλθῃ ἡ ὥρα τῆς Εἰρήνης καὶ διὰ νὰ εὑρεθῶμεν πρὸ νέου δράματος. 'Ελευθέρα ἄγορά φορτηγῶν πλοίων ἦτο ἀνύπαρκτος. 'Η προτίμησις τῶν ξένων ναυπηγίεων εἶχε δυθῆ διὰ πολλὰ ἔτη εἰς τὰς ἔθνικὰς τῶν παραγγελίας. 'Η ἀναπτύχθωσις τοῦ μεγάλους κενοῦ ἐφάνετο τὸσον ἀδύνατος, ὅστον βεβαία καὶ ἡ διαγραφή μας ἀπὸ τὸν χάρτην τῶν ύπολογισμῶν Ναυτιλιακῶν Κρατών.

Καὶ τότε ὅλαι αἱ ἐλπίδες συνεκεντρώθησαν εἰς τὸν κρατικὸν ἐφεδρικὸν ἐμπορικὸν στόλον τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν τῆς 'Αμερικῆς καὶ τὸ 'Αμερικανικὸν καφάλαιον. Τὸ 1947 αἱ ἐλπίδες μας ἐπραγματοποιήθησαν, μὲ τὴν πώλησιν ὁμαδικῶν εἰς 'Ελληνας ἐφοπλιστάς, ἀπώλεσαντας κατὰ τὸν πόλεμον πλοία, τῶν γνωστῶν ἑκατόν 100 «Λίμπερτος». Τὰ σκάφη ταῦτα, μετὰ τῶν ὑπερεκατόν ὑπολειμμάτων τοῦ πόλεμου καὶ μὲ ἄλλα ὑπερεκατόν, τουλάχιστον, ἀγορασθέντα διὰ τραπεζικῶν πιστωσεων, ἀπέτελεσαν τὸν πυρήνα καὶ τὴν ἀφετηρίαν τῆς νέας ἀναγεννήσεως τῆς Ναυτιλίας μας. Εἰς διάστημα δλίγων ἑτῶν ἀνήλθων εἰς ἑκατοντάδας τὰ «Λίμπερτος», καὶ, δύοισι τούτων, σκάφη πολεμικῆς κατασκευῆς.

'Η ομηρινὴ ἀνάπτυξις τῆς Ναυτιλίας τῶν 'Ελλήνων είναι, πράγματι, μεγαλεώδης καὶ συγκεντρώνει τὸ παγκόσμιον ἐνθιασέρον, ἀλλὰ καὶ τὴν ζηλοτυπίαν. Τὸ 1945 ἐδύσε, μὲ τὴν Ναυτιλίαν μας κατέχουσαν, ἐν τῷ συνόλῳ, μόλις περὶ τὰς 500.000 τόνων γκρός. 'Η ἄγορά τῶν 100 «Λίμπερτος» ἀνεδίθασε τὴν χωρητικότητα ταύτην εἰς 1.200.000 τόνων γκρός.

'Η συνέχεια ἦτο τὸ φυσιολογικῶν ἀναμενόμενον ἀποτέλεσμα μιᾶς ἀνευ προηγουμένου ὑπερεντάσεως τῶν δυνάμεων καὶ ἐπιτυχοῦς ἐκμεταλλεύσεως τῶν εὔκαιριῶν. Διὰ νὰ γίνῃ ἀντίληπτὸς ὁ πρωταφανῆς ὄργασμὸς τῆς τελευταίας εἰκοσαετίας, ἀναφέρω τὰ ἐπόμενα — εἰς στρογγύλους ἀριθμούς — μεγέθη:

'Ἐπραγματοποιήθησαν παρ' 'Ελλήνων ὑπέρ τὰς 6.000 ἀγροπαλήσιαι καὶ ναυπηγήσεις σκαφῶν ἀπὸ 1.000 τόνους γκρός καὶ ἀνά ἑκατοντάδα.

'Η μέση κατ' ἔτος καθαρὰ προσθήκη χωρητικότητος ἐκυμάνθη πέριξ τοῦ 1.000.000 τόνων γκρός, μὲ ἀντίστοιχον μέσην ἔτησίαν προσθήκην 145 σκαφῶν.

Τοιουτοτρόπως οἱ 500.000 περίπου τόνους γκρός τοῦ 1945, προσήγγισαν, μὲ τὴν ἀναπτολὴν τοῦ 1969, τὰ 24.000.000, τὰ δὲ 146 πάσης φύσεως περιστώντα ἐκ τοῦ πόλεμου ὀττιμόπλοια ὑπερεικοσταλαστάσθησαν.

Κατὰ τὴν αὐτὴν εἰκοσαετίαν, οἱ 'Ελληνες, ἀντὶ τῶν περιωρισμένων παραγγελιῶν νέων σκαφῶν τοῦ «Μεσοπολέμου», ἐστράφησαν ἀθρώς πρὸς τὰς ναυπηγήσεις νεοεικτῶν. 'Εστράφημεν πλησίστοι πρὸς τὰ ναυπηγεῖα. Οἱ πολλοὶ, τὸ πρῶτον τὰ ἐπισκέπτονται τὸ 1951. 'Εκτοτε ἀρχίζει ἡ ἀνακαινιστικὴ προσπάθεια, ἥτις καὶ ἀδισαλεῖπτως ἐπὶ μίαν 18-ετιῶν συνεχίζεται, διὰ νὰ ἀποκτήσουμεν 950 νεοεικτούς μονάδας, ἀξίας τεσσάρων διεσκατομμηρίων δολαρίων περίπου. 'Εκ τῶν 950 μονάδων τούτων ὑπὲρ τὰ 700 πλοῖα, ἀντιπροσωπεύοντα 13.000.000 τόν. γκρός, παρεδόθησαν κατὰ τὰ τελευταῖα δώδεκα ἔτη (1956 - 1968).

Αὐτὴν δὲ τὴν στιγμὴν ἔχουν συναφθῆ, μετὰ τῶν διαφόρων ἀνά τὸ κόσμον ναυπηγείων, συμβάσεις ναυπηγήσεως ἀνα τῶν 210 σκαφῶν, παραδοτέων μέχρι τοῦ 1972 καὶ ἀντιπροσωπεύοντα 13.000.000 τόνους π.ν. Μεταξὺ τῶν ὑπὸ ναυπηγήσιν σκαφῶν ὑπάρχουν πολλαὶ δεκάδες πλοιών μαρμούρ, ἀπὸ 150.000 τόνους π.ν. καὶ ἀνα 'Εκαστον' ἀκόμη καὶ 265.000 τόνουν!! "Εχομεν δὲ ὑπὸ παραγγελιῶν τὰ περισσότερα ἐξ ὅλων τῶν ἄλλων Κρατῶν σκάφη, κρατοῦμεν δὲ τῶρα τὸ προσβάθισμα καὶ ἔναντι αὐτῆς τῆς Νορβηγίας.

Διὰ τὰ δυθῆ καὶ μια ἀλλή πλευρά τοῦ κύκλου καὶ τοῦ μεγέθους τῶν ἐπὶ σωμάτων πλοίων συναλλάγμα, θά είχον νὰ προσθέσω διὰ τὸ ὑπὸ ἐκτέλεσιν πρόγραμμα τῶν ἀνωτέρω ναυπηγήσεων είναι τῆς τάξεως τοῦ ἐνός διεσκατομμυρίου διεικοσίων ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

Δένων, δύως, νὰ σημειωθῇ διὰ τὸ 80% τοῦ ποσοῦ τούτου ἀντιπροσωπεύει διαινειακάς ὑποχρεώσεις, ἀναληφθείσας ὑπὸ τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, ἔναντι τῶν ναυπηγείων, καὶ ἔξοφλητέας ἐντὸς περιόδου 8 ἔως 10 ἔτῶν. Τούτο ἀποτελεῖ, ἡδη σημαντικήν ἐπιβάρυνσιν τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ ὅλως ἀναγκαίαν, βεβαίως.

Τὸ κόστος τῆς ναυπηγήσεως ὑπολογίζεται κατὰ τόνουν π.ν. καὶ ἀρχίζει ἀπὸ 70 δολ-

λάρια, διὰ τὰ ὑπεργιγνωστικά μαρμούρ, διὰ νὰ ὑπερδῇ τὰ 200 δολλάρια, διὰ φορτηγά ξηροῦ φορτίου τῶν 15.000 τόνων π.ν.

'Ως θὰ διεπιστώσσετε, καὶ ἡ ποιοτικὴ βελτίωσις τοῦ ὑλικοῦ ἀκολουθεῖ μίαν κατακόρυφον ἀνδρίδιον. 'Η βελτίωσις δὲ αὐτὴ ὑπογραμμίζεται ἐντόνως ἀπὸ τὸ γεγονός, διὰ τὰ δύο τρίτα τῶν πλοίων είναι ἐφωδιασμένα διὰ μηχανῶν συστημάτων καύσεως καὶ ἀπὸ τὴν διαπίστωσιν, διὰ ποσοστὸν περίπου 40% τῆς χωρητικότητος ἀνήκει εἰς σκάφη κάτω τῶν 10 ἔτῶν.

Καὶ ἔτι περαιτέρω. 'Ο 'Εμπορικὸς Στόλος, τὸν ὅποιον ἐκμεταλλεύονται οἱ 'Ελλήνες, δὲν συγκροτεῖται πλέον μόνον ἀπὸ ἐπιβατηγά καὶ φορτηγά «τράμπτες». Σήμερον, ἀντὶ τῶν πεντήκοντα μικροεπιβατηγών προπλεμικῶν σκαφῶν, διαθέτομεν περὶ τὰ 350 ωκεανοπόρα, μεσογειακά καὶ ἀκτοπλοϊκά πλοῖα, μεταξὺ τῶν ὅποιων συγκαταλέγονται τουλάχιστον 25 ἐπιβατηγαὶ μονάδες, ἀπὸ 9.000 μέχρι 28.000 τόνους γκρός ἑκάστη.

'Ανεπτύχθημεν, παρὰ τὴν ἀμειλικτον ἀνδρασιν τῶν ἀντιπάλων μας, καὶ εἰς τὸν τομέα τῶν Τακτικῶν Γραμμῶν. 'Εναντι μιᾶς προπλεμικῆς, ἡδη ἐργάζονται 18 ἐπαρίσιες εἰς διαφόρους Τακτικάς Γραμμάς. 'Αντὶ τῶν κάτω τῆς μιᾶς δεκάδος προπλεμικῶν πλοί-

ων Τακτικών Γραμμών, άπασχολούνται είς αύτάς σήμερον άνω τῶν 150, κατά πολὺ μεγαλύτερα καὶ τελειότερα σκάφη.

Εἰς τὸν χῶρον τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν, ἡ πρώτη στροφὴ πρὸς τὰ δεξαμενόπλοιοι ἐστημειώθη προπολεμικῶς, ἀλλ' ὅτι συνετελέσθη μετὰ τὸν Β' Παγκόσμιον Πόλεμον ἀποτελεῖ ἀθλον. Τὰ 47% περίπου τῆς συνολικῆς μας χωρητικότητος ἀνήκουν σήμερον εἰς δεξαμενόπλοια.

Τρίτη διαφοροποίησις εἰς τὸν στόλον τῶν «τράμπες» ἐπραγματοποιήθη διὰ τῆς δδού «μπάλκ - κάρριερ». Πρόκειται περὶ κατηγορίας πλοίων μεταπολεμικῶς ἀναπτυχθείσης. Εἰς ταῦτην μετέχουμεν διὰ πλοίων νεαράς ἥλικιας καὶ νεοτεύκτων καὶ διὰ ποσοστοῦ ἄνω τοῦ 11% ἐπὶ τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος τῶν «μπάλκ - κάρριερ».

Τέλος — ὑπάρχει καὶ ἡ κατηγορία τῶν «μικτῶν» σκαφῶν. Είναι τὰ πλοῖα, τὰ ὅποια χρησιμοποιοῦνται διὰ μικτὰς μεταφοράς ἥπρων καὶ ὑγρῶν φορτίων. Εἰς τὰς ὑπὸ ἔκτελεσιν ναυπηγήσεις, περιλαμβάνεται καὶ σημαντικός ἀριθμὸς «μικτῶν», τῆς τάξεως τῶν 150.000 τόνων D.W. καὶ ἀνω.

«Ἄς μὴ πιστεύῃ, ὅμως, ὅτι ἡ μεταπολεμική — τῶν τελευταίων εἴκοσι ἑτῶν — τεραστία ἀνάπτυξης τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ ἀπετέλεσεν εὔκολον ἔγχειρημα, ὑπὸ οὐριον, πάντοτε, ἀνεμον πρωθούμενον. Ἀγχώδης ὑπῆρξεν ἡ προσπάθεια. Μεταπολεμεῖς βαθεῖαι καὶ κρίσεις ὁρτάτης μορφῆς, συνήτησεν εἰς τὸν δρόμον τῆς ἡ Ναυτιλία. Διῆλθε περιόδους δυσκόλους. Δραματικάς ἐν κυριολεξίᾳ.

Πολλάκις διεγράφετο ζοφερὸς δὲ δρίζων καὶ ἐπήρχετο ἡ θύελλα: διὰ νὰ φθάσῃ τὸ πλοῖον εἰς τὸ ἀγκυροδόλιον τῆς ἀργίας, διὰ νὰ ἴδῃ τὴν τιμὴν του κατερχομένην εἰς τὸ ἀπιστεύτως χαμηλὸν ἐπίπεδον τοῦ παλαιοστόρου καὶ τάς ὑποχρέωσεις ἐπικρεμάμένας ὡς Δαμόκλειος σπάθη. Καὶ δῶμας ἔδοθησεν ἡ πίστις μας ἐπὶ τὴν αὔριον. «Ἡ πίστις μας εἰς τὴν θάλασσαν. Καὶ ἐπήρχοντο, πάλιν αἱ καλαὶ ἡμέραι. Κανεὶς δὲν εἶχεν ἀποχωρήσει.

«Ολοὶ τῶν καλῶν αὐτῶν δήμερῶν ἔξεμεταλλεύοντο τὰς ἀποδόσεις, διὰ νὰ ἐνισχύῃ ἡ θέσις των, ἡ ἐπαγγελματική τῶν ἐπιφάνεια, ἡ συναγωνιστική ἐνός ἐκάστου ἰκανότης. Καὶ τώρα προσδιδόμενον δὲν τῶν μεγάλων ναυτικῶν Κρατῶν. Ἡμεῖς οἱ «Ἐλλήνες κατέχομεν τὴν πρώτην εἰς μεταφορίκινον ἰκανότητα ναυτιλίαν τοῦ Κόσμου, ὑπολογίζομένην δασμόν εἰς 35 καὶ πλέον ἑκατομμύρια τόνων D.W.

«Ως γίνεται ἀντιληπτὸν ἐκ τῶν συντόμως παρατεθέντων στοιχείων καὶ μεγεθῶν, ἡ Ναυτιλία τῶν «Ἐλλήνων» ἐπραγματοποίησε μέγιστα, ἀληθῶς, ἐπιτεύγματα, εἰς ποιότητα καὶ εἰς ποσότητα. Εἰσήλθομεν εἰς τὸν γιγαντισμὸν καὶ τὸν αὐτοματισμὸν καὶ ζῶμεν τὸν παλμὸν τῶν καλπάζοντων τελειοποίησεων.

Στόχοι μας είναι ἡ διολκήρωσις τῆς ποιοτικῆς βελτιώσεως τοῦ ὑλικοῦ μας, ἡ διατήρησης τῆς συναγωνιστικότητος τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ ἡ διαφύλαξη τῶν κατακτήσεων μας. Κατέχομεν τὴν πρώτην θέσιν μεταξὺ δὲν τῶν Ναυτιλιῶν τοῦ Κόσμου» καὶ

πρέπει νὰ τὴν κρατήσωμεν.

Πρὸς τοῦτο ἀπαιτεῖται νέα καὶ συνεχῆς προσπάθεια, προσοχὴ μεγίστη, ἐπαγρύπνησις σταθερά, εύστροφία καὶ ἀγωνιστικότης, τώρα περισσότερον ἀπὸ κάθε ὄλλην φοράν. Καὶ τοῦτο, διότι ἔχομεν εἰσιθεῖται μίαν περίοδον θαυμάτων καὶ νεοφανῶν ἀνακατατάξεων, αἱ ὅποιαι ἀδηλούνται μὲν συνεχῶς ἐντεινόμενον ρυθμὸν καὶ εἰς μεγαλυτέραν, ὀλονέν, ἔκτασιν. Κύρια χαρακτηριστικά τῆς περιόδου αὐτῆς, τὴν ὅποιαν διανύει ἡ Παγκόσμιος Ναυτιλία, είναι ὁ ἐντονος Διεθνής Ναυτιλιακός Εθνικισμός, ἡ τάσις μεγιστοποίησεως τῶν σκαφῶν, ἡ χρησιμοποίησης τῆς Ναυτιλίας ὡς μέσου πολιτικῆς ἐπικρατήσεως εἰς τὸν, ἐπὶ παγκοσμίου κλίμακος, ἀνταγωνισμὸν τῶν Κρατῶν καὶ ἡ διεθνοποίησης τῶν θεμάτων τῆς Ναυτιλίας.

Οὔτε ὁ χρόνος ἐπιτρέπει, οὔτε σκοπὸν τῆς ὁμιλίας μου ἀποτελεῖ, ἡ ἀνάπτυξης τῶν ζητημάτων αὐτῶν καὶ τῶν μεγίστων κινδύνων τούτους ὅποιους ἔγκυμονται διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας.

Ἀρκεῖ ἀπλῶς νὰ σκεφθῶμεν — καὶ τοῦτο σημεῖον μόνον — ὅτι ἡ Ναυτιλία μας δὲν σημιζεῖται εἰς ἔθνικά φορτία ἀλλὰ εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, ὅτι κολοσσιαῖς σήμερον ἀπαιτούνται κεφάλαια διὰ τὴν ἀπόκτησην ἐκσυγχρονισμένων σκαφῶν καὶ είναι ἀνεπαρκῆς ἡ ναυτιλιακή μας ὑποδομὴ καὶ ὄργανσης καὶ ἡ ναυπηγική μας διομήχανία μικρά εἰσέται.

«Ἄλλ' εύτυχῶς, τὸ ἐλληνικὸν Κράτος (ό εἰς τὸν τριῶν συντελεστῶν, ὡς ἀνέφερα προγούμενώς, τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιδόσεως) ἐνεργῶς καὶ ἀπόφασιστικῶς πλέον ἐνδιαφέρεται διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, τὴν προστατεύει καὶ ἀγνοεῖται τὸν κοινὸν ἄγνωστον — μετὰ τῶν ναυτικῶν μας καὶ ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἐδραισίων τῆς θέσεώς της παγκοσμίως καὶ τὴν ἀνάπτυξην της.

Καὶ δὲν πρέπει νὰ μᾶς διαφεύγῃ ὅτι ισχυρά ἐλληνική ναυτιλία σημαίνει ισχυρά, ἐθνικῶς καὶ οἰκονομικῶς Ἑλλάδα.

Τὰ πλοῖα είναι τὸ μόνιν ἀποτελεσματικὸν ἀντίδοτον κατὰ τὴν μεταναστεύσεως. Τὸ πλοῖον παλινοστεῖ τὸν ναύτην εἰς τὴν οἰκογένειαν καὶ τὴν Πατρίδα, τοῦ προσφέρει δὲ, παραλλήλως, εύκαιριαν διὰ μεγαλυτέρας ἀποταμιεύσεως ἀπὸ ἐκείνας τὰς ὅποιας θά ἡδύντων νότος περισώσῃ ὡς ἐν τῇ ηρῷα διαθινών μετανάστης.

Τὸ ἐμπορικὸν μας πλοῖον είναι φορεὺς πλούτου, τὸν ὅποιον συγκομίζει ἀπὸ τὴν οἰκουμένην καὶ τὸν εἰσοδούμενον εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς Ἑλλάδος. Τὸ ἐν γένει νυστιλιακόν μας συνάλλαγμα, μεταξὺ τοῦ πεταλείας καὶ συμπαράστασης τῆς Πατρίδος. Καὶ τὸ ἀπεκτήσαμεν, χάρις εἰς τὴν Εθνικήν Κυβέρνησην καὶ — εἰδικώτερον — χάρις εἰς τὸ ἐνδιαφέρον καὶ τὴν φροντίδα τοῦ Πρωθυπουργοῦ μας, τοῦ κ. Γεωργίου Παπαδοπούλου. Τοῦ λοιποῦ δὲν θά μαχώμεθα μόνοι ἐπὶ τῶν ὥκεανῶν, διότι θά μᾶς συνοδεύῃ ἡ προστατευτική σκιά τῆς μητρὸς Ἑλλάδος.

«Ἐθνική Κυβέρνησης καὶ Ναυτιλόμενοι ὑπραμτιζόμεθα μίαν πάντοτε μεγάλην καὶ πάντοτε ισχυράν «Ἑλληνικήν Ναυτιλίαν».

Χειραφετημένην ἀπὸ τὴν ἀσφυκτικήν κηδεμονίαν τῶν ἔνων, μετ' ιδικήν της — ἔθνικήν — ύποδομήν.

«Ἀντλούσαν τὰς δυνάμεις της ἀπὸ τὰ ἀνεξάντητα ἀποθέματα τοῦ ηθικοῦ καὶ ψυχικοῦ σθένους τοῦ «Ἐθνους».

«Ἐνθυμίζουσαν εἰς τοὺς ἀνὰ τὴν οἰκουμένην λαοὺς τὴν συνέχισιν τῆς προσιωπίας της ναυτικῆς παραδόσεως τῆς φυλῆς μας. Τὸ ἐνδιούσον δόνομα τῶν «Ἐλλήνων», τὴν ἀπανταχοῦ τοῦ κόσμου παρουσίαν μιᾶς ἀθανάτου χώρας, τῆς προσφιλούς μας Ἑλλάδος.

«Ο κύκλος τῶν ἔργασιών τούτων διευρυνόμενος ἐπαυξάνει τὸ ἔθνικὸν εἰσόδημα, διότι δημιουργεῖ νέας εύκαιριας ἀπασχολήσεως, προσελκύει τὸ πλοίον εἰς τὸ τόπον του καὶ διευρύνει τοὺς κρουουντής τῆς εἰσροής εἰς τὴν Χώραν μας ἢ ένου συναλλαγματικού πλούτου.

Είναι πρόδηλον, ἐπομένως, ὅτι τὸ «Ἐμπορικόν μας Ναυτιλίαν ἀποτελεῖ πανίσχυρον ὅπλον διὰ τὴν ἔθνικήν ἀμυναν τῆς πατρίδος μας καὶ πολύτιμον μέσον διὰ τὴν οἰκονομικήν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλλάδος.

«Ἡ «Ἐθνική Κυβέρνησης» δρῶς, ἀντικειμενικῶς καὶ μὲν κριτήριον τὰ ἔθνικά καὶ μόνον συμφέροντα τῆς Χώρας, ἔξετίμησε τὰς προσφοράς καὶ τὰς προσδοκίας ἐκ τῆς Ναυτιλίας καὶ ἔχάραξε τὴν «Ἑλληνικήν Ναυτιλίαν» Πολιτικήν.

Οι στόχοι τῆς πολιτικῆς ταύτης είναι σαφεῖς καὶ συγκεκριμένοι. «Ἐπιδιώκεται ἀφ' ἐνός μὲν ἡ πύκνωσης τῶν τάξεων τῶν ὑπὸ τὴν κυανόλευκον σκαφῶν, ἀφ' ἐτέρου δὲ ἡ στενὴ καὶ διαρκής σύνδεσης τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος μετὰ τὴν οἰκονομίας τῆς Χώρας, διὰ τῆς μεταποίησεως τοῦ Κέντρου τῶν ναυτιλιακῶν ἔργασιών ἀπὸ τῆς ἀλλοδαπῆς εἰς τὴν Ἑλλάδα.

Καὶ οἱ στόχοι αὐτοῦ ἀπειδίωκονται διὰ μέτρων καὶ μέσων γενικῶν καὶ ἀνευδοκίας, τὰ ὅποια ἀναφέρονται εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς «Ἑλληνικής Ναυτιλίας» ύποδομῆς, εἰς τὴν βελτίωσιν τῆς ἀριθμητικῆς καὶ ποιοτικῆς συγκρίσεως τοῦ Σώματος τῶν «Ἐλλήνων ναυτικῶν, εἰς τὴν στέγασιν τοῦ πλαίου ὑπὸ ταύτης της οἰκονομίας διατάξεως τῶν πλοίων της θεμάτων τῆς θέσεώς της παρεμβάσεων ἀνάπτυξιν τῆς ἀτομικῆς πρωτοβουλίας καὶ τῆς Ναυτιλιακῆς ἀνάπτυξεως τῆς Χώρας.

Τὸν ρόλον τούτων ἐκτιμῶμεν καὶ ἐπικροτούμεν ἀνεπιφύλακτως ἡμεῖς οἱ «Ἐλλήνες Ναυτιλόμενοι». «Ἡτο καιρός νὰ ἀποκτήσωμεν ἔνθικον καὶ ηθικὸν ἔρεισμα, σίον εἰναι νὰ ἀνεκτήμοτος προστασία καὶ συμπαράστασης τῆς Πατρίδος. Καὶ τὸ ἀπεκτήσαμεν, χάρις εἰς τὴν Εθνικήν Κυβέρνησην καὶ — εἰδικώτερον — χάρις εἰς τὸ ἐνδιαφέρον καὶ τὴν φροντίδα τοῦ Πρωθυπουργοῦ μας, τοῦ κ. Γεωργίου Παπαδοπούλου. Τοῦ λοιποῦ δὲν θά μαχώμεθα μόνοι ἐπὶ τῶν ὥκεανῶν, διότι θά μᾶς συνοδεύῃ ἡ προστατευτική σκιά τῆς μητρὸς Ἑλλάδος.

«Ἐθνική Κυβέρνησης καὶ Ναυτιλόμενοι ὑπραμτιζόμεθα μίαν πάντοτε μεγάλην καὶ πάντοτε ισχυράν «Ἑλληνικήν Ναυτιλίαν».

Χειραφετημένην ἀπὸ τὴν ἀσφυκτικήν κηδεμονίαν τῶν ἔνων, μετ' ιδικήν της — ἔθνικήν — ύποδομήν.

«Ἀντλούσαν τὰς δυνάμεις της ἀπὸ τὰ ἀνεξάντητα ἀποθέματα τοῦ ηθικοῦ καὶ ψυχικοῦ σθένους τοῦ «Ἐθνους».

«Ἐνθυμίζουσαν εἰς τοὺς ἀνὰ τὴν οἰκουμένην λαοὺς τὴν συνέχισιν τῆς προσιωπίας της ναυτικῆς παραδόσεως τῆς φυλῆς μας. Τὸ ἐνδιούσον δόνομα τῶν «Ἐλλήνων», τὴν ἀπανταχοῦ τοῦ κόσμου παρουσίαν μιᾶς ἀθανάτου χώρας, τῆς προσφιλούς μας Ἑλλάδος.

YOUR AGENTS

JEDDAH
SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES

FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

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

LONDON TROODOS SHIPPING AND TRADING LTD.
RODWELL HOUSE, MIDDLESEX STR., E1
TL. BISHOPS GATE 1306 (5 Lines) TX. 25417.
Teleg. TROODOSHIP LON

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

SAUDI ARABIA

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

PIRAEUS TROODOS SHIPPING CO. LTD.
17-19 AKTI MIAOULI, P.O.B. 127
TELEX : 5521
TELEPH. 412.041, 423.185

Η ΑΛΙΕΙΑ

ΑΙ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΝΑΛ

Τό σύνολον σχεδὸν τῶν ἀλιευτικῶν ἐπιχειρήσεων τῆς 'Υπερποντίου ἀλιείας, ἀποδεχθὲν τὰς ἐπὶ τῆς διαθέσεως τῶν ἀλιευμάτων ἀπόφεις τῆς ΕΤΑΝΑΛ ὑπέγραψε ἐπιστολὴν, δι' ἣς γνωρίζει τὸ σύμφωνον.

'Εξαιρεσιν ἀπετέλεσαν αἱ ἐπιχειρήσεις: Κουτουριάρη, 'Αριώνος καὶ Σταματοπούλου, αἵτινες ἀποκλίγουν ὑπὲρ τῆς διατηρήσεως διὰ λογαριασμὸν τῶν τοῦ δικαιώματος διαθέσεως τῶν προϊόντων τῶν.

Παρὰ τὴν ἄρνησιν τῶν τριῶν αὐτῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τῶν δισταγμῶν, οἵτινες πρὸς στιγμὴν προέκυψαν ἐκ τοῦ ἐνδεχομένου δημιουργίας συναγωνισμοῦ μεταξὺ τῆς ΕΤΑΝΑΛ καὶ τῶν τριῶν ἐπιχειρήσεων, η διάθεσις τῆς παραγωγῆς τῶν ἐπέρεων ἐπιχειρήσεων, αἵτινες ἔκπροσωποῦν τὰ 80% τοῦ συνόλου, θὰ ἀναληφθῇ ὅριστικῶς πλέον ὑπὸ τῆς ΕΤΑΝΑΛ. Συντομώτατα ἄρχεται τῶν ἐργασιῶν τῆς διαθέσεως.

'Ητο καὶ ρός νὰ συστηματοποιηθῇ ἡ διάθεσις τῶν κατεψυγμένων ἰχθύων ὑπὸ σοδαροῦ 'Οργανισμοῦ καὶ ἐπὶ ὑγιῶν οἰκονομικῶν δάσεων, διότι μόνον κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον θὰ ἀποκατασταθῇ ἡ ἐμπιστοσύνη τοῦ κοινοῦ πρὸς τὸ πολύτιμον καὶ προστόν εἰς τὰ πολλὰ βαλάντια εἰδός αὐτὸ διατροφῆς. 'Ἐλπίζομεν ὅτι τὸ μὲν κοινὸν δὲν θὰ δραδύνῃ νὰ ἀντιληφθῇ ὅτι τὰ διατιθέμενα πρὸς πώλησιν ἰχθυόρη δὲν ἔχουν ὑποστῆ φθορὰς ἐκ μακρᾶς διατήρησης εἰς ψυγεῖα καὶ ὅτι τυγχάνουν τῆς δεούσης μεταχειρίσεως, αἱ δὲ ἀλιευτικαὶ ἐπιχειρήσεις ὅτι ὑπὸ τὴν ἡγεσίαν τῆς ΕΤΑΝΑΛ θὰ δυνηθοῦν νὰ ὀρθοποδήσουν.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ

'Η 'Εθνική Στατιστική 'Υπηρεσία ἔξεδωκεν εἰδικὸν τεῦχος ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἀποτελέσματα ἐρεύνης θαλασσίας ἀλιείας διὰ μηχανικῶν σκαφῶν».

Εἰς τὴν ἔκδοσιν περιλαμβάνονται διάφορα στοιχεῖα ἀναφερόμενα γενικῶς εἰς τὴν ἀλιείαν, τὰ μᾶλλον ἐνδιαφέροντα τῶν ὅποιων παραθέτομεν κατωτέρω:

'Εξ ἑταῖς ἀλιευτικοῦ στόλου
Ἐτη 'Αριθ. μηχαν. 'Ολική 'Ιπποδύν.
ἀλιευτικῶν χωρητ.

1965	7.093	44.877	156.493
1966	7.257	58.432	175.105
1967	7.308	62.973	191.748

'Η κατανομὴ τῆς δυνάμεως τοῦ ἐλληνικοῦ ἀλιευτικοῦ στόλου κατὰ κατηγορίας παρουσιάζεται ὡς κατωτέρω:

Σκάφη 'Υπερποντίου ἀλιείας
Ἐτη 'Αριθμός Συνολική 'Ιπποδύν.
χωρητικότης

1965	33	24.951	38.130
1966	43	38.660	50.455
1967	44	42.720	55.435

Σκάφη μέσης ἀλιείας
Ἐτη 'Αριθμός Συνολική 'Ιπποδύν.
χωρητικότης

1965	356	359	64
1966	342	320	69
1967	333	313	81

Παράκτιος ἀλιεία
Παράκτιος ἀλιεία
ἀριθμός σκαφῶν

1965	6.331
1966	6.183
1967	6.537

"Οσον ἀφορᾶ εἰς τὴν ἀλιευτικὴν παραγωγὴν, ἡ μελέτη παρέχει τὰ κάτωθι στοιχεῖα: Συνολικὴ ποσότης ἀλιευμάτων καὶ ποσότης αὐτῶν

"Η κατὰ περιοχὰς ἀλιευτικὴ ἀπόδοσις διὰ τὸ ἔτος 1967 παρουσιάζεται ὡς κατωτέρω:

Περιοχὴ	Τόνοι
'Ατλαντικὸς 'Οκεανὸς	31.580
'Ακταὶ Βορείου 'Αφρικῆς	1.369
'Ιόνιον μέχρι καὶ Πατραϊκοῦ κόλπου	4.516
'Ανατολικαὶ, Δυτικαὶ καὶ Νότιαι ἀκταὶ Πελοπονήσου	966
'Αργολικὸς καὶ Σαρωνικὸς	7.572
Κορινθιακὸς	773
Βόρειος καὶ Νότιος Εύβοικὸς καὶ Μαλλιακὸς	4.977
Παγασητικὸς	2.087
Σποράδες καὶ 'Ανατολικαὶ ἀκταὶ Εύβοιας	1.848
Κόπτοι Χαλκιδικῆς καὶ Θερμαϊκὸς	8.478
Στρυμωνικός, Καβάλα, Θάσος καὶ Θρακικὸν Πέλαγος	9.800
'Ανατολικαὶ Νήσοι (Λέσβος - Χίος - Σάμος - Ικαρία)	4.413
Δωδεκάνησα	1.466
Κυκλαδες	2.434
'Ακταὶ Κρήτης	1.477

Τεχνικαὶ ἔξελίξεις

ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΑ ΔΙΠΛΗΣ ΠΑΡΑΛΛΗΛΙΑΣ



N. ΛΕΒΕΝΤΕΡΗΣ Α. Ε.

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 413.021 - 421.810 - 411.038

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΦΙΛΩΝΟΣ 1

ΔΙΑΘΕΣΙΣ ΑΛΙΕΥΜΑΤΩΝ

Πληροφορούμεθα ότι διέθεσεν είς τὸν 'Ιταλικὸν 'Οργανισμὸν GENEPESCA 700 τόνους ἀλιεύματος ἐκ τῶν Ἐπιραινὶ ἀποθεμάτων. Παρ' ὅλον διέθεσεν τὴν τῆς ἀγορᾶς ἐκ μέρους τοῦ 'Ιταλικοῦ 'Οργανισμοῦ εἶναι φαίνεται σημαντικῶς κατωτέρω τῆς τιμῆς παραγωγῆς, τὸ πράγμα δὲν παύει νὰ είναι ἔνθαρρυντικόν. 'Αποδεικνύει διέθεσεν ἐφ' δοσον ἐπιτύχωμεν τὴν μειώσιν τοῦ κόστους παραγωγῆς μας τὰ προϊόντα μας θὰ εὐρίσκουν εὐκόλως ἀγοράς.

ΑΠΟΥΣΑ Η ΕΛΛΑΣ

Τὸν παρελθόντα μῆνα ἔλαβε χώραν εἰς Γκάναν, συγκλήθην ὑπὸ τοῦ FAO, συνέδριον 36 χωρῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν ἀλιεύματα καθ' ὃ ἔξιτάσθησαν διάφορα ἐνιδιάφεροντα τὸν διομήχανον αὐτὸν κλάδον θέματα.

Μεταξὺ τῶν ἔξετασθέντων, ὡς πληροφορούμεθα, διέθεσεν τὸ τῆς καλύψεως εἰς Ἰχθυῆρά τῶν ἀναγκῶν τῶν Ἀφρικανικῶν χωρῶν, ιδίᾳ δὲ τῶν διαιγάντων ἀνεπτυγμένων.

Τὰ ἀντικείμενα τοῦ συνεδρίου γενεινὶ παρουσίαζον ιδιάζον ἐνδιαφέρον διὰ τὰς Ἑλληνικὰς ἀλιευτικὰς ἐπιχειρήσεις, αἵτινες ἀσχολοῦνται εἰς τὴν ἀλιεύσιν περὶ τὰς Ἀφρικανικὰς ἀκτὰς καὶ τῶν ὅποιων ἡ παραγωγὴ ὑπερβαίνει τὰς ἀπορροφουμένας ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς ἀγορᾶς ποσότητας, μὲν ἀποτέλεσμα τῆς δημιουργίαν, συνεχῶς αὐξανομένων ἀποθεμάτων.

"Ισως ἐκ τῆς παρακολούθησεως τῶν ἔργων τῶν ἀναγκῶν τοῦ συνεδρίου θὰ διανοτῶν αἱ Ἑλληνικαὶ ἐπιχειρήσεις νὰ ἥρυντο τὰ στοιχεῖα ἑκείνα, ἀπίνα τὸν διέπετρον νὰ διαθέσουν τὰ προϊόντα τῶν καὶ εἰς τὰς Ἀφρικανικὰς ἀγοράς.

Είναι βεβαίως γνωστὸν εἰς πάντας τοὺς ὅπωσδηποτε ἀσχοληθέντας μὲν τὴν Ἑλληνικὴν ὑπερπόντιον ἀλιεύσιν, ὅτι τὸ μέγα μειονέκτημα τῶν ἑλληνικῶν προϊόντων εἰναι τὸ μῆσην γενεινὶ παραγωγῆς, προερχομένου ἀπὸ τὸν γεγονότος διὰ πολλὰ τῶν ἀλιευτικῶν μας εἶναι ἀντιοκονιμικά, ἀπὸ τὸν δὲ λόγῳ τοῦ κρατούντος συστήματος ἀμοιβῆς τῶν πληρωμάτων.

"Ἐάν διετίθετο ἀριθμός τις τῶν πλέον οικονομικῶν σκαφῶν πρὸς τὴν ἀλιεύσιν τῶν ζητουμένων ὑπὸ τῶν ἀφρικανικῶν χωρῶν, καὶ ἔθεστί ζητεῖτο ἡ ἀμοιβὴ τῶν πληρωμάτων ἐπὶ τῆς ἀποδόσεως — οὐχί δάσει σταθεροῦ μισθολογίου — τότε ἀσφαλῶς ση-

μαντικὸν μέρος τῆς παραγωγῆς μας θὰ συνέφερε νὰ διοχετευθῇ πρὸς τὰς ἀγορᾶς αὐτὰς ἐπὶ ὀφελείᾳ τόσον τῆς οικονομίας μας, δισον καὶ τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τῶν πληρωμάτων.

"Ἐτέρα λύσις θὰ δητὸν ἡ διάθεσις ἀλιευτικῶν τινῶν ἐπὶ χρονοναύλωσει πρὸς τινὰς τῶν Ἀφρικανικῶν χωρῶν.

Καὶ αὐτὰ δητὸν ἡ δύναστον νὰ ἀντικατασταθοῦν, ἐφ' δοσον ἡ 'Ελλάς θὰ εἰχει ἐκπρωστὴθη εἰς τὸ συνελθόν συνέδριον. "Αγνωστον διὰ ποιὸν λόγον τοῦτο δὲν συνέδη.

"Η 'Ελλάς ἐκπρωστεῖται δεσμώτις εἰς τὸν FAO, διότι εἶναι ἐπίσης γνωστὸν διέθεσεν ἀλιευτικῶν τοιαύτης μορφῆς συνέδρια, προσαναγγέλλονται πρὸς τὰ ἔνδιαφερόμενον κράτη ἵνα ὀργανώσουν τὰ τῆς ἐκπρωστὴσεών των. Τὸ 'Υπουργεῖον, διπέρ συνήθως λαμβάνει γνῶσιν τῶν συνερχομένων συνεδρίων, εἶναι τὸ 'Υπουργεῖον τῶν 'Εξωτερικῶν.

"Ἄλλα περιέργως, καθ' ἣν στιγμὴν τὸ Κράτος διὰ τῆς Τραπέζης Βιομηχανικῆς 'Ἀναπτύξεως προσπαθεῖ νὰ διασῶσῃ ἀπὸ τὴν καταστροφὴν τὴν 'Ελληνικὴν 'Υπερπόντιον 'Αλιεύσιν, συνέδρια, ἐξ ὀνόματον νὰ προκύψουν λύτεις ἐνὸς τόσον ζωτικοῦ ζητήματος, ὅπως ἡ διάθεσις τῶν ἀλιευμάτων μας, δὲν ἀνακοινώνται καν πρὸς τὸν ὄρμόδιον 'Οργανισμὸν, τὴν ETANA, καὶ δὲν ἔχει αὐτὴν ἔχουσισθη ὅπως μονίμως συνεδεῖται ἀπὸ εὔθετας μὲ τὸν FAO ἵνα ἐκπρωστεῖται τὴν 'Ελλάδα εἰς τοιαύτης σπουδαίατος συνέδρια.

Η ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Τὴν 7ην τρέχοντος μηνὸς συνήλθην ἐν Θεσσαλονίκῃ σύσκεψις ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ 'Υπουργοῦ Βορείου 'Ελλάδος, ἡς μετέσχειν ὁ Πρόεδρος τῆς ETANA, αἱ ἀρμόδιαι ἀρχαὶ καὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι παραγωγοὶ καὶ ἐμποροὶ τῆς περιοχῆς πρὸς λήψιν δριστικῆς ἀποφάσεως ἐπὶ τῆς θέσεως, εἰς ἡν δέον νὰ ίδεται ἡ ιχθυόσκαλα τῆς συμπρωτευούσης.

Κατὰ τὸ παρελθόν, εἶχον ὑποδειχθῆ διάφοροι θέσεις, ἐπικρατεστέρα τῶν διόποιων ἡ τοιαύτη πρὸς Κατερίνην καὶ εἰς ἀπόστασιν 20 χιλιομέτρων. περίπου ἀπὸ τῆς πόλεως. "Ηδη ἡ ETANA ἀποδέλπουσα εἰς τὴν μειωτὸν μεταφορικῶν, ἐπὶ ὀφελείᾳ τῆς καταναλώσεως, εἰς τὴν εὐχερεστέραν προσπέλασιν τῆς ιχθυόσκαλας ἐκ μέρους τῶν παντοειδῶν ὄχημάτων τῶν ιχθυεμπόρων καὶ μεταπτωτῶν καὶ τὴν ἀπομάκρυνσιν ἐκ συμφορμένης ὀδικῆς ἀπτηρίας, ὑπέδειξεν ὡς καταλληλοτέραν θέσιν, κειμένην μεταξὺ Μηχα-

νιώνας καὶ τῆς πόλεως.

"Η ἐπιλεγέσσα ὑπὸ τῆς ETANA θέσις, μὲ δάστιν τὴν ἔξακολούθησιν ἀγκυροδολίας τῶν ἀλιευτικῶν εἰς Μηχανιώνα, ἀφ' ἐνὸς διευκολύνει τὰς ἀλιευτικά, ἀπίνα προσορμίζονται καταπλέοντα εἴς ἀλιτέδων εύρισκομένων κυρίων ἀναπολικώτερον τῆς Μηχανιώνας, ἀφ' ἐπέριοδον δὲ φέρει ἔγγυτερον τὴν ιχθυόσκαλαν πρὸς τὴν κατανάλωσιν.

Προβλημένης ἐπιχειρήματα κατὰ τὴν προτάσεως τῆς ETANA διέθεσεν ἀπατηθῆ διαπανηρά θαλάσσια ἔργα ὑπόδομῆς πρὸς δημιουργίαν ἐπὶ τόπου λιμένος, ἀνετράπησαν διὰ τὴς τεθείσης δάσεως ὅπως πρὸς ἀποθέτησην τοιούτων ἔξοδων ή ἐκφόρτωσις τῶν ἀλιευμάτων ἔξακολούθηση πραγματοποιούμενή εἰς Μηχανιώνα.

Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΩΝ

"Η λειτουργία τῶν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῆς ETANA ιχθυόσκαλῶν Πειραιῶς, Πατρῶν, Χαλκίδης, Καβάλας καὶ λοιπῶν λιμένων ἀπέδωσε κατὰ τὸ δραχὺ μέχρι σήμερον διάστημα ἀριστα ἀποτελέσματα.

"Η παρεχομένη ταχεία, οίκονομική καὶ πολιτισμένη ἔξυπηρέτησις πρὸς τε τοὺς παραγωγοὺς καὶ τοὺς ἐμπόρους, ἥρχισεν ἀποδίδουσα. Πρόθυμος ἡ συγκέντρωσις τῆς παραγωγῆς εἰς τὰς ιχθυόσκαλας καὶ ἔξαλεψις τῆς ἀσχημίας καὶ τῆς ρυπαρότητος τοῦ παρελθόντος.

"Ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ τῆς ὅπως παράσχῃ μεγαλυτέρας εὐκολίας πρὸς τοὺς παραγωγούς, ἡ ETANA προσεπάθησε καὶ ἐπέτυχεν ὅπως ἡ 'Αγροτικὴ Τράπεζα, κύριον πιστωτικὸν ἰδρυμα τῶν παραγωγῶν, ἔγκαταστήσῃ εἰς ἐκάστην ιχθυόσκαλα εἰδικὸν γραφεῖον ἐπὶ τόπου ἔξυπηρετήσεως τῶν ἀλιέων, χωρὶς ούτον νὰ χάνουν τὸν πολύτιμον χρόνον τῶν πρὸς μετάβασιν εἰς τὰ κατὰ τόπους καταστήματα τῆς Τραπέζης.

"Η μόνη ιχθυόσκαλα, ἡτὶ δὲν ἐπέτυχε μέχρι σήμερον νὰ συγκεντρώῃ δλοκηρωτικῶν τὴν παραγωγὴν τῆς περιοχῆς της, εἶναι ἡ τοῦ Πειραιῶς, διότι 5.000 περίπου κιβώτια ιχθύων κατὰ 24ωρον διοχετεύονται ἀπὸ εύθετας πρὸς τὴν ἀγοράν ἐκ τῶν διαφόρων σημείων τῆς ἀκτῆς ἀπὸ τοῦ Σουνίου μέχρι καὶ πέραν τῶν Μεγάρων.

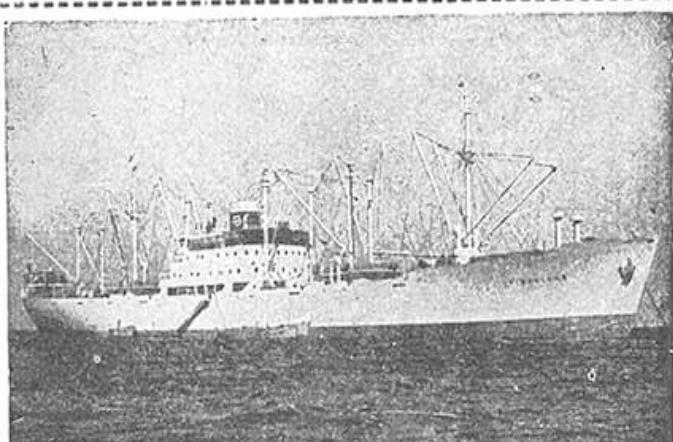
"Η ETANA, διαπιστώσασα διαφορούην, μελέτα πρόσθετα μέτρα ἔξυπηρετήσεως τῶν τε παραγωγῶν καὶ τῶν ἐμπόρων, ἴνα συγκεντρώσῃ τὸ σύνολον τῆς παραγωγῆς καὶ εἰς τὴν ιχθυόσκαλαν αὐτήν.

SOL
Always at your service

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

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



AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP."

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

'Αγγλική Νομολογία

• **Άσφαλιστήριον.** — Κάλυψις κινδύνων έκτροπης ή της πορείας ήπιας άρξαμένου ταξιδίου. — "Εννοια του όρου «άρξαμενον ταξιδίου».

Φιλική ή άλλως κατά συναίνεσιν δίκη διεξάγεται ήπιο τινος ήν 'Αγγλία μεταξύ Ελληνικών πλοίων και 'Αλληλασφαλιστικού 'Οργανισμού, ήξε αφορμής τών γεγονότων της Διώρυγος του Σουέζ.

Πρωτοδίκως ή ύπόθεσις ήπειρη υπέρ του 'Αλληλασφαλιστικού 'Οργανισμού. Κατά της άποφάσεως του δικαστού Ρόσκιλλ, οι πλοιοκτήταις ήσκησαν έφεσιν, άλλα και τὸ 'Εφετείον έκρινεν έναντινών των, έπιτρέψαν δώμας την προσφυγή ένώπιον της Βουλής των Λόρδων. Κατόπιν τοιαύτης διαδικασίας, διελθούσης η μελλούσης νὰ διέλθῃ τὰ διαδικαστικά στάδια, διερωτάταις κανείς, τι είδους «φιλική» δίκη είναι ή προκειμένη. 'Η άπαντησις είναι διά τὸ φιλικὸν τῆς δίκης δοφείλεται εἰς τὸν πρακτικὸν νοῦν τῶν 'Αγγλών, εἰς τὴν χώραν τῶν δόπιων ή προσφυγή εἰς τὰ δικαστήρια είναι δαπανηρά, μέχρις ἀρνητικίας. Τὸ σύνολον τῶν ἀποτίθεσων ἀνέρχεται εἰς 5.000.000 λιρῶν και ἀντὶ νὰ ἀρχίσῃ ὁγκώδης δικαστικὸς ἄγων μὲν υπέρογκος δικαστικὸς ἔξδια, συνεφανῆται νὰ διεξαχθῇ δοκιμαστικὴ δίκη (test case) και νὰ ἀκολουθήσουν τὴν ἐκδοθησομένην ἀπόφασιν δλαι αἱ ἀποτίθεσις.

'Η ἀξίωσις τῶν πλοιοκτητῶν ἀποτελεῖται ἐκ τῶν ηὐχημένων δαπανῶν ἀς ύπεστησαν οὐτοι, διότι τὰ πλοῖα των ἡμαγκάσθησαν νὰ περιπλεύσουν τὴν 'Αφρικήν, κατόπιν τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ.

Τὴν ἀξίωσιν τῶν ταύτην κατὸ τοῦ 'Αλληλασφαλιστικού 'Οργανισμοῦ, οἱ πλοιοκτήταις ἐστήριξαν ἐπὶ τῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολαίων διὰ μῆτρα εἶναι οὕτως:

«'Η ἀσφάλεια καλύπτει τὰς καθαράς ἐκτάκτους δαπάνας εἰς ἀς εὐλόγως ύπεβληθῆ θ

ἡσφαλισμένος λόγω (α) κρατήσεως ή ἑκτροπῆς τοῦ πλούτοῦ πλοίου εἰς ή δη ἀρξαμένον ταξίδιον, και πηγαζουσῶν (τῆς κρατήσεως ή ἑκτροπῆς) μεταξὺ ἄλλων ἐκ συμμορφώσεως πρὸς διαταγάς, δόηγιας ή συστάσεις τοῦ 'Αλληλασφαλιστικοῦ 'Οργανισμοῦ, παρεχομένας πρὸς ἀποφυγὴν ἀπωλεῖας ή ζημιᾶς τοῦ ἡσφαλισμένου πλοίου ἔξι οἰουδῆποτε ἀσφαλιστικῶς καλυπτομένου κινδύνου.

Τὰ πραγματικὰ περιστατικά, ἀτινα ἀμοιδίας συνωμολογήθησαν ἡσαν διὰ τὴν 5.6.1967 ἥρξαντο ἔχθροπραξίαι μεταξὺ 'Ισραὴλ και 'Ηνωμένης 'Αραβικῆς Δημοκρατίας, ἡτις ἀνακοίνωσε τὴν ἐπομένην διὰ ἔκλεισεν ή Διώρυγα. Τὴν 8 'Ιουνίου 1967, δὲ 'Αλληλασφαλιστικὸς 'Οργανισμὸς ἔξεδωσεν ὀδηγίας, συμφώνως πρὸς τὰς τὰ παρ' αὐτῷ ἡσφαλισμένα πλοῖα ἔδει νὰ μὴ πλέουν πρὸς τὴν Διώρυγα ή ἔγγυτερον τῶν 20 μιλίων ἀπὸ τοῦ Σουέζ ή τοῦ Πόρτ - Σάιδ. Σκοπὸς τῶν ὀδηγιῶν τούτων ήτο ἡ ἀποτροπὴ ζημιῶν ή ἀπωλειῶν εἰς ἡσφαλισμένα παρὰ τῷ 'Οργανισμῷ πλοῖα, ήξε ασφαλιστικῶς καλυπτομένων κινδύνων.

Τρεῖς περιπτώσεις πλοίων ἔχητασε τὸ 'Εφετείον ίνα κρίνῃ ἔαν ή ἔκτροπη ἔγενετο εἰς ἡδη ἀρξαμένον ταξίδιον. Τὸ πρῶτον πλοίον ἦτο τὸ «Μητέρα». Τούτο, δυνάμει ναυτοσυμφώνου ἀπὸ 27.4.1967, είχεν ἀναλάβει τὴν μεταφορὰν παλαιοσιδήρων ἀπὸ Σάντερλαντ εἰς Κίναν. Τὴν 24 Μαΐου 1967 ἀπέπλευσεν ἔκ Γδύνιας, κατέπλευσε τὴν 28η Μαΐου εἰς Σάντερλαντ και ἥρξαντο τὴν φόρτωσιν τὴν 29 Μαΐου. 'Η φόρτωσις συνετηρώθη τὴν 21ην 'Ιουνίου, ἡτοι δεκαπεντέτη ἡμέρας μετὰ τὴν ἔκδοσιν τῶν ὀδηγιῶν τοῦ 'Αλληλασφαλιστικοῦ 'Οργανισμοῦ. Τὸ πλοίον ἀπέπλευσεν ἔκ Σάντερλαντ τὴν 21 'Ιουνίου και ἀντὶ νὰ πλεύσῃ διὰ τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ, περιέπλευσεν τὸ 'Ακρωτήριον τῆς Καλῆς Ἐλπίδος, κατευθυνόμενον εἰς Κίναν. Τὸ ἔρωτημα διὰ τὴν Διώρυγος τοῦ Παναμᾶ. Κατὰ τοὺς πλοιοκτήτας, τὸ ταξίδιον περιλαμβάνει και τὸν ὑπὸ ἔρμα πλούτον ἔξ 'Αμβέρσης, ἐνῷ κατὰ τὸν 'Οργανισμὸν ἀρχεται ἀπὸ τοῦ ἔκ Γδάνσκ ἀπόπλου.

γανισμοῦ.

Κατὰ τὰς ἀπόψεις τῶν πλοιοκτητῶν, τὸ ταξίδιον είχεν ἀρχίσει ὅταν τὸ πλοίον ἐγκατέλειψε τὴν Πολωνίαν και ὅταν ἐφόρτωνεν εἰς Σάντερλαντ, εύρισκετο εἰς τὸ ἔν Πολωνίας ἀρξαμένον ταξίδιον, ὅπως και ὅταν παρέδωσε τὸ φορτίον εἰς τὴν Κίναν. Κατὰ τὴν ἀποψιν τοῦ 'Αλληλασφαλιστικοῦ 'Οργανισμοῦ τὸ ταξίδιον ἥρχισε τὴν 21 'Ιουνίου ὅταν τὸ πλοίον ἀπέπλευσεν διὰ Κίναν.

Τὸ δεύτερον πλοίον «Κυριακοῦλα Γ. Λεμοῦν» τοῦτο δυνάμει ναυτοσυμφώνου ἀπὸ 12 'Απριλίου 1967, είχεν ἀναλάβει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ μεταφέρῃ φωσφάτας ἀπὸ Καζαμπλάνκαν εἰς Κίναν. 'Απέπλευσεν κενὸν φορτίου ἀπὸ τὴν 'Ιαπωνίαν τὴν 22 Μαΐου μὲν προσρισμὸν τὴν Καζαμπλάνκαν, ὅταν δημοσιεύσας πρὸς τὴν Διώρυγα ἔξεδοθησαν και ἐκοινοποιήθησαν αἱ ὀδηγίαι τοῦ 'Οργανισμοῦ ὃν ἔνεκεν τὸ πλοίον, ἐκτραπεῖ τῆς πορείας του, ἀπέπλευσεν διὰ τοῦ 'Ακρωτηρίου και κατέπλευσεν εἰς Καζαμπλάνκαν τὴν 28 'Ιουνίου 1967. Συνωμολογήθη, διὰ ή ἔκτροπη ἐκ τῆς πορείας, ἐπῆλθεν, ἀρξαμένον ταξίδιον. Τὸ ζήτημα ὅμως ἀνέκυψεν κατὰ τὸ πρὸς Κίναν ταξίδιον ἐπιστροφῆς, ὅποτε και πάλιν τὸ πλοίον ἀπέπλευσεν διὰ τοῦ 'Ακρωτηρίου. Κατὰ τὴν ἀποψιν τῶν πλοιοκτητῶν, ως «ταξίδιον» νοητέον ὀδόληρον τὸ ταξίδιον ἀπὸ τοῦ ἔξ 'Ιαπωνίας ἀπόπλου (ἄνευ φορτίου) μέχρι τοῦ κατάπλου εἰς Κίναν. 'Αντιθέτως, δὲ 'Αλληλασφαλιστικὸς 'Οργανισμὸς ὑπεστήριξεν, διὰ τὸ ταξίδιον ἥρχισε ἀπὸ τοῦ ἔκ Καζαμπλάνκας ἀπόπλου.

Τέλος, δοσο ἀφορᾶ εἰς τὸ τρίτον πλοίον, τὸ «Κορσαίρ», δυνάμει ναυτοσυμφώνου ἀπὸ 2 Μαΐου, ἀνέλαβεν τούτο νὰ μεταφέρῃ φορτίον γαιανθράκων ἀπὸ Γδάνσκ τῆς Πολωνίας εἰς 'Ιαπωνίαν. 'Απέπλευσεν κενὸν ἔξ 'Αμβέρσης τὴν δην 'Ιουνίου κατευθυνόμενον εἰς Γδάνσκ πρὸς φόρτωσιν και διαρκούσης τῆς ἑκεὶ φορτώσεως, ἔξεδοθησαν αἱ ὀδηγίαι τοῦ 'Οργανισμοῦ. Τὴν 12 'Ιουνίου, τὸ πλοίον ἀπέπλευσεν ἔκ Γδάνσκ δι' 'Ιαπωνίαν μέσω τῆς Διώρυγος τοῦ Παναμᾶ. Κατὰ τοὺς πλοιοκτήτας, τὸ ταξίδιον περιλαμβάνει και τὸν ὑπὸ ἔρμα πλούτον ἔξ 'Αμβέρσης, ἐνῷ κατὰ τὸν 'Οργανισμὸν ἀρχεται ἀπὸ τοῦ ἔκ Γδάνσκ ἀπόπλου.

Οὕτω, τὸ τιθέμενον ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου ἔρωτημα ἦτο, ποία είναι ή ἔνοια τοῦ δροῦ «ταξίδιον», ἐν τῇ προαναφερθείσῃ ρήτρᾳ.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΕΡΑΠΕΥΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

A/Π ΛΗΤΩ

Καθημερινῶς 9 π.μ. διὰ ΤΗΝΝΟΝ - ΜΥΚΟΝΟΝ

D/Π ΜΙΑΟΥΗΣ

Καθημερινῶς ἑκτὸς Κυριακῆς δρων 12ην μεσημβρινήν
διὰ: ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ

*Έκστον Σάββατον :

δρων 14 : διὰ ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ
ΑΓ. ΚΗΡΥΚΩΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ — ΑΓ. ΚΗΡΥΚΩΝ — ΠΕΙΡΑΙΑ

D/Π ΚΑΝΑΡΗΣ

*Έκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ δρων 11.00 διὰ: ΚΥΘΝΟΝ —
ΣΕΡΙΦΟΝ — ΣΙΦΝΟΝ — ΚΙΜΩΛΟΝ — ΜΗΛΟΝ

*Έκάστην ΤΡΙΤΗΝ δρων 13.00 διὰ: ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΑΓ. ΚΗΡΥΚΩΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ — ΒΑΘΥ

*Έκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ δρων 13.00 διὰ: ΣΙΦΝΟΝ —
ΜΗΛΟΝ — ΙΩΝ — ΟΙΑΝ — ΘΗΡΑΝ

*Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ δρων 13.00 διὰ: ΚΥΘΝΟΝ —
ΣΕΡΙΦΟΝ — ΙΩΝ — ΟΙΑΝ ΘΗΡΑΝ

'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ - ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΕΝΔΕΙΞΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ

**ΚΑΤΑΡΤΙΣΙΣ ΝΕΑΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΜΕ ΗΥ-
ΗΜΕΝΑΣ ΑΠΟΔΟΧΑΣ ΣΥΝΕΠΕΙΑ Α-
ΠΕΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ. - ΑΚΥΡΟ-
ΤΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ**

'Η ποσοτική και ποιοτική ανεπάρκεια των προσφερόμενων πρός ναυτοδηγησιν ναυτικών, καθημερινάς έντείνεται. 'Ο νόμος τής προσφοράς και ζητήσεως λειτουργεί σήμερον εις την όγοραν τής ναυτικής έργασίας, όλλα κατά τό ένα σκέλος, μόνον κατά την ζήτησιν. 'Οπου υπάρχει προσφορά, αὐτή υπάρχει με ηύδημένας απαιτήσεις. Οι μισθοί των συλλογικών συμβάσεων έχουν παύσει από μακρού χρόνου να συζητούνται. 'Η διαχείρισης τού πλοίου αντιμετωπίζει απροβλέπουντα και υπερβολικά περί μισθού απαιτήσεις. 'Η Ελληνική Ναυτιλία προσέβληθη ήδη από την άσθενειαν ή όποια έχει προσβάλει τάς ναυτιλίας τών Σκανδιναϊκών Χωρών, τής Αγγλίας, τής Αμερικής και άλλων.

'Η άσθενεια τής έλλειψεως πληρωμάτων, έπαρατος, οδηγεί άργα όλλα σταθερά, εις τὸν μαρασμὸν τῆς ἐπιχειρήσεως "πλοίον". 'Άλλ' έναν ύφιστατο μόνον ζήτημα έλλειψεως, τούτο θὰ άντιμετωπίζετο ίσως ἐκ τῶν ἔνοντων μέχρις οὗτού διὰ τῆς προσελκύσεως νέων ναυτικῶν καὶ διὰ τῆς μετεκπαίδευσεως παλαιών, ἀπέδινοντα ποσοτικῶν καὶ ποιοτικῶν ικανὰ πληρωμάτων εἰς τὴν Ελληνικήν ναυτιλίαν. Τὸ δύστερον πρόβλημα σήμερον είναι αἱ συνεπείαι τῆς ανεπαρκείας τῶν πληρωμάτων προκύπτουσαι παντειδεῖς ἔκθιστεις. Αὗται δημιουργοῦν ἐπιζημίους καθυστερήσεις εἰς τὸ πλοίον, πλημμελῆ ἐκμετάλλευσιν τούτου, ἀναποτίους προστριβᾶς, αὔξησιν τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως καὶ γενικῶς μείωσιν τῆς συναγωνιστικότητος, μὲ κίνδυνον νὸ ίδωμεν τὴν Ελληνικήν Ναυτιλίαν καταρρέουσαν ἄργα ηγρήγορα.

'Ἐπελέχαμεν μίαν ἀρτί δημοσιευθείσαν ἀπόφασιν τοῦ ὡς ἐφετίου δικάσαντος Πρωτοδικείου Πειραιῶς, ἔδωκας ἐνδιαφέρουσαν, διὰ νὰ καταδεῖξωμεν ἀφ' ἐνός τὴν ἔκτασιν τῶν ἐπικρατουσῶν καὶ ὡς ἀνωτέρω ἐκτεθεισῶν δυσχερειῶν καὶ ἀφ' ἐτέρου τὴν νομικὴν καὶ δικαστικὴν ἀντιμετώπισιν τούτων.

'Ἄνθυποιοιοίρχος, καθὼς καὶ ἔτεροι ναυτικοί, εἰς ἀκτέλεσιν συμφωνίας καταρτισθείσης εἰς Πειραιᾶ, ἀπεστάλη εἰς τὸ ἔξωτερον καὶ ἐναυτολογήθη εἰς ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν φορτηγὸν πλοίον, ἀντὶ μηνιαίου συνολικοῦ μισθοῦ λιρῶν 'Αγγλίας 95.0.0 πλέον τροφῆς. Μετὰ ταῦτα, ἀνέλαβε καθηκόντα νέος πλοίοιρχος καὶ ἐνώ τὸ πλοίον ἐφότων ἀντιμετώπισεν ἄρνησιν τοῦ πληρώματος πῶς ταξιδεύῃ, μὲ τὴν προσχηματικὴν αἰτιολογίαν διὰ τὸ πλοίον εἶχε ρῆγμα καὶ ἥτο ἀνίκανον πρὸς πλοῦν.

Πρὸ τῆς τοιαύτης ἀρνήσεως τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, μεταξὺ τῶν ὁποίων καὶ ὁ ἀνωτέρω ἀνθυπολοιοίρχος, καὶ τοῦ κινδύνου ἐκ τῶν συνεπειῶν τῆς ήδη ἀρξαμένης ηναγκάσθη νὰ υπογράψῃ νέαν σύμβασιν, καταργούμενης τῆς παλαιᾶς. Εἰς τὴν νέαν σύμβασιν, ὁ μισθος τοῦ ἀνθυπολοιοίρχου ὡρίσθη εἰς 155.0.0 λιρῶν 'Αγγλίας. 'Επίσης, ὁ πλοίοιρχος ἀνέλαβε καὶ ἄλλας υποχρεώσεις, μὴ προβλεπόμενας ἐκ τοῦ νόμου. Κατόπιν τούτων, τὸ πλοίον ἀπέπλευσε διὰ τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ του καὶ ὁ ἀνθυπολοιοίρχος ἀπελύθη μετὰ δίμηνον ἀπό

τῆς ναυτολογήσεως του, διὰ καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου.

'Ο ἀνθυποπολοιοίρχος ἐνήγαγε τὴν πλοιοκτήτριαν ἔταιρίαν καὶ ἐπέτυχε πρωτοδικῶς τὴν καταβολὴν δεδουλευμένου μισθοῦ καὶ ἀποζημώσεως λόγω καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως του, μὲ δάσιν ὑπολογισμοῦ μηνιαίον μισθὸν ἐκ λιρῶν 'Αγγλίας 155.0.0, τῆς δευτέρας ὑπογραφείσης συμβάσεως.

'Η πλοιοκτήτρια ἔταιρία, εἰς κατατεθεῖσαν ἔφεσιν, ἀντέταξεν ὅτι ἡ νέα συμφωνία περὶ μισθοῦ καὶ οἱ λοιποὶ ὅροι τῆς καταρτισθείσης νέας συμβάσεως ναυτολογήσεως διὰ καταργήσεως τῆς προγενεστέρας, εἰς ἦν εἰχε συμφωνήθη κατώτατος μισθός, εἶναι ὁκυρός. Τούτῳ, διότι αὐτὴ ὑπέρτερη προίὸν ἀπειλῆς καὶ μάλιστα ὑπεστήριξεν, ὅτι ὁ ἀνθυποπολοιοίρχος καθὼς καὶ ὄλλα μέλη τοῦ πληρώματος, προφασιζόμενοι τὸ ἀναξιόπλοου τοῦ πλοίου, ηξίωσαν παρὰ τοῦ ἀστρινούτος πλοιάρχου, δημοσίως καταργηθῶσιν αἱ ισχυούσαι συμβάσεις ναυτολογήσεως των καὶ καταρτισθῶν νέατι τοιαύται, ὑπὸ ἐπαχθεῖς ὅρους διὰ τὸ πλοίον καὶ κυρίως ὡς πρὸς τὴν μισθοδοσίαν. Συνεπείᾳ τῆς ἀρνήσεως τοῦ πληρώματος νὰ συνεχίσῃ τὸ ταξίδιον, ὁ πλοιάρχος ἔνεδωσε πρὸ τῆς τοιαύτης ἀπειλῆς τῆς περιουσίας τοῦ πλοιοκτήτου, μετὰ τοῦ ὁποίου συνδέεται στενώτατα, καὶ πρὸ τοῦ κινδύνου νὰ παραμείνῃ τὸ πλοῖον ἄνευ πληρώματος καὶ καθυστερήσῃ ὁ πλούς τοῦ ἐμφόρου πλοίου περαιτέρω, ἐπὶ ζημίᾳ τοῦ πλοιοκτήτου, διότις ἐπιέζετο ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν, ηναγκάσθη νὰ προδῷ εἰς τὴν κατάρτισιν νέας συμβάσεως, ὡς ἡ ἐπίδικος, εἰς τὴν ὁποίαν ὁ μισθός συνωμολογήθη εἰς Λ.Α. 155.0.0.

'Περαιτέρω, τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι τὰ περιστατικά, ἐν πληρότητι διατυπωθέντα καὶ κατ' οὐσίαν ἐρευνηθέντα εἶναι ἀληθῆ, καὶ συνιστοῦν ἀπειλὴν καὶ ἔνεκα τούτου καθιστοῦν ὁκυρός τὴν δικαιοπραξίαν. Διότι: ὁ πλοίοιρχος κατὰ τὸ ἄρθρον 39 τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου καὶ τοῦ ἄρθρου 4 τοῦ Ν.Δ. 1939 «Περὶ κανονισμοῦ ἐργασίας ἐπὶ πλοίων χωρητικότητος ὥν τῶν 500 κ.ο.χ.» ὡς κυβερνήτης τοῦ πλοίου, ἔχων ισχυσίαν ἐπὶ παντὸς ἐπιβαίνοντος καὶ ὡν ὑπεύθυνος διὰ τὴν καλὴν διοίκησιν καὶ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, τῶν ἐπιβαίνοντων καὶ τοῦ φορτίου, καταρτίζει τὸ πλήρωμα καὶ συνομολογεῖ τάς συμβάσεις ναυτολογήσεως ὡς ἐκπρόσωπος τοῦ πλοιοκτήτου. 'Αφ' ἐτέρου, κατὰ τὸ ἄρθρον 151 τοῦ

'Αστικοῦ Κώδικος, ἡ ἀπειλὴ, ἵνα ἐπάγεται ἀκύρωσιν τῆς δικαιοπραξίας, δέον νὰ ἐμποιῇ φόδον εἰς ἔμφρονα ἀνθρώπων καὶ νὰ ἐκθέτῃ εἰς σπουδαῖον καὶ ὁμεσον κίνδυνον τὴν ζωὴν, τὴν σωματικὴν ἀκεραιότητα, τὴν ἐλευθερίαν, τὴν τιμὴν, τὴν περιουσίαν τοῦ ἀπειληθέντος ἢ τῶν στενώτατα μετ' αὐτοῦ συνδεομένων προσώπων. 'Η στενώτης τῆς σχέσεως δὲν εἶναι ἀνάγκη νὰ ἀναφέρηται εἰς συγγενικὴ σχέσιν, ἀλλὰ κρίνεται ἐκάστοτε εἰς τὴν κατ' ιδίαν περίπτωσιν. Προκειμένου δὲ περὶ δικαιοπραξίας ἐπιχειρθεῖσης δι' ἀντιπροσώπου, τὸ ἐλάττωμα τῆς δουλήσεως ἐπιδρᾷ ἐπὶ τοῦ κύρους αὐτῆς κατὰ τὸ ἄρθρον 214 τοῦ Α.Κ. διὰ τοῦ ὁποίου ἡ συνεπείᾳ ἀπειλῆς καταρτισθεῖσα σύμβασις ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου δύναται νὰ ἀκυρωθῇ αἵτησης τοῦ ἐκπροσωπηθέντος πλοιοκτήτου. 'Ἐπίσης δύναται νὰ ἀκυρωθῇ κατὰ τὸ ἄρθρον 154 τοῦ Α.Κ. εἴτε ἡ ἀπειλὴ τοῦ ἐπικειμένου κακοῦ ἀφέωρα τὸν ἀντισυμβληθέντα πλοιάρχον καὶ τὴν ζωὴν, τιμὴν, περιουσίαν αὐτοῦ, εἴτε ἐπετεύχθη δι' ἀπειλῆς ἐπικειμένου κακοῦ ὄρωντος τὴν ζωὴν, ἐλευθερίαν, περιουσίαν τοῦ πλοιοκτήτου, ἀπειληθεῖσαν δι' ἀπειλῆς κατὰ τὸ πλοιάρχου, τούτου συνδεομένου στενώτατα κατὰ τὰ ἀνωτέρω μετά τοῦ πλοιοκτήτου.

'Προσέτι κατὰ τὴν διαδικασίαν ἐξ οὐδενὸς στοιχείου προέκυψεν ὅτι τὸ πλοίον εἶχε τοιαύτην βλάβην (ρῆγμα), ἡ ὅτι ἔνεκα τούτου ἐγένετο ἐπισκεψην. 'Εξ ἄλλου ὑπὸ τοῦ πληρώματος ἐγνώσθη ὅτι τὸ πλοίον θὰ πωληθῇ εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ του καὶ ἐπ' αὐτοῦ στηριχθὲν τὸ πλήρωμα παλιώτερον μισθόν, τὸν ὁποίον ἐπέτυχε διά τῆς ὡς ἀναπλικῆς ἐπικειμένου κινδύνου κατὰ τὴς περιουσίας τοῦ πλοιοκτήτου. 'Ομοίως, τούτο δύναται νὰ συναχθῇ ὅχι μόνον ἐπὶ τοῦ πανομοιοτύπου τῶν μεταγενεστέρων συμβάσεων, ἀλλὰ καὶ ἐκ τοῦ ἐν αὐταῖς ὅρου «τραβερσάδην πλοίου πρὸς πώλησιν», ἥτοι κατάρτισις ὠρισμένου χρόνου συμβάσεως, ἔνθα γίνεται καὶ μενία περὶ ἀποζημιώσεως ἐν περιπτώσει πωλήσεως. Κατ' ἀκόλουθιαν τῶν ἀνωτέρων δέον ὅπως αἱ ἀξιώσεις τοῦ ἀνθυπολοιοίρχου ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου πλεόντος πλοίου περαιτέρω, ἐπὶ ζημίᾳ τοῦ πλοιοκτήτου, τὸ πλοίον ἀποτελεῖται ἀσθενής, ητις ὄνομάζεται 'Ελληνική Ναυτιλία καὶ εἰς τὴν ὁποίαν δὲν χρηγούνται φάρμακα. Τὰ ἀποτελέσματα εἶναι γνωστά.

ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑΡΓΗΣΙΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΙΘΑΓΕΝΕΙΑΣ

Δυνάμει τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 9 καὶ 10 τοῦ προσφάτως δημοσιευθέντος Νομοθετικοῦ Διοτάγματος 127/69 ΦΕΚ 29Α «περὶ τῆς ἀποδεικτικῆς ισχύος τῶν ἀστυνομικῶν ταυτοτήτων», τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὰ δελ-

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

τία ταυτότητος στοιχεία όποδεικνύονται πλήρως ένώπιον οιασδήποτε Δημοσίας 'Υπηρεσίας έφ' όσον διαπιστωθή ή άναγραφή των έπι άστυνομικής ταυτότητος, έκδοθείσης μετά την 1-6-1960.

Τὰ ἄρμοδια δργανα τῶν ἐν λόγῳ 'Υπηρεσιῶν ὑποχρεοῦνται ὅπως ἀναγνωρίζουν καὶ παραδέχονται ταῦτα.

Τὸ αὐτὸν ισχεῖ καὶ διὰ τὰ στοιχεῖα τὰ ἀναγραφόμενα εἰς τὰς στρατιωτικὰς ταυτότητας καὶ τὰ διαβαθμία τῶν κατοικούντων ἡ διαμερόντων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν Ἐλλήνων.

'Η ἄρμοδια 'Υπηρεσία τοῦ YEN ἀπέστειλε πρὸς τὰς ἀπογραφούντας Λιμενικὰς Ἀρχὰς ἢν π' ἀριθ. Φ 70819 ἀπὸ 3-4-69 ἐγκύκλιον μέδιγας ἐφαρμογῆς τῶν ἀνωτέρω νομοθετικῶν ἄρθρων κατὰ τὴν ὑποβολὴν αἵτησεων ὑποψηφίων πρὸς ἀπογραφήν. Οὕτως, ἀντὶ τοῦ μέχρι τούδε ὑποβαλλομένου πιστοποιητικοῦ θιαγενίεις, θὰ ἐπισυνάπτεται εἰς τὰ δικαιολογητικὰ τοῦ ὑποψηφίου πρὸς ἀπογραφήν ναυτικοῦ, εἰδικὸν ἔντυπον, (ἀποδεικτικὸν στοιχείων ταυτότητος), συμπληρούμενον ἐνώπιον τοῦ ὑποψηφίου δι' ἀντιγραφῆς τῶν ἀναγραφούμενων εἰς τὸ δελτίον ταυτότητος του στοιχείων.

'Η ἀκρίβεια τῶν στοιχείων τοῦ εἰδικοῦ ἐντύπου θεοῦται διὰ τῆς ὑπογραφῆς τοῦ συντάσσοντος τοῦτο 'Ἄξιωματικοῦ καὶ διὰ τῆς ὑπογραφῆς τοῦ ὑποψηφίου πρὸς ἀπογραφήν, δηλούντος διὰ τοῦ τρόπου τούτου ὑπευθύνως διὰ δὲν ἐπῆθε μεταβολὴ τῶν στοιχείων τῆς ταυτότητος του. Άλι ταχυδρομικῶς ὑποβαλλόμεναι αἵτησεις πρὸς ἀπογραφὴν θὰ γίνωνται δεκταί, ἐφ' ὅσον τὸ εἰδικὸν ἔντυπον θὰ είναι θεοῦται μενόν ως πρὸς τὰ στοιχεῖα, παρὰ τῆς ἀστυνομικῆς ἡ Δημοτικῆς ἀρχῆς τοῦ τόπου κατοικίας τοῦ ἐνδιαφερομένου.

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΣΤΕΡΗΣΙΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ ΕΙΣ ΑΝΩΜΑΛΟΝ ΑΠΟΛΥΣΙΝ

Εἰς ἄρνησιν τοῦ πλοιάρχου νὰ καταγγείλῃ τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως ναυτικοῦ, ὁ ὄποιος προέβαλε ἀσθενειαν, ὁ ναυτικὸς προέφυγεν εἰς τὴν Προενικήν Λιμενικήν 'Αρχήν, διὰ τῆς ἐπεμβάσεως τῆς ὥρας καὶ ἀπελύθη. Διὰ τῆς τοιαύτης ἀπολύσεως ὁ ναυτικός δὲν δικαιούται τῆς ἀντιστοίχου ἀποζημιώσεως.

Οὕτως ἀπεφήνατο ὁ 'Ἐργατοδίκης Πειραιῶς ἐπὶ ἀγωγῆς ναυτικοῦ ἀπολυθέντος ως ἀνωτέρω καὶ διώκοντος τὴν καταβολὴν ἀποζημιώσεως λόγῳ ἀπολύσεως.

'Ἐπὶ τῆς συγκεκριμένης περιπτώσεως τὰ πραγματικὰ περιστατικὰ ἔχουν ως ἀκολούθως: 'Ο ἐνάγων δυνάμει τῆς ἀπὸ 4.3.67 συμβάσεως ναυτολογήσεως προσελήφθη καὶ ειργάσθη ἔκτοτε ως Α' Μηχανικός ἐπὶ Ἑλληνικοῦ πλοίου φέροντος τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν ἀντὶ συμφωνηθέντος μηνιάσιου μισθοῦ ἐκ λιρῶν 'Αγγλίας 210.0 πλέον τροφῆς, ἡ ὥρας ἀποτιμᾶται κατὰ μῆνα εἰς λίρας 'Αγγλίας 13.10.0. Τὴν 9.5.67 ἀπελύθη ἐν 'Αμβέρση λόγῳ ἀσθενείας. Φέρει ἡ ἐγγραφὴ αὐτὴ ὑπογραφήν καὶ σφραγίδα τοῦ Προενικοῦ Λιμενάρχου 'Αμβέρσης, ἐνῷ οὐδεὶς ἐκ τοῦ πλοίου ὑπογράφει τὴν ἀνωτέρω ἔνδειξιν. 'Ισχυρίσθη ἡ πλοιοκτήτρια ἔταιρεία διὰ τὸν ἀνώτερον τοῦ ναυτικοῦ δὲν ἐγένετο συνεπείς καταγγείλας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἡ ἄλλου ἀρμοδίου ἐκ τοῦ πλοίου, ἀλλοὶ ὑπὸ τῆς προενικής λιμενικῆς ἀρχῆς, εἰς τὴν ὥραν ἀσθενεῶν προέφυγεν ὁ ἐνάγων. 'Ως εἰς τὴν ως ἄνω πρᾶξιν τῆς ἀπολύσεως ἀναφέρεται ὁ ναυτικός εἰς 'Αμβέρσην ἡσθένησεν ἐκ δυσπνοίας καὶ στομαχικῶν δισταραχῶν. 'Εξήτησε δέ, ως προκύπτει ἐκ τῆς ἀπὸ 4.5.67 πρὸς τὸν πλοιάρχον ἐγγράφου αἵτησέως του, τὴν ἐκ τοῦ πλοίου ἀπόλυσίν του, εἰς τὴν ὥραν ὃ ποίαν ὁ πλοίαρχος προφανῶς δὲν συνήνεσε διὰ τοῦτο καὶ ἡσθούσηθή ἡ διὰ τοῦ προενικοῦ λιμενάρχου διαδικασία ἀπολύσεως.

Κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἀνωτέρων τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι δὲν ὑφίσταται καταγ-

γελία καὶ δὴ μονομερής ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τοῦ ναυτικοῦ καὶ ἐπομένως, δὲν συντρέχει νόμιμος περίπτωσις ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 72, 75 καὶ 76 τοῦ KINΔ, τοῦ ἐνάγοντος μὴ δικαιουμένου εἰς οὐδεμίαν ἐκ τῶν ἄρθρων τούτων ἀπόζημίωσιν.

ΜΙΣΘΟΣ

ΣΤΕΡΗΣΙΣ ΜΙΣΘΟΥ ΗΜΕΡΩΝ ΑΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΟΥ ΑΡΓΙΑΣ

'Η ἀδικαιολόγητος μὴ παροχὴ ἐργασίας ἐκ μέρους ναυτικοῦ, παραμένοντος καὶ διατρέφομένου ἐπὶ τοῦ πλοίου, συνεπάγεται τὴν μὴ καταβολὴν μισθοῦ, διὰ τὰς ἡμέρας κατὰ τὰς ὥρας ἐνεργασθῆ.

Τὰ ἀνωτέρω ἀπότελον ἀπόφασιν τοῦ 'Ἐργατοδίκου Πειραιῶς, κρίνοντος, ὅτι ὁ ναυτικός ὅλως ἀδικαιολογήτως καὶ ἀνευ εὐλόγου αἵτιος ἀπὸ τῆς 17-10-67 ἵνα καὶ τῆς 26.10.67, μολονότι παρέμεινεν εἰς τὸ πλοίον καὶ διετέρετο ἐν αὐτῷ, δὲν ειργάσθη ὡδὲ προσέφερεν ὑπηρεσίαν τινὰ εἰς τούτο, δι' ὃ καὶ κατὰ τὸ ἄρθρον 65 τοῦ KINΔ δὲν δικαιοῦται μισθοῦ διὰ τὸ ἐν λόγῳ χρονικὸν διάστημα. Συνεπὼς, τὸ σχετικὸν τοῦτο κεφάλαιον τῆς ἀγωγῆς τοῦ ναυτικοῦ διὰ τοῦ ὥρου εἰδιώντας ἡ πληρωμὴ τοῦ μισθοῦ τῶν ἡμερών της ἀποκής ἐκ τῆς ἐργασίας, εἰναι ἀπορριπτέον ως κατὰ σύστασιν ἀδάστιμον.

ΜΙΣΘΟΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΕΚΤΟΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Κατὰ βασικὴν διάταξιν τῆς ἐν ισχύι Συλλογικῆς Συμβάσεως Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων ὄσακίς τὰ πλοῖα περὶ ὃν ἡ ἐν λόγῳ Συλλογική Σύμβασις ἔκτεινον τοὺς πλόκους των πρόσων τῶν λιμένων Μαρόκου καὶ Πορτογαλίας, ὡς μισθολόγιον 'Ἄξιωματικῶν καὶ πληρώματος καθορίζεται τὸ προβλεπόμενον ὑπὸ τῆς ἐκάστοτε ισχυρούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως διὰ τὰ ποντοπόρα φορτηγά. Ο τοιοῦτος μισθὸς θὰ ὑπολογίζεται ἀπὸ τῆς ἡμέρας καὶ ὥρας ἀξόδου ἐκ τῶν γεωγραφικῶν ποντών ὧριών, μέχρι τῆς ἡμέρας καὶ ὥρας εἰσόδου εἰς ταῦτα, ἀμφοτέρων τῶν ἡμερών τούτων λογιζομένων ως ἀνήκουσῶν εἰς τὴν καλλιτέραν ἀμειβομένην ζώνην.

Εἰς τὴν πρᾶξιν ὅμως ἡ ἀνωτέρω διάταξις δὲν ἔχει περιθώρια ἐφαρμογῆς, καθ' ὅσον εἰς τὰ περιστότερα μεσογειακὰ φορτηγά πλοῖα συνυμολογεῖται μισθὸς ποντοπό-



ΠΡΟΤΙΜΑΤΑ

Hempel's

ρων φορτηγῶν πλοίων, ἀνεξαρτήτως πλόων ἐντὸς ἡ ἔκτος Μεσογείου καὶ τοῦτο ἔνεκα τῆς υποταμάνης στενότητος πληρωμάτων.

Παρὰ ταῦτα, πλήρωμα μεσογειακῶν φορτηγῶν πλοίου ἀμειβόμενον ως ἀνωτέρω, ἡ πειθαρχίης καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἐὰν κατὰ ἐπικείμενον πλοῦν ἔκτος τῆς Μεσογείου, δὲν τοῦ κατεβάλετο ὁ δῆμος καταβαλλόμενος μισθὸς τῶν ποντοπόρων φορτηγῶν πλοίων πολύτελον πόνημένος κατὰ τὴν διαφορὰν τῶν μισθῶν τῶν προβλεπομένων ὅποτε τὰς συλλογικὰς συμβάσεις μεσογειακῶν ποντοπόρων φορτηγῶν.

Τὸ 'Υπουργείον εἰς ὃ κατέφυγεν ὁ πλοίος ἀγνώρισεν ὅτι τὸ πλήρωμα δὲν νομιμοποιεῖται εἰς τὴν καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως καὶ ἐφιστάται ἡ προσοχὴ των ἐπὶ τῶν συνεπειών, τὰς ὥρας ἐχή η τυχὸν ἐμμονή του.

'Εξ ὅλου, κρίνομεν σκόπιμον γὰρ τονίσαμεν δι' ὅτι ἀφορᾷ εἰς τὰς λοιπὰς ἀμοιδίδες (ὑπερωρίσις κ.λ.π.) ἐφ' ὅσον τὸ πλοῖον εὐρίσκεται ἔκτος Μεσογείου, δεδομένου ὅτι ἡ Συλλογικὴ Σύμβασις δὲν καθορίζει ἔτερον τρόπον ὑπολογισμοῦ των, κατὰ τὴν ὑπὸ ἀριθ. 7040/69 ἐγκύκλιον τοῦ YEN, αὐταὶ δὲν νόπολογίζονται ἐπὶ τῇ βάσει τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως Μεσογειακῶν Φορτηγῶν. Βεβαίως, ἔκτος ἀντιθέτου ρητῆς ἐγγραφού συμφωνίας ἀναφερομένης ἐν τῇ ἀτομικῇ συμβάσει ναυτολογήσεως τοῦ ναυτικοῦ καὶ καταχωρούμενης εἰς τὸ ναυτολόγιον τοῦ πλοίου.

ΕΠΙΔΟΜΑ ΕΥΦΛΕΚΤΩΝ ΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΡΙΝΙΣΜΑΤΩΝ

Ζήτημα ἐγεννήθη ἔαν τὰ μεταλλικά ρινίσματα ἀνίκουν εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν εὐφλέκτων ἢ ἐκρηκτικῶν φορτίων.

Τὸ 'Υπουργείον ἐγνώρισεν εἰς ναυτικὴν ἐταιρείαν τοῦ Πειραιῶς, ὅτι κατὰ γνωμάτευσιν τοῦ Γενικοῦ Σχηματού τοῦ Κράτους, τὰ μεταλλικά ρινίσματα δὲν τυγχάνουν εὐφλεκταὶ ἡ ἐκρηκτικά, ἔκτος ἐλαχιστών περιπτώσεων μετάλλων καθ' ἄς ταῦτα, εὐρισκόμενα ὑπὸ μορφὴν κόνεων, ἀναφλέγονται εὐκόλως ὡς π.χ. κονιοποιημένον ἀργίλλιον, μαγνήσιον ως καὶ κράματα τούτων φευδόργυρος, κόνις μπρούντου κ.λ.π.

ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΑΜΟΙΒΗ ΑΠΑΡΣΙΣ - ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ

'Ἐρωτημα ἐτέθη εἰς τὴν ἀρμοδίαν ὑπηρεσίων τοῦ 'Υπουργείου ἐὰν διὰ τὰς ἡρασίας κατάπλου καὶ ἀπόπλου τοῦ πλοίου καταβάλλεται ὑπερωριακή ἀμοιβή εἰς τοὺς ἀνδρας τοῦ πληρώματος.

Εἰς ἀπάντησιν τὸ YEN ἐγνώρισεν, ὅτι συμφάνων πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κεφ. Ε' τῆς ισχυρούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως, κατὰ τὸν κατάπλου, ἀγκυροβολίαν, μεθόρμισιν ως καὶ τὴν ἐπαρσίαν καὶ τὸν ἀπόπλου τοῦ πλοίου, δὲν τηροῦνται αἱ συνήθεις ὥραι ἐργασίας διὰ τὸ προσωπικόν τοῦ καταστρώματος καὶ γενικώτερον τοῦ πλοίου. Κατὰ τὰς κινήσεις ταῦτας, ἀπαντες ἐργάζονται διὰ τὴν κανονικήν καὶ ἀσφαλῆ ἀγκυροβολίαν καὶ ὥρμισιν τοῦ πλοίου ἡ διὰ τὴν κανονικὴν ἐπαρσίαν αὐτοῦ καὶ πέραν τῶν ὥρων ἐργασίας χωρὶς νὰ καταβάλλεται ὑπερωριακή ἀμοιβή εἰς τοὺς ἀπασχολούμενους εἰς τὰς ἀνωτέρων ἐργασίας.

ΥΠΕΡΩΡΙΑ ΚΥΡΙΑΚΗΣ

Παρὰ τοῦ 'Υπουργείου διημερινήσθη συνεπείᾳ ὑποβληθέντος ἐρωτήματος, ὅτι εἰς περίπτωσιν κατὰ τὴν ὥραν εἰσόδου εἰς λιμένι καὶ καθ' ἡμέραν Κυριακήν τὸ πλήρωμα ἐργασθῆ πέραν τῶν (8) ὥρων δικαιοῦται —ἐπὶ πλέον τοῦ ἐπιδόματος 11%— τῆς ὑπερωριακῆς ἀμοιβῆς τῆς προβλεπομένης ὑπὸ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως καὶ δι' ὅσας ὥρας εἰργάσθη πέραν τοῦ κεκανονισμένου ὄκταώρου.

Ἐξ ἄλλου, τὸ ἐπίδομα Κυριακῆς 11%, ὑπολογίζεται ἐπὶ τοῦ ὑπὸ τῆς ἐν ισχύι συλλογικῆς συμβάσεως καθοριζομένου δασικοῦ μισθοῦ, μὴ συμπεριλαμβανομένου ὀπωσδήποτε καὶ τοῦ ἐπὲκταντοῦ 10% ἐπιδόματος δεξαμενοπλοίων.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΤΟ «ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ» ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΕΙΣΗΛΘΕΝ ΕΙΣ ΤΟ ΥΓΡΟΝ ΣΤΟΙΧΕΙΟΝ ΤΟΥ

ΤΟ «ESSO SCOTIA» ΘΑ ΔΥΝΑΤΑΙ ΝΑ ΜΕΤΑΦΕΡΗ 255.000 ΤΟΝΝΟΥΣ.. Η ΕΚΑΤΟΣΤΗ ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ A.G. «WESER»/KRUPP ΒΡΕΜΗΣ



Ένω δικοιοστός καθελκύεται.

Την 31η Μαρτίου έλαβε χώραν ή καθέλκυσις τού πρώτου δεξαμενοπλοίου τών 255.000 τόνων, d.w. διά λογγισμόν της 'Εταιρίας ESSO/London εις τά πλέον έκσυγχρονισμένα ναυπηγεία της A. G. «Weser» εις Βρέμην της Δυτικής Γερμανίας.

Εις χρονικό διάστημα διλγύτερον τών 11 μηνών, θά έπακολουθήσουν διάκομη δύο τάκερ τού ίδιου μεγέθους και διά λογαριασμόν της Ιδίας έταιρίας. Τήν σειράν αύτήν θά διαδεχθή ή σειρά τού κ. K. M. ΛΕΜΟΥ μέ τέσσαρας παραγγελίας τού αυτού μεγέθους.

Η ήμέρα αυτή υπήρξε διά την γερμανικήν ναυπηγοδιοικησίαν και ιδιαιτέρως διά την Βέζερ, ό πρώτος μεγάλος σταθμός της μεταπολεμικής δραστηριότητός της και ή έπιβράβευσις τών μόχθων της εις τόν σκληρόν άγνων τού άντεγνωσιμού, πού μαστίζει τήν διεθνή ναυπηγοδιοικησίαν.

Η κολοσσιά αυτή σιδηρό κατασκευή, μέ τό τεράστιον βάρος τών 36.700 τόνων, εισήλθεν έντος δύο πρώτων λεπτών εις τό ύγρον στοιχείον της, άποδεικνυμένης διά μίαν διάκομη φοράν της άνωτέρας τεχνικής ποιότητος τών εύρωπαϊκών ναυπηγείων.

Τό μέγεθος τών 255.000 τόνων είναι τό μεγαλύτερον μέχρι τώρα κατασκευαθέν εις Εύρωπην και άποτελεί διά την Βέζερ ένα νέον εύρωπαϊκόν ρεκόρ. 'Επίσης, μέ την καθέλκυσιν αύτήν, ή Βέζερ κατέκτησε και τό διεθνές ρεκόρ καθελκύσεων, διότι πράγματι ή καθέλκυσις αυτή μέ τό βάρος τών 36.700 τόνων και μέ τάς κάτωτι άναφερομένας διαστάσεις, ήτο ή μεγαλύτερα μέχρι σήμερον και έκριθη άπό τούς 20.000 παρευρέθντας θεατάς, τό άποκορύφωμα της ναυπηγικής τέχνης.

Σκωτίας είναι τά έξης:

'Ολικόν μήκος	347,80	μέτρα
Μήκος μεταξύ τών καθέτων	329,20	"
Πλάτος	51,80	"
Πλευρικόν ύψος	25,60	"
Μέγιστον δύθισμα	19,90	"

'Ολική χωρητικότης περίπου	130.000	κόρων
Χωρητικότης δεξαμενών περίπου	302.700	"

Τό σκάφος, θά δύναται νά μεταφέρη 244.000 τόνους πετρελαίου εις 11 δεξαμενές και διαθέτει άκομή 2 δεξαμενές διά θαλάσσον έρμα.

'Η πρώσις τού σκάφους θά γίνεται διά στροβιλομηχανής τύπου Βέζερ — Τζένεραλ Έλεκτρικ, ισχύος 32.000 ίππων.

'Η έλιξ έχει διάμετρον 9,4 μ., και βάρος 55,7 τόνους, τυγχάνει δέ νά είναι ή μέχρι σήμερον μεγαλύτερα κατασκευασθείσα εις τόν κόσμον. 'Αριθμός πτερυγίων τής Ελικος τέσσαρα.

Τό μέγεθος τής διαμέτρου τής Ελικος και διά άριθμός τών πτερυγίων ήτο δυνατόν νά έκλεγούν μόνον τή δυνητική μάς δολοειδούς πρύμνης και ή διποία μάς έπιτρέπει τόν έχλογην άκομή μεγαλύτερων διαμέτρων, τεσσάρων πτερυγίων.

Τά κύρια προτερήματα τής συνιδιοσμένης αύτης έκλογης είναι: Καλύτερος διαδικός άποδεσίας τής Ελικος (4 πτερύγια), καλύτερα κατανομή τού άναρροφουμένου υδατος ύπό τής Ελικος εις τό έπιπεδον αύτης (δολοειδής πρύμνη) και ώς άποτέλεσμα αύτων ή μείωσις τών κραδασμών τού σκάφους εις τό έλαχιστον, οιτίνες κυρίως προέρχονται από τόν περιστροφήν τής Ελικος.

'Η ταχύτης δοκιμής τού σκάφους και μέ 80 στροφάς άνα λεπτόν τής Ελικος, θά άνερχεται περίπου εις 16 κόμβους.

'Ενδιαιτήματα υπάρχουν διά 37 άτομα τού πληρώματος, καθώς έπισης μία κολυμβητική δεξαμενή και χώρος άναψυχής (χόμπι - ρούμι).

Κ. Γ. ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ
Ναυπηγός — Μηχανολόγος
Βρέμη, 2 Απριλίου 1969.

ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑ ΔΙΠΥΘΜΕΝΩΝ

Την 18ην Μαρτίου 1967 τό τάνκερ «Τόρρεϋ Κάνουν» προστίραξε έπι τών ύφαλων Stones της δυτικής άκτης τής M. Βρετανίας και έξεχοτε 35 έκαποιμύρια γαλονίων άργον πετρελαίου εις τήν θάλασσαν.

'Η Βρετανική Βασιλική 'Αεροπορία τελικώς έδωσε διάρδισης και κατεβύθισε τό γιγαντιαίον σκάφος τών 110.000 τόνων, όλλα χωρίς ώς έκ τούτου νά προλάβη διπως τό έκχυθεν φορτίον του μεταβάλητη τάς πολυυσχνάστους άμμωδεις άκτας (πλάζ) τής Βρετανίας και Γαλλίας εις δίκην βοιμδαρδισμένων χώρων. Χιλιάδες ύδροδια πτηνά άπωλεσθησαν και μεταβολαί εις τόν έναλιον πλούτον τής περιοχής προήλθον, τάς διποίας άκομη μελετούν οι υδροβιολόγοι.

Τόν τρέχοντα μήνα ή Μόμπιλ "Οιλ Κορπορέϊσον" θέτει τήν τρόπιδα τού πρώτου, έξ άμβος τεσσάρων δεξαμενοπλοίων 212.000 τόνων, έκαστον τών διποίων θά έχη μεταφορική ικανότητα υπερβανισμούσαν τά 63.000.000 γαλονίων. 'Η ριζική άπομάκρυνσις έκ τών συμβατικών σχεδίων δεξαμενοπλοίου, τών νεοαντηγούμενων τοιούτων, θά προλάβη πιθανώς τήν δημιουργίαν μίας νέας καταστροφής τού πάντοιου «Τόρρεϋ Κάνουν» έν περιπτώσει προσαράξεως ένός τών πλοίων αύτων. Τά νεότευκτα αύτά τάνκερς θά έχουν δύο σκάφα.

Μεταξύ τού έξωτερικού κελύφους και τού εύπαθμον πιθμένος τών 15 δεξαμενών πετρελαίου, θά ύφισταται προσκεφάλαιον 10 ποδών πάχους έκ θαλασσίου υδατος.

Διά τά ναυπηγεία Βέζερ, ή καθέλκυσις ήτο ή 100ή πού έλαβε χώραν μετά τόν τελευταίον πόλεμον, καθ' διτί τό ναυπηγείον ήρχισε και πάλιν νά λειτουργή από τόν 'Απρίλιον τού 1951, κατόπιν ειδικής άδειας τών συμμαχικών στρατευμάτων κατοχής.

'Εκτοτε, μέχρι σήμερον έχει τό ναυπηγείον αύτό παραδόσει 97 πλοίσα, συνολικής χωρητικότητος 2.550.000 τόνων.

Είς τήν μεταπολεμικήν αύτήν δραστηριότητα τού ναυπηγείου, διεδραμάτισαν οι "Ελικηνές έφοπλισταί τόν πρώτον ρόλον.

Και τρόπος ό κ. 'Ιναράς, τό 1953 μέ τήν τότε άπιτθανον παραγγελίαν τών 6 δεξαμενοπλοίων τών 22.300 τ. d.w. έκαστον (Σειρά Olympie) έθεσε πράγματι τό πρώτον λίθον εις τήν μεταπολεμικήν ανοικοδόμησι τής Βέζερ. 'Ο κ. Λιβανός ήκαλουθησε τό 1954 μέ 6 άκομη μεγάλας παραγγελίας διά τήν τότε έποχην. Τό 1958 και 1960 έλαβε τό ναυπηγείον άκομη δύο έλληνικάς παραγγελίας δι' άλλους "Ελληνας έφοπλιστας". Τό σύνολον τών έλληνικών κατασκευών μέχρι σήμερον άνερχεται εις 14 σκάφη μέ μίαν συνολικήν χωρητικότητα πλέον τών 300.000 τόνων.

'Επίσης, η Βέζερ κατεσκευάσει 10 σκάφη μέ συνολικήν χωρητικότητα 650.000 τόνων διά λογιασμών τής 'Εταιρίας "Εσσο".

'Η παραγγελία έκ τεσσάρων δεξαμενοπλοίων τού κ. K. M. ΛΕΜΟΥ άνερχεται εις 1.020.000 τόνων d.w.

Διά τήν σιδηράν κατασκευήν τού «Εσσο Σκωτία» έχειται άστραφτησαν 197 ήμέραι (16.9.68 μέχρι 31.3.69). Διά τά σκάφη τού κ. K. M. ΛΕΜΟΥ τό ναυπηγείον έλπιζει νά μειώσῃ τόν χρόνον εις 140 ήμέρας.

Τά κύρια χαρακτηριστικά τού «Εσσο

'Εφ' δύον τὸ σκάφος δὲν δεχθῆ διάτρησιν βαθυτέραν τῶν δόκα ποδῶν, ἐν περιπτώσει προσκρουόσεως εἰς Βράχον ἥ ἔτερον ἀντίκειμον, μόνον τὸ ἀδλαβές θαλάσσιον ὑδωρ θέλει ἁγκαθῆ. Τὸ σχηματίζον τὸ προσκεφάλαιον θαλάσσιον ὑδωρ χρησιμοποιεῖται ἐπίσης καὶ ὡς μόνιμον ἔρμα τοῦ πλοίου.

Τὰ σκάφη αὐτὰ θὰ είναι τὰ πρώτα τού είδους των. 'Η Μόμπιλ' 'Οιλ' ἐπέτυχεν ἀνάγνωστιν ὑπὸ τῶν 'Ην'. Πολιτειῶν καὶ διεθνῶν δικαιάσματος εὑρέστεχνας ἔτι τῆς σχεδιάσεως αὐτῆς τάνκερ μετὰ διπυθμένων.

"Η ίδια μεταθέσεως τού ἔρματος ἀπό τῶν μεσαίων διαιρετισμάτων τοῦ σκάφους συνελήφθη ὑπὸ τὸ παρό τὴ Μόμπιλ οὐπρεπούντος ναυπηγού κ. Παύλου Ντάν περὶ τὰ τέλη τοῦ 1966. Ὁ ἐνθουσιασμός του, ὃν συνεμείοθησαν καὶ ἔτεροι τεχνικοί, ἐπειδραβεύθη διὰ τῆς ὑπογραφῆς κατὰ Δεκέμβριον τοῦ ἔτους αὐτού συμβαλίσιον ναυπηγήσαντος συναρχέντος μετά τῶν ναυπηγείων Σασέμπτο διὰ τὸ πολὺτελεῖ πετρολιουργὸν μετά διπτυχιών.

το πρώτων πετρελαιοφόρων μετα σημειώσεων.
Εις τὰ Ἰπανωνά ναυπηγείᾳ, τὰ ὅπισα συνέβαλον δάκι μερικῶν τεχνικῶν σχεδιών εἰς τὴν πρωτησίαν τῆς ίδεως, ἐδόθησαν τὰ συν-
βόλαια διά τὴν ναυπηγησιν τριών ἀκόμη δάκι
μαίων πλοίων κατά τὰ ἔτη 1967 καὶ 1968.

Έκτός τού ἀντιρρυπαντικού μέλιλοντος τοῦ πλοίου αὐτοῦ λόγοι οἰκουμενικοὶ ἔπαιξαν κύριοιν ράλον εἰς τὴν ἀνάληψιν τῆς καυπηγήσεως τῶν πλοίων αὐτῶν, τῶν ὅποιών τὸ κό-

προσέγγισιν τῶν ἔξαρτημάτων διὰ τὰς ἐργασίας συντηρήσεως.

Αναρροφητικά αντλίαι και σωληνώσεις, απάτομενοι πρός έκφρωσην του δεξαμενοπλοίου εύρισκονται έπιστρεψ έντονος της σήραγγος έπιτρέπουσαν την έκκενωσην μέχρι πλήρους αποξηράνσεως των πετρελαιοδεξαμενών. Αντλίαι απόστραγγίσεως και σχετικά σωληνώσεις χρησιμοποιούμεναι διά την φόρτωσην ένδος κανονικού δεξαμενοπλοίου καταργούνται, διότι άφηναν υπολείμματα άκαθαρσιών (μάκρα).

Τό γάρ ξέγαγωνται τὰ κατάλοιπα τῶν ὁκα-
θρσιών ἀπὸ τὸν πυθμένα τῶν πετρελαιοδε-
ξαμενῶν διά πτύων καὶ ἀντλίων, είναι μία
μεικροχρόνιος καὶ εύνοήτως ἀσύμπαθης ἐρ-
γασία.

γαντιά.
'Εάν αι σχεδιασθείσαι οίκονομάι πραγματοποιηθῶν εις τὸν ἀναιμενόμενον βαθμόν, εἰπεν ὁ κ. Τόσκετ, τότε θὰ σκεφθῶμεν σοβαρώς νὰ ναυπηγήσωμεν τὰ μελλοντικά μεγάλα σκάφη κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον.

Τὸ πρῶτον ἔκ τῶν τεστάρων σκαρδῶν ἔχει προγραμματισθῆναί νὰ παραδοθῇ εἰς τὴν Μόμπιλ (Λιβερίας) τὸν Σεπτέμβριον, ἀκολουθῶν μενονῷ ἐν τῷ τοῦ δευτέρου, ὅπερ θέλει παραδοθῆναι ἐν τοῖς βραδύτεροι. Τὸ τρίτον καὶ τέταρτον θέλουν παραδοθῆναι ἀντιστοίχως κατά τοὺς μῆνας Ἰούνιον καὶ Νοέμβριον τοῦ 1971.

Τάς ἀνωτέρω κρίσεις ἐπὶ τῶν νέας σχεδιάσεως τύπου δεξαμενοπλοίων συμπληρώνουν ἔ-

'Η ώραία εἰκών, ήτις παρέχεται ἐπὶ τῶν συκαών αὐτῶν δέον νά γίνεται δεκτή μετ' ἐπι-
φυλάξεως, διότι τὰ διπούθμενα εἰς τὰ τάνκερ
θημιούργηγον ἔνα πρόβλημα, μηδὲ θυσιατάμενον
εἰς τὰ σωματικά τοιάντα, 'Εάν η ὄροφη τοῦ
πιθμένοις ὑποστῇ ἔστω καὶ τὸ ἐλάχιστον ρῆ-
γμα δὲ χώρας τών διπούθμενων μεταδάλλεται
εἰς δυναμικὸν θύλακα επικρήζεως, εἰς δὲ ἐπι-
κίνδυνα ἀέρια δύνανται νά διαφρεύσουν πρίν
ἡ συντελεσθῇ δὲ ἀφαερισμός κατά τὸ έπι κενῷ
ταξίδιον.

ΚΑΛΥΜΜΑΤΑ ΚΥΤΩΝ ΔΙΑ ΤΑ ΟΒΟ

Τὸ πρώτον δείγμα νέας σχεδιάσεως καλύμματων κυτῶν εἰδῶν διὰ σκάφη ΟΒΟ ἐτοπισθήτη ἐπὶ τοῦ 107.000 τόνων *“Flower-gate”* ὥπερ παρεδόθη τελευταίων ὑπὸ τῶν ναυπηγείων Γκοταβέρκεν εἰς ἔταιρίαν τοῦ Λουΐζιου.

Τὰ καλύμματα ἐσχεδίασθησαν ὑπὸ τῆς
Swedish Associated Cargo Gear A/B καὶ βα-
σιζονται ἐπὶ νέας ἀρχῆς κλεισμάτος, ἥτις
ἥξασφαλίζει «καλυτέρων στεγανότητα προκε-
μένου περὶ πετρελαίου καὶ μᾶλλον αὐτόμα-
του χειροσιμόν.

Η έξι. Ήσις τών σκαφών O.B.O. έδημοι ούργησε νέα προβλήματα διά τάς σχεδιάσεις καλυμμάτων κυτών καί τό συνεχών αύξανου μέγεθος τών σκαφών αυτών έπιτεινε τά προβλήματα ταῦτα. Ός συμβαίνει εἰς ἐν τάντον τό καλύμμα δεξαιμενῆς δυνατῶν νά έχηται έπιφάνειαν ἑνὸς τετραγωνικού μέτρου, ἑνῷ ἐπί πλοίων ώς τό «Elbowgate» ή έπιφάνεια τού ἀνοίγματος ἑνὸς κύτους είναι 150 τετρ. μέτρα. Έάν υποτεθῇ διτί ασκεῖται μία πλευρά σις 0,2 χιλιογράμμων κατά τετραγωνικὸν ἑκατοστόμετρον, ή διλήκη πίεσις ἐπί έπιφανείας τών ἀνωτέρω ἀναφερομένων καλυμμάτων θὰ φθάσῃ τούς 300 τόνους.

"Η διεύθετησίς τοῦ κλεισίματος, ητίς ἐφηρμόζετο εἰς τοὺς παλαιοτέρους τύπους κυτῶν περιέλαμβανεν ἐν ἀπλούσιν παρένθεσιά εἶς ἐλαστικοῦ μονίμων ἐφόρησιμενόν υπὸ τὸ κάλυμμα, διπερ ἐφήρμοζεν ἐπὶ τῷ πάρδου περὶ τὸ καθέκτην τοῦ κύτους. Τὰ παλαιότερα κύπτεα ἔχαρακτηρίζοντο διὰ τῶν χειρόκινητῶν σφυρηλατουμένων κλειστρῶν ἀνά διαστήματα περίπου 40 ἑκατοστῶν περὶ τὸν καθέκτην σχεδιασμένουν ἵνα προλαμψάνουν τὸ ἀνοιγόμενο τοῦ καλύμματος ἐν περιπτώσει ἀσκήσεως πιέσεως ἐκ τῶν κάτω. Αὐτὴ ἡ εἰδικῇ μορφῇ τῶν ἐκ τῶν πλευρῶν κυλιομένων καλύμματών κυτῶν δὲν ἀνέπτυχθη μὲν ἀνάλογοι δῆμαροι ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀναπτυξίσθεαν αὔξεσιν τοῦ μεγέθους τῶν σκαφῶν.

Ο νέος τύπος καλύμματάν ἀπέχει τελείως τών μερισμάτων των οποίων στην προηγουμένων σχεδιάσεων, έχαιρε σει τού πλαισίου διλογίθεως ὅπερ θεωρεῖται ὅτι είναι τό καλύτερον σύστημα διλογίθεως τών καλύμματάν ἐπί πλοίων Ο.Β.Δ. λόγῳ τού ὅτι ἀποκλείει τοὺς κινήσκους ἐν δημιουργίᾳ σπινθήρων. Αντί γάρ κλείνονται διὰ καταβιδόσεως ἐπὶ τού καθέκτου τὰ νέα



στος ίπερβαίνει τὰ 15 ἑκάτον. δολλαρίων.

Ούτος οπερανεί τα τρία έκαπια, ωστόσο
Ο 'Γενικός Διευθυντής τού Ναυτιλιακού
τμήματος και τού τών μεταφορών τής Μό-
μπιλ "Οϊλ". «Εθερετ Τσέκετ έδηλωσεν «έ-
λάδαμεν τήν άπόφασιν νά ναυπιγήσωμεν τά-
δεξαιμενότοποια μετά διπιθμένων κυρίων λό-
γων τής δυναμικότητος αύτων εις το ή πο-
βιθέλιον τό κόστος έκαιεταλλέψεως».

προσάρτουν το καυτός των έποδων όχι μεταφοράς φορτίου θέλει άπολεσθή διά της τοποθετήσεως του έρματος εἰς τὴν νέαν αὐτοῦ θεσινήν ἐφ' δύο οι παλαιοὶ χώροι ἔρματος θὰ πληρωνύνται υπὸ πετρελαίου. Ἐπιτροποθέτως δὲ χρόνος παραμονῆς εἰς λιμένα θὰ ἐλαττούνται ἐκ του γεγονότος διτὶ τὰ νέα πλοῖα θὰ εἰναι ικανά νά παραλαμβάνουν ἔρμα εἰς τὰς κεντρικὰς δέσμαινάς πετρελαίου, ἐνῷ θὰ ἐκφορτώνεται ἐπὶ τῶν ἑτέρων.

Σωληνώσεις και ἐπιστόμια χρησιμοποιούμενα πρός ἀποστράγγισιν τοῦ πετρελαίου εἰς τὰ σκάφη ἀπλῆς γάστρας είναι τοποθετήμενά εἰς τὰ διαιρεμένατα τοῦ φυσικοῦ καὶ ὑπόφερουν ἐκ τῶν ἔναιστοτήτων τῆς ἐνόλατρασμένης καταδύσεως αὐτῶν εἰς πετρέλαιον καὶ θαλάσσιον ὄνδρο. Τὰ ἔξαρτήματα αὐτὰ ἔχουν ἀνάγκη συνεχοῦν· καὶ δοπανηρᾶς συντρήσεως, κατὰ τὸν κ. Ντάν, καὶ χρειάζονται πλήρη ἀντικατάστασιν ἀπαξ τούλαχιστον διαρκούστης τῆς ζωῆς τοῦ σκάφους.

Είς τὴν σχεδίασιν τῶν δεξιαμενοπλοίων μετά τῶν διπυθμένων τὰ ἔξαρτήματα αὐτὰ θέλουν τοποθετηθῆναι εἰς στεγανήν στραγγαῖ· ταῖς χωρίζει τὸ δεξιὸν καὶ ἀριστερὸν διαμέρισμα ἐμματοῖς. Δύο διοιδοὶ ἐντὸς τῆς στραγγαῖς τῶν δέκα ποδῶν ἐπιτρέπουν τὴν

ΑΠΟ ΤΟ ΑΝΤΕΝ ΕΙΣ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ

Ο ΓΝΩΣΤΟΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΤΟΥ ANTEN

ATHANAS MAVROUDIS

ΜΕΤΑΦΕΡΕΤΑΙ ΕΙΣ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ

(Τὸ μόνον ἔκει Ἐλληνικὸν Πρακτορεῖον)

αν, την όποιαν από 20ετίας εξυπηρέθησεν εις το ΑΝΤΕΥ.

Σταράρι, οπωρόπολη, Καστελλόριζο, Αίγανη

τύπου καλύμματα διαθέτουν έσωτερικώς δι-
ατεταγμένον έλαστηριατόν πλαϊσίον παρενθέ-
ματος, δύπερ πιέζεται επί τού σκρου προσ-
αρμογής τού καθέκτου. Ή έπαφή μεταξύ
τού έλαστικού παρενθέματος καὶ τῆς ράβδου
έπαφής τού καθέκτου παραμένει άνεπιρέα-
στος άκομη καὶ από σχετικῶς μεγάλας κι-
νήσεις τού καθέκτου ή τῶν καλυμμάτων αὐ-
τοῦ, αἵτις δέονται νὰ προβλέπωνται ὡς πι-
θανατοὶ προκειμένου περὶ μεγάλων πλοίων.

Τὰ κοινά κλείστρα ἀντικεπτόμεθαν ὑπὸ 11 μονίμων στερεωμένων σφιγκτήρων, οἵτινες δχὶ μόνου συγκρατούν τὰ καδύμματα ἐν περιπτώσει ἀσκόπειας πιεσεως ἐκ τῶν κάτω, ἀλλὰ ἐπίσης μεταδέουν τάξ ἐκ τῶν ἄνω δυνάμεις διτε ισχυρὰ κύματα θραύσονται ἐπὶ τῶν καταστρωμάτων.

Έαν έπρόκειτο νά έφαρμοσθή τό συμβατικό σύστημα «κλειστόματος», θα έχεραιάζοντο 1.000 χειροκινήτων σφυρήλατουμένα κλείστρα διά νά ικανοποιήσουν τάς άπαιτήσεις τού ηηγούμανοις. Ή απουσία χειροκινήτων σφυρήλατουμένων κλείστρων και διάψυκτικών λιμάριμάτων δύναται νά έκτελεσθή κατά κύτος τουμένην έργασίαν διά τό άνοιγμα και κλείσιμων τών κυτών.

Ο δόλος χειρίστηκε στερεώσεων τῶν καλυμμάτων δύναται νὰ ἔκτελεσθῇ κατὰ κύτος εἰς χρόνον ὀλιγώτερον τῶν 10 δευτερολέπτων.

Ἔτοι τοῦτον τὸν καλύπτων εἶναι στερεωμένη ἐπὶ τοῦ καλύψατος, οἱ κόλυνδροι δὲ πρωσηρμοσθέντες ἐπὶ τῶν καθεκτῶν ἐπὶ ἀπλῶν ὑποστηριγμάτων ἐνθέσεως. Οὕτω, τὰ ἄλλοτε ἐπίπεδα ἐνθέσεως ἀτινα ἀπετέλουν στηματικά ἐμπόδια ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, ἐλειπούντων ἡδη, ὡς μὴ χρήσιμα διὰ τὸ νέον σύστημα.

Ἡ σχεδιασίς περιλαμβάνει καὶ ἄλλας και-
νοτομίας ἀποθέλπουσας εἰς τὴν μείωσιν τῆς
ἐργασίας συντηρήσεως, ὡς εἰδικούς τριβεῖς
τῶν κυλίνδρων ἀπαιτοῦντας λίπανσιν μόνον
κατὰ πολὺ μακρά χρονικά διαστήματα καὶ
σώληνωτά τρημάτα ἐξ χαλκονικελιούχου χά-
λυβος.

ΑΕΡΟΣΤΡΟΒΙΛΟΙ
ΔΙΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

Ναυπηγείον της Δυτικής Γερμανίας θέλει κατασκευάση δύο πλήρως αυτοματοποιημένα ώκεανοπόρα φορτηγά, άτινα θά κινούνται δι' άεροστροβίλους (*gas turbine*) κατασκευές PRATT & WHITNEY. Τάδε δύο αύτά σκάφη, θά είναι τά πρώτα φορτηγά γενικού φορτίου, άτινα θά χρησιμοποιούν τους ταχείας άνταπεκρίσεως υψηλής ένεργειάς αεροπορικού τύπου άεροστροβίλους ως κυρίαν δύναμιν. Εκεστος των κινητήρων θέλει άναπτυσσή δύναμειν ξένονος 30.000 λίππων και θά άποδιδή εις τά φορτηγά αύτά σκάφη ταχύτητα 25 κόμβων.

Τὰ δύο σκάφη, θέλουν ναυπηγηθῆ ύπό τῶν εἰς "Εμνεν Ναυπηγείων Ράνισταλ καὶ θά τε-θεύν ἐν ύπηρεσίᾳ ἐντὸς τοῦ 1970.

Ἐκαστον τῶν σκαφῶν, θά ἔχῃ μῆκος ὑπερβασίν τους 750 πόδας και θὰ ἐκποτίζῃ πλέον τῶν 32.000 τόνων. Οι δύο ἀεροστροβιλοκινήτηρες θὰ κινοῦν τὰς ἐλεγχμένους μεταβλητούς δῆματος Ἐλλακας τοῦ πόλεων διάσυστηματος μεταδόσεως ὁδοντοτῶν τροχών.

"Η χρήσης τών αεροστροβιλοκινητήρων έξασφαλίζει σίκουρομάιαν χώρου έν τῷ μηχανοστασίῳ 10% περίπου διά τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν μεγάλων πολυπλόκων ἀτμοστροβιλῶν ἢ καὶ τῶν μηχανῶν Δῆξελ, τῶν χρησιμοποιουμένων διά τὴν πρόσωσιν τῶν συμβατικῶν πλοίων.

· Ή κατασκευάστρια διομήχανία τῶν ἀεροστροβίλων, θέλει προμηθεύση, ἐκτὸς τῶν ἀεροστροβίλων, τὸ περίβλημα αὐτῶν, τὰ περικαλύμματα, ἔτερα ἐφόδια τοῦ μηχανοστατίου ὡς καὶ τὸ σύστημα τηλεχειρισμοῦ τῆς μηχανῆς, περιλαμβανομένου καὶ τοῦ ἀπό τῆς γεφύρας τοιούτου.

Τὸ αὐτοματοποιημένον σύστημα, θὰ ἐπιτρέπῃ εἰς τὸν πλοίαρχον, διαν χρειάζεται νὰ κινῇ τὸ πλοῖον ἐξ ὀλοκλήρου ἀπό τῆς γεφύρας. Ἀντιθέτως πρός τὸ συμβατικὸν σύστημα πρώσεως, οἱ δερσοπρόδιλοι ἐπιτρέπουν τὴν εἰς χρόνον μικρότερον τῶν 5 λεπτῶν ἀνάπτυξιν πλήρους ταχύτητος ἀπό τοῦ «κράτει».

Ἐνώ τὰ ἄνω φορτηγά θὰ είναι τὰ πρώτα πού θὰ κινηθοῦν είς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν μὲ ἀεροστροβίλους αὐτὸν τοῦ τύπου, ὑπάρχουν ἡδη ἐν ὑπέρτεσίᾳ 7 μεγάλης ἀντοχῆς πλοίος τῆς Ἀμερικανικῆς Ἀκτοφυλακῆς ὡς καὶ δύο ὑπό κατασκευήν. Ἐπίστης, ύψισταται ἐν φορτηγὸν ναυλωμένον διὰ τὰς Στρατιωτικάς Μεταφοράς, ἐφωδιασμένον διὰ ναυτικῶν ἀεροστροβίλων κατασκευῆς τοῦ αὐτοῦ ἐργοστασίου.

Τό αύτοκαλιθιμένων όχημάτων πλοίοιν Admiral W. M. Callaghan — περιγραφή έδημοσιεύθη κατό τὸ παρελθόν ἑτοι εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» — εύρισκεται ἀπό πλέον τοῦ ἑτους ἐν ὑπηρεσίᾳ, βάσει συμβάσεων ναυλώσεως ὑπὸ τῆς «Ὑπηρεσίας Θαλασσίων Στρατιωτικῶν Μεταφορῶν τῶν 'Ηκωμένων Πολιτειῶν.

Τὸ πλοῖον ἔξετέλεσεν 21 διαδρομάς τοῦ Ὦκεανοῦ. Μετέφερε φορτία πλέον τῶν 550.000 μετρικῶν τόνων καὶ ἐδημιούργησε παγκόσμιον ρεκόρ ταχύτητος διάπλου μεταξὺ Νέας Υόρκης και Αγγλίας (ἐπέτευχε μέσην ταχύτητα ὑπέρβανισσαν τοὺς 26 κόμβους).

Τό πλοϊον ἔκτελει διαδρομάς μεταξύ Φιλαδελφείας και Μπρέμερ - Χάφεν μεταφέρουν ρυμουλκούμενα και τραχοφόρα όχηματα, ἐπὶ πλέον δὲ και γενικὸν φορτίον διὰ λογαριασμὸν τῆς Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως.

Δύο φρεγάται τοῦ Βασιλικοῦ Δανικοῦ Ναυτικοῦ χρησιμοποιούν δῆδα ἀεροστροβίλους τῆς αὐτῆς κατασκευῆς πρὸς κίνησιν Σουηδικῶν στρεβῶν διὰ μεγάλας ταχύτητας. Τέσσαρα ἀντίτορπλικά τοῦ Ναυτικοῦ τοῦ Καναδᾶ καὶ ἐν Καναδικὸν πεδίοπόνιον τελοῦντα ὑπὸ ναυπήγησιν, θέλουν ἔφοδοισθη δι' ἀεροστροβίλων τῆς αὐτῆς κατασκευῆς.

Προσηρμοσμένη διά ναυτικήν χρήστιν ή κολωσιαία δύναμις τῆς μηχανῆς, χαλιναγωγεῖται διὰ τῆς προσθήκης ἐνός στροβίλου, στοις μεταπέτατοις τὴν ἐνέργειαν τοῦ θερμού ἀερίου ἀπό ιπποδυνάμεων δύσεως εἰς ιπποδύναμιν ἀξονος. Ὁ προστιθέμενος στρόβιλος κινεῖται διά τῶν ἀερίων ἔξαγωγῆς. Εἰδικά υλικά καὶ προστατευτικαὶ ἐπιχιρίσεις κρητισμοποιοῦνται πρὸς ἀντοχὴν κατὰ τῆς σκωριάσεως τῆς προκαλούμενής ὑπὸ τοῦ θαλασσίου ὄντας. Οἱ ἀερόστροβίλοι θὰ χρησιμοποιοῦν ειδικά καύσιμα ἀεροστροβίλων, Δῆζελ, ἢ ἔτερα ναυτικά.

"Ο τύπος αύτός τού αέροστροβιλών είναι μέγιστος κατασκευασθείς διά ναυτικάς και βιομηχανικά έγκαταστάσεις έκ σειράς ποιούπων αεροστροβιλών υπό τών κατασκευαστών. "Επειρα μονάδες κατασκευασθείσαι ήναι 480 ίππων. Πλέον τών 400 βιομηχανιών μηχανών έπωλήθησαν άπό τον 1960 πράξη χρήσιν διά πείσεων αερίου έπι γραμμών ειγάλλης άποστάσεων φυσικών άερων, διά παραθυρών, ήλεκτρωπαραγωγής, διά κηπικάς αστερογασίας και διά ναυτικάς προώδεις.

Οι στρόβιλοι αύτοί, ύπεστησαν έξαντλητικάς δοκιμάς υπό τη τοῦ Ναυτικοῦ τῶν Ἡ-
ωμένων Πολιτειῶν και τῆς Ἀμερικανικῆς

Telephone 50537 - 235827 - 474423
236036

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)

'Ακτοφυλακής και ἔτυχον πιστοποίησεως ὑπό τε τῆς Ἀμερικανικῆς 'Ακτοφυλακῆς και τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νησιογνώμονος.

ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ ΔΙΑ ΤΑ ΣΗΜΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Από τὸ Λονδίνον ἡ πληροφορία.

«Τὸ Γενικὸν Ἐπιτελεῖον Ναυτικοῦ τῆς Μεγ. Βρετανίας, θὰ ἐφόδιάστη τὸ πλοῖο τῆς δύναμέως του, μὲ εἰδικοὺς φορητοὺς σωσιδίους πομπούς ἀσυρμάτου, τοὺς ἀποίους παρήγγειλεν εἰς τὴν ἑταιρείαν 'Ιντερνάσιοναλ Μαρίν Ράντιο Κόμπανου (IMRC), θυγατρικὸν κλάδον τοῦ Διεθνοῦς συγκροτήματος ἑταιριῶν ITT ('Ιντερνάσιοναλ Τέλεφον ἔντ Τέλεγκραφ Κορπορέισον').

»Οι ειδίκοι αύτοί πομποί δύναμις ζουν ται «Σόλας II». Έν αρχα κινδύνου ρίπτονται είς την θάλασσαν, έπιπλέουν και ανευρίσκονται άπό τάς σωτηρικάς λέμβους, διά νά τεθούν είς λειτουργίαν έκπεμποντας τό S.O.S. Χειροκίνητος γεννήτριας έξασφαλίζει τήν ρευματοδότησιν τού άσυρμάτου».

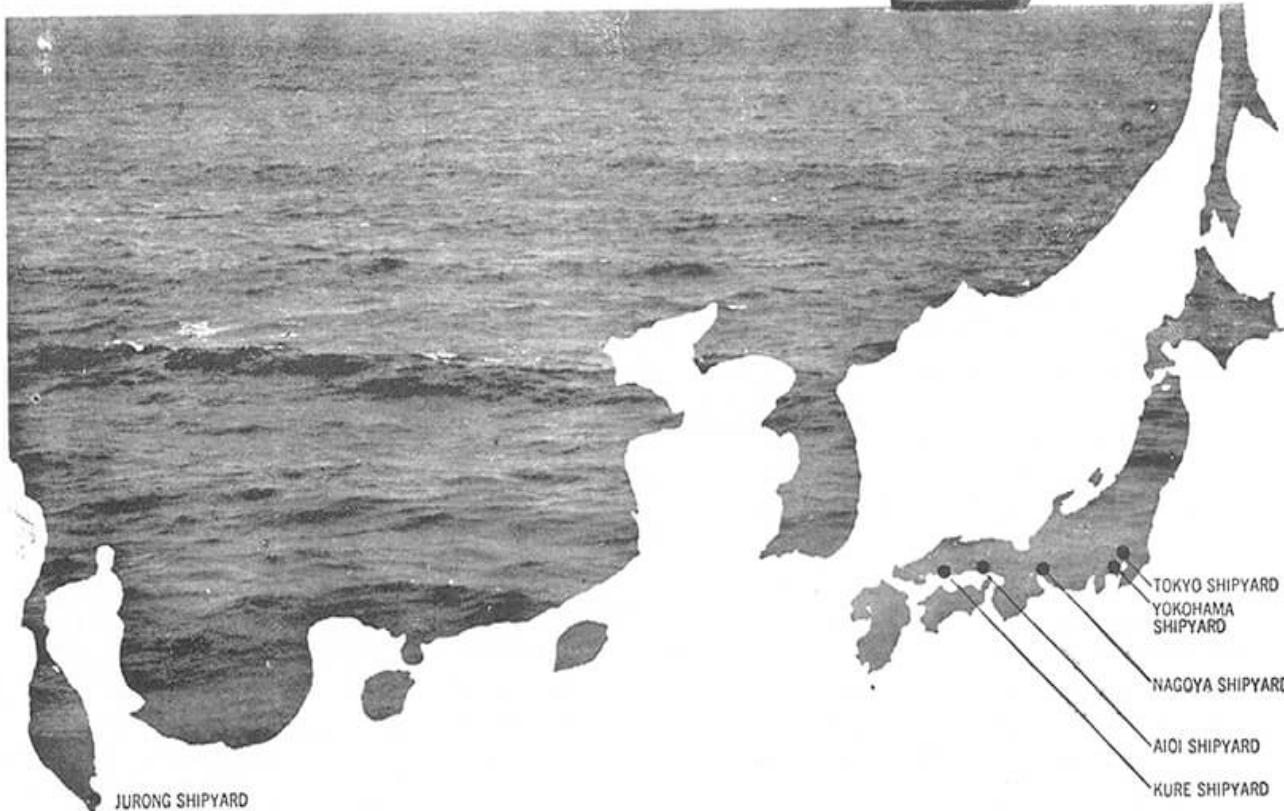
Καὶ τὸ ιδίκον μας σχόλιον: Θά ἐνθυμούνται οἱ ἀναγνῶσται μας τὰς κατ' ἐπιστολὴ-
φιν, πρὸ ἔτους, διατυπωθείσας σχετικάς ἀ-
πόφεις συνεργάτου μας εἰδίκου. 'Υπεδει-
κνέτο σύστημα αὐτομάτων πομπών τοῦ ὡς
ἄνω τύπου καὶ προορισμού, ἀλλὰ μὲ σημαν-
τικῶς βελτιωμένον τρόπον ἐργασίας. Εἰς
αὐτοὺς ἡ ρευματοδότησις εὐχερέστατα δύ-
νται νὰ γίνεται μὲ ρεύμα συσσωρευτῶν,
δεδομένου ὅτι ἡ σχετική βιομηχανία παρου-
σιάζει τώρα ισχυρούς συσσωρευτάς μικτοῦ
τύπου καὶ λίαν περιωρισμένου ὄγκου. Μὲ
αὐτούς, μηχάνημα ἀσυρμάτου, ἀκτινοβολίας
ἐκατόν, τούλαχιστον, μιλίων, δύνται νὰ λει-
τουργήσῃ πλέον τῶν δέκα συνεχών ὠρών.
Τὰ πάντα δὲ δύνενται νὰ λειτουργήσουν αὐ-
τομάτως, χωρὶς οὐδεμίαν ἀνθρωπίνην ἐπέμ-
βασιν, ὅπαν ὁ φορτός αὐτὸς σωτίσιος πομ-
πᾶς φέρεται τοῖς δύο

πος ευρεθῇ εἰς τὴν θάλασσαν, ἀποστώμενος ἀπὸ τὸ κινύρων πλοῖον εἴτε δί· ἀνθρωπίνης χειρὸς εἴτε καὶ αὐτομάτως. Τὸ κόστος τοιουτῶν μονάδων ἀσφαλῶς εἶναι εὔτελέστατον, ἡ δὲ κατασκευή των δὲν ἀξιώνει ἐγκαταστάσεις υψηλῶν ἀπαιτήσεων. Δέκτης δὲν χρειάζεται. Οἱ δέκται τῶν πλοίων εἴτε τοῦ ΟΤΟ - ΑΛΑΡΜ, εἴτε ἔκεινοι τῆς ἐργασίας, εὐχερέστατα θὰ δύνανται νὰ λαμβάνουν τὰ ἐκπεμπόμενα σήματα τῶν σωσιθίων ἀσυρμάτων. Εἰς τάς ὡς ὃνα ύποδειξίεις τότε οὐδεμία ὀπάντησις ἔδοθε οὐδόμόθεν, οὔτε ἀκόμη καὶ η κατοικιάζουσα ἔστω τὴν πρότασιν ὡς σκέψιν παιδιφριάδην καὶ ἀνάγιαν προσοχῆς. "Ηδη, ή ἐκ Λονδίνου πληροφορία, ἔστω καὶ μὲ σύστημα παραπλήσιον, συνηγορεῖ· Ἀλλὰ καὶ πολὺ πρὸ τούτου, μία ἄλλη πληροφορία ἐξ Ἕνωμένων Πολιτειῶν μᾶς ἐγνώριζεν, τούτη τώρα ἐπὶ τῶν μεγάλων παγοδούνων τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ρίππονται δι' ἀλεξιπτώτων μικροὶ πομποὶ ἀσυρμάτου, οἵτινες λειτουργούντες αὐτομάτως καὶ μὲ ρευματοδότησιν συσταρευτούν, εἰδοποιοῦν τὰ πλοία περὶ τῆς πακουσίας καὶ τῆς πορείας των ἀπό ἀποστάσεως πλέον τῶν πεντήκοντα μιλίων. 'Ιδού, συνεπώς, ὅτι τὸ σύστημα φορητῶν σωσιθίων σταθμῶν ἀσυρμάτου, εἶναι πλέον ἡ κατορθωτόν. 'Εκείνο τὸ ὄποιον δὲν ὑπάρχει, δυστυχών, εἶναι ἡ ἀπόφασίς διά την χρηματοποίησίν των. 'Η πρωτοβουλία, ἐπὶ τέλος.

Δέν πρόκειται περὶ ἐφευρέσεως, οὐτε κάνει περὶ εύρεσιτεχνίας. Ζῶμεν τὸν αἰώνα τοῦ ἀτόμου καὶ τῶν ἡλεκτρονίων. Τὰ πάντα εἰναι κατορθώτα. Ἀρκεῖ μία ἐπινόησις μόνον. Τὰ ἡλεκτρόνια κάμνουν κυριολεκτικῶς θαύματα.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, δὲν νομίζομεν ὅτι συγχωρεῖται νὰ ὄκουνται νουάγια ἀνέβη-
γητα καὶ ἀπώλειαι ἀνθρώπων εἰς τὴν θά-
λασσαν, χωρὶς τούλαχιστον νὰ έχουμεν ἐ-
πιπρκεις πληροφορίας, ὅπτες ή ἐπέμβασις καὶ
ή βοήθεια να ἐπακολουθηθῇ ταχύτατα.

For all ship repairs and conversion, fast and economical service are yours with IHI.



With 10 dry docks conveniently located throughout Japan; 2 more in Singapore; and 20 offices plus agents just about everywhere — you're only a phone call away from the most efficient ship-service repairs or conversion in the world. Whether it's a minor repair on a turbine or diesel engine, dry docking or jumboizing work, no one can match IHI for efficiency. Recently we completed a new 300,000 DWT repair dock at Aioi near Kobe, Japan. To give the big super tankers better, quicker service. Because of our investment in ultra-modern techniques and facilities, your investments in ships will receive faster and more economical service. Check the table on the right for a run-down on what we have to offer shipowners. Then give us a call... at the number listed below or any of our network of offices or agents.

Drydock Table of IHI Group

Location	Maximum size of ships to be accommodated			
	L.O.A.	B.	d	D.W. (LT)
TOKYO	No. 1	459'3"	60'4"	18'
	No. 2	605'3"	76'9"	18'
YOKOHAMA		1,181'1"	177'1"	19'8"
NAGOYA		500'	63'	14'9"
AIOI	No. 1	780'9"	108'3"	18'
	No. 2	512'1"	63'11"	14'9"
	No. 3	1,118'9"	177'1"	19'8"
KURE	No. 1	487'2"	64'10"	16'4"
	No. 2	549'10"	78'8"	19'8"
	No. 4	1,110'	141'	19'8"
SINGAPORE	No. 1 (Jurong Shipyard)	885'9" No. 2	127'11" 173'10"	16'4" 19'8"
				90,000 100,000

*Starting April, 1969

IHI

Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co., Ltd., Tokyo, Japan

SHIPS REPAIRING BUSINESS DEPARTMENT

Cable Address: IHICO TOKYO Telex: TK2232 Tel: (270) 9111

OVERSEAS OFFICES:

NEW YORK: Telex: 222670 Tel: HAnover (212) 422-0544 / LONDON: Telex: 24287 Tel: 01-481-1822 / ROTTERDAM: Telex: 22462 Tel: RDAM 129357

OSLO: Telex: 6486 Tel: 44 40 24 / HONG KONG: Tel: 235287 / JURONG SHIPYARD: Telex: SETX 318 Tel: 651766

SAN FRANCISCO VANCOUVER/MEXICO RIO DE JANEIRO BUENOS AIRES SYDNEY/DUESSELDORF/JOHANNESBURG/KARACHI/NEW DELHI/CALCUTTA/SINGAPORE/DJAKARTA/TAIPEI/MANILA



Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΗΣ ΡΩΣΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΖΟΦΕΡΩΣ ΕΠΙΣΚΙΑΖΕΙ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΟΠΙΖΟΝΤΑ

ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗΣ ΤΩΝ «ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΤΑΪΜΣ»

Πρόσφατος άνακοινωσις της «Anglo Soviet Shipping Company» ότι πρόκειται νά έγκαινιάσθη, έντος των προσεχών έβδομάδων, νέαν μηνιαίαν τακτικήν γραμμήν διά την έξυπητρησιν των έξαγωγών πρός το 'Ιράν και τὸ διοικούν του — άνευ διεξόδου πρός την θάλασσαν — 'Αφγανιστάν, εδώσε αφορμήν εις τὸν άρθρογράφο τῶν «Φαινάνσιαλ Τάϊμς» τοῦ Λοιδίνου, σπως ἀνασκοπήσῃ τὰ τῆς ἀνοπτύξεως τῆς Ναυτιλίας τῆς Σοβιετικῆς 'Ενωσεως καὶ, γενικώτερον, τοῦ Σοβιετικοῦ Κομμουνιστικοῦ Μιτλόκ.

Προβλέπεται διτὶς ή νέα τακτική γραμμήν πρὸς 'Ιράν/'Αφγανιστάν θά έλκυσῃ τὸ ένδιαφέρον τῶν διὰ τὰς 'Ασιατικάς αὐτὰς χώρας ένδιαφερομένων φορτών τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῆς Β.Δ. Εύρωπης, ἀφ' ἐνός μεν λόγῳ τῆς ἀμέσου καὶ ταχιτέρας συνδεσεως τὴν διοικούν θά παρέχῃ καὶ ἀφ' ἔτερου λόγῳ ἀποκερύψουν ένδειξεως περὶ «ἐνδεχομένως χαμηλοτέρων ναυλῶν» ἀνταγωνιστικῶν φύσεως.

Ο δεδηλωμένος σκοπός τῆς ὑπάρχεις Ρωσικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου εἶναι διπῶς χειροφετήσῃ τὴν Σοβιετικήν «Ἐνωσιν ἀπὸ τὴν έξάρτησιν τῆς, ὡς πρὸς τὰ φορτία ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου, ἀπὸ καπιταλιστικάς ναυτιλιακάς ἑταῖριας» καὶ, ταυτοχρόνως, διπῶς ἀναλάβῃ τὸν «κύριον δύκον» τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν μεταξὺ τῶν Σοβιετικῶν λιμένων καὶ τῶν λιμένων τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν.

Καθ' δισούς ἀφορᾶς εἰς τὰς ἄλλας διεθνεῖς τακτικὰς γραμμὰς, ἡ Σοβιετική 'Εμπορική Ναυτιλία ἐπιδιώκει νά έξασφαλίσῃ μέρος αὐτῶν ἀνευ δύος προσπαθείας ἐπιβολῆς τῆς εἰς αὐτὰς εἰς μεγάλην κλίμακα. Ή ἐπιδιώξις στρέφεται μᾶλλον πρὸς «ἀνατέραν κλάσινο φορτίου, λ.χ. τοῦ καρέ, ὡς διετίστωσαν προσφάτως τὰ μέλη τῆς Κόνφερενς 'Ανατολικῆς 'Αφρικῆς (ἢ διποια συμπεριλαμβάνει πέντε ἐκ τῶν πλέον σημαντικῶν Βρετανικῶν ἐφοπλιστικῶν ἑταῖρων) ἀναγκασθέντα νά προσέδων καὶ εἰς διαμαρτυρίας κατὰ τοιαύτης εἰσβολῆς τοῦ 'Ανατολικοῦ Μιτλόκ εἰς τὰς γραμμάς των. Σημειώτεον διτὶς ἡ μεταφορά φορτίων τῆς κλάσεως αὐτῆς εὑρίσκεται εἰς χειράς μιᾶς μειονότητος μεταφορέων καὶ μάννων.

Αἱ «εἰσβολαί» τῶν Κομμουνιστικῶν ναυτιλιῶν εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας τακτικὰς γραμμὰς ἔφθασσεν εἰς τὴν ἀποκερύφωσίν της κατὰ τὸ μέσον 1968 καὶ δὴ εἰς τὸν τομέα τῶν μεταφορῶν Αὐστραλίας/Εύρωπης. Ή εἰσβολὴ ἐπεσημάνθη διὰ τῆς προσφορᾶς ναυλῶν «ἀσυμφόρων δι' οἰανθήποτε τῶν ύφισταμένων ἑταῖριν τακτικῶν γραμμῶν». 'Επρόκειτο περὶ ναυλῶν χαμηλοτέρων τῶν τότε

παραδόσεως Ναυτιλιακῶν Χωρῶν διὰ τὰς μεταφοράς των.

Τὸ στατιοτικά στοιχεῖα διμοίουν σχετικῶς ἀφ' ἔαυτῶν. Οὔτως ἐνῷ τὸ 1960 ἡ συνολική εἰς τόνους π.ν. χωρητικότης τοῦ Σοβιετικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου μόλις ὑπέρεδαινε τοὺς 3.000.000 τόνους, ἡ σημερινή τοιαύτη χωρητικότης ὑπερβαίνει τὰ 12.000.000 τόνους. Διὰ τὸ 1980 ἔχει ταχθῇ στόχος 20.000.000 τόνους. Ήξ ἄλλου, οἱ ἀντιστοιχοὶ στόχοι ἄλλων χωρῶν τοῦ Σοβιετικοῦ Μιτλόκ διὰ τὸ 1970 είναι οἱ ἀκόλουθοι: 'Ανατολική Γερμανία 1.300.000 τ. π.ν., Πολωνία 1.700.000 τ. π.ν., Βουλγαρία 1.000.000 τ. π.ν. (1.500.000 διὰ τὸ 1975) καὶ Ρουμανία 400.000 τ. π.ν.

Πολλοὶ Εύρωπαιοι ἐφοπλισταὶ πιστεύουν διτὶ τὸ Σοβιετικὸν Μιτλόκ συντονίζει τὰς ναυτιλιακάς δραστηριότητας τῶν χωρῶν του. Επὶ πλέον, παραπρέπει τὸ φαινόμενον διτὶ τόσον ἡ Πολωνία, ὅσον καὶ ἡ 'Ανατολική Γερμανία ἐσμείωσαν μεγίστην παραγωγὴν ἐκ τῶν ναυπηγείων των κατά τὸ 1968. 'Η Πολωνία ισχυρίζεται διτὶ κατέχει — ἐπὶ συνηγ Πενταετίαν — τὴν 7ην θέσιν μεταξὺ τῶν ἔξαγωγῶν ναυπηγικῶν χωρῶν τοῦ κόσμου καὶ διτὶ τὰ κατά τὸ 1968 κατασκευασθέντα εἰς Πολωνικά ναυπηγεία ήσαν 150 φοράς ἀνώτερα ἀπὸ τὰ κατά 1950 ναυπηγθέντα.

Ο Σοβιετικός 'Εμπορικὸς Στόλος κατέχει — συμφώνως πρὸς τὰς στατιοτικὰς τοῦ Λόδεύς ή Ρέτζιστερ — τὴν ἔκτην θέσιν εἰς τὸν κόσμον. Παρὰ τὴν σημαντικήν αὐτὴν θέσιν κατατάξεως, ἔχει τὰ ἀσθενῆ του σημεῖα. Οὔτω δὲν διαθέτει, φερ' εἰπεῖν, πλοΐα - κοντένερς (ναυπηγούνται ὅμως τοιαύτα εἰς τὴν 'Ανατολικήν Γερμανίαν) καὶ δὲν φαίνεται νά ἐπιδεικνύῃ ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον διὰ μεγάλα μπαλί - κάρριερς καὶ σούπερ - τάκερς. Ισως τοῦτο νά ὀφείλεται εἰς τὸ γεγονός, διτὶ δὲν διατίθενται καδ' ὀλοκληρωτάν ἡ καὶ ἐν μέρει Ρωσικοὶ λιμένες μεγάλου βυθίσματος ὡς καὶ ἐπίσης διτὶ τὸ πετρέλαιον διακινεῖται εἰς τὴν Εύρωπαϊκήν ηπειρον διά πετρελαιογεγγύ στόλην (τοῦ «Friendship Pipeline»). Ή μεγαλύτερά ἀνάπτυξις τῆς Ρωσικῆς ναυτιλίας ἔγκειται εἰς τὰ φορτηγά ξηρῶν φορτίων καὶ εἰς τὰ ἐπιβατηγά.

Τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς Σοβιετικῆς 'Ενωσεως ἀνέρχεται εἰς 100.000.000 μετρικοὺς τόνους ἐπτσίως. Αἱ ὑπὸ θαλάσσης ἐξαγωγαὶ εἰναι ἔξι ἔως ἐπτά φοράς Βαρύτεραι τῶν ἔξαγωγῶν καὶ συνεπώς τὰ ταξιδίας ἐπιστροφῆς εἰναι κατὰ κανόνα ἀφορτα. Φορτία ἀναζητούνται παντοῦ καὶ εἰς βάρος τῶν υφισταμένων ναυτιλιακῶν γραμμῶν.

Η ΕΦΟΔΟΣ

Οὔτως, κατόπιν τῆς γνωστῆς ἐφόδου εἰς τὰς γραμμὰς Αὐστραλίας/Εύρωπης, οἱ Ρώσοι ἐπέτευχον (καὶ κατόπιν συμμετοχικῆς ἐπειρίδας τῆς Κυβερνήσεως τῆς Αὐστραλίας) μερίδα εἰς τὰς μεταφορὰς ἀπὸ τῆς Αὐστραλίας. Η «Baltic Steamship Company τοῦ Λένινγκρατ, ηπις ἥτο ὁ φορεὺς τῶν Ρωσικῶν διεκδικήσεων εἰς τὸν τομέα αὐτὸν, ἐπέτυχε ἀναγνώρισιν σοθαράς μερίδος καὶ ἀ-

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

PANDORA MARITIME AGENCIES (Pty) Ltd.

SHIP AGENTS & BROKERS

524)526 ALBANY HOUSE WEST — 65 VICTORIA EMBANKMENT,

DURBAN

Cables: "PANDORA"

Phone: 62921

SOUTH - AFRICA

D. P. SYRRIS — G. B. GOULACOS

Telex : 7500 DN

P.O.Box 2110

νευ παραδοχής ότι έφηρμοζεν πολιτικήν άνταγωνιστικών (άντιοικονομικών) έκπτώσεων είς τὰ ναυλολόγια της.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν μεταφορῶν καφὲ ἔξ 'Ανατολικῆς Ἀφρικῆς, ή οἰκεία Κόνφερας κατήγγειλε προσφάτως — μετά τὴν ἀπώλειαν συμβολαιῶν διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν φορτίων καφὲ ἀπὸ τὴν Κένυα εἰς Μεγάλην Βρετανίαν ὑπὲρ τῆς «BaltAfrica» (Πολωνίκης καὶ 'Ανατολικῆς Γερμανίας ἐταιρίας τακτικῶν γραμμῶν, ἥτις λέγεται ότι προσέφερε ναῦλων κατὰ 25% χαμηλότερον τῆς Κόνφερας) — ότι ἡ πολιτική τῶν εἰσβολέων «ύπηργορεύετο ἐκ πολιτικῶν κινήτρων καὶ ἐκ τῆς ἀνάγκης τῶν διὰ ἔνους συνάλλαγμα καὶ οὐχί ἔξ έμπορικῶν κριτηρίων».

Πρόκειται περὶ ἐπιχειρημάτων τὰ ὅποια θὰ ἐπαναληθρουν κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη. Οἱ Ρώσοι ἀντικρύουν τὰς περὶ ἀντιοικονομικῶν κινήτρων καὶ αὐτῶν κατηγορίας καὶ δηλώνουν ότι ἔαν ἀπορριφθεῖν αἱ διὰ συνεργασίαν ἐπιδιώξεις τῶν, τότε αἱ Σοβιετικαὶ τακτικαὶ γραμμαὶ θὰ συναγωνισθοῦν τὰς ὑφισταμένας γραμμαὶς Κόνφερας «ἀνταποκρινόμεναι εἰς τὴν προσφιλή διὰ τὸν Δυτικὸν Κόσμον ἀφῇ τοῦ ἐλευθέρου συναγωνισμοῦ».

Οἱ ἐφοπλιστικοὶ παράγοντες τῆς Δύσεως ἀνησυχοῦνται ἢ ἐπείγονται διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς καταστάσεως. Μετὰ τὴν κρίσιμην σύνοδον τοῦ Συμβουλίου τοῦ Βρετανικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, τὸν παρελθόντα 'Οκτωβρίου, ἐπηκολούθησαν συσκέψεις μετά τῆς Βρετανικῆς Κυβερνήσεως καὶ μετά ἔνων πλοιοκτητῶν. Σαφῶς διαγράφεται ἡ ἐπίκλησις Κυβερνητικῶν ἐνέργειών.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ

ΝΑΥΤΙΑ - ΛΙΜΕΝΕΣ - ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

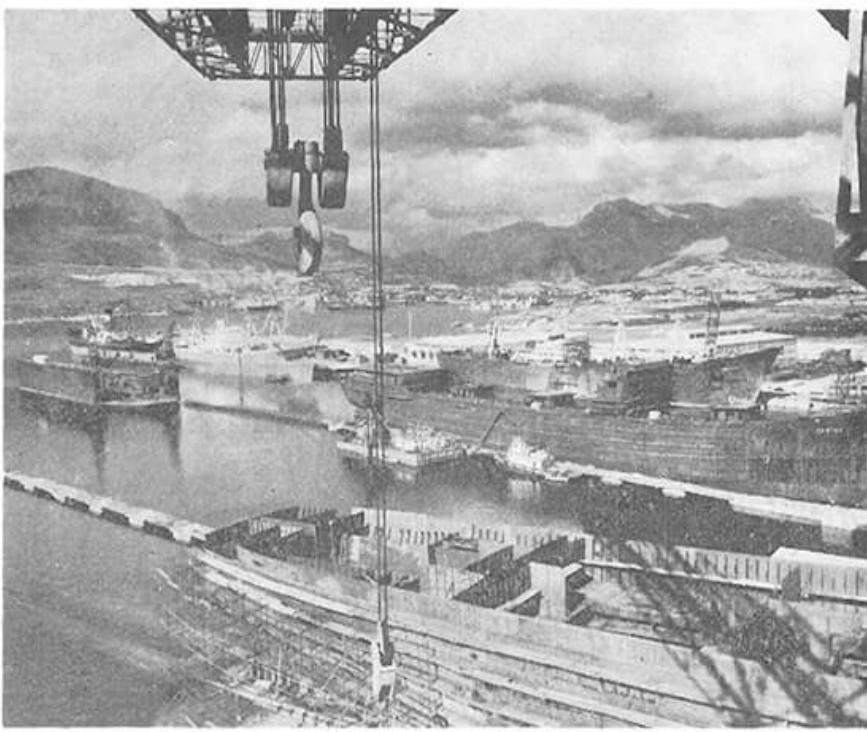
Μὲ στόλον 1.345.000 τόνων γκρός ἡ 2.000.000 τόν. I.W. περίπου ἡ γιουγκοσλαβικὴ ἔμπορικὴ ναυτιλία καταστάσεται 19ῃ ἡ 20ῃ εἰς τὴν κόσμον. "Ἐνδεκα ἐκ τῶν 14 ναυτιλιακῶν ὄργανώσεων διαδέουν ποντοπόρα σκάφη, δύο ἀσχολούνται μὲ τὰς ἐσωτερικὰς μεταφορὰς καὶ μία εἰς τὴν μεταφοράν ἐπιβατῶν.

Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἡ ναυτιλία τῆς Γιουγκοσλαβίας διεκίνησε φορτία 11 ἑκατομμυρίων τόνων, ποσότης ὅλιγον κατωτέρᾳ ἐκείνης τοῦ 1967. "Ἡ μείωσις αὕτη ὑπῆρξεν ἀποτέλεσμα τῆς ἐν γένει ύφεσεως τῆς γιουγκοσλαβικῆς οἰκονομίας. "Ομως, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, τὰ 27% περίπου τῆς συνολικῆς δυνάμεως τῆς ναυτιλίας (540.000 τόνων), ἡσαν σκάφη χρονοναυλωμένα εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Τὸ μεταφορικόν τῶν ἔργων δὲν περιλαμβάνεται εἰς τοὺς ἀνώτερά ἀριθμούς.

Ο ἔξευγχρονισμὸς τοῦ στόλου ἀνιψιόθη ἀπὸ διετίας περίπου. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, 19 πλοῖα 221.000 τόνων γκρός (367.000 τόν. I.W.) πραστεύθησαν εἰς οὐτόν. Κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα 22 πλοῖα 68.000 τόν. γκρός (93.000 τόν. I.W.) ἀπεσύρθησαν τῆς ὑπηρεσίας. Οὐτώς ὁ στόλος ηὔξησε, εἰς τὸ τέλος τοῦ 1968, κατὰ 17%. Σήμερον δῶν τῶν 90% είναι μότορισταις καὶ τὰ ὅλιγα παραιμένοντα ἀπρόσιτα κινοῦνται διὰ πετρελαίου. "Ο μέσος δρος ἡλικίας τοῦ στόλου είναι κατὰ τι μικρότερος τῶν 9 ἑτῶν.

Τὸ σύνολον τοῦ εἰσκομισθέντος συναλλάγματος ἐκ τῆς ναυτιλίας ἀνήλθε, κατὰ τὸ 1968, εἰς 150 ἑκατομμύρια δολαρίων περίπου. Τὸ σύνολον τῶν δαπανῶν ἀνήλθεν εἰς 65 ἑκατομ. δολ. περίπου καὶ, κατόπιν τούτου, τὰ κατὰ προσέγγισιν συναλλαγματικά κέρδη ἀνήλθον εἰς 85 ἑκατομ. δολαρίων. Οἱ ἐπὶ τῆς ναυτιλίας ἐμπειρογνωμοτες ἰσχυρίζονται ότι αἱ γιουγκοσλαβικαὶ ναυτιλιαὶ ὄργανώσεις θὰ ἡδύναντο νὰ ἀναλάβουν τὴν διαχείρισην πολὺ μεγαλύτερου στόλου. "Απὸ τοῦδε δύνοται νὰ ἐκτιμῇ ότι ἡ ναυτιλικὴ ἐπιχειρησία είναι εἰς θέσιν νὰ ἐπανήσῃ τὰς εἰς ἔνους συνάλλαγμα εἰσπράξεις τῆς δι' ἔτερων 70 ἑκατομ. δολαρίων ἐπησίως.

"Ἡ ταχεῖσ, δύως, ἀνάπτυξις τῆς ναυτιλίας προεκάλεσε τὸν μεγαλύτερον πονοκέφαλον,



Τὰ γιουγκοσλαβικὰ ναυπηγεῖα κατασκευάζουν σκάφη παντὸς τύπου μέχρι καὶ δεξαμενόπλοια τῶν 70.000 τόνων γκρός. 'Ακωτέρω ἀποφίς τοῦ ναυπηγείου τοῦ Σπαλάτου. Διακρίνονται τέσσαρα σκάφη εἰς τὸ στάδιον τῆς κατασκευῆς.

διότι δίλαι αἱ ναυπηγήσεις ἐγένοντο εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Ούδεν σκάφος δύναται νὰ κατασκευασθῇ εἰς τὰ ἔγχωρια ναυπηγεῖα πρὸ τοῦ 1970. Δέκα ἐπτὰ πλοῖα, 150.000 τόνων γκρός (220.000 τόν. I.W.), παρηγγέλθησαν εἰς τὸ ἔξωτερικόν. "Ἡδη κατηρτήσθησαν προγράμματα διὰ τὴν κατασκευὴν 37 νέων πλοίων, 519.000 τόνων γκρός, μέχρι τοῦ 1972. Τὰ πλοῖα ταῦτα πρόκειται νὰ κατασκευασθοῦν εἰς ἔγχωρια ναυπηγεῖα, ἀλλ' ἐπὶ τοῦ παρόντος οἱ ἔγχωροι ναυπηγοὶ ἐνδισφέρονται μόνον διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων πρὸς ἔξαγωγήν. Τὸ οὐσιώδες θέμα είναι διτὶ ἡ Κυβερνήσεις χρηγεῖ πιστώσεις δι' ἔξαγωγάς καὶ οὐχὶ διὰ τὰς ναυπηγήσεις πλοίων προσριζμένων διὰ τὴν ἐθνικὴν ναυτιλίαν. Προσπάθειαὶ κατεβλήθησαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος πρὸς τὴν προβλήματος τούτου, πλήν ἀνεπιτυχῶς.

ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

Τὰ ἀπασχολούντα προβλήματα, τὸν δεύτερον σημαντικὸν τομέα τῆς γιουγκοσλαβικῆς ναυτιλίας δραστηριότητος — τοὺς λιμένας — είναι τεχνικῶν διάφορα: Μὲ τὴν βαθμαίαν στροφὴν πρὸς τὴν ἐλευθέρων οἰκονομίαν, κατέστη ἐμφανές ότι πολλοὶ εἰναι οἱ λιμένες καὶ ἀπό τινων ἐτῶν ἀγνοῦνται νὰ ἐπιζησουν. "Ἡ κατάστασις εἰς τοὺς λιμένας τῆς μέστης 'Αδριατικῆς — Σπαλάτων, Σιμπένικ, Ντουμπρόβνικ — είναι ἰδιαίτερως κρίσιμος. "Ἡ μεγαλύτερη προσοχὴ ἐστράφη πρὸς τὸ κόστος τῆς λειτουργίας των, τοῦτο

θὲ εἶχεν ως συνέπειαν ἀναποφεύκτους ὀλλαγάς εἰς ὡρισμένας μεταφορικάς ἀρτηρίας, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ πληγούν στολῆρων οἱ ἐν λόγῳ λιμένες. "Ἀκόμη καὶ ἐκεῖνοι οἱ λιμένες, οἵτινες μετέσχον εὐρύτεροι εἰς τὰς μεταφοράς, δέν εἰναι τελείως εύρωστοι. "Ἡ πρώτη προσπάθεια ἐκριθῇ ότι δέον νὰ καταβληθῇ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς αὐξήσεως τῆς παραγωγικότητος, ίδιως ἐδάν προκειται νὰ προσελκυσθῶν τὰ ὑπὸ διαμετακόμιστιν (transit) φορτία, τὰ τόσον ἀπὸ δόλους τούς λιμένας ἐπιθυμητά.

Τὸ σύνολον τοῦ φορτωθέντος τονάρι, εἰς γιουγκοσλαβικούς λιμένας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἀνήλθε γύρω εἰς τὰ 16,8 ἑκατομμύρια, περίπου 600.000 τόν. περισσότεροι ἔναντι τοῦ 1967. "Ο μεγαλύτερος τῶν ἐπτὰ γιουγκοσλαβικῶν λιμένων είναι ὁ τῆς Ριγιέκας, ὁστὶς χειρίζεται τὸ ήμισυ περίπου τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως. Περιωρίσθη αὕτη κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, λόγῳ ἐσωτερικῶν μειονεκτημάτων (χαμηλή παραγωγικότης καὶ ὑψηλὸν πλεόνασμα ἐργασίας). "Ο δύγκος τῶν φορτώσεων διὰ τῶν δύο μεγαλύτερων λιμένων (Ριγιέκας καὶ Κόπερ) αὐξάνεται ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος, ἀλλὰ παραμένει πολὺ κάτω τῆς προσφερομένης δυνατικότητος ἐκ τῆς γεωγραφικῆς θέσεως. "Ἡ Αύστρια κατέλαβε τὴν πρώτην θέσιν κατὰ τὸ 1968 εἰς τὸ δύγκον τῶν τράνζιτ μεταφορῶν, κυρίως λόγω τῶν φορτίων, Ντουμπρόβνικ — είναι ἰδιαίτερως κρίσιμος. "Ἡ μεγαλύτερη προσοχὴ ἐστράφη πρὸς τὸ κόστος τῆς λειτουργίας των, τοῦτο

CEUTA

"HALF A CENTURY EXPERIENCE AT YOUR SERVICE"

AMARANTINIS (CEUTA) LTD.

GENERAL SHIPCHANDLERS

Before at ALGIERS, ORAN & DAKAR, now
only at CEUTA

Telegrams: AMARADINI - CEUTA

Mail: P.O.B. No. 96

Telephones: Office hours: 512927
After: 511268 & 513076

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

'Από κοινού με όλα γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία, τό ναυπηγείον τού Σπαλάτο έστημεωσε έξαιρετικήν έπιτυχίαν κατά τό 1968.

Τό ναυπηγικόν πρόγραμμα διά την πενταετή περίοδον 1966—70 προβλέπει έτησίαν αύξησην τής παραγωγής κατά 5%. Ούτω νέα πλοιά 400.000 τόνων γκρός καθειλύσθησαν. Δέν άποκλείεται δύμως ή παραγωγή κατά τό τρέχον έτος νά είναι άνωτέρα, ένω διά τό 1970 ή παραγωγή προβλέπεται νά άνελθη εις 500.000 τόνων — 20% περισσότερον παρ' δύον υπελογίσθη. Σήμερον τά γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία έχουν παραγγελίας διά την κατασκευή σκαφών 1,5 έκαπτομημέρου τόνων. Συμβόλαια τών δοπιών ή υπογραφή έπικειται (με πλοιοκτήτας έκ Λιδύης, Τουρκίας και Πακιστάν) θά αύξησουν τάς παραγγελίας εις 2 έκαπτομημέρια τόνων. Δύναται νά λεχθῇ διτί τά γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία ώς πρός τόν δύκους τών υπό παραγγελίαν σκαφών κατασκευαστούν μεταξύ τών πλέον άπτησχολημένων τού κόσμου. Περισσότεραι, δύμως, πιστώσεις ζητείται νά χορηγηθούν εις τήν "Ενωσιν τών ναυπηγών «Γαντραμπρόν» διά τήν έπιτυχή λειτουργίαν τών ναυπηγείων.

'Η γιουγκοσλαβική ναυπηγική βιομηχανία γιαρέζει σήμερον τό μεγαλύτερον μπούμι εις τήν ιστορίαν της. Κατά τό 1968 τά ναυπηγεία τής χώρας άπτησχολούντο άποκλειστικών με τήν κατασκευήν σκαφών διά λογαριασμών ξένων πλοιοκτητών, τό ίδιον δέ πρόκειται νά συμβῇ κατά τό τρέχον έτος. Ταύτοχρόνως σί γιουγκοσλαβικά ναυτιλιακά έταιρια είναι τών ναυπηγών, κατά τό παρελθόν έτος, 20 σκάφη εις ξένα ναυπηγεία. Τέσσαρα έκ τών πλοιών τούτων παραγγέλθησαν εις 'Ισπρινίαν. Κατά τά υπάρχοντα προγράμματα, 14 άκμην σκάφη θά προστέθουν εις τών γιουγκοσλαβικήν έμπορικόν στόλου, δώστε τό 1970 ή δύναμίς του νά άνερχεται εις 1.570.000 τόνων γκρός.

ΓΑΛΛΙΑ

ΤΟ ΠΡΩΒΑΜΜΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Κατά τούς έφοπλιστικούς κύκλους, ή Γαλλία δασιζεται ύπερ τό δέον, εις τό ξένον τοννάζ διά τήν συμπλήρωσιν τών μεταφορικών της άναγκών, ένω ένδεικνυται ή άναπτυξής τού υπό τήν έθνικήν της σημάνιαν έμπορικού στόλου. Οι Γάλλοι πλοιοκτήται, ύποστριψούν, διτί έχουν πράξει τό πάν, διά τών ίδιων των μέσων, πρός τήν κατεύθυνσιν αύτήν και τελών έν αναμονή τών προθέσεων τής Γαλλικής Κυβερνήσεως, ως πρός τό ουρανός τής κρατικής οικονομικής δομήσεις, έπι τής δόπιας θά δύνανται νά υπολογίζουν διά τήν άναπτυξήν τών στόλων των.

'Ο γενικός διευθυντής τής 'Ενώσεως Γάλ-

λων 'Εφοπλιστών κ. 'Αλαίν Γκρίγ, ύπεργράμμισεν, εις τήν δημοσιευθείσαν έτησίαν έκθεσίν του, τόν πλέον σημαντικόν ρόλον, τόν όποιον διαδραματίζουν τώρα αι κυβερνήσεις τών πλείστων χωρών, ώς πρός τά Ναυτιλιακά ζητήματα. Ιδιαίτέρως έτοντος, τήν περίπτωσιν τής Μεγάλης Βρετανίας — τής κατ' έξοχην και έκ παραδόσεως φιλελευθέρας χώρας είτε τά Της Ναυτιλίας — εις τήν οποίου ό δρετανικός έφοπλιστικός κόσμος, έπεκαλέσθη τήν δοθείαν τής Κυβερνήσεως, διά τήν άναπτυξιν τού υπό τήν δρετανικήν σημαίαν έμπορικού στόλου.

'Ο κ. Γκρίγ, έπειταν με τό γεγονός, διτί — έν συγκρίσει πρός τό 1967 — ή κατά τό 1968 κίνησις τών έξι κυριωτέρων λιμένων τής Γαλλίας, ηγέτη κατά 10%, ένω ό δύκος τού γαλλικού έμπορικού στόλου, ηγέτη κατά 4% μόνιον. Τούτο σημαίνει, διτί τό ποσοστόν τών διά γαλλικών πλοιών μεταφερομένων γαλλικών άπό τούθαστης φορτίων, μειώνεται, και διτί συνεπώς «...τό έλλειμμα τού ισοζυγίου πληρωμών διά τάς άπό θαλάσσης μεταφοράς, τό διποίον άνερχεται ηδη εις τό τρίτον τού άκαθαρίστου ναυτιλιακού ίσοδήματος τής Γαλλίας, θά έξακολουθήσῃ έπιδεινούμενον, καθ' όν χρόνον ή έξισφράσσης τού ισοζυγίου τών έξωτερικών πληρωμών άποτελεῖ μίαν τών κυριωτέρων έπιδιώξεων τής Γαλλικής Κυβερνήσεως».

'Ό πρός τή παρά τών Γάλλων έφοπλιστών καταβαλλούμενην ίδιωτην προσπάθειαν, ή κ. Γκρίγ άνερερε, διτί ό δύκος τών παραγγελιών των διά νέον τοννάζ, άνερχεται σήμερον εις τό τρίτον περίπου τού ήν ένεργεια στόλου, ένω αι έκ δυνατούσιον άνωληθείσται έποχερων, ήπο τών Γάλλων έφοπλιστών, έχουν έξαντλησει τά δρια διά τήν περαιτέρω έπιβαλλομένην άναπτυξιν.

'Έκ τών πλέον έπαχθων διαρών τής γαλλικής Ναυτιλίας, είναι τό τής φορολογίας τού λιμένων νηολογήσεως τού πλοιών, άκρη μη και έάν τό φορολογούμενον πλοίον δέν προσεγγίστη ποτέ εις τό λιμενά τής νηολογήσεως του.

'Έξ άλλου, έπημημέναι έπεινδυσεις εις τήν 'Εμπορικήν Ναυτιλίαν, δέν δημιουργούν ηγήμενην άπασχόλησιν ναυτεργατών, ώς πρότερον, δτε, μέγα μέρος τού νεοτεύκτου τονιά, άντιπροσωπευτού ύπο έπιβατηγών τής γραμμής, τά διποία χρησιμοποιούν μεγάλα πληρώματα.

'Επι άλλου θέματος, τού τής αύξανομένης σημασίας τών διά κοντένερος άπό θαλάσσης μεταφορών, ή κ. Γκρίγ παρετήρησεν δτι, ή τοιαύτη έξέλιξις έπιβάλλει, εις μέν τό έσωτερικόν τής χώρας τήν έπεκτασιν τής άκτης δράσεως πρός έξυπηρέτησιν τών φορτωτών «άπό θύρας εις θύρα», εις δέ τό έξωτερικόν, τήν τάσιν συμπήξεως διεθνών κεντρώσιου κοντένερος ώς και τήν άναγκην συνεχείας εις τό τομέα ναυτικών άσφαλίσεων.

Τέλος, ή κ. Κόρνουελ έπεκαλέσθη τήν άναγκην μεγάλης και συνεχούς εύνοίας τής τύχης κατά τά προσεχή έτη εις έπικουριάν τών προσπάθειών τών άσφαλιστών, δτως έπαναφέροντην έπικείρησην τής άσφαλίσεως σκαφών εις τά ικανοποιητικά έπικερδή έπιπεδα, τά διποία πρέπει νά έπιτευχθούν χάριν ένθαρρυνσεως τής συνεχείας εις τό τομέα ναυτικών άσφαλίσεων.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΕΥΝΟΙΑ ΤΗΣ ΤΥΧΗΣ!

Κατά τήν είς Νέαν 'Υόρκην Γενικήν Συνέλευσιν τών μελών τού 'Αμερικανικού Συνδικάτου 'Ασφαλιστών Σικάφων, δι Πρόεδρος και Διευθυντής τού Συνδικάτου κ. Κλίφορντ Τζ. Κόρνουελ άνεκονταν διτί κατόπιν τής σειράς τεσσάρων συνεχών έτών με σοδαράς ναυτικάς άπωλειας — ή τύχη ηγόνησε τά μέλη τού Συνδικάτου κατά τό 1968.

Δύο και μόνον περιπτώσεις διλικών άπωλειών έσημειώθησαν έντοδης τού 1968 και ή συναλική τούτων άξιας άνηλθεν εις \$ 1.000, 000. Τό ποσόν αυτό άντιπροσωπεύει τά 15% τού μέσου όρου τών έτησίων καταβληθέντων κατά τά 7 προηγούμενα έτη, δι' διλικάς άπωλειας, έπι συνάλιου άπωλειών κατά τήν έπατετη αύτην περίοδον αίτινες άνηλθον εις 51 σκάφων, άξιας \$ 40.000.000. Συνεπώς τά δύο μόνιον άνεκοντα τού 1968 άπετέλεσαν μίαν εύτυχή άναπτυλαν διά τούς 'Αμερικανικάς άσφαλιστάς, τά μέλη τού Συνδικάτου Νέας 'Υόρκης.

Είς τήν σχετικήν έκθεσίν του δι Κόρνουελ έπειταν με τήν σοδαράν αύξησιν εις τήν μέσην άξιαν τών άσφαλιζομένων πλοιών. Ούτω, ένω κατά τά πρότα πετά τό 1950 έτη αι άσφαλιζόμεναι αξιαί άνωτάπου υψως άνεφροντο κυρίων εις τά έπιβατηγά πλοιά, σήμερον αι ύψηλαι αξιαί έμφανίζονται εις σχέδιον πάσσων περίπτωσιν ποντοπόρου σκάφους.

Τό γεγονός αυτό τής έξελιξεως εις τά ψηφή τών άξιων τών άσφαλιζομένων πλοιών έχει δημιουργήσει ειδικά προβλήματα, ώς έκ της έπιπτωσεως, τήν όποιαν είναι δυνατόν νά έχῃ άπύχημα μεγάλης άξιας έπι τού συνόλου τών κατά δεδομένον έτος έπισωρευμένων άσφαλιστων. Διά τούτο, ώς άνεκονταν δι Κόρνουελ πρός τά μέλη τού Συνδικάτου, αι ύψη έφαρμοζόμεναι μεθόδοι καθορισμού τών άσφαλιστων λαμβάνοντων υπ' άριν τό πρόδηλημα αυτό ώς έπίσης τήν άναγκην τής προσαρμογής τών άσφαλιστων πρόστιμων κάθετων διαφορούμενων υψηλόν έπιπτεδον κόστους έπισκευής πλοιών, άπανταχού τού κόσμου.

Τέλος, δι Κόρνουελ έπειταν τήν άναγκην μεγάλης και συνεχούς εύνοίας τής τύχης κατά τά προσεχή έτη εις έπικουριάν τών προσπάθειών τών άσφαλιστών, δτως έπαναφέροντην έπικείρησην τής άσφαλίσεως σκαφών εις τά ικανοποιητικά έπικερδή έπιπεδα, τά διποία πρέπει νά έπιτευχθούν χάριν ένθαρρυνσεως τής συνεχείας εις τό τομέα ναυτικών άσφαλίσεων.

ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΑΡΑΔΕΙΣΟΝ ΤΗΣ ΑΣΥΔΟΣΙΑΣ

Εις 16.5 έκαπτομ., τόν, Ι.ω. άνερχονται τά υπό ξένας σημαίας άμερικανικής ίδιοκτησίας

Telegrams : NIKAS

Telephones : Offices 5253
5254

Residences : Director - 4456
Manager - 741803

R. O. Box 750

LONDON AGENTS

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

N. Kassimatis, Ltd.

SHIPPING AGENTS - SHIPCHANDLERS - COLD STORAGE CHAMBERS
EXPORTERS - IMPORTERS

Bankers :

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

LOURENCO MARQUES

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΜΑΡΚΕΣ

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

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

σκάφη. Σχετική λεπτομερής στατιστική μέχρι της 30ής Ιουνίου 1968 άνεκοινώθη πρότινος από την Διοίκησην της 'Αμερικανικής Ναυτιλίας.

Ούτω ένω ή ύπό την 'Αστερόεσσαν χωρητικότης άπολογίζεται εις 15,3 έκατομ. τόν. d.w. (σκάφη 976), ή ύπό τάς ξένας σημαίας έφθασε τά 16,5 έκατομ. τόν. d.w. (σκάφη 434). Αύξησης έτος έτους κατά 800 χιλ. τόν.

Αι σημαίαι εύκολιας (Λιβερίας και Παναμά) καλύπτουν σκάφη δέκα έκατομ. τόν. και ή Βρετανική σημαία σκάφη 2,9 έκατομ. τόν. 'Η "Εσσον κατέχει 128 σκάφη 4,8 έκατομ. τόν. ύπό ξένας σημαίας και ή Σάνταρτ "Οίλ της Καλιφορνίας 61 σκάφη 1,9 έκατομ. τόν. Τέλος ό κ. Λούντινχ φέρεται μέ 31 σκάφη 1,8 έκατομ. τόν.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΕΙΣ ΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΗΣ ΜΑΛΑΚΚΑ

Οι σύγχρονοι χάρται ναυτιπλοΐας τῶν Στενῶν τῆς Μαλάκκας, ἔνως ἐκ τῶν ιδιαιτέρων πολυσχηνάστων κόμβων ναυτιπλοΐας, δὲν είναι πλήρεις.

Τὰ ἀνωτέρω ἀνεκοίνωσε προσφάτως ό 'Ιαπωνίας ἡμετερογνώμων κ. Μπουζαμπούρον Μαδαμάρα, δύστις προήδρευσε ἐπὶ πολλὰς ἔθδομάδας ἐπιπροτῆς σφαλέιας, ἐπιμορτισμένης νὰ ἐνεργήσῃ προκαταρκτικήν ἐρευναν ἐπὶ τῆς καταστάσεως τῶν Στενῶν, ἥτοι καθ' ὅλον τὸ μῆκος τῆς διώρυγος (200 μίλια), ἥτις δισχωρίζει τὴν 'Ινδονησίαν ἀπό τὴν Μαλαισίαν.

'Ο 'Ιαπωνίας ἡμετερογνώμων, ἀνεκοίνωσεν διεπιστήσαν 21 σφάλματα εἰς τὴν ἔκδοσιν τῶν σχετικῶν χαρτῶν ἐπὶ τῶν ζωνῶν αἵτινες ἡρευνήθησαν.

Εἰς μίαν τῶν περιπτώσεων, εἶπε περαιτέρω ό 'Ιαπωνίας ἡμετεροτέχνης, δύστις δεικνύεται δάθες 80 πόδῶν, ή βυθομέτρησις ἀπέδειξε ότι τὸ δάθος ἀνήρχετο εἰς 38 πόδας.

'Η ἔρευνα, διενηργήθη τῇ βοηθείᾳ τοῦ Ιαπωνικού πλοίου «Κόγιο Μαρού», δύπερ ἔχρηματοδοτήθη ὑπὸ τῆς Ιαπωνικῆς κυβερνήσεως κατόπιν συγκαταθέσεως τῆς 'Ινδονησίας, τῆς Μαλαισίας και τῆς Σιγκαπούρης.

Κατά τὸν κ. Μαθαμάρα ότις ἀπευθυνθῆσεν σύντασις πρὸς τὰς ἐνδιαφερομένας κυβερνήσεις νὰ ἀναλάδουν τὸ ταχύτερον δυνατὸν ἐρευναν πολὺ περισσότερον πρωθημένην, λόγῳ τοῦ ἐνδιαφέροντος τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας.

Κατ' ἄλλον 'Ιαπωνίας ἀντιπρόσωπον, ἀναμφίβολως τὰ στενά θά δύναντο νὰ ὁργανωθοῦν ἀπό ἀπόφεως ραδιοφάρων και διευκολύνσεων διὰ νὰ ἀποδιθωύν ἀσφαλῆ πλέον εἰς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν.

Τὸ ἐκδηλωθὲν ἐνδιαφέρον ὑπὸ τῶν 'Ιαπωνῶν διὰ τὰ στενά τῆς Μαλάκκα είναι εὐλογογόν. Τὰ μεγάλα μεταλλοφόρα και τὰ γιγαντιαῖα πετρελαιοφόρα ὑποχρεούνται νὰ ἀκολουθοῦν τὴν θαλασσίαν ταύτην ἀρτηρίους διὰ νὰ ἀποφύγουν τὸν γύρον τῆς Αὔστραλίας, πράγμα διὰ τὸ ηὔξανε σημαντικῶς τὸ κόστος μεταφορᾶς πρὸς 'Ιαπωνίαν.

Τέλος, ή ἐμμονὴ τῶν 'Ιαπωνῶν διὰ τὴν δελτίωσιν τῆς καταστάσεως ἀφορώσης εἰς τὴν διευθέτησιν τῆς θαλασσίας ἀρτηρίας, εἰς ἦν πολλὰ κράτη θά ἀκολούθουν νὰ μετάσχουν, ἐλαύνεται και ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ἐπανελημμένας ηὕτη γιγαντιαῖα πετρελαιοφόρα συνήντησαν δυσκολίας εἰς τὰ στενά τῆς Μαλάκκας, 'Ακόμη και τὸ «Τόκιο Μαρού» διλλογὸν ἐλλειψε νὰ ἔξωκείῃ.

ΙΣΠΑΝΙΑ

ΑΙ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

Τὸ μεταξύ 1968 — 71 δεύτερον παραγωγικὸν πρόγραμμα προβλέπει τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλατώνου ὑλικοῦ τῆς Ναυτιλίας και τὴν αὔξησην τῆς δύναμεως τῆς, ἵνα ἀντιμετωπισθοῦν αἱ αὔξουσαι ἐθνικαὶ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι, διὰ τὴν καλύψιν τῶν ὅποιων συνάλλαγμα καταβάλλεται.

'Εντὸς τῆς προσεχούς 4ετίας, τὰ ισπανικὰ ναυτηγεῖα πρέπει νὰ κατασκευάσουν πλοῖα 2,4 έκατομμ. τόνν. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων 1,9 έκατομμ. τόνν. διὰ λλόσιμὸν 'Ισπανίων ἐφόπλιστῶν. Σκάφη παρήλια — 25 ἐτῶν και ἄνω — 480 χιλ. τόνν. θά ἐπιπριθῶνται πρὸς διάλυσιν και τὰ μέλλοντα νὰ τὰ ἀντικαταστήσουν, θά ἀναφέρωνται εἰς σκάφη εἰδικῶν μεταφορῶν. Καὶ διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν προγραμματισθέντων, τὸ Κράτος ώς πρώτη δόσιν θὰ παραχωρήσῃ, ὑπὸ μορφὴν ἐπιχορηγήσεως, τὸ ποσὸν τῶν 4 δισεκατομμ. προσετών.

Εἰδικῶς, μέριμνα λαμβάνεται διὰ τοὺς λιμένας. Νέα κρηπιδώματα και ἐκβαθύνσεις προβλέπονται.

Εἰς τὸ πρόγραμμα, καθορίζεται και ὁ δύκος τῆς Εθνικῆς ἀπό θαλάσσης μεταφορικῆς κινήσεως. 'Υπολογίζονται εἰς 87,4 έκατομμ. τόνν. ἐτησίων (46,8 έκατ. τόνν. διὰ

τὰς εἰσαγωγάς, 14,3 έκατ. τόνν. διὰ τὰς ἐξαγωγάς, 24,2 διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκάς μεταφορᾶς και 2 ἑκατομμ. διὰ τὰς «τράνζιτο» τοιαύτας). Καὶ ὡς συνέπεια τῶν ὑπολογισμῶν αὐτῶν, μία Ναυτιλία τεσσάρων ἐκπτωμαρίων τόνν. γκρός δέον νὰ ἀποκτήθῃ, ἐνώ περὶ τὸ 1971 αἱ οἰκονομικαὶ δυνατότητες θὰ ἐπαρκέσουν δι' ἐμπορικὸν στόλον 3,3 έκατομ. τόννων.

ΙΣΡΑΗΛ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

'Ο πρόεδρος τῆς Ζίμ κ. Μιχ. Τσούρη ἐδήλωσε προσφάτως ότι ἡ «γενῖνη γέφυρα» μεταξὺ 'Εύλατ και 'Αστοντ θὰ ἡτο χρήσιμος εἰς τὰς μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων μεταξὺ Εύρωπης και 'Ανατολικῆς 'Αφρικῆς ἐν γένει και, ίδιατέρως, μεταξὺ 'Ιταλίας και Αίθιοπας. Κατὰ τὸν κ. Τσούρη η κίνησις αὐτὴ θὰ ἰδύνατο νὰ φθάσῃ τὸν δύκον τῶν 4.000 τόννων περίπου κατὰ μῆνα και ότι ἡ ποσότης αὐτῆς θὰ ἰδύνατο νὰ διατηρηθῇ ἀκόμη και μετά τὸ ἀνοιγμα τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ.

'Ο κ. Τσούρη ὑπέδειξε ότι κατὰ τὰ σχέδια τῶν ἐμπιερογιακούμδων περὶ τὰς 400.000 τόννων θὰ ἰδύνατο ἐτησίως νὰ διακινθοῦν μεταξὺ Εύρωπης, 'Αφρικῆς και 'Απω 'Ανατολῆς, μέσω 'Εύλατ, ἀλλ' ὁ ίδιος θὰ ἡτο ικανοποιημένος μὲ διλιγόντερον αἰσιοδόξους προσποτικάς, διώσαντος ἐγγύτερον εύρισκομένας τῆς πραγματικότητος.

'Εξ ἄλλου διὰ πρόεδρος τῆς Ζίμ ἀνεκοίνωσεν ότι ἡ ἑταῖρι του ὑπέγραψε συμφωνίαν μετά τῆς Κόνφερενς Εύρώπης - 'Εγγυς 'Ανατολῆς, τῆς όποιας η Ζίμ ἀποτελεῖ μέλος. Κατὰ τὴν συμφωνίαν, οἱ φορτωταὶ θὰ δύνανται νὰ μεταφέρουν τὰ ἐμπορεῦματά των δι' ὅλων τῶν σκαφῶν ἐνὸς ἐκ τῶν μελῶν τῆς ἀνωτέρω «κόνφερενς», ἐφ' ὅσον ταῦτα θὰ εύρισκωνται εἰς δύσθεσαν στιγμὴν εἰς ἀντίστοιχην λιμένα. 'Η συμφωνία αὐτὴ θὰ τεθῇ ἐν ισχύι κατὰ τὰς ἀρχάς τοῦ προσεχούς Μαΐου. 'Η κόνφερενς διαβέτει εἰς τὴν δύναμιν τῆς 35 φορτηγά πλοίων, ἀπίνα τέκτονον τακτικῶν γραμμῶν μεταξὺ τῶν λιμένων Χάρτας, 'Αστοντ, 'Αμβέρσης, Ρόττερνταμ, Βρέμης και 'Αμβαργου.

Χάρις εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῆς συμφωνίας ταῦτης, θὰ καταστῇ δυνατή ἡ ἀντικατάστασις τῶν 35 τούτων φορτηγῶν, ηδη ἐν ὑπερεστίᾳ, μὲ 14 ἑως 16 ταχύτερα μεγαλύτερας χωρητικότητος πλοίων.

— Περὶ τὰ μέσα τοῦ προσεχούς Μαΐου η Ζίμ θὰ θέσῃ ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸ πρῶτον ἐκ τῶν



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, Ούρουγονάην, 'Αργεντινὴν

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 53-55 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

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

τριών μεγάλων πετρελαιοφόρων, απόντα παρήγγειλε. Πρόκειται περί τάκερ τών 120.000 τόνων, όπερ θά παραδοθή τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον. Τὸν 'Οκτώβριον τοῦ 1970 τὰ γερμανικά ναυπηγεία τῆς Βρέμης θὰ παραδώσουν εἰς τὴν Ζίμ πετρελαιοφόρον τῶν 230.000 τόνων.

— Ομιλώντας διὰ τὸν κλάδον τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν ὁ κ. Τσούρης ανεγνώσκειν ὅτι κατὰ τὸ 1968 ή Ζίμ εὑρέψαντα ἔλλειμμα διαχειρίσεως ἔξι 6 ἑκατομμυρίων Ιστραπλίνων λιρῶν. Ή ἐπειρία βάσικοι θεμάτησαν τὸ πρόγραμμά της τῶν κρουαζιερῶν εἰς τὴν Μεσόγειον μὲ τὰ ἐπιβατηγά «Ντάν», «Μολεντέθ» καὶ «Θεόδωρος Χέργηλ» ἐλπίζει δὲ νὰ περιορίσῃ τὸ ἔλλειμμα ἐκμεταλλεύσεως. Μετὰ δύο ἔτη τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τῆς Ζίμ πρέπει νὰ ἀπανεξετάσῃ τὸ πρόβλημα τοῦτο καὶ νὰ λάβῃ σχετικὴν ἀπόφασιν περὶ τοῦ ἐὰν θὰ συνεχίσῃ νὰ διατηρῇ τὸν ἐπιβατηγὸν τὸν στόλον.

— Καὶ τέταρτον τῶν 250.000 τόνων δεξιμενόλιον, πρόκειται νὰ παραγγείλῃ η Ζίμ. Κόστος, 16 ἑκατομμ. δολ.

ΠΟΛΩΝΙΑ

ΘΕΤΙΚΗ Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ

Η Πολωνία κατέστη ναυτικὴ χώρα, ὥχι μόνον διότι διαθέτει ἀκτὰς μῆκος 500 χιλιομέτρων εἰς τὴν Βαλτικὴν, ἀλλ' ἐπίσης καὶ λόγῳ τῆς κατὰ θαλάσσαν δραστηριότητός της πρὸς ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλιακῆς τῆς οἰκονομίας. Χάρις εἰς τὴν δυναμικὴν αὐτὴν ἀνάπτυξιν ἡ ναυτικὴ οἰκονομία τῆς χώρας καταλαμβάνει ἔξεχουσαν θέσιν εἰς τὴν ὄλην οἰκονομίαν. Ταχέως ἀναπτύσσεται καὶ ὁ πολωνικὸς ἐμπορικὸς στόλος.

Ἀπὸ τοῦ 1950, ὅποτε ἐνεκανιάσθησαν αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ πρὸς λιμένας τῆς 'Απω Ανατολῆς, πλοῖα μεγαλύτερα τῶν δυνάμεων νὰ κατασκευασθῶν εἰς Πολωνίαν ἔχεισαν θέσην. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἡ Πολωνία ἤγόρασεν ἐκ τοῦ ἔξωτερού 12 μονάδας. 'Αλλ' ὁ ἐμπορικὸς στόλος ἤρχισε νὰ ἀναπτύσσεται κυρίως μετὰ τὸ 1956, ὅποτε τὰ ναυπηγεῖα τῆς Γδυνίας κατεσκεύασαν καὶ θεσσαν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τὸ πρώτον σειράς συγχρόνων μότοριστης τῶν 10.000 τόνων τύπου Νοβότικο. Μετὰ πάροδον μόλις δέκα ἔτῶν τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σεπτεμβρίου ἤρχισαν νὰ παραδίδουν ποντοπόρα τράμπτες τῶν 14.500 τόν., d.w. Αἱ δυνατότητες ἀναπτύξεως τῆς ὀκεανοπόρου ναυτιλίας προσερέποντα πλέον. Παραλλήλως ἡγοράσθη ἐκ τοῦ ἔξωτερού σειράς φορτηγῶν πλοίων τῶν 24.000 τόνων.

Τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σεπτεμβρίου ἤρχισαν τὸ 1967 νὰ παραδίδουν τράμπτες τῶν 15.600 τόν., d.w. καὶ ἐποποθέτησαν τὴν τρόπιδον τοῦ πρώτου πλοίου τῶν 32.000 τόν., d.w. Τὸ ίδιον ἔτος αἱ παραδόσεις διὰ τὸν πολωνικὸν ἐμπορικὸν στόλον ἀνήλθον εἰς 24 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 220.000 τόν., d.w. Οὕτω,

τὸ σύνωλον τῆς χωρητικότητος τοῦ πολωνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου κατὰ τὸ 1967 ἀνήρχετο εἰς 1.600.000 τόν. d.w.

Τὸ ἀνωτέρω στοιχεῖα, ἀν καὶ παρωχημένα, ἀναφέρονται διὰ νὰ καταδειχθῆ ὁ ιδιαιτέρως ταχὺς ρυθμὸς ἀναπτύξεως τοῦ πολωνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, διπτερεῖς εἰς τὸσον μικρὸν περίοδον ηγήσθη κατὰ 13 φοράς.

Σήμερον ἡ Πολωνία διαθέτει 230 πλοῖα ἀνικήτης θαλάσσης 1.700.000 τόν. d.w. Πρέπει περὶ χωρητικότητος προβλεψίσθες νὰ ἀποκτήσῃ μέχρι τοῦ τέλους τοῦ τρέχοντος πενταετοῦ σχεδίου, τοῦ λήγοντος τὸ 1970.

Ολόκληρος ὁ στόλος σύτος τελεῖ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν δύο ναυτιλιακῶν ὄργανώσεων, τῆς P.L.O. (Πολωνικοῦ ποντοπόρου γραμματίου) τῆς Γδυνίας καὶ τῆς P.Z.M. (ναυτιλιακοῦ ἐπιχειρήσεως) τοῦ Σεπτεμβρίου. Εξυπηρετοῦν 35 τακτικὰς γραμμὰς συνθεούσας τοὺς πολωνικοὺς λιμένας μὲ 250 λιμένας τῶν πέντε ἡπείρων.

Μεταξὺ τῶν μακροτέρων γραμμῶν περιλαμβάνονται αἱ συνδέουσαι τοὺς πολωνικοὺς λιμένας μετὰ τῆς 'Απω Ανατολῆς, N.A. 'Ασιας, Αύστραλιας, 'Ινδίας, Περσικοῦ Κόλπου καὶ λιμένων Ἀνατολικῆς καὶ Δυτικῆς Μεσογείου, 'Ανατολ., 'Αφρικῆς καὶ Δυτ. 'Αφρικῆς, Βορείου καὶ Νοτίου 'Αμερικῆς.

Συντόμως θὰ ἔγκαινιασθῇ ταχεῖα συμπληρωματικὴ τακτικὴ γραμμὴ (ἔξπρες), η̄τις θὰ ἔξυπηρετῇ τοὺς λιμένας τῆς 'Ινδίας, ὡς καὶ μία νέα γραμμὴ πρὸς λιμένας τοῦ Καναδοῦ καὶ τῶν Μεγάλων Λιμνῶν. Θὰ ἔξυπηρετῆται ὑπὸ πολωνικῶν σκαφῶν εἰδικοῦ τύπου.

Η διαρκῶς αὔξανομένη διακίνησις ἐμπορευμάτων, η̄τις τὸ 1968 ἀνήλθεν εἰς 15 ἔκατον, τόνων περίπου, ἐπιμαρτυρεῖ τὴν συμβολὴν τοῦ πολωνικοῦ στόλου εἰς τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν. Η συμμετοχὴ τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου εἰς τὰς πολωνικάς ἔξωτερικάς μεταφορὰς ὑπερέθη τὰ 45% κατὰ τὸ 1968.

Τὰ πρώτα ἀτμόπλοια πολωνικῆς κατασκευῆς τύπου «Σόλντεκς ἔξακαλούσθιν» νὰ εύρισκωνται ἐν ὑπηρεσίᾳ. 'Εν ἑς αὐτῶν ἐπεργαμματοποίεσθαι μέρικοι σήμερον 800 ταξίδια. 'Εν τούτοις τὸ πλείστον τῶν συνθετουσῶν τὸ πολωνικὸν ἐμπορικὸν στόλον μονάδων εἶναι σύγχρονα σκάφη. Περισσότερον τοῦ ήμερους τῶν πλοίων εἶναι ἡλικίας μικροτέρας τῶν 5 ἔτῶν.

Άρκετὰ πολωνικά σκάφη μεταφέρουν τὸ γαιάνθρακα τῆς χώρας πρὸς 'Ιαπωνίαν καὶ ἐπιστρέφουν διὰ τοῦ Ειρηνικοῦ Όκεανού καὶ τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ. Τὸ πρώτον ταξίδιον εἰς τὸ δρομολόγιον τοῦτο διήρκεσεν ἐπτά μῆνας. Σήμερον τὰ πολωνικά σκάφη πραγματοποιοῦν τὸν γύρον τοῦ κόσμου ἐντός 100 ήμερων.

Πρό 10 ἔτων ἡ P.Z.M. έθεσεν εἰς τὴν γραμμὴν Πολωνίας — Δυτικῆς 'Αφρικῆς ἐν σκάφος μικροῦ μεγέθους. Σήμερον ὁ ἀλόγως ἐφοπλιστικὸς οἰκος διαθέτει 130 πλοῖα 800.000 τόν., d.w., πέντε δὲ σκάφη τῶν 6.

000 τόνων συνδέουν τακτικῶς τὴν Πολωνίαν μὲ τὴν μαύρην ἥπειρον.

Η Πολωνία διατηρεῖ ἐπίσης τακτικὴν ἐπιβατηγὸν γραμμὴν ἐπὶ τοῦ ἔξης δρομολογίου: Γδυνίας, Κόπεγχάγης, Σουεδίαντον πρὸς τοὺς καναδικοὺς λιμένας Μόντρεαλ καὶ Χάλιφας. Η γραμμὴ αὕτη ἔξυπηρετεῖται διὰ τοῦ πολωνικοῦ ὑπερωκεανοῦ «Μπάτορο». Απὸ τοῦ τρέχοντος μηνὸς θὰ ἀντικατασταθῇ ὑπὸ τοῦ μεγαλύτερου σκάφους «Στέφαν Μπάτορο», δυναμικότης 750 ἐπιβατῶν. Η ἐπιβατηγὸς κίνησις ἔξυπηρετεῖται ἐπίσης διὰ τοῦ πολωνικοῦ διχηματαγωγοῦ «Γκρύφ», ὅπερ συνέει τὴν Πολωνίαν μὲ τὴν Σουηδίαν.

Ἐξ ἀλλού, αἱ πολωνικαὶ ὄργανώσεις ὀλίειας προσέφεραν κατὰ τὸ 1968 368.000 τόνους ιχθύων. Περισσότερα ἀπὸ 150 σύγχρονα ὀλιευτικά ἀνοικτῆς θαλάσσης, ἔξ ὧν τημῆμα συνίσταται ἐξ ὀλιευτικῶν πλωτῶν ἐργοστασίων, δὲν περιορίζονται πλέον εἰς τὰ πατροπαράδοτα ἀλίπεδα, ἀλλὰ δροῦν εἰς τὰς μακρυνάς θαλάσσας τοῦ θερείου καὶ τούτου 'Ατλαντικοῦ, ἀκόμη δὲ καὶ εἰς τὰς θαλασσαῖς τοῦ Λαμπραντόρ. Αἱ ὀλιευτικαὶ ἐπιχειρήσεις διαθέτουν ἐπίσης 300 ὀλλας μονάδας.

Πλέον τῶν 2000 νέων σπουδάζουν εἰς διαφόρους σχολάς ἀρμοδιότητος τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας. Οὗτοι καὶ ἐπανδρώνουν τὸν στόλον, τὰς ὑπηρεσίας, τοὺς λιμένας καὶ τὴν ὀλιευτικὴν βιομηχανίαν. Οἱ Πολωνοί ἀξιωματικοὶ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ὀλιείας εἶναι, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, διπλωματοῦχοι τῶν κρατικῶν ναυτιλικῶν σχολῶν, αὔτινες τὸ 1968 ἔχαρακτηρισθεῖσαι ὡς ἀνάτεραι.

Διατηρεῖ βασίμους φιλοδοξίας ἡ Πολωνίας ὅπως, κατὰ τὸ τέλος τοῦ τρέχοντος πενταετοῦ προγράμματος, λήγοντος τὸ 1970, αὔξηση τὸν στόλον τῆς τοῖς 2 ἑκατομ., τόνων d.w. Καὶ περιστέρω αἱ Πολωνοὶ ἀριμόδιοι — οἵτινες καὶ παρέχουν τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα, μὴ δυνάμενα νὰ ἐπαληθεύσουν ἐκ πηγῶν τοῦ θυτικοῦ κόσμου — συνάγουν τὸ συμπέρασμα διὰ τοῦτο τὴν προσεχῆ πενταετῆ περίοδον διὰ ικανοποιούνται διὰ τοῦ πολωνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τὰ 60% τῶν ἀναφορῶν τῆς χώρας εἰς μεταφορὰς ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου. Λαμβανομένης, δημοσίας, ὅμως, ὑπ' ὅμιν καὶ τῆς διευρύνσεως τῶν πρός τρίτους ὑπηρεσιῶν, τούτο θὰ καταστῇ δυνατὸν διὰ τὰ διπλασιασθῆ τὸ σημερινὸν τονάζ, ὅπερ κατὰ τὸ 1975 ὑπολογίζεται νὰ ἀνέλθῃ εἰς 3,5 ἔως 4 ἑκατομμύρια τόνων d.w.

ΤΟΥΡΚΙΑ

ΔΙΑ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Ἐξ φορτηγὰ γραμμῆς τῶν 13.500 τόνων παραγγειλεν ἡ Τουρκία (Τουρκικαὶ Τακτικαὶ Γραμμαὶ) εἰς τὰ Γιουγκοσλαβικά ναυπηγεῖσ. Προορίζονται διὰ τὴν τακτικὴν γραμμὴν Βορείου 'Αμερικῆς.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

Παρακαταθήκη καὶ τεχνικαὶ πληροφορίαι:

Γκόστα "Ενμπομ Ε.Π.Ε.

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

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

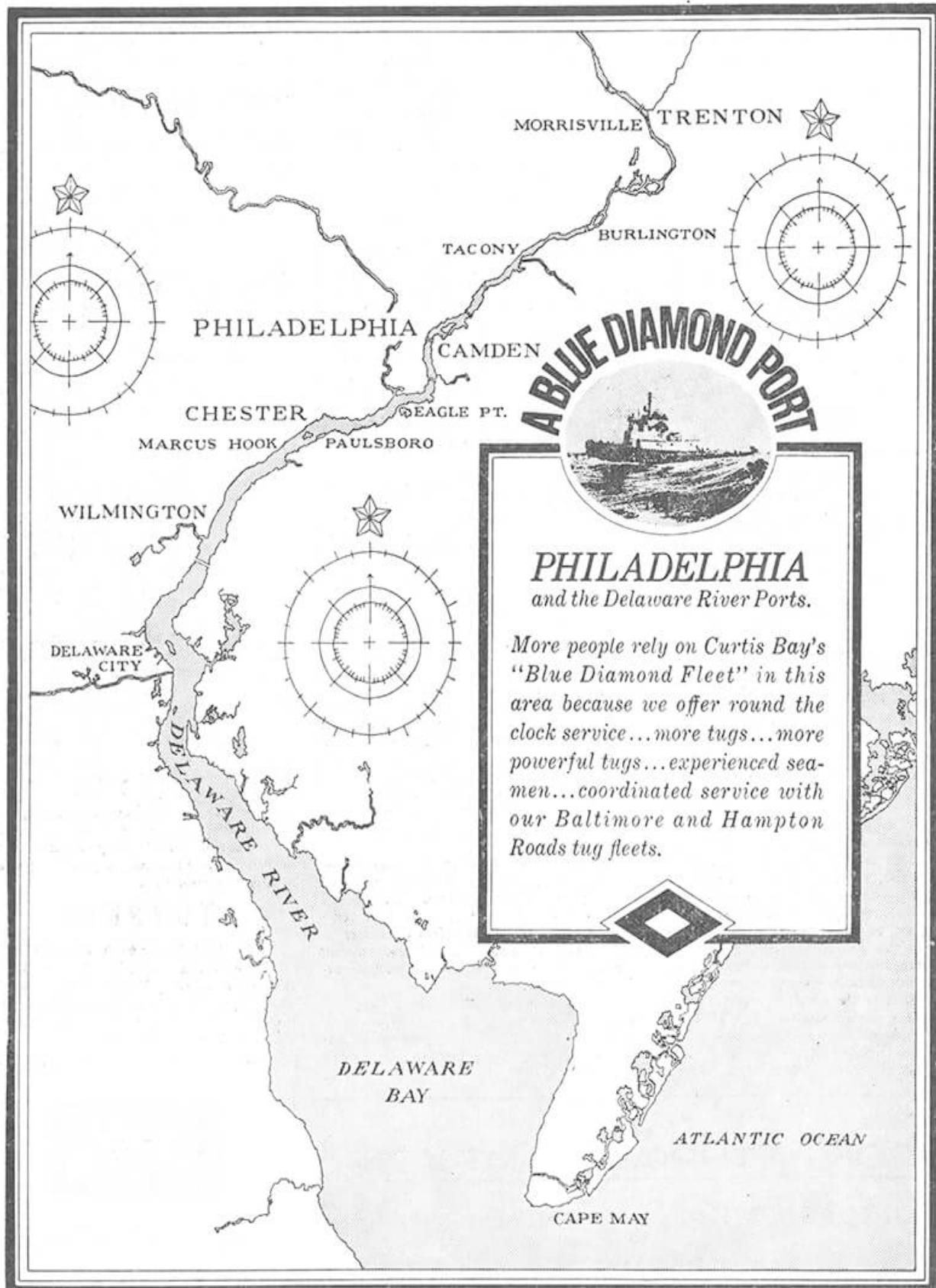
ΣΧΟΛΗ PANTAP - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ

Σ.Μ. PANH Πλωτάρχου Λ.Σ. ἐ.ἀ.

Οδός II Μεραρχίας 11 τηλ. 425.521 — 425.522

Έγκεκριμένη παρὰ τοῦ 'Υπουργείου Παιδείας καὶ Ναυτιλίας.

Αἱ ἔξετάσεις διεξάγονται εἰς τὴν Σχολὴν ἐνώπιον ἐπιτροπῆς συγκροτουμένης παρὰ τοῦ 'Υπουργείου Παιδείας. Εἰς τὴν ἐπιτροπὴν ἔκπροσωπεῖται καὶ ἡ Σχολὴ διὰ τοῦ Δ)ντοῦ αὐτῆς.



CURTIS BAY TOWING COMPANY
PHILADELPHIA • BALTIMORE • HAMPTON ROADS

General Agents in England: Harwin Shipping Agency Ltd., 80 Fenchurch Street, London, E.C. 3, England

**ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ**

Εις τὸ 'Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἴτησις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον, βάσει τοῦ ἀρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1) «Ἀλιάκμων Μπρίζα», φορτηγὸν (πρώτην ψευδηγικὸν «Belinda») νεοσγορασθὲν, 9.818 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀλιάκμων» (Ἄλμαρ Ν. Ε.Π.Ε.).

2) «Σάντα Πάολων», φορτηγὸν (πρώτην γερμανικὸν «Emil Berger») νεοσγορασθὲν, 2.289 τόν. γκρός, τοῦ 1944 (τεθὲν ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸ 1951), ἀνήκον εἰς τὸ κ. Α. Ν. Ἀθανασιάδην.

3) «Ἀθωσ», ναυπηγούμενον φορτηγὸν 10.016 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀθωσ» (κ. Ἀντ. Ζυλάς).

4) «Κρήτη Βικτορία» δεξαιμενόπλοιον (πρώτην «Thelma» ψευδηγικόν) νεοσγορασθὲν, 41.022 τόν. γκρός, τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Βαρνίκος Πριμέρο» (κ. Ν. Βαρδινογιάννης).

5) «Κόνκορντ» φορτηγόν, (πρώτην «Pherene» παναμαϊκόν) νεοσγορασθὲν, 2.159 τόν. γκρός, τοῦ 1948, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σήζετ Ι» (κ. Δ. Ρέπούλης).

6) «Ἄγιος Αστεριάδης» φορτηγόν (πρώτην περουβιανὸν «Pherene») νεοσγορασθὲν, 7.989 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὸ κ. Αχ. Χαλκούσην.

7) «Ναυπηγούμενον Ν. 2080», δεξαιμενόπλοιον, 17.200 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Άμιγος» (κ. Μ. Α. Καραγεώργης Α.Ε.).

8) «Ναυπηγούμενον Ν. 2081», δεξαιμενόπλοιον, 17.200 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Βάρκιζα» (Μ. Α. Καραγεώργης Α.Ε.).

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σπαλάτου παρηγέλθησαν δύο μικτοῦ τύπου 73.500 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερς ἀπὸ τὸ κ. Ιωάννου Κ. Καρρά. Παράδοσις 1971 καὶ 1972. Λεπτομέρειαι ἀλλαὶ δὲν ἔγνωσθησαν.

Τὰ δύο τῶν 96 χιλ. τόν. d.w. μπάλκ κάρριερς, τὰ παραγγελθέντα ἀπὸ τὸν κ. Νιάρχον, εἰς τὰ ναυπηγεῖα Νίππον Κοκκάν, μετατρέπονται εἰς ΟΒΟ (τριπλῆς χρήσεως), μὲ παράδοσιν Ὁκτώβριον 1970 καὶ τὸν Φεβρουάριον 1971.

ΚΑΘΕΔΑΚΥΣΕΙΣ

Καθελκύεται ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Ντόξφορντ, τὸ πρῶτον μιᾶς σειρᾶς ἐξ ἀδελφῶν σκαφῶν γραμμῆς τῶν 16.000 τόννων d.w., παραγγελθέντων ἀπὸ τὸν Οἰκον Φαφαλιοῦ. Τὸ σύνομα αὐτοῦ «Φοίνιξ».

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Παρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθη τὸ ὑπὸ σημαίαν Ἀκτῆς Ἐλεφαντοστοῦ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Balkala», 6.749 τόν. γκρός, τοῦ 1947, τόν. d.w. 8.858.

— Τὸ ἄγγιλικὸν μότορσπιτ «Ellen M.»,

σπιτ «Ariane», 1.190 τόν. γκρός, τοῦ 1962. Παραλαμβανόμενον εἰς τὸν λιμένα τῆς Μασσαλίας, θά μετονομασθῇ «Mareika». Σημαία Ἐλληνική.

— Παρά τὸν κ.κ. «N. I. Goulastris Atos» ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαιμενόπλοιον «Ferneraig», 22.286 τ. γκρός, 37.400 τόν. d.w., τοῦ 1958. Παραλαμβανόμενον, θά μετονομασθῇ «Mantinea».

— Τὸ ὑπὸ λιβερισμὸν σημαίαν φορτηγὸν «Eros», 6.046 τόν. γκρός, 10.500 τόν. d.w., τοῦ 1957, ἐπωλήθη ἀγοραστάς τῶν Βερμούδων ἀντὶ 320.000 δολαρίων.

— Τὰ δηζελοκίνητα ἀδελφά γερμανικὰ φορτηγὰ «Nordheide» καὶ «Nordlore», 2.475 τ. γκρός, 3.125 τόν. d.w. τοῦ 1948, ἡγοράσθησαν παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 145.000 λιρῶν ἔκαστον.

ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Μετ' ἐπιτυχεὶς δοκιμὰς τὸ SD - 14 «Καρίνα» παρεδόθη τὴν 7ην Ἀπριλίου εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ὡστιν & Πίκερσγκιλ τοῦ Σάντερλαντ.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθη τὸ φορτηγὸν «Matwick Head» 1786 τόν. γκρός, τοῦ 1952. Μετωνομάσθη «Σάν Ντενίς». Σημαία Ἐλληνική.

— Τὸ δόλλανδικὸν φορτηγὸν «Eos», 1.960 τόν. γκρός τοῦ 1952, παρελήφθη, ὑψωτε τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Γκόλντ Κόιν».

— Παρελήφθη ἐπίσης τὸ δόλλανδικὸν φορτηγὸν «Hathors», 2.824 τόν. γκρός, τοῦ 1952. Υψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Γεωργίη».

— «Ἀγία Ειρήνη» μετωνομάσθη τὸ παραληφθὲν δόλλανδικὸν μότορσπιτ «Nanning Biushan», 490 τόν. γκρός, τοῦ 1949.

— Παρελήφθη καὶ τὸ μότορσπιτ «Μέρκουρ», 939 τόν. γκρός, τοῦ 1946, ὑψώσαν τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ παραμεῖναν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύομα.

— Τὸ ἀγόρασθὲν παναμαϊκὸν δηζελόπλοιον φορτηγὸν «Mempe», 1.132 τόν. γκρός, τοῦ 1949, παραληφθέν, ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Αύλις».

ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΔΙΑΛΥΣΕΩΝ

Κατὰ 7% ἐπισημαίνεται αὐξῆσις τῆς τιμῆς τῶν πρὸς δόλασιν πωλουμένων εἰς τὸ Χόγκ Κόγκ πλόιων. Ζωροτάτη ἡ ζήτησις.

Λιμπερτού ἐπηληφθέν τελευταῖς δολ. 142.000, παραδοτέον ἔκει, ἔνωντι τῶν 127 - 132 χιλ. προγενεστέρως.

Μεταξὺ τῶν διαδυτῶν τῆς Φορμόζας καὶ τοῦ Χόγκ Κόγκ ἀνεπτύχθη συναγωνισμὸς εἰς τὴν ἔξευρεσιν χωρητικότητος. Η Φορμόζα ἐπιλήφων τὰ περισσότερα, τὴν ἀκολουθεῖ τῷ πόλιον τὸ Χόγκ Κόγκ.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ λίμπερτο «Βιζάντιον», 7.276 τόν. γκρός, τοῦ 1943, ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας διαλυτάς, ἀντὶ 135.000 δολαρίων.

— Τὸ ὑπὸ κυπριακὴν σημαίαν λίμπερτο «Ακμή», 7.159 τόν. γκρός, τοῦ 1944, ἐπωλήθη εἰς Κινέζους διαλυτάς.

— Τὸ κατακυρωθέν εἰς Ἀγγλους ἐκπλειστηριασθέν μότορσπιτ «Nettuno», διαλύεται.

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

ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Τὸ δεξαμενόπλοιον «Διόσκουροι», 13.335 τὸν γκρός, τὸν 1960, διαγράφεται ἐκ τοῦ ἑλληνικοῦ νηολογίου, ὑψωσε τὴν λιβερανήν σημαίαν. Μετωνυμάσθη «Stolt Genilius».

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ φορτηγὸν «Σιμπά», 5.907 τὸν γκρός, τοῦ 1948, μετωνυμάσθη «Σάντας "Ελενας».

— Τὸ φορτηγὸν «Τάρπον Μπαίρη», 7.564 τὸν γκρός, τοῦ 1953, μετωνυμάσθη «Αλιτρικ». Σημαία «Ἐλληνική».

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ πρώτον δεκαπενθήμερον τοῦ 'Απριλίου, ὑπέργράφησαν εἰς τὸ NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ἔνεσι σημαίας ἑλληνικῶν συμφερόντων:

«Ἀναστασία V» λιβεριανόν, τόνων γκρός 15.600, ἀπὸ 15.3.69 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν Γενικῶν Ναυτικῶν Ἐπιχειρήσεων, «Αιθάλη» λιβεριανόν, τόνων γκρός 12.409 ἀπὸ 20.11.68 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς E.P.E. Ἕνωμένη Ναυτική, «Κυκλόρυτη» κυπριακόν, τόνων γκρός 420, ἀπὸ 20.11.68 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γεώργου. Κόντε, «Μαντινεία» λιβεριανόν, τόνων γκρός 22, 286, ἀπὸ 29.3.69 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ΝΕΠΕ ΑΝΔΡΙΑΚΗ.

Κατὰ τὸ τίδιον χρονικὸν διάστημα, διεγράφησαν τὸν καταλόγον τῶν ἀσφαλίσμενών τὰ κάτωθι πλοίων:

«Ἐγνώσας» κυπριακόν, τόνων γκρός 7.184, ἀπὸ 6.2.68 λόγῳ πωλήσεως πρὸς διάλυσιν, «Ἄισθος II» κυπριακόν, τόνων γκρός 7.256, ἀπὸ 13.12.68 λόγῳ πωλήσεως πρὸς διάλυσιν, «Κέττου Ν.» λιβεριανόν, τόνων γκρός 13.320, ἀπὸ 6.9.68 λόγῳ ἀλλαγῆς πλοιοκτησίας καὶ μετονυμασίας εἰς ΝΙΜΑΡ, «Γιελόρια» κυπριακόν, τόνων γκρός 7.277, ἀπὸ 29.11.68 λόγῳ πωλήσεως πρὸς διάλυσιν, «'Ιθάκα" Αἴλαντ" λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.425, ἀπὸ 11.10.68 λόγῳ ἀπωλεῖσις, «Σάμος» λιβεριανόν τόνων γκρός 17.057 ἀπὸ 11.1.68, λόγῳ ὑψώσεως ἑλληνικῆς σημαίας, «Χριστίνα» παναμαϊκόν, τόνων γκρός 2.993, ἀπὸ 4.1.69 λόγῳ ἀπωλεῖσις ἐκ πυρκαϊᾶς, «Σακιρέμος» λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.206, ἀπὸ 10.5.68 λόγῳ πωλήσεως εἰς ἀλλοδαπούς, «Πανατζῆς Λ.» λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.254, ἀπὸ 20.6.68 λόγῳ πωλήσεως εἰς ἀλλοδαπούς, «Τομάζος» παναμαϊκόν, τόνων γκρός 1.390, ἀπὸ 30.11.68 λόγῳ πατασχέσεως.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἐπελθουσῶν μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔνεσι σημαίας ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα εἶναι ἀσφαλίσμενα εἰς τὸ NAT, ἀνέρχεται εἰς 1.089, τόνων γκρός 15.012.720.

Η ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΙΣ ΞΕΝΩΝ

Ἐπιτρέπεται ἡ ναυτολόγησις ἀλλοδαπῶν ἀξιωματικῶν μηχανῆς, ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν, προσωρινῶς μόνον καὶ ὑπὸ τὴν ἀπαραίτητον πρωτόποθεσιν ὅτι δὲν προσθέρονται Ἐλλήνες.

Τὰ ἀνωτέρω ἐγνώρισε τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δι' ἐγγράφου του, πρὸς τὴν ἑλληνικὴν πρεσβείαν τῆς Τεχεράνης καὶ προσθέτει ὅτι προκειμένου περὶ νευηλογου-

μένων πλοίων, ἐφαδιασμένων διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, ἐπιτρέπεται ἡ ἐπί τριετίου, ἀπὸ τῆς ηραλογήσεώς των, ναυτολόγησις ἀλλοδαπῶν ἀξιωματικῶν μηχανῆς.

ΔΙΑΣΩΣΙΣ ΠΛΟΤΟΥ

Τὸ πλήρωμα τοῦ δεξαμενοπλοίου «Θεόφιλος I. Βάττης» ἔσσεται ἐκ δεδιάσιου θανάτου Ἀμερικανῶν πλούτον Ιδιωτικοῦ μονοκηνητήριος ἀεροπλάνου, τὸ ὅποιον προσεδαλασσώθη ἀναγκαστικῶς πλησίον τοῦ σκάφους.

Ἡ θάλασσα εἰς ἔκεινην τὴν περιοχήν, ἀνοικτά τῆς Γένοβας, ἡτο τρικυμιώδης καὶ οἱ Ἐλληνες ναυτικοί με κίνδυνο τῆς ζωῆς των κατωρθωσαν νάνασσάρους τοῦ πιλότου. Τὸ γεγονός ἀνέφερε εἰς τὸ ὕπουργειον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὁ πλοίαρχος τοῦ δεξαμενοπλοίου.

ΤΗΝΥΜΑ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΗΣ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΕΝΩΣΕΩΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Ε.Ν. ΠΑΣΗΣ ΤΑΞΕΩΣ Κ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΤΣΑΓΑΝΕΑ ΕΠ' ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΤΩΝ ΕΟΡΤΩΝ ΤΟΥ ΠΑΣΧΑ

Συνάδελφοι Πλοιάρχοι πάσης τάξεως, Τὰς ἀγίας αὐτὰς ἡμέρας στρέφομεν ὅλοι εἰς τὴν πατρίδα συνάδελφοι σας τὴν σκέψιν μας τρός ἐσάς, οἱ ὅποιοι περιφέρετε ἀνά τὴν Ὅρογειον τὴν Κυανόλευκον, κήρυκες τῆς ἀνάσηνωμένης Ἐλλάδος.

Μεγάλην ἐνδιάμοδά καὶ Πάσχα διέρχεσθε καὶ πάλιν μακράν τῶν οἰκογενειῶν σας, ἀλλὰ ἡ εὐτυχία των, ἔξηρημένη ἀπὸ τὴν ἐργασίαν σας, ἃς είναι ἡ μεγάλη ἀνταμοιδία σας.

Καὶ ἡ πρασφορά σας αὐτῇ, τόσον πρὸς τὴν Πατρίδα, ὅσον καὶ εἰς τὰς οἰκογενείας σας, νά εἰσθε βέβαιοι, ὅτι τυγχάνει τῆς πλήρες ἀναγνωρίσεως σῆμερον, ἀπὸ τῆς Ἑθνικήν Κυβέρνησιν τοῦ Γεωργίου Παπαδοπούλου καὶ τῶν ἄξιων συνεργατῶν του, οἱ ὅποιοι ἔξεσσαν τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν καὶ τοὺς ἀνθρώπους της εἰς τὸ πρώτον ἐπίπεδον τοῦ ἐνδιαφέροντός των.

Ἄγαπητοι Συνάδελφοι, Εὔχομεθα νά διέλθετε τὰς ἀγίας αὐτὰς ἡμέρας, τάς πλέον ιεράς τῆς χριστιανοσύνης, ἐν ὑγείᾳ καὶ ἀγάπῃ, ἐνστερνότεροι. Τὸ πέμπτον τοῦ Δημητρίου παρελθόντος, εὐχόμεθα Χριστός Ἀνέστη.

Ἐκ βαθεύς καρδιας καὶ ἀπὸ μίαν Ἐλλάδα πραγματικῶς ἀναστηθεῖσαν ἐκ τῆς τέφερα τοῦ κακού παρελθόντος, εὐχόμεθα Χριστός Ἀνέστη.

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΤΣΑΓΑΝΕΑΣ
Πρόεδρος Πανελλήνων Ε.Ν.

ΑΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Συνειχίσθη καὶ κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα Φεβρουάριον, ἡ αὕτης τῶν εἰς ἐλεύθερον συνάδελγμα καταθέσεων Ἐλλήνων ναυτιλομένων καὶ ἐργατῶν ἑξωτερικοῦ. Οὕτω, συμφώνως πρὸς ὑποθήληστα εἰς τὸ ὑπουργεῖον Συντονισμού ἐπίσημα τραπεζικά στοιχεῖα, τὸ εἰσαχέν, ἐντὸς τοῦ μηνὸς Φεβρουαρίου 1969, συνάδελγμα διὰ καταθέσεις τῆς κατηγορίας αὐτῆς ἀνήλθεν εἰς 475.717 δολλάρια.

Μετὰ τὰς γενομένας δι' ἀπλῆς ἐντολῆς τῶν δικαιούχων καταθετῶν, ἀναλήφεις ἐκ μέ-

ρους τῶν ιδίων, ἡ τῶν ἐν Ἐλλάδι οἰκογενειῶν των, τὸ ὑπόλοιπον τοῦ λογαριασμοῦ τῶν εἰς ἐλεύθερον συνάδελγμα καταθέσεων Ἐλλήνων ναυτικῶν καὶ ἐργατῶν ἑξωτερικοῦ, ἀνήλθε, κατὰ τὴν 28ην Φεβρουαρίου 1969, εἰς 2.084.214 δολλ., ἐναντὶ 1.412.990 δολλ. τῆς 1ης Ιανουαρίου 1969. Οὕτω ἐντὸς ἐνὸς καὶ μόνον διμήνου, ἐσημειώθη καθαρά αὐξησης κατὰ 47,5%.

Σημειούσα διτὶ τὸ 87% τῶν καταθέσεων αὐτῶν προέρχεται ἐξ ἐμβασμάτων ναυτικῶν, γεγονός ἀποδεικνύν τὴν βαθείαν ἀπήχησην τῶν ληφθέντων ὑπὸ τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως μέτρων ὑπὲρ τῶν Ἐλλήνων ναυτιλομένων.

Πέντε μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ ἀπομπλοίου «Ἐλλήνικ Σανμπήμη» ἀμά τῷ κατάπλω τοῦ πλοίου των εἰς Νέαν Υόρκην κατὰ τὸ τέλος Μαρτίου ἐξ. προεβίσθησαν εἰς τὸ ἀνοιγμα ἐν Ἐλλάδι λογαριασμού καταθέσεων εἰς συνάδελγμα, διὰ τοῦ συνολικοῦ ποσοῦ 3.600 δολλ.

Τὰ ἀνωτέρω ἐγνώρισε δι' ἐπιστολῆς του ὁ κυβερνήτης τοῦ πλοίου πρὸς τὸν ὑπουργόν Συντονισμού κ. Ν. Μακαρέζον.

ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΙΣ

Εἰς τὸ περὶ τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν τῆς Θεσσαλονίκης σημείωμα τοῦ παρόντος τεύχους παρελεῖφθη ὅτι σύνομα τῆς σχολῆς, τὸ τέλος της ὀποίας τὴν στεγάζει προσωρινῶς. Είναι ἡ Τεχνικὴ Σχολὴ «Δημόκριτος».

Η ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ ΤΩΝ "ΚΟΣΤΕΡΣ"

Τὰς ανεκοινώθη ὅτι τὸ προελθόντος ἐκ τῶν προσφάτων ἀρχαιερειῶν νέον Δ.Σ. τῆς Πανελλήνιας Ἐνώσεως Πλοιοκτητῶν Ακτοπλοΐκων Φοετηγῶν Πλοιών ξυλίνων - σιδηρών ἔως 500 κ.ο.χ., συνεκροτήθη εἰς σῶμα ὡς ἀκολούθως: Πρόεδρος Καυδίλης Νικ., ἀντιπρόσωπος Παπαγεωργίου Δ., γεν. γραμματεὺς Παπούστογλου Βασ., ταμίας Θεοχάρης Ι., καὶ σύμβουλοι τακτικοί: Καύδαγλης 'Αντ., Πρέκας Κων., Χαύντας Δημ.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ:

ΑΝΔΡΕΑ ΛΑΙΜΟΥ

«ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΤΟΥ ΓΕΝΟΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ»

"Οταν πρὸ δεκαμήνου περίπου ἐξεδόθη ὁ πρῶτος τόμος τοῦ «Ναυτικοῦ τοῦ Γένους τῶν Ἐλλήνων», τοῦ κ. Ἀνδρέα Γ. Λαιμού, ἐγράφομεν ὅτι ἵσως ήτο ὁ μόνος ἀρμόδιος καὶ κατάλληλος διὰ ν' ἀναλάβει τὸ βαρὺ ἔργον τῆς συγγραφῆς ἐνὸς διελθίου τὸ ὄποιον θέλει διεργάτη τὴν θαυματουργοῦ ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς δράσεως. Τὴν διαπίστωσιν αὐτῆς ἐπαναλαμβάνομεν καὶ σήμερον ἀναδιφοῦντες εἰς τὰς σελίδας τοῦ μόλις κυκλοφορήσαντος δευτέρου τόμου. "Αν εἰς τὸν πρώτον τόμον παρήλασεν ἡ ἴστορικη ἐποποίησα τῆς ναυσιδίου φυλῆς μας, ἀπὸ τῆς Κρητικῆς θαλασσοκρατορίας μέχρι τῆς μεταπολεμικῆς ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως, εἰς τὰς 500 σελίδας τοῦ δευτέρου, παρέχε-



ΝΑΥΤΙΚΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ
ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Ε.Ν.
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ 140 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Σ. Δ. ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ

Πτυχιούχου Ναυτιλίας Βρετ. καὶ Ελλ. Βασ. Ναυτικοῦ.

'Επι σειράν ἐτῶν μέλος τῆς 'Επιτροπῆς
 Διπλωμάτων 'Υπουργ. 'Εμπορ. Ναυτιλίας.

TEL. 327422 GRAM:
OFF. 332449 LEONEGRIS

RES. 332202 BOMBAY

I. C. NEGRIS

SHIPCHANDLERS, GENERAL MERCHANTS
SHIP REPAIRERS AND CHIPPING & PAINTING CONTRACTORS

P. O. BAG 5121
273/277 NARSHI NATHA STREET
ANANT DEEP 5th FLOOR
BHAAT BAZZAR

BOMBAY — 9

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ ΜΕΓΑΘΗΡΙΟΝ

Τὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» τοῦ Πάσχα ἐκδίδονται τρεῖς ἡμέρας ἑναρίτερον τῆς συνήθους ἡμερομηνίας, 15ης τοῦ μηνὸς. Ἀναποτρέπτως ἡ κίνησις τῆς ναυτιλίας καὶ τῶν ποντοπόρων πλοίων μας, ἀναφέρεται εἰς τὴν 9ην τοῦ μηνὸς Ἀπριλίου.

ταὶ ἡ ἀνατομία τοῦ συγχρόνου Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, ἡ σύνθεσις, ἡ ὄργανωσις καὶ ἡ ἐκμετάλλευσίς του. Εἰς ἴδια κεφάλαια ἐξετάζονται καὶ ἀνάλύονται μὲ πάσαν λεπτομέρειαν οἱ βασικοὶ παράγοντες τῆς Ναυτιλίας, οἱ ἐφοπλισταῖ, οἱ ναυτικοί, τὸ Κράτος καὶ αὐτὸς ὁ Τύπος. Εἰς ἴδια δὲ ἐπίσης κεφάλαια ἐρευνᾶται ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία, ἡ ἀσφαλιστικὴ καὶ πιστωτικὴ ἀγορά καὶ τὸ νομικὸν καθεστώς, τὰ ὅποια συνιστοῦν τὴν ύποδομὴν τοῦ συγχρόνου ναυτικοῦ τῶν Ἑλλήνων. Καὶ τὸ ἔργον τελειώνει μὲ τὴν κατάταξιν καὶ ἀξιολόγησιν τῶν γενικῶν ναυτιλιακῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν κλεδικῶν προβλημάτων, τὰ ὅποια ἀπασχολοῦν τὴν σημερινὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν.

Ἄρτιον, ἐπιμελημένον, εἰς γλώσσαν ρέουσαν καὶ ιδιαιτέρως καλαίσθητον τὸ ἔργον τοῦ κ. Λαιμοῦ ἀπότελε μίαν πολύτιμην προσφοράν πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν Πατρίδα. «Οχι μόνον διότι προέρχεται ἐκ τῆς γραφίδος ἑνὸς δοκίμου συγγραφέως καὶ λαμπροῦ ἐπιστήμονος καὶ ἐφοπλιστοῦ, ἀλλὰ καὶ διότι ἐν τῇ πληρότητι καὶ ἐνημερότητι αὐτοῦ, διδεῖ τὸ μέτρον τῆς σημερινῆς ἐπιβλητικῆς συγκροτήσεως τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τῆς τεραστίας συμβολῆς τῆς εἰς τὴν ζωὴν, τὴν οἰκονομίαν καὶ τὸ γόνητρον τοῦ «Ἐθνους». Διότι ἡ μεγάλη ναυτιλιακὴ νίκη, τὴν ὅποιαν μετὰ τοσῆς γλυφυρότητος ὑψεῖ εἰς τὸν ἐπίλογον του ὁ κ. Λαιμός, εἴναι νίκη ὅλων τῶν Ἑλλήνων καὶ ὀλοκλήρου τοῦ «Ἐθνους».

«Ἐν μέγα εὐγέ ἀξίζει εἰς τὸν κ. Ἀνδρέαν Γ. Λαιμὸν διὰ τὸ πολύμοχθον καὶ πολύτιμον ἔργον του. Αἱ στήλαι μας τοῦ διαβιβάζουν τὰ θερμότερα συγχαρητήρια.



Ἐνώ ύπογράφῃ ὁ κ. Χολέβας τὴν σχετικὴν ἐγκριτικὴν πρᾶξιν τοῦ 220 χιλ. τόν. τάνκερ μαρμαροῦ τοῦ κ. Νάση, παρισταμένων τὸν κ. κ. Δ. Βλυσμά, διευθυντὸν τῆς «Σπρίγκφελδ» καὶ τοῦ νομικοῦ συμβούλου αὐτῆς κ. Γρηγοροπούλου.

ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΤΙΚΟΝ ΣΥΝΔΕΣΜΟΝ

Οἱ Πρόδρομοι τοῦ «Πειραιϊκοῦ Συνδέσμου» κ. Εύαγγελος Περφράκης, μετὰ μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιου αὐτοῦ, ἐπεσκέφθη τὴν 2αν τρέχ. τὰ ἐν Ἀθήναις γραφεῖα τοῦ Ἐλληνικοῦ Νηγνώμονος καὶ ἀπένειμεν εἰς τὴν Διεύθυνσιν αὐτοῦ δίπλωμα διὰ τοῦ διπούσιον τοῦ Νηγνώμων ανακηρύσσεται μέγας εὐεργέτης τοῦ Πειραιϊκοῦ Συμβεσίου λόγω τῆς πρὸς αὐτὸν οἰκονομικῆς συμβολῆς του.

Οἱ Διεύθυννοι Σύμβουλοι τοῦ «Ἐλληνικοῦ Νηγνώμονος κ. Γεώργ. Κούτσης, ηγάριστης σε τὸ ἐκπροσώπου τοῦ Πειραιϊκοῦ Συνδέσμου καὶ ἔχηρε τὸ ἔργον τοῦ κοινωφελοῦς αὐτοῦ Σωματείου, ὑποσχεθεὶς διτὶ, ἐφ' ὅσον τὰ ἀπότελέσματα τῶν ἔργασιών τοῦ «Ἐθνικοῦ μας Νηγνώμονος ἔξακολουθῶν νὰ εἶναι ικανοποιητικά, ἡ πρὸς τὸν Πειραιϊκὸν Σύνδεσμον ὡς καὶ γενικῶτερον, ἡ πρὸς τὰς ναυτικὰς καὶ τεχνικὰς Σχολάς οἰκονομικὴ ἐκ μέρους τοῦ «Ἐλληνικοῦ Νηγνώμονος ἐνίσχυσις, θέλει συνεχισθῆ, συμφώνως πρὸς τοὺς σκοπούς καὶ τὸ Καταστατικόν αὐτοῦ.

ΕΚΘΕΣΙΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΚΟΝΤΕ·ΙΝΕΡΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΑΣ

Διὰ τὴν 15 - 18 Σεπτεμβρίου 1969 ἀνηγέλθη ἡ Δευτέρα Διεθνῆς «Εκθεσίς καὶ Σύνοδος τῆς Ναυτιλίας, πλοίων κοντέινερς καὶ ναυτικῆς μηχανολογίας. Αὕτη θὰ λάβῃ χώραν εἰς Νέαν Υόρκην εἰς τὸ μέγαρον τοῦ Κελιζέου ἐντὸς τοῦ ὅποιου θὰ καταλάβη

ὅλοκληρον τὸ ισόγειον ἐκτάσεως 80.000 τετρ. ποδῶν.

Εἰς τὴν ἔκθεσιν δύνανται νὰ μετάσχουν ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, δεροπορικαὶ ἐταιρίαι, ἐπιχειρήσεις σιδηροδρομικῶν καὶ οδικῶν μεταφορῶν, ἀσφαλιστικαὶ, τραπεζικαὶ, προκτορειακαὶ καὶ ἀποθηκευτικαὶ ἐπιχειρήσεις καθὼς καὶ λιμενικαὶ ὑπηρεσίαι. Εξ ἄλλου εἰς τὸ τμῆμα πλοίων κοντέινερς δύνανται νὰ μετάσχουν κατασκευασταί, σχεδιασταί καὶ ἐπισκευασταί ἐμπορευματοδοχείων, ἐπιχειρήσεις συσκευασίας φορτίων ἐν γένει καὶ ἔξογωγεις καθὼς καὶ κατασκευασταί φορτοεκφορτωτικῶν μέσων. Τέλος εἰς τὸ τμῆμα ναυτικῆς μηχανολογίας δύνανται νὰ μετάσχουν ναυτικαὶ καὶ ἐπισκευαστικαὶ ἐπιχειρήσεις, βιομηχανίαι ναυτικῶν μηχανῶν καὶ μηχανημάτων καθὼς καὶ βιομηχανίαι ναυτικῶν όργανων, μέσων τηλεπικοινωνίας καὶ ἀσφαλείας καὶ πάσης φύσεως υλικῶν τοῦ πλοίου.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐκθέσεως ἔχει προγραμματισθῆ καὶ συνέδριον τῶν ἐκπροσώπων, τὸ ὅποιον θὰ λάβῃ χώραν εἰς τρεῖς χωριστὰς συνόδους, ἀνὰ μίαν δι' ἔκαστον τῶν ὡς ἄνω τριῶν τμημάτων: ναυτιλίας, κοντέινερς καὶ μηχανῶν.

Αἵτησεις συμμετοχῆς ὑποβάλλονται εἰς Sheldon Ritter Communications Inc., 270 Madison Avenue, New York, N.Y. 10016, διὰ σχετικοῦ ἐντύπου ἐφ' οὗ προσδιορίζεται ὑπὸ τοῦ αἰτούντος ὁ ἀναγκαῖον χώρος, δοτὶς στοιχίζει 5 δολλ. κατὰ τετραγ. ποδα. Σχετικάς πληροφορίες καὶ ἔντυπα παρέχει ἐνταῦθα ὁ ἐμπορικὸς Ἀκόλουθος τῆς Ἀμερικανικῆς Πρεσβείας.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΝΕΜΩΝΗ»: Ολίγον μετὰ τὸν ἐξ Ἀμέρισης ἀπόπλου του διὰ Κοσταζακοάδηκος, προστήσθην ἔξωθι τοῦ λιμένου τὴν ἐστέρεων τῆς 5ης Ἀπριλίου. Τὴν ἐπομένην πρωΐαν ἀνέλκυσθη ἀνευ δομήσιας καὶ συνέχισε τὸ πλούσιον του.

«ΑΥΓΛΙΣ»: Περὶ τοῦ ὅποιον ἀναφέρομεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, ἀρίθμητη εἰς Τσέρμπουργκ τὴν προϊαν τῆς 28ης Μαρτίου. Ἐκεῖθεν ἀπέπλευσε τὴν 3ην Ἀπριλίου, ἀλλὰ τὴν 5ην Ἀπριλίου ὑπέστη ἐκ νέου βλά-

βην εἰς τὴν μηχανήν εἰς πλάτος 46° 35' βόρειον καὶ μῆκος 7° 2' ἀνατολικὸν καὶ ἔξ-έπειμψε σῆμα κινδύνου. Τὰ παραπλέοντα σκάφη ἐπέλευσαν εἰς δοήθειαν καὶ τελικῶς τὴν πρωΐαν τῆς ἐπομένης τὸ ρυμουλκὸν «Βοτάνη» ήρχισε νὰ ρυμουλκῇ τὸ ἀκυβέρνητον σκάφος.

«ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ»: Εἰς Νεάπολιν τὴν 1ην Ἀπριλίου, ἐζήτησεν ἐπιθεώρησην διὰ ζημίας εἰς τοὺς λέρητας ἔξ-ἀμελείσ τοῦ πληρώματος, ζημίας ἐκ κακοκα-

CEYLON SHIP SUPPLIERS CO

114 Negris Building York Street

Colombo Ceylon

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

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ

ρίας και έχει προσαράξεως.

«ΒΕΛΜΠΑ»: Από Αλβανίαν διά Πειραιά έμφορτον. Υπέστη βλάβην εις τὴν μηχανὴν τὴν 2αν 'Απριλίου εἰς πλάτος 40° 22' δόρειον καὶ μῆκος 19° 17' ἀνατολικὸν καὶ παρεσύρετο πρὸς δραχώδη ἀκτήν. Ἐξέπεμψε σῆμα κιβύνου καὶ τὸ δηζελόπλοιον ἐπελίας ἔσπευσε καὶ ἔρρυμούλησε τὸ κινδυνεύον σκάφος εἰς Κέρκυραν.

«ΓΑΛΗΝΗ»: Αφίχθη εἰς Κόμπε τὴν 7ην 'Απριλίου δι' ἐπισκευὴν διαφόρων ζημιῶν εἰς τὸ κατάστρωμα, αἵτινες προεκλήθησαν ἐκ κακοκαιρίας κατὰ τὸν παρελθόντα Φεδρουάριον καὶ Μάρτιον.

«ΓΚΛΟΡΙΚ»: Ἐπεσκευάσθη εἰς Ραδέναν, ὑπὸ τοῦ πληρώματος, ζημιά εἰς τὸν κύλινδρον Νο 4, τὴν ὅποιαν ὑπέστη λόγω διαρροῆς εἰς τὸ σύστημα ψύξεως τῆς μηχανῆς.

«ΓΚΡΑΤΣΙΟΖΑ»: Από Βασιλαραϊζό δι' Ἀιμούργον. Αφίχθη εἰς Χάρδην τὴν ἐσπέραν τῆς 29ης Μαρτίου μὲ πυρκαϊὸν εἰς τὸ ἔξι ιχυαλέυρου φερτίον τοῦ κύτους Νο 2, ἥτις κατεστάλη διὰ διοξειδίου τοῦ ἀνθρακοῦς καὶ τὴν μεθεπομένην ἀπέπλευσε διά τὸν προρισμὸν τοῦ.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ»: Συνεκρύουσθη μετὰ τοῦ δηζελοπλοίου «Βίλλυ Ρίχμερς» εἰς Σιγγαπούρυν τὴν 30ην Μαρτίου. Ἐκ τοῦ ὡς ἄγονοι λιμένοις ἀπέπλευσε τὴν 3ην 'Απριλίου μετ' ἐπιθέρησιν καὶ ἐπισκευάς.

«ΗΛΙΑΣ Π.»: Από Κωνστάντζαν μὲ φορτίον ξυλείας. Ήγκυροδολημένον ἔξωθι τοῦ Σαίν Ναζάρου, παρεσύρθη λόγω κακοκαιρίας τὴν 2αν 'Απριλίου καὶ προσέκρουσεν ἐπὶ δράχων, ὑποστάν διαρροήν εἰς τὸ κύτος Νο 5. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 3ην ἡμέραν τοῦ κατεστάλη διὰ διοξειδίου τοῦ ἀνθρακοῦς καὶ τὴν μεθεπομένην ἀπέπλευσε διά τὸν προρισμὸν τοῦ.

«ΚΕΙΠ ΜΑΡΙΝΑ»: Αφίχθη εἰς Λύτελτον τὴν 2αν 'Απριλίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὴν μηχανήν.

«ΚΕΙΠ ΝΕΡΙΤΑ»: Ανεκοινώθη εἰς Μπαλμπόσα τὴν 4ην 'Απριλίου διτὶ ἐπεσκευάζετο ὁ δομητικὸς λέβης τοῦ σκάφους εἰς τὸν ἕκει λιμένα.

«ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΩ»: Εἰς Μασσαλίαν τὴν νύκτα τῆς 28ης πρὸς 29ην Μαρτίου, προσέκρουσεν ἐπὶ φορτηγίδος, ὑποστάν ἐλλαφράν ὄδοντωσιν τῶν προσθίων ἐλασμάτων. Ἐκεῖθεν ἀπέπλευσε τὴν 2αν 'Απριλίου διὰ Σαγκάνην.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ»: Απὸ Χάμπτον ρόδος δι' Ινδίαν. Αφίχθη εἰς Κεῖπ Τάουν τὴν 2αν 'Απριλίου μὲ ζημιάς εἰς τὸ μοτέρ πρδηλού.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ»: Ως ἀνεκοινώθη εἰς Λονδίνον τὴν 28ην Μαρτίου, ἔξερράγη πυρκαϊὰ εἰς τὸ φορτίον (κόπρα) τὴν 28ην Φεδρουαρίου καὶ τὴν 3ην Μαρτίου εἰς Ἀιμέρεσαν καὶ Μπρέκι ἀντιστοίχως. Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις τὸ πῦρ κατεστάλη αὐθόμερον.

«ΜΕΛΕΤΙΟΣ»: Προσήραξεν ἐπὶ δίωρον εἰς Τζιμπούτι τὴν 12ην Μαρτίου. Εγνώσθη, ἥτις τὸ σκάφος ὑπέστη ζημιάς ἐκ κακοκαιρίας τὴν 10ην καὶ 11ην Μαρτίου.

«ΜΠΟΡΝΑΙΟΥΘ»: Εἰς Οζάκων τὴν 7ην 'Απριλίου ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὴν Ἑλλικήν.

«ΜΠΟΥΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ»: Προσέκρουσεν ἐπὶ προβλήτος εἰς Κεῖπ Τάουν τὴν 29ην Μαρτίου, ὑποστάν ρήγμα μῆκους 2 ίντσών εἰς τὸ Νο 4 ἀριστεράν δεξαμενήν ἀναθεν τῆς Ισάλου γραμμῆς.

«ΝΕΣΤΩΡ»: Υπέστη ἐκτεταμένας ζημιάς εἰς τὸ κατάστρωμα, τὸ ραντάρ, τὰ ἐνδιαιτήματα τοῦ πληρώματος καὶ τὴν μηχανήν, συνεπεία κακοκαιρίας, κατὰ τὴν διάρκειαν προσφάτου ταξιδίου τοῦ ἀπό Φλόριγκ διὰ Νέαν Υόρκην καὶ ἔκειθεν εἰς Γένοβαν, δητού, ὡς ἀνεκοινώθη τὴν 31ην Μαρτίου, ἀπέλουντο ἐπισκευάσι.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΡ»: Εξ ἀμελείας τοῦ πληρώματος, κατεστράφησαν τὴν 26ην Φεδρουαρίου 120 αὐλοὶ τοῦ δεξιοῦ λέβητος. Επισκευαὶ ἐπεραστώθησαν εἰς Νέαν Υόρκην τὴν 20ην Μαρτίου.

«ΠΑΚ ΣΤΑΡ»: Απὸ Ιαπωνίαν δι' ΗΠΑ κενόν. Προσήραξεν ἔξωθι τὸν Ιαπωνικὸν ἀκτῶν τὴν 4ην 'Απριλίου. Τὸ μηχανοστάσιον

κατεκλύσθη. Τὸ πλήρωμα σῶν. Ρυμουλκὸν ἀνέλαβε τὴν ἀνέλκυστὴν τοῦ βάσει συμφωνητικοῦ Λόδος «ποτε ειπε πραγμα».

«ΠΕΝΤΑΣ»: Υπέστη ζημιάς ἐκ κακοκαιρίας εἰς τὸ ἐλάσματα τοῦ προστέγου καὶ τὴν πρωραίαν δεξαμενήν ζυγοσταθμίσεως μεταξὺ 12ης καὶ 17ης Μαρτίου εἰς Ειρηνικόν. Επισκευαὶ ἥρχισαν εἰς Γιοκοχάμαν τὴν 28ην Μαρτίου.

«ΠΗΛΑΕΛΑΣ»: Προσέκρουσεν ἐπὶ προβλήτος εἰς Σιγγαπούρυν, τὴν 3ην 'Απριλίου. Εἰζητήθη ἐπιθέωρησις.

«ΠΟΛΛΟΥΞ»: Εἰς Φουσίκι, τὴν 7ην 'Απριλίου ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὴν Ἑλλικήν.

«ΣΗ ΜΠΡΑΙΤ»: Εἰς Βομβάν τὴν 4ην 'Απριλίου, ἀνέφερε ζημιάς εἰς ἀμφοτέρους τοὺς λέβητας.

«ΣΙΩΝΙΑ»: Κατ' ἀνακοίνωσιν ἐκ Νέας Υόρκης, τὸ σκάφος ὑπέστη διαφόρους ζημιῶν συνεπεία κακοκαιρίας μεταξὺ 20 — 25 Φεδρουαρίου κατὰ τὴν διάρκειαν ταξιδίου τοῦ ἀπὸ Ρεσιφ διὰ τὸν ὡς ἄνω λιμένα. Επισκευαὶ ἔτελέσθησαν ἐνώ τὸ σκάφος ἐτέ-

λει ὑπὸ ἐκφόρτωσιν.

«ΣΤΕΛΛΑ»: Αφίχθη εἰς Ααλμποργκ τὴν 24ην Μαρτίου δι' ἐπιθέωρησιν καὶ ἐπισκευὴν ζημιῶν εἰς τὸ σύστημα πηδαλίου, τὰς ὄπιστας ὑπέστη ἐκ προσαράξεως ἔξωθι τὸν Γερμανικὸν ἀκτῶν τὴν 27ην Νοεμβρίου (ἴδε τεύχος 15.12.68).

«ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ»: Υπέστη ζημιάς ἐκ κακοκαιρίας μεταξὺ 16ης καὶ 20ης Φεδρουαρίου. Επισκευαὶ ἥρχισαν εἰς Μασσαλίαν τὴν 30ην Μαρτίου.

«ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ»: Εἰς Καλκούτταν τὴν 1ην 'Απριλίου, μὲ βλάβην εἰς τὴν πρωστήρην μηχανῆς. Διενηργήθη ἐπιθέωρησις καὶ ἐγένεντο αἱ ἀπαραίτητοι ἐπισκευαί.

«ΦΙΛΤΡΙΚ»: Αφίχθη εἰς Λάζ Πάλμας τὴν 31ην Μαρτίου μὲ ἀνωμαλίας εἰς τὸ πηδάλιον. Η βλάβη ἀποκατεστάθη αὐθημέρον καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διὰ Μαντράς.

«ΧΙΟΣ»: Οπερ προστράξεν εἰς Λατάκια τὴν 8ην Μαρτίου (ἴδε τεύχος 15.3.69), ἀνειλκύθη ὑπὸ ρυμουλκῶν τῆς Εταιρίας Βερνίκου τὴν 26ην Μαρτίου.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Βραδὺς ὁ ρυθμὸς τῆς ἀνακτήσεως ἀπὸ τὴν Ναυλαγοράν τῆς πλήρους δροστηριότητὸς τῆς, μετὰ τὸ τέρμα τῆς λιμενεργατικῆς απεργίας εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολίτειας, ἥτις ἀπὸ τὴν 20ην Δεκεμβρίου τόσην ἀνωμαλίαν εἰς τὰς μεταφοράς προσκλείσεν. 'Οπωσδήποτε ὄμως εὐδύνης μεταξὺ τὴν Ἀράχωβαν ἡ διευρυνσις τῆς ἱπτησίου τονίζει ἀπὸ τὴν Βορ., 'Αμερικήν — ἡ πρώτη μεταξὺ τὸ Πάσχα δεν ὑπῆρξε καὶ τὸ ένθαρρυντό τὸ Πάσχα — ὥστε νὰ δικαιολογήται καὶ ἡ πρόδειψις κάποιας βολτίσεως τῶν ναυλῶν καὶ εἰς τὸν βορειοσφερικανικὸν τομέα, ἀν καὶ τὸ σιντοφόριον φαινετὸν νὰ είναι οὐλγάτερος ἔρετος, λόγω τῶν καλῶν ἰσσοδιέων εἰς τὰς εἰσαγωγικὰς χώρας.

Κατὰ τομεῖς ἡ κίνησις διὰ τὸ σκαφαπέριον τοῦ μηνὸς εἶχεν ὡς κατωθότι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ - ΚΑΝΑΔΑΣ: Εξαιρέσει τῶν διών διὰ τὴν Ιαπωνίαν ὀλίγων ναυλώσων μὲ ναυλῶν χαρημάτων καὶ φόρων 'Απριλίου μικρὰ ὑπῆρξεν ἡ ἐργασία — τόσον ἀπόλλημα προσφερούμενος. 'Απὸ τοῦ Κόλπου ὁ πολὺ πρότερον μεταξὺ τῶν ἀπόλλημάτων εἰς σφράξεις τοῦ θερμοτήτος τοῦ ηλιού.

ΠΛΕΙ-Τ: Ζυρόπτειον ναυλώσωσαν πρὸς πόσαν κατιεύσιν. Τονικάς διακοποίων περίτονος χαλιδάνων τόνων ἐκλεισθήσθη. Διὰ τὴν Ρότερντον εἰς σφράξεις 34 χιλ. τόν. δολ. 3.75 καὶ 3.50 καὶ τὸν Ν. Ιαπωνίαν δολ. 6.75. Διὰ τὸ Κορέαν δολ. 10. Ιλ. ἐκφόρτ. ('Απρ. - Μάιον). Διὰ τὸ Μπαϊ Κορέαν στηράρια διὰ τὸ Κόντινεντ εἰς μπόλια καρφίων δολ. 3.25 καὶ ἀπὸ τοῦ Κορέαν εἰς μέτριον σκάφος διὸ αὐτὸς ναυλῶν τοῦ ('Απρίλιον). Εἰπόσης ἀπὸ τὸ Μπαϊ Κορέα διὰ Μερσέν (Μάϊον) 45/- εἰς συνήθεις σφράξεις. Μία ναυλωσία δι' Ιαπωνίαν ἀπὸ τοῦ Μεγάλου Λίμνας ἐκλεισθήσθη εἰς τὸ 13.15 δολ. (σφράξεις 14.000 τόν.).

Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντ Βι. 'Αλγύριον δολ. 6.10 ('Απρίλ. - Μάιον) καὶ ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας διὰ Δυτ. Ιταλίαν (οιτορρ.) δολ. 10.75 μὲ συμπληρωματικούς. 'Αγ. Λαυρέντιον δολ. 6.80 (Μάϊον).

ΠΛΕΙ-Τ: Ζυρόπτειον ναυλώσωσαν πρὸς πόσαν κατιεύσιν. Τονικάς διακοποίων περίτονος χαλιδάνων τόνων ἐκλεισθήσθη. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν εἰς σφράξεις 9.65 (Μάϊον - Ιουν.) καὶ 10. δολ. διὰ Μάντσεστερ ὑπὸ σρός δολ. διὰ τὸν Κόλπου δολ. 150.000 καὶ ἀπόκοπην εἰς σκάφος 24.000 τόν. Χιτσόπιδης ἀπὸ τὴν 'Ινδιαν' δολ. 7.35 καὶ 7.20 φίο. Σίτος ἀπὸ τὴν Ανδραβίλαν δολ. 11.75 (σφράξεις 26.000 τόν.). Παλαιότερον δολ. 11.25 (σφράξεις 21.800 τόν.), ἀπὸ Μεγάλας Λίμνας δολ. 11.75 (σφράξεις 20.000 τόν.). Καράποτος 81/6 εἰλ. ἐκφ. καὶ ἀπὸ δυτικούς δι' Αδριατικήν 104/-.

Χαλών ἀπὸ τὴν Ιαπωνίαν διὰ τὸν Αύστροπλαίαν δολ. 8.50 (σφράξεις μικρῶν) καὶ διὰ τὸν Κόλπου δολ. 150.000 καὶ ἀπόκοπην εἰς σκάφος 24.000 τόν. Χιτσόπιδης ἀπὸ τὴν 'Ινδιαν' δολ. 7.90 καὶ 8.10 φίο (μικρῶν σφράξεων).

ΤΑ-ΙΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ: Η ζυπρότης τῶν χρονοναλώσων διεπιρήπησε διὰ ταξίδια κατὰ διαδικασίαν της γνωστού τοπικού τῶν ἐπιστρατείων πετρελαϊού τῆς κυκλοφορίας διατομῶν κατὰ περιστοσιν καὶ ἀναλόγων τῆς προσφροτημένης χωρητικότητος, ἐν συνδυσμῷ μὲ τὰς ἐπότες τοῦ Πάσχα σφράξεις δοκεῖσται, μὲ προεκόρωσην τὴν Β. Ρ. δι' Απρίλιον. 'Από τὸν Β. 'Αφρικήν δι' Αγγλίαν - Κόντινεντ 35% μείον.

Απὸ τὸ Καραϊδίκην ὑπερασταντικό μείον 37½% καὶ διὰ τὴν Β. 'Αμερικήν μείον 40% διὰ μέτρια σφράξη.

Νερόβηγκον 106.000 τόν. ἐκλεισθήσθη διὰ τοις 55½%, μὲ συμπληρωματικούς.

τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 1 - 15.

ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ: Ντευλούθ - Σαπτήριορ μὲ συμπληρωματικούς 'Αγ. Λαυρέντιον 13.500 τόν. γεννημάτων διτοίλιον δολ. 10.75 Λίμνας, δολ. 6.90 'Αγ. Λαυρέντιον μὲ 1.000 τόν. Ελ. ἐκφόρτωσιν, 'Απρίλιον 1 - 15.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΑΛ (λιβ.): 'Αμερικαν. λιμένος 'Ατλαντικού (Βορείων Χάπτερος) 17.000 τόν. γεννημάτων 'Αλγερίου δολ. 6.10 μὲ 1.000 τόν. Ελ. ἐκφόρτωσιν, Απρίλιον 23 - Μάιον 7.

ΡΕΖΟΛΙΟΥ (λιβ.): Χάμπτον δολ. 31.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 6.30 Ελ. ἐκφόρτωσιν, Απρίλιον 20 - 30.

ΑΡΧΟΝΤΑΣ (εἰς τὰ διά τοις τοάρτερ): Χάμπτον δολ. 40.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 6.20 Ελ. ἐκφόρτωσιν, Απρίλιον 18 - 30.

ΕΥΡΥΑΛΟΣ: Τάρμπον ή Τζάσσανδρα 12.000 - 13.000 τόν. φωσφότων διτοίλην δολ. 6.000.

(ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΕΛ. 72)

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

*Εκ Βορείου 'Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

ΑΟΥΡΟΡΑ ΙΙ.: Λιμένας Κόλπου 23.000 τόν. λι-

πασμάτων χώρα Βραζιλίαν δολ. 7, 'Απριλίου 7 - 20.

ΜΑΡΙΑΝ Λ. (λιβ.): (εἰς τὰ διά τοις τοάρτερ): Χάμ-

πτονού δολ. 25.000 τόν. γειανθρώπων Τόκιο - Τούμπα - Ορμέντιον 7.

ΕΝΤΕΛΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ (λιβ.): 'Αγ. Λαυρέντιον 21.

000 τόν. παλαιότεροι διτοίλην 'Ιαπωνίαν δολ. 11.25 φίο,

'Ιούνιον δολ. 4.77 εἰς σκάφος 70 χιλ. τόν. καὶ 5.25 δολ. (Μάϊον) διὰ 2 - 3 συνεχῆ τοξίδια εἰς σκάφος

1000 μέτρα. Επισκευαὶ ἔτελέσθησαν την 1 - 1.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΗΠΗΝ (λιβ.): Τάρμπτον δολ. 8.

500 τόν. παλαιότεροι διτοίλην Πασάγιες δολ. 9.50, βάσις 1.500/600

τόν. φωσφότων διτοίλην δολ. 1.000 έξτρα ἀσφάλιστρα 1.500/600

Ηuiyngis tōn (Ε)λληνικῶν Πλοίων

ΑΒΑΝΣ			
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ		60	6646
ΑΓΓΕΛΙΚΗ		68	35477
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Λ.		29	1943
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ (δ.)		58	8952
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)		53	12223
ΑΓΓΛΙΑ		57	11630
ΑΓΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ		44	1920
ΑΓΓΙΑ ΑΝΝΑ		56	7516
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ		39	1000
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ		50	2484
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ		43	2809
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ		54	8796
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ		68	20500
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ		51	7066
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ		37	1272
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		62	16565
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ		29	2569
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		44	1902
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		59	8067
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		55	8828
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		N. Βλάχος - Μ. Μακρυνός	46
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		51	2414
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		51	1988
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV		53	11558
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ		55	8254
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		57	9921
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ		21	2725
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)		54	11077
ΑΓΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ		'Αχ. Χαλκούποτς	56
ΑΓΓΚΥΡΑ		56	7989
ΑΓΓΛΑΤΓΑ		46	1892
ΑΓΓΝΗ		38	1333
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ		47	4479
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ		35	3724
ΑΔΩΝΙΣ		56	8411
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ		59	12180
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ		44	1545
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ		31	2992
ΑΘΑΝΑΣΙΑ		52	6333
ΑΘΕΝ		46	4984
ΑΘΗΝΑ		51	2699
ΑΘΗΝΑΙ		59	8132
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ'		56	2863
ΑΘΛΗΤΗΣ		53	3575
ΑΘΛΟΝ		59	9010
ΑΙΓΓΙΣ ΛΑΚ (δ.)		45	7664
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑΓ' ΟΝΗΡ		45	13570
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)		54	11676
ΑΙΓΓΥΠΤΟΣ		69	9400
ΑΙΟΛΟΣ		53	12296
ΑΙΤΙΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ		54	10601
ΑΙΤΙΩΝΑΙΑ		45	3805
ΑΙΤΙΩΝΑΙΑ		51	7802
ΑΙΤΙΩΝΑΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ		62	11063
ΑΙΤΙΩΝΑΡΟΣ Σ.		61	14431
ΑΙΤΙΩΝΑΡΟΣ Σ.		57	9175
ΑΙΤΙΩΝΑΡΟΣ Τ. II		52	1534
ΑΙΛΕΞΒΑΣ		49	4297
ΑΙΛΕΞΙΑ II		48	8783
ΑΙΛΙΑΚΜΩΝ		59	9735
ΑΙΛΙΑΚΜΩΝ ΜΑΡΗΣ		44	7207
ΑΙΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓ' ΟΝΗΡ		52	2103
ΑΙΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ		55	8280
ΑΙΛΙΑΡΤΟΣ		39	3375
ΑΙΛΙΤΡΙΚ		37	5574
ΑΙΛΚΑΝ		47	1597
ΑΙΛΚΥΝ		54	7234
ΑΙΛΚΥΝΙΣ		58	9818
ΑΙΛΑΜΑΓΙΣΤΥ		57	8018
ΑΙΛΑΜΑΡ		56	8020
ΑΙΛΑΜΠΑ		58	8077
ΑΙΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)		53	7564
ΑΙΛΟΥΟΥ		60	9959
ΑΙΛΑΤΑΙΡ		53	1886
ΑΙΛΚΑΝΙΑ		49	5049
ΑΙΛΚΥΝΙΑ		44	7365
ΑΙΛΠΙΝΙΚΑ ουμφέροντα		51	2885
ΑΙΛΠΕΘΕΔΑΣ		47	5441
ΑΙΛΤΟΝΕΤΕΔΕΩ		42	6967
ΑΙΛΥΝΕΙΟ		53	12897
ΑΙΛΥΝΙΘΙΟ		53	4509
ΑΙΛΥΝΟΥΣΙ		50	10426
ΑΙΛΥΝΙΛΑ		39	1830
ΑΙΛΥΝΙΛΑ		48	5021
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		49	2166
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		55	1962
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		58	4230
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		'Εθν. 'Ελλ. Γραμ. 'Αμερ...	52
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		47	19904
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		47	1514
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		47	2193
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		49	3809
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		45	5838
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		58	12772
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		55	8519
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		59	7965
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		52	2039
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		52	12525
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		69	4000
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		45	6712
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		57	11978
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		69	21399
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		69	21417
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		45	7144
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		54	1503
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		47	2287
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		49	4933
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		47	2111
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		35	1512
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		47	5932
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		48	4804
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		46	8047
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		53	2220
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		57	12113
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		52	1384
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		58	9585
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		59	9584
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		63	20625
ΑΙΛΥΝΙΝΟΥ		57	12558
ΑΙΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Λ. (δ.)			άνεκ. Σέρον 5 'Απρ. διά Γάνδην
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ			άνεκ. Ρόττερνταμ 2 'Απρ.
ΑΝΑΡΟΜΑΧΗ			διήλθε Κων) πολιν 27 Μαρτ. διά Βεγγάζην
ΑΝΑΡΟΜΕΛΑ (δ.)			άνεκ. Πούλο Μπούκομ 30 Μαρτ. διά Σαγκάνην
ΑΝΑΡΟΣ ΚΑΣΤΑ			άνεκ. Ντώρμπαν 5 Μαρτίου διά Μένα 'Αχαραντί
ΑΝΑΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ			άνεκ. Πειραιά 24 Μαρτ. διά Πρέβεζα
ΑΝΕΜΟΝΗ			άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 22 Μαρτ. διά Κουθετί
ΑΝΕΤΤΑ			εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΑ			έφθ. Κορούνα 3 'Απρ.
ΑΝΝΑ Κ.			έφθ. Πειραιά 31 Μαρτ.
ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ			έφθ. Σύρον 12 Μαρτ.
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ			άνεκ. Ντάρδιν 2 'Απρ.
ΑΝΝΑ Π. Κ.			άνεκ. Πούλο Μπούκομ 8 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΝΝΑ Φ.			προσπράζεν έξωθι Κωνστάντζας 8 Φεβρ.
ΑΝΝΑΝΣΙΣΙΕΣΙΟΝ ΝΤΑΙΗ			διήλθε Παναρια 10 Μαρτ.
ΑΝΝΙΤΑ			εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)			άνεκ. Σάτε 31 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ			άνεκ. Ρόττερνταμ 6 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ			άνεκ. Πούλο Μπούκομ 20 Μαρτ. διά Σαγκάνην
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)			άνεκ. Λαζαρίδειαν 28 Μαρτ.
			άνεκ. Μπούρην 25 Μαρτ. διά Καύεν
			άνεκ. Αγ. Βικέντιον 31 Μαρτ. διά Ρίο 'Ιανέριο
			άνεκ. Πούλο Μπούκομ 3 Μαρτ. διά Λιβερπούλ
			άνεκ. Λας 'Αντζελες 24 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
			έφθ. Ακαμπά 28 Μαρτ.
			έφθ. 'Αχαραντί 7 'Απρ.
			ύπο παραλαβήν
			άνεκ. Θεούτα 4 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
			εις μεσογειακάς μεταφοράς
			άνεκ. Ντουάρια 27 Μαρτ. διά Πουάντ Νουάρ
			έφθ. Βόλον 30 Μαρτ.
			άνεκ. Σουέζ 11 Μαρτ. διά Γέιμπορ
			έφθ. Ειδιγούσαθ 1 'Απρ.
			έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 27 Μαρτ.
			άνεκ. Κωνστάντζαν 24 Μαρτ. διά Λονδίνον
			άνεκ. Πούλο Μπούκομ 22 Μαρτ. διά Ρεύνιον
			άνεκ. Σουέζ 11 Μαρτ. διά Γέιμπορ
			έφθ. 'Αμβέρσαν 6 'Απρ.
			άνεκ. Νέαν 'Υρκην 15 Μαρτ. διά Τρίπολιν
			άνεκ. Κων) πολιν 16 Μαρτ. διά Βάρναν
			άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 28 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
			έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 30 Μαρτ.
			άνεκ. Νταμπιέρ 23 Μαρτ. δι' 'Αμαγκασάκι
			εις Μάλταν (εποκευαί)
			άνεκ. Βεγκεάδ 3 'Απρ. δι' 'Αμβέρσαν
			άνεκ. Ελ Παλίτο 12 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με)
			εις θεών 8.13 N - 45-30 A 31 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
			έφθ. 'Αμβούργον 31 Μαρτ.
			διήλθε Λιζαρντ 15 Μαρτ. διά Βερακρούζ
			έφθ. Σαΐν Τζών (N.B.) 31 Μαρτ.
			έφθ. Νιού Γουεστμίντερ 19 Μαρτ.
			άργει Σύρων ἀπό 3 Μαρτ. 1968
			άργει Πειραιά ἀπό 1 'Ιαν.
			έφθ. Μπουεναβεντούρα 15 Μαρτ.
			έφθ. Πειραιά 3 Μαρτ.
			εις Πειραιά ἀπό 3 Φεβρ.
			έφθ. Λας Πάλμας 30 Μαρτ.
			έφθ. Πειραιά 30 Μαρτ.
			έφθ. Πειραιά 26 Μαρτ.
			έφθ. Σιμπενίκ 2 'Απρ.
			άνεκ. 'Αλεξάνδρειαν 2 'Απρ.
			ύπο παραλαβήν
			έφθ. Λαδίνιον 25 Μαρτ. (διά Σίδνεϋ)
			άνεκ. Σουλαδέσι 25 Μαρτ. διά B. Εύρώπην
			έφθ. Σμύρνην 29 Μαρτ.
			έφθ. Ρεντί 22 Μαρτ.
			άνεκ. Χάμπον ρόδες 3 'Απρ. διά Κόμπε
			έφθ. 'Αμπιτζάν 27 Μαρτ.
			άνεκ. Ντακάρ 29 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδάν
			άνεκ. Ντακάρ 1 Μαρτ. διά Τσιταγκόκ
			άνεκ. Λας Πάλμας 27 Φεβρ. διά Κίναν
			έφθ. Σάντος 2 'Απρ.
			έφθ. Τουαφ 30 Μαρτ.
			άνεκ. Χάρβοντ 27 Μαρτ. διά Βερακρούζ
			άνεκ. Τέμα 22 Μαρτ. διά Μάλυμο
			άνεκ. Καθάλλαν 12 Μαρτ. διά Γαλάτοι
			άνεκ. Καζαμπλάνκα 1 'Απρ. διά Ντακάρ
			άνεκ. Θέσταν 30 Μαρτ. διά Βενετίαν
			άνεκ. Γενόβαν 5 'Απρ. διά Κιγκοτών (Ζαμ.)
			άνεκ. Πειραιά 5 'Απρ. διά Χαλκίδα
			άνεκ. Πειραιά 6 'Απρ. διά Νέαν 'Υρκην
			εις μεσογειακάς μεταφοράς
			άνεκ. Φράτουσ 3 'Απρ. διά Τακοράντι
			έφθ. Πειραιά 30 Μαρτ.
			άνεκ. Λας Πάλμας 26 Μαρτ. διά Κίναν
			άνεκ. Σαγκάνη 31 Μαρτ. διά Μπαλίκπαν
			άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 28 Μαρτ. διά Σαγκάνην
			άνεκ. Ντώρμπαν 30 Μαρτ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
			άνεκ. Μαυρικίου 2 'Απρ. διά Ρεύνιον
			διήλθε Βιραλάτρ 20 Μαρτ. διά Βραζιλίαν
			εις Γαλλίαν ύπο αυτηληρωσιν
			άνεκ. Σουέζ 28 Μαρτ.
			άνεκ. Αίλ οφ Γκραίν 3 'Απρ. διά Φρεντερίσια
			άνεκ. Γκλάντασον 31 Μαρτ. διά 'Αμαγκασάκι
			άνεκ. Λας Αντζελες 20 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
			άνεκ. 'Αμβέρσαν 6 'Απρ. διά Κοατζακάλκος
			διήλθε Κων) πολιν 31 Μαρτ. διά Γαλάτοι
			έφθ. Σαιν Ναζαρί 3 'Απρ.
			έφθ. Νέαν 'Υρκην 28 Μαρτ.
			διήλθε Τάσουν 3 'Απρ.
			άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 5 'Απρ. διά Ντώρμπαν
			άνεκ. Ριγκεν 28 Μαρτ. διά Μύκονον
			διήλθε Βιραλάτρ 17 Μαρτ.
			άνεκ. Βικτώρια (B.K.) 26 Φεβρ. διά Κίναν
			άνεκ. Ντακάρ 18 Μαρτ. διά Τρίπολιν
			έφθ. 'Υμουντεν 29 Μαρτ.
			άνεκ. Κείν Τάσουν 24 Μαρτ. διά Περοϊκόν Κόλπον

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρσελόζο»	59	24716	άνεχ. Χάργκ "Αίλαντ 28 Μαρτ. διά Ντώρμπαν διπλήθε Μπρούνουπούτελ 27 Μαρτ. διά Κορέαν
ΑΝΤΥΤΡΙΚ	έτ. «Φίλια»	49	7832	άνεχ. Βούδάπον 5 Απρ. διά Κούβεΐτ
ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Μαργκερένοια»	46	2957	διπλήθε Κωνι) πολιν 3 Μαρτ. διά Πειραιά
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Πονάκραντος»	38	1832	άνεχ. Τζιμπούτι 16 Μαρτ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ	Κ. Γ. Βεντούρης	50	2167	άνεχ. Αρούμπα 24 Μαρτ. διά Χούλλ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΓΟΡΟΣ	έτ. «Βαλενίανα»	61	10952	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 29 Μαρτ.
ΑΟΥΡΩΡΑ II	έτ. «Σωτήρας»	68	15700	άνεχ. Μελδούρην 27 Μαρτ. διά δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργκράντε»	61	11122	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Σηνγουαίνης»	49	1502	άνεχ. Γιοκοχάμαν 16 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Πλαρνέχι»	67	16210	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ	έτ. «Αουρόρα»	34	1695	έφθ. Βιρτρόπι 5 Απρ.
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Επτάλικα»	56	8823	έφθ. Ισκεντερούν 27 Μαρτ.
ΑΡΓΟΛΙΣ ΣΤΑΡ	έτ. «Αργολίς»	45	8163	έφθ. Φουκουγιάμα 25 Μαρτ.
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Οσεανφάλινκα»	61	13553	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΟΣΤΟΛI II	Δ. Βοσιλάτος κ.λ.π.	49	1076	άνεχ. Πουέρτο Καμπέλο 21 Μαρτ. διά Ζαμάϊκα
ΑΡΓΩ	έτ. «Αργώ»	64	2763	άνεχ. Ντακάρ 7 Μαρτ. διά Μπάρα
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίπην. Ντεβελόπουμεντη»	58	10392	έφθ. Μουρούραν 24 Μαρτ.
ΑΡΓΩ - ΧΙΟΣ	έτ. «Σίπην. Ντεβελόπουμεντη»	58	10391	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 29 Μαρτ. διά Βουλγαρίαν
ΑΡΗΣ	έτ. «Αστρο 'Ασεντάντε»	47	7173	άνεχ. Κάντλα 12 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΡΗΣ III (δ.)	έτ. «Μαργκουάρτινια»	52	12323	άνεχ. Μπαντάρ Μαχόρα 30 Μαρτ. διά Λορμπίτο
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονπους»	57	11897	άνεχ. Τζιμπούτι 23 Μαρτ. διά Σαγκάνην
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Κοστελτάουν»	46	7783	άνεχ. Βενετίαν 3 Απρ. διά Ραθέναν
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	έτ. «Μεντόμιο»	58	10226	διπλήθε Κωνι) πολιν 18 Μαρτ. διά Τουάφ
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	έτ. «Πινδάς»	68	10008	διπλήθε Κωνι) πολιν 2 Απρ. διά Τουάφ
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μίνιαχ»	45	8422	έφθ. Βαρκελώνη 19 Μαρτ. διά Κασικούνκ
ΑΡΙΣΤΕΑ Μ. (δ.)	έτ. «Νέαρχος»	51	9942	έφθ. Χούκ Κόκκ 19 Μαρτ. διά Μπαραγκουίλα
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	έτ. «Άστρο Ρεινάντε»	54	5129	έφθ. Λάς Πάλμας ἀπό 24 Ιαν.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	έτ. «Εξόρμοποις»	57	6452	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 29 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΑΡΙΣΤΙΠΠΟΣ	έτ. «Ιωαννίτισσα»	40	5419	άνεχ. Λέγκορην 26 Μαρτ. διά Νοβορωσίκην
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	έτ. «Μαρνουέστρο»	47	6780	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 15 Μαρτ. διά Σαγκάνην
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ	έτ. «Λωρενία»	45	7351	έφθ. Βενετίαν 18 Μαρτ. διά Ραθέναν
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Ομπρος»	56	10093	διπλήθε Κωνι) πολιν 18 Μαρτ. διά Τουάφ
ΑΡΚΑΣ	έτ. «Προσφάθεια»	69	23080	έφθ. Οζάκαν 18 Μαρτ. διά Νοτ. Αφρικήν
ΑΡΜΑ	Φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	έφθ. Λέγκορην 26 Μαρτ. διά Νοβορωσίκην
ΑΡΜΑΡΙΣΤΗΣ	έτ. «Αρίων»	38	3570	έφθ. Πειραιά 20 Μαρτ.
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Κονζάρο»	50	2339	έφθ. Πόρτ Λιμον 19 Μαρτ.
ΑΡΟΣ	έτ. «Ερμῆς»	44	7138	έφθ. Πειραιά 17 Μαρτ.
ΑΡΣΕΝΑΛ	έτ. «Αρμα»	58	9364	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Απρ. διά Λά Παλίς
ΑΡΤΑ	έτ. «Αρμαρα»	46	5089	άνεχ. Μπρεμερχάφεν 1 Απρ. διά Τουρκίαν
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	έτ. «Εμπρόδης»	43	2905	εις Στεττίνον υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΤΕΜΟΝΑΣ	έτ. «Άρμονία»	61	9443	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «Άλεξιο»	48	3783	διπλήθε Παναμά 1 Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Σαρετάνη»	48	3675	έφθ. Σαλάδερην 23 Μαρτ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	έτ. «Άσωματοι»	60	10142	άνεχ. Χούκ Κόκκ 22 Μαρτ. διά Τρίπολιν (Λιβύος)
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Ολυμπούς»	66	16142	έφθ. Λος - Αντζελες 31 Μαρτ.
ΑΡΧΟΝΤΑΣ	έτ. «Σέπαγκους»	68	25755	έφθ. Αμδούργον 5 Απρ.
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Ντέλ Καρίμπη»	51	15961	άνεχ. Στεττίνον υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Αστροβάλετωρ»	51	2284	εις Στεττίνον υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Αντζελικαήλη»	51	7594	διπλήθε Παναμά 1 Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πανορμίτις»	50	7657	έφθ. Σαλάδερην 23 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΧΕΡΟΥΒΕΙΜ	έτ. «Σανχερούσειμη»	54	5605	άνεχ. Λέγκορην 11 Μαρτ. διά δυτ. Αφρικήν
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ανναλίζα»	48	1955	διπλήθε Λίζαρντ 2 Απρ. διά Σαβάνναν
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ	Γκούμους	39	1007	διπλήθε Παναμά 7 Μαρτ. διά Νιγκάτα
ΑΣΠΑΣΙΑ	έτ. «Άλαντζε»	48	2577	άνεχ. Λιβερπούλ 28 Μαρτ. διά Σάο Τόμ
ΑΣΤΕΡΙ	Ραφ. Δ. Μελαχροίνος & Yloj	47	2465	άνεχ. Ραβένα 31 Μαρτ. διά Μεροίνα
ΑΣΤΕΡΙΣ	έτ. «Σηνγουαίτης»	51	1851	άνεχ. Λάς Πάλμας 25 Μαρτ. διά Καζαμπλάνκα
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Γκόλνη Στάρη»	51	4177	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Απρ. διά Μασσαλίαν
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Άλιξις»	51	2959	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	έτ. «Αλόλην»	56	6156	έφθ. Πειραιά 12 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Σηνγουαίτης»	55	1935	διπλήθε Κωνι) πολιν 2 Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΟ	έτ. «Επαρθάντε»	48	1501	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Βλαμανί»	55	1962	έφθ. Καλλάδο 3 Απρ.
ΑΤΛΑΣ	έτ. «Αντζελικαήλη»	63	15985	άνεχ. Φραμπάντ 28 Μαρτ. διά Σάντος
ΑΤΛΑΣ ΕΝΤΕΡΠΑΙΖ (δ.)	έτ. «Πανορμίτης»	50	7593	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 31 Μαρτ. διά Σαγκάνην
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Αντζελικαήλη»	58	9724	άνεχ. Πόρτ Τέφερον 1 Απρ. διά Γκάμπα
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Αναξ»	52	11730	άνεχ. Λέγκορην 11 Μαρτ. διά Κιουρασσό
ΑΤΤΙΚΟΝ	έτ. «Ατρωτος»	53	13675	άνεχ. Φραμπάντ 28 Μαρτ. διά Ιανωνίαν
ΑΤΥΣ (δ.)	έτ. «Εύροσιπηγκ»	53	6160	άνεχ. Φραμπάντ 31 Μαρτ.
ΑΥΛΙΣ	έτ. «Μαργοκουάρντια»	53	12305	άνεχ. Μίλφορχ Χάφεν 16 Μαρτ. διά Καραϊβικήν
ΑΥΛΙΣ	έλληνικα συμφέροντα	49	1132	εις θέσιν 46.16 B - 7.30 Δ 6 Απρ. διά Σπέτζια
ΑΥΡΑ	έτ. «Σηνγουαίτης»	54	1501	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΡΑ	έτ. «Μεντιτερράν. Φρούτη»	53	1028	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΦΟΒΟΣ	έτ. «Αρούσος»	68	35477	άργει Πειραιά ἀπό 29 Μαΐου
ΑΧΑΪΚΑ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Αλάκια»	49	2574	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 1 Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ. «Πλεύεύ»	65	21505	έφθ. Χάμπτοντ 2 Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Μαντάντε»	60	31308	διπλήθε Ντόβερ 31 Μαρτ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΒΑΛΜΑΣ	έτ. «Λανάντο»	41	5295	άνεχ. Λατάκια 27 Μαρτ.
ΒΑΡΥΚΙΝΟ ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ	έτ. «Βερύκινο»	61	3994	άνεχ. Λιβερπούλ 28 Μαρτ. διά Σαιν Τζών (N.B.)
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Γερόπο 'Αζουλ»	62	10741	άνεχ. Χούκ Κόκκ 26 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορκην
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Μάγια»	43	5331	άνεχ. Ρίο Γκραντε 31 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΒΑΣΙΛΗ ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (ὑπερωκ.)	έτ. «Τρανοσσεάνικη»	56	21716	άνεχ. Χάρια 2 Απρ. δι' Ασντόντ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ὑπερωκ.)	έτ. «Θειασιοτάκη»	27	16435	άνεχ. Οκλαντ 19 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΒΑΣΙΛΟΠΑΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Μπριλιάνες»	59	43373	άνεχ. Σιδώνα 31 Μαρτ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΒΕΓΑΣ (δ.)	έτ. «Κανόνους»	58	20958	εις Στεττίνον υπό συμπλήρωσιν
ΒΕΛΜΠΑ	έτ. «Βέλμπα»	47	1998	έφθ. Κέρκυραν 3 Απρ.
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	Γουνιδέρσαλ Κάρνκο	45	1892	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Απρ. διά Λατάκια
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Μαέστρο»	58	13186	άνεχ. Ντωρμπον 22 Μαρτ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.	έτ. «Ναυαρίνον»	49	2334	διπλήθε Πιβραλτάρ 6 Απρ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)	έτ. «Βιογνία»	57	11623	έφθ. Νέον 'Ορκην 5 Απρ.
ΒΙΡΜΑ	έτ. «Άστρο 'Ασσουντε»	54	6132	άνεχ. Νεκτάσει 1 Απρ. διά Κωνι) πολιν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Λονδίνον 4 Απρ. διά Κωνι) πολιν
ΒΡΟΥΛΙΑΙΑ	έτ. «Δημητρά»	56	8416	έφθ. Κολονόν 25 Μαρτ.
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	έτ. «Πινέζις»	59	9374	έφθ. Μπότουντ 1 Απρ.
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «Έπος»	43	7276	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 30 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	έτ. «Μποτάπα»	61	18483	έφθ. Αλεξάνδρειαν 4 Απρ.
ΓΑΛΗΝΗΝ	έτ. «Γαλήνη»	60	8104	έφθ. Σακάι 29 Μαρτ.
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	έλληνικα συμφέροντα	57	9744	άνεχ. Λάς Πάλμας 22 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Άστρορουέλο»	37	5613	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 7 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΓΕΡΑΝΙΑ	έτ. «Γαλήνη»	56	6424	διπλήθε Πειραιά 30 Μαρτ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 30 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΑ	έτ. «Άντεμινδο Σέδεν»	52	2824	άνεχ. Βιλμπέρσα 3 Απρ. διά Βαρκελώνην
ΓΕΩΡΓΙΑΣ	έτ. «Δρονγίτης - Χατζόπουλου»	20	1112	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Καμά»	60	22699	άνεχ. Βιλμπικτών (B.K.) 25 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Λιθανός»	51	7564	άνεχ. Κέπι Ταύον 20 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Σαρλής»	48	1529	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνως»	48	10928	άνεχ. Πύλον 27 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	έτ. «Δημητρά»	39	6713	άνεχ. Λάς Πάλμας 17 Φεβρ. διά Β. Κορέαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (δ.)	έτ. «Μίνως»	58	16697	άνεχ. Αντεν 13 Μαρτ. δι' ΗΠΑ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Ενοενάτα»	56	8818	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Μαργοκουάρντια»	68	9070	άνεχ. Βανκούμπερ 15 Μαρτ. διά Κίναν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. 'Ανδρεόδης	43	7176	έφθ. Ταινβαγκτάο 20 Μαρτ.
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	έτ. «Γκόλφος»	57	12729	έφθ. Βοστώνην 24 Μαρτ.

ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Κονκούιστα»	60	40908	άνεχ. Ρόπτερνταμ 29 Μαρτ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Χουμανίτας»	63	11194	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 Μαρτ. διά Τενερίφην
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Μαιύφερ»	52	10081	έφθ. Μη. "Άυρες 31 Μαρτ.
ΓΙΝΑ	έτ. «Λαναράς»	53	4049	έφθ. Νεάπολιν 5 'Απρ.
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	έτ. «Μπαϊνιόλενα»	54	3146	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 15 Μαρτ. διά Σαβόνα
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Αστούριας»	52	8129	άνεχ. Άμμεροαν 5 'Απρ. διά Γουάντ στ Πίτρ
ΓΚΑΛΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Βερίνα»	56	1961	διπλής Γιβραλτάρ 3 'Απρ. διά Λονδίνον
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα»	61	29790	άνεχ. Όζάκαν 31 Μαρτ. διά Κασιούνη
ΓΚΑΝΝΕΤ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7297	διπλής Κων) πολιν 24 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΓΚΙΚΑΣ	έτ. «Πινόδος»	48	2358	άνεχ. Σουέζ 6 Μαρτ.
ΓΚΑΙΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρβαλόρια»	58	18998	άνεχ. Πούλο Μπούκον 28 Μαρτ. διά Σαβόνα
ΓΚΟΛΤ ΛΑΝΤ	έτ. «Αστροκαρίτσα»	30	2838	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 15 Μαρτ. διά Σαβόνα
ΓΚΟΛΤΕΝΤ ΗΓΚΑ (δ.)	έτ. «Πετρούσια»	56	21049	άνεχ. Πούλο Μπούκον 28 Μαρτ. διά Χόρ αλ 'Αμάγια
ΓΚΟΛΤ ΚΟΪΝ	έτ. «Τέλοντ Κόιν»	52	1961	άνεχ. Πειραιά 29 Μαρτ. διά Τεκίρνταύ
ΓΚΟΛΤΕΝΤ ΚΡΟΣ	έτ. «Γκόλτντεν Κρός»	68	11148	έφθ. Τομπα 29 Μαρτ.
ΓΚΟΛΤΕΝΤ ΛΑΝΣ	έτ. «Γκόλτντεν Λάνς»	69	10480	άνεχ. Χούκ Κόγκ 15 Μαρτ. διά Χοινκάκη
ΓΚΟΥΤ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Φράνκυμουτζ»	49	2641	άνεχ. Νιούκσταλ (Αντρ.) 26 Μαρτ. διά Καλλάο
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Ολινάσεσ»	57	9132	έφθ. Σαγκάν ρόδες 26 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΔΑΪΤ	έτ. «Αίττα Μπήρι»	63	15573	άνεχ. Πειραιά 31 Μαρτ. διά Ρόπτερνταμ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Μέντρι»	45	3826	έφθ. Γιοκούχαμ 29 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΤΙΜ	έτ. «Ρόμπιλο ντε 'Ορο»	62	15381	άνεχ. Τοιμπα 15 Μαρτ. διά Σουέζ
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	Ίω Λάτος	52	11580	εις Πειραιά ἀπό 28 'Οκτ.
ΓΚΡΕΤΑ	έτ. «Ντορικάτ»	47	2533	άνεχ. Τρίνινταντ 28 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ	έτ. «Γ. Γκλείντ»	52	15675	έφθ. Μορμουγκάο 17 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	έτ. «Όναλη»	68	22550	έφθ. Πειραιά 18 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	έτ. «Ήρων»	61	15979	άνεχ. Τεργέστον 3 'Απρ. δι 'Ασοντόντ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙII	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7227	έφθ. Λέγκορον 20 Μαρτ.
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ Δ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (δ.)	Ιατρού κ.λ.π.	52	1549	διπλής Παναόρ 7 Μαρτ. διά Καίρων
ΔΑΝΑΟΣ	έτ. «Μαργουάρντια»	55	12146	άνεχ. Σαΐν Τζών (N.B.) 26 Μαρτ. δι 'Αλλανιαν
ΔΑΦΝΗ	έτ. «Δανάος»	39	4565	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 1 'Απρ.
ΔΕΛΦΟΙ	Μαρκαντωνάκης	48	1553	άνεχ. Ήστ Λόντον 23 Μαρτ. δι 'Ιαπωνιαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιολία»	59	9312	άνεχ. Σπέτζια 22 Μαρτ. δι 'Αύγούστον
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.	έτ. «Ανταρίος»	37	2002	έφθ. Αμβρούγον 27 Μαρτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Δ.	έτ. «Κέα»	47	7377	έφθ. Κολόμπο 8 Μαρτ.
ΔΕΣΠΟΠ	έτ. «Άγια Παρασκευή»	43	7359	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 4 'Απρ. διά Ρίο Ιανέιρο
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Ιόνικη»	44	7265	άνεχ. Καράτοι 1 'Απρ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΔΗΛΙΑΝ ΔΗΤΡΩ (δ.)	«Σιππίνης Ντεβελόπεμπτην»	63	16417	άνεχ. Χάργκ 'Αιλαντ 29 Μαρτ. διά Σαΐν Τζών (N.B.)
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	«Σιππίνης Ντεβελόπεμπτην»	64	16417	άνεχ. Λιοσιαδώνα 14 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΔΗΜΗΤΡΑ	έτ. «Σάντος»	58	9144	άνεχ. Ντακάρ 24 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΔΗΜΗΤΡΑ	έτ. «Πίλα Μάλη»	53	2322	άνεχ. Τάιν 3 'Απρ. διά Θλώσαιγκ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Αιολός»	61	9326	άνεχ. Χούγκ Κόγκ 9 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	έτ. «Πτινάκο»	49	3676	ύπο παραλαβήν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	έτ. «Θηρυγούινες»	55	3534	άνεχ. Γιαδάτα 11 Μαρτ. διά Χοινκάκη
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Θεοπατόρων»	56	6144	ύπο παραλαβήν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φιλίσιοι»	63	10524	έφθ. Κούν Μπαίν 3 'Απρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Μινέρβα»	44	13488	έφθ. Κιέλον 1 'Απρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ	Δημ. Κυριακού	38	2996	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 18 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	διπλής Γιβραλτάρ 22 Μαρτ.
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Μαρμπιένες»	52	8790	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 4 'Απρ. διά Ρίο Ιανέιρο
ΔΗΜΟΣ	Έχ. Χαλκούσης	43	7244	άνεχ. Αργάνιαν 24 Μαρτ. διά Δυρράχιον
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	Ν. Βαρδινογιάννης	58	16277	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 18 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. «Άρκαδια»	43	7260	άργει Πειραιά ἀπό 29 'Ιουλ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	έτ. «Διασκαντίπης»	42	6946	άνεχ. Ροζάριο 3 'Απρ. διά Βενεζουέλαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φουρύκερο»	57	9087	έφθ. Νουάκοτ 23 Μαρτ.
ΔΙΑΜΑΝΤΟ	έτ. «Φράνκο»	22	1754	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	έφθ. Τονιβαγκτάο 19 Μαρτ.
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Δ.	Σ. & Γερ. Λάλης	50	1515	έφθ. Γένοβαν 20 Μαρτ.
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Τζέμινι»	60	13335	εις Χόρτεν ἀπό 16 'Ιαν. (μετ. ΣΤΟΛΤ ΤΖΕΜΙΝΙ)
ΔΙΡΦΟΥΣ II	έτ. «Άστρο Ντικόδο»	59	7801	έφθ. Κόμπε 30 Μαρτ.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Παρίντα»	57	9722	άνεχ. Ντώρμπαν 1 'Απρ. δι 'Ιταλίαν
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	έτ. «Μαρβάλορ»	52	12132	έφθ. Σουειτίνα 30 Μαρτ.
ΔΩΡΑ (δ.)	έτ. «Πίριγκιπος»	49	11771	εις Πειραιά ἀπό 27 θερ.
ΔΩΡΟΒΕΑ	έτ. «Πάν - Όσεαν»	25	3297	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 24 Μαρτ. διά Σουέζ
ΔΩΡΟΣ	έτ. «Μαρούμα»	49	4721	άνεχ. Αμετερνταμ 22 Μαρτ. διά Σαιν Κίττς
ΕΙΡΗΝΗ	Σ. Νταϊφάς κ.λ.π.	21	2988	έφθ. Τρίπολιν (Λιβύης) 19 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΜΑ	έτ. «Ρηνούλα»	43	8292	άνεχ. Μη. "Άυρες 1 'Απρ. διά Χάιφα
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	έτ. «Αφοι Καρμίρη	44	2074	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	Σ. Μπιλίντης	48	3269	άνεχ. Σύμρυντη 31 Μαρτ. διά Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Μαντόμεν»	49	4841	έφθ. Ταματάδε 3 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Θάρρος»	54	7835	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 27 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Καρονέσιον»	63	14203	άνεχ. Κοσίν 27 Μαρτ. διά Πόρτ 'Ελιζαμπεθ
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Αλμπιόνιον»	52	4392	άνεχ. Ντουάλη 25 Μαρτ.
ΕΛΕΑΝΑ	έτ. «Σαρλάς κ.λ.π.	50	2718	άνεχ. Βαρκελώνην 1 'Απρ. δι 'Αύγούστον
ΕΛΕΑΝΑ	έτ. «Στονίπα»	44	5202	άνεχ. Κουμέδη 29 Μαρτ.
ΕΛΕΑΝΑ ΕΛΕΑΝΑ	έτ. «Πιουνάιτεντ Σ.Ε.»	63	1197	διπλής Μπρούνομπουτελ 3 'Απρ. διά Γδύνια
ΕΛΕΑΝΗ Μ.	έτ. «Χρυσέλενα»	58	5729	έφθ. Μη. Άυρες 30 Μαρτ.
ΕΛΕΑΝΗ Μ.	έτ. «Εύοινος»	58	2739	άνεχ. Πειραιά 4 'Απρ. δι 'Αύγούστον
ΕΛΕΑΝΗ Σ.	Π. Α. Στεφανίης	39	1742	άνεχ. Ραθέναν 29 Μαρτ. διά Μεροίνα
ΕΛΕΑΝΗ Τ.	έτ. «Ανδρία»	48	8430	άνεχ. Ανόκνα 27 Μαρτ. διά Σπαλάτον
ΕΛΕΑΝΗ (δ.)	έτ. «Βισάτ Ρίος»	52	12228	άνεχ. Σαιν Μιχαήλ 25 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΕΛΕΑΝΗ ΚΥΡΙΑΚΟΥ	έτ. «Αλάντζε»	47	2548	έφθ. Σαγκάν 17 Μαρτ.
ΕΛΕΑΝΗ Μ. (δ.)	έτ. «Ελεν»	39	2958	έφθ. Λιοσιδώνα 8 Μαρτ.
ΕΛΕΑΝΗ Μ.	έτ. «Μίνωας»	49	11389	εις Πειραιά ἀπό 3 θερ.
ΕΛΕΑΝΗ Σ.	έτ. «Ελενμαρι»	58	8523	άνεχ. Κίναν 27 Μαρτ. διά Είσενμαουθ
ΕΛΕΑΝΗ Τ.	έτ. «Μάσφελις»	48	3829	έφθ. Εμπιτζεργκ 1 'Απρ.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	έτ. «Τσόνελλη»	46	1680	άνεχ. Πειραιά 30 Μαρτ. διά Ραθέναν
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	Λ. Δ. Γαθδέλας κ.λ.π.	46	2271	διπλής Γιβραλτάρ 22 Μαρτ.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Έλλα. Τομπούλης	29	2581	έφθ. Κούιλον 3 'Απρ.
ΕΛΙΖΑ	Κ. Μπάστος & Σία	21	1549	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 31 Μαρτ.
ΕΛΙΡΕ	έτ. «Θρεσία»	47	3596	άνεχ. Ξέρον 5 'Απρ. διά Ρόπτερνταμ
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Μόουντπλέζαντ»	44	5554	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 31 Μαρτ. δι 'Ακαμπα
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Αλάντζε»	48	2548	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 5 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Τρανοντασίφικ»	56	2862	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 'Απρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Πιουνιδέρσαλ»	43	7989	έφθ. Χιούστον 3 'Απρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑΛ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 18 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ	έτ. «Αστρο Φίορε»	54	8121	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 13 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανοντασίφικ & Πιουνιδ.	60	7293	άνεχ. Μουπάσα 28 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Πιουνιδέρσαλ»	44	7989	άνεχ. Τεργέστον 3 'Απρ. διά Κέιπ Τάουν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΟΝΗΡ	έτ. «Πιουνιδέρσαλ»	62	6659	έφθ. Μπαίν Ρούζ 27 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝΜΠΗ	έτ. «Πιουνιδέρσαλ»	44	7989	έφθ. Μπατόν Ρούζ 27 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	έφθ. Κολόμπα 4 'Απρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Πιουνιδέρσαλ»	44	7989	έφθ. Κολόμπα 31 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	έτ. «Πιουνιδέρσαλ»	57	7068	διπλής Γιβραλτάρ 27 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνη
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 31 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	άνεχ. Μουπάσα 28 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνη
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	Τρανοντασίφικ.	56	7510	άνεχ. Κέιπ Τάουν 27 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	Τρανοντασίφικ.	56	7510	έφθ. Μπατόν Ρούζ 27 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	έφθ. Μομάσα 4 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Τρανοντασίφικ»	57	7063	έφθ. Κολόμπα 31 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	διπλής Νέαν 'Ορλεάνη 31 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 31 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΗΣ (λίνερ)	έτ. «Μαρφουέρτζα»	32	18564	άνεχ. Κέιπ Τάουν 27 Μαρτ. διά Σίδνεϋ
ΕΛΛΗΝΙΣΤΟΝΤΟΣ	έτ. «Κανόρια»	55	8021	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 13 Μαρτ. διά Κίναν
ΕΛΣΙΣ	έτ. «Ελξί 1»	52	1961	έφθ. Πειραιά 12 Μαρτ.
ΕΛΟΝΑ	Κ. Εύσταθίου	25	4004	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 28 'Ιαν. διά Σαγκάν
ΕΛΠΙΔΑ	Π. Παππίτς & Ν. Κουκουνάς	46	3472	έφθ. Μπατόν Ρούζ 27 Μαρτ.

ΕΛΠΙΣ	έτ. «Σπάμπολ»	54 1599	έφθ. "Ααλμποργκ 1 'Απρ.
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Μάχη»	48 2474	εις Πειραιά ἀπό 26 'Ιαν.
ΕΛΠΙΣ Π.	έτ. «Πριντεζίνη»	38 2265	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΜΕΡΑΛΤ	έτ. «Γιουνάιτεντ Μαρίτ.» . .	46 4119	έφθ. Πασαγιές 28 Μαρτ.
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εμμα»	48 3932	όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 16 Μαρτ. δι' Εύρωπην
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Αστρο Βαλέντε»	57 20736	άνεχ. Αμέρειαν 18 Μαρτ. διά Μπόννυ
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Μάρφο»	56 10529	άνεχ. Λός "Αντζελες 18 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτόν)	έτ. «Αστρομερίτο»	54 8146	άνεχ. Ντακάρ 26 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΕΡΑΤΟ	έτ. «Εστρέλλα Βεντούρδζα» . .	65 37338	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΕΡΑΤΟ (θεξ.)	έτ. «Ικάνυελ»	69 13430	εις "Αιόι υπό συμπλήρωσιν
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	έτ. «Μαιυφερ»	52 10081	άνεχ. Μη. "Άυρες 27 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΕΣ (δ.)	Βεντούρης	43 1589	διπλής Κυν) πολιν 25 Μαρτ. διά Πειραιά
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	Ιω. Λατος	66 47115	άνεχ. Φός 7 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΕΡΟ ΓΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μάρρεσολ»	44 2872	έφθ. Λείζεσ 31 Μαρτ.
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Τρανσαμούντο»	52 15925	άνεχ. Καρπάτο 27 Μαρτ. διά Χάργκ "Αιλαντ
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	έτ. «Άργυρος»	42 7073	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 22 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΕΣΤΙΑ	έτ. «Αργοκόλιαν	58 12168	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 11 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	έτ. «Εστία»	52 7717	άνεχ. Κέιπ Τάουν 28 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Θ. Χ. (δ.)	Σ. «Ελευθεριάδης	54 10261	άνεχ. Αμβούργον 5 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΕΥΓΕΝΙΑ	N. I. Βαρδινογιάννης	51 15800	άνεχ. "Άυτεν 22 Μαρτ. διά Σουεζ
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	έτ. «Φράνκον»	67 9854	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Μαρτ. διά Σικάγο
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Αστρο Άκορντε»	61 8999	έφθ. Κολόμπο 29 Μαρτ.
ΕΥΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Πλάς Σάντος»	57 9061	έφθ. Λονδίνον 7 'Απρ.
ΕΥΔΩΡΑ	έτ. «Βίτεζες Μοντιάλες»	43 7234	άνεχ. Λουάντα 28 Μαρτ. διά Στεττίνον
ΕΥΛΑΛΙΑ	έτ. «Εύθυνα»	48 2358	εις Ρόττερνταμ ἀπό 23 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Καφιρεύς»	54 2198	άνεχ. "Αλεξανδρειαν 1 'Απρ.
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σαν Μπαζίλιο»	57 6132	έφθ. Βαλτιμόρων 2 'Απρ.
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σαν Μπαζίλιο»	61 6373	έφθ. Γιοκοχάμαν 1 'Απρ.
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σαν Μπαζίλιο»	61 9659	διπλής Παναμά 16 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σαν Νικόλαος»	56 8985	έφθ. Ρόττερνταμ 29 Μαρτ.
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σαν Μπαζίλιο»	60 6288	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σαν Μπαζίλιο»	60 6288	διπλής Παναμά 4 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σαν Μπαζίλιο»	57 8631	άνεχ. Τζακάρτα 18 Μαρτ. διά Βρέμην
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Σαν Μπαζίλιο»	56 9095	άνεχ. Γκλάντστονου 28 Μαρτ. διά Μικε
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Φελίτσια»	65 9844	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 Φεβρ. διά Κίναν
ΕΥΧΑΡΙΣ	Γ. Τζωρτζης & Κ. Συκιάς	10 1165	άργει Πειραιά ἀπό 15 'Ιουν.
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Μαρανσώνη»	43 7249	άνεχ. Τρινκούαλι 30 Μαρτ. διά Κανκεσαντουρά
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ.	έτ. «Ωκλαντη»	61 10965	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 Μαρτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΖΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)	Ζαχάρης Βασιλης	49 1791	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρμπονάστα»	53 15645	έφθ. Ρόττερνταμ 31 Μαρτ.
ΗΛΙΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Μαρβέλλα»	57 10173	άνεχ. Πούλο Μπούκον 30 Μαρτ. δι' Εύρωπην
ΗΛΙΑΣ ΣΥΛΛΑΣ	έτ. «Αδελφόποτη»	52 11901	άνεχ. Χιροχάτα 24 Μαρτ. δι' Αντραλίαν
ΗΡΑ	έτ. «Ελίρε»	57 9060	έφθ. Σαουεμάπτων 6 'Απρ.
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ	έτ. «Μίρα»	55 7757	άνεχ. Ντώρμπαν 23 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΗΡΑΚΛΗΣ	έτ. «Σκαραμαγκάς»	47 7356	άνεχ. Κολόμπο 29 Μαρτ.
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	έτ. «Νάταλη»	47 7173	έφθ. Πόρτ Σουετεγκαμ 3 'Απρ.
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Βουλκάν»	66 21347	έφθ. Γκέραλτον 1 'Απρ.
ΑΡΑΕΙΑ	έτ. «Ναυαρίνον»	61 14518	έφθ. Αμοτερνταμ 19 Μαρτ.
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	έτ. «Μπλού Χάντρα»	44 1662	εις Πειραιά ἀπό 17 Φεβρ.
ΘΕΛΗΣΙΣ	έλληνικά συμφέροντα	57 12629	άνεχ. Ντακάρ 22 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ισόπτης»	59 12149	διπλής Παναμά 21 Μαρτ. διά Σπροπορτ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Λ.	έτ. «Ιόνιον»	44 7258	έφθ. Μπάραν 19 Μαρτ.
ΘΕΟΔΟΓΟΣ	έτ. «Θεμιστοκλής»	57 1325	έφθ. Λιοσαδώνα 30 Μαρτ.
ΘΕΟΦΑΝΟΥ ΛΙΒΑΝΟΥ	Άφοι Λάλη	50 1507	άνεχ. Ντακάρ 20 Μαρτ. διά Δουθλίνον
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκόρονα»	61 16561	άνεχ. Σίδηνε 7 Μαρτ. διά Κίναν
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	έτ. «Θεοφανώ»	63 15982	άνεχ. Πόρτ Αλμέρον 21 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΑΣΩΝ	έτ. «Ποσειδώνια»	58 15895	διπλής Γιβραλτάρ 7 'Απρ. διά Γένοβαν
ΙΖΟΜΠΕΑ	Έλλην. Δεξαμενοπλοία	50 8255	έφθ. Πειραιά 4 'Απρ.
ΙΘΑΚΗ	έτ. «Πάνος»	38 3581	διπλής Κυν) πολιν 30 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Βιαγκράντε»	35 2680	άνεχ. Θεούτα 22 Μαρτ. διά Βραίλαν
ΙΚΤΙΝΟΣ	Α. Γεωργιου-Δ. Σαραφεΐδης	46 1988	άνεχ. Σιδήνα 26 Μαρτ. διά Βραίλαν
ΙΑΙΟΝ	έτ. «Βαριλόπατος»	65 40043	άνεχ. Θέουτα 22 Μαρτ. διά Βάρρι
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	έτ. «Βάρον»	51 2071	άνεχ. Σιδήνα 3 'Απρ. διά Σάροχ
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ Ι. (δ.)	έτ. «Πλέισον»	68 9000	εις Πειραιά ἀπό 19 Δεκ. (έπισκευαι)
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΗ	έτ. «Ούλινος»	68 11670	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 3 'Απρ. δι' Ελ Σαλβαδόρ
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Ουλίνος»	69 11300	άνεχ. Μαυρίκιον 22 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΙΟΥΛΙΑ	έτ. «Λινέας Ιντερρεσένικας	48 3514	άνεχ. Χιροχάτα 24 Μαρτ. δι' Ιαπωνιαν
ΙΡΕΝΑ	Σαρλάς	52 8633	εις Σάντερλαντ ὑπό συμπλήρωσιν
ΙΤΑΛΙΑ	Έλλην. Δεξαμενοπλοία	53 9056	εις Πειραιά ἀπό 28 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Πάνος»	48 2079	άνεχ. Τζακάρτα 20 Φεβρ. διά Σουραμπάγια
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Βιαγκράντε»	29 1991	άνεχ. Θεούτα 23 Μαρτ. διά Μερούνα
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	Α. Γεωργιου-Δ. Σαραφεΐδης	43 7232	άνεχ. Αιγαίνταν 25 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Ολίοπο»	46 6749	διπλής Γιβραλτάρ 3 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	50 5305	διπλής Παναμά 4 'Απρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	έτ. «Προζαντόρ»	48 2340	έφθ. Μάντοσετερ 15 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	έτ. Ν.Ε.Κ.	45 9918	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Βαριλόπατος»	56 12230	άνεχ. Λειζες 21 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ (δ.)	έτ. «Αστρο Ναδεγκάντε»	51 10160	έφθ. Χάμπτον ρόδις 26 Μαρτ.
ΚΑΒΟ ΓΡΟΣΟΣ	έτ. «Αστρο Τρινέτε»	49 7612	άνεχ. Κολόμπο 16 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΗ	έτ. «Μαρντεύδοτο»	60 10890	εις Μορμουγκάν ύπο 25 Φεβρ.
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	έτ. «Μαρεπόκα»	49 10007	έφθ. Αδελαιδά 25 Μαρτ.
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	έτ. «Μαρντεύδοτο»	46 8420	άνεχ. Βάρρι 1 'Απρ. διά Πουάντ Νουάρ
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	έτ. «Μαρπάρεντη»	48 7548	διπλής Γιβραλτάρ 1 'Απρ.
ΚΑΑΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάσον Τάνκερ»	60 14076	διπλής Κυν) πολιν 3 'Απρ. διά Κωνσταντζαν
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Ελληνικό συμφέροντα	14 1148	έφθ. Ρόττερνταμ 3 'Απρ.
ΚΑΛΛΙΑΝΑΣ	έτ. «Στέλλα Πολάρι»	38 2368	άνεχ. Μη. "Άυρες 29 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΚΑΛΛΙΔΩΡΑ	έτ. «Καλλιδώρα»	42 2697	άνεχ. Τζάκαονθι 2 'Απρ. διά Ταμπίκο
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	έτ. «Ιντάτριας»	55 11798	έφθ. Κολόμπο 9 Μαρτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	έτ. «Αστρο Ναδέρα»	55 6133	άνεχ. Λάς Πάλμας 4 'Απρ. δι' Αλγερίαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	N. Μιχαλος & Υιοι	44 7249	άνεχ. Λειζες 21 Μαρτ. διά Κριστούπαλ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αίλα Γκράντε»	65 15932	διπλής Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΑΛΛΙΠΑΤΕΙΡΑ	έτ. «Χοριπάτ»	37 2348	άνεχ. Μελδούρην 31 Μαρτ.
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	51 7154	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΥΨΟ	έτ. «Κάλυμνος»	50 1518	έφθ. Ντουάλα 28 Μαρτ.
ΚΑΜΙΝΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Σπάρτο»	45 5130	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 22 Μαρτ. διά Μη. "Άυρες
ΚΑΠΑ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Κάπ Φαιστός»	62 1551	άνεχ. Λιοσαδώνη 27 Μαρτ. διά Κριστούπαλ
ΚΑΠΑ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ	«Αθανασιάδης Ήρωνγρόπουλος	48 1953	έφθ. Αμπού Νταμπι 5 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Τ.	Άφοι Τουσιριάνκη	36 4031	έφθ. Μελδούρην 31 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Γιουνάιτεντ Μπαλκ.» . . .	67 16098	άνεχ. Ντακάρ 31 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Αλαφούζος»	68 9070	άνεχ. Λορέντο Μαρκές 31 Μαρτ. διά Χιροχάτα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	«Γκλόμπαλ Μπάλκ Κάρ.» . . .	68 24801	έφθ. Σαλδάρρο 5 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Αστροκλάρο»	53 5185	άνεχ. Λορέντο Μαρκές 7 Μαρτ. διά Ταραγκόνα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Πράμος»	51 3870	έφθ. Τζακάρτα 22 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπι Τάσσοτεριγκ»	55 8902	άνεχ. Λορέντο Μαρκές 7 Μαρτ. διά Τομπάτα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝΟΥ	έτ. «Κερκέτις»	50 4876	διπλής Παναμά 24 Μαρτ. διά Μόζι.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Οσεάνικ Μπάλκ»	68 24668	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 2 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	έτ. «Ολύμπος»	68 15355	εις Σάντερλαντ ὑπό συμπλήρωσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Κόλιμεναρ»	67 24734	άνεχ. Γένοβαν 28 Μαρτ. διά Ράς Λανούφ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Πελνησιον»	62 18410	άνεχ. Οζάκαν 25 Μαρτ. διά Λός Αντζελες
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	69 9070	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΟΣ (δ.)	έτ. «Αστροπροτέκτωρων»	58 16357	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	έτ. «Γιουνάιτ. Τσάρτεριγκ»	66 16164	

ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	Πολαιοκοσσός	46	4576	έφθ. Ντώρμπαν 28 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	Έλληνικά συμφέροντα	49	1528	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΤΑΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Μαρεπίκο»	50	7622	διπλής Μπρούνωμποւτελ 13 Μαρτ. διὰ Ροστόκ
ΚΑΠΤΑΜΙΑΛΗΣ	έτ. «Νίκηφόρος»	43	7176	άνεχ. Καρβάρ 29 Μαρτ. διὰ Γερμανίαν
ΚΑΠΤΑΣΠΥΡΟΣ	έτ. «Μαρμπράδα»	49	7591	άνεχ. Κέιν Τάουν 23 Μαρτ. διὰ Ρίβερ Πλέιτ
ΚΑΠΤΑΣΤΑΜΑΤΗΣ	έτ. «Εφ' Μάρινερς»	60	9916	διπλής Ούσαντ 12 Μαρτ. δι' 'Αμπού Νταμπί
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Σάντα Σεσίλια»	60	8717	εις Μπατόν Ρούζ από 11 Δεκ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ (δ.)	έτ. «Γεροντίνο»	51	8864	άνεχ. Αύγουστον 24 Μαρτ. διὰ Δουνκέρκην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Μαρερο»	60	8493	άνεχ. Ανκόνα 13 Μαρτ. διὰ Δυρράχιον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΑ ΓΚΑΛ	έτ. «Ιντερ. ΣΠ Τρέιντερα»	62	9229	άνεχ. Σαούμπο 25 Μαρτ. διὰ Σαγκάνη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΞΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Σάλιξ»	53	11164	έφθ. Μένα Αχμαντί 4 Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΠΗΣ	έτ. «Πιούτι»	44	5184	εις 'Αμπού Νταμπί από 8 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	47	9956	διπλής Παναμά 1 Απρ.
ΚΑΡΟΛΟΣ	Μ. & Θ. Κιοσέογλου	54	2408	έφθ. Μπιλιμπάο 5 Απρ.
ΚΑΡΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	47	8288	άνεχ. Κέιν Τάουν 27 Μαρτ. διὰ Λενδίνον
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	έτ. «Λία»	34	2037	εις 'Αμπιτζάν από 23 Αύγ.
ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Ακτίς»	68	25168	διπλής Παναμά 1 Απρ.
ΚΑΣΟΣ	Άφοι Βασιλιά	22	1584	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Παλιμύρα»	43	7312	εις Κοσείρ 21 Μαρτ.
ΚΑΣΙΑΝΝΑ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Αγιαμόντε»	51	9936	άνεχ. Νέαν Υόρκην 1 Απρ. διὰ Πόρτ οφ Σπαίν
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	έτ. «Βασιλικά»	53	1901	έφθ. Νέαν Υόρκην 31 Μαρτ.
ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ	έτ. «Καστρέντζα»	49	2351	άνεχ. Σάροχ 8 Μαρτ. διὰ Μερσίνα
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνονουσ»	60	10494	έφθ. Κόμπο 26 Μαρτ.
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κρέβων»	51	2373	άνεχ. Αρίκα 1 Απρ. δι' 'Ιοραήλ
ΚΑΤΕ Ν. Λ.	έτ. «Άρδοζα»	65	18723	έφθ. Ρότερνταμ 3 Απρ.
ΚΑΤΙΓΚΟ Β. (δ.)	Άφοι Κολοκοτρώνη	50	11136	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 18 Μαρτ. διὰ Περοικόν Κόλπον
ΚΑΤΙΓΚΟ Χ. (δ.)	έτ. «Ενοσίν»	54	11401	άνεχ. Ήστχαμ 3 Απρ. δι' 'Ινδεργκόρντον
ΚΕΙΠ ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ. «Ηοτ Μεντίτ. Τρανσ.»	55	1518	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΙΠ ΝΕΡΙΤΑ	έτ. «Σαρόντιο»	57	9075	διπλής Παναμά 5 Απρ. δι' 'Ιονανίαν
ΚΕΙΠ ΝΤΑΛΕΜΟΣ	έτ. «Αστορεντούνο»	50	12240	έφθ. Αντζελες 3 Απρ.
ΚΕΙΠ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	έτ. «Ηοτ Μεντίτ. Τρανσ.»	57	1509	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κο - Βεντούρα»	62	10494	έφθ. Κίνουρα 28 Μαρτ.
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Πλουκέρο»	44	5069	έφθ. Βρέμπν 2 Απρ.
ΚΕΡΚΗΣ	έτ. «Πόκο»	47	2126	άνεχ. Θέστα 26 Μαρτ. διὰ Βομβάνη
ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζαδέ»	48	4030	άνεχ. Πειραιά 1 Απρ. δι' Αύγουστον
ΚΕΧΑΡΙΤΩΜΕΝΗ	έτ. «Ρεντόντο»	62	10860	ύπο παραλαβήν
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	Μ. Νουκός	56	8362	άνεχ. Κολόμπο 19 Μαρτ. διὰ Χιούστον
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Περοένη»	57	9153	έφθ. Μαρακάμπο 25 Μαρτ.
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Σπάρτη»	63	15740	άνεχ. Σακάι 23 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	έτ. «Ελλην. Άστιρ»	58	11156	άνεχ. Ντώρμπαν 29 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Πύλος»	63	15378	έφθ. Φριμπάτη 1 Απρ.
ΚΙΜΩΛΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	39	4868	άνεχ. Μη. Αύρες 2 Απρ. διὰ Ρίο Γκαλέγκος
ΚΙΜΩΝ (δ.)	έτ. «Πρόπτη»	61	16025	άνεχ. Χάργκ Αίλαντ 25 Μαρτ. δι' 'Αγγλιαν
ΚΙΝΙ (δ.)	έτ. «Κίνη»	61	25409	άνεχ. Μίλφορντ Χάρεν 9 Μαρτ. διὰ Μένα 'Αχμαντί
ΚΙΡΙΝ	έτ. «Κολμάρ»	56	9403	άνεχ. Λόδη Αντζελες 13 Μαρτ. διὰ Μπαλμπά
ΚΙΡΜΑΝ	έτ. «Οσεανικό ντε Τρανσ.»	44	7060	άνεχ. Ταϊταγκόκυρ ρόδος 3 Απρ. διὰ Τσάλνα
ΚΛΑΥΔΙΑ	έτ. «Κλαδία»	66	9844	διπλής Κωνιώνη) πολιν 21 Μαρτ.
ΚΛΕΑΚΗ	έτ. «Ενθυμίνον»	55	8562	άνεχ. Αγ. Φραγκίκον 24 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΝΟΣΣΟΣ	έτ. «Εύθυμιάδης»	49	2146	άνεχ. Πειραιά 4 Απρ. διὰ Ριγέκαν
ΚΟΜΟΙΝΤΕΝΣ (δ.)	έτ. «Κόδιντντενς»	50	9959	άνεχ. Βενετίαν 30 Μαρτ. διὰ Σέτε
ΚΟΝΚΕΡΟΥ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρθενούστο»	56	20825	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 24 Μαρτ. διὰ Μένα 'Αχμαντί
ΚΟΝΚΟΡΤ	έτ. «Σπέζε»	48	2159	ύπο παραλαβήν
ΚΟΡΟΙΑΝ	έτ. «Κόρθιαν»	58	9450	διπλής Παναμά 20 Μαρτ. διὰ Μπλάφ
ΚΟΡΙΝΟΙΚ	έτ. «Πιόρτλαντη»	59	10914	διπλής Γιβραλτάρ 4 Απρ. διὰ Τσιταγκόκ
ΚΟΡΟΝΙΣ	έτ. «Διαμάντη»	46	2361	έφθ. Είλατ 4 Απρ.
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10315	διπλής Κωνιώνη) πολιν 3 Απρ. διὰ Κωνοτάντζαν
ΚΟΣΜΑΣ ΙΙ	Βαρθερόπουλος - Βαριάς	47	1106	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΡΗΤΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	έτ. «Καντία»	21	1187	άνεχ. Σπαλάτον 3 Απρ. δι' 'Αμμόχωστον
ΚΡΗΤΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	έτ. «Βαρικός»	66	41320	ύπο παραλαβήν
ΚΡΟΝΙΟΣ	έτ. «Κρόνιος»	51	2372	διπλής Ντίτον 26 Μαρτ. διὰ Μπλάφ
ΚΡΟΝΟΣ	έτ. «Ελ Σάκο»	48	8610	διπλής Ηίτον 23 Μαρτ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Μίραμάρη»	59	9360	άνεχ. Κολόμπο 3 Μαρτ. διὰ Λατάκια
ΚΥΘΗΡΑ	έτ. «Ζαδέ»	52	5156	έφθ. Λίδερπουλ 30 Μαρτ.
ΚΥΘΟΝΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	46	3648	άνεχ. Μη. Αύρες 27 Μαρτ. διὰ Πειραιά
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ. «Ζαφίρ»	39	3287	άνεχ. Βιτόρια 21 Μαρτ. διὰ Κωνοτάντζαν
ΚΥΜΑ	Ρούσσος & Σιά	38	2838	διπλής Κωνιώνη) πολιν 3 Απρ.
ΚΥΠΡΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	διπλής Νίτον 26 Μαρτ. διὰ Κωνιώνη
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Κυρά»	49	2032	άνεχ. Κολόμπο 3 Μαρτ. διὰ Λατάκια
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Άρα»	56	9086	έφθ. Δάντοις 23 Μαρτ.
ΚΥΡΑ ΜΑΡΘΑ	έτ. «Λιμπανό»	43	7291	άνεχ. Μασσαλίαν 2 Απρ. διὰ Σαγκάνη
ΚΥΡΙΑΚΗ	έτ. «Αλχάιμο»	45	3312	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 23 Φεβρ. διὰ Κίναν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	έτ. «Καπετάν Λιαμαντής»	66	20516	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 1 Μαρτ. διὰ Χοίκουσ
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Π. Κ.	Ίω. Κατσουλάκος	38	4840	άνεχ. Μη. Αύρες 28 Μαρτ.
ΚΩΝΕΑΤΑΝΙΟΣ	έτ. «Αλίονος»	23	1200	άνεχ. Πειραιά 7 Φεβρ. δι' Οδοσσόν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Κορντάλ»	68	9084	έφθ. Κέιν Τάουν 2 Απρ.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ Μ.	έτ. «Σσο. Άρμαντόρα»	56	8789	άνεχ. Αδελαιδά 1 Απρ. διὰ Μπριούμπαν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Λ. Κ. Μιχαλος	54	8063	άνεχ. Αμβέρσαν 7 Μαρτ. διὰ Κίναν
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	έτ. «Μάρφοι»	67	15355	εις Χιούστον από 13 Φεβρ.
ΚΩΣΤΑΦΑΛΩΡΑ	έτ. «Λεντούμα»	53	5921	άνεχ. Χαμπτον ρόδος 3 Απρ. διὰ Κολούμπια
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Λός Χέρμανος»	56	8474	έφθ. Τόκιο 20 Μαρτ.
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	έτ. «Λίτζιαν»	65	14088	διπλής Παναμά 10 Φεβρ. δι' 'Αγγλιαν
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	έτ. «Οσεάνικ»	56	8108	έφθ. Μπιλιμπάο 8 Μαρτ.
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΩ	Ίω. Κολοκοτρώνης κ.λ.π.	51	3435	έφθ. Τούμπα 24 Μαρτ.
ΛΑΙΔΗΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ	έτ. «Λόμπος»	43	3886	άνεχ. Καράτοι 3 Μαρτ. διὰ Κωνοτάντζαν
ΛΑΙΔΗΝ ΟΦ ΜΑΡΑΘΩΝ	έτ. «Κουμτεκάλ»	49	2273	άνεχ. Πειραιά 27 Φεβρ. διὰ Γουαμπόδα
ΛΑΙΔΗΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	έτ. «Χρισούμη»	50	2494	άνεχ. Μασσαλίαν 2 Απρ. διὰ Βαλένθια
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)	έλληνικά συμφέροντα	54	3315	ύπο παραλαβήν
ΛΑΜΠΡΟΣ Μ. ΦΑΤΣΗΣ	έτ. «Αττικά»	60	14431	διπλής Μπρούνωμποւτελ 17 Μαρτ. διὰ Ροστόκ
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Άλαρα»	61	9486	έφθ. Δάντοις 30 Μαρτ.
	έτ. «Ντιαμάντε»	62	10515	έφθ. Ανκόνα 22 Μαρτ.

Your Agents AT JEDDAH Port
P.O.Box 205
Cables "ATASA"
Tel. 5216

ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES

SHIPPING AGENTS AND STEVEDORES

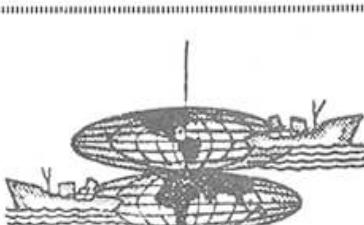
Directors: ANDREAS ELLINAS

MICHAEL ELLINAS

For Best Service, Quick

Despatch, Competitive Rates

Head Office : Gaabil Street,
Sharbatly Bldg.,
Jeddah, S. Arabia
Sub-Agencies : Yenbo - Gizan - Dammam



ΛΕΩΝΑΡΔΟΣ	έτ. «Θεοδώρα»	46	3495	άργει Κυνόσσουραν ἀπό 14 Σεπτ.
ΛΕΥΚΑΔΙΟΣ	έτ. «Άστρο Ντινάμικοι	49	7557	ἀνεχ. Λάς Πάλμας 3 Απρ. διά Κολόμπο
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ	έτ. «Σκάραστελ»	36	4997	ἀνεχ. Βενετίαν 1 Απρ. διά Μεροΐνα
ΛΕΩΝΗΣ	'Αχ. Χαλκούσης	50	6724	διπλήθε Μπρούνωμπουτελ 12 Μαρτ. διά Βίσμαρ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Φαιρόπας»	65	15738	ἀνεχ. Γιοκαίσι 18 Μαρτ.
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Μαντάτο»	59	12843	ἀνεχ. Λάς Πάλμας 25 Μαρτ. διά Πόρτ Φόρτιν
ΛΙΒΟΡΝΟ	έτ. «Τρανόπασιφικ»	52	4995	διπλήθε Γιόραλτάρ 7 Απρ. διά Τρίπολιν (Λιβύνς)
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	έτ. «Μαρκούνα»	51	4142	ἀνεχ. Τζιμουστή 17 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΛΙΝΑΔΟΣ	έτ. «Τόρρες»	62	10833	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Απρ. διά Κίναν
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρθίντο»	60	14302	ἀνεχ. Φραντάντλ 1 Απρ. διά Κίναν
ΛΙΣΣΑΒΑΩ	έτ. «Κάλαν»	51	2428	έφθ. Δουβλίνον 3 Απρ.
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	ἀνεχ. Βρέμην 3 Απρ.
ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥΓΑ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	έτ. «Σταύρωμα»	51	11317	ἀνεχ. Μιλάζο 30 Μαρτ. δι' 'Αμδέροσαν
ΛΟΡΕΝΤΖΟ (δ.)	'Αχ. Χαλκούσης	54	10024	ἀνεχ. Πούλο Μπούκομ 25 Μαρτ. διά Σουέζ
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	έτ. «Ιόνιαν Ναθιγκ.»	64	9615	ἀνεχ. 'Αμδέροσαν 8 Φεβρ. διά Χιούστον
ΛΟΥΚΙΑ Ν.	έτ. «Μουζάκης»	46	4249	ἀνεχ. Ντάρμπλαν 24 Μαρτ. διά Βάρναν
Μ. Γ. ΤΕΑΓΚΑΡΗΣ	έτ. «Άκτις»	68	26000	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Μαρτ. διά δυτ. ακτήν ΗΠΑ
ΜΑΓΚΑΝΑ	έτ. «Ιατροῦ»	48	1600	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Σολόδιλ»	58	18587	ἀνεχ. Σαν Κρου 22 Μαρτ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Μαιανδρος»	63	15983	έφθ. Παραμάριμο 30 Μαρτ.
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Μίνιμπαρ»	68	22391	ἀνεχ. Τοιμπά 28 Μαρτ. διά Μπαλμπό
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	«Ελλενικ Μπάλκ Τράνσον.»	67	38286	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΚΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Μάκο Τρέιντερ»	47	2271	διπλήθε Παναμά 16 Μαρτ. διά Κουτούκο
ΜΑΝΑ (δ.)	'Αχ. Χαλκούσης	55	11430	ἀνεχ. Μένα 'Αχμαντί 18 Μαρτ. διά Βαγκαρέι
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι»	45	7021	έφθ. Ιντσόν 26 Μαρτ.
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μετοργάδες»	55	8526	έφθ. Μπρέμερχαφεν 4 Απρ.
ΜΑΝΘΟΣ	Μαρκαντωνάκης	37	1322	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΙΝΑ	έτ. «Ντορικάτ»	37	1344	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)	έτ. «Βαρνίμα»	51	11022	ἀνεχ. Νιούκαστολ (Άνστρ.) 14 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Βικ.)
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	έτ. «Ελλην. Δεξαμενονόδοια	45	3766	ἀνεχ. Μακασάρ 9 Μαρτ. δι' 'Αμπον
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Μαντώ»	30	1041	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΟΥΝΤ ΣΙΝΑΙ	έτ. «Σαρίτα»	44	2902	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	'Ιω. Λάτοπς	51	16440	ἀνεχ. Μένα 'Αχμαντί 20 Μαρτ. δι' 'Ιταλίαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ	έτ. «Πινθαγόρας»	66	18569	διπλήθε Παναμά 16 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκορίεντε»	53	11376	εἰς Χονολουλού ἀπό 2 Ιαν.
ΜΑΡΓΚΕΤΙΝΑ	έτ. «Μαργκετίνα»	49	4316	ἀνεχ. Λισσαδώνα 31 Μαρτ. διά Λάγκος
ΜΑΡΗ ΧΑΝΑΡΗ	έτ. «Τζενεράλ Κάρριερ»	66	18569	έφθ. Κόμπρη 29 Μαρτ.
ΜΑΡΘΑ (δ.)	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	49	10123	έφθ. 'Αμδύργον 25 Μαρτ.
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Ιντ. Ντινθέλοπμεντ»	44	4958	ἀνεχ. Σπάττλ 21 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μπέκος»	50	2853	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	έφθ. Κέ.π Τάουν 29 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΙΙΙ	Μπρόπολους & Σία	32	1597	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΛΗ	Δημ. Γιολδάσης	53	825	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Ε. (δεξ.)	έτ. «Μάρεμπαρ»	56	8799	ἀνεχ. Ενοενάντα 18 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΜΑΡΙΑ ΘΑΝ	έτ. «ΕΛ - ΠΑΙ»	52	10607	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 14 Μαρτ. διά Μπ. "Αύρες
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Μέα Τιμάρ»	52	1780	θέσια 2 Απρ. διά Βενετίαν
ΜΑΡΙΑ Μ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	ἀνεχ. Τόκιο 31 Μαρτ. διά Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΜΑΡΙΑ Ν.	Α. Μπινιάρπος Κ.Λ.Π.	48	2661	εἰς Κάρδιφ ἀπό 25 Νοεμ.
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ (δ.)	έτ. «Πλατανώνι»	41	5294	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 18 Μαρτ. διά Ταμπικο
ΜΑΡΙΑ Τ.	έτ. «Σαλίδι»	36	1597	ἀνεχ. Πουέρτο Μιράντα 21 Μαρτ. διά Μπρούνωμπουτελ
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	έτ. «Ελετοσούν»	43	7219	εἰς Ισκεντερούπον 25 Μαρτ. δι' 'Αντάλια
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Μαρκαρίνο»	57	10314	έφθ. Ρουέν 24 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑΜ (δ.)	έτ. «Πλανθιστα»	55	12951	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 10 Ιαν. (ἐπισκευαι)
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	'Ιω. Λάτοπς	50	16394	ἀνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 24 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ V	έτ. «Ουάιτ Στάρ»	40	9255	έφθ. Σουέζ 20 Μαρτ.
ΜΑΡΙΓΩ	Α. & Μ. Μπουσούδες	47	1595	διπλήθε Κωνάντολην 26 Μαρτ. διά Κόντινεντ
ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ	«Ιμέλος Μαρ. Έντερη.»	68	10016	ἀνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 19 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΓΩ Ρ	έτ. «Γκρόλφο Άζούλ»	68	11150	έφθ. Κουεύτ 1 Απρ.
ΜΑΡΙΓΩ Θ.	έτ. «Ροδόσιο»	53	5842	ἀνεχ. Σίδνευ 26 Μαρτ. διά Κεϋλάνην
ΜΑΡΙΕΑ	έτ. «Αιλάντερς»	55	5118	εἰς Πόρταντος 15 Μαρτ. δι' "Ωκλαντ"
ΜΑΡΙΕΑ	έτ. «Μαρόεντα»	56	8959	εἰς Κέ.π Τάουν ἀπό 27 Νοεμ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έπλινικά συμφέροντα	24	2359	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΚΑ	Μ. Μαρκαντωνάκης & Υιοι.	62	1190	ὑπό παραλόνη
ΜΑΡΙΕΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «ΝΕΚ»	53	15789	ἀνεχ. Περιάδη 30 Μαρτ. διά Ράς Λανούφ
ΜΑΡΚ	Μ. & Θ. Κιοσέγολου	51	2464	ὑπό παραλόνη
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	έτ. «Βρουλίδια»	62	10485	ἀνεχ. Λάς Πάλμας 18 Μαρτ. διά Βομβάνην
ΜΑΡΑΙ (δ.)	έτ. «Μαρλί»	59	20827	διπλήθε Ούσαντ 29 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΑΡΜΙΝΑ	N. Γκουμάρης	44	2817	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΟΥΑΙΟ	έτ. «Μαρκρεσίεντε»	60	20206	ἀνεχ. Βομβάνη 30 Μαρτ.
ΜΑΡΟΥΑΙΟ Β.	έτ. «Βουλκάν»	50	1694	ἀνεχ. Πούλο Μπούκομ 15 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	9125	έφθ. Σιδνεύ 26 Μαρτ. διά Κεϋλάνην
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	'Ιω. Λάτοπς	52	11197	εἰς Σουέζ ἀπό 12 Απρ.
ΜΑΡΥΣΤΙΠ	έτ. «Αλμπατρος»	54	3315	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 3 Απρ. διά Μπάχια Μπλάνκα
ΜΑΡΩΝΙΑ	έτ. «Πλείετ Σίπικυκ»	49	5038	εἰς μεταφοράς Κίνας
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9168	ἀνεχ. Εμρέν 21 Μαρτ. διά Κόλπον (ΗΠΑ)
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Μαϊστρος»	68	22400	έφθ. Βενετίαν 29 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνδια»	57	8906	ἀνεχ. Νουάρτ 5 Απρ. διά Βεγγάζην
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	έτ. «Μιραλάγκο»	55	7471	διπλήθε Μπρούνωμπουτελ 30 Μαρτ. διά Λομπίτο
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Αύτολυκος»	57	8823	ἀνεχ. 'Αμδέροσαν 23 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα»	65	35659	ἀνεχ. Βομβάνη 2 Απρ. διά Ντώμπιταν
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπαν»	57	9168	ἀνεχ. Τζιμπούτη 27 Μαρτ. διά Χιούστον
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ΙΙ	'Ελλενικ Μαριτ. Τράσον.	65	14264	ἀνεχ. Τζιμπούτη 16 Μαρτ. διά Ντόχα
ΜΕΛΕΤΙΟΣ	έτ. «Μαροεγκούρο»	44	7277	ἀνεχ. Τζεντά 25 Μαρτ. διά Σουέζ
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. «Μελάταφα»	38	5226	ἀνεχ. Ναγκόγια 20 Μαρτ. διά Σίδνεϋ
ΜΕΛΙΤΟΝ	έτ. «Φρίντονοι 'Ιντερκοντ.»	68	10100	ἀνεχ. Ντάρμπλαν 3 Απρ. διά Φλωρίνηκ
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	έτ. «Άστο Ήραϊς»	58	20894	ἀνεχ. Ντάρμπλαν 31 Μαρτ. διά Τοιταγκόνη
ΜΕΡΑΙΝ	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	ἀνεχ. Πειραιά 2 Απρ. διά Βηρυττόν
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαραρπρέσιοι»	46	3949	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 Απρ. διά Βοστώνην
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αιτζιαν Φράιτ»	60	14431	ἀνεχ. Τζεντά 2 Απρ. διά Κόλπον (ΗΠΑ)
ΜΗΛΕΑ	έτ. «Τραμουντάνα»	46	5836	έφθ. Βενετίαν 29 Μαρτ.
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Ακίνις»	49	9004	ἀνεχ. Λαϊσενδρείαν 2 Απρ.
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Κόστα ντε Μάρφιλ»	63	10514	διπλήθε Κωνστάντζεν 1 Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μανφίμπα»	49	8409	ἀνεχ. Σιγκαπούρην 20 Μαρτ. διά Μπαγκόκη
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	έπλινικά συμφέροντα	60	18889	ἀνεχ. Τοάναραλ 30 Μαρτ. διά Χουάσκο
ΜΙΑΤΩΝ ΙΑΤΡΙΔΗΣ	'Αχ. Χαλκούσης	52	10009	έφθ. Νέαν 'Υδρκην 18 Μαρτ.
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Μαργυκούρηντια»	68	9069	ἀνεχ. Βρυττόν 5 Απρ.
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτοράνδες»	57	9200	ἀνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 2 Απρ.
ΜΙΝΑ	έτ. «Επανοποιικ ΝΕΠΕ»	53	1972	διπλήθε Κωνστάντζεν 1 Απρ. διά Κωνστάντζεν
ΜΙΝΑ Δ. ΚΑΜΠΑΝΗ	έπλινικά συμφέροντα	69	16771	ἀνεχ. Βανκούμπερ 1 Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΜΙΝΟΥΤΣΙ	έτ. «Μινούτσι»	48	6122	ἀνεχ. Ντάρμπλαν 17 Μαρτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΜΙΣΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Πεντάν»	39	1552	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΧΑΗΑ Ε	έτ. «Πιννελόπη»	56	8905	ἀνεχ. Κοντί 3 Απρ. διά Βανκούμπερ
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	έτ. «Ταλαθέρα»	56	8046	διπλήθε Παναμά 30 Μαρτ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκρέάντα»	57	12317	έφθ. Ρόττερνταμ 28 Μαρτ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	έτ. «Μινιμίκη»	68	23067	ἀνεχ. Αμδέροσαν 5 Απρ. διά Σαγκάνην
ΜΟΝΙΚΑ Σ	έτ. «Δίδυμοι»	52	1965	έφθ. Κολόμπο 26 Μαρτ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκούρινταντι»	55	10013	έφθ. Σουραμάργια 1 Απρ.
ΜΠΕΛΙΟ Φ	έτ. «Φρανακίλη»	52	8111	ἀνεχ. Πούλο Μπούκομ 15 Φεβρ. δι' 'Ιταλίαν
ΜΠΕΛΛΑ	έτ. «Μπέλλα»	53	2968	ἀνεχ. Νιόχα 27 Μαρτ.
ΜΠΡΟΔΕΡΕΣ	έτ. «Πλαν. - Όσεανη»	36	5275	ἀνεχ. Γένοβαν 3 Απρ. διά Χάιφα
ΜΥΚΗΝΑΙ	έτ. «Στάλκο»	50	2424	διπλήθε Γιόραλτάρ 3 Απρ. διά Μπ. "Αύρες
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	έτ. «Ελλην. Γραψιμ. Ν. Αμερ.	34	2709	άργει Πειραιά ἀπό 19 Φεβρ.
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Παπαδόμπιτρου	49	9025	άργει Πειραιά ἀπό 8 Ιαν.
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Σαλαμίνια»	47	9957	άργει Πειραιά 20 Μαρτ. διά Εύρωπην
ΜΩΤΡΙΚ	έτ. «Βικτωριάνα»	57	9345	ἀνεχ. Ταματαθε 1 Απρ. διά Κολόμπο
		56	7808	ἀνεχ. Ταματαθε 1 Απρ. διά Κολόμπο

Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)		έτ. «Λίμνηρα»	58	13152	έφθ. Πειραιά 6 Μαρτ.
ΝΑΙΓΑΣ Κ.		έτ. «Λούγακατ»	50	5326	άργει 'Ελευσίνα από 30 ΔΕΚ.
ΝΑΙΓΑΣ		έτ. «Γκόδα»	51	2697	άνεχ. Ε'λατά 20 Μαρτ. διά Μελβούρνην
ΝΑΝΟ		έτ. «Μαίανδρος»	50	1391	άνεχ. Σαβάννων 28 Μαρτ. διά Λά Σείμπα
ΝΑΥΑΡΙΝΟ		Κατρίτσος - Δραγώνας	57	2000	ύπο παραλαβήν
ΝΑΥΣΙΠΟΡΟΣ		Βλαχάκος & Σιά	44	1287	έφθ. Πάφαν 5 'Απρ.
ΝΑΥΤΙΑΣ		έτ. «Μαρκρεσίντα»	46	2270	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 'Απρ. διά Βενετίαν
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ		έτ. «Κόδρος»	69	9000	εις Σκαραμαγκά ύπο συμπληρωσιν
ΝΕΑ ΜΟΝΗ		έτ. «Ινομάεν»	47	4981	διπλής Κων) πολιν 20 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΕΙΤΟΥΝ		έτ. «Εσπερία»	54	7968	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 3 'Απρ.
ΝΕΡΙΝΑ		έτ. «Πιουνάιτεντ Σ.Ε.»	63	1197	άνεχ. Σύρον 25 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΝΕΤΤΟΡ		έτ. Ούλτραμαρ 'Αρμαντόρα	51	17225	έφθ. Γένοβαν 23 Μαρτ. (επισκευα)
ΝΕΣΤΟΡ		έτ. «Νέστωρ»	49	2079	διπλής Γιβραλτάρ 6 'Απρ.
ΝΕΩΛΗ		έτ. «Μπλάντα»	53	8150	έφθ. Τζέντα 1 'Απρ.
ΝΕΦΟΣ		έτ. «Πολιχρι»	56	7911	άνεχ. Νέαν 'Υδρκην 4 'Απρ. διά Μπέιρα
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ		έτ. «Σκανδιναύιαν»	38	1770	έφθ. Βενετίαν 4 'Απρ.
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ		έτ. «Μορέας»	48	2000	άνεχ. Γιοκοκάμιαν 29 Μαρτ. διά Σαγκάνην
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ		έτ. «Μορέας»	49	1953	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 16 Μαρτ. διά Κίναν
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ		φ. Γεωργούπολις	49	1851	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 9 Φεβρ. διά Σανκάνη
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ		Α. Αθανασιάδης	54	1964	διπλής Κων) πολιν 3 'Απρ. διά Νοθορωσίκην
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ		Φ. Γεωργόπουλος	47	1953	άνεχ. Χώνη Κόνη 3 'Απρ. διά Ντάρεν
ΝΗΣΟΣ ΨΑΡΑ		έτ. «Βεύμουμ»	47	1700	εις Σερφού 25 Μαρτ.
ΝΙΚΗΤΑΣ		Π. Τσενές κ.λ.π.	47	1526	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ		έτ. «Μαρασιέντα»	53	1503	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Στ. Νταϊφάς κ.λ.π.	44	3911	άνεχ. Κολόμπο 25 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α.		έτ. «Ιονμάρ»	68	9000	διπλής Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά Μπριόμπαιν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Εψιλον»	58	8460	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ		Μαΐρη & Γεώργην. 'Αντωνάτος	20	1283	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 29 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)		έτ. «Βάρνιμπρος»	49	15980	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ Σ.		έτ. «Τρικοντινένταλ»	44	7180	άνεχ. Πουάνη Α' Πλέω 30 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΙΝΗ		έτ. «Οσας Σίπηνγκι	62	28651	άνεχ. Τακοράντι 27 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΝΟΡΔΛΟΡ		έτ. «Εδώικα»	48	2481	έφθ. Μ.ζουσιάνι 16 Μαρτ.
ΝΟΡΑΧΑΙΝΤ		έτ. «Άνκαρα»	48	2475	ύπο παραλαβήν
ΝΟΡΘ ΒΑΪΚΑΥΝΤΕΣ		έτ. «Πλαγκόδαντες»	60	10236	άνεχ. Τεργεύτων 22 Μαρτ. διά Κουθέϊτ
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ		έτ. «Πλασμάντες»	57	10904	άνεχ. Άμπανταν 4 'Απρ.
ΝΟΡΘ ΚΑΥΝΤΕΣ		έτ. «Πανκοκούιστα»	58	10662	άνεχ. Βαρκελώνην 29 Μαρτ. διά Βαλπαραϊζο
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ		έτ. «Πασιφικ Κάρριερς»	66	25820	άνεχ. Σάρος 1 'Απρ. δι' ΗΠΑ
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)		έτ. «Πριάδη»	59	12390	άνεχ. Βομπούνιαν 31 Μαρτ. διά Μπαντάρ Μαχαδάρ
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ		έτ. «Πουεύτο Ριάλ»	59	8646	διπλής Μπρούνωμπουτελ 3 'Απρ. διά Γδύνια
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ		έτ. «Πάντοντ»	58	8639	άνεχ. Μινκαλός 31 Μαρτ. διά Γδύνια
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ		έτ. «Ποίντοπε»	61	15092	άνεχ. Νέαν 'Υδρκην 28 Μαρτ. διά Τάμπα
ΝΟΡΘ ΧΑΪΝΕΣ		έτ. «Ποίντοπε»	62	15110	άνεχ. Νέαν 'Οπλέανην 2 'Απρ. διά Τουρκίαν
ΝΟΤΗΣ		έτ. «Άλκο»	48	2266	έφθ. Βενετίαν 2 'Απρ.
ΝΤΑΡΑΙΝΓΚ		Α. Πανανόκος	47	2093	άνεχ. Γάνδην 21 Μαρτ. διά Μπονιόλι
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΩΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Φορτόνια Α.»	65	34564	ήνυχ. Λάς Πάλμας 9 Μαρτ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Άσεντντόνποος»	62	14150	διπλής Παναμά 3 'Απρ.
ΝΤΙΝΟΣ		έτ. «Γλυφόδασ»	36	2763	ήνυχ. Ντακάρ 30 Μαρτ. διά Λύμπεκ
ΝΤΟΛΗ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Μαριλίνα»	57	9094	άνεχ. Ναγκόγια 29 Μαρτ. διά Τάουναδηλ
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Πλαν. - 'Εουρόπα»	57	7285	ήνυχ. Κατάνια 5 'Απρ. διά Γδύνια
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ		έτ. «Ηορδόπτης»	56	8716	έφθ. Λατάκια 15 Μαρτ.
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ		έτ. «Μαργκουάρντηα»	68	9000	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ. διά Κίναν
ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ		έτ. «Μαρπερέκτα»	59	13365	ήνυχ. Χόγκ Κόνη 31 Μαρτ. διά Τζακάρτα
ΝΥΜΗΝ		έτ. «Νίμφη»	54	8251	ήνυχ. Νέαν 'Άνδρας 30 Μαρτ. διά Λύμπεκ
ΟΔΥΣΣΕΥΣ		έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	άνεχ. Ναγκόγια 29 Μαρτ. διά Τάουναδηλ
ΟΘΩΝ		έτ. «Αιτζιάν»	57	9367	ήνυχ. Κατάνια 5 'Απρ. διά Γδύνια
ΟΛΓΑ		έτ. «Όλγα Σ.»	48	2372	έφθ. Νέαν 'Άνδρας 2 'Απρ.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	διπλής Παναμά 29 Μαρτ. διά Βερμούδας
ΟΛΛΑΝΤ ΝΤΡΗΜ		έτ. «Σάνν 'Ανδρεάς»	47	1831	έφθ. Γκιζόν 31 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερ.)		έτ. «Τρανσασταλάντικα»	53	17269	ήνυχ. Νέαν 'Εύβοια 29 Μαρτ. διά Βεγγάζην
ΟΛΥΜΠΙΚ		έτ. «Εύβοια»	37	2312	ήνυχ. Νέαν 'Ορείσιον 4 'Απρ. διά Βερμούδας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)		έτ. «Γκράφτον»	69	97420	έφθ. Γκιζόν 14 Μαρτ.
ΟΜΑΛΑ		έτ. «Ουάλλα»	50	5593	ήνυχ. Σοκάι ύπο συμπληρωσιν
ΟΝΕΣΤΙ		έτ. «Μεστεόδρομ»	47	1663	ήνυχ. Νέαν 'Άνδρας 2 'Απρ.
ΟΝΗΣΙΔΟΣ		έτ. «Σολαμίας»	39	5235	διπλής Πιβραλτάρ 3 'Απρ. διά Δανιαν
ΟΝΤΡΥ		Κ. Γράτος	45	7258	ήνυχ. Νέαν 'Άνδρας 30 Μαρτ. διά Τάουναδηλ
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ		έτ. «Αστροκρεσίντα»	56	10929	ήνυχ. Νέαν 'Άνδρας 28 Μαρτ. διά Χάλιμας
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ		έτ. «Αστρομπρίλλο»	57	9367	ήνυχ. Νέαν 'Άνδρας 26 'Ιαν.
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΪΝΕΡ		έτ. «Οοιεντ Μάντ 'Ηοτ»	45	7787	έφθ. Μάντιλ 29 Μαρτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Οριεντ Μάντ 'Ηοτ»	64	9483	ήνυχ. Νέαν 'Άνδρας 21 Μαρτ. διά Χάλιμας
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ		έτ. «Αστρονάτο»	49	5684	ήνυχ. Νέαν 'Άνδρας 29 Μαρτ. διά Χάλιμας
ΟΡΦΕΥΣ		έτ. «Οφρεύνι»	56	9942	ήνυχ. Νέαν 'Άνδρας 29 Μαρτ. διά Χάλιμας
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ		έτ. «Πίλησος»	61	16622	ήνυχ. Νέαν 'Άνδρας 29 Μαρτ. διά Χάλιμας
ΟΣΕΑΝΙΚ		έτ. «Οσεάνικ»	61	10996	ήνυχ. Νέαν 'Άνδρας 29 Μαρτ. διά Χάλιμας
ΟΥΛΥΣΣΕΣ Α' ΓΛΑΝΤ		έτ. «Ακολέδωμος»	50	2502	ήνυχ. Νέαν 'Άνδρας 29 Μαρτ. διά Χάλιμας
ΟΥΑΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ		έτ. «Ούλύσσες Σιππίνγκι»	54	2731	ήνυχ. Νέαν 'Άνδρας 28 Μαρτ. διά Μπάχια Μπλάνκα
ΟΥΑΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ		έτ. «Βατίκλεια»	50	3187	ήνυχ. Νέαν 'Άνδρας 28 Μαρτ. διά Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.		έτ. «Βαλντόρο»	63	15370	ήνυχ. Αύγουστου 6 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ		Δ. Δραγώνας & Σιά	49	1238	ήνυχ. Νοντεβίδεο 19 Μαρτ. διά Πειραιά
ΟΦΗΛΙΑ		έτ. «Εύρον»	53	2204	ήνυχ. Χόγκ Κόνη 23 Μαρτ. διά Χαινκάγκ
Π. ΣΥΛΑΣ		έτ. «Ρίμνες»	47	2740	διπλής Κων) πολιν 16 Μαρτ. διά Βεγγάζην
ΠΑΙΑΝ		έτ. «Ρένιεσι»	60	9317	έφθ. Ναγκόνια 1 'Απρ.
ΠΑΙΓ'ΚΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσέδον»	58	23607	ήνυχ. Νέαν 'Άνδρας 3 'Απρ. διά Σιδέο
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)		έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	56	16250	άνεχ. Λάς Πάλμας 28 Μαρτ. διά Σάντο Ντομίγκο
ΠΑΝΑΓΙΑ		έτ. «Αγγελόκης	51	6170	άνεχ. Νέαν 'Άνδρας 28 Μαρτ. διά Σάντο Ντομίγκο
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ		έτ. «Γουιαντόρο»	44	7251	άνεχ. Κοατζάκοάκης 27 Μαρτ. διά Τάμπα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ		έτ. «Ακμε»	57	10508	έφθ. Βιλαγκτών (Β.Κ.) 31 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.		έτ. «Τζένεραλ-Μαρ. Έντερ.»	47	2576	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 'Απρ. δι' "Αρχους
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.		Τουριούνάκης	39	2456	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ		N. Αλαφάσσας	50	1012	έφθ. Κοσίν 29 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΙΙ		Π. Κουλούρης	47	1346	ήνυχ. Χόγκ Κόνη 1 'Απρ. διά Γκιζάν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ		έτ. «Ρίμνες»	50	7468	ήνυχ. Θέσια 28 Φεβρ. διά Γκιζάν
ΠΑΝΑΓΩΡΑ		έτ. «Αριεσύντο»	47	2811	έφθ. Σουέτ 25 Μαρτ.
ΠΑΝΟΣ		έτ. «Ντά Κόστα»	45	4229	άνεχ. Ντακάρ 22 Μαρτ. διά Κίναν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ		έτ. «Πάρε Γιάδες»	54	8033	άνεχ. Λάς Πάλμας 3 'Απρ. διά Κίναν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ		έτ. «Αστροπρόσπερο»	48	5146	άνεχ. Λάς Πάλμας 3 'Απρ. διά Μερσίνα
ΠΑΝΟΡΑΙΑ		έτ. «Πανωράα»	39	4550	ήνυχ. Θέσια 28 Φεβρ. διά Γκιζάν
ΠΑΡΑΔΟΣ		έτ. «Μαριαντόρα»	46	7205	διπλής Μποούνωμπουτελ 2 'Απρ. διά Τσιταγκόκη
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΛΑΙΜΟΥ (δ.)		έτ. «Γεροντίνα»	59	13205	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Απρ. διά Κιουρασσό
ΠΑΡΙΣ		E. Σαρλάς κ.λ.π.	54	2421	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 Μαρτ. διά Μερσίνα
ΠΑΡΝΩΝ		έτ. «Κανέοο»	44	7371	ήνυχ. Μίδδλεσμπρω 3 'Απρ. διά Κίναν
ΠΑΣΙΦΟΙ ΚΛΙΦ		έτ. «Αρμάντα II»	56	6155	ύπο παραλαβήν

COLOCOTRONIS LTD

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

Tanpy Building
17/19 Akti Miaouli.
Piraeus — Greece
Telephone : 471 - 523/527
Telegrams : Sifco - Athens

ΠΑΤΙΩΝΙΚ	έτ. «Μουντιάλ»	56	8984	άνεκ. Λονδίνον 7 Μαρτ. δι' 'Ακαζούτλα
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	διπλήθε Γιβραλτάρ πολιν 31 Μαρτ.
ΠΑΤΡΙΣ (Λάινερ)	Α. Χανδρής	50	16259	άνεκ. Μαυρίκιον 2 'Απρ. διά Φρυμάντλ
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	Ν. Σ. Βαρδινογιάννης	51	15861	άνεκ. Πουάντ από Πιέρ 23 Μαρτ. διά Κόνακρου
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	έτ. «Χρυσοβαλάντου»	55	2387	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Απρ.
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	Χρ. Μ. Σαρλής	47	1800	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΛΙΑΣ	έτ. «Ντετέμπε»	46	8590	διπλήθε Γιβραλτάρ 31 Μαρτ.
ΠΕΝΝΥ	έτ. «Σάνα Παντελεήμων»	41	3496	άνεκ. Ρεοφ 28 Μαρτ. διά Σάντος
ΠΕΝΤΑΣ	έτ. «Πεντάς»	65	21374	άνεκ. Γιοκοχάμαν 1 'Απρ. διά Γιοκαϊσι
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. «Παντελόμπο»	59	23601	είς Ρόττερνταμ από 7 Φεβρ. (επισκευαί)
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	έτ. «Φράνκικον»	48	1594	διπλήθε Μπρούνουπούτελ 25 Μαρτ. διά Δανιάν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (ΗΙΚΤΟΝ)	«Τρίσιν Άμπασαντερ»	55	17999	έφθ. Βίλεμπαταν 26 Μαρτ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	έτ. «Περικλής»	56	20778	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Απρ. διά Ντακάρ
ΠΕΡΣΑ ΛΥΔΙΑ	έτ. «Ελπάνα»	58	2608	άνεκ. Νουμέα 28 Μαρτ. διά Βανκούμερ
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρνάτο»	63	33462	άνεκ. Ράς Σουκερ 16 Μαρτ. διά Βίλελμοχαφεν
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	έφθ. Πειραιά 27 Μαρτ.
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Κάνονος»	56	15852	έφθ. Όζακαν 19 Μαρτ.
ΠΕΡΣΙΑΝ ΚΑΜΒΥΣΗΣ 11	έτ. «Μαραίρτα»	45	7643	εις Ντώριμπαν από 11 Νοεμ.
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κάνονος»	57	11089	άνεκ. Ντακάρ 26 Μαρτ. διά Κίναν
ΠΗΛΕΑΣ	έτ. «Ππλέας»	69	10100	εις Σιγκαπούρην 4 'Απρ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Τορκουάτο»	61	10072	διπλήθε Παναμά 4 'Απρ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Ζαδέ»	41	3307	έφθ. Άμμδόχωστον 7 'Απρ.
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομέριοια» Μαριτάιμ	54	6154	έφθ. Πενάγκ 5 'Απρ.
ΠΙΣΤΙΣ	έτ. «Κύρκα»	43	1794	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΙΛΑΤΩΝ (δεξ.)	έτ. «Μαΐνφερ»	50	10776	άνεκ. Θεσανίκην 6 Μαρτ.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Κάνονος»	58	9603	άνεκ. Ντακάρ 5 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Μαρκομάντο»	63	10736	έφθ. Γιοκοχάμαν 22 Μαρτ.
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Κάνονος»	58	9603	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 4 'Απρ.
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμάς»	54	8825	διπλήθε Παναμά 2 'Απρ. διά Βαλπαραϊζ
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Κάνονος»	61	9955	έφθ. Νιγκάτα 31 Μαρτ.
ΠΟΛΥΑΩΡΑ	έτ. «Μαριάμ»	49	2755	έφθ. Βενετίαν 2 'Απρ.
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	έτ. «Απάδα Στρεβλί»	62	11135	έφθ. Μακάρ 25 Μαρτ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	έτ. «Ατλάντα»	57	9797	άνεκ. Λιβερπούλ 2 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	14425	άνεκ. Βανκούμερ 28 Μαρτ. δι' 'Ειδονυμαούθ
ΠΟΛΥΦΗΜΟΣ	έτ. «Πολυφημούς»	47	8485	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 3 'Απρ.
ΠΟΠΗ	έτ. «Οσεανουαΐνς»	38	2561	έφθ. Σάντος 3 'Απρ.
ΠΟΣΕΙΑΩΝ	Παγκόδων. Ναυτιλ. Έτ.	53	4085	ύπο παραλαβήν
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Μαριντήπαλ»	65	20529	άνεκ. Τομπάτα 1 'Απρ. δι' Αύστραλιαν
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Κωστογιάννην»	30	4184	άνεκ. Κολόμπο 12 Φεβρ.
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Νουέρθ Σεβίλλα»	64	40098	άνεκ. Ρόττερνταμ 14 Μαρτ. διά Σιδώνα
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	Ίω. Λάτοπς	64	37304	έφθ. Πειραιά 11 Μαρτ.
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Νορδέρεν»	54	16210	άνεκ. Βοστώνη 27 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Κάνονος»	58	10996	έφθ. Αστρόρια 27 Μαρτ.
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13606	άνεκ. Μοντεβίδεο 19 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	έτ. «Προμηθέας»	68	35491	άνεκ. Ρόττερνταμ 18 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλέανην
ΠΡΟΟΔΟΣ	έτ. «Μαρπίριο»	51	2063	οπιθεθε Γιβραλτάρ 2 Απρ. διά Καλαί
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	έτ. «Ναθέρερα Μαρίτιμα»	47	2307	έφθ. Σμύρνην 30 Μαρτ.
ΠΡΟΣΩΡ	έτ. «Πρόσω»	68	34640	άνεκ. Νταμπιέρ 4 'Απρ. διά Χιροχάτα
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Μπλάκοπιν»	56	9218	άνεκ. Σίδενευ 20 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΠΡΩΤΟΝ	Γ. Μανόπουλος	48	6771	έφθ. Κολόρηπο 7 Μαρτ.
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	Ραφ. Μελαχροίνος & Υιοι	21	1515	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΩΛ (δ.)	Ίω. Λάτοπς	52	10224	έφθ. Γιοκοχάμαν 25 Μαρτ.
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	έτ. «Λαμία»	37	5910	έφθ. Κόρκ 30 Μαρτ.
ΡΑΛΛΙΑ	έτ. «Μπλού Όριζων»	56	8267	έφθ. 'Αμπού Νταμπι 4 'Απρ.
ΡΑΝΤΙΑΝΤ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	άνεκ. 'Αμπέροαν 4 'Απρ. διά Πειραιά
ΡΕΓΓΙΝΑ	έτ. Κοοπερερίτικ Εντζίνιερς	54	1196	έφθ. Μπορτών 2 'Απρ.
ΡΕΓΓΙΝΑ Δ. (δ.)	έτ. «Ναπιέρ»	54	12858	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 7 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Ανεσίς»	55	7790	άνεκ. Λας Πάλμας 3 'Απρ. διά Σίδενευ
ΡΙΟ ΠΛΑΤΑ	έτ. «Μάρδαν»	55	8117	έφθ. Γκρίνοκ 22 Μαρτ.
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Απρ. διά Λονδίνον
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	έτ. «Τρανονασιφίκ»	45	3855	άνεκ. Μιδδελσεμπρω 4 'Απρ. διά Τρίπολιν
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Μηπηκονφιλό»	47	5487	άνεκ. Λας Πάλμας 26 Μαρτ. διά Κίνον
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλαδές»	60	19300	έφθ. Αλ θρ Γκρινον 13 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμές»	56	21081	έφθ. Τζιμπούτι 5 'Απρ.
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	'Αν. Καραβίας	45	7284	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 16 Φεβρ. διά Θιλιππίνες
ΣΑΙΝΤ ΣΟΦΙΑ	Σ. Ροσδόλμιος. έτ. «Ειρήνη»	56	1749	άνεκ. Ντακάρ 22 Μαρτ. διά Κίναν
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	όδ. Αγγελάκη & Σιά	47	1575	έφθ. Αλεξάνδρειαν 1 'Απρ.
ΣΑΛΑΜΙΣ (δεξ.)	έτ. «Μαϊνφαιρ»	52	10081	άνεκ. Νέαν 'Ορλέανην 19 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Σάμος»	66	17208	άνεκ. Μπρεντερχάρεν 2 'Απρ. διά Λας 'Αντζελες
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Μαριανέλα»	37	2409	εις Πειραιά 9 Μαρτ.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	έτ. «Κατερίνη»	52	1786	διπλήθε Κωνυ) πολιν 3 'Απρ. διά Νοθερωσίκον
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Βαλερόδα»	58	9104	άνεκ. Ντακάρ 24 Μαρτ. διά Κίναν
ΣΑΝΚΤ ΖΑΚΟΜΠ	έτ. «Βλάσκα»	43	1595	έφθ. Αμπιτζ 26 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Σίππην. Ντεβελόπεμπτη»	57	10376	εις Ονάχαμα 14 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Σαντα Αλίσια»	63	13841	άνεκ. Οσεαν 'Αιλαντ 27 Μαρτ. δι' 'Αδελαΐδα
ΣΑΝΤΑ ΑΝΘΟΥΣΑ	Α. Ν. Αθανασιδόπην	49	2681	έφθ. Χάλιμαντ 3 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έλληνικά συμφέροντα	48	5957	έφθ. Λονδίνον 31 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	Α. Ν. Αθανασιδόπην	20	1599	διπλήθε Κωνυ) πολιν 25 Μαρτ. διά Πειραιά
ΣΑΝΤΑ ΚΡΟΥΖ	Γ. Θετούρης κ.λ.π.	36	1684	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝΤΑ ΚΡΩΝΣΤΑΝΕ	έτ. «Σάντα Καικιλίαν»	60	8772	άνεκ. Τεργεστόν 31 Μαρτ. διά Χοραμσάκρ
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	Α. Ν. Αθανασιδόπην	49	1932	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΣ	Α'φοι Σιγάλα	40	5360	διπλήθε Κωνυ) πολιν 11 Μαρτ. διά Βουλγαρίαν
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ	«Γιουν. Μαριτ. Έντερερπάιζ»	46	3921	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 4 'Απρ. διά Πειραϊκόν Κόλπον
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνονος»	55	16241	έφθ. Ντακάρ 27 Μαρτ.
ΣΕΝΕΓΚΑΛ	έτ. «Άλφα II»	47	1835	άνεκ. 'Αμπού Ακαντόν 5 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Ρήσερ & Τζένεραλ»	63	3098	έφθ. Βομβάν 19 Μαρτ.
ΣΗ ΜΠΡΑΓΓΙΤ	έτ. «Μαρέστε»	50	2837	άνεκ. Βερακρούζ 31 Μαρτ. διά Παναμά Σίτυ
ΣΗ ΜΠΡΗΣ	έτ. «Εσονιλίτα»	52	3256	άνεκ. Βαλπαραϊζο 30 Μαρτ. διά Τσάναραλ
ΣΙΘΩΝΙΑ	έτ. «Φρίντον»	68	10016	έφθ. Νιούπορτ 5 'Απρ.
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΡΕΣΤ	έτ. «Σιλάβερ Κρέστ»	51	2691	έφθ. Πειραιά 21 Μαρτ.
ΣΙΛΑΒΕΡ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Μπράιτ Γκρή Σκάου»	45	5313	άνεκ. Ρίο Γκράντες 30 Μαρτ. διά Μπ. "Αύρες
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Άμαντα»	43	7275	έφθ. Μπαγιόν 12 Μαρτ.
ΣΙΜΠΙΑ	έτ. «Σιμπια»	46	2010	εις Σάντορελαν ύπο ουμπλήρωσιν
ΣΙΜΙΣΜΕΤΑΛ	έτ. «Ζάντε»	68	13000	διπλήθε Κωνυ) πολιν 4 'Απρ. διά Τουάφ
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	έτ. «Τρανσόβιλ & Νάδιγκ»	58	18287	άνεκ. Νεκοτσέαν 29 Μαρτ. διά Σάν Βιούντε
ΣΙΣΟΥΛΑ	έτ. «Αριστείδης»	40	4499	άνεκ. 'Αιλιδούργον 5 'Απρ. διά Σουηδίαν
ΣΙΦΩΝΟΣ	έτ. «Ρήσερ & Τζένεραλ»	62	3097	διπλήθε Παναμά 29 Μαρτ. διά Μόμπιλ
ΣΙΚΙΝΟΣ	έτ. «Μαρμάνα»	53	2340	

Εφοδια τροφοδοσιασ των πλοιων

σας έξυπνετε στην Ελλάδα ή

ΑΝΤΩΝΙΑ ΔΗΣ·ΑΤΛΑΣ A.E.

η μεγαλύτερη πιό οργανωμένη έπιχειρησ

Τηλεφωνήσατε

410.435
410.628

TELEX 21-465 ATMA GR.

ΣΚΟΠΙΕΛΟΣ	έτ. «Κόραλ»	48	3/45	άνεχ. Μοντεθέδο 29 Μαρτ. διά Πειραιά
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	έτ. «Σπηγκαλ»	54	3315	διπλής Ντόρερ 29 Μαρτ. διά Θεού νικην
ΣΟΥΖΗ	έτ. «Νόρτενα»	54	2381	διπλής Μπρουνομπούτελ 2 Απρ. διά Γδυνία
ΣΟΦΙΑ	Χρ. Σαρλόν & Σια	45	1598	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Εστορωμ»	29	7030	άνεχ. Μπάραν 20 Φεβρ.
ΣΟΥΡΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έτ. «Άμρακλιο»	62	14319	άνεχ. Ροζάριο 9 Μαρτ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ Α' ΓΑΛΑΝΤ	έτ. «Εντηδόρ»	47	5000	δ. πλευρές Ουσάντ 13 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΣΗΜΑΝ	έτ. «Μαρθιγιά»	50	9180	έφθ. Πούλο Μπούκοι 7 Απρ.
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπυρτο»	57	9460	έφθ. Γκέλα 23 Μαρτ.
ΣΠΕΤΣΑΙ	έτ. «Σήν Κρεστ»	42	5193	άνεχ. Τσάλνα 13 Μαρτ. διά Ταβάν
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Ζαφύρ»	43	3327	άνεχ. Χάρα 7 Απρ. διά Αμφέχωστον
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ. «Μαρφαρα»	54	12808	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 Απρ.
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	τι. Λάτοπος	26	5648	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΥΡΟΣ II (δ.)	έτ. «Μάρτζι»	45	10375	διπλής Κων) πολιν 1 Απρ. διά Κωνατάντζαν
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ	έτ. Γαρουφαλίδ	68	29300	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 1 Απρ. διά Πόρτ. Ελιζαμπού
ΣΠΥΡΟΣ Λ.	Σπύρος Λαλος	40	2209	άνεχ. Καζαμπλάνκα 4 Απρ. διά Κόρκ
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτ. «Σουσαρέζ»	59	10801	έφθ. Κεντλά 27 Μαρτ.
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Μ.	έτ. «Νιλοκούμ»	38	3304	δ. πλευρές Κων) πολιν 28 Μαρτ. διά Βάρναν
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντινα»	56	8878	έφθ. Πουάν 15 Μαρτ.
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Ποσειδώνια»	56	8789	άνεχ. Λάς Πάλμας 8 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Αστροβόδι»	44	7223	άνεχ. Πουόλο Μπούκοι 15 Μαρτ. διά Τανιθαγκτάο
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	έτ. «Σταύρος Σιππιγκ»	64	44726	άνεχ. Ράς Τανόρα 22 Μαρτ. διά Πόρτ. Ντίζον
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	Σ. Ελευθεριάδης	49	8630	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	Στ. Μάτος	45	4014	άνεχ. Αλεξανδρειαν 1 Απρ.
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	«Γενική» Α.Ε.	39	7401	έφθ. Καρθαγένην 26 Μαρτ.
ΣΥΜΦΩΝΙΑ	έτ. «Συμφωνία»	44	1732	άνεχ. Μουσάτ 24 Μαρτ. διά Μπάραν
ΣΥΠΡΙΑΝ MENT	«Γιουν. Μαρ. Εντερπράζ»	52	2929	άργει Πειραιά από 25 Ιουλ.
ΣΥΡΕΝ (δ.)	έτ. «Συρέν»	56	16817	άνεχ. Πόρτο Τόρες 27 Μαρτ. διά Ταρτούς
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Γκάζ»	53	1092	άνεχ. Λισανόνα 4 Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Βαλίντα»	48	7767	άνεχ. Παραπτ 20 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Γκινκιλίνης . Καλκαΐνας	36	1460	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Πολίνα Άρμαντόρα»	48	815	δ. πλευρές Γιβραλτάρ 16 Μαρτ. διά Γουαμπόσ
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	56	20332	άνεχ. Τοιταγκόκ 2 Απρ. διά Περο κόν Κόλπον
ΤΑΥΡΟΣ	Π. Βράγκος	39	1502	έφθ. Βαλέντια 23 Μαρτ.
ΤΕΑ	έτ. «Σαντιλάνα»	49	5610	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 9 Μαρτ. διά Εύρωπην
ΤΕΛΑΜΩΝ	έτ. «Πεντοπόρος»	56	9236	άνεχ. Ντακάρ 17 Ιαν. διά Σαγκάνη
ΤΕΡΡΥ	έτ. «Λοτρο. Επίκο»	55	7798	άνεχ. Αύγουστον 22 Μαρτ. διά Τόκιο
ΤΕΤΑ Μ (δ.)	έτ. «Τέτα ΗΙΙ»	60	19697	υπό παραλαβήν
ΤΖΑΚΑΡΑΝΤΑ	Στ. Ν. Χαράκογλου κλπ.	53	1599	έφθ. Απανα 3 Απρ.
ΤΖΑΤΙΖΑΡΙ	έτ. «Σηνεσίς»	61	7558	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 4 Απρ. διά Τζακάρτα
ΤΖΕΛΕΝΗΣ	Άχ. Χολκούπος	56	7989	δ. πλευρές Ντόρερ 4 Απρ. διά Γάνδην
ΤΖΕΝΗ	έτ. «Πιθαγόρας»	59	9855	έφθ. Σόχη Κούκ 31 Μαρτ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Ρουμπιστάρ»	62	16563	άνεχ. Βαλτιστόριν 29 Μαρτ. διά Σαουθάμπτον
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΙΑΣ (δ.)	έτ. «Θε» νίκην	65	40043	διπλής Ουάντην 2 Απρ.
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρκερίντο»	56	21240	άνεχ. Γένοβαν 24 Μαρτ. διά Μπόννυ
ΤΙΝΤΑΧΟΛΜ	έτ. «Βλασσόδεσαν»	53	12962	άνεχ. Τζάκοσονδι 31 Μαρτ. διά Αρούμπα
ΤΙΝΤΕΩΤΖΕΛ	έτ. «Θαλής»	43	4313	άνεχ. Χούκ Κούκ 26 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΤΙΤΑΝ	έτ. «Σπλάιν»	53	4327	άνεχ. Λονδίνον 4 Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΤΟΛΜΗ	Παπακόρηστου	47	1832	άνεχ. Πειραιά 30 Μαρτ. διά Νάντην
ΤΟΛΜΗ	έτ. «Τόλμη»	49	6971	άνεχ. Τσάλνα 22 Μαρτ. διά Μπαγκόκ
ΤΟΥΛΑ Ν.	ελληνικά συμφέροντα	54	1336	διπλής Κων) πολιν 31 Μαρτ.
ΤΟΥΛΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Σηναυίφτη»	53	3411	έφθ. Τζάκοσονδι 31 Μαρτ.
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Ετερονίτη»	56	8297	άνεχ. Κολόμπο 31 Μαρτ. διά Λατάκια
ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΕΑΝΤΟΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	άνεχ. Αλεξανδρειαν 1 Απρ.
ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	έτ. «Τρείντ Λάινς»	45	7635	έφθ. Μακέιο 2 Απρ.
ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΕΡ	έτ. «Τρείντ Λάινς»	45	7667	άνεχ. Τζάκοσονδι 28 Μαρτ. διά Τζαμαϊκά
ΤΡΕΙΝΤ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	έτ. «Προβίντενς»	65	15932	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Προβίντενς»	48	11172	έφθ. Αμέρερον 6 Απρ.
ΤΥΧΗ	έτ. «Αστρονίτη»	52	5410	άνεχ. Κεμπέκ 25 Μαρτ. διά Καραϊβικήν
ΥΑΡΑΙΟΣ III	Ραφαήλ - Μελαχροινός & Yioi	38	5239	άνεχ. Σάντος 29 Μαρτ. διά Βαλπαραίζο
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βίκινγ Τρειντερ»	59	23678	άνεχ. Τραπεζούντα 8 Ιαν. διά Ηλιτσεφοκ
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ	έτ. «Υπέρμαχος»	37	4298	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Απρ. διά Νέαν Υόρκην
ΦΑΙΔΡΑ	έτ. «Μαρπόσιο»	65	15597	έφθ. Καλκούττα 21 Μαρτ.
ΦΑΙΗ	έτ. «Κάνοθ»	46	1334	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 6 Απρ. διά Ιμιργκαμ
ΦΑΛΗΡΩΝ	έτ. «Φάληρον»	39	1880	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	Πετσαγκουράκης & Τζεβάρας	22	3117	άνεχ. Φορταλέτσα 28 Μαρτ. διά Πόρτ. Γκολέτε
ΦΑΝΗ	Μουνδρέας	38	2564	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΤ	έτ. «Ελάζη»	44	1906	άνεχ. Σαντόντον 5 Απρ.
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΔΕΙΚΣ	έτ. «Πάτρας»	69	13100	εἰς Σαντερλάντ υπό συνηλήρωσιν
ΦΗΑΡΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα»	62	31830	άνεχ. Μένα Αχαρνά 28 Μαρτ. διά Τενερίφην
ΦΙΔΙΑΙΑ	έτ. «Επαντοπασκή»	44	1596	άνεχ. Ιζίτι 14 Μαρτ. διά Βάρναν
ΦΙΔΤΡΙΚ	έτ. «Μωρήνη»	56	7541	άνεχ. Λά Σείμπα 30 Μαρτ. διά Προγκρέσο
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	έτ. «Κέσσοοπη»	51	2277	275 μίλια δυτ. Λισανόνας 26 Μαρτ. (διά Ρουέν)
ΦΙΛΟΡΑ	έτ. «Οσεονγυνούαπης»	36	2642	έφθ. Σαλάν 30 Μαρτ.
ΦΙΛΟΒΟΣ	έτ. «Διασπόρι»	54	3534	έφθ. Χιούτον 28 Μαρτ.
ΦΟΡΕΡΑΝΝΕΡ	έτ. «Λιαθινού»	57	9950	έφθ. Πόρτ. Σουδάν 3 Απρ.
ΦΟΥΡΙΟΥΝΤ ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Μαρνάκιον»	43	5327	άνεχ. Πειραιά 1 Απρ. διά Σαρδηνίαν
ΦΡΑΝΤΙΓ	έτ. «Καζονίτας»	56	1082	άνεχ. Τζέντα 4 Απρ. διά Πόρτ. Σουδάν
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Σεμπριζ»	35	5368	άνεχ. Κόρσος 1 Απρ. διά Σέντντημπορυκ
ΦΡΟΣΥΝΗ	έλληνικά συμφέροντα	47	3591	έφθ. Πούλο Μπούκοι 24 Μαρτ.
ΦΑΙΔΗΣ	έτ. «Αστοεθδίλιο»	43	6815	έφθ. Τριπολίν (Λιβύης) 26 Μαρτ.
ΧΑΔΙΕΣ	Μ. Καπότας κ.λ.π.	27	2448	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΝΙΑ II	Μαρκαντυνάκης	47	1209	άνεχ. Σεμπού 30 Μαρτ. διά Μόζι
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Άκιες»	60	9319	έφθ. Πειραιά 26 Μαρτ.
ΧΑΡΑΥΓΗ (δ.)	Ι. Σ. Λάταπα	44	11632	άνεχ. Λουπίτο 27 Μαρτ. διά Πουάντ Νουάρ
ΧΑΡΙΕΤ	έτ. «Χάριετ»	46	6939	άργει Πειραιά από 11 Σεπτ.
ΧΑΡΙΛΑΟΣ (δ.)	Παπαδηπούτούν	50	9787	έφθ. Σείν Τζών (N.B.) 4 Απρ.
ΧΑΡΙΠΕΤΣΕΛ	έτ. «Σπιχόρδες»	53	6518	άργει Πειραιά από 27 Φεβρ. διά Τζάκοσονδι
ΧΕΡΜΑΝΟΣ	έτ. «Αλτζέο»	44	2675	άνεχ. Γιοκοσούκα 10 Μαρτ. διά Τζάκοσονδι
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΣ	έτ. «Φρίντονομ»	68	10016	άνεχ. Γιοκοσούμα 1 Απρ. διά Πόρτλαντ (O.P.)
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	έτ. «Φρίντονομ»	68	10121	άνεχ. Κόμπε 1 Απρ. διά Ναούσιμα
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	έτ. «Φρίντονομ»	69	10000	έφθ. Νέαν Όρλεαν 31 Μαρτ.
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Φρίντονομ»	67	10086	άνεχ. Σεπάτλ 31 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	έτ. «Φρίντονομ»	69	10100	άνεχ. Λός - Αντζελες 30 Μαρτ. διά Τόκιο
ΧΙΑΝ ΣΕ-ΥΛΟΡ	έτ. «Φρίντονομ»	68	10121	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 25 Μαρτ. διά Κείν Τάουν
ΧΙΑΝΤΕ ΙΡΙΝΑ	έτ. «Νόργυκροκ»	44	2463	έφθ. Σεθίν 35.32 B-35.46 A 26 Μαρτ.
ΧΙΑΝΤΕ ΜΑΝΙΤΑ	έτ. «Νόργυκρικ»	45	2464	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 20 Μαρτ. διά Κίναν
ΧΙΟΣ	έτ. «Άροντού»	44	1752	άνεχ. Λουπίτο 21 Μαρτ. διά Ντούμπι
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ	έτ. «Πάλιοντρο Σιππιγκ»	53	8458	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 11 Σεπτ.
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μαριφάντη»	53	11310	έφθ. Πειραιά 26 Μαρτ. διά Σαίν Τζών (N.B.)
ΧΛΟΗ (δ.)	έτ. «Μάγια»	54	16194	άνεχ. Χάρηγ Αίλαντ 26 Μαρτ. διά Σαίν Τζών (N.B.)
ΧΗΡΗΓΚΑΛ	έτ. «Χρήνκαλ»	45	2886	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 Μαρτ.
ΧΗΡΥΣΑΥΓΗ	έλλ. συμφέροντα	46	1059	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΗΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Κάναβ»	45	2096	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΗΡΙΣΤΙΝΑ Θ.	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	52	1224	διπλής Παναμά 20 Απρ.
ΧΗΡΙΣΤΙΤΣΑ	έτ. «Πασιφίκ Κορπ.»	68	28000	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΗΡΗΤΟΣ Σ.	Μεσογειακοί Ναυτ. 'Επιχ.	45	2321	έφθ. Γιοκοχάμαν 19 Μαρτ.
ΧΗΡΥΣΟΠΗΓΗ	έτ. «Μπλού Σήν»	45	4204	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 24 Μαρτ. διά Κόντινεντ
ΧΗΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Οσεάνικο»	49	7526	έφθ. Γιοκοχάμαν 15 Μαρτ.
ΨΑΡΑ (δ.)	έτ. «Μαρκομέροιο»	55	12534	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 18 Μαρτ. διά Ντάιρεν
ΩΚΕΝΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Ωκεανομάχος»	55	9242	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 18 Μαρτ. διά Ντάιρεν

Tα ύπο ζένας σημαῖας

ABIAN (Κυπρ.)	(N.A.T.)	Ελληνικά συμφέροντα	43	7269	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 29 Μαρτ. διά Σαγκάνι
ABIS ORNIS (σημ. Γιόρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεοπαρδό»	56	5403	άνεκ. Ντώρμπαν 25 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μασεντόνιαν»	44	7212	έφθ. Κοοί 2 Απρ.
ΑΓΑΠΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρτη»	53	11417	άνεκ. Ντεμαράρα 24 Μαρτ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΑΓΓΕΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αγγέλα»	52	3694	άνεκ. Νέαν Όρλεάνην 30 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάρι»	56	12230	έφθ. Χιούστον 3 Απρ.
ΑΓΓΕΛΑ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κυναρποίσι»	59	15660	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 4 Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άυρο»	48	8482	άνεκ. Αύγουστον 10 Μαρτ. διά Κούβαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθήνιαν»	53	11133	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 8 Μαρτ. δι' Ινδονησίαν
ΑΓΓΕΛΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τζένεραλ»	49	2179	άνεκ. Φρίπορτ (Μπα.) 21 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μάρπορα»	43	2847	διπλήθε Κων. πολιν 28 Μαρτ. διά Μπουργκάς
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	56	20153	άνεκ. Μένα Αχμαντί 2 Απρ. δι' Αντεύ
ΑΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευτυχία»	47	4805	εις θεούν 29.12 B - 122.55 A 13 Μαρτ. διά Σαγκάνι
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ακρωτήρι»	43	7157	εις Ριό Ιανέιρο από 23 Νοεμ.
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευελπίς»	47	2531	έφθ. Σαγκάνι 2 Μαρτ.
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουαΐντρεστ»	55	3799	άνεκ. Πρόδιντενς 30 Μαρτ.
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίνιτι»	53	11010	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 3 Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστοτέλης»	56	20140	άνεκ. Γιοκοχάμαν 3 Μαρτ. διά Σαγκάνι
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανάστασις»	49	2358	άνεκ. Νέαν Ύόρκην 1 Απρ. δι' Αρούμπα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκολας»	53	11024	έφθ. Χουέλθα 7 Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Μποδούγκα»	55	3392	εις Νέαν Ύόρκην 2 Ιουν.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδαμαντία»	53	13256	άνεκ. Βαλτιμόρην 2 Απρ. δι' Αρούμπα
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστανέρα»	56	15881	άνεκ. Βαλτιμόρην 20 Μαρτ. δι' Ινδίαν
ΑΔΕΛΦΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αδελφοί»	50	11665	διπλήθε Ούδαντ 27 Μαρτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΕΛΛΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	άνεκ. Σαιν Τζών (Ν.Β.) 28 Μαρτ. διά Πουέρτο Ρίκο
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ II (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Τρόπικο»	47	7638	έφθ. Βιρτριτόν 1 Απρ.
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σημαῖαν»	49	4113	εις Σουεζ από 31 Αύγ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσπλέντορ»	30	4152	άνεκ. Βιτόρια 31 Μαρτ. διά Τομπάτα
ΑΘΕΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνετ»	67	48747	άνεκ. Τσαναράλ 25 Μαρτ. διά Μόζι
ΑΘΗΝΑ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθερόπης Μιννεραλζ»	64	30682	άνεκ. Ντώρμπαν 20 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σάσουθ Ήστ Μεντίτ»	68	16045	διπλήθε Ούδαντ 27 Μαρτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	έφθ. Θλιπανού (Ν.Υ.) 7 Απρ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Α'-λαντικ»	54	19462	έφθ. Τέμα 30 Μαρτ.
ΑΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιας»	53	12023	έφθ. Λατάκια 20 Μαρτ.
ΑΙΓΙΣ ΧΟΟΥΪ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	51	5578	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΗΤΖΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	56	1333	έφθ. Ιωνιγκάρ 4 Απρ.
ΑΙΘΑΛΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρέντεν»	56	12405	έφθ. Ιντσόν 30 Μαρτ.
ΑΙΘΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αιθαλία»	43	7248	διπλήθε Παναρά 18 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΚΑΤΑΡΕΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ομόθ Σῆ»	67	28774	άνεκ. Βιτόρια 31 Μαρτ. διά Τομπάτα
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίμοι»	58	10018	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκον 18 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πριμού»	58	10018	έφθ. Χακάτα 30 Μαρτ.
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αϊλαντ Σίπ»	58	933	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Απρ.
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίμοι»	58	10020	έφθ. Γιοκοχάμαν 26 Μαρτ.
ΑΙΣΩΠΟΣ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγνύνω»	52	11292	έφθ. Βενετίαν 3 Απρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΑΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ακουίλα»	57	8184	έφθ. Ντώρμπαν 2 Απρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρόπζ»	67	32644	άνεκ. Πόρτ Σαλαζάρ 17 Μαρτ. διά Φουκουγιάμα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταρτραντ»	67	32644	άνεκ. Πόρτ Σαλαζάρ 26 Φεβρ. διά Μίζουσιμα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φρέϋτερς Τρανόπ.»	56	8835	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Απρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΟΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Κάρριερ»	66	22362	άνεκ. Βιτόρια 29 Μαρτ. διά Δουνκέρκην
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ'	(N.A.T.)	έτ. «Πασφίκι»	66	22362	άνεκ. Γκλάντστοουν 26 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανγγουαίνς Κάρριερ	65	18452	έφθ. Μασσαλίαν 28 Μαρτ.
ΑΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ακέρ»	42	7066	άνεκ. Κολόμπο 6 Απρ. διά Μαγκαλόρε
ΑΚΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Φάρα»	43	8434	άνεκ. Νέαν Όρλεάνην 1 Απρ. διά Πόρτ Αρθουρ
ΑΚΜΑΙΟΝ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνηννω»	49	11105	άνεκ. Χάρκατα 2 Μαρτ. διά Κουδαν
ΑΚΜΠΑΡ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	58	9199	άνεκ. Σαιν Τζών (Ν.Β.) 15 Μαρτ. διά Κλίκς Μπαιν (Ζαμ.)
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	άνεκ. Ρόττερνταμ 28 Μαρτ. διά Μονρόβια
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	διπλήθε Παναρά 19 Μαρτ. διά Δουνκέρκην
ΑΚΟΥΑΚΡΕ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	άνεκ. Ρόττερνταμ 2 Απρ. διά Μονρόβια
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	67	25168	διπλήθε Παναρά 4 Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	άνεκ. Μίζουσιμα 9 Μαρτ. δι' ΗΠΑ
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	68	25168	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Απρ.
ΑΚΟΥΑΦΑΙΙΘ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	68	25155	έφθ. Χάμπον ρόδς 3 Απρ.
ΑΚΟΥ-ΓΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλταίρι»	57	8889	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Απρ. διά Νεάπολιν
ΑΚΡΟΓΙΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Βασιούντο»	49	2990	έφθ. Κάλιαρι 28 Μαρτ.
ΑΚΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μελτέμι»	43	7224	όργει. Πειραιά από 7 Φεβρ.
ΑΚΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μινκούελ»	54	11738	έφθ. Πειραιά 28 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τζενεραλ θράύτερς»	67	14845	άνεκ. Γκλέδεστον 25 Φεβρ. διά Χιούστον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρέξ»	56	10499	άνεκ. Ντώρμπαν 22 Μαρτ. διά Καράτοι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπρίαν»	56	20926	άνεκ. Γενόβαν 26 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	68	44646	άνεκ. Φλωιράκ 1 Απρ. διά Μένα Αχμαντί
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντλάιν»	55	1879	έφθ. Βαλένθια 7 Απρ.
ΑΛΕΞΜΑΡ (η.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	55	12376	έφθ. Αλεξανδρειαν 3 Απρ.
ΑΛΕΞΦΑΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανούστεν»	45	3605	διπλήθε Κων. πολιν 24 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
ΑΛΙΑΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρχολίετο»	43	3605	εις Ντώρμπαν από 25 Σεπτ.
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αλιάκμων»	68	15500	διπλήθε Παναρά 23 Μαρτ.
ΑΛΙΚΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανολίτο»	48	3497	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 1 Απρ.
ΑΛΚΜΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ταργουέπδη»	65	10865	άνεκ. Ντάκαρ 13 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλίς»	44	7189	διπλήθε Σιγκαπούρην 23 Φεβρ. διά Βάρναν
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάστλ»	55	11971	έφθ. Βοστώνη 1 Απρ.
ΑΛΑΜΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκιμαν»	66	27985	άνεκ. Πόρτ Λάττα 23 Μαρτ. διά Σακάι
ΑΛΑΜΠΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίν Μαρ. Κάρριερ»	67	46401	άνεκ. Μπατάν 17 Μαρτ. διά Μπαχρέιν
ΑΛΑΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στενάκας»	57	12630	έφθ. Ρόττερνταμ 29 Μαρτ.
ΑΛΑΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα Σ.»	41	6585	έφθ. Σάν Νικολάς ('Αργ.) 4 Απρ.
ΑΛΑΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εθεργκλέιντς»	66	15650	άνεκ. Νέαν Ύόρκην 6 Απρ. δι' Αρούμπα
ΑΛΑΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιτζερδό»	58	13023	άνεκ. Νέαν Ύόρκην 6 Απρ. δι' Αρούμπα

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: "ΟΚΕΑΝΙΣ,, - NEW YORK - TEL. 838-6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II Merarchias Street, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS - TEL. 421.011, 012, 013

ΑΛΜΠΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξτραμάρ»	54	13498	άνεκ. Αμοτερνταμ 20 Μαρτ. διά Κιουρασόδο
ΑΛΜΠΑΝΤΟΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ακονκαγκουα»	44	7276	άνεκ. Ταιμπότε 20 Μαρτ. διά Βαλπαραίζο
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρμπος Χόρνος»	43	7204	έφθ. Σπλατόν 31 Μαρτ.
ΑΛΜΠΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ορκαντος»	43	7260	έφθ. Μπέλεμ 15 Μαρτ.
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιιλαμαρ»	44	7270	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 22 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
ΑΛΠΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	43	6437	άνεκ. Σαιν Τζάν (N.B.) 1 Απρ. διά Βαρκελώνην
ΑΛΦΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλφα»	41	7368	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδος 18 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΑΜΑΛΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκολντ φίς»	46	2062	εις «Αμοτερνταμ ἀπό 5 Δεκ.
ΑΜΕΡΦΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορκανταν Κομπάτερ»	53	11706	άνεκ. Καμπάνα 7 Μαρτ. διά Μπόννυ
ΑΜΟΥΡΙ ΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντορο»	61	14073	έφθ. Μπ. «Άυρες 21 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΜΠΟΥΡΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαντράτζ»	50	10608	έφθ. Πόρτ Όκο 23 Μαρτ.
ΑΜΦΙΘΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γραμπικ & Θρευτική»	39	5171	διπλής Κων) πολιν 5 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Ξερμόζο»	66	23571	άνεκ. Κουάλα Ρούμπιν 3 Απρ. διά Ταιμπά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V	(N.A.T.)	έτ. «Ρεγγίνα»	69	15869	εις ζάκαν υπό συμπληρωσιν
ΑΝΔΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αραγιάν»	53	4577	έφθ. Παναμά Σίτυ 30 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριστά»	65	15597	διπλής Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. διά Μπ. «Άυρες
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	67	21423	έφθ. Χάμπτον ρόδος 2 Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταντέρ»	53	19125	άνεκ. Μένα Αχιμαντί 15 Μαρτ. διά Κασσιούνγκ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	68	21426	έφθ. Λούμπιτο 4 Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	68	21420	διπλής Παναμά 30 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρη»	63	333/5	άνεκ. Βιτόρια 6 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΑΝΘΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονδύρω»	43	10582	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδος 7 Μαρτ. διά Ντουμάϊ
ΑΝΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρια της Λουρόνης»	43	7314	άνεκ. Μπιλμπάο 30 Μαρτ. δι' Αδάναν
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοραντό»	57	25441	άνεκ. Νέαν Υόρκην 22 Μαρτ. διά Χάργκ «Αϊλαντ
ΑΝΝΑ Κ	(N.A.T.)	έτ. «Πουεστ Αφρικαν»	54	6112	άνεκ. Ρότερνταμ 27 Μαρτ. διά Τζέντα
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτσα»	65	19578	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΑΝΝΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	49	2149	άνεκ. Ναγκόγια 25 Μαρτ. διά Λός Αντζελες
ΑΝΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντ Νταμοντά»	56	9052	άνεκ. Λάς Πάλμας 3 Απρ. δι' Αμπιτζάν
ΑΝΤΕΕ	(N.A.T.)	έτ. «Καστελλά»	54	3726	άνεκ. Νέαν Ορλέανην 10 Μαρτ. διά Χιούστον
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτζενίο»	66	15597	έφθ. Βαλπαραίζο 28 Μαρτ.
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντορο»	63	14048	άνεκ. Ράς Σουκείρ 8 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας Πετρολεούμ»	57	22130	άνεκ. Ταινγκάκτο 22 Μαρτ. διά Γουαμπο
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιδανού)	(N.A.T.)	έτ. «Αντωνη»	48	6259	άνεκ. Αδελαΐδος 2 Απρ. διά Γκλάντστοουν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σλάους Ήστ Ατλαντική»	63	15985	άνεκ. Ρότερνταμ 1 Απρ. διά Καράτοι
ΑΝΤΩΝΥ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντάρο»	57	10888	άνεκ. Πουλό Μπούκομ 1 Μαρτ. διά Τοινθαγκτάο
ΑΝΥΤΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγνωνάρ»	55	11148	έφθ. Χροκάτα 31 Μαρτ.
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατουρία»	43	7154	άνεκ. Αμέρεον 13 Μαρτ. δι' Αδάναν
ΑΠΟΛΛΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Απολλών»	68	27989	διπλής Ντακάρ 29 Μαρτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμνία»	44	7229	άνεκ. Βεραρκούζ 27 Μαρτ. διά Μπόκα Γκράντε (Φλα)
ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	63	32958	έφθ. Αμπού Νταμπι 21 Μαρτ.
ΑΙΟΣΤΟΥΛΑΚΗΣ Τ	(N.A.T.)	έτ. «Νικοπολίς»	45	3599	άνεκ. Νέαν Ορλέανην 1 Απρ.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Απόστολος»	40	1280	άνεκ. Βέρμον 20 Μαρτ. δι' Αδάναν
ΑΓΑΙ ΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκοδίο»	56	10180	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 16 Μαρτ.
ΑΡΑΓΚΟΝ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμερίτο»	43	7201	έφθ. Μάντοβεστ 27 Μαρτ.
ΑΡΑΜΙΣ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πινάρες»	45	2933	άνεκ. Σακάι 29 Μαρτ. διά Τομπρούκ
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιουνιτά»	35	4965	άνεκ. Μάλταν 4 Απρ. διά Τομπρούκ
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρδελός»	64	28313	άνεκ. Σακάι 10 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν»	68	24894	άνεκ. Βακαγιάμα 21 Μαρτ. διά Πόρτ Ελιζαμπεθ
ΑΡΕΤΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρετη»	42	7176	άνεκ. Μπιλμόντ 2 Απρ. διά Γιουνγκοσλαβίαν
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλερα»	45	4578	διπλής Θεούτα 2 Απρ. δι' Αρούμπα
ΑΡΘΟΥΡΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσιέλο»	58	16258	έφθ. Αδάναν 2 Απρ.
ΑΡΙΑ (σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασπροδαλέντο»	47	5059	άνεκ. Δουνκερκόν 23 Μαρτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Άμαριλο»	62	25211	άνεκ. Καλάρ 27 Μαρτ. διά Τοιμότε
ΑΡΙΜΑΘΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κέιπ Χόρν»	48	2905	άνεκ. Λάς Πάλμας 10 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτκότ»	40	5483	άνεκ. Βακαγιάμα 21 Μαρτ. διά Πόρτ Ελιζαμπεθ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρίας»	63	28029	άνεκ. Μπιλμόντ 2 Απρ. διά Γιουνγκοσλαβίαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστειδης»	37	4635	διπλής Ειρηνίδη 2 Απρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμποά»	43	7247	άνεκ. Δουνκερκόν 23 Απρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεδόντε»	35	992	άνεκ. Λιοσαδίνη 5 Απρ. διά Σάντο Τόμας ντε Καστίλλα
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ II (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	2909	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΕΙΟΝ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεζ»	38	10280	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδος 3 Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανταρκτικ Γκαζ»	45	4693	έφθ. Αδένεβ 2 Απρ.
ΑΡΚΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Εξπλορερ»	68	39617	άνεκ. Χάργκ «Αϊλαντ 16 Μαρτ. διά Σαιν Κρουά
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπικρετ»	67	45376	άνεκ. Χάρη άλ Αμάγια 25 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αργώ»	58	7906	διπλής Καλάρ 6 Απρ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασουάνα»	56	22399	εις Βρέμην ἀπό 29 Νοεμ. (έποκεναι)
ΑΡΡΟΟΥ (ξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντοσουν»	54	1960	άνεκ. Πόρτ Ελιζαμπεθ 1 Απρ.
ΑΡΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αρτα»	56	1749	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 24 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροίς»	64	18000	άνεκ. Σάν Νικολάς (Άργ.) 1 Απρ.
ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντοσουν»	44	10454	έφθ. Περαιά 2 Απρ.
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρχιμπόνς»	52	8010	εις θέσιν 7.58 B - 97.6 A 30 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΑΣΗΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηγουντά»	60	12287	άνεκ. Σιγκαπούρην 31 Μαρτ. διά Ταντζιούγκ Ούμπαν
ΑΣΕΜΠΟΥΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ασμουρν»	56	10414	άνεκ. Κολούμπια ρίβερ 29 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θηρά»	53	13415	άνεκ. Ράς Τανούρα 23 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομαρίνη»	45	14132	έφθ. Μόζι 31 Μαρτ.
ΑΣΤΕΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστερούς»	49	8525	άνεκ. Ρότερνταμ 4 Απρ. διά Χάδρην
ΑΣΤΗΡ (Λιδάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ»	50	7633	έφθ. Αμέρεον 28 Μαρτ.
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρη»	63	33375	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 Απρ.
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμά»	58	12624	εις Καλάρ ἀπό 28 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον»	58	21144	άνεκ. Νέαν Υόρκην 4 Απρ. δι' Αρούμπα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιβερς»	60	21138	άνεκ. Ιμιγκαχ 5 Απρ. διά Μασσαλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπερορ»	49	17325	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 23 Μαρτ. διά Χόρ άλ Αμάγια
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ Φαινάνονιν»	64	31716	εις θέσιν 46.58 B - 6.35 Δ 11 Μαρτ. διά Μπακρέν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Ατλαντικ»	63	15977	διπλής Παναμό 5 Απρ. διά Γιοκοκάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίγκ»	57	25172	άνεκ. Νέαπολιν 24 Μαρτ. διά Ράς Λανούφ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουήν»	57	24813	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδος 27 Μαρτ. διά Μόζι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιηντυ»	55	12985	άνεκ. Πούντα Καρντόν 31 Μαρτ. διά Σάντο Τόμας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόρντ»	53	11322	άνεκ. Μένα Αχιμαντ 27 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκες»	68	41000	έφθ. Χάργκ «Αϊλαντ 27 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτσιόνες»	68	40950	άνεκ. Ναγκόγια 16 Μαρτ. διά Νέαν Ορλέανην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑ'ΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μερμαίντ»	54	16027	άνεκ. Μένα Αχιμαντ 24 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Τόμας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Μόναρκ»	68	48935	άνεκ. Πρόδιντενς 30 Μαρτ. διά Κιουρασόδο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρον»	53	12696	άνεκ. Βιλεμοντ 26 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονες»	53	12712	άνεκ. Ταμαδάτε 27 Μαρτ. διά Χάργκ Αϊλαντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονετ»	52	11524	εις Πόρτ Αρθουρ ἀπό 15 Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Μπριζ»	63	15985	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 1 Απρ. διά Χόρ άλ Αμάγια
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑ'ΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάιτ»	56	14839	έφθ. Λισσαδώνα 18 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιούκ»	52	10930	άνεκ. Νέα Ζηραία η Κατεψυγμένα

"THE HELLENIC SUPPLY AGENCY LTD.,

Agencia Hellenica Fornecimentos de Navios Ltda.

GENERAL SHIP SUPPLIERS & COMMISSION AGENTS

ΝΩΡΑ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΥΑΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ DREW - AMEROID - ΚΡΕΑΤΑ ΝΩΡΑ & ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΑ

Principal NICOLAS GEORGES EFREMIDIS

TELEGRAMS

AV. RIO BRANCO 37 SUITES 1905-6-12

OFFICERIO DE JANEIRO

TELEPHONES 47-8751

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ»	64	39066	άνεχ. Τενερίφην 25 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Πρίνες» ..	66	40884	διπλήθε Γέρβαλτάρ 6 'Απρ. δι' Αύγουστον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαν»	57	10189	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 3 'Απρ. διά Τούμπα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σανμπη»	58	10139	έφθ. Κόμπε 17 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Σανραιζ» ..	58	10077	άνεχ. Λός 'Αντζελες 9 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΖΕΝΕΡΑΔ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραδ»	56	10087	έφθ. Ζαρποάγκα 29 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Θάλκον» ..	64	15977	άνεχ. Αμέρεραν 29 Μαρτ. διά Λός 'Αντζελες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΘΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φιουρου»	60	10505	έφθ. Κόμπε 1 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρίντοφ Σιππιγκ» ..	62	10522	άνεχ. Γιοκοσούκα 20 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ	(N.A.T.)	έτ. «Μπιθέρ»	69	16457	εις Χακοδάτην ύπο συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπατρός»	67	45321	διπλήθε Γέρβαλτάρ 4 'Απρ. διά Μιδδλεσμπρω
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακάμας»	51	8867	άνεχ. Γένοβαν 4 'Απρ. διά Νεάπολιν
ΑΤΡΑΞ (Κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρντια»	43	7257	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 20 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιβανόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιθέρ»	56	10312	έφθ. Μανζανίλο 9 Μαρτ.
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανία»	40	26315	διπλήθε Παναμά 4 'Απρ. διά Σαουθάμπτον
ΑΥΣΤΕΡΑΛΙΣ (ύπερωκ. παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Απόστολος 'Ανδρέας» ..	56	8136	άνεχ. Πουλού Μπούκον 23 Μαρτ. διά Ντάρεν
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα» ..	48	4115	εις Πειραιά από 22 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706	διπλήθε Κωνία πολιν 2 'Απρ.
ΑΦΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραγκουΐλα»	50	5455	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Απρ.
ΑΧΑΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ακιλλείτ»	41	5281	άνεχ. Αμπιτζάν 27 Μαρτ. διά Σασσάντρα
ΑΧΙΛΛΕΙΤ (Λιβανόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κερατέα»	33	5432	έφθ. 'Αοντόντ 2 'Απρ.
ΒΑΡΔΙΑΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλεαράμπαιπ»	55	979	άνεχ. Γκάρστων 1 'Απρ. διά Μάλταν
ΒΑΣΙΛΕΙΑ (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκοι»	44	7192	άνεχ. Αύγουστον 28 Δεκ. δι' 'Αθαναν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Νουέστρο» ..	55	10825	άνεχ. Ιτάνλουν 4 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρασσούντο»	51	10671	έφθ. Νεάπολιν 1 'Απρ.
ΒΕΓΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουκούν»	48	15794	άνεχ. Κόμπε 1 'Απρ. διά Μουτσούρε
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεγους»	53	12897	άνεχ. Κέιπ Τάουν 25 Μαρτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΒΕΝΟΥΣ ΒΙΚΤΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Βένουσ»	45	7666	διπλήθε Παναμά 31 Μαρτ. διά Λιθύνη
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΠ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντουρά»	60	3068	έφθ. Λάγκος 24 Μαρτ.
ΒΕΡΙΤΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέρας»	43	6490	έφθ. Σιγκαπούρην 18 Μαρτ.
ΒΙΚΤΡΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίντ Ήστη»	49	1592	άνεχ. Ραβέναν 1 'Απρ. διά Συμύρην
ΒΙΚΤΡΙΑ Ι	(N.A.T.)	έτ. «Πρόπτον»	64	15288	άνεχ. Γένοβαν 25 Μαρτ. διά Μπ. 'Αυρες
BINKY	(N.A.T.)	έτ. «Αμίκουσ»	43	8450	εις 'Αμπού Νταρμί από 30 'Ιαν.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιγαπέριον Τρανόδο» ..	58	27372	άνεχ. Σκάλι 31 Μαρτ. διά Μουτσούρε
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιγκάδο»	59	11625	άνεχ. Ηοτχαν 2 'Απρ. διά Λιθύνη
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πριμουλά»	68	31093	άνεχ. Γουείνα 11 Μαρτ. δι' 'Εμδεν
ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόσσα»	53	5608	έφθ. Ντουμπάι 11 Μαρτ.
ΒΡΑΧΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανόθασ»	45	2885	διπλήθε Κωνία πολιν 27 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνι»	56	8615	έφθ. Ριο 'Ιανέριο 1 'Απρ.
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σεφύρ»	64	33375	άνεχ. Αρούσια 20 Μαρτ. δι' 'Αμουαί Μπαίν
ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	54	8456	διπλήθε Κωνία πολιν 8 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	«Μονρόβια Σίπη. Κόμπανυ» ..	68	24894	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 13 Μαρτ. διά Σακάι
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	25988	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 Φεβρ. διά Μένα Σαούδ
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ»	64	32231	άνεχ. Ρότερνταν 29 Μαρτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	56	9462	έφθ. Κόλπον 2 'Απρ.
ΓΑΛΑΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μολινάρε»	47	2094	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βγύκλα»	55	9462	έφθ. Μπριμπαΐν 1 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ»	63	30650	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 4 'Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφό»	48	1911	άνεχ. Σαντερλάντ 4 'Απρ. διά Λιοσαθώνα
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλτγουντ»	66	30647	άνεχ. Ναυκασάκι 24 Μαρτ. διά Μπαχρέιν
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβανόν)	(N.A.T.)	έτ. «Αιτζιαν»	54	18790	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 3 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΓΙΑΝΝΗΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιάννης»	67	15414	άνεχ. Βικτώρια (B.K.) 27 Μαρτ. δι' 'Ανατ. άκτην ΗΠΑ
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (Λιβανόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πλόντρε»	31	2841	άνεχ. Βεγγάζην 15 Μαρτ. διά Βάρωναν
ΓΙΟΥΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	52	10381	άνεχ. Χογκ Κογκ 31 Μαρτ. διά Τοινθαγκτάο
ΓΚΕΜ (θες.)	(N.A.T.)	έτ. «Εράτη»	63	30650	διπλήθε Κωνία πολιν 30 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθνίκη»	43	7237	άνεχ. Σαδάνων 1 'Απρ.
ΓΚΛΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθνίκη»	60	8337	διπλήθε Γέρβαλτάρ 28 Μαρτ. διά Μιναμάτα
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΙΤΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	67	48747	άνεχ. Βρέμην 4 'Απρ. διά Λέγκορ
ΓΚΛΟΜΠ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	44	11873	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 5 'Απρ.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακούλα»	59	23084	άνεχ. Χάρηκ 'Αιλαντ 22 Μαρτ. διά Σαίν Τζών (N.B.)
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κούκικο»	59	15397	άνεχ. Κεμπέτ 28 Μαρτ. διά Θάδερ Πόιντ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλαντ»	39	6281	άνεχ. Κασιούνγκ 24 Μαρτ.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΡΕΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντρέικ»	50	15798	άνεχ. Σέδεν 'Αιλαντ 27 'Ιαν. δι' 'Αρούμπα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκολαντέν Τσαλίς»	68	10397	διπλήθε Παναμά 23 Μαρτ.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΧΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορίνθιαν»	57	21851	άνεχ. Σαρόφ 20 Μαρτ.
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΗΘ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σδόλιαν»	45	3941	άνεχ. Χάρηκ 'Αιλαντ 22 Μαρτ. διά Σαίν Τζών (N.B.)
ΓΚΟΥΝΤΓΟΥΓΙΑ' (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντγουγια'»	49	1396	άνεχ. Μπαντάρ Μαχάρχα 26 Μαρτ. διά Τζέντα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίλα Νόθα»	57	8881	άνεχ. Μανίλαν 31 Μαρτ. διά Σαραδάκ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ολινάρεζ»	57	9411	άνεχ. Ντόρερ 4 'Απρ. διά Ρουέν
ΓΚΡΑΤΣΙΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βερακρούν»	50	6638	έφθ. Βρέμην 5 'Απρ.
ΓΚΡΗΝ ΝΤΡΑΓΚΟΝ (Σορ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουν Πενίνασουλαρ»	58	4211	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 31 Μαρτ.
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βόξε»	64	15282	άνεχ. Κόρπους Κρίστι 18 Μαρτ.
ΓΛΑΥΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γλαύκος»	68	16475	έφθ. Τουκουόμι 25 Μαρτ.
ΓΛΥΦΑΔΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα»	44	7244	έφθ. Τοινθαγκούκ ρόδης 31 Μαρτ.
ΓΟΡΓΟΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γοργόνα»	53	21577	άνεχ. Λός 'Αντζελες 25 Μαρτ. δι' 'Αγ. Φραγκισκού
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΓΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οοσανίκι»	45	7648	άνεχ. Λουάντα 2 'Απρ. διά Θέρενταπι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρμάσυντ»	43	14313	άνεχ. Αίλαντ 1 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α'ΙΝΤΗΑΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χαλέψι»	57	26032	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 29 Μαρτ. διά Χονολουλού
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φούσλοδεύ»	52	20667	άνεχ. Μπαντάρ Μαχάρχα 26 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντεν»	57	14353	διπλήθε Παναμά 25 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζέντρυ»	55	27278	έφθ. Σιγκαπούρηπορτ 31 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΤ'ΙΝΤΑΝΣ δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέσοχα»	55	27278	άνεχ. Δουνέρκην 30 Μαρτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤδ. (N.A.T.)		έτ. «Φεντόνι»	54	27278	άνεχ. Ρότερνταμ 1 'Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ Ι·Σ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίς»	54	27277	έφθ. Πόρτα τη Μπού 27 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΑΓΙΖ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	53	21284	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 28 Μαρτ. διά Σπέτζια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΣΠΛΟΡΕΡ (N.A.T.)		έτ. «Ομαίλ»	62	11971	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 2 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΕΡΙΞΙΩΝ δ. (N.A.T.)		έτ. «Κάνε»	57	25489	άνεχ. Αμέρεραν 16 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιγνυκότ»	57	25490	έφθ. Βοστόνη 2 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΖΕΝΣ (δ.) (N.A.T.)		έτ. «Κέλσο»	57	25357	άνεχ. Μπαχρέιν 6 'Απρ. διά Μπαντάρ Μαχάρχα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣδ. (N.A.T.)		έτ. «Ιμογένης»	57	26031	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 24 Μαρτ. δι' 'Αμουαίν Μπαίν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (δ.) (N.A.T.)		έτ. «Τζάγκο»	57	26031	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 15 Μαρτ. διά Σπέτζια

"POLYCLENS INDUSTRIAL SOLVES ALL YOUR CLEANING PROBLEMS,
NOW IN DURBAN, SOUTH AFRICA, FROM —

A. MALLIOTIS OF KASSIAN MARITIME AGENCY

"Tiber Island" 40 Victoria Embankment,
Explanade. Telephone : 68587
Cables : "KASMAR"

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΕ (δ.)	N.A.T.	έτ. «Τζουμπιλή»	58	25222	άνεχ. Σάρος 7 Μαρτ. διά Χόρ άλ 'Αμάγια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙΝΤΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντράμποντ»	68	43000	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 5 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Θώρ»	50	18802	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 2 'Απρ. διά Τόκιο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Λύσσανδρος»	49	18802	έφθ. Πειρά 2 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γούντεν»	50	25360	άνεχ. Λάς Πάλμας 29 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Πινελόπη»	49	18802	διπλής Παναμά 27 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανια»	50	18802	έφθ. Γιοκοχάμαν 25 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΛ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	49	25360	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 23 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντίνα»	49	18802	άνεχ. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 27 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Μπάννερ»	58	20546	διπλής Παναμά 31 Μαρτ. διά Μπορντώ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακρον»	57	27902	άνεχ. Λάς Πάλμας 30 Μαρτ. διά Ήλις Λασούφ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλέξη»	57	20533	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 4 'Απρ. διά Κιουρασσό
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αγκάτε»	67	22549	άνεχ. Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καπρόφορ»	67	23064	έφθ. Γιοκοχάμαν 28 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέσιοπερ»	68	22513	άνεχ. Σακάι 26 Μαρτ. δι' Αύστραλιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΜΠΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπρά»	68	23064	έφθ. Ναγκόγια 31 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤΣΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέμιν»	67	23064	άνεχ. Σίδνευ 21 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέιντ»	67	22549	άνεχ. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 3 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΟΥΛΕΤΣ (δ.)		έτ. «Λάγχαμ»	69	43000	έφθ. 'Ακάια 20 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΙΑΔΑ		έτ. «Γουόρλντ Ντέιλ»	52	15729	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 27 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τιούντορ»	53	12843	άνεχ. Πούλη Μπούκου 3 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΟΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτον»	58	11201	άνεχ. Ρουέν 28 Μαρτ. διά Κλέμε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρροα»	55	20165	άνεχ. Χονολουλού 27 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νιουφέιν»	58	11200	άνεχ. Αγ. Θρακιοκόν 22 Μαρτ. διά Χίλιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βένγκα Σ.»	58	25888	άνεχ. Λάς Σαλίνα 20 Μαρτ. διά Καλούντηποργκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάνερ Σ.»	54	20864	άνεχ. Ολμπαν (Ν.Υ.) 30 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χαλμά»	64	47344	άνεχ. Χαρόν 15 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιλόν»	65	49437	άνεχ. Πούλη Μπούκου 6 'Απρ. διά Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκράνθιδι»	52	12705	άνεχ. Μόμπιλ 21 Μαρτ. διά Κόμπε
ΓΡΑΝΑΔΑ		έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	άνεχ. Σάρον 13 Μαρτ. διά Θρηπορτ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίμνος»	50	3364	έφθ. Χόγκ Κόρκ 13 Μαρτ.
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (παν.)		έτ. «Ούτρε Μέρ»	18	1545	εις Βάρναν από 15 Αύγ. 1967
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρα Βένκεντορ»	54	11747	διπλής Γιβραλτάρ 28 Μαρτ. δι' 'Ιταλίαν
ΔΑΝΑΗ (δ.)	(N.A.T.)	Κοντίνενταλ & Μεντίτερ.	53	12705	διπλής Γιβραλτάρ 1 'Απρ. δι' Αύγουστον
ΔΑΦΝΗ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθερσίζ Μίνεραλς	63	30886	άνεχ. Σακάι 29 Μαρτ. διά Σασέμπο
ΔΕΛΦΟΙ		έτ. «Δελφοί»	68	8800	έφθ. Σάντος 27 Μαρτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσάργκο»	53	5579	άνεχ. Αστόρια 19 Μαρτ. διά Ν. 'Αμερικήν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	(N.A.T.)	έτ. «Αστερία»	54	8710	άνεχ. Μπαραγκούλα 27 Μαρτ. διά Σάντα Μάρτα
ΔΗΛΟΣ		έτ. «Ριόντον»	59	10527	άνεχ. Λίμπρειλ 16 Μαρτ. διά Πόρτ Τζεντίλ
ΔΗΛΟΣ (Λιθάνου)		έτ. 'Α' φοι Σιγάλα	29	2935	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΑ		έτ. «Μαρκρέντο»	68	9528	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 Μαρτ. διά Φιτζί
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Σουμ.)		έτ. «Τζένερα Ναθιγκ.»	53	7829	άνεχ. Σίδνευ 23 Μαρτ. διά Β. Εύρωπην
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαμπτήρας Οσεανογείνος»	53	13173	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 27 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΔΗΜΟΣ (Λιθάν.)		Κυπριανοῦ	43	7187	εις Ταύλα από 7 Φεβρ.
ΔΙΑΝΑ		έτ. «Διάνα»	52	3695	άνεχ. Πουέρτο Κορτές 31 Μαρτ. διά Πουέρτο Μπάριος
ΔΙΩΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμα»	52	12523	άνεχ. Τζίμπουτι 9 Μαρτ. διά Ράς Σουκείρ
ΔΡΟΜΩΝ		έτ. «Κύκνος»	64	17487	άνεχ. Ντώρμπαν 2 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΩΡΑ (κυπρ.)		έτ. «Κνωσσόδαι»	51	1272	διπλής Λιζαρόντ 4 'Απρ. διά Γάνδην
ΔΩΡΙΕΥΣ		έτ. «Δωριεύς»	58	6331	άνεχ. Λιβερπούλ 4 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΔΩΡΙΣ		έτ. «Δωρίς»	54	6042	έφθ. Καλκούτταν 14 Μαρτ.
ΔΩΤΩ		έτ. «Βιτάσα»	68	37000	διπλής Παναμά 18 Μαρτ. διά Ταιμπά
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωρ»	58	9431	έφθ. Κόμπε 2 'Απρ.
ΕΒΗ		έτ. «Νέπτουν Μαριτάιμ»	57	13637	άνεχ. Καράκας Μπαΐν 1 'Απρ.
ΕΒΗ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθυος»	48	3627	άνεχ. Παραμορίπο 30 Μαρτ.
ΕΒΗ Γ. ΤΣΙΜΠΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντίνεντα»	58	8122	άνεχ. Ικικ 25 Μαρτ.
ΕΒΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελεπρίμερο»	67	14845	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 30 Μαρτ.
ΕΒΜΑΡ		έτ. «Φασούντεραν 'Αρμαντόρες»	43	8184	άνεχ. Αλεξανδρείαν 1 'Απρ.
ΕΒΡΟΣ		έτ. «Νόρθ Ατλαντικ»	63	15983	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Απρ. διά Τόκιο
ΕΘΝΟΣ		έτ. «Ντρέικι»	56	10329	άνεχ. Μπρασουσθίλ 13 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Σάν Παρασκευήν»	47	2636	έγκατελειφθ έξωθι Σκωτίας 17 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ Λ.		έτ. «Ελλαίσον»	56	10289	άνεχ. Ταγκονούρα 16 Μαρτ. διά Σαλίνα Κρούζ
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκράκιν»	48	3627	έφθ. Νέαν 'Υρκην 3 'Απρ.
ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιθαν.)		έτ. «Λιμπανέζ»	53	1980	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛ ΤΟΡΟ (κυπρ.)		έτ. «Φόρ Γουίντς Κάρριερος»	30	5949	άργει. Σπετζία από 6 Μαρτ. 1968
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελέκτρα»	59	20915	άνεχ. Βολτιμόρων 24 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΕΛΕΝ		έτ. «Ατλαντικ»	67	27989	άνεχ. Λονδίνον 29 Μαρτ. διά Σαμοσούντα
ΕΛΕΝΑ (π.)		έτ. «Προγκρέθιο»	44	7648	εις θεόντα 21.3 N - 55 A 30 Μαρτ.
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Τράνσοπορτ»	58	20830	άνεχ. Λονδίνον 3 'Απρ. διά Γένοβαν
ΕΛΕΝΙ Κ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίδιον»	39	4922	άνεχ. Ντώρμπαν 2 'Απρ. διά Σαγκάπον
ΕΛΕΝΚΩ (κυπρ.)		έτ. «Χώρα»	48	982	εις θεόντα 29 Μαρτ. διά Καζαμπλάνκα
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	58	13066	εις θεόντα 29 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειον 29 Μαρτ.
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΤΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερώτρια»	56	2709	άνεχ. Λονδίνον 3 'Απρ. διά Σιγκαπούρων
ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΡΙΑ (π.)		έτ. «Παναγία»	45	3883	έφθ. Ντώρμπαν 6 'Απρ. διά Σαγκάπον
ΕΛΙΑΝΑ		έτ. «Αμπελός»	45	2095	άνεχ. Καζαμπλάνκα 28 Μαρτ. διά Γουίκλουσ
ΕΛΙΚΩΝ (κυπρ.)		έτ. «Κέρδονος»	58	8370	έφθ. Γουαμπόν 21 Φεβρ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		έτ. «Τζούταντ»	60	10530	διπλής Παναμά 5 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΕΛΛΗΝ		έτ. «Σάγκα»	56	10312	έφθ. Ντώρμπαν 13 Μαρτ.
ΕΛΠΙΔΑΦΟΡΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Πάλμαρ»	35	4963	έφθ. Μελέδουρνην 1 'Απρ.
ΕΛΠΙΣ (δ.)		έτ. «Βάνκουαρντ»	55	11936	άνεχ. Ντώρμπαν 30 Μαρτ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ		έτ. «Οσεαν Τρόμπη»	60	8639	άνεχ. Οζάκαν 29 Μαρτ. διά Χιροσίμα
ΕΠΙΚ (μικτόν)		έτ. «Ερκούλες»	58	30332	άνεχ. Αθάναν 20 Φεβρ. διά Γκουαντανάμο
ΕΡΑΤΟ (Σομαλ.)		έτ. «Κατερίνα»	43	7199	άνεχ. Μαλάγα 29 Μαρτ. δι' Αλεξανδρείαν
ΕΡΝΑ		έτ. «Ριταλέζ»	47	3497	έφθ. Σέβεν 'Αιλαντς 2 'Απρ.
ΕΡΟ'ΙΚ		έτ. «Ρόκετ»	64	29396	έφθ. Λά Γκουάρια 18 Μαρτ.
ΕΣΣΕΡΟΣ		έτ. «Ατλαντικ»	57	10317	άνεχ. Καράτια 1 'Απρ. διά Λιθερπουλ
ΕΥΑ		έτ. «Μοντελίντο»	57	6046	εις Σουέζ από 25 Φεβρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Λανδρός»	19	3858	έφθ. Κολόμπο 8 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)		έτ. «Εύασσε»	39	3971	άνεχ. Βίλελμοκαφεν 31 Μαρτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Όιλ»	66	38339	άνεχ. Βενετίαν 2 'Απρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΕΥΕΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμπιθεύς»	54	11208	άνεχ. Σιδών 4 'Απρ. διά Σάρος
ΕΥΕΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορφέν»	64	34827	άνεχ. Καζαμπλάνκα 3 'Απρ. διά Τονναϊ Σερέντε
ΕΥΕΓΕΝΙΑ (κυπρ.)		έτ. «Ποσειδών»	46	2524	άνεχ. Σιγκαπούρων 27 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΥΕΓΕΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καλδζάον»	56	10053	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 30 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΕΥΕΓΕΝΙΟΥ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλ»	54	19406	διπλής Ούσάντ 20 Μαρτ. διά Λάγκος
ΕΥΕΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόπουργκ»	56	30150	έφθ. Γιοκοχάμαν 27 Μαρτ.
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)		έτ. «Μάγκνα»	64	35774	εις Χόντα 8 Φεβρ.
ΕΥΠΛΟΙΑ (παν.)		έτ. «Εύκρισια»	59	9003	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΡΠΙΔΗΣ (Λιθαν.)		έτ. «Εύριπδης»	44	1876	έφθ. Τερρέστον 29 Μαρτ.
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (Λιθαν.)		έτ. «Ναίάσ»	43	2896	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 24 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (δ.)		έτ. «Εύσταθιος»	55	12497	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 31 Μαρτ. διά Λά Σαλίνα
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)		έτ. «Βέκτωρ»	49	17613	διπλής Παναμά 28 Μαρτ.
ΕΦΥΡΑ (δ.)		έτ. «Βέκτωρ»	65	35527	έφθ. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 28 Μαρτ.
ZAN		έτ. «Καρντενζα»	67	15996	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδα 31 Μαρτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ZANETTA III (δ.)	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα	53	11261	έφθ. Βιρτσότον 4 'Απρ.
ΖΕΥΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταβέρνες»	40	3496	έφθ. Ο' Ζάκαν 31 Μαρτ.
ΖΗΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Μαλάγια»	68	9527	άνεχ. Σάρος 7 Μαρτ. διά Χίλιν
ΗΓΚΛ (π.δ.)		έτ. «Πανεουρόπα»	55	20216	διπλής Ακρωτήριον 21 Μαρτ. δι' Ούμ Σαιδ
ΗΒΗ		έτ. «Οσεαν Φράύτερς»	68	28774	άνεχ. Ναγκόγια 19 Μαρτ. διά Χίλιν
ΗΛΙΑΣ Λ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλ			

ΗΣΤΕΡΝΗ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άστροντεθότο»	44	15419	εις θοσώνων ἀπὸ 25 Φεβρ.
ΗΤΟΝ (δ.)		έτ. «Τητονί»	53	13555	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 30 Μαρτ. δι' Ἀρούμπα
ΘΑΛΑΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκελλάν»	49	7773	ἔφθ. Μη. Ἀύρες 5 Μαρτ.
ΘΑΝΑΣΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀθένημαρ»	49	5841	ἔφθ. Ρουέν 31 Μαρτ.
ΘΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζων»	57	10316	διῆλθε Παναμᾶ 26 Φεβρ. διὰ Κόρπους Κριότι
ΘΑΣΟΣ ΑΙΓΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάσος»	52	12057	άνεκ. Βενετίαν 19 Μαρτ. διὰ Γιαρίμικα
ΘΕΑΝΩ (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Κωνσταντίνο»	53	958	διῆλθε Κωνίου πολιν 2 Ἀπρ. διὰ Μπαντίρμα
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (οօμ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουρένα»	44	7286	διῆλθε Κωνίου πολιν 2 Ἀπρ. διὰ Κωνστάντζαν
ΘΕΟ (δ.)		έτ. «Θεοδόσιος»	54	12016	ἔφθ. Νέαν Ὁρλέανην 30 Μαρτ.
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	57	20414	άνεκ. Ράς Σουκερί 23 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοκκυίστα Όσεάνικα»	63	34146	άνεκ. Βοστώνην 30 Μαρτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ		έτ. «Νεπτούνια»	65	27960	διῆλθε Μπρούνομπουτελ 4 Ἀπρ. διὰ Κλαιπέντα
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ (κυπρ.)	...	έτ. «Ντάλμουατερ»	47	2680	άνεκ. Σιμονούσκι 15 Μαρτ. διὰ Χούγκναμ
ΘΕΟΚΛΗΤΟΣ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτινάμικου»	40	5226	άνεκ. Καντίζ 25 Μαρτ. διὰ Μαΐαμι
ΘΕΟΜΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	65	16901	άνεκ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 24 Μαρτ. διὰ Βρέμπν
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράβερς»	54	11234	άνεκ. Νέαν Υόρκην 23 Φεβρ.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	58	26653	άνεκ. Βαλτιμόρην 27 Μαρτ. διὰ Σαντάντερ
ΘΕΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	60	8461	διῆλθε Παναμᾶ 27 Μαρτ. διὰ Κλαιπέντα
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	62	14151	άνεκ. Νέαν Υόρκην 20 Μαρτ. διὰ Μη. Ἀύρες
ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαδέ»	55	2740	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΟΥΛΑ (π.)		έτ. «Ιντερμάρ»	43	2015	άνεκ. Πόιν Σέντραλ 29 Μαρτ. δι' Ἰαπωνίαν
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρστίζ»	66	40933	ἔφθ. Χάμπτον ρόδη 23 Μαρτ.
ΘΩΜΑΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Τράνσοπορτ»	61	14218	ἔφθ. Μαντράς 19 Μαρτ.
ΘΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Θώρ»	44	8484	ἔφθ. Μαντράς 19 Μαρτ.
ΙΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	άνεκ. Λάγκος 18 Μαρτ. διὰ Μένα Ἀχμαντί
ΙΘΑΚΑ ΜΑΡΙΝΕΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριόπι»	50	12540	ἔφθ. Μπαρμάντος 31 Μαρτ.
ΙΘΑΚΑ ΣΤΑΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιάκα Σ.»	51	12540	άνεκ. Χαλλά 20 Μαρτ. διὰ Κούρε
ΙΘΑΚΑ ΤΡΕΠ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάναντα»	53	12906	εἰς Ρότερνταμ ἀπὸ 17 Ιαν.
ΙΛΕΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	37	5925	ἔφθ. Στεττίνον 1 Ἀπρ.
ΙΛΙΣΣΟΣ		έτ. «Ντέβον»	47	4962	εἰς Σαΐγκον ἀπὸ 21 Ἀπρ. 1968
Ι Μ Α		έτ. «Άλκυονία»	68	27983	άνεκ. Νταμπιέρ 3 Ἀπρ. διὰ Δουνκέρκην
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσούπιο»	44	12646	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 26 Μαρτ.
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέτινιντ»	59	22762	άνεκ. Ντόντζες 26 Μαρτ. διὰ Περαιών Κόλπου
ΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ιον»	49	4719	άνεκ. Κορίντο 22 Μαρτ. διὰ Λά Λιμπερτάντ
ΙΩΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικομίκ»	65	30516	άνεκ. Αμβέρσαν 17 Μαρτ. διὰ Χάρηκ Ἀϊλαντ
ΙΩΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκάνιο»	67	20959	άνεκ. Κούπη 24 Μαρτ. διὰ Σπάττλ
ΙΩΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλευ»	63	13516	ἔφθ. Νέαν Ορλέανην 24 Μαρτ.
ΙΩΝΙΑΝ ΠΑ· ΙΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνια»	66	20959	άνεκ. Κολούμπια ρίβερ 23 Μαρτ. διὰ Πουσάν
ΙΩΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέντφορντ»	63	13517	ἔφθ. Όταρο 25 Μαρτ.
ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	58	22531	άνεκ. Τενερίφων 27 Μαρτ. δι' Ἐοκραθός ρίβερ
ΙΩΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τσαρκλούτερ»	66	45280	άνεκ. Μιδδλεμπρω 3 Ἀπρ. διὰ Ζουείτινα
ΙΡΙΣ		έτ. «Παρασιωμάρ»	33	3946	άνεκ. Κάλιαρι 12 Μαρτ. δι' Ἀλγερίαν
ΙΩΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεγγίνα»	69	15600	ἔφθ. Κόπη 21 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εσουρο»	58	10077	ἔφθ. Ρότερνταμ 7 Ἀπρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουνθ Μεντιτέρρεράνεν»	68	16046	άνεκ. Τσάρεστον 4 Ἀπρ. διὰ Νέαν Ορλέανην
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	άνεκ. Ράς Τανούρα 24 Μαρτ. διὰ Φώλευ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ		έτ. «Σάν Τζιοθάνι»	42	7020	εἰς Αλεξανδρειαν ἀπὸ 9 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (παν.)		έτ. «Στέρπη»	44	2850	άργει Αμμινερας ἀπὸ 8 Δεκ.
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	57	12618	διῆλθε Παναμᾶ 18 Μαρτ. διὰ Μουροράν
ΙΩΝΙΑ		έτ. «Μαριτάιμ»	47	4760	εἰς Βομβάνη ἀπὸ 21 Μαρτ. 1968
ΚΑΑΝΘΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάσανθος»	53	7457	εἰς Πουάντ Νουάρ ἀπὸ 20 Σεπτ.
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καβαλάρης»	48	4804	διῆλθε Γιβραλτάρ 30 Μαρτ. διὰ Ντακάρ
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7237	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδη 1 Μαρτ. διὰ Σαΐγκον
ΚΑΒΑΛΙΕΡ οφ ΑΘΕΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άδρατικ»	49	6740	ἔφθ. Βαλτιμόρην 2 Ἀπρ.
ΚΑΒΟ ΑΕΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέρο»	55	12453	άνεκ. Ειδόναυσοθ 3 Ἀπρ. διὰ Μπατόν Ρούζ
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάβο»	44	7638	άνεκ. Μομπάσ 4 Ἀπρ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουνθ Άτλαντικ»	57	10122	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 21 Μαρτ. διὰ Κουβεΐτ
ΚΑΘΡΙΝ (Λιβάνου)		έτ. «Οθερόπητ Τάν κούπη»	30	2377	άνεκ. Χούκ Κόγκ 2 'Απρ. διὰ Γάλλεστον
ΚΑΘΡΙΝ Α' ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούν Μαρ. τάιμ»	64	10864	άνεκ. Κολούμπια ρίβερ 2 'Απρ. δι' Ἰαπωνίαν
ΚΑΤΗΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάθοιν»	67	43231	έφθ. Πειραιά 19 Μαρτ.
ΚΑΙΤΗ (παν.)		έτ. «Ατλαντικιμάρ»	46	1921	άνεκ. Μπάρι 3 Μαρτ. διὰ Σιμπενίκ
ΚΑΙΤΗ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Πεντρεγκαλ»	65	23524	άνεκ. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 24 Μαρτ. δι' Ἰαπωνίαν
ΚΑΛΗ ΕΛΠΙΣ (σομ. Γιόρο)		έτ. «Εβερελόπε»	55	11991	ἔφθ. Ήποχον 6 Ἀπρ.
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κοάστ»	39	4664	εἰς Βομβάνη ἀπὸ 28 Μαρτ. 1967
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Βαλένθια»	67	34498	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 21 Μαρτ. διὰ Κουβεΐτ
ΚΑΜΠΟΣ		έτ. «Μάριν Τράνσοπορτ»	57	8774	άνεκ. Κούρε 12 Μαρτ.
ΚΑΝΤΜΙΑΔΟΣ		έτ. «Κάμπος»	67	44708	άνεκ. Σιγκαπούρην 22 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΚΑΠ ΦΡΙΟ		έτ. «Κάντημπος»	41	7401	έφθ. Μομπάλ 31 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγια Βαρδάρα»	55	5005	άνεκ. Είλατ 2 'Απρ. διὰ Σιγκαπούρην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ		έτ. «Βίργκο»	55	6187	άνεκ. Λόρας Αντζελες 24 Μαρτ. διὰ Νέαν Ζηλανδίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΑΙΑΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	63	17057	έφθ. Πειραιά 26 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΣ (π.)		έτ. «Αστρο Π.»	57	24854	άνεκ. Κοκούρα 2 'Απρ. διὰ Σιλιππίνας
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	55	15828	έφθ. Τεργέστην 28 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ		έτ. «Αστοροσιέρτο»	43	2874	έφθ. Κων. πολιν 29 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρη»	50	6904	έφθ. Σάντος 29 Μαρτ.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Βολκάνικα»	68	23666	έφθ. Κούρε 4 'Απρ.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ (δ.)		έτ. «Καλίστο»	50	3910	έφθ. Κουβεΐτ 12 Μαρτ.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)		έτ. «Λάστοπορ»	61	24871	άνεκ. Ναγκασάκι 29 Μαρτ. διὰ Περαιών Κόλπου
ΚΑΠΙΤΑΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ		έτ. «Πιορτοσάφιτ»	51	15784	άνεκ. Αμβέρσαν 6 'Απρ. διὰ Γιβραλτάρ
ΚΑΠΙΤΑΝ ΗΑΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φούστερ»	56	20899	άνεκ. Νέαν Υόρκην 17 Μαρτ. δι' Ἀρούμπα
ΚΑΠΙΤΑΝ ΘΕΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόχεγκαν»	59	11893	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 1 'Απρ.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΗΝΑΣ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σιππιγκ»	31	1871	έκτελει πλόας Παναμᾶ
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΩΝ Α.		έτ. «Βαλμόντε»	46	8147	άνεκ. Χόκη Κόγκ 19 Μαρτ. διὰ Κασσιούνγκ
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑΒΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλοπάρεσ»	61	13403	έφθ. Αλιμέρσαν 5 'Απρ.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Αλιάνζα»	52	7678	έφθ. Πουέρτο Καμπέλο 24 Μαρτ.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμα»	43	8527	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδη 23 Μαρτ.
ΚΑΡΙΝΑ		έτ. «Ελμαρίνα»	66	19827	έφθ. Μίκη 1 'Απρ.
ΚΑΡΝΤΙΦ (δ.)		έτ. «Φερέοις Κάρριερ»	69	9070	άνεκ. Σάντορελαντ 5 'Απρ. διὰ Λονδίνον
ΚΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριομάρ»	55	21075	άνεκ. Μπαντάρ Μαχάρχρ 6 'Απρ. διὰ Δουνκέρκην
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρλάιλ»	56	3401	έφθ. Βιρτσότον 31 Μαρτ.
ΚΑΣΣΙΟΠΗ (Παν.)		έτ. «Καρσιόπη»	49	4723	άνεκ. Δουβλίνον 2 'Απρ. διὰ Ρότερνταμ
ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.)		έτ. «Γιαννικός»	53	7659	έφθ. Τάιν 5 'Απρ.
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	άνεκ. Ρότερνταμ 5 'Απρ. διὰ Ζουείτινα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κυπρ.)		έτ. «Ρέω»	29	9215	έφθ. Γιοκοχάμαν 30 Μαρτ.
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)		έτ. «Θεσσαλία»	56	15802	άνεκ. Τζάκοονθιλ 1 'Απρ. δι' Ἀρούμπα
ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρόζα»	53	10339	άνεκ. Πειραιά 1 'Απρ. διὰ Ντακάρ
ΚΕΑ		έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13996	έφθ. Πειραιά 28 Μαρτ.
ΚΕΙΠΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλντέσσα»	58	11755	άνεκ. Μένα Αχμαντί 11 Μαρτ. διὰ Μοντεβίδεο
ΚΕΙΠ ΜΑΡΙΝΑ		έτ. «Μαρπουσένο»	63	15364	έφθ. Λυτελτόν 2 'Απρ. διὰ Ντουμάτι
ΚΕΟ (δ.)		έτ. «Νούπλιον»	49	15797	άνεκ. Σιγκαπούρην 5 'Απρ. διὰ Γαλλίαν
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ινταστριαλ θρέύτ.»	57	17180	άνεκ. Λά Γκουλέτ 3 'Απρ. διὰ Μπιζέρτα
ΚΕΡΚΕΝΝΑΧ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουσουλινά»	51	6137	άνεκ. Λά Σαλίνα 25 Μαρτ. διὰ Γκότεμπουργκ
ΚΕΦΑΛΛΩΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24944	άνεκ. Φώλευ 14 Μαρτ. διὰ Μάρσα έλλ Μπρέγκα
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυκηνίαν»	66	44867	έφθ. Μένα Αχμαντί 3 'Απρ.
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	άνεκ. Λά Σαλίνα 28 Μαρτ. διὰ Πόρτ Τζεντίλ
ΚΙΓΚ ΚΑΔΑΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδομς»	64	29797	έφθ. Μένα Αχμαντί 3 'Απρ.
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιών»	58	20487	άνεκ. Πόρτ Ελιζαμπεθ 31 Μαρτ. διὰ Σαούδ
ΚΙΝΑΡΟΣ		έτ. «Κριομάρ»	49	8378	άνεκ. Ντακάρ 17 Μαρτ. διὰ Μένα Σαούδ
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μα			

ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	'Αλ. Τσαβλίρης	27	5411	όργει Πειραιά από 18 'Απρ. 1968
ΚΛΑΡΕΝΤΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ιντερκοντινένταλ"	60	22860	άνεχ. Ντακάρ 25 Μαρτ. διά Μπόννυ
ΚΛΕΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Γκουντ Γουντ"	59	10400	έφθ. Λιθερπουλ 2 'Απρ.
ΚΛΕΙΩ	(N.A.T.)	έτ. "Κλειώ"	51	7651	άνεχ. Μελδούρην 22 Μαρτ. διά Τζέντα
ΚΛΕΙΩ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Λόινα"	38	7666	εις Τζέντα από 7 Φεβρ.
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άλμα"	58	22129	άνεχ. Τενερίφων 19 Μαρτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΚΟΚΟΝΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ορούτσα"	53	10164	άνεχ. Βίλεμοταν 1 'Απρ. διά Μαρακάιμπο
ΚΟΝΑΩΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Άκουμπλλα"	19	2949	έφθ. Ραβέναν 24 Μαρτ.
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. "Κονσούνεντς"	68	23258	άνεχ. Κοκουίμπο 21 Μαρτ. διά Τσίμπα
ΚΟΝΣΟΝΕΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Κονοτελλέσιον"	53	12331	άνεχ. Βενετίαν 4 'Απρ. διά Σιδώνα
ΚΟΝΤΕΛΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ελάρους"	52	11755	άνεχ. Μένα Σαούδ 25 Μαρτ.
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Εξίλιαρη"	56	12843	έφθ. Σαδάννων 5 'Απρ.
ΚΟΡΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Γκόθαμο"	41	5173	άνεχ. Λάς Πάλμας 21 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
ΚΟΡΦΟΙ	(N.A.T.)	έτ. "Μάρδιγκορ"	44	7239	έφθ. Ελλεσμέρ Πόρτ 30 Μαρτ.
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. "Βιλανουέβα"	44	4296	έφθ. Ντουμπάι 22 Μαρτ.
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σάν Πέντρο"	63	30705	άνεχ. Ράς Σουκέρ 22 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. "Ηστερη Σή Τράνσοπτορ"	45	7176	έφθ. Καλκούτταν 28 Μαρτ.
ΚΟΡΣΑ Ι-Ρ	(N.A.T.)	έτ. "Νάζος"	62	15000	άνεχ. Θιλαδέφειαν 26 Μαρτ. διά Κόρπους Κρίστι
ΚΟΡΦΟΥ ΑΓΓΛΑΝΤ (Π.Π.)	(N.A.T.)	έτ. "Κόδομος"	49	9000	άνεχ. Πόρτ Ελίζαμπε 3 'Απρ. διά Μπέιρα
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. "Χόμη"	57	17827	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Απρ.
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. "Μάρφιελη"	44	14878	άνεχ. Ράς Τανούρα 16 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΚΟΥΗΝ ΣΟΛΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σταρόπολη"	53	10000	διπλής Παναμά 29 Μαρτ. δι' Εύρωπην
ΚΟΥΛΑΙΗΝΤΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άλμα Σ."	49	2867	άνεχ. Μπέλεμ 18 Μαρτ. δι' Άρούμπα
ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Κουνιστρά"	44	7199	άνεχ. Άμπερσαν 5 'Απρ. δι' Άδαναν
ΚΟΥΡΙΟΥΜ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Λαθάρη"	47	1401	άνεχ. Άδαναν 30 Μαρτ. διά Νουεθίτας
ΚΡΕΣΤΑ	(N.A.T.)	έτ. "Βιλαλιδίζαν"	44	7135	διπλής Κωνί πολίν 27 Μαρτ. διά Κωνιτάντζαν
ΚΡΗΙΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μάρα"	57	24664	άνεχ. Μαντράς 31 Μαρτ. διά Πενάγκ
ΚΡΗΤΗ	(N.A.T.)	έτ. "Αίδουρο Κόουστ"	43	8443	άνεχ. Ράς Σουκέρ 28 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σίνη Κωνοταντάνη"	55	2376	άνεχ. Καλκούτταν 3 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΚΥΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Σάν Σεθίλιο"	57	13895	άνεχ. Άμπερσαν 5 'Απρ. δι' Δικάγο
ΚΥΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Γκλάρα"	56	24305	άνεχ. Λός Αντζελες 9 Μαρτ. διά Ντουμπάι
ΚΥΠΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σπιριτάθη"	43	6996	εις θέσην 3. N - 3.10 A 19 Μαρτ. δι' Όλλανδιαν
ΚΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. "Αστρορρίκο"	43	7239	έφθ. Λιθερπουλ 14 Μαρτ.
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. "Βρόνκα"	52	7489	άνεχ. Χοραμάρχορ 26 Μαρτ.
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Καρδαμούλιαν"	51	2644	άνεχ. Σάν Σεθίλιον 28 Φεβρ.
ΚΥΡΚΑ	(N.A.T.)	έτ. "Κύρκοπριγκι"	54	11743	άνεχ. Άμπερσαν 5 'Απρ. διά Κέιπ Τάουν
ΚΩΝΣΤΑΝΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. "Μηλού Ζάρη"	48	3455	άνεχ. Εύδεν 1 'Απρ. διά Λισσαβόνα
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πρωτεύς"	64	34827	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 28 Μαρτ. διά Μένα Αχμαντί
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Μαρθιράζον"	51	2430	άνεχ. Χιούστον 3 'Απρ. διά Νέαν Ορλεάνην
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Βασιλίκην"	53	10918	άνεχ. Άμπερσαν 4 'Απρ. διά Βρέμην
ΚΩΣ	(N.A.T.)	έτ. "Κριομαρη"	56	3430	έφθ. Αινδούργον 6 'Απρ.
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Κοοτίκοψ"	39	2993	άνεχ. Πειραιά 30 Μαρτ. διά Γκοκέκ
ΛΑΒΕΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. "Τζένεραλ Μαριτάιμ"	55	8451	έφθ. Τόλι Τόλι 16 Μαρτ.
ΛΑΕΡΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. "Στάλα"	50	8530	άνεχ. Λάς Πάλμας 15 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΛΑΙΔΗ ΕΛΣΠΕΘ	(N.A.T.)	έτ. "Χρόλακι"	53	3545	διπλής Μπρούνομπουτελ 30 Μαρτ. διά Τούνιδα
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Εργάκαπη"	53	11262	διπλής Σιγκαπούρην 29 Μαρτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΛΑΚΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Γκλόριφα"	47	8385	άνεχ. Σεμαράγ 10 Μαρτ. διά Τσιρεμπόν
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μαροσεάνο"	59	27462	έφθ. Πειραιά 27 Μαρτ.
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σηνώκων"	65	34185	άνεχ. Ράς Τανούρα 30 Μαρτ. διά Βίλελμαχαφεν
ΛΑΚΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Λακωνία"	61	13360	άνεχ. Ντάρ εις Σαλάμ 2 'Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Νουέδα Σεθίλλαι"	64	37338	άνεχ. Μπαχρέιν 1 Μαρτ. διά Κέιπ Τάουν
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ρέα"	56	23880	άνεχ. Κοοί 30 Μαρτ. διά Χάρυκ "Αίλαντ
ΛΑΣΤΡΙΓΟΝΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Λίθος"	56	4308	άνεχ. Μπ. Αύρες 23 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Αστρορέλα"	48	9181	έφθ. Μπούργον 2 'Απρ. διά Λά Πλάτα
ΛΕΓΚ ΠΛΑΣΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. "Σαππιρίορ"	44	14243	έφθ. Χιούστον 1 Μαρτ.
ΛΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Κωνοταντίνος"	47	7029	διπλής Φλώσιγκ 3 'Απρ. διά Μεζικόν
ΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. "Λένα"	48	2563	άνεχ. Λισσαβόνα 4 'Απρ. δι' Άδιλες
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μιραμόντε"	53	13406	άνεχ. Κριστούπαλ 2 'Απρ. διά Λάς Μίνας
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. "Ζίτο"	57	10499	άνεχ. Λονδίνον 3 'Απρ. διά Μπέιρα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ	(N.A.T.)	έτ. "Οσεον Φρέύτερς"	67	28776	έφθ. Κούμπε 2 'Απρ.
ΛΙΑΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Άλμα"	53	12577	άνεχ. Νέαπολιν 31 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΛΙΜΠΕΡΤΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Χαλκοφίλη"	42	2881	άνεχ. Θεονίκην 18 Μαρτ. διά Βιρυττών
ΛΙΝΔΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ντόλφιν"	43	7266	άνεχ. Μουρόραν 25 Μαρτ. δι' Όνομικη
ΛΟΓΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αφρικάν Σιππίγκ"	58	15987	άνεχ. Τενερίφων 2 Μαρτ. διά Μπόννυ
ΛΟΥΤΖΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ρίο 'Αζούλ"	57	20730	διπλής Παναμά 23 Μαρτ. δι' Άρούμπα
ΛΟΥΣΥ	(N.A.T.)	έτ. "Ατλαντικά Πασιφίκα"	54	11602	διπλής Γραβόλταρ 25 Μαρτ. δι' Αύγουστα
ΛΥΚΑΒΕΤΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Καρρέτο"	57	7478	έφθ. Μέροεσ Μπάρ 7 'Απρ.
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Εστόρελλα"	58	27526	άνεχ. Ρόττερνταν 10 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΛΥΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. "Μαροσεάνο"	58	27466	άνεχ. Χάρυκ "Αίλαντ" 29 Μαρτ. διά Κουνταματασού
ΛΟΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. "Κονοτελέσιον"	64	29396	διπλής Παναμά 5 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Λωζάνη"	52	2980	διπλής Γιβραλτάρ 29 Μαρτ. διά Τζάκσονβιλ
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άλμα"	67	44646	έφθ. Γιοκοχάμαν 27 Μαρτ.
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μονρόδιο"	60	13592	διπλής Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΜΑΙΑΓΚΑΣΥ	(N.A.T.)	έτ. "Τρανσοσεανίκ Π.Κ."	58	24065	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΑΛΟΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Ιότι"	47	4535	άνεχ. Λιμπρεδί 26 Μαρτ. διά Χάθρην
ΜΑΝΗ	(N.A.T.)	Π. Κυποτανού & Σία	43	7145	εις Ταϊτακόνγκ ρόδας από 9 Ιαν.
ΜΑΝΟΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	ΕΛΛ. Θαλάσσαια Μεταφοραι	57	10044	άνεχ. Μέμπιλ 3 'Απρ. διά Σάν Νικολάς (Περού)
ΜΑΝΔΑΡΑΚΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ελπίσανα"	43	3106	εις Κουνταντασί από 13 Φεβρ.
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ελληνικά Σίππη"	54	3596	άνεχ. Σαΐν Τζών (Ν.Β.) 27 Μαρτ. διά Μπέλφαστ υπό παρασέληνος
ΜΑΡΑΘΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Οσεον Κάρνον"	57	20564	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 Μαρτ. δι' Άρούμπα
ΜΑΡΑΘΩΝ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μαραθώνη"	58	16407	άνεχ. Ντακάο 7 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. "Πιουρόπο"	43	15030	άνεχ. Γκάλθεστων 22 Μαρτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. "Σάουθερν Κρός"	66	15404	άνεχ. Κριστούπαλ 11 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΜΑΡΓΚΡΟ	(N.A.T.)	έτ. "Πιανοβέρρεο"	62	8951	έφθ. Μαντζιλό (Μεζ) 17 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μάδα"	60	25190	άνεχ. Χόρ άλι Αιγαία 11 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ισιμένια"	56	12230	άνεχ. Τάμπα 2 'Απρ. δι' Άρούμπα
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Λεάντερ"	64	34827	άνεχ. Κέιπ Τάουν 31 Μαρτ. διά Μένα Αχμαντί
ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. "Λαγκερίνη"	43	8518	άνεχ. Αιπαντάν 4 'Απρ.
ΜΑΡΙΑΝΘΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Διδεκάνησοικήν"	48	2134	άνεχ. Χόκ Κόκι 18 Φεβρ. διά Χαιφόγκ
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. "Άστρο Βεντουρόζο"	58	9407	έφθ. Κολόμπο 29 Μαρτ.
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Α. Σ	(N.A.T.)	έτ. "Άριαντόρες"	52	10892	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 3 'Απρ. διά Πλατζού
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σιγκάλα"	51	5747	άνεχ. Ικίν 2 'Απρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Μαριέττα"	56	20207	άνεχ. Τεργεστών 25 Μαρτ. διά Τρίπολιν (Λιθάνου)
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. "Πανούλτρα"	44	7216	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 18 Μαρτ. διά Τζέντα
ΜΑΡΙΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Γκρέκο"	61	8951	έφθ. Κόμπε 29 Μαρτ.
ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. "Ντελαντέρα"	43	7253	άνεχ. Αβάναν 2 Μαρτ. διά Νουεθίτας
ΜΑΡΙΑΛΥ Λ	(N.A.T.)	έτ. "Ελλαπόδρες"	63	9190	έφθ. Σουέζ 3 Μαρτ.
ΜΑΡΙΜΟΥΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αριαντόρες"	49	10483	διπλής Παναμά 30 Μαρτ. διά Χάμπτον οόδς
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μαριόπλλα"	55	12488	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 1 'Απρ. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. "Φιντέλιτιν"	66	19411	άνεχ. Νέαν Υόρκην 27 Μαρτ. δι' Άρούμπα
ΜΑΡΙΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Έβρος"	44	7203	διπλής Σουέζ 3 Μαρτ.
ΜΑΡΙΝΑ Λ	(N.A.T.)	έτ. "Ελιμαρίνα"	65	19758	έφθ. Καλλάδ 25 Μαρτ.
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. "Μαρίνερς"	48	2739	άνεχ. Πασάνιες 13 Μαρτ. διά Καρταγκένα (Κολ.)
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Τριφίλια"	58	12443	έφθ. Ρίο Ιανείρο 31 Μαρτ.
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άρμαντόρες"	50	15747	έφθ. Αιμπέρσαν 5 'Απρ.
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άρμαντόρες"	51	10216	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Απρ. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΡΟΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άρμαντόρες"			

ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθια»	61	12011	έφθ. 'Αδελαιδα 31 Μαρτ.
ΜΑΡΜΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Συμφωνία»	44	7250	έφθ. Βαλτιμόρην 31 Μαρτ.
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πίδρος»	54	16573	άνεχ. Κουβέιτ 31 Μαρτ.
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλ»	43	7263	έφθ. 'Ανκόνα 31 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάπαρο»	46	7327	άνεχ. Αμερέρσαν 4 Μαρτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδομικ»	56	23871	έφθ. Χούλι 31 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σιών»	64	9390	άνεχ. Νουακότ 5 Απρ. διά Βεγγάζην
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάπαρο»	46	7333	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Απρ. διά Μεσόγειον
ΜΑΤΖΕΧΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γαλαδίας»	65	34185	έφθ. Λονδίνον 30 Μαρτ.
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αιρόβιλλ Μότορσπι»	57	8855	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 9 Μαρτ. δι' Ινδονησίαν
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	52	22353	άνεχ. Βαλτιμόρην 29 Μαρτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΜΕΘΩΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμμέροντα	59	21939	άνεχ. Βαλτιμόρην 29 Μαρτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11691	άνεχ. Πόρτ Άρθουρ 27 Μαρτ. διά Σίδνεϋ (Ν.Σ.)
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κάροντιναλ»	66	39617	άνεχ. Φουκουγιάμα 30 Μαρτ. διά Χάργκ - Αίλαντ
ΜΕΡΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλαι»	43	7258	άνεχ. Μπέρια 19 Μαρτ. διά Κόντινεντ
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνεπτούνοι»	58	24955	άνεχ. Γιοκόχαμα 10 Μαρτ. δι' Ινδονησίαν
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετρόπολιταν»	61	30906	άνεχ. Ρότερνταμ 8 Μαρτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΜΙΛΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	άνεχ. Φίλαδελφειαν 2 Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΜΙΜΗ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμμαρεθ»	36	2760	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 30 Μαρτ.
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	άνεχ. Αμερέρσαν 21 Μαρτ. διά Μπαντάρ Μαχαόχρ
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλαμίς»	39	3485	έφθ. Τεργεστόν 5 Απρ.
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καναντέρος»	41	8367	άνεχ. Ναγκόγια 25 Μαρτ. διά Μορμουγκάο
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μίσμαρ»	66	22241	διπλήθε Ούδαντ 18 Μαρτ. διά Χάργκ - Αίλαντ
ΜΙΣΤΡΑΛ Ι	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράλ»	49	1689	άνεχ. Γιοκόχαμα 12 Απρ. δι' Ινδονησίαν
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροδινκια»	59	26737	άνεχ. Βοστώνην 1 Απρ. διά Ποτρ Τζεντίλ
ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιλαυντόζοτς»	55	15807	έφθ. Φίλαδελφειαν 2 Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΜΙΧΑΗΛ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμιέντο»	65	28313	άνεχ. Αμερέρσαν 15 Μαρτ. διά Ματάντζας (Κούβα)
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλματ»	58	22129	άνεχ. Σάρι 28 Μαρτ. διά Λισσαδώνα
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερη»	43	11289	άνεχ. Κουβέιτ 13 Απρ. διά Αρούμπα
ΜΟΝΟΜΑΧΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Όσεαν»	43	8346	εις Αΐδη 13 Απρ. διά Αρούμπα
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε»	51	3386	έφθ. Σαγκάνη 24 Μαρτ.
ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μουσσέ»	29	9307	διπλήθε Μπρινόναμποτελ 1 Απρ. διά Ροστόκ
ΜΠΑΖΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαζίλ»	48	3574	άνεχ. 'Αδαναν 15 Μαρτ. διά Ματάντζας (Κούβα)
ΜΠΑΖΙΑ III	(N.A.T.)	έτ. «Σέρο - Γκουάκα»	65	18459	άνεχ. Ιάλιδο 23 Μαρτ. δι' ΗΠΑ
ΜΠΑΜΠΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάμπερο»	45	3834	άνεχ. Γενόβεαν 25 Μαρτ. διά Βαρκελώνην
ΜΠΕΛΛΟΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάφαρας»	52	4303	άνεχ. Αμερέρσαν 29 Μαρτ. διά Σάν Χοσέ (Γουατ.)
ΜΠΕΣΣΗ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλέσπον»	67	43231	άνεχ. Ράς Τανούρα 2 Μαρτ. διά Βίλελμοσχαφεν
ΜΠΗΤΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλίβερ»	57	20464	άνεχ. Ράς Σουκείρ 24 Μαρτ. δι' ΗΠΑ
ΜΠΛΑΚ ΝΑΐΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Διλλος»	45	5101	έφθ. Σαιν Τζόν (Ν.Β.) 31 Μαρτ.
ΜΠΛΟΥ ΜΟΥΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπιναμάρ»	44	2937	άνεχ. 'Αλεξανδρειαν 29 Μαρτ.
ΜΠΛΟΥ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σπη»	48	3351	άνεχ. Θεούτον 1 Απρ. διά Βεγγάζην
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ'	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σκάδη»	41	4189	άνεχ. Αύγυστον 27 Μαρτ. διά Γκιζάν
ΜΠΟΝΑΜΑΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπερος»	58	980	άνεχ. Κόρη 4 Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΠΟΡΝΜΑΟΥΘ	(N.A.T.)	έτ. «Μπορνμάουθ»	56	10422	έφθ. Οζάκαν 31 Μαρτ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	53	12861	έφθ. Κεπ Τάουν 29 Μαρτ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγίας»	59	22846	έφθ. Γιοκόχαμαν 23 Μαρτ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπουένα»	53	11886	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 15 Φεβρ. διά Ντουμπάι
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουένερουντι»	56	10062	άνεχ. Νέαν Όρλεάντον 22 Μαρτ. διά Λουάντα
ΜΠΟΥΟΝΑΒΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλέυμδον»	42	7265	έφθ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 2 Απρ.
ΜΠΟΥΟΝΑΦΟΡΤΟΥΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάπαν»	62	11346	έφθ. Πειραιά 27 Μαρτ.
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σδλι»	50	9627	έφθ. Σάντος 30 Μαρτ.
ΜΠΡΙΜΝΕΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμμέροντα	63	10594	άνεχ. Κέιπ Τάουν 30 Μαρτ. δι' Ιμμιγκαρ
ΜΠΡΟΔΕΡΕΣ Ζ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Κότ»	43	7233	άνεχ. Γιοκόχαμαν 28 Μαρτ. διά Λουάντα
ΜΥΘΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μπορέας»	67	39617	διπλήθε Παναμά 13 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΥΚΗΝΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρούν»	43	8588	άνεχ. Ντακάρ 27 Μαρτ. διά Γάνδην
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυοτράξ»	57	25267	έφθ. Καράκας Μπαι 27 Μαρτ.
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	64	17487	άνεχ. Μη. Αύρες 1 Απρ. διά Σάν Βισέντε
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	67	11025	άνεχ. Χοραμάχερ 6 Απρ. διά Μπαχρέιν
ΝΑΒΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αργους»	43	8505	έφθ. Μπάρι 15 Μαρτ.
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	άνεχ. Νέαν 'Υδρκην 31 Μαρτ. διά Καραϊβικήν
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	έφθ. Νέαν 'Ορλεάντον 24 Μαρτ.
ΝΑΥΜΑΧΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναυμάχος»	46	8505	έφθ. Ντάρειν 17 Μαρτ.
ΝΑΥΣΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαφέλ»	61	10744	άνεχ. Αμερέρσαν 3 Απρ. διά Χιούστον
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέυς»	58	12624	άνεχ. Καλλάδο 3 Απρ. δι' Αρούμπα
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνικάρντες»	58	24068	άνεχ. Ντόντζες 27 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΝΕΔΔΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ηνάστα»	43	14304	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάντον 1 Απρ. διά Βραζίλιαν
ΝΕΔΑΙ II (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλίτια»	38	7897	εις μεταφοράς Περαικού Κόλπου
ΝΕΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νασίεντο»	56	10693	άνεχ. Βανκούβερ 26 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα»	58	4996	έφθ. Λύμπεκ 4 Μαρτ.
ΝΕΛΑΣΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ Ν. Κ.»	57	12784	διπλήθε Κυν) πολιν 1 Απρ. διά Τουάφ
ΝΕΜΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμπι»	42	9730	έφθ. Τάμπα 2 Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΝΕΡΒΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρα»	44	8536	άνεχ. Βοστώνην 2 Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΝΕΡΕΐΝΤ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέρεΐντ»	44	10544	έφθ. Χάργκ - Αίλαντ 20 Μαρτ.
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	64	16073	έφθ. Σάντος 30 Μαρτ.
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	άνεχ. Σειν Τζόν (Ν.Β.) 3 Απρ. διά Βικέντιον
ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	67	54502	άνεχ. ή αλ 'Αμαγιά 7 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	άνεχ. Μπαντάρ 22 Μαρτ. διά Νουμέα
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μετ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριάτιν Κάρριερ»	60	14203	διπλήθε Παναμά 1 Απρ.
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	45	3739	έφθ. Πόρτ Λίμον 19 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Τεένεραφ θράύτερος»	68	9034	έφθ. Μπράκε 2 Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	έφθ. Μη. Αύρες 1 Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμονι»	53	12396	άνεχ. Σαντος 23 Μαρτ. διά Μακέιο
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο ντε Πάναμα»	68	97500	άνεχ. Αίδανοραν 4 Απρ. διά Τζέντα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκην»	68	11025	άνεχ. Ράς Τανούρα 18 Μαρτ. διά Λίλφορντ Χάφεν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μάροιν Κορπ.»	58	7324	έφθ. Αγ. Φραγκικόν 1 Απρ. δι' Ιμμιγκαρ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	50	2612	άνεχ. Μασσαλίαν 29 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πριτάλευς»	46	2927	έφθ. Τόκιο 29 Μαρτ.
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλέζρες»	45	7003	άνεχ. Καλλάδο 2 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΝΙΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιμάρ»	53	13459	άνεχ. Πόρτ 'Εδεργκλέιντ 20 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΝΙΟΥΓΚΕΪΤ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλ. Τσαδλίρης»	41	6743	έξωθ. Γιβραλτάρ 27 Μαρτ. (διαταγάς)
ΝΙΟΥΛΕΪΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλ. Τσαδλίρης»	42	7043	άνεχ. Χόγκ Κόρη 20 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΝΙΟΥΜΟΥΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλ. Τσαδλίρης»	43	7168	όργει Κυνόσουραν ἀπό 20 Ιαν.
ΝΙΟΥΦΟΡΕΣΤ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλαδίρης»	44	7145	άνεχ. Αθάνα 20 Μαρτ. διά Νουεθίτας
ΝΟΕΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιλαθος»	41	7251	έφθ. Σαδόνα 17 Μαρτ.
ΝΟΡΑΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεμψώνι»	58	20451	έφθ. Χαλούλ "Αίλαντ 30 Μαρτ.
ΝΟΡΑΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεσαν θράύτερος»	44	14800	έφθ. Τόκιο 20 Μαρτ.
ΝΟΡΑΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουεστρά»	58	18184	άνεχ. Φαλακόναρά 23 Μαρτ. διά Νοβερωσίον
ΝΟΡΑΕΡΝ ΚΟΝΚΕ					

ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καζαμπλάνκα»	57	22006	άνεχ. Τενερίφην 4 'Απρ. διά Χάρονν
ΝΤΗΖΕΡΤ ΔΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάσονι»	57	20458	διηλθες Γιβραλτάρ 20 Μαρτ. διά Μπόννυ
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλερτ»	56	20352	άνεχ. Μποκρέιν 5 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΝΤΗΖΕΡΤ ΤΣΗΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκτικη»	52	20667	εις Τζάκονβιλ όπω 10 Φεβρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΝΤΗΩΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ναδιγκείτορς»	60	19988	εις Βακαούμα 29 Μαρτ.
ΝΤΟΞΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντόξερ»	53	15826	δ πλάξες Γιβραλτάρ 3 'Απρ. δι' Αρζές
ΝΤΟΦΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Ναδιγκ.»	45	3550	εφθ. Κορουνα 4 'Απρ.
ΝΤΟΛΙΩΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Ντόλιφιν»	48	2413	εις Ο. Αντόνιον 30 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θουκίδης»	51	12590	διηλθες Ντόξερ 4 'Απρ. δι' Εμδεν
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	53	12200	άνεχ. Ούμ Σαιδ 28 Μαρτ. διά Ταματάβε
ΝΤΟΝΑ ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλων»	54	11695	δηλθες Παναμά 16 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	50	9956	άνεχ. Τοιταγκόγκ 1 'Απρ. διά Κολόμπο
ΝΤΟΝΑ ΔΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	43	10861	άνεχ. Πάλεμπαγκ 2 'Απρ. διά Ντουμάι
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένερολ Κάροιερς»	58	10483	δηλθες Βαλτιμόρην 25 Μαρτ. διά Μποέμερχαφεν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μίντλαντ»	51	14804	άνεχ. Κουάλα Ρεζίν 5 'Απρ. διά Κοκούρα
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	54	11478	δηλθες Γιβραλτάρ 25 Μαρτ. διά Λάγκος
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	55	11209	άνεχ. Βιλμπικτών (B.K.) 1 'Απρ. δι' Αρσούμπα
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μημάπη»	56	8716	άνεχ. Καλλάς 30 Μαρτ. διά Μόρεχεντ Σίτου
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης»	60	28655	άνεχ. Ντώρμπαν 2 'Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζολιουτ»	56	10486	εφθ. Κολούμπια σιδέρη 31 Μαρτ.
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέτεντη»	66	45280	άνεχ. Σάρος 2 'Απρ. διά Ζουετίνα
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκων»	56	8242	άνεχ. Τόκιο 10 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΝΤΡΑΓΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροίζ Μπάλκ Τρανο.»	56	11412	άνεχ. Πόρτ Σαλαζάρ 24 Μαρτ. διά Τάιν
ΣΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ»	47	2873	εφθ. Σπαλάτον 7 'Απρ.
ΟΛΓΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανία»	43	7265	εφθ. Αθάναν 1 'Απρ.
ΟΛΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριουπεράδαρ»	39	2815	εφθ. Βενετίαν 1 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξέπτερ Μαριτάμ»	54	17999	άνεχ. Οζάκαν 16 Μαρτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ-'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγένα Σίππιγκ»	54	13652	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 1 'Απρ. διά Τζεμπέλ Ντανά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πριμρόσουν»	54	20453	εις Νέαν Υόρκην 21 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ειδοντείλ»	54	20495	άνεχ. Αρίκο 1 'Απρ. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γληνούελλ»	55	38600	άνεχ. Μιδδλεσμπουρ 2 'Απρ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΜΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντιμπανκ»	64	32380	άνεχ. Μπάτον Μπάιν 16 Μαρτ. διά Ντουμάι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΤ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόντεν»	65	32478	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ. διά Μπάνιας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιλχόρδ»	64	38598	άνεχ. Βιλέλμοχαφεν 20 Μαρτ. διά Μπαχρέιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρταμπαρ»	65	38608	άνεχ. Μπαρείν 1 'Απρ. διά Τζεμπέλ Ντανά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονεόπιον»	65	32407	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 30 Μαρτ. διά Ράς Λανούφ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρρονος Σίππιγκ»	54	14047	άνεχ. Ασσίνια 25 Μαρτ. διά Πόρτ Κανάβεραλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρήνοντίτς»	58	27602	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 31 Μαρτ. δι' Εσκαδός ρίθερ
ΟΛΥΜΠΙΚ θΑΝΤερ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανομαρίν»	50	24741	άνεχ. Ντακά 1 'Απρ. διά Μπαχρέιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΑΛΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τσέστερ»	53	14221	δηλθες Παναμά 2 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ'ΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρουπαντος»	53	14009	άνεχ. Κίνκοτων (Ζαμ.) 1 'Απρ. δι' Αρσούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ'ΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδα»	54	17999	άνεχ. Αντεν 1 'Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΩΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλαύφιλαντ»	49	24682	εφθ. Σε Κρουά 25 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικη»	53	18781	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 22 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουανοΐδη»	54	13934	άνεχ. Μεπύλι 23 Μαρτ. διά Ριγιέκαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρήνθιλ»	55	13709	άνεχ. Πούντα Καοντόν 30 Μαρτ. διά Βαλτιμόρων
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΙΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	59	18476	δηλθες Ακρωτηρίουν 27 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίταμοντ»	66	15625	δηλθες Παναμά 12 Μαρτ. διά Μιζουσίμα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΑΜ	(N.A.T.)	έτ. «Κλίφτον»	65	15577	δηλθες Παναμά 14 Φεβρ. διά Χιούετον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ινγουντ»	68	15800	άνεχ. Κούπε 25 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σώμερεστ»	65	15577	άνεχ. Ντώρμπαν 3 'Απο. δι' Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φάλωνυθ»	65	15671	εις Χαύντον όπω 22 Δεκ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αντέρλεϊ»	67	15650	εις Χαύντον όπω 19 'Ιαν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	69	15800	εις Σιμίζου υπό συμπληρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρουλαντ»	55	13934	δηλθες Ακρωτηρίουν 31 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρειο»	60	32008	άνεχ. Φάσλειν 5 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούζορ»	59	32007	άνεχ. Χάρον 3 Μαρτ. διά Μποχρέιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέλμπρουκ»	54	17999	δηλθες Ακρωτηρίουν 30 Μαρτ. διά Μπαντάρ Μαχάρχο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάσου Ατλαντικ»	55	18790	άνεχ. Νέαν Υόρκην 29 Μαρτ. διά Καρταγένα (Κολ.)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτο Τράνονπορτ»	55	13934	άνεχ. Χάμπτον όδης 17 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εναενάτα»	54	13665	εφθ. Βίλμπικτων (B.K.) 4 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντοερόντο»	54	20595	άνεχ. Ιντον 22 Μαρτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντ»	49	17792	άνεχ. Κίνκοτων (Ζαμ.) 2 'Απρ. δι' Αρσούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμόντε»	54	14047	άνεχ. Πουάντ ή Πέρι 21 Μαρτ. διά Βοστώνην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	24689	άνεχ. Ντακάρ 20 Μαρτ. διά Μπαχρέιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τράνονπορτ»	59	37958	άνεχ. Χάμπτον όδης 12 Μαρτ. διά Μιζουσίμα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Σίππιγκ»	60	37744	δηλθες Παναμά 14 Φεβρ. διά Χιούετον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραπάπιν»	63	30574	άνεχ. Κούρα 21 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΛΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούσερν»	64	30581	άνεχ. Λα'αδέλφιαν 8 Μαρτ. διά Μένα Σαούδ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μέλμπουρου»	65	15179	άνεχ. Χάρον "Αίλντη 18 Μαρτ. διά Ρόττεονταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΑΚΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάλκον»	65	47493	άνεχ. Κοιστούπαλ 26 Μαρτ. δι' Αμουάιν Μπάιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕ'ΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οξείντενταλ»	58	27602	άνεχ. Νανδίνιον 3 'Απο. διά Πεστικάν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΩΛΕ'Μ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελφοντού»	50	17791	άνεχ. Νέαν Υόρκην 25 Μαρτ. διά Κινουράπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηνέδρου»	64	47493	κωδι Σάντος 1 'Απο.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλιν»	54	13598	δηλθες Γιβραλτάρ 5 'Απο. διά Ντόντζες
ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. υπερωκ.)		έτ. «Χόδοι Λάιν»	31	18563	άνεχ. Σεκούρα 31 Μαρτ. διά Φανκλίναν
ΟΜΝΙΟΥΜ ΓΟΥΟΝΤΕΡΕΡ		έτ. «Ηριάδην»	43	21753	άνεχ. Σεκούρα 21 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΡΕΑΝΤ		έτ. «Λα' ευρόσαο»	56	21090	άνεχ. Αλικάντερ 27 Μαρτ. δι' Οσάν
ΟΡΙΕΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)		έτ. «Σάν Ζουάν»	56	11267	κωδικ Βιρουάνταρ 1 'Απο. διά Ράς Τανούρα
ΟΡΙΕΝΤ ΣΗΝ (δ.)		έτ. «Ποσεπόνταντ»	54	12069	άνεχ. Σεκούρα 26 Μαρτ. διά Ντουμάι
ΟΡΙΕΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)		έτ. «Αστρο Κάμπεον»	54	12846	άνεχ. Σεκούρα 26 Μαρτ. δι' Ελ Παλίτο
ΟΡΙΚΟ (δ.)		έτ. «Οροσάδλη»	58	12667	άνεχ. Νέαν Υόρκην 29 Μαρτ. διά Λά Σαλίνα
ΟΡΙΟΝΤΗΣ (λ.β.)		έτ. «Ρούσσος»	42	2881	εφθ. Βιουπτόν 3 'Απρ.
ΟΡΟΣΟΛ		έτ. «Οορού»	53	9839	άνεχ. Σιναπούσον όρδες 29 Μαρτ. διά Φιλιππίνες
ΟΡΟΥΤΣΑ (δ.)		έτ. «Σολάρδο»	51	10155	άνεχ. Κολούντα 5 'Απρ. διά Κορουαζίέρα
ΟΡΟΦΗΣ (κυπρ.)		έτ. «Κάσιας»	52	1358	άνεχ. Γκοκάντα 23 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΟΡΧΙΔΕΑ (παν.)		έτ. «Προσερόσουαρ»	44	7261	άνεχ. Μελβαΐνον 21 Μαρτ. διά Ντουμάι
ΟΣΕΑΝ ΔΑΝΣΕΡ (δ.)		έτ. «Χάννοβερο»	49	15456	άνεχ. Σεκούρα 22 Δεκ. δι' Ινδίαν
ΟΣΕΑΝ ΔΗΝΤΕΡ (δ.)		έτ. «Φερούτινα»	43	8615	άνεχ. Βιλκούπανταν 29 Μαρτ. διά Σιναπούσον
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ		έτ. «Ούλτραμαρίν»	56	8974	άνεχ. Βιλκούπανταν 29 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ (δ.)		έτ. «Χάννοβερο»	56	10016	άνεχ. Σιναπούσον όρδες 29 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)		έτ. «Χόδοι Λάιν»	57	15406	εφθ. Βιλκούπανταν 29 Μαρτ. διά Συσσού
ΟΣΕΑΝΙΚ (π. υπερωκ.)		έτ. «Πασιφίκ Γιούνιον» . .			

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάιλμα»	44	3807	έφθ. Πόρτ Σουδάν 7 'Απρ.
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανκρόπιο»	59	23607	άνεχ. Χάρης "Αίλαντ" 27 Μαρτ. δι' 'Ιντσόν
ΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλορα»	61	13903	διπλήθε Παναμά 16 Μαρτ. δι' Ειρνικόν
ΠΑΣΙΟΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελέστιαλ»	65	38116	έφθ. Μίνα άλα Φαχάλ 6 'Απρ.
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλτερ»	54	7530	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 Μαρτ. διά Νιγκάτα
ΠΑΤΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πύλαι»	50	5623	έφθ. Σουραμπάγια 3 'Απρ.
ΠΑΤΡΑΪΚ ΣΚΑΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Πάτριαρχο»	43	7172	άνεχ. Πόρτ Εβεργκλέιντς 19 Μαρτ. διά Παναμά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόμους»	43	6998	διπλήθε Κωνύμιον 27 Μαρτ.
ΠΑΦΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κινυρας»	56	10170	έφθ. Γιοκοχάμαν 24 Μαρτ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	έφθ. Πέμπτο 25 Μαρτ.
ΠΕΛΟΠΙΑΣ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόΐ»	36	5164	άνεχ. Βαλένθια 5 'Απρ. διά Βερακρούζ
ΠΕΛΟΨ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύδώρα»	49	4500	διπλήθε Παναμά 5 'Απρ.
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορνέλλι»	54	19440	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Απρ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	έφθ. Βρέμιν 4 'Απρ.
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περαματάρης»	41	6519	άνεχ. Αλεξανδρείαν 27 Μαρτ. δι' 'Αρζέβ
ΠΕΡΙΚΑΛΗΣ (Π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζι»	51	1077	άνεχ. Μακάν 29 Μαρτ. διά Ντόρμπιαν
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΛΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	64	10865	άνεχ. Φρημάντλ 22 Μαρτ. διά Καράτοι
ΠΕΡΑ ΚΑΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ταρερέ ρ'»	60	8962	άνεχ. Λας Πάλμας 1 'Απρ. δι' 'Ιντσόν
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	(N.A.T.)	έτ. «Καρέτο»	58	8466	άνεχ. Λας Πάλμας 13 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	63	10867	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 29 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	58	13581	διπλήθε Γιβραλτάρ 12 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΕΡΑ ΤΡΕ' ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	62	9908	έφθ. Πειραιά 2 'Απρ.
ΠΕΤΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαπόρα»	48	3349	άνεχ. Χαργκ "Αίλαντ" 14 Μαρτ. διά Κουνταματσού
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Όιλ»	65	41255	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Απρ.
ΠΗΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	έφθ. Βρέμιν 4 'Απρ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πινελόπη»	54	8516	άνεχ. Κώπη 1 'Απρ.
ΠΗΤΕΡ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Ελάνδαβλ»	61	13379	διπλήθε Παναμά 24 Μαρτ. διά Καοσιούγκ
ΠΙΑΤΩΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σηνορεύ»	67	48747	άνεχ. Ράς Τανούρα 27 Μαρτ. διά Βίλελμοκαφεν
ΠΙΑΕΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλειάδα»	56	10092	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Μαρτ.
ΠΙΑΕΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλια»	53	12513	έφθ. Αρούπιο 27 Μαρτ.
ΠΛΕΙΤ ΜΑΣΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλείτ»	40	6684	έφθ. Καλλάδο 30 Μαρτ.
ΠΛΕΙΤ ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (πον.)	(N.A.T.)	έτ. «Βράχος»	59	10841	άνεχ. Σαλβαδόρ 1 'Απρ. διά Μπ. "Αύρες
ΠΛΟΥΤΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτορι»	68	35191	άνεχ. Αμβέρσαν 5 'Απρ. διά Σικάγο
ΠΛΩΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Σκάύντουμ»	66	33291	άνεχ. Γκουαγιάκαν 30 Μαρτ. διά Βακαγιάμα
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σοιν Πώλ»	48	2724	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά Σαιν Κρουά
ΠΟΙΤΩΝ ΚΛΗΑΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέσι»	56	10483	διπλήθε Μπρούνομπούτελ 1 'Απρ. διά Σετουμπάλ
ΠΟΛΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Βόλι ντι Κομπάρε»	57	8549	άνεχ. Βαλτιμόρην 15 Μαρτ. διά Χιούστον
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Αργυκούς»	44	4897	έφθ. Ριγκέναν 1 'Απρ.
ΠΟΡΤΑΛΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτόντε»	52	11391	άνεχ. Αμύδρεσαν 8 Μαρτ. διά Κων)
ΠΟΥΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προευτίνοτερ»	57	10389	πολιν άνεχ. Αυγούστουν 16 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΠΡΕΒΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Κονκούστα»	50	7721	διπλήθε Παναμά 10 Μαρτ. διά Ταιθάν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΒΗΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Προμπθέν»	59	9633	έφθ. Καλλάδο 1 'Απρ.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ Άφρικα»	58	8414	άνεχ. Τάμπα 18 Μαρτ. διά Ρίο Γκράντε
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτοκλόπτος»	44	7984	έφθ. Μπάραν 2 'Απρ.
ΡΑΙΜΠΟΥΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντωνία»	52	1346	έφθ. Θεοσαλονίκην 29 Μαρτ.
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε»	57	23693	άνεχ. Κοσίν 1 'Απρ. διά Χαργκ "Αίλαντ
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορουμά»	38	5548	έφθ. Μπ. "Αύρες 17 Μαρτ.
ΡΑΧΙΟΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάμι 'Εντερπρ.»	54	13043	άνεχ. Ντάρ έλ Σαλάμ 3 'Απρ.
ΡΕΓΓΙΝΑ (η. έπιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνείς Κρουαζιέρα»	39	10153	άνεχ. Αγ. Βέντιον (Δ.Ι.) 3 'Απρ. (κρουαζιέρα)
ΡΕΖΟΛΟΥΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμερικάνο»	59	19047	έφθ. θλαδέλφειαν 2 'Απρ.
ΡΕΣΠΛΕΝΤΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	66	23570	έφθ. Γιοκοχάμαν 27 Μαρτ.
ΡΙΒΙΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Βαλιόζο»	63	12273	έφθ. Σεμαίνους 3 'Απρ.
ΡΙΓΚΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον Σπλέντορ»	51	6905	έφθ. Κολόμπο 22 Μαρτ.
ΡΙΟ ΜΑΡ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρολάντα»	65	16334	άνεχ. Γενόβαν 3 'Απρ.
ΡΟΔΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόδι»	55	17104	άνεχ. Ποκάκιαν 26 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστέσεν Σῆ»	56	21028	άνεχ. Μανάσους 6 Μαρτ. διά Μπέλεμ
ΡΟΜΠΕΡΤ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροσεανία»	54	11248	έφθ. Βακαγιάμα 22 Μαρτ.
ΡΥΩΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	άνεχ. Αμβέρσαν 16 Μαρτ. διά Τάμπα
Σ. & Κ. ΓΙΟΥΝΤΙ	(N.A.T.)	έτ. «Φίλυντον»	56	9206	διπλήθε Ούναντ 2 'Απρ. δι' 'Ισπανίαν
ΣΑΙΝΤ ΑΝΑΡΕΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάντερ»	58	3065	άνεχ. Φρόπουν 27 Μαρτ. διά Σαιν Κρουά
ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Νικόλας»	57	20686	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 12 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ευσιλιούελ»	45	5105	έφθ. Μπλανπό 2 'Απρ.
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Κωνσταντίνη»	58	9438	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 28 Μαρτ. δι' 'Ελ Παλίτο
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Νικόλας»	56	12279	άνεχ. Μπλανπό 2 'Απρ. διά Πούντα Καρυτόν
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Μαρούλα»	53	8715	άνεχ. Οζάκαν 18 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάθαλ»	66	16334	έφθ. Κολόμπο 27 Μαρτ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Γοννορούσα»	53	12856	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 5 'Απρ.
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντιάνια Μαριτ.»	59	22332	έφθ. Χόγκ Κόρκ 21 Μαρτ.
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικού συμφέροντα	54	9941	έφθ. Μπ. "Αύρες 27 Μαρτ.
ΣΑΙΛΑΜΑΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μόνκελαν Στρέιτ»	45	7656	έφθ. Μπ. "Αύρες 31 Μαρτ.
ΣΑΙΛΑΜΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδώνη»	56	2709	έφθ. Αμιδώχωστον 3 'Απρ.
ΣΑΙΜΑΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιμίρη»	51	1059	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΣΑΝ ΖΑΡΑΙΜΟΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλάνθαστο»	50	2736	έφθ. Κόρπους Κριστί 7 Μαρτ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γεντίσια»	57	9047	άνεχ. Ντόρμπιαν 31 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντρες Ρίες»	51	10353	άνεχ. Μοντεβίδεο 31 Μαρτ. διά Νεκοτόσεα
ΣΑΝΡΑΙΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηνγουαινς Κάρριερς»	55	11922	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 26 Μαρτ. διά Περαιώκον Κόλ
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγία Βαρβάρα»	43	7187	έφθ. Μπ. "Αύρες 31 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπίντον»	46	2849	άνεχ. Καζαμπλάνα 27 Μαρτ. διά Νιού Ρός
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	53	2550	διπλήθε Παναμά 21 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντούσερο»	56	9966	άνεχ. Μένα 'Αχμαντ 26 Μαρτ. διά Πούλο Μπούκο
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. Τανόσδεαν - Φράιτερ	65	31779	άνεχ. Νιούκαστλ (Άντρ.) 28 Μαρτ. δι' 'Ισπανίαν
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Λέμπανον»	57	9143	διπλήθε Ούναντ 31 Μαρτ.
ΣΕΙΓΧΜΟΥΠΤΡΟΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαντινέλα»	45	14020	έφθ. Μπ. "Αύρες 31 Μαρτ.
ΣΕΡΠΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σόνδη Σειλίο»	43	7266	έφθ. Πενάνδη 23 Μαρτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΣΗ ΕΣΠΑΡΟΡΕ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριάνα»	54	19053	άνεχ. Ιμβέρσαν 20 Μαρτ.
ΣΗ ΚΑΠΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνίκα»	59	9268	άνεχ. Σάντοντος 2 'Απρ. διά Πόρτο 'Αλέγκρε
ΣΗ ΣΤΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φρίντον»	51	3904	άνεχ. Θεούτα 1 Μαρτ.
ΣΗΒΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπάτη Φρ.»	61	13083	έφθ. Λάγκκον 3 'Απρ. διά Γένοβαν
ΣΗΤΑ ΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσσάρδη»	40	5355	άνεχ. Σάν Νικολάς ('Αργ.) 3 'Απρ.
ΣΙΔΕΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαούνι»	43	7275	έφθ. Γιοκοχάμαν 1 'Απο.
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρνταστη»	65	33287	άνεχ. Χάοκ 'Αίλαντ 26 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΣΙΡΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομάντη»	60	29592	άνεχ. Λονδίνον 26 Μαρτ. διά Βιρτζτόν
ΣΙΣΤΕΡ ΑΜΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αγάπη»	57	944	έφθ. Γιοκοχάμαν 27 Μαρτ.
ΣΙΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Σειλίο»	58	13906	άνεχ. Μόντι 21 Μαρτ. διά Σαν Νικολάς
ΣΙΚΙΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιούνο»	64	17487	διπλήθε Παναμά 18 Μαρτ. δι' 'Ισπανίαν
ΣΙΝΙΚΟΛΑΣ (πον.)	(N.A.T.)	έτ. «Συνικολάς»	50	6036	έφθ. Χονδολούδη 31 Μαρτ.
ΣΙΚΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σοκόδα»	50	5304	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 15 Μαρτ.
ΣΙΟΝΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Τάινκεο»	62	28326	άνεχ. Θέουτα 2 'Απρ. διά Χούλ
ΣΙΟΥΕΡΤΕ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουερτε»	43	7267	άνεχ. Αθανάν 29 Μαρτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΣΙΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Λίζα»	57	10661	έφθ. Λιθερόπουλ 25 Μαρτ.
ΣΙΟΥΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Πανονασσός»	45	12723	άνεχ. Νέαν 'Ολεάνην 24 Μαρτ. διά Σαν Νικολάς
ΣΙΟΦΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	65	14048	διπλήθε Παναμά 19 Μαρτ. δι' 'Ισπανίαν
ΣΙΟΦΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «ΕΣΕΛλαϊορ»	57	10398	έφθ. Χονδολούδη 30 Μαρτ.
ΣΙΟΦΙΑ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αικατερίνη»	54	12113	άνεχ. Θέουτα 2 'Απρ. διά Χούλ
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπούντο»	35	758	άνεχ. Κοιν 27 Μαρτ. διά Χαργκ "Αίλαντ
ΣΠΗΝΤΤΟΥΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκροθίκ»	57	20683	έφθ. Αυθέρσαν 24 Μαρτ.
ΣΠΛΕΝΤΙΤ ΣΚΑΥ' (πον.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίβ»	44	7240	διπλήθε Κωνύμιον 24 Απρ. διά Τουάφ
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλισσεσ»	64	34953	άνεχ. Σάν Νικολάς 29 Μαρτ. διά Ταμπαγκά
ΣΤΑΛΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίτης»	56	30709	έφθ. Τζακάστα 2 'Απρ.
ΣΤΑΣΣΕΙ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάροταντ»	43	7230	έφθ. Λιοσαδώνα 8 Μαρτ.
			54	11815	

ΣΤΕΒΟ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανταμπι»	44	7066	άνεχ. Σαιν Μιχαήλ 17 Μαρτ. διά Κούβαν
ΣΤΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούζ Γκρίκ Σῆ»	36	4345	έφθ. Άσληποργκ 24 Μαρτ.
ΣΤΕΝΤΟΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμαρέρα»	44	2085	άνεχ. Σύρον 20 Μαρτ. δι' Ιτέαν
ΣΤΕΦΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφλάντι»	60	10733	άνεχ. Λάγκος 27 Μαρτ. δι' Ειδονυμασουθ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκασούρο»	56	10360	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 29 Μαρτ.
ΣΤΟΛΤ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενίρι»	53	8048	διπλήθε Λίζαρπ 27 Μαρτ. διά Μόντρεαλ
ΣΤΟΡΒΙΚΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσονένς»	57	12976	άνεχ. Νιγκάτα 29 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΣΤΡΥΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στρυμώνη»	68	15500	άνεχ. Ντώρμπαν 15 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΥΠΡΙΑΝ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΣΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ Στήλη Ναδ.»	53	1764	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Απρ. διά Λονδίνον
ΣΥΡΙΑ	(N.A.T.)	στ. «Γκρίνη»	50	1797	εις θέσην 32.50 Β - 24.50 Α 3 'Απρ. διά Λονδίνον
ΣΦΑΚΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Φράιτερς»	68	9070	έφθ. Γιοκοχάμαν 29 Μαρτ.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αιδήρου Κόουστ»	44	8636	έφθ. Καλκούτταν 17 Μαρτ.
		έτ. «Βέσοτα»	56	10096	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Μαρτ.
ΤΑΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξάνδρα»	51	2979	άνεχ. Ταράντο 30 Μαρτ. διά Ριγιέκαν
ΤΑΜΠΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Iov»	52	5483	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 'Απρ. διά Τσάλνα
ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 30 Μαρτ. δι' ΈΛ Πολίτο
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπονέζι»	44	7349	άνεχ. Αύγουσταν 27 Μαρτ. διά Βάρναν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΡΩ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	56	8001	άνεχ. Λονδίνον 14 Μαρτ. διά Νακάλα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ		έλληνικά συμφέροντα	57	7977	άνεχ. Γιοκοχάμαν 30 Μαρτ. διά Ναγκόνια
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΓΙ' Θ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	58	8465	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 24 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΤΑΡΣΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άγ. Συπιρίδων»	47	5605	άνεχ. Τσάλνα 19 Μαρτ. διά Μπαγκόκ
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ 'Αναστάσιος»	57	21202	άνεχ. Ντακάρ 26 Μαρτ. διά Γερμανίαν
ΤΕΓΕΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμνία»	44	7240	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 30 Μαρτ.
ΤΕΡΕΖΑ		έτ. «Αλεξάνδρεια»	58	10499	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Φοίνις Ναδίγκ.»	38	1465	άνεχ. Σάο Σεμπαστίανο 23 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΤΕΞΑΝΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερδόρεαν 'Οιλ.»	68	48339	διπλήθε Παναμά 30 Μαρτ. διά Τσίμπα
ΤΖΑΝΙ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελεογκούρο»	68	14800	άνεχ. Πειραιά 25 Μαρτ. διά Δυρράχιον
ΤΖΕΗΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	48	2226	διπλήθε Παναμά 2 'Απρ. διά Β. Εύρωπην
ΤΖΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτι»	65	19421	άνεχ. Βαλτιμόρη 30 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΤΖΕΝΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίμορ»	53	12235	άνεχ. Αρόύμπα 19 Μαρτ. διά Παναμά Σιτίου
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)		έτ. «Πάνθεον»	53	10873	άνεχ. Αμπούν 23 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΤΖΟΥΔΑΙΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμοτόρες»	68	14845	έφθ. Αμπούν 20 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκ»	42	7268	άνεχ. Χλό άλ 'Αμάγι 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέντοπι»	53	7490	διπλήθε Παναμά 25 Μαρτ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπάο»	54	19129	άνεχ. Ηλέ άλ 'Αμάγι 2 Μαρτ.
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστλάντικ»	66	29556	άνεχ. Χάρη αλ 'Αμάγι 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΤΖΩΝΝΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτα»	57	9689	άνεχ. Χάρη αλ 'Αμάγι 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΤΙΜΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβαντάιν»	39	5333	άνεχ. Χάρη αλ 'Αμάγι 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Συπιρίδων»	42	7362	άνεχ. Χάρη αλ 'Αμάγι 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλλαμα»	53	27863	άνεχ. Χάρη αλ 'Αμάγι 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΤΙΤΙΚΙ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οργκα»	52	11218	άνεχ. Χάρη αλ 'Αμάγι 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα»	64	15597	άνεχ. Χάρη αλ 'Αμάγι 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΤΟΜΑΖΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθερόλα»	28	1390	άνεχ. Χάρη αλ 'Αμάγι 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΤΟΝΥ (Λιθάνου)		έτ. «Ελλην Καραπιπέρη»	43	7165	άνεχ. Χάρη αλ 'Αμάγι 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίστιμ»	37	6426	άνεχ. Χάρη αλ 'Αμάγι 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΤΡΕΓΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντ»	54	12570	άνεχ. Χάρη αλ 'Αμάγι 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	53	5493	άνεχ. Χάρη αλ 'Αμάγι 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Άλφορτριν»	57	10493	άνεχ. Χάρη αλ 'Αμάγι 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν»	67	34501	άνεχ. Χάρη αλ 'Αμάγι 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαλόγκρο»	64	28311	άνεχ. Χάρη αλ 'Αμάγι 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΤΡΙΤΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	άνεχ. Χάρη αλ 'Αμάγι 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11913	άνεχ. Χάρη αλ 'Αμάγι 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίπερ»	66	45255	άνεχ. Χάρη αλ 'Αμάγι 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΤΡΟΠΙΚ ΝΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ντών»	46	1670	άνεχ. Χάρη αλ 'Αμάγι 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλ»	57	23664	άνεχ. Χάρη αλ 'Αμάγι 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΤΣΑΡΛΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντοράντο»	57	12881	άνεχ. Χάρη αλ 'Αμάγι 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΥΒΩΝΗ (Σομ. δ.)		έτ. «Χρύσογκεοργκ»	51	8997	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 12 Μαρτ. διά Χαϊφόγκ
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεχ. Λάγκος 30 Μαρτ. διά Δουνκέρκην
ΦΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμετ»	45	15005	άνεχ. Βακαγιάμα 20 Μαρτ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάνοερ»	45	13849	έφθ. Φλώσιγκ 1 'Απρ.
ΦΑΙΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάτικο»	43	13548	άνεχ. Σέθεν 'Αιλαντς 1 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλδρα»	60	13998	έφθ. Ταλκαχούνα 14 Μαρτ.
ΦΑΝΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φάννυ»	48	2436	άνεχ. Τενερίφην 3 'Απρ. διά Μασσαλίαν
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάίντη»	57	21910	άνεχ. Αμέρερον 27 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μείς»	44	13854	έφθ. Ρόττερνταμ 2 'Απρ.
ΦΕΝΙΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαλιμπέ»	43	7265	άνεχ. Ντόμπον 25 Φεβρ. διά Πόρτ Τζεντίλ
ΦΙΛΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	63	50872	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	36	3149	άνεχ. Λόμε 22 Μαρτ. διά Λάγκος
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πασιφίκ Μαρ. Κάρριερς	67	46382	έφθ. Ράς Τανούρα 10 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.)		έτ. «Φιντελίτι»	53	12107	άνεχ. Μπαρκέρεν 6 'Απρ. διά Ταντζιούγκ Ούμπαν
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλδρα»	60	13997	διπλήθε Παναμά 26 Μαρτ.
ΦΟΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρνιτη»	63	10382	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΦΡΗ ΝΒΙΓΚΕΤΙΤΟΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. 'Αλ. Τασδίληρς	42	7181	άργει Κυνόδουραν ρόδη 26 Νοεμ.
ΦΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. Τασδίληρς	44	7132	άνεχ. Αθάναν 22 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΦΡΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ααρων»	49	9605	έφθ. Σάφι 29 Μαρτ.
ΦΡΥΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπλέιν»	44	15020	άνεχ. Σάφι 29 Μαρτ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κινί»	48	2159	έφθ. Σάφι 31 Μαρτ.
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφοτριν»	57	10493	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδη 14 Μαρτ. διά Κέιπ Τάουν
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	68	44646	άνεχ. Τζεμέλ Ντανά 5 Μαρτ. διά Βίλελμοχαφεν
		έτ. «Ελκαπιτάιν»	67	36365	άνεχ. Θουκουγιάμα 5 Μαρτ. διά Σάν Νικολάς (Περού)
ΧΑΝΤΣΦΩΗΔ (κυπρ.)		έτ. «Λαγονήσι»	58	9453	άνεχ. Αθάναν 1 Μαρτ. διά Σιενφουέγκος
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλίγκριμ»	56	10583	έφθ. Ρεσιφ 29 Μαρτ.
ΧΕΛΜΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χελμός»	41	5236	άνεχ. Σάφι 23 Μαρτ. διά Μομπάσα
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χιός»	56	10597	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 31 Μαρτ. δι' Ινδίαν
ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ (δ.)		έτ. «Ορε Κάρριερς»	55	13458	άργει Πειραιά 24 'Απρ. 1968
ΧΡΙΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χρίλακ»	44	2871	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Απρ. διά Λονδίνον

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.
SHIPPING AGENTS & STEVEDORES
Hellenic Register of Shipping Eng. Pablo J. More Mr. Stam. Eleftheriu
 Representatives of: Surveyor: Director:
CALLE COLON 1570 MONTEVIDEO (Uruguay)

TELEGRAMS: ARGOSHIP
 TELEPHONE: 82226

ΧΡΙΣΤΙΝΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτου»	66	19419	άνεκ. Γκλάντοτον 23 Μαρτ. διά Βακαγιάμα
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρουαγιάλη»	55	23930	έφθ. Κοσίν 1 Απρ.
ΧΡΥΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταντέρ»	53	19183	άνεκ. Καράκας Μπαΐν 2 Απρ.
ΧΡΥΣΗ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκρία»	51	5663	άνεκ. Βομβάν 4 Απρ. διά Κολόμπο
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Όιλ»	66	41066	άνεκ. Ράς Τανούρα 19 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΩΚΕΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεξτάντη»	56	8390	άνεκ. Βανκούμερ 22 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίρα»	60	31791	διπλήθε Γιόραλτάρ 3 Απρ. διά Περαικόν Κόλπου
ΩΚΕΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν»	67	29426	άνεκ. Καλντέρα 7 Μαρτ. διά Βακαγιάμα

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

(ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΕΚ ΤΗΣ ΣΕΛ. 52)

13 μέ 2.500/650 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 18 - 21.

ΣΤΟΛΤ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.): Λιμένας Κόλπου 9.000 τόν. σπορτλάις Κοραμπάχη δολ. 15.95, 'Απριλίου 20 - 30.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 26.500 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 7.50 έλ. έκφρτωσης, 'Απριλίου 10 - 20.

ΘΕΟΜΑΝΑ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 27.400 τ. δ.ώ. φορτινών γεννημάτων (1.347.000 κ.π.) Βρέμην δολ. 103.500, 'Απριλίου 7 - 15.

ΝΕΣΤΩΡ: Τάπτων 25.000 τόν. φωσφάτων Νότιον Κορέαν δολ. 7, 'Απριλίου 24 - Μαΐου 10.

'Εκ Νοτίου Αμερικής

ΑΟΥΡΟΡΑ II.: Ούχι βεριέτερον τού Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπουνένος 'Άρες 22.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 11.75 μέ 2.000 φόρτωσιν, 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσην, Μαΐου 25 - Ιουνίου 10.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ (λιβ.): Ούχι βεριέτερον τού Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπουνένος 'Άρες 23.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 11 μέ 2.000 τόν. φόρτωσιν, 5.000 τόν. έλ. έκφρτωσην, 'Απριλίου 25 - Μαΐου 10.

ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (λιβ.): Νεκτιστών και Μπάχιων Μπλάνκος 10.000 τόν. σίτου Λοιδίνων και Χουλίδων, 9.70 μέ 1.000 τόν. φόρτωσιν, 2.000 τόν. έλ. έκφρτωσην, δολ. 1.500 έξτρα ασφάλιστρα, 'Απριλίου 26 - Μαΐου 10.

ΤΡΕΙ-ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ: Ρεσίφη η Μασέο 10.000 τόν. ζαχάρωνς αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 5.30 μέ 750/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, άμεσως φόρτωσης.

ΩΚΕΑΝΟΣ (λιβ.): Χιλή 47.000 τόν. μεταλλευμάτων δύο, δύον τριά ταξίδιον 'Ιαπωνίαν δολ. 5.25 τό ο' ταξίδιον, δολ. 5.10 τό δύτερον ή και το τρίτον μέ 10.000/15.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 1 - 20.

'Εξ Αύστραλίας, Ινδίας και Απών Ανατολής

Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιβ.): Νότιον Αύστραλιον ή Βικτώρια 15.000 τόν. κριθής 'Ειδονμάσιθ ή Μπέλφαστ 88/- έφιδη Μέρσετ 91/- μέ 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσην, 'Απριλίου 25 - Μαΐου 16.

ΑΙΝΤΑ: Γκρέλογκ 20.000 τόν. σίτου Σαγκάνη - Ντάριν ρέιντς 62/6 μέ 1.500 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν 62/6, έναρξης 25 ήμέρας μετά τών άποπλουν έξι Κίνας.

'Εκ παντοίων άλλων άγορών

ΤΡΕΙ-ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ: Τζαμίδικα 10.000 τόν. ζαχάρωνς αμερικανικούς λιμένας Η Κόλπου δολ. 4.40 μέ 700/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 15 - 30.

ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ: Δυτικήν δικτήν Μεξικού 14.000 τόν. γεννημάτων Τόκιο Μπαΐν - Μόξι ρέιντς δολ. 10.75, 1.000/2.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 20 - 30.

ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (λιβ.): Λομπίτο 35.000 τόν. μεταλλευμάτων Μόντρεαλ ή Κοντρέκερ και Βαλτιρόρη δολ. 6.25 μέ 3.000 τόν. έκφρτωσιν εις τά δολ. 1.30, 'Απριλίου 1 - 15.

"BATO"
SHIPCHANDLERS Co.
A. HARIZANOS
&
T. KONSTANTINIDIS

ADDRESS: MIS SOKAK NO. 20/2

BEYOGLU - ISTANBUL

CABLE: BAKOSIRKOL - ISTANBUL

PHONES: 498.236 - 447.660 - 491.329

Αἱ χρονοναυλώσεις

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ: 13.430 τ. δ.ώ. (605.000 κ.π., 13 μίλ., 17 - 18 φιούδε διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) ταξίδιον 'Αγγλίας Κόντινεντ δολ. 1.000 ήμερσιών, όψιν Μεσόγειον δολ. 2.000, παράδσισ Νέαν Ορλεάνη - Χιούστον ρέιντη, 'Απριλίου 3 - 11.

ΗΛΙΑΣ ΣΥΛΛΑΣ: 12.830 τ. δ.ώ. (597.000 κ.π., 14½ μίλ., 18 τόν. φιούδε διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) κυκλικό ταξίδιον 'Ατλαντικού λίρας 725 ήμερσιών, παράδσισ διπλήσιον το Δουβλίνον, Μαρτίου 30 - 'Απριλίου 1.

ΘΕΟΛΟΓΟΣ: 27.176 τ. δ.ώ. (1.122.000 κ.π., 13½ μίλ., 26 τόν. φιούδε διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) ταξίδιον άμερικανικών λιμένων 'Ατλαντικού δολ. 70.000 ήμηνιας, παράδσισ Βρετ. Κολεμίδιον, 'Απριλίου 15 - 25.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ: 14.930 τόν. δ.ώ. (702.000 κ.π., 14 - 14½ μίλ., 40 - 41 τόν. φιούδε διλ) δολ. 3.70 πλέον δύορον δολ. 4.500, παράδσισ Βίζαγκαπτανάρ, 'Απριλίου 5 - 22, έπαναπαράδσισ Μόζι - Τοιμπάρεντης.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ (λιβ.): 26.135 τ. δ.ώ. (1.135.000 κ.π., 15½ μίλ., 35 τόν. φιούδε διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ) ταξίδιον 'Αγγλίας - Χάρρης - Αυθωρύου ρέιντη δολ. 3.20, παράδσισ Βρετ. Κολεμίδιον, Μαΐου 12 - 20.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΑ 32.700 τ. δ.ώ. (1.405.000 κ.π., 15½ - 16 μίλ., 39 - 40 τόν. φιούδε διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) ταξίδιον λιμένων 'Ατλαντικού δολ. 70.000 ήμηνιας, παράδσισ Βρετ. Κολεμίδιον, Μαΐου 5 - 31.

ΠΟΛΛΑ Ν. (λιβ.): 16.500 τ. δ.ώ. (720.000 κ.π., 14½ μίλ., 35 τόν. φιούδε διλ) ταξίδιον 15 - 18 μηνών δολ. 50.000 ήμηνιας, παράδσισ Ιαπωνίαν ή λιμένων Κόλπου.

ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ: 26.683 τ. δ.ώ. (1.139.000 κ.π., 15 μίλ., 38 τόν. φιούδε διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) ταξίδιον 5 - 7 μηνών δολ. 2.87½, παράδσισ Νόρδρετον ρέιντη μέσα 'Απριλίου, έπαναπαράδσισ Η. Π.Α., έπαναπαράδσισ 'Αγγλίαν, Κόντινεντ δολ. 2.95.

ΚΛΕΑΝΟΗΣ (λιβ.): 15.850 τ. δ.ώ. (738.000 κ.π., 14½ μίλ., 42 τόν. φιούδε διλ) λίρας 820 ήμερσιών πλέον λίρων 150 ήμηνιων δι' υπερωρίας, παράδσισ Λίβερτον ή Μπίρκενχεντ, όψιν κυκλικών μέ 18 πλάνων δύορον ήμηνιας, παράδσισ Ιαπωνίαν ή λιμένων Κόλπου.

ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ: 26.683 τ. δ.ώ. (1.139.000 κ.π., 15 μίλ., 38 τόν. φιούδε διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) ταξίδιον 5 - 7 μηνών δολ. 2.87½, παράδσισ Νόρδρετον ρέιντη μέσα 'Απριλίου, έπαναπαράδσισ Η. Π.Α., έπαναπαράδσισ Αύστραλων.

ΠΟΛΛΑ Ν. (λιβ.): 16.500 τ. δ.ώ. (720.000 κ.π., 14½ μίλ., 35 τόν. φιούδε διλ) ταξίδιον 15 - 18 μηνών δολ. 50.000 ήμηνιας, παράδσισ Ιαπωνίαν ή λιμένων Κόλπου.

ΠΑΝΕΛΛΗΝΟΣ (λιβ.): 26.683 τ. δ.ώ. (1.139.000 κ.π., 15 μίλ., 38 τόν. φιούδε διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) ταξίδιον 5 - 7 μηνών δολ. 2.87½, παράδσισ Νόρδρετον ρέιντη μέσα 'Απριλίου, έπαναπαράδσισ Η. Π.Α., έπαναπαράδσισ 'Αγγλίαν, Κόντινεντ δολ. 2.95.

ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ: 14.925 τ. δ.ώ. (722.860 κ.π., 15½ - 16 μίλ., 26 - 27 τόν. φιούδε διλ και 1 - 1½ τόν. ντηζελ διλ) λίρας 875 ήμερσιών, παράδσισ Σλαγκόνη, 'Απριλίου 14 - 15, έπαναπαράδσισ Κείπ Τάουν - Μπέιρα ρέιντη, όψιν κυκλικών μέ 18 πλάνων δύορον ήμηνιας 'Αγγλίαν - Χάρρης - Αυθωρύου ρέιντη, λίρας 725.

ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ: 14.925 τ. δ.ώ. (722.860 κ.π., 15½ - 16 μίλ., 26 - 27 τόν. φιούδε διλ και 1 - 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 2.400 ήμερσιών, παράδσισ Νέαν Υόρκην, 'Απριλίου 18 - 28, έπαναπαράδσισ Περσικόν Κόλπου, Ινδίαν, Πακιστάν, όψιν κυκλικών ταξίδιον δύορον ήμηνιας 'Ατλαντικού δολ. 3, έπαναπαράδσισ Αγγλίαν, Κόντινεντ δολ. 3.40.

ΡΙΒΙΕΡΑ (λιβ.): 21.298 τ. δ.ώ. (875.609 κ.π., 15 - 15½ μίλ., 34 - 36 τόν. φιούδε διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 2.72½, έν κυκλικών ταξίδιον Ειρηνικού, παράδσισ και έπαναπαράδσισ Ιαπωνίαν διά την Μαρτίου 24.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΖ (λιβ.): 15.059 δ.ώ. (708.000 κ.π., 14 μίλ., 40 - 42 τόν. φιούδε διλ) δολ. 3.40, παράδσισ διπλήσιον νότιον Κορέαν, 'Απριλίου 15 - 18, έπαναπαράδσισ αμερικαν. λιμένων 'Ατλαντικού δολ. 3.40, παράδσισ διπλήσιον νότιον Κορέαν, 'Απριλίου 15 - 18, έπαναπαράδσισ αμερικαν. λιμένων 'Ατλαντικού (Βορείως Χάρτηρος).

ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ: 25.535 τ. δ.ώ. (1.053.471 κ.π., 15 μίλ., 35 τόν. φιούδε διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 2.80, έν κυκλικών ταξίδιον Ειρηνικού, παράδσισ διπλήσιον τήν Φιλοδρόμειον, 'Απριλίου 17 - 28, έπαναπαράδσισ Μπόστον - Γκέιθ-βετον ρέιντη.

ΤΡΙΑΣ (λιβ.): 8.024 τ. δ.ώ. (470.000 κ.π., 14 μίλ., 40 τόν. φιούδε διλ) δολ. 1.600 ήμερσιών, παράδσισ λιμένων Κόλπου, μέσα 'Απριλίου, έπαναπαράδσισ Μεσόγειον.

ΜΑΤΘΑΙΟΣ: Καραϊβικήν 30.000 τόν. αμερικαν. λιμένων όπτης 'Ατλαντικού 35% έλαττον Ιαπωνίαν 14.

ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιβ.): Σερδγκ 16.000 τόν. Ι-βακούνι 17½% έλαττον Ιαπωνίαν, 'Απριλίου 27.

ΜΑΡΙΛΕΝΑ Μ.: Ράς Λανούφ 24.000 τόν. Πόρτο Τόρες 40% έλαττον Ιαπωνίαν 5.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιβ.): Καραϊβικήν 32.000 τόν. αμερικαν. λιμένων όπτης 'Ατλαντικού 33½% έλαττον Ιαπωνίαν 1.

ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ: Περσικόν Κόλπον 25.000 τόν. βιζαγκαπτανάρ 17½% έλαττον Ιαπωνίαν 3.

ΜΑΡΙΛΕΝΑ Μ.: Καραϊβικήν 24.000 τόν. αμερικαν. λιμένων όπτης 'Ατλαντικού 30.000 τόν. Πόρτο Τόρες 25% έλαττον Ιαπωνίαν 3.

ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (λιβ.): Καραϊβικήν 34.000 τόν. αμερικαν. λιμένων όπτης 'Ατλαντικού 40% έλαττον Ιαπωνίαν 3.

ΕΛΑΝΤΙΚ ΠΙΟΥΝΙΟΝ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 36.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ 45% έλαττον Ιαπωνίαν 3.

ΚΑΡΠΤΙΟΝ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 36.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ 45% έλαττον Ιαπωνίαν 3.

ΚΑΡΠΤΙΟΝ ΡΑΙΝ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 38.000 τόν. αμερικαν. λιμένων όπτης 'Ατλαντικού 40% έλαττον Ιαπωνίαν 3.

ΟΛΙ-ΝΤΑ (λιβ.): Καραϊβικήν 40.000 τόν. (μέρος φορτίου) αμερικανικών λιμένων 'Ατλαντικού (Βορείως Χάρτηρος) 40% έλαττον Ιαπωνίαν 3.

ΟΛΙ-ΝΤΑ (λιβ.): Καραϊβικήν 40.000 τόν. αμερικαν. λιμένων όπτης 'Ατλαντικού (Βορείως Χάρτηρος) 40% έλαττον Ιαπωνίαν 3.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιβ.): Καραϊβικήν 16.000 τόν. αμερικαν. λιμένων όπτης 'Ατλαντικού 40% έλαττον Ιαπωνίαν 3.

ΜΑΤΘΑΙΟΣ: Καραϊβικήν 30.000 τόν. αμερικαν. λιμένων όπτης 'Ατλαντικού 35% έλαττον Ιαπωνίαν 14.

ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιβ.): Σερδγκ 16.000 τόν. Ι-βακούνι 17½% έλαττον Ιαπωνίαν, 'Απριλίου 27.

Cables: NAUTILOS Teleph. 6759627

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

GREEK NORTH AMERICAN

SHIP SUPPLIES

STAVROS TSICHLAS

717 South Broadway, BALTIMORE,
MARYLAND, 21231, U.S.A.

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 205

EDITOR : D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th APRIL 1969

I.T.F. Blackmail

The Panhellenic Seamen's Federation (P.N.O.) has won a victory against the blackmail of the I.T.F. and its Swedish comrades.

The boycott threatened by Swedish longshoremen was averted by P.N.O.'s strong stand. The boycott was aimed at the Greek-owned foreign-flag vessel "Tabor" the crew of which was under contract with P.N.O.

The same ship had been threatened last year at Goteborg. The owners had been obliged at the time to sign a contract of one year's duration and pay £1,200. This year, they signed an agreement with P.N.O. in good time and were issued with the relative certificate.

Nevertheless, the Swedish union men refused to recognise the P.N.O. when the "Tabor" put in again at Goteborg. They demanded a new contract with them, as I.T.F. representatives, and threatened a longshoremen's boycott if it was not signed.

Mr. Hadjithodorou, the Secretary-General of P.N.O. was advised accordingly in London, where he happened to be, and he sent the following telegram to the Swedes:

"Greek-owned "Tabor" now in Goteborg has contract with P.N.O. from March 19, 1969 to March 18, 1970, governing wages and conditions of work, social security and repatriation of Greek crewmembers. Threatened boycott by Swedish longshoremen's unions is unjustified and if realised, will be subject to court action. We reserve right on behalf of crew to take all other measures necessary to protect their right to work and terms of employment which safeguarded by existing contract with above vessel."

Thus, the boycott was averted by Mr. Hadjithodorou's threat to take the case to court with himself as chief witness. The Swedes realised they had blundered and withdrew their threat.

It is worth noting that the Greek consul at Goteborg gave full assistance on instructions from the Ministry of Mercantile Marine.

The conclusion to be drawn is that P.N.O. contracts with Greek-owned foreign-flag ships are valid and respected and that all our foreign-flag vessels should sign them. Shipowners should stand fast against threats of boycotts since there are precedents of courts upholding P.N.O. contracts.

Mini Bulk Carriers

A solution to our Mediterranean shipping problem could be the construction, locally, of a series of 3,000-ton mini bulk carriers. These ships could be specially designed for the Mediterranean and inter-European trade and form the nucleus of a renewed Mediterranean fleet.

There are, of course, technical and financial difficulties to be overcome. With regard to the former, we believe some of the Perama shipyards are in a position to build these ships at competitive prices. With regard to the latter, we believe it is imperative that credits be made available for up to 80% of the ship's value. Finally, there is the difficulty in obtaining steel. There is a world-wide demand and prices are rising.

These mini bulk carriers, with a crew of 8 or 9 men would be the ideal replacement

of tramp ships now being employed and would permit us to hold our own in the Mediterranean and regain the competitive ability we have lost to the Russians. These ships could cost about \$500,000—as much as they cost in Japan—if they were built in series. The matter should be studied by the parties concerned. As far as we know, shipowners who might become prospective buyers are keenly interested.

The State is a Poor Operator

State-run shipping enterprises have always been operated at a loss. There have been many examples, even with us, in the past.

The Bulgarians today confirm the truth of our assertion. Not long ago, they decided they would build up a merchant fleet which, today, is in the range of one million grt. consisting of cargo ships, cargo liners, a few tankers and even cruise ships.

According to an observer who has recently returned from Bulgaria, the total lack of coordination in shipping operations is overtly manifest. Two state organisations are involved. Navi-Bulgar is the shipowner and Bulgarfracht is the operator. Their aims are often conflicting and the shippers, which are also state organisations, frequently avoid shipping on Bulgarian vessels to avoid delays and many irregularities.

Although the running costs of Bulgarian ships are low, much lower than our own, the lack of adaptability, initiative and freedom of action on the part of the operating organisations, plus the red tape, lack of efficiency of shipboard crews and longshoremen, freight rebates and needless delays in port all contribute towards a sizable deficit in Bulgarian shipping operations.

Nevertheless, Bulgaria and other communist bloc countries, are determined to carry their overseas trade in their own bottoms even if this impracticable method, dictated by political motives, is totally inefficient and constitutes a sizable drain on their treasures.

The South African Line

Mr. Callimanopoulos' trip to South Africa was fairly successful. The difficult situation created for Hellenic Lines ships by the Europe-South Africa Conference has been somewhat alleviated.

Mr. Callimanopoulos had frequent meetings with the South African Minister of Commerce, Mr. J. F. Steyn, during which he pointed out the benefits to the South African economy of the link afforded by Hellenic Lines between Adriatic and Greek ports and South Africa.

The Minister listened attentively to Mr. Callimanopoulos and promised him that the matter would be settled very quickly.

The demands of Hellenic Lines are clear and simple. All restrictions and administrative interference should be removed from Hellenic Lines' trading.

During his visit, Mr. Callimanopoulos received valuable support from the Greek chargé d'affaires, Mr. G. Christoyannis. He was fully aware of the problem and gave full assistance to Mr. Callimanopoulos in his

meetings with officials and other interested parties.

Container-Ship Crews

During a recent conference under I.T.F. auspices in Rotterdam, maritime union delegates passed a set of resolutions governing work on container ships. The first concerned a special bonus to compensate for the quick turnarounds of container ships and shorter time in port. The second called for a reassessment of the number of men required to man container ships. The third suggested that shore leave should be assessed at the ratio of one day ashore per two days at sea. The fourth called for greater recreational facilities on container ships (gym and swimming pool) to make up for the lack of space on container ships for normal exercise. The fifth stipulated that officers and men should be allowed to take their wives along with them on the voyage once in a while. The sixth and last stated that officers and men should become eligible for pensions in fewer years (both on ordinary and container vessels) and that the pensions should be adequate enough to free them from financial worries.

Olympic Airways Developments in 1968

Olympic Airways continued to make progress in 1968 with increases in passengers carried and the extension of the network to new destinations.

A total of 1,264,499 passengers was carried in 1968 of which 812,380 on domestic and 452,119 on overseas lines.

In 1968, also, a new line to South Africa was inaugurated on a twice-weekly basis from Athens to Johannesburg via Nairobi.

Transatlantic flights were increased from 10 to 12 per week both ways of which 5 were direct flights from Athens to New York, 5 via Rome and Paris and 2 via Rome.

Androvaia airport was added to domestic schedules with three flights per week by DC 6B. Another domestic development was the helicopter service to certain Aegean islands during the summer months.

In 1968, a fourth Boeing 707-320 was added to the fleet and two more are on order. Six Boeing 707-320's are currently operated by Olympic Airways. Five Boeing 727-200's have been ordered, four of which were delivered early this year and placed on European and Middle East lines on April 1.

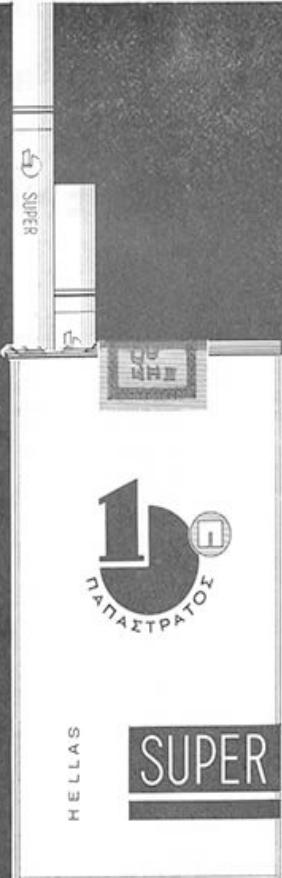
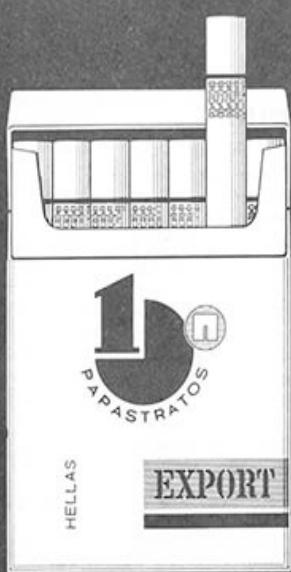
Olympic Airways has also acquired a number of small light planes and helicopters for taxi-charter.

New offices have been opened in Johannesburg and Nairobi and the Beirut offices have been moved to larger premises in a new building. General agents have been appointed in the Philippines, Panama, Chile and Libya.

As far as new developments are concerned, a second transatlantic line from Athens to Montreal and Chicago was inaugurated on April 2, with two flights per week.

Olympic Airways has made great strides since it was founded 13 years ago and will continue expanding as more and more passengers are experiencing or becoming aware of the fine service offered by Greece's national airline.

·Ο ΑΣΣΟΣ
"ΈΧΕΙ ΠΑΝΤΟΥ
MONO
Φίλους



Π Α Π Α Σ Τ Ρ Α Τ Ο Σ