

NAYTIKA XRONIKA



15η Οκτωβρίου 1967

Αρ. Φύλλου 777/536

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΑΖ' (Περιόδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 777) 536

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΔΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1967

ΧΑΡΙΝ ΑΥΤΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΙΔΟΣ

ΑΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Εκ σχετικών αγαπούσσεων έπληρφορήθη δυνατικός κόσμος τήν άπόφασιν της Κυβερνήσεως δύπως έπιτραπή είς τους "Ελληνας και ας ναυτεργάτας τὸ ἀνοιγμα λογαριασμοῦ εἰς συνάλλαγμα εἰς τὰς Ἑλληνικὰς Τραπέζας και τὸ Ταχυδρομεῖον Ταμευτήριον. Κατὰ τὴν ἀνωτέρω άπόφασιν δυνατηρήθη δέχεται τὸ δικαιώμα νὰ δικτυρῇ τὰς καταθέσεις εἰς συνάλλαγμα καὶ δῆλη τὴν διάρκειαν τῆς ἐπαγγελματικῆς του ζωῆς και ἐπὶ μίαν εἰσέτι τριετίαν ἀπὸ τῆς ὁριστικῆς ή προσωρινῆς πολυγραφήσεως του εἰς τῆς ἔργασίας.

Αἱ καταθέσεις δύνανται νὰ είναι δψεως μὲ ἐπιτόκιον 0,75% ἐτησίως, Ταμευτηρίου μὲ ἐπιτόκιον 5,5% ἐτησίως και προθεσμίας. Τὸ ἐπιτόκιον ἐπὶ προθεσμία ἀνέρχεται διὰ καταθέσεις μέχρις δέ μηνῶν εἰς 5,75% ἀπὸ 6 - 12 μηνῶν εἰς 6, 25%. Δέον νὰ σημειωθῇ δὲ δυνατικὸς δικαιούσται ἀνὴρ πᾶσαν στιγμὴν νὰ ἐπανεξάγῃ τὰς καταθέσεις του, μέρος αὐτῶν η και δῆλας εἰς τὸ ἔξωτερον, ἡ δέ σου ἀναφέρονται εἰς λίρας Ἀγγλίας η δολάρια, διότι πρόκειται περὶ νομισμάτων ἐλευθέρων μετατρεψίων.

Η σύστασις τῶν εἰς ξένον συνάλλαγμα μὲ ίκανοποιητικὸν ἐπιτόκιον καταθέσεων τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, ἐν συγδυασμῷ και μὲ τὸ δικαιώμα τῆς ἐλευθέρας ἐξαγωγῆς ἀποτελεῖ μέτρον, διολογουμένως, και εὔστοχον και ἐπωφελές. Ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν είχε πολλάκις τοικισθῇ η ἀνάγκη, δημοσίευση διὰ καταλλήλων μέτρων, ἐπιδιωχθῇ η εἰσαγωγὴ περισσοτέρου ναυτεργατικοῦ συναλλάγματος. Τύπορχουν, πράγματι, σημαντικὰ περιθώρια. Εἰς τὰς Ναυτικὰ Χρονικὰ τῆς 15ης Μαΐου 1965 Ιπεδεικνύετο η δημιουργία «Ἐν δὲ ιδιομέροφου εἴδους καὶ τα θέτει τόποιον ἵσον πρὸς τὸ πανεχθόμενον εἰς τὴν οργανώσεις των ιδιομέροφων πλοίων, ἐπεξήγησε τῶν δρων τῶν καταθέσεων καὶ η παροχὴ πάσης δυνατῆς πληροφορίας. Τῶν ἐφοπλιστῶν η παρέμβασις θὰ ἔχῃ ἐπίσης ἀγαθὰ ἀποτελέσματα.

Τοὺς τὸ δικαιώμα τῆς ἐλευθερίας εἰς εἰσοδήμητες χρόνον και ἔνευσιας αἰσθητούς τοὺς καταθέσεις τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν ἐπὶ τοῦ ληφθέντος μέτρου. Οἱ ναυτικοὶ μὲ διεσκορπισμένοι εἰς τὰ πέρατα τοῦ κόσμου μανιάνουν τὴν εἰδησιν, ἀλλὰ δὲ θὰ τὴν ἀφομούσουν πρὶν ἡ ἐπίσημα καθελκυσθεῖσαν εἰς αὐτοὺς και τοὺς δρους τῶν καταθέσεων και τὸ δρελός, ποὺ θὰ προκύψῃ ἐντεῦθεν. Κυρίως θὰ γρειασθῇ νὰ «γίνηη η ἀρχή» και η ἀρχὴ αὐτὴ νὰ κοινολογηθῇ εὐρέως. Καὶ τὸ πρῶτον αὐτὸ δῆμια η Ἑλλάς και ὁ δῆμος τῶν ναυτικῶν τὸ περιμένει ἀπὸ τοὺς πλοιάρχους και τοὺς μηχανικούς. Τότε δέλος θὰ ἀκολουθήσουν. Μία μέθοδος ἐνημερώσεως τῶν ναυτικῶν θὰ ητο η ἐκ μέρους τῶν Προϊσταμένων Αἱρεναρχῶν τὰς ἐπιτικέψεις των ἐπὶ τῶν πλοίων, ἐπεξήγησε τῶν δρων τῶν καταθέσεων και η παροχὴ πάσης δυνατῆς πληροφορίας. Τῶν ἐφοπλιστῶν η παρέμβασις θὰ ἔχῃ ἐπίσης ἀγαθὰ ἀποτελέσματα.

Οὐτὶ τὸ μέτρον τῶν καταθέσεων τῶν ναυτικῶν εἰς συνάλλαγμα δύναται νὰ αὐξηθῇ τὸ εἰσαγόμενον εἰς τὴν Ἑλλάδα εἶναι πλέον η δέδαιον. Ἀλλὰ μέχρι ποίου ποσοῦ δύναται νὰ φθάσῃ η αὐξησις αὐτῇ; Λέξει δὲ σχετικός κατὰ πᾶσαν δυνατήν προσέγγισιν ὑπολογισμούς. Ηεροιζόμεθα μόνον εἰς τὴν φορτηγὴν ποντοπόδρον Ναυτίλιαν, εἰς τὴν ὅποιαν ἀγήκουν σήμερον περὶ τὰ 1.700 μεγάλα σκάφη ἑλληνικῶν

συμφερόντων, ἐπηγδρωμένων μὲ ἐλληνικὰ πληρώματα. Ἐπὶ τῶν πλοίων τούτων κατὰ μέσον δρον ὑπηρετοῦν περὶ τοὺς 34 "Ελληνες ναυτικοί. Εξ αὐτῶν ὅκτω (8) κατὰ μέσον δρον είναι ἀξιωματικοί και εἶνοσι δέ (26) κατώτερα πληρώματα και δόκιμοι.

Διὰ πλοίου μὲ πλήρωμα τριάκοντα (30) ἀνδρῶν η μηνιαία διπάνη διὰ μασθούς, ἐπίδομα Κυριακῶν, ἀδείας, ὑπερωρίας και ἔξτρα ἀμοιδάς κυμαίνεται περὶ τὰς 3.000 λίρας Ἀγγλίας διὰ τὰ ἔηρος φορτίου και εἰς 3.200 λίρας διὰ τὰ δεξιαμενόπλοια. Διὰ σκάφη μὲ πλήρωμα τεσσαράκοντα ἀνδρῶν η ἀνωτέρω μηνιαία διπάνη αὐξάνεται εἰς 3.700 λίρας Ἀγγλίας διὰ τὰ ἔηρος φορτίου και εἰς 4. 200 λίρας διὰ τὰ δεξιαμενόπλοια. Εἰς τοὺς ἀνωτέρω δὲ μέσους δρους δὲν περιλαμβάνονται τὰ διάφορα κονδύλια: (Ἐπίδομα, διώροι, μπόγους, κλπ.), τὰ προσαυξάνοντα τὰς ἀποδοχὰς ίδια τῶν ἀξιωματικῶν, καθὼς και τὸ ἐπίδομα 100% διὰ πλόας εἰς Νότιον Βιετνάμ, διότι είναι, ἀν μὴ ἀδύνατος, παρακινδυνευμένος τούλαχιστον κάθες ὑπολογισμούς.

Βάσει τῶν ἀνωτέρω — συντηρητικῶν στοιχείων — αἱ κατὰ μέσον δρον μηνιαία ἀποδοχὴ τοῦ κάθε ναυτικοῦ (ἀπὸ τὸν Α' πλοιαρχὸν μέχρι τοῦ γαυτόπαιδος) ἀνέρχονται εἰς 85 λίρας Ἀγγλίας μηνιαίων. Δεδομένου δὲ πρόκειται περὶ 1.700 ποντοπόδρον πλοίων, ἐπὶ τῶν ὄποιων ὑπηρετοῦν κατὰ μέσον δρον 34 ἀνδρες, τὸ συνολικὸν μηνιαίον εἰς δύδημα τούτων, ἀνερχομένων εἰς 55.000 ναυτικούς, ἀναδιδάσκεται εἰς 4.675.000 λίρων Ἀγγλίας, ἐνῷ τὸ ἐτήσιον ἔξινεται εἰς τὸ ποσὸν τῶν 56.100.000 λίρων Ἀγγλίας!

Κατ' ἄλλον ὑπολογισμόν, βασιζόμενον ἐπὶ τῆς μισθολογικῆς πρωγματικότητος, εἰς τοὺς ἀξιωματικούς ἀγαλογεῖ ποσοστὸν πέριξ τοῦ 45% ἐπὶ τῶν συνολικῶν μηνιαίων διπάνη διὰ τὸ προσωπικὸν τοῦ πλοίου. Ἐκ τῆς τοιαύτης ἀναλογίας προκύπτει δὲ ἔκαστος ἀξιωματικὸς εἰσπράττει κατὰ μήνα περὶ τὰς 170 - 180 λίρας κατὰ μέσον, δεσμώτως, δρον ἀνεξαρτήτως δρομού και εἰδικότητος και ἀνεξαρτήτως μικροῦ η μεγάλου σκάφους

φορτηγού ή δεξαμενοπλοίου. Αι ἀντίστοιχοι δὲ μέσαι μηνιαῖαι ἀποδοχαὶ τῶν πληρωμάτων ἀνέρχονται εἰς 60 ὥστε 70 λίρας.

Έκ της παρακολουθήσεως τῶν μέσω τῶν ἐν Ἑλλάδι γυναικακῶν Γραφείων ἐμβασμάτων, συγάπεται δτὶ τὰ ποσά τὰ ὅποια ἀποτέλλουν οἱ γυναικοὶ κυμαίνονται διὰ μὲν τὰ πληρώματα εἰς 30 λίρας Ἀγγλίας, διὰ δὲ τοὺς ἀξιωματικοὺς γύρω τῶν 80 λιρῶν. Συγεπός, μὲ κριτήριον τὰς μέσις μηνιαίας ἀποδοχάς, τὰ ἐμβασμάτα τῶν γυναικῶν καλύπτουν περίπου τὰ 40% τῶν ἀποδοχῶν τούτων. Ἀπομένει συγεπός εἰς κείρας τῶν ἐν γυναικολογήσει τελούντων γυναικῶν τὸ 60% τῶν μηνιαίων προσέδων τῶν.

Το πρώτον έκ 40% ποσοστήν αποτελεί τό μεγαλύτερον τιμήμα του εισαγομένου ήν 'Ελλάδη ναυτεργατικού συγκαλλιγικατος. 'Αλλ' είς τό συγάλλαχμα τούτο περιλαμβάνονται και ἄλλα ποσά, ώς π.χ. αἱ ἀποζημιώσεις τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. (πρώτωρος καταγγελία τῆς συμβάσεως, πώλησις πλοίου, γκυάγιον ἀλπ.) καὶ τοῦ νόμου 551, καθόδις καὶ αἱ δαπάναι τετρακινήνος νοσηλείας καὶ οἱ ἀγτίστοιχοι μισθοί ἀσθενείας.

Τό δεύτερον τῶν 60% ποσοστὸν τῶν ἀποδοχῶν τῶν νυκτικῶν, ποὺ κρατοῦν οὗτοι εἰς κείρικας των κατὰ τὴν ἀπουσίαν των εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ὑπόκειται εἰς τὰς ἐπομένας ὑποδιαιρέσεις: Γενικῶς ἐκ τῶν χρημάτων τούτων ἔνα ποσοστόν διατίθεται διὰ τὰ ἀτομικὰ ἔξοδα τῶν νυκτικῶν εἰς τοὺς λιγένες τοὺς ἔξωτερικούς. "Εγκα δεύτερον ποσοστὸν διαπαγῆται εἰς προμήθειαν ἡμιτιτλιού εἴτε τοῦ ἴδιου τοῦ γαντικοῦ, εἴτε τῶν μελῶν τῆς οἰκογενείας του, εἰς οἰκιακὰ σκεύη, δώρα ακλπ., τὰ ὅποια δινοτικὸς μεταχέρει κατὰ τὴν παλιγγόστησίν του. "Εγκα τρίτον ποσοστὸν φέρει μεθ' ἕνατοῦ εἰς μετρητά, ὅταν διγνητικὸς ἐπιστρέψῃ ή ἔχει νῦν λαμβάνην εἰς ἔξοχηλησιν τοῦ «pay» του, ὅπό το ἐν 'Ελλάδι: Γραφεῖον τοῦ πλοίου.

Απομένει, τέλος, ένα, τέταρτον κύτο, μέρος τῶν ἀποδοχῶν, τὸ ὅποιον ὁ γενιτικὸς ἀποταμιεύει καὶ τὸ ὅποιον προσορίζεται διὰ ποικίλους σκοπούς: Σπουδὴ τέκνων, σχηματισμὸς προϊκὸς τῆς θυγατρὸς ή ἀδελφῆς, ἄγορα ἀκινήτου κλπ. Εἶναι κοινοὶ δι’ δλους τούς γενιτικοὺς οἱ σκοποὶ οὗτοι: τῆς ἀποταμιεύσεως, ἐνῷ εἰδίκως διὰ τοὺς ἀξιωματικούς ή ἀποταμιευσιὲς ἀποδέλπεις καὶ εἰς τὴν δημιουργίαν κεφαλαίου πρὸς ἐπέγδυσιν εἰς γενιτιλακάς ἐπιχειρήσεις η χερσαίκες τοποθετήσεις. Αἱ ἀποταμιεύσεις εἰς χρῆμα τῶν γενιτικῶν, δηλαδὴ τὰ ποσά τὰ ὅποια ἀπομένουν μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν ἐμβασιάτων, τῶν κομιζόμενών εἰς μετρητά, τῶν ἀτομικῶν δαπανῶν καὶ τῶν δαπανῶν εἰς εἴδος, δὲν εἶναι, διὰ τὸ σύνολον τῶν 55.000 γενιτικῶν τῶν πογιτοπόρων πλοίων, κατέτεραι τοῦ 22-25%. Τὸ ποσοστὸν τοῦτο ἀντιπροσωπεύει ἐτησίως ἔνα κεφαλαίον 12.000.000 ἢ 14.000.000 λιρῶν 'Ἀγγλίας' ή τοις 33.600.000 μέχρι 39.200.000 δολαρίοις.

Τήν εἰς τὰς Ἑλληνικὰς Τραπέζας καὶ τὸ Ταχυδρομικὸν Ταμιευτήριον τὸ ὅγηρη μάτω γε τούτων προσέλκυσι: ἀπόσκοιοπει τὸ μέτρον τῶν εἰς συγάλλαγμα καταθέσεων τῶν Ἑλλήνων γνωτικῶν. Υπελογίσθη μόνον τὸ εἰσόδημα τῶν ἐπὶ πογοτόπων πλοίων ἐργαζομένων. Τὸ ποσόν διαιρεῖται τῶν 12-14 ἑκατομμυρίων λιρῶν εἶναι αἰσθητῶς ἀγώτερον, ἀν προστεθοῦν εἰς τοῦτο καὶ αἱ αποταμιεύσεις, τῶν ἀξιωματικῶν ἴδια, τῶν ἀμειδομένων εἰς συγάλλαγμα καὶ δημητριῶντων ἐπὶ μικροτέρων φορτηγών, ἐπὶ διπλωματείων, ἐπὶ πλοίων ξένων συμφερόντων (Ιστορικὴν, Ἀμερικανικῶν, Σκανδιναվικῶν καλ.). ὡς καὶ τῶν εἰς τοὺς ξένους λιμένας ἀρχιπελαιάρχων καὶ ἀρχιμηχανικῶν τῶν Ἑλληνικῶν γαυτιλιακῶν ἐπιγειογέσεων.

Ούδετις, καὶ ὁ πλέον αἰσιόδοξος δὲ γὰρ οὐκαμένει: θεσπίων δὲ δόκιμηρον τὸ ποσὸν τῶν ἀποτακτικούμενων σίκουροι μηδὲν τῶν γνωτικῶν γάρ φθινῆσθαι μέχρις ἐδήλωτο εἰς καταθέσεις «ἐλευθέρως μετατρεψόμενος συναλλάγματος». Εἶγεν δημιουρός, θέσπιων δὲν οἱ «Ἐλληνες γνωτικοί θάνατον ήσελήσουν, γάρ ἐπωφελθοῦσιν ἀπὸ τὴν εὐχέρειαν, ποὺ ἔξεσφάλισεν εἰς αὐτοὺς τὸ μέτρον τῆς Κυδερνήσεως, ἀρκεῖται γάρ γνωρίσουν τούς δρούσας τῶν καταθέσεων, γάρ ἀντιληφθοῦν τὴν ωφέλειαν ποὺ θάνατον μέσων καὶ γάρ καταγνώσουν δὲν αἱ

οίκονομοίκι: των εἰγκ: πολύτευτοι: δική τηγαν πατρίδα των καὶ τὴν εὐημερίαν αὐτῶν τούτων τῶν σίκυογενειῶν των. Δέν πρέπει γὰρ περιέρχεται εἰς ξένας Τραπέζας ὁ μόχθος τῶν πληρωμάτων μας. Ἀριστεῖ κερδίζουν οἱ ξένοι ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν μας. "Ἄς μήν ἐπωφελοῦνται: ἀπὸ τὸ θυσέρημα τοῦ ναυτικοῦ μας.

Καὶ δὲ νὰ ἀρχίσωμεν ἃς ριψῆς τὸ
σύνθημα: Διὸ καὶ οὗτοι γαυτικοὶ ν
ἔγα διδλιάριοι καταθέσεις ωγ
εῖς συνάλλαγμα εἰς Τελλη
νικήν Τράπεζαν. "Ἄς μὴ κατα-
τεθοῦν δὲν αἱ οἰκονομίαι τοῦ γνωτικοῦ.
Λρκεῖ καὶ ἔνα μέρος, διότι εἴμεθα δέ-
δικοι δια συντόμως θὰ ἔσοικειωθῇ ὁ γνω-
τικός μας εἰς τὰς καταθέσεις αὐτάς, ποὺ
τοῦ ἔχουσαν πλήρως τὴν ἄνε-
τον χρησιμοποίησιν τοῦ προϊόντος τῆς ἐρ-
γασίας του, καθ' ὃν λυσιτελέστερον τρό-
πον σκέπτεται οὕτος.

Οι πλούταρχοι, οι μηχανικοί καὶ οἱ ράδιοτηλεγραφηταί, δόλοι οἱ ἀξιωματικοί πρέπει νὰ γίγηθουν καὶ πρῶτοι γὰρ ἀποκτήσουν τὸ 6 : 6 λ : ἀριθμὸν τῶν εἰς συνάλλαγμα καταθέσεών των. Τὴν χειρονομίαν αὐτὴν τὴν ἀναμένει, ἀλλὰ καὶ τὴν δικαιούτα: ἡ Πατρίς των. Τὸ παράδειγμά των θὰ ἐπιγράψῃ ἀποφασιστικῶς καὶ τοὺς ἄλλους.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η ΣΥΝΩΜΟΣΙΑ

"Αποτυγχάνει καὶ πάλιν εἰς τὴν κατὰ τῆς Ναυτιλίας μας συνωμοσίαν του ὁ διεθνής Κομμουνισμός. Τὸ λιμενεργατικὸν μπούκταζ κατὰ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων δὲν συνήτησε πρόδυμον τὴν διάθεσιν τῶν λιμενεργατικῶν ὄργανώσεων τῆς Δυτ. Εὐρώπης. 'Η Διεθνῆς τῶν Μεταφορῶν ἀντετάχθη εἰς τὰ σχέδια τοῦ Πυθαρούλῃ καὶ τῶν ὑποστηρικτῶν του συντρόφων Σκανδιναύων. Μόνον οἱ λιμενεργάται τεοσάρων γαλλικῶν λιμένων, τῆς Μασσαλίας, τῆς Χάρβρης, τῆς Νάντης καὶ ἐν μέρει τοῦ Βορδώ, ἀνήκοντες εἰς κομμουνιστικὴν ὄργάνωσιν καὶ εἰς τὴν Διεθνῆ τῶν Μεταφορῶν της Πράγας ήτειλησαν νὰ κηρύξουν τὸ μπούκταζ, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ σημειωθῇ συγκεκριμένον τι κρύσσα μὲν ἐτῆς ἔφαρμογῆς του. Τὸ δεξιαμενόπλοιον «Λαϊδίνη Ντόροβυ», κατόπιν ὀδηγιῶν τῶν παραβήτων τοῦ φορτίου του, ἐπλευσεν εἰς ἄλλουν γαλλικὸν λιμένα πρὸς ἐκφόρτωσιν, ἀντὶ τῆς Λαδέρρας.

Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ κ.κ. Κ. Λύρας καὶ Κ. Χατζηθεοδώρου, μετέχοντες ως ἐκπρόσωποι τῆς Ἐλλάδος εἰς τὴν τριμερῆ ναυτικήν διάσκεψιν τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου Ἐργασίας — ἡ οποία συνήθισεν εἰς τὴν Γενεύην — προέβησαν εἰς τὰς καταστάλησούς ἐνεργείας, ἵνα ή νέα ἐπίθεσις τοῦ Κομμουνισμοῦ ἀποτύχῃ. Καὶ εύτυχῶς ἀπέτυχε. Τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας παρέλειψε νὰ προδῇ εἰς τὰ καταλλήλα διαθήσαται εἰς Παρισίους.

μένας, ἐπεκοινώνησε τηλεφωνικῶς μὲ τὸν Γάλλον 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας, ὅστις καὶ ἔχαρακτήρισε τὸν ἐκβιασμὸν τῶν κομμουνιστῶν λιμενεργατῶν ὡς παρόντομον, στήσας τὴν ἀμεσὸν προσφυγὴν εἰς τὴν Δι-
καιοσύνην. Ἡ ἀπόφασις τῶν γαλλικῶν δι-
καιοστηρίων θὰ είναι κατὰ τὸν Γάλλον 'Υ-
πουργὸν ἀπαγορευτικὴ καὶ θὰ ἐπιβολῇ τὴν
ἀναστολὴν πάσης πρὸς ἐφαρμογὴν τοῦ
υποκοτάλ ἔνοργειας.

Αγωνίζονται, εύτυχώς, έπι τών έπαλξεων κατά τών έχθρων της Ναυτιλίας μας οι «Ελληνες συνδικαλιστές». Εις τὴν Γενεύην ἔκειδισαν σύντοι τὴν πλήρη κατανόησιν ἀπό μέρους ὅλων τῶν ζένων συναδέλφων των. Απόδειξις ή συμπαράστασις τῆς Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν καὶ ἡ ἀντίδρασις τῆς κατὰ τῆς κομμουνιστικῆς ὄργανωνσεως τῆς Πράγας, εἰς τὴν ὅποιαν μετέχουν οἱ «Αμπατιέλος, Πιθαρούλης καὶ τὰ «συντρόφια» των. Τὰ σχέδια ἀκριβῶν τῆς Πράγας ἀνέλαβεν ὁ Πυθαρούλης νὰ ἐκτελέσῃ.

* * *

Συνεστήσαμεν εἰς τοὺς πλοιάρχους τῶν ποντοπόρων πλοίων μας καὶ ἐπαναλαμβάνομεν τὴν σύντασιν: Ἐπιβόλλεται διὰ λόγους ἀσφαλείας καὶ ἡ τῶν πλοίων τῶν ή ἀπαγόρευσις τῆς ὄνδου ἐπ' αὐτῶν εἰς ἄτομα ἄνυπτα ἀπανθόποτε μητέστε.

“Οπως ᾱταχώς διαπιστώνται ᾱπο ύπευθύνους πληροφορίας τοῦ ‘Υπουργείου Ναυτιλίας, ή σύντασις αὐτῆς, ή ᾱπο μέρους τῶν ἀρμόδιων ὑποδειχθεῖσα πρός τε τοὺς ἐφοπλιστές καὶ τοὺς πλοιάρχους, δὲν ἔτυχεν ἔφασιον γῆς.

Καὶ πάρεχεται οὕτω εύρυ, ἀνεμπόδιστον τὸ πεδίον δράσεως εἰς τὰ ἀνατρεπτικῶς δρῶντα κομμουνιστικά στελέχη, ὅπως ἀναπτύξουν τὴν φθοροποιὸν προπαγάνδαν των μετοῖν τοῦ ναυτικοῦ κόσμου εἰς τὸ ἔξωτερικον.

Χρειάζεται νὰ ἐπιστηθῇ ή προσοχὴ τῶν πλοιαρίων ἐπὶ τῶν γύρω των τεκταινομένων

εις βάρος αύτών των συμφερόντων των πλοίων των και γενικώτερον κατά των εθνικών τοιούτων. Αύστηρα πρέπει νά τηρηθῇ ή διπλαγόρευσις άνδους έπι των πλοίων παντός προσώπου, μη σήμερος εἰς το πλήρωμα. Αἱ προξενικαὶ μᾶς ἀρχαὶ εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Κόντινεντ ἔχουν ὥδη λάβει σαφεῖς δόηγίας. Οἱ πλοίαρχοι καθίστανται ύπευθυνοὶ τῆς τηρήσεως των. Τὸ διαβρωτικὸν κατά τῆς Ναυτιλίας μας ἔργον τοῦ κομμουνισμοῦ πρέπει διὰ τῆς ίδιας ἡμῶν ἀντιδράσεως νά ἀποτύχῃ.

ΑΙ "ΚΛΕΙΣΤΑΙ,, ΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ

'Ο ἄγων κατά τῶν «κλειστῶν» Διασκέψεων τακτικῶν γραμμῶν συνεχίζεται. Καὶ ὁ κ. Καλλιμανόπουλος τῆς «Ἐλληνικῆς» εἶναι ὁ πρωταγωνιστής. Τὰ γεγονότα τὸ δικαιουόν, ὅστε νά πιστεύονται ὅτι ἡ ἐπιτυχία τελικῶς ὑπὸ τὴν διεθνῶς ἀσκουμένην κατά τῶν «Κόνφερανς» πίεσιν διά στέψη τὴν ἐπίμονον προσπάθειάν του, προσπάθειαν γενικωτέρου διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ἐνδιαφέροντος, ἀφοῦ θὰ ἐπιτραπῇ ἐπὶ τέλους καὶ εἰς τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον νά στραφῇ, ἔστω καὶ καθυστερημένον, πρὸς τὴν λάινερ ὄργανων.

Συνεπτήθησαν εύτυχῶς — καὶ εἶναι τοῦτο μία πρόοδος τοῦ ζητήματος — τὰ Συμβούλια τῶν φορτωτῶν, τὰ ὄποια ἐλέγχουν κατὰ κάποιου τρόπου τὰ τεκταινόμενα ἀπὸ τὰ κατὰ τομεῖς μονοπώλια τῶν κλειστῶν «κόνφερανς». Πρόκειται ἀκριβῶς τὴν 18ην καὶ 19ην 'Οκτωβρίου νά συνέλθῃ εἰς Μασσαλίαν ἡ διάσκεψις τοῦ Συμβουλίου τῶν Εύρωπαίων φορτωτῶν καὶ τὰ μέλη τῆς διτήσης τὰ δύο ἀμέσου ἐνδιαφέροντος θέματα:

α) Τὴν ἔγκαινιασθεῖσαν ἐλληνικὴν τακτικὴν γραμμὴν Ἐλλάδος καὶ Ἀδριατικῆς πρὸς τὴν 'Ανατολικήν καὶ Νότιον Ἀφρικήν.

καὶ 6) Τὸ ὅλον ζητῆμα τῶν κλειστῶν «Κόνφερανς», αἱ ὄποιας, βεβαίως δὲν ἔξυ-

πηρετοῦν πλήρως τὰς ἀνάγκας τοῦ ἐμπορίου.

Καὶ διὰ τὸ δεύτερον αὐτὸς θέμα πρόσφατον γεγονός ἀποκαλύπτει τὰς μονοπώλιακὰς τάσεις τῶν μετεχόντων εἰς τὰς «κλειστάς» Διασκέψεις τακτικῶν γραμμῶν. Τρεῖς ἀγγλικαὶ ἐταιρίαι ἀπὸ τὰς πλέον γνωστὰς — η Πόρτ Λάιν, η Μπλού Στάρ καὶ η «Ἐλλερμανς» — ητήσαντο τὴν εἰσδοχήν των εἰς τὴν Κόνφερανς τῆς γραμμῆς 'Ισπανίας - Αὐστραλίας. 'Απερρίφθη ἡ αἴτησί των. Εἰς ἀντίδρασιν αἱ τρεῖς ἐταιρίαι συνέντησαν τὴν «Ἀτλας Λάιν», ητίς καὶ ἥρχισε τὰ δρομολόγια τῆς ἐκτὸς τῆς «Κόνφερανς». Αἱ μετέχουσαι αὐτῆς ισπανίακαὶ ἐταιρίαι ἀπειλοῦν καὶ λιμενεργατικὸν μποκοτάς κατά τῶν πλοίων τῆς «Ἀτλας Λάιν».

Θὰ δοθῇ, λοιπόν, καὶ εἰς τὴν Διάσκεψιν τῆς Μασσαλίας ἡ μάχη. Θὰ ἀντιμετωπίσῃ, βεβαίως, ὁ κ. Καλλιμανόπουλος τὴν ἐπίμονον τῶν ἀνθρώπων τῶν κλειστῶν «Κόνφερανς» ἀντίδρασιν. 'Ισως εἰς τὸ τέλος νὰ ἔξερηθῇ ἡ «φόρμουλα» διὰ τὰς ἔθνικάς, τούλαχιστον, κατὰ χώρας γραμμάς νὰ μετέχουν δικαιωματικῶς τῶν Διασκέψεων.

'Αλλ' ἵνα καταδειχθῇ τὸ κακόπιστον πνεῦμα ὃπερ κρατεῖ εἰς τὰς κλειστὰς αὐτὰς Διασκέψεων αἱναφέρομεν τὰ κάτωθι:

Συνῆλθεν εἰς τὸ Λονδίνον τὴν 18ην Σεπτεμβρίου τρέχ. ἔτους ἡ 'Επιτροπὴ τῶν Εύρωπαίων ἐφοπλιστῶν τακτικῶν γραμμῶν (CESNA). Τὸ θέμα τῶν ἀμερικανικῶν πιέσεων κατὰ τῶν κλειστῶν τακτικῶν γραμμῶν συνεζητήθη. 'Απὸ μέρους τῆς «Ἐλληνικῆς» ωμίλησεν ὁ κ. Οὐάιτ. 'Η σύντομος όμιλία του ὑπῆρξεν ἐνδιαφέρουσα, ἀποκαλυπτική. Διαμαρτυρία δὲ ήδυντο νὰ ὀνομασθῇ.

Εἶπεν ὁ κ. Οὐάιτ:

«Βαθεῖα συγκίνησις ἐπικρατεῖ μεταξὺ τῆς κοινότητος τῶν ἐφοπλιστῶν τακτικῶν γραμμῶν διὰ τὰ ληφθέντα πορὰ τῆς Βραζιλιανῆς Κυβερνήσεως διακριτικά μέτρα σχετικῶς μὲ τὰς φορτώσεις τοῦ καφε πρὸς τὰς 'Ηνωμ. Πολιτείας. Τὰ μέλη τῆς Διασκέψεως μας θὰ ἐκπλαγοῦν, πιστεύομεν, πληροφορούμενα ὅτι ἡ Κόνφερανς τῆς γραμμῆς Νοτίου Ἀφρικῆς ὑπέδειξε πρὸς τὴν ἑκεῖ Κυβέρνησιν τὴν ἐπιβολὴν ὑψηλῶν τελῶν δι'

σα ἐμπορεύματα μεταφέρονται εἰς Ν. Ἀφρικήν διὰ τῶν σκαφῶν τῆς «Ἐλληνικῆς». 'Επὶ πλέον ὁ συναγωνισμὸς εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἀδριατικῆς κατὰ τῶν πλοίων τῆς «Ἐλληνικῆς», τῶν ἐκτὸς «Κόνφερανς», ἐφθασε μέχρι τοῦ σημείου τῆς ἐκπτώσεως τῶν ναύλων κατὰ 40% κάτω τοῦ ισχύοντος ναυλολογίου.

«Καὶ ἐνῷ οἱ μετέχοντες εἰς τὰς Διασκέψεις τῶν γραμμῶν 'Ανατολικῆς καὶ Νοτίου Ἀφρικῆς ισχυρίζονται, ὅτι ἡ ἐμπορικὴ κίνησις ἐξυπηρετεῖται δι' ἐπαρκούς τονός πρὶν ἡ εἰσέλθουν καὶ τὰ ιδικά μας πλοῖα εἰς τὴν γραμμήν, εἰς σύσκεψιν, συγκληθεῖσαν εἰς τὸ 'Αμπερτερνταμ τὴν 14ην 'Ιουνίου, μετεξὺ τῶν ἐκπροσώπων τῶν Διασκέψεων καὶ τοῦ Συμβουλίου τῶν Εύρωπαίων φορτωτῶν, ἀνεκοινώθη ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Ράινχαρτ, μέλους τῆς 'Ελβετικῆς 'Αντιπροσωπείας, δι- τι ἡ Κόνφερανς τῆς Νοτ. Ἀφρικῆς δὲν προσφέρει ἐπαρκές ἐκ τῶν λιμένων τῆς Μεσογείου ἀναχωρήσεις καὶ κατὰ συνέπειαν οἱ φορτωταὶ δὲν δύνανται νὰ ἀγνοήσουν τὰ ἐκτὸς τῆς Κόνφερανς πλοῖα. Καὶ ἡ ἀνακοίνωσις αὐτῆς ὑπεστηρίχθη ἐπίσης ἀπὸ τὸν ἐκπρόσωπον τῶν Γερμανῶν φορτωτῶν. Αὐτὸς δὲ Ιταλὸς ἐκπρόσωπος ὀμολόγησεν ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀναχωρήσεων πρὸς 'Ανατολ. καὶ Νότ. Ἀφρικήν είναι ἀνεπαρκής.

«Θὰ ἐκπλαγούν τὰ μέλη τῆς Διασκέψεως μας μὲ τὴν πληροφορίαν, ὅτι εἰς τὰ πρακτικὰ τῆς συσκέψεως, τὰ ὄποια ἀπεστάλησαν εἰς τὰ Συμβουλία τῶν Εύρωπαίων φορτωτῶν, ὄλαις αἱ ἀνωτέρω ἀνακοινώσεις παρελείφθησαν!

«Καὶ διερωτῶμαι πῶς δυνάμεθα νὰ γνωρίσωμεν εἰς τὴν 'Αμερικανικὴν 'Ομοσπονδιακὴν Ναυτιλιακὴν 'Επιτροπὴν, ὅτι ἡ ὄργανωσις τῶν Διασκέψεων τακτικῶν γραμμῶν καὶ τῶν Συμβουλίων φορτωτῶν λειτουργεῖ ὀμβλῶς, χωρὶς καμίαν κρατικὴν παρέμβασιν, ὡστε ἡ τοιαύτη τακτικὴ τῆς μὴ παρεμβάσεως νὰ ἐφαρμοσθῇ καὶ εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ πῶς θὰ ὑποστηρίξωμεν τῶν συναδέλφων μας τὰ συμφέροντα, τὰ ζημιούμενα ἀπὸ τὰς ἐνεργείας τῆς Βραζιλιανῆς Κυβερνήσεως, δταὶ μία Διασκέψις γραμμῆς ἐξ Εύρωπης πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς ἔνα τόσον ἀνορθόδοξον καὶ πρωτοφανές μέτρον διακρίσεως;

»Ἐπαναλαμβάνω: Τὰ τοῦ οἴκου μας ὀφείλομεν κατὰ πρώτον νὰ θέσωμεν εἰς τάξιν, πρὶν ἡ ὑποδείξωμεν εἰς τὴν «Μαριτάιμ Κομιστού» νὰ ἀκολουθήσῃ τὸ παράδειγμα τῶν καλῶν σχέσεων, ὑπὸ τὰς ὄποιας διαδιοίναι αἱ 'Κόνφερανς' καὶ τὰ Συμβούλια τῶν φορτωτῶν.

ΠΡΟΣ ΙΣΡΑΗΛ ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

Θὰ ἀπαντήσωμεν εἰς τὴν δημοσιευθεῖσαν — τεύχος «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς Ιπς 'Οκτωβρίου — ἐπιστολὴν τῆς ισραηλινῆς «Μαριτάιμ Φρούτ Κάρριερ». 'Ασχολεῖται μὲ τὸ ζητήμα τῆς θεσπισθεῖσας ἀπὸ τὸ 'Ισραηλ διακρίσεως σημαίας κατὰ τὰς μεταφορὰς τῶν ἑκεῖ εἰσαγομένων κατεψυγμένων κρεάτων.

Γέμει ἀνακριβεῖῶν καὶ παρολείψεων ἡ ἡθελημένων ἡ ἐν λόγῳ ἐπιστολὴ. Θὰ τὰς ἀναφέρωμεν μίαν πρὸς μίαν.

1. Θέλει νὰ ἀγνοῇ ἡ «Μαριτάιμ Φρούτ Κάρριερ» — διὰ κρατικῶν δανείων συνετήθη καὶ κατεσκεύασε τὰ πλοῖα της — τὴν περὶ ὀλοκληρωτικῆς ἀποκλειστικότητος τῶν μεταφορῶν εἰς μόνα τὰ ισραηλινά πλοῖα ἀπόφασιν τοῦ Τελ 'Αδίβ, ὀπαγορευομένης τῆς συμμετοχῆς τῶν ξένων — τῶν ἐλληνικῶν κατὰ κύριον λόγον. Κατάφωρος ἡ διάκρισις. 'Η ἐπιστολογράφος ἐταιρία τὸ γεγονός αὐτὸς ἐπιμελῶς τὸ ἀποκρύπτει. Δὲν ἔχει ἀσφαλῶς τί νὰ εἴπῃ.

2. «Αναφέρεται εἰς τὴν ἀπροσμένων τῶν ξένων πληρωμάτων νὰ ταξιδεύσουν πρὸς τὸ 'Ισραηλ κατὰ τὰς ὄλιγας ημέρας τοῦ πολέμου, ἐνῷ ἀσφαλῶς γνωρίζει ὅτι ἀπροσμένια δὲν ἔσημειώθη ἐπὶ πλοίου ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας. Τὸ ἀντίθετον συνέβη. "Όλα τὰ



Marine Diesel Engines from
40 – 34 000 HP
Auxiliary Diesel Sets
Propellers and Propeller Shafts
Steam Boilers and Turbines for ship propulsion
Deck Cranes
Ventilation and Airconditioning Equipment for ships
Complete Electrical Equipment for all kinds of ships

IPTC

INDUSTRIAL PRODUCTS COMPANY LTD.

OTTMARSTRASSE 8 8024 ZURICH / SWITZERLAND P. O. B. 188
TELEPHONE (051) 34 52 34 TELEGRAMS: INDUPROHAN ZURICH

Branch Offices in: Greece, Portugal, France, England, Egypt, Sudan,
Nigeria, Congo, South Africa

έλληνικά σκάφη έξηκολούθησαν νά προσεγγίζουν τακτικώς είς τούς λιμένας τού 'Ισραήλ. Προκαλούνται αἱ ισραηλινοί όρχαί νά μᾶς άναφερουν και μίαν έστω πρεπήτωσιν καθυστερήσεως είς τάς δι' έλληνικάν πλοίων διενεργηθείσας μεταφοράς.

3. 'Υπογραμμίζει εἰς τήν έπιστολήν της ή ισραηλινή έταιρία την πρόσδοσην τῶν δέκα έξι έκατομ. δολ. τὴν ὅποιαν έτσισίως έχει ή Ναυτιλία μας ἀπό τὴν συμμετοχήν της εἰς τὰς μεταφοράς τοῦ 'Ισραήλ. Παραλείπει οὕμως — ἀνεξαρτήτως ἀν τὸ ἀναφερόμενον ποσὸν εἶναι ἀκριβές — τὰ ἔξης δύο γεγονότα:

α'. 'Οτι τὸ 'Ισραήλ ἀπῆλαυσε καὶ ἀπολαμβάνει τῶν καλῶν, μὲν χαμηλὸν κόστος, ύπηρεσιῶν τῶν χρονοναυλωμένων έλληνικῶν φορτηγῶν, τὰ ὅποια ἔχρησι μοποίηθησαν ἀπό τὴν 'Ζίμ' διὰ νά συστήσῃ καὶ νά ἀναπτύξῃ ὥρισμένας τακτικάς γραμμάς της, μέχρις ὅτου ναυπηγήσῃ αὐτή τὰ ιδικά τῆς πλοῖα. Μὲ τὴν παραλαβὴν αὐτῶν τὸ ἀλληλικά λύνται τῶν ναυλώσεων, χωρίς, δεβαίως, καὶ νά ἐλπίζουν εἰς τὴν ἐπανάληψίν των. 'Εχρησι μοποίηθησαν ἐπωφελέστατα ἀπό τὸ 'Ισραήλ τὰ σκάφη καὶ τὰ πληρωμάτα, διὰ τὰς ναυτιλιακάς τους ἀποδιδώμεις. Τώρα — μετά τὴν ναυπηγήσιν πολλῶν μικρῶν ισραηλίνων φορτηγῶν, τῶν 3 χιλ. καὶ ἄνω τόν.—τὸ ἀλληλικά παύουν νά εἶναι χρήσιμα εἰς τὸ 'Ισραήλ. 'Ολίγα ἀπομένουν χρονοναυλωμένα. Διερωτώμεθα ποιός ἔξυπηρτήθη περιστάσεων: 'Η Ναυτιλία μας ἡ τὸ 'Ισραήλ; 'Απεδείχθη πάντως ὅτι ἐπρόκειτο περὶ προσωρινῆς ἀπασχολήσεως.

6'. 'Άλλ' εἰς τὸ ποσὸν τῶν 16 έκατ. δολ. περιλαμβάνονται καὶ οἱ ναῦλοι τῶν ιδικῶν μας ἐπιβατηγάν σκαφῶν. Πράγματι, τὰ ἀλληλικά ἐπιβατηγά διὰ τῶν πρὸς τὸ 'Ισραήλ τακτικῶν δρομολογίων τῶν ἔξυπηρτησαν καὶ ἔξυπηρτούν ζωτικήν συγκοινωνίαν ανακριθήσεως.

7'. 'Άλλ' εἰς τὸ ποσὸν τῶν 3 χιλ. — τὴν ὅποιαν, παρὰ τὰς πολυδαπάνους προσπαθείσας του δὲν κατώρθωσε τὸ 'Ισραήλ νά καλύψῃ μὲ τὰ ιδικά του πλοῖα. Διερωτώμεθα μὲ ποιά ὄλλα ξένα σκάφη θὰ ἡδύνηστο νά ἔξυπηρτηθῇ λυσιτελέστερον τὸ 'Ισραήλ. Εἰς τὴν ἐπιστολήν της ὅμως η 'Μαριτάιμ Φρούτ' θέλει νά ἀγνοήῃ καὶ τὴν ἀντίστοιχον πρόσδοσην τῶν ισραηλίνων σκαφῶν ἀπό τὰς ἀλληλικάς μεταφοράς. 'Οσον καὶ ἄν εἶναι μικροτέρα, δὲν παύει νά εἶναι ὑπολογίσιμος.

4. Στέργει ὅμως τὸ 'Ισραήλ εἰς τὸν ἀποκλεισμὸν τοῦ ἀλληλικοῦ πλοίου - ψυγείου, μὴ ἀναγνωρίζοντας τὰς πολυτίμους ὑπηρεσίας, τὰς χαμηλούς, σημειωτέον, κόστους, τὰς ὅποιας προσέφερε καὶ προσφέρει εἰς τὴν ισραηλινήν οἰκονομίαν τὸ ἀλληλικὸν σκάφος,

ώς τὸ προσφορότερον μέσον μεταφορᾶς ἔναντι οἰουδήποτε ξένου, καὶ αὐτοῦ τοῦ ισραηλινοῦ, τοῦ ὅπωσδήποτε ἐπιχορηγουμένου. 'Απέκτησε τὰ πλοῖα - ψυγεῖα καὶ σπεύδει νά ἀποκλείσῃ τὰ ἀλληλικά ἀπό τὰς μεταφορᾶς του. Τὴν αὐτὴν τακτικὴν ἀφολῶς θὰ ἡκολούθει καὶ διὰ τὰ ἐπιβατηγά, ἂν η φιλόδοξος ἐπιδίωξις τῆς συστάσεως στόλου ἐπιτηγῶν ἐπετύχανεν. 'Ανέχεται τὰς ὑπηρεσίας τῶν ξένων, καταστήσαντας τὰς ἔθνικοτε καταστάσεις διότι ἀκριβῶς ἀπέτυχεν η ιδική του εἰς τὰ ἐπιβατηγά προσπάθεια.

5. Εἴμεθα περίεργοι νά πληροφορήθημεν ὃν εἰς τὴν πρόσδοσην τῶν 16 έκατομ. δολ. περιλαμβάνονται καὶ αἱ μισθωσίσαι τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ ισραηλίνων πλοίων 'Ελλήνων ναυτικῶν. Καὶ αὐτοὺς κατ' ἀναπόδραστον ἀνάγκην τοὺς ναυτολογεῖ τὸ 'Ισραήλ, μέχρις ὅτου καταρτίσῃ τὰ ιδικά του πληρώματα 'Αγωνιάδης ἡ προσπάθειά του. Εἶναι ὄλλως τα πολύτιμοι αἱ ὑπηρεσίαι καὶ τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν. Τοὺς χρειάζεται η ιδική μας Ναυτιλία. Κακῶς, κάκιστα ἐπετρέψαμεν νά προσλαμβάνονται ἀπό τοὺς συναγωνιστάς μας. Παραχωρούμεν τὰ ιδιαίτερα ὅπλα. Θά προσπάθησαμεν ὑπέρ ήμων νά τὰ διαφυλάξωμεν.

6. 'Αλλὰ κατὰ ποιάν λογικὴν ἔρχεται ἐδώ η 'Μαριτάιμ Φρούτ' καὶ ἐπιδίωκει νά συγκεντρώσῃ τὰ ἀλληλικά φορτία, διὰ τοῦ ἀθεμίτου εἰς τοὺς ναῦλους συναγωνισμοῦ, διὸν ἀπό γορεύει τα ορείς τα ορείς της συμμετοχής τῶν ιδικῶν μας πλοίων - ψυγείων εἰς τὰς μεταφορᾶς τοῦ 'Ισραήλ; Ποῦ η προϋποτιθέμενή ἀμοιβαιότης εἰς τὰς διεθνεῖς η καὶ διμερεῖς συναλλαγάς καὶ εἰς τὸ καθόλου ναυτικὸν ἐμπόριον;

Δὲν πιστεύομεν νά εἶναι τόσον ἀφελής η 'Μαριτάιμ Φρούτ' νά πιστεύῃ ὅτι θὰ ἐπιτρέψῃ ποτὲ τὸ 'Ελληνικὸν Κράτος ὅτι τὸ 'Ισραηλίνων ἀπαγορεύει διὰ τὰ ἀλληλικά σκάφη.

7. Διὰ τὴν κοινὴν κατανάλωσιν καὶ ὅχι ἀφολῶς διὰ τοὺς γνωρίζοντας τὰ πράγματα προορίζεται η τελευταία τῆς ἐπιστολῆς της 'Μαριτάιμ Φρούτ' παράγραφος περὶ σκαφῶν μεγάλων καὶ ταχέων, τὰ ὅποια αὐτὴ κατέχει καὶ ἀτινα δικαιολογοῦν τοὺς χαμηλούς ναῦλους τοῦ συναγωνισμοῦ. Τὰ μεγάλα καὶ ταχέα σκάφη, τὰ πανάκριβα, χρειάζονται καὶ ἔξυπηρτοντον κεφαλαῖον σημαντικήν. Πολὺ ἀμφιβάλλομεν ἀν τὴν ἔξυπηρτησιν αὐτὴν ἐπιτυχάνη η 'Μαριτάιμ Φρούτ' συναγωνιζομένη. Τὸ χαμηλὸν ναυλολόγιον δὲν ἐπιτρέπεται εἰς τὰ σκάφη της.

"Αλλή οὅμως εἶναι η ὁπωτέρα σκέψις τῆς ισραηλινῆς ἔταιρίας. 'Επιδίωκει νά ἐκποτίσῃ καὶ ἀπό τὰς ιδικάς μας μεταφορᾶς

τὰ ἀλληλικά πλοῖα - ψυγεῖα. 'Ιδιωται γάρ οἱ πλοιοκτῆται, μὲ ὀσθενεστέραις τὰς δυνάμεις ἔνσινται τῶν κρατικῆς συνάρτησης ισραηλινῶν. Καὶ ἀφού ἐξησθαλίσθη ἡδη τὸ μονοπάλιον διὰ τὰς εἰς τὸ 'Ισραήλ μεταφορᾶς, ἐπίμονος ἀποκαλύπτεται η προσπάθεια τῆς κυριαρχίας τοῦ ισραηλίνου πλοίου - ψυγείου καὶ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἀγοράν. Τότε εὐχερής θὰ είναι καὶ η ἀνατίμησης τῶν ναυλών, ἡ παντοειδῆς καταπίσεις τῶν 'Ελλήνων παραληπτῶν τῶν φορτίων. Τὸ ντε φάκτο μονοπάλιον.

Αὐταί, δεβαίως, είναι αἱ ὁπωτέραι ἐπιδίωξεις τῶν καλῶν μας φίλων. 'Έχουν δῶς καὶ οἱ ἔδω φύλακες τὴν γνῶσιν. Τὰ τοιούτον εἴδους κόλπα δὲν ἐπιτυγχάνουν εἰς κράτος ναυτικόν, ὅπως η 'Ελλάς, ητίς διαθέτει ἐφοπλιστὰς ικανούς, υπερεπαρκῆ στόλον πλοίων - ψυγείων, ἀρίστης συγκροτήσεως, ταχέων καὶ ποιοτικῶν ἀνατάτης κλάσεως.

Αὐτά πρὸς ὀπάντησιν τῶν ὄσων ἀνακριβειῶν μᾶς παρέταξεν η ἐπιστολὴ τῆς ισραηλινῆς ἔταιρίας.

Η ΠΡΟΣ ΤΑ ΞΕΝΑ ΔΙΑΡΡΟΗΝ

Θὰ ὀποτελέσῃ, νομίζομεν, ὀποτελεσματικὸν μέτρον περιστολῆς τῶν διαφυγῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν πρὸς πλοία ξένων συμφερόντων ἔαν, πρὸς τοὺς ὄλλοις, ὅφ' ἐνός μὲν ἐθεσπίζετο ὅτι μόνον η ἐπὶ ἀλληλικῶν πλοίων καὶ η ἐπὶ πλοίων συμβεδλημένων μετά τοῦ Ν.Α.Τ. ὑπηρεσίας ἀναγνωρίζεται ὡς συντάξιμος, καὶ ὡς προσὸν διὰ τὴν ὑπὸ τοῦ Οἴκου Ναύτου καὶ τοῦ Κεφαλαίου 'Ανεργίας παροχήν προστασίας, ὅφ' ἐτέρου δὲ ἀνείθετο καὶ εἰς τοὺς Προξενικούς Λιμενάρχας Λονδίνου καὶ Νέας 'Υόρκης η ὑπογραφή — καὶ ἀνανέωσις — τῶν μετὰ τοῦ Ν.Α.Τ. συμβάσεων.

Διὰ τοῦ πρώτου μέτρου, χωρὶς νά παρεμποδίζεται η ἀνεύρεσις ἐργασίας ἐπὶ πλοίων ἔαν συμφερόντων, καθίσταται πλεονεκτικὴ η θέσις — καὶ ὡς ὑπηρεσία — τῶν ἐπὶ πλοίων συμφερόντων ναυτολογημένων 'Ελλήνων ναυτικῶν. Διοχετεύονται πρὸς τὰ ἐλληνόκτητα πλοία τὰ ίκανα καὶ ἔμπειρα πληρώματα, ποὺ σήμερον προσφέρουν τὰς πολυτίμους ὑπηρεσίας των εἰς τὸ 'Ισραήλ καὶ ὄλλους ἀνταγωνιστάς μας. Προστατεύονται τὰ καλῶν ἔννοούμενα συμφέροντα τοῦ 'Ελληνος ναυτικοῦ, ὑπὲρ τοῦ ὅποιου κινητοποιούνται οἱ πάντες, 'Υπουργείον, Λιμενάρχαι, Πρόξενοι, Σωματεῖοι, Δικαστήρια, έαν συμβῇ νά ἀδικηθῇ σύντος η τύχη κακῆς μεταχειρίσεως ἐπὶ ἀλληλικοῦ πλοίου. Καὶ τὸ Ν.Α.Τ. εἰσπράττει δεβαίως τὰς — καὶ οὐχὶ ἐκ τῆς ἔξαγορᾶς — εἰσφοράς του.

Διὰ τοῦ δευτέρου θὰ ἀποκλεισθῇ κατὰ μέγα ποσόστον η ἀσφόλισης εἰς τὸ Ν.Α.Τ. πλοίων ξένων συμφερόντων. Εἰς Νέαν 'Υόρκην είναι εὐχερεστάτη η ἐξακρίβωσις τῆς πλοιοκτησίας, διότι τὰ ἔκει 'Ελληνικά Ναυτικά Γραφεῖα είναι ἐλάχιστα. 'Αρκεῖ η συνεργασία τούτων μετὰ τοῦ έν Νέα 'Υόρκη Προξενικού Λιμενάρχειον. Εἰς Λονδίνον ὑπάρχει η πολύτιμης παρουσία τοῦ Κομμίτη, τὸ διποτίον κατὰ τὸ πλεῖστον είναι ἐνήμερον περὶ τῶν πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίσις, τὰ ὅποια καλύπτουν ἀλληλικά συμφέροντα. Τὸ ἔκει Προξενικὸν Λιμενάρχειον θὰ δύναται ἐκ πρώτης χειρὸς νά δεβαίωνται περὶ τῆς πλοιοκτησίας πλοίον ζητούντος νά συμβληθῇ μετά τοῦ Ν.Α.Τ. Εἰς τοὺς ναυτιλιακούς κύκλους τόσον τῆς Νέας 'Υόρκης, δύον καὶ τοῦ Λονδίνου, σπανίως διαφεύγει ὄγορά η πώλησης πλοίου καλύπτοντος ἀλληλικά συμφέροντα.

Τοιαῦται συμβάσεις είχον κατὰ τὸ παρελθόν συνομολογηθῆ καὶ ὑπογραφῆ εἰς Λονδίνον καὶ Νέαν 'Υόρκην, δὲν είναι δὲ γνωστὸν διατί δέν συνεχίζεται ἔκει η διαδικασία. 'Εὰν ὑπάρχουν ἔμποδια, καλὸν εἶναι νά μελετήθῃ ἡ ἄρσης των. 'Ο ναύαρχος κ. Χανιδής έχει ιδίαν ἀντίληψιν τόσον ἐκ τῆς παρὰ τῷ Λονδίνῳ προϋπηρεσίας του ώς Προξενικού Λιμενάρχου, δύον καὶ ἐκ τῆς παρατὰ τῷ Ν.Α.Τ. θητείας του. 'Εξ ὄλλου δὲ

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

HAMBURG 11	Tel. 346022/24	Telex	BRAKE	Tel. 510	Telex
Stubbenhuk 10	353505	0211007	Norderdeich 4-5	Priv. 510	via 0244151
	367894	0215671			
	Priv. 6052552				
BREMEN 1	Tel. 310424	Telex	NORDENHAM	Tel. 811	Telex
Wegesende 3 - 4	Priv. 446176	0244151	P.O.Box 98	Priv. 811	via 0244151
BREMERHAVEN	Tel. 42597	Telex	EMDEN	Priv. 2392	Telex
Kaiserauhafen	Priv. 45841	0238876	Nesserlanderstr. 1	Tel. 2391/93 via 027823	

WILHELMSHAVEN
Ebertstr. 124

Tel. 2623537
Priv. 21365

Telex
0253375

TELEGRAMS: " E R M I S "

Represented also at LUBECK & KIEL

δαπάναις του Ν.Α.Τ. διατηρείται εις άμφοτέρα τά Προξενικά Λιμεναρχεία προσωπικόν, εις δὲ τὸ Λοιδρόν από τὸν ἀποστέλλεται δαπάναις τοῦ Ἰδρύματος ἀξιωματικός, εἰδικῶς διὰ τὴν διεισαγωγὴν τῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ταμείου διατηρούμενος.

ΤΑ ΙΔΙΑ ΜΑΣ ΟΠΛΑ

Πρὸ τῆς θύρας μεγάρου τῆς παραλίας τοῦ λιμένος εἶχε πρὸ ἡμερών τοιχοκολλήθη ἡ ἔξης εἰδοποίησις:

«KANTIA» Ε.Π.Ε. (θος ὄφρος)
 1) Διπλωμ. Πλοιάρχος Α' Τάξεως
 2) » Γ' Τάξεως
 3) » Μηχανικός Γ' Τάξεως
 4) Μάγειρος

Διὰ πλοίον ὑπὸ σημαίαν Ἰσραήλ.

Ἄσι σημειωθῇ, οἱ προσλαμβανόμενοι δὲν ἀσφαλίζονται εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

Τὰ σχόλια περιτεύουν, νομίζομεν. 'Η ἀνακοίνωσις εἶναι λίστα εὐγλωττος.

Δὲν μᾶς προκαλεῖ ιδιαιτέρων τινὰ ἐντύπωσιμον ἢ ἀνωτέρω περίπτωσις. Τὴν ὑπογραμμίζουμεν πάντων. Εἰς τὴν καθημερινὴν ζωὴν τοῦ ναυτικοῦ Πειραιώς περιλαμβάνεται καὶ ἡ πρόσληψις πληρωμάτων διὰ τὰ ἴστρατινὰ καὶ τὰ ἀμερικανικῶν συμφερόντων — 'Ἐδραίων κυρίων τῆς Ν. 'Υόρκης — πλοία. Γνωστὰ τὰ γραφεῖς τὰ ἀσχολούμενα μὲ τὴν κερδοφόρον αὐτὴν ἔργασιαν. Κατὰ δεκάδας συναθοῦνται πρὸ αὐτῶν οἱ ναυτικοί μας, καθ' ἡν τιγρήν μετὰ δυσκολίας καὶ χωρὶς ἐπιλογὴν τινὰ συμπληροῦνται τέκ κενὰ τῆς συνθέσεως τῶν πλοίων ἀλλαγικῶν συμφερόντων.

Μία ιδιαιτέρα ἔρευνα θὰ ἥτο χρήσιμος, κατατοπιστική. Δὲν ὑπερβάλλομεν ὑπολογίζοντες εἰς τέσσαρας χιλιάδας τοὺς 'Ἐλληνας ναυτικούς, τοὺς ὑπηρετοῦντας ἐπὶ ἑκατὸν πλοίων. Πολλοὶ ἔξ αὐτῶν καὶ ἀνασφάλιστοι.

ΑΝΤΙΜΙΣΘΙΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΑΙ

'Εχομεν ὑπὸ ὅψιν πρόσφατον ναυτολόγησιν πληρώματος ἀλλαγικοῦ φορτηγοῦ, ναυλωθέντος διὰ τὴν μεταφορὰν φύρους ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ Νότιον Βιετνάμ.

'Αναφέρομεν τοὺς συμφωνηθέντας μισθούς, ἵνα λάθουν γνῶσιν αὐτῶν καὶ οἱ κατὰ τῆς Ναυτιλίας μας δάλλοντες ἔχθροι τῆς, οἱ ὁμιλοῦντες περὶ χωμῆλου μισθολογίου καὶ περὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν ναυτικῶν. 'Ολιγούς ἀριθμούς θὰ παραθέσωμεν:

'Αν τὸ ποπλοίρχος: Μηνιαίος μισθός Λίραι 'Αγγλίας 200.

Συλλογγός: Μηνιαίος μισθός Λίραι 'Αγγλίας 150 καθαροὶ ἀπὸ ἐνάρξεως φορτώσεως διὰ N. Βιετνάμ ἔως λήξεως ναυλώσεως. 'Υπερωρίαι καὶ 11% τὰς Κυριακάς, δάσκαλος τοῦ ὡς ἀνα μισθοῦ. 'Επισής τὸ πολεμικὸν ἐπίδομα βάσει 'Ελληνικοῦ Νόμου.

Ναυτόπατοι: 'Εναυτολογήθη ὡς ναύτης. Μισθός ναύτου, ἐπίδομα 100% καθ' ὅλον τὸ ἀπὸ Αμερικῆς ταξιδίου μέχρι τῆς πληρωμάτων, τὰ ἀντιπειθαρχικὰ κρούσματα, αἱ

Δόκιμος Μηχανικός: Μισθός μηνιαίος € 100. Πολεμικὸν ἐπίδομα 100%. 'Απὸ τῆς ἐνάρξεως φορτώσεως μέχρι τῆς ἐκφορτώσεως καὶ δύο ἡμέρας μετ' αὐτῆν.

'Ολων τῶν λοιπῶν ναυτολογηθέντων αἱ μισθοδοσίαι ἐπὶ τῶν αὐτῶν ἐπιπλέον καθωρίσθησαν.

Δὲν ἀποκρύπτομεν τὸ εὐχάριστον γεγονόν, ὅτι αὐτὸ τούτο τὸ πλήρωμα ἀναγνορίζει δι' ἐπιστολῆς του τὴν πρόθυμον ἀπὸ μέρους τοῦ πλοιοκτήτου παραχώρησιν ἰκανοποιητικῆς ἀντιμισθίας.

Καὶ μᾶς προσθέτουν οἱ ἐπιστολογράφοι μας: «Δέν δικαιούται κανεὶς ναυτικός νὰ ἔχῃ παράπονον τοῦ διὰ τὰ πρός τὸ N. Βιετνάμ ταξιδία. 'Ολοι οἱ καθείσθονται καλῶς, χάρις εἰς τὴν συμφωνίαν διὰ τὸ πολεμικὸν ἐπίδομα.

ΠΡΟΘΥΜΟΣ Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ

'Απὸ τῆς Ιης Νοεμβρίου ἄρχεται ἡ ἐγγραφὴ εἰς τὸ ὑπὸ τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως συνομολογούμενον ἐσωτερικὸν ὁμολογιακὸν δάνειον Οικονομικῆς 'Αναπτύξεως ἐξ 1.500.000.000 δραχμῶν. 'Η ἐγγραφὴ θὰ διαρκέσῃ ἐπὶ δεκαπενθήμερον, ληγούσα τὴν 15η Νοεμβρίου ἐ.ἔ. 'Η σχετικὴ ἀνακοίνωσις ἔγενετο πρὸ τινῶν ἡμερῶν καὶ ἀδημοσιεύθησεν οἱ ὄροι τοῦ ἐλύτω παραγωγικοῦ δανείου. 'Επανολαμβάνομεν τοὺς σημαντικωτέρους: Διάρκεια δανείου εἰκοσιτετράς. 'Επιτόκιον 6,5%, ἀπλλαγμένον πάσης πορολογίας. Διανομὴ περίπου 100.000.000 δρ., εἰς κέρδη κληρουμένων ὁμολογιών. Καταβολὴ ποσοστὸν 10 - 15% ὑπὲρ τὴν ὀνομαστικὴν δεξιῶν ἐκάστης ὁμολογίας κατὰ τὴν — διὰ κληρώσεως — πληρωμὴν αὐτῆς εἰς τὸ ἄρτιον.

Οἱ 'Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ ἀσφαλῶς ἔλασθον γνῶσιν τοῦ ἀνωτέρω δανείου καὶ διὰ τὸ Τύπον καὶ διὰ τῆς ἐκδοθεῖσας ὑπὸ τῆς 'Ενωσέως τῶν σχετικῆς ἐγκυλίου. Καλούνται οὗτοι, ὅπουδηποτε τοῦ Κόσμου καὶ ἀν εὐρίσκονται, ὅπως δώσουν τὸ «παρών». Χρέος ἔχουν νὰ συμμετάσχουν εἰς τὴν οικονομικὴν ἀνάπτυξιν τῆς πατρίδος των. 'Εξ αὐτῆς ἀντλοῦν τὴν μεγίστην τιμὴν νὰ φέρουν ἐπὶ τῶν πλοίων των μίαν ἀπὸ τὰς πλέον ἡρωικὰς καὶ τὰς τιμιωτέρας σημαίας τοῦ Κόσμου. Αἱ χιλιάδες τῶν 'Ελλήνων ἐμψυχώνουν καὶ κινοῦν καὶ δραστηριοτοιούν τοὺς ναυτηγικούς τῶν χι-

λιάδων ναυτικῶν καὶ τῶν οικογενειῶν των προώρισται νὰ δελτιώσῃ τὸ συνομολογούμενον δάνειον.

'Οπως δένωσαν τὴν εἰσφοράν των διὰ τοὺς σεισμοπαθεῖς, κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον ἐπιβάλλεται νὰ ἐμφανισθοῦν πρὸ τῶν θυρίδων τῶν Τραπεζῶν διὰ νὰ ἐγγραφωῦν εἰς τὸ δάνειον, η εὐεργετικὴ ἐπιδροσις τοῦ ὅποιον θὰ καλύψῃ σχιμά περιοχὴν, ἀλλὰ διόλκηρον τὴν 'Ελλάδα. Καὶ ἡ ὀφέλεια θὰ είναι πρὸς ἀμφοτέρας τὰς πλευράς, διότι οἱ μὲν κάτοχοι τῶν ὁμολογιών θὰ ἀπολαμβάνουν ἐνὸς σεβαστοῦ εἰσοδήματος, τὸ δὲ Κράτος ἐκ τῆς ἐγγραφῆς τῶν ἐφοπλιστῶν θὰ κερδίσῃ ἐπὶ πλέον τὸ πολύτιμον διά τὴν χώραν μας συνάλλασγμα.

'Αποτελεῖ, ἔξ ἄλλου, ζήτημα ηθικῆς τακτοποίησεως τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου η συμμετοχὴ αὐτοῦ εἰς τὸ νέον παραγωγικὸν δάνειον ἔνστι τοῦ Κράτους, τὸ ὅποιον περιβάλλει μὲ ἀληθῶς εἰλικρίνες καὶ εὔστοχον ἐνδιαφέρον τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν. Τὸ γεγονός δὲ τούτο πρέπει ιδιαιτέρως νὰ συγκινήσῃ τὸν ἐφοπλισμόν, διότι οὐδὲν ὅλο πολυτιμότερον ἀπὸ τὸν συμπαράστασιν τοῦ Κράτους ὑπάρχει, πάντοτε μέν, ιδίᾳ δὲ εἰς ἐποχὴν ὡς ἡ σημερινή, καθ' ἣν ἀνὰ πάσαν στιγμὴν καὶ ἀνὰ πάνημα τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου γεννώνται ζητήματα, τὰ ὅποια εὐχερώς ἔξομαλύνει ἡ μέρους τοῦ 'Ελληνικοῦ Κράτους καὶ τῶν 'Αρχῶν του ηθικὴ προσασία.

ΠΡΟ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ 21 ΑΠΡΙΛΙΟΥ

'Αντιγράφομεν ἐπὶ λέξει περικοπὴν ἐπιστολῆς ὑπευθύνου προσώπου διαχειριζομένου τὰ πράγματα τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν. Αἱ ἀναφέρομενοι διαπιστώσεις, ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ικανοποιητικαὶ, ἔρχονται νὰ ἀποδείξουν τὴν σωτήριον ἐπίδρασιν τὴν ὅποιαν ἔσχεν, ἡ 'Επανάστασις τῆς 21ης Απριλίου εἰς τὴν ὀδηγούσα ναυτιλίαν μας ὑπόθεσιν. 'Εφέρετο καὶ ἡ Ναυτιλία μας κατὰ κρημνῶν.

'Ιδού η ἐπιστολὴ:

«Πρὸ τῆς 'Επαναστάσεως τοῦ Απριλίου ὁ ἔδω διόσι μου εἶχε καταστῆ ἀδίωτος. Αἱ ἀνεν προηγουμένου δραπετεύσεις τῶν πληρωμάτων, τὰ ἀντιπειθαρχικὰ κρούσματα, αἱ



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

Παρακαταθήη καὶ τεχνικὴ πληροφορία:

Γκόστα 'Ενυπομ. Ε.Π.Ε.

'Ακτὴ Γ. Κονδύλη 10 - Πειραιεὺς

Τηλ. 410.573, 471.889

ἀντεγκλήσεις μὲ τοὺς πλοιάρχους, αἱ φευδαρένειαι, αἱ προκλήσεις ἀναταραχῶν ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ οἱ διαπληκτισμοὶ εἰς τὴν ἔηράν τοῦ περιοχῆς τῆς Ειρηνικῆς θάλασσας τῶν πληρωμάτων ἐτέλους εἰς τὴν ἡμέρησίαν διάταξιν. Κάποια ιδιαιτέρα τάξις νέων 'Ελληνων ναυτικῶν, ἀγνωστος εἰς τὸ ἀπότερον παρελθόν, ἔτεινε νὰ δημιουργηθῇ. 'Ηρχισα νὰ ἀπογοητεύωμας διὰ τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας. 'Η ἐξάρθρωσις διαθέως εἶχεν εἰσχωρίσει εἰς τὸν ὄργανον τῆς.

»Τὸν Μάρτιον αἱ ιαπωνικαὶ ὑπηρεσίαι ἐπὶ τῆς μεταναστεύσεως τῆς περιοχῆς τῆς Γιοκοχάμας ἀνέφερον 19 δραπετεύσεις 'Ελλήνων ναυτικῶν. 'Απὸ τοῦ Μαΐου καὶ μέχρι σήμερον μόνον πέντε. Καὶ εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Γιοκοχάμας συχνάζει τόρα μέγας ἀριθμὸς ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας σκαφῶν. 'Ησυχιαὶ καὶ τάξις ἐπὶ τῶν πλοίων. 'Ακούνται, δεσμίως, παράπονα. Συχνὰ δίκαια. 'Επιλύνονται ἐν ἡρεμίᾳ, χωρὶς τὰς ἀνωμαλίας τῶν δύο τελευταίων ἐτῶν. 'Επανευρίσκομεν τὸν δρόμον μας.

Καὶ ποιος ὁ ἐπιστολογράφος; Παρὰ τὴν ἀντίθετον παράξαλησίν του δὲν μᾶς ἐπιτρέπεται νὰ τὸν ἀποκρύψουμεν. Είναι δὲ ἀπὸ 50τεταὶ διαμέρων εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν κ. 'Αντώνιος Παπαδόπουλος, ὑπερεδδομικοντούτης πλέον, ἐπίτιμος 'Ελληνην πρόξενος, θητεύσας καὶ αὐτὸν ἐπὶ συναπτάς δεκαετίας εἰς τὴν ἔξυπερέτησιν τοῦ ὑπαλληλικοῦ πλοίου. 'Εζησε καὶ ζῆ τὴν ἔργα καὶ τὰς ἡμέρας της. «Πατήρ τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας» ὄνομάζεται εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν.

Η ΚΡΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

'Επισημάνονται διὰ τῶν κατωτέρω πληροφοριῶν αἱ τελευταῖς ἔξελίζεις, αἵτινες καὶ ἐπιθεσιαίουν τὴν φθίνουσαν κατάστασιν ὑπὸ τὴν ὅποιαν τελεῖ ἡ δρεπανικὴ ἐπιβατηγὸς Ναυτιλία. Πολλοὶ οἱ πιστεύοντες ὅτι οἱ τελευταῖς ἔξελίζεις εἶναι καὶ τὸ τελευταῖον ποὺ ναυπηγεῖται ἀγγλικὸν ὑπερωκεάνιον τῆς γραμμῆς Βορείου 'Ατλαντικοῦ. 'Αμφιβολὸς δὲ ναυπηγήσις ἐπιβατηγοῦ σκάφους καὶ διὰ τὰς ὄλλας ὑπερποντίους δρε-

ταννικάς γραφμάτων.

Καὶ δὲν είναι μοναδική ἡ περίπτωσις τῆς ἀπὸ ἑτῶν σοδουσῆς κρίσεως εἰς τὴν Κιούναρ, ἥτις ἀντιμετωπίζει πλέον τὸ πρόβλημα τῆς οὐσιαστικῆς διαδύνεσσας τοῦ στόλου τῶν ἐπιβατηγῶν τῆς σκαφῶν. Μετὰ τὴν πώλησιν τῶν δύο «Κιούνάρντερς» ἔρχεται ἡ σειρά τῶν τεσσάρων μικροτέρων, πρὸ διετίας μόλις μετασκευασθέντων, τοῦ τύπου «Φρανκόνια». Θά ἐπιζητηθῇ καὶ αὐτῶν ἡ ἐκποίησις. Διαπιστούται ἡ ἀδύναμια τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν. «Ἄν καὶ αὐτὰ ἐκποιηθοῦν, ἀποσυντίθεται οἱ οὐσιαστικῶν ὃ στόλος τῶν ἐπιβατηγῶν τῆς ιστορικῆς διὰ τὸ βρετανικὸν ναυτιλιακὸν γόντρον «Κιούναρ Λάιν».

Ἄλλα μὲν τὴν σειράν της καὶ μία ἄλλη μεγάλη ἀγγλικὴ ἐταιρία, ἡ Γιούνιν Καόλ Λάιν, συστηματικῶς ἐκποιεῖ τὰ ἐπιβατηγά της σκάφη τῆς γραμμῆς Νοτίου Αφρικῆς, χωρὶς καὶ νὰ τὰ ἀντικριστᾶ. «Ἔξ τὸν ἀριθμὸν ἔξεποισης μέχρι τούδε, ὅλα προπολεμικῆς κατασκευῆς, ἀπόκολυθά στὸ πρόγραμμα τῆς ταχείας συστολῆς τῆς δραστηριότητος της εἰς τὴν ἐπιβατηγὸν Ναυτίλιον. Ἀπομένουν ἡδη τρία μόνον, ἔναντι τῶν ἔνδεκα κατὰ τὸ 1960.

Ἡ κραταί Ρ. & Ο. κατέχει ἡδη ἔνδεκα ὑπερωκεάνια. «Ἀλλα ὅμως δὲν ναυπηγεῖ. Ἐστράφῃ ἡδη πρὸς τὰ πλοῖα - κοντένερα, τὰ μπάλα κάρριερ καὶ τὰ τάνκερ». Ἐπωφελεστέρα ἡ ἐπένδυσις εἰς αὐτὰ κεφαλαίων. Ἐλκυστικαὶ αἱ παρεχόμεναι χαμηλότακοι πιστώσεις καὶ αἱ φορολογίαι ἀπαλλαγαί. Ἡ χρονονάύλωσις τῶν τάνκερ καὶ τῶν μπάλα κάρριερ ἔξασφαδίζει τὴν ἔξυπηρέτησιν κεφαλαίων καὶ δανείων.

Καὶ δικαιολογεῖται ἡ πρόδλεψις: Τὰ ἐπιβατηγά βάθη ἐπιβιώσουν, εἰς περιορισμένον πάντοι ἀριθμόν, μᾶλλον ὡς κρουαζιέροις παρὰ ὡς πλοία γραμμῆς καὶ ἐφ' ὅσον θὰ προσέρχεται ἀρωγὸν διὰ τῶν ἐπιχοργήσεων τὸ Δημόσιον, ὥσπες εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Ἰταλίαν. Εἰς αὐτὴν τὴν Μεγ. Βρετανίαν θεωρεῖται πλέον καὶ τὸ νέον Κιούνάρντερ ὡς κρατικόν. Ἡ ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους χρηματοδότησις τῆς ναυπηγήσεως του ἔφθασε τὰ 80% περίπου τῆς ἀξίας του.

Ἡ ιδικὴ μας περίπτωσις μᾶς ἔνδιαφέρει, δεδικιάς. Αὐτὴν πρέπει νὰ προσέξωμεν. Θὰ διατηρήσωμεν ἐπὶ τινὰ ἀκόμη ἔτη τὸν στόλο τῶν ὑπερωκεάνιων μας, ἐφ' ὅσον — ρητὴ ἡ προϋπόθεσις — δὲν θὰ ἐπιβαρύνωμεν ὑπερμέτρως τὸ κόστος τῆς διαχειρίσεως του, ἐφ' ὅσον δὲν προκινδυνεύσωμεν διὰ τῆς πολυτελούς συνθέσεως, ἀντὶ τοῦ προσθέτου τινος ἀποδόσεως, τὴν συναγωνιστικὴν τοῦ ἴκανότητα. «Ἄν θελήσωμεν νὰ ἀγονήσωμεν τὴν ἀνωτέρω προϋπόθεσιν, θὰ ἴωμεν καὶ ἡμεῖς διαδύνομεν τὸν στόλο τῶν μεγάλων ἐπιβατηγῶν μας, στόλον μὲ τόσας θυσίας κτηθέντα. Τὰ παραδείγματα κείνται πρὸ ἡμῶν. Τὰ πλέον πρόσφατα τοῦ 'Ιστραπλ καὶ τῆς Ἀγγλίας. Θὰ τὰ ὑπενθυμίζωμεν ἔκαστοτε.

* * *

Εἴκοσι τέσσαρα ἑκατομ. λιρῶν ἐπὶ συνολικοῦ κόστους τριάκοντα περίπου ἑκατομμυρίων, ἔδανεισε τὸ Ἀγγλικὸν Δημόσιον τὴν Κιούναρ διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ νέου Κιούνάρντερ. Τόκος 4½%, ἔναντι τῶν 7% δι' οἰνδήποτε ἄλλον δανεισμὸν πρὸς διοικητα-

κήν ἐπιχείρησιν καὶ 5½% διὰ τὰ ναυπηγικά δάνεια.

Καὶ ὑπέγγυος διὰ τὸ δάνειον κατέστη δχὶ μόνον ὃ ἐπιβατηγὸς στόλος τῆς 'Εταιρίας, ἀλλὰ καὶ ὃ φορτηγὸς τοιούτος. (Τὰ 14 ἔκατομ. διὰ τὰ ἐπιβατηγά καὶ τὰ 10 διὰ τὸ σύνολον τῶν σκαφῶν).

«Ἄς σημειωθῇ ὅτι δὲν ἔλειφαν αἱ ἀπαισιόδοξοι προδιάλεψις διὰ τὴν ἀπόδοσιν τοῦ «Βασιλίσσασ 'Ελισάβετ II». Ὑπολογίζεται ὅτι διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τὴν ἐπ' αὐτοῦ κρατικῶν δανείων, τὴν ἀπόσθεσιν καὶ τὴν διανομὴν κάποιου μερισμάτος εἰς τοὺς μετόχους, πρέπει ὃ κάθε ἐπιβάτης τοῦ νέου ὑπερωκεανίου νὰ δαπανᾷ ἐπ' αὐτοῦ 18 λίρας ἡμερησίως καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν διὰ τὸ σκάφος θὰ ἔχῃ πληρότητα θέσεων 100% καθ' ὅλα τοὺς τὰ ταξίδια.

Πολλοὶ καὶ δάσιμοι σι αἱ ἀμφιβολίαι, ἂν θὰ ήτο δυνατὴ ἡ συγκέντρωσις τόσης ἐργασίας καὶ τόσων ἐπιβατῶν, διστειμένων νὰ δαπανήσουν τὸ δρίον τῶν 18 λιρῶν. Εἰς τὸ πρόσφατον πορεύθων ἀπεδείχθη τούτῳ ἀδύνατον, διότι ἔλειφαν οἱ ἐπιβάταις τῆς α' θέσεως, οἵτινες ἄλλοτε ἔχρησιμοποιούν τὸ πλοῖον — εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν τὸ δύο Κιούνάρντερ — ὥσπες κατὰ τὴν περίοδον τοῦ 1930 καὶ τοῦ 1950. Τὸ ἀεροπλάνον ὑφήρπασε καὶ τὸν πλούσιον ἐπιβάτην.

ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ Η ΣΥΜΠΡΑΞΙΣ

Κοινοπραξίαν τῆς Κιούναρντ καὶ τῆς Φρέντ Λάιν ἀνήγγειλε πρὸ ἡμερῶν τὸ Λονδίνον. «Ἡ ἀνάγκη τῶν πραγμάτων τὴν ἐπέβαλε. Γράφομε σχετικῶν κατωτέρω.

Τίποτε περισσότερον δὲν ὑπέδειξαν σι σήπαις αὐτῆις κατὰ καιρούς καὶ πρὸ μηρὸς ἀκόμη εἰς τὴν «Γκρήκ Λάιν» καὶ τὴν ἐταιρίαν Χανδρῆ. Μὲ λύτην μας δισποτιστώνομεν διὰ τὴν ἄρνησις ἔξακολουθεῖ νὰ καλύπτῃ τὴν σκέψιν τῶν ἐνδισφερόμενων ἐφοπλιστῶν. Θὰ ὑποχρεωθῶν, δεντασία, κάποτε νὰ προέλθουν εἰς συμφωνίαν στενῆς συνεργασίας. Εύχομεθα νὰ μὴ είναι ἀργά. Τὸ ἐνωρίτερον καὶ τὸ καλύτερον.

Η ΑΝΑΓΚΗ ΤΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ

Σύμπραξις ἀγγλο-γαλλική ἄνευ προηγουμένων εἰς τὴν ὑπερωκεανήν γραμμήν, ἐπετεύχθη πρὸ ἡμερῶν.

Πρόκειται περὶ προκαταρκτικῶν ἀλλὰ καὶ σοβαρῶν δισπραγματεύσεων μεταξὺ τῆς «Κιούνάρντ» καὶ τῆς «Φρέντ Λάιν».

Χωρὶς νὰ ἀποικλείεται τοιούτον ἐκδεχόμενον, δὲν πρόκειται περὶ προθέσεων ἐταιρικῆς συγχωνεύσεως τῶν δύο μεγάλων ἐκστέρων τῆς Μάγχης συγκροτημάτων, ἀλλὰ περὶ συμπράξεως διτῆς κυριώς κατευθύνσεως, ἀφ' ἐνὸς μὲν περὶ καθιερώσεως ἀπὸ τοῦ 1969 καθ' ἔβδομάδα ἀναχωρήσεων ἐκ τῶν δικράνων τοῦ Ἀπλαντικοῦ ἀφετηρίων διὰ τὸν «Κουήν 'Ελιζαμπεθ II» (58.000 τόνων) καὶ ποὺ «Φράνζ» (66.000 τόν.), ἀφ' ἐτέρου δὲ περὶ Κοινού Ταμείου ναυλών, κοινῶν κατὰ τομεῖς πρακτορεύσεων, ἀπό κοινῷ διαφημίσεων, κ.λ.π.

Καθ' ὅσον ἀφορᾶ τὴν πρώτην ἐπιδίωξιν, αὐτὴ ἀποδέλπει εἰς τὴν ὑποκατάστασιν τῶν ἀνταγωνιστικῶν θεριών διπλῶν ἔβδομαδισί-

ων ἀναχωρήσεων τῶν «Κουήν Μαΐρη» — «Κουήν 'Ελιζαμπεθ» καὶ τῶν «Φράνζ» — «Γιουνάντεν Στέτιτ». Τὰ δύο πρώτα παρηγίκα, ὡς γνωστὸν ἀποσύρονται κατά τὸ λήγον καὶ τὸ προσεχές ἔτος ἀντιστοιχῶς. Τῶν ἀλλών δύο ἡ δάσις «συμφωνίας κυρίων καθιέρωσις τῶν καθ' ἔβδομάδα ἀναχωρήσεων φάνεται ὅτι θά ἀπονήσῃ. Ἡ πραγματοποίησις τῆς ἀγγλο-γαλλικῆς συμπράξεως θὰ ἀπατήσῃ συζητήσεις καὶ μετὰ τῆς Όμοσπονδιακῆς Ναυτιλιακῆς «Ἐπιτροπῆς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν».

Τὸ Κοινόν Ταμείον ναυλών δυνατὸν νὰ ἀποτελέσῃ ἔργον ἀνεξαρτήτου διαχειρίσεως, ὡς φερ' εἰπεῖν ὑπὸ ἐταιρίας ὀρκωτῶν λογιστῶν, καὶ ἡ δεύτερης τῆς συμπράξεως νὰ τελῇ ὑπὸ μικτῶν Συμβούλιον Διευθυντῶν τῶν δύο συγκροτημάτων. Δυνατὸν καὶ ὁ κατὰ τομεῖς καταμερισμός τῶν πρακτορεύσεων καὶ ἄλλων λειτουργιῶν, ὡς ὑπὸ τῶν Γάλλων εἰς τὴν ἡπειρωτικὴν Εὐρώπην καὶ τῶν Ἀγγλίων.

«Ἡ ἀνωτέρω ἀγγλο-γαλλική συμπράξεις εἶναι δηλατόν τὸ τέταρτον τῶν 600.000 διὰ θαλάσσης ἐπιβατῶν τοῦ Βορείου Ἀπλαντικοῦ, τῶν διλίγων αὐτῶν ὑπολοιπῶν ἐκ τῆς ἐπικρατήσεως τῶν ἀνεριθουμένων.

ΑΙ ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΙ ΛΥΣΕΙΣ

«Ἡ παράτασις τοῦ κλεισίματος τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ ἔχει ἀναμφισθήτως προκαλέσει σημαντικά δυσχερείας εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, παρὰ τὰ ὑποστηρίζομενα παρ' ὡρισμένων αἰσιόδοξων παραπτηρῶν, ὅτι ἡ σημαντική τῆς διεθνοῦς αὐτῆς θαλασσίας ἀφτηρίας δυνατὸν νὰ είναι καὶ ἀμελητέα. Λέγεται μάλιστα ὅτι οἱ Αμερικανοὶ παρέχουν τὰ δεδουλεύα τῆς Διώρυγος εἰς ἡλεκτρονικὸν ἐγκέφαλον, ὁ ὅποιος καὶ ἀπήντησεν διὰ αὐτὴ δεν είναι ἀναγκαῖα.

«Ἐν τούτοις τὰ πράγματα δὲν είναι τόσον ἀπλά. Ἀσχολούμενη μὲ τὸ δὲν θέμα τῆς Διώρυγος ἡ ἔγκυρος βρετανικὴ ἐφημερίς «Οἰκονομικοὶ Τάιμες» ἀναφέρει, μεταξὺ ἄλλων, ὅτι τὰ 16% τῶν διὰ θαλάσσης παγκοσμίων μεταφορῶν ἐπηρεάθησαν ἐκ τοῦ κλεισίματος τῆς Διώρυγος. Κατὰ τὸ τετράμηνον 'Ιουνίου — Σεπτεμβρίου, ἄνω τῶν 650 πλοίων προσήγγισαν εἰς Ντόρμπριτον καὶ ἄνω τῶν 470 εἰς Κέιπ Τάουν πρὸς ἀνεφοδιασμόν, ὅ σγκος τοῦ ὅποιού διὰ τὸ Ντόρμπριτον τὸν 'Ιούλιον μόνον ἀνήλθεν εἰς 366.000 τόνους, ἔναντι 148.000 τοῦ ἀντιστοίχου περισσού μηνός. Ἡ ἐκτροπὴ τόσων πλοίων ἐκ τῆς συνήθους πορείας των — ἀκολουθῶν πλέον τὴν δόδον τοῦ Ἀκρωτηρίου — ἐπεικιάσθη ἐκ τῆς θεαματικῆς ἀναγγελίας παραγγελιῶν σύντετη τάνκερ τῶν 240-270.000 τόνων, τὰ δόποια, πράγματα, δυνατὸν θετικῶν νὰ ἐπιλύσουν τὸ πρόβλημα τοῦ ἀνεφοδιασμοῦ τῆς Δυτ. Εὐρώπης εἰς πετρέλαια.

«Ἐτερον γεγονός ὅπερ ἐπιβάλλει τὴν ἐπαναδειτουργίαν τῆς Διώρυγος, είναι ἡ εἰσαγγήλη πρόφον εἰς τὴν Ινδίαν. Αἱ καθυστέρησεις τῶν στοφοφρίων προεκάλεσαν τοὺς περιορισμούς εἰς τὸ σιτηρέσιον ἐνὸς λαοῦ, στερουμένου τῶν πάντων. Τὰ πλοία ἥρχισαν ἡδη, μὲ σημαντικήν ἀργοπορίαν νὰ καταπλέων εἰς τοὺς ινδικούς λιμένας μέσω τοῦ Ἀκρωτηρίου. «Ἐπασχεῖς είναι αἱ οἰκονομικαὶ ἐπιβαρύνσεις τῆς Ινδίας συνεπεία τῆς αὐξήσεως τοῦ μεταφορικοῦ κόστους.

Βαρύταται είναι καὶ αἱ ζημίαι τῆς Μεγ. Βρετανίας ιδιαιτέρως — ἡ ἐπιβάρυνσις τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν ἐκτιμᾶται εἰς 70-100 ἔκατομ. λιρῶν διὰ τοὺς ἔξι παρελθόντας μῆνας — ὡς καὶ τῆς γείτονος 'Ιταλίας. «Ἡ λιμενική κίνησις τῆς Τεργέστης ἐμειώθη κατὰ 43% ἀπὸ τοῦ 'Ιουνίου, ἐνῶ τὸ Λόσιδ. Τριεστίνο εἰδεῖ περιοριζομένας τὰς εἰσιπράξεις τοῦ κατὰ 1, 2 ἔκατον. λιρῶν 'Αγγλίας ἐντὸς τοῦ ὅποιο τοῦ 'Ιουνίου χρονικοῦ διαστήματος. Καὶ αἱ περιπτώσεις ἐπαναδειτουργίας τῆς Διώρυγος, αἱ ὅποιαι δύμας τελικῶς ἀπορρίπτονται δι' ἀρκούντως

ARTHUR RAPP LIMITED

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

TELEPHONE: ROYAL 1424 CABLES: "KORATANK" TELEX: 28587

ἀποχρώντας λόγους, εἶναι αἱ ἔξης:

1) "Ανοιγμα τῆς Διώρυγος, ή ὅποια θὰ παραμείνῃ ως γραμμή ἀνακωχῆς, ὑπὸ τὴν παρουσίαν ἐμπόλεμον κατάστασιν. Τοιούτον είναι ἀπίθανον, διότι οὐδεὶς πλοιοκτήτης θὰ διεκινδύνευε τὸ πλοῖον καὶ τὸ ἐπ' αὐτοῦ φορτίον. Ἀλλὰ καὶ εἰς περίπτωσιν ἀνοίγματος, πρέπει νὰ ἀνασυρθοῦν τὰ ναυαγήματα, διὰ τούτου δὲ θὰ χρειασθῇ διάστημα μηνὸς. Ὁπωςδήποτε δύμως οἰσαίδηποτε ἔργαταίαί θὰ πρέπει νὰ γίνουν ὑπὸ κατάστασιν εἰρήνης.

2) Υποχώρησις τού Ισραήλ κατά 20 μίλια πρός άνατολάς, ώστε η Διώρυξ νά μη ἀποτελή τὴν γραμμὴν μετώπου. Τούτο θὰ συνέβαλε καὶ εἰς τὸν περιορισμὸν παραβίσεως τῆς ἀνακωχῆς. Ἀλλὰ καὶ ἀκόμη οἱ Ἰσραηλῖνοι ὑπέχωρουν, δὲν πρέπει νά ἀναμένεται ὅτι ὁ Νάσερ θὰ ἀνοίξῃ αὐτομάτως τὴν Διώρυγα, ὅταν αὐτὴ ἀποτελῇ διά τὸν Ἀραβίον ἡγέτην τὸ μοναδικὸν μέσον πιέσεως ἐπὶ τῆς Δύσεως. Θὰ ἔχητε ἀσφαλῶς ὃ Νάσερ πλήρη ἀποχώρησιν τῶν Ἰσραηλίνων ἐκ τῶν κατεχομένων ἑδαφῶν. Εύθὺς μετά τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῆς Διώρυγος μὲ τοὺς Ἰσραηλῖνούς εἰς ἀπόστασιν 20 μιλίων πρός άνατολάς, οἱ τελευταῖοι οὗτοι δὲν θὰ είχονται λόγους νά μετακινηθοῦν περισσότερον, ἢν δὲν ἔτυχανον ἴκανοποιήσας καὶ ἄλλα αἰτήματά των. Νέα δηλαδὴ περιπλοκή.

3) Οριστική διευθέτησης τῶν ζητημάτων τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Οἱ ἀντιμαχόμενοι θὰ πρέπει νὰ ἔπαινελθουν εἰς τὰ ποδὶ τῆς συρράξεως σύνοψις τῶν. Τὰ αίτηματα τῶν Ἰσαργηλίων θὰ ἔνγχοντον ἵκανοποιήσεως, ἐνώ ἡ χειρόνησος τοῦ Σινᾶ, ἀποστρατιωτικοποιημένη ἢ μη, θὰ ἀπεδίδετο εἰς τοὺς Αιγυπτίους. Οὐδεμία ὅμως ἔνδειξις ὑπάρχει περὶ εἰρήνηκης διευθέτησες τῆς καταστάσεως. Αἱ Δυτικαὶ Δυνάμεις δὲν φαίνεται ὅτι προετοιμάζονται νὰ ἀσκήσουν πίεσιν ἐπὶ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ἰσραὴλ, ὥστα παραδώση τὰς κατακτήσεις, ἢ ὅτι οἱ Ἀραβεῖς πρόκειται ρεαλιστικῶστερον σκεπτόμενοι νὰ παραδεχθοῦν τὴν ἦτταν των καὶ παραχωροῦντες εἰς τὸ Ἰσραὴλ τὴν ἀναγνώρισιν ὡς κράτους, νὰ προέλθουν εἰς ἀπειθείας διαπραγματεύσεις.

Ούτως ἔχοντας τῶν πραγμάτων, ἡ βρετανική ἐφημερίς ὀνάφερεται εἰς μίσον ἄλλην, λίαν τοδημάτων λύσιν, ητοι τὴν πρώθυποιν πρὸς δυσμάτων τῶν Ἰστρητιλίων κατὰ 20 ἀκόμη μίλια, πέραν τῆς Διώρυγος, τὴν ὅποι-
αν οὗτοι θὰ ἀπέδιδον εἰς τὴν ναυσιπλοῖαν.
«Ἄλλωστε οἱ Ἰστρητιλίοι, καταλήγει, παρα-
δέχονται «ὅτι ἔχουν πιθανὰ σχέδια δι' ὁ, τι-
δύπτοε...».

ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Τὰ πρὸς τὴν Κούδαν καὶ τὸ Β. Βιετνάμ ταξιδία τῶν ξένων πλοίων ἀπῆσχόλησαν καὶ πάλιν πρὸ ήμερών τὸ ἀμερικανικὸν Κογκρέσον. Εἰς τὸν νόμον περὶ βοηθείας προσετέθη διάταξις, κατ' εἰσήγησιν τοῦ βουλευτοῦ Κ. Κλαυδίου Παντζή, διὰ τοῦ πολίας ἀποκλείσονται τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων τὰ πλοῖα καὶ οἱ πλοιάρχοι των, οἵτινες μετέσχον εἰς μεταφοράς ἀπό καὶ διὰ τὴν Κούδαν καὶ τὸ Β. Βιετνάμ. Ἡ διάταξις ἐψφιγμή ἦταν ἀπό τὴν Βουλὴν τῶν Ἀντιπροσώπων. Τελεῖ δῆδο οὐτὸς κύρωσιν εἰς τὸν Γερουσίαν.

Είς έπιστολήν του πρός τάς κοινωνίες
λευτερικάς έπιτροπάς ἐπὶ τών ἔξωτερικῶν ὑ-
ποθέσεων τῆς Βουλῆς καὶ τῆς Γερουσίας ὁ
Κ. Πέππερ τονίζει τὰ ἔξης: «Ἡ Φῆσις εἰς
ἀπὸ τὴν Βουλὴν τῆς τροποποίησεως ἀπο-
τελεῖ σαφῇ ἐκδήλωσιν τῆς ἀπόφασιστικό-
τητος μεθ' ἡς ἀντετετωπίσθη τὸ θέμα. Πρέ-
πει νὰ τεθῇ τέρμα εἰς τὰ ταξιδια πλοίων,
ὅπινα φέρουν τὴν σημαίαν χωρῶν ἐμφανι-
ζομένων ὡς φίλικῶν προς τὰς Ἡνωμένας
Πολιτείας, ἐνῷ βοηθούνται οἱ ἔχθροι τῆς
ἐλευθερίας εἰς τὴν Νοτιοανατολικὴν Ἀσίαν
καὶ τὸ Δυτ. Ἡμισφαίριον κατά τῶν ὅπιών
μάχεται ἡ Ἀμερική.

»Εισηγούμεται, κατά συνέπειαν, τὴν κύρωσιν καὶ ἀπὸ τὴν Γερουσίαν τῆς τροποποιήσεως, ὡς αὕτη ἐψηφίσθη ἀπὸ τὴν Βουλὴν».

Καὶ ἂν καταστῇ νόμος ἡ τροποποίησις περὶ ἀπαγορεύεσως τούς εἰς πλοῦς ἀμερικανικούς λιμένας τῶν ὅσων σκαφῶν διενήργησαν μεταφοράς πρὸς τὰς δύο κομμουνιστικὰς χώρας καὶ τῆς μὴ εἰσόδου εἰς τὸ ἀμερικανικὸν ἔδαφος τῶν πλοιάρχων αὐτῶν, ὥρισμένα ἐλληνικὸν συμφέρονταν σκάψῃ, περιλαμβανόμενα ἥδη εἰς τὸν Μαύρον Πίνακα, ὅχι μόνον ὃ διότι βάθα ἀποκλεισθούν ἀπό τὰ ἔξ "Ηνωμένων Πολιτειῶν" ἡ πρὸς αὐτὰς μεταφοράς, ἀλλὰ βάθιεν εἰναι τοιστοῦ οὐσιαστικὸν καὶ ὅταν ἀκόμη ἡ κυριότης των βάθη ἔχῃ εἰς ὄλλους μεταβιβασθῇ. Ἡ θεσπιζόμενή ἐπίσης ἀπαγόρευσις εἰς βάρος τῶν πλοιάρχων ισοδυναμεῖ πρὸς οὐσιαστικὸν περιορισμὸν τῆς ἀπαγελλεματικῆς των δραστηριότητος. Είναι ἀδυνατὸν νὰ ἀποκλείσῃ τις τῆς πιθανότητας τράψμης κυρίων σκάψη τῆς ἀπασχολούσης τοῦ ἔτους ἐπισκέψεως τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων πρὸς παραλαβὴν ἡ παράδοσιν φορτίου.

Δέν έγνωσθη ἄν ή ἐν λόγῳ διάταξις περιελήφθη τελικῶς εἰς τὸν νόμον περὶ βοηθείας. Τὸ μέτρον, πάντως, θὰ συγκινήσῃ όχι μόνον τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοτιστής — ὑπάρχουν ἀτύχως καὶ "Ἐλληνες" — ὅλας καὶ τοὺς πλοιάρχους. Ἀπρόδυμοι θὰ είναι εἰς τὴν ἀνάληψιν ἀπηγγορευμένων ταξιδίων.

ΤΟ ΜΟΝΟΠΩΛΙΟΝ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

Ἐτοίσαμεν καὶ ἐπαναλαμβάνομεν ὅτι ἡ-
μιογόνον σίναι διὰ τὴν Ναυτιλίαν τὸ ἀπό-
έτων ἐπὶ κομματικῶν Κυθερῆσεων, ἀγνω-
στὸν ἔναντι ποιών ἀνταλλαγμάτων, σκα-
δαλωδὸν ἔγκαθιδρυθὲν μονοπάλιον ἐκδόσεως
πιστοποιητικῶν ἀσυρμάτου ἀπό μίαν καὶ
μόνον ξένην ἑταῖριαν.

"Ερευνα ἐτί τῶν συνεπειῶν τῆς μονοπωλιακῆς αὐτῆς ἐκχωρήσεως δικαιώματος, ἀνήκοντος εἰς τὸ Κράτος, πολλὰ δὲ μᾶς ἐπιτρέψῃ νὰ συναγάγωμεν συμπράσματα. "Ἄς ζητηθούν οἱ λόγους ἔξαρτημάτων καὶ ἐπισκευῶν (ἐν ὑπερωρίᾳ κατὰ συνθήκην) ἀπὸ τὰ διάφορα ἐφοπλιστικά γραφεῖα καὶ ἂς παρακληθούν οἱ ἐνδιαφερόμενοι νὰ διατυπώσουν τάς ἀπόψεις των. 'Η "Ενωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν ἐζήτησεν ἥδη ἀπὸ μακροῦ καὶ ἐπανέρχεται ζητούσα τὴν κατάργησιν τοῦ μονοπωλίου. 'Η "Ελληνικὴ Ναυτιλία εἶναι πάλεον πολὺ μεγάλη, ώστε ἡ χειραφέτησίς της ἀπὸ κάθε ὑπέρμετρον ἐπιβάρυνσιν νὰ είναι ἐπιβεβλημένη.

Χάρις είς την ἀποφασιστικήν ἐπέμβασιν τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως, τὰ κλειστά ἐπαγγέλματα καὶ τὰ ἔγκαθιδρυμένα μονοπώλια κατηργήθησαν ὥριστικώς. Ἡ ἐκμετάλλευσις εἰς βάρος τοῦ καθολικού συμφέροντος ἐσταυμάτησεν. Ἀδυνατούμεν νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι τὸ μονοπώλιον είς τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν ὁσμυρμάτων — μόνον αὐτὸ — θά κατορθώσῃ νὰ ἐπιβιώσῃ, παρὰ τὴν καθειροθείσαν ἀπό τὴν Κυβένοντιν πολιτικὴν

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΑΣ ΞΗΡΑΣ

Δέν έννοούμεν τι άκρως δύχει στη Σύλλογορ Πτυχιούχων Ραδιοτηλεγραφητών Ξηράς, άπο-
υνόμενος με υπόθιμη πρόσ των κ. Πρέσβεων
της Κυβερνήσεως και άλλων όρδιδων 'Υπουρ-
γείων. Φροντιστικούς θέλει την παγκόσια τόνο
διπλωμάτων 'Ασυρματιστών, την ίδιη χαραγμού-
μένον από δύο 'Υπουργεία. 'Από το 'Υπουρ-
γείον Συγκομιδών διά τούς 'Ασυρματιστών
ήρχε και το 'Υπουργείον Ναυτικής διά το
'Εμπορικού Ναυτικού. Κατ' άρχιν το αίτημα
φύλασσε απλούν και δίκιον. 'Επειδή δύναται να
περιπτωσεί δύναται μόνον διά τούς ά-
συρματιστάς άλλων και διά τούς άλλους οιλά-
δους το Ε. Ν. π.χ. Μηχανικούς Οίκουνομούς
Ασυρματικούς, Φροντιστάς και καποδιστρούς Μαχε-
ρεύς, Θαλασσηπόδους κατ. υποτελεύματα διτί έ-
πομένον δηλιγεί είς το αίτημα των 'Ασυρματι-
στών ηράς ήδη είναι και ή δέρει των προ-
ποθέσεων και προσόντων των προθλεπομένων
διά τα πτυχιακά και διπλωμάτων ναυτικής Ικ-
νότητας, μεταξύ των δύοίσιν συγκαταλέγεται
και τα διπλωματικά Ραδιοτηλεγραφητών Ε.Ν.

Πληροφορούμεν συνεπός τὸν Σόλλογον Ρα-
δισταγλεγραψητῶν Ξηρᾶς, ὅτι:

1) Κάθε άλλο παρά κλειστόν είναι: τὸ ἐπάγγελμα ἀσυριανικοῦ Ε.Ν. ὅπως ισχυρίζεται: τὸ ὑπόλινημά του. Αντιθέτως, εὐρεῖται προπτυχάνδα γίνεται ἀπό τὴν ὑπερεξίαν τοῦ Ἑπούρεγον καὶ τὸν ναυτικὸν Τύπον διὰ τὴν προσέλευσιν μαχητῶν εἰς τὰς Κρατικὰς καὶ ἄλλας συγκατακλησιάς. Τὰ δὲ διπλώματα καρχηδόνων ταῖς τούς ἐπιτυγχάνοντας ἔναιντο οὐδενός, ἀπολύτως, περιορισμοῦ.

2) "Οσοι ἐκ τῶν Ραζοστηγραφητῶν Ση-
ρῆς ἐπιθυμοῦν τὴν νωτικήν σταδιοδρομίαν και
συγκεντρώνουν τὰ προβλεπόμενα ἔφδια ("Απο-
λυτήρων πλήρους Γρυνακίου, Νωτικῶν ψυλλά-
διον) ή ἀνάλογον ἥλικινα πρὸς ἀπόκτησιν Ν.
Πολλακίσιον, Λακασσίον προσπηκτιαν ἀλπ.) δύ-
νανται γιά παραβίωσην διὰ τὰ δέπλιαν Ε.Ν.

3) Μή αύξισθε λογοτεία στην τηλεοπτική παράδοση με την επένδυση σε νέα τεχνολογίες και πλατφόρμες.

3) Μή αύξισθε λογοτεία στην τηλεοπτική παράδοση με την επένδυση σε νέα τεχνολογίες και πλατφόρμες.

4) Ὑπάρχουν δέδιαικαι και μερικοὶ διεπά-
ρουνται ή μη δυνάμενοι να προσέλθουν, ως στε-
ρεύομενοι από ταυτότηταν λόγη προκειθυρωμέ-
νης φίλικης. Αὐτοῖς δὲν τοῦς χρειαζόμενα και
μακτικούντων δύσκολονται τὴν θέσαν πρὸς τὸ
ναυτικὸν ἐπάνγελμα. Οἱ δικαιτηριοῦχοι και
λειποὶ ἄλλοι ἀλεξιπποτατοί έδωσαν και δί-
δουν ἔξτασις εἰς τὰ πλοῖα. Τὰ συμπεράσμα-
τα δὲν συνηγοροῦν εἰς τὸ ίντιφερόμενον ὅπε-
ρινα.

Ἐν κατεκλιθί, γνωρίζουμεν εἰς τοὺς Ραδιοτηλεγραφητάς Έγραψε δὲ τὰ διπλώματα υποτικής ικανότητος δὲν ἀποδεικνύουν μένον

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

PANDORA MARITIME AGENCIES (Pty) Ltd.

SHIP AGENTS & BROKERS

524)526 ALBANY HOUSE WEST — 65 VICTORIA EMBANKMENT.

Cables: "PANDORA"

DURBAN

Telex: 7500 DN

P.O. Box 2110

DIRECTORS: D. R. SYRDIS — G. B. GOULACOS

τό ταχυκόν θέμα. 'Αποδεικνύουν και τήν είσικήν περίπτωσην τής ναυτικότητος, διά τήν έποικαν άλιτερορει — και φυσικώτερα — τό πτυχίον τής ξηράς. Δι' αὐτήν δὲ τήν είδικήν περίπτωσην, διαφοροποιούνται και σε δύνανται: νά είναι η ναυτικά διπλώματα Μηχανικών, 'Ασυρματιστών, Λογιστών κλπ., με ίκανην τής ξηράς.

Θέλ μᾶς εμβολία συμπαραστάτας διάλλογος Ράδιοτηλεγραφητών Ξηράς, διά τούς συγκεντρωτας τά προσόντα πινακίσκους ξηράς προέτειναν νά μήν άξιονται: νέας: έξαστας. Τούτο διώς δὲν τό εύρισκουμεν και άξιολογον θέμα διά τούς πράγματα: Ικανός. 'Ωστε περιττή και έπιντος ή συγκηνίσεις.

OXI KAI TΩΡΑ

Παρακολουθούν και έπισταμένων έλέγχουν τήν φόρτωσιν τῶν δχηματαγωγῶν τά τεταγμένα λιμενικά δργανα. Προλαμβάνεται ή υπερφόρτωσίς των. 'Ομως διά τούς συγκεντρωτας τά προσόντα πινακίσκους ξηράς προέτειναν νά μήν άξιονται: νέας: έξαστας. Τούτο διώς δὲν τό εύρισκουμεν και άξιολογον θέμα διά τούς πράγματα: Ικανός. 'Ωστε περιττή και έπιντος ή συγκηνίσεις.

ΑΝΩΜΑΛΙΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΣ

'Αποπλέουν τούς λιμένος τήν 8ην πρωΐνγ μικρά και μεγάλα άκτοπλοικά σκάφη διά τά δρομολόγια των. Τέσσαρα διά τάς νήσους τού 'Αργοσαρωνικού, μικρότερα διά την Σαλαμίνα και τρία μεγάλα διά τάς Κυκλαδίς. Αυτά πλήγ τῶν έπιβατηγών γραμμών έξωτερικού.

Στενός πάντας διάδρομος. Συμφόρησις κινήσεως προκαλείται. Τήν ιδίαν άκριδών ώραν όλα τά άνοιτέρα σκάφη έκκινον. Σπεύδουν νά προσπεράσουν τό έντο τό άλλο. Τά μικρότερα πλέον εύδεικτα σγνοούν και τούς κανονισμούς. 'Ο κίνδυνος τής συγκρούσεως έπικρέμαται. Πρό ήμερων θά έπρεχο μέ τό έντο τής γραμμής Κυκλαδίων και μικρότερον τού 'Αργοσαρωνικού. Προελήφθησαν εύτυχώς αι ζημιάς και τά θύματα — κατάμεστα έπιβατων — χάρις είς τήν δεξιότητα τῶν πλοιάρχων. Δέν άποκλείονται ίμως αι συγκρούσεις, δέν ρητώς δέν άπαγορευθή ή διαδικτική έξοδος τῶν σκαφών. 'Ας καθορίσθων αι προτεραιότητες. Τῶν μεγάλων οι χειρισμοί προϋποθέτουν άνεσιν χώρου, τῶν μικρών ή έκκινησις έξυπακούεται, άταν ή έξοδος τού λιμένος θά είναι άλευθέρα.

Πρόκειται περί καταστάσεως όπωσδήποτε

άνωμάλου. Τήν έπισημαίνομεν.

ΤΑ ΝΑΥΗΓΕΙΑ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

Συνεχίζεται τό ένδιαφέρον ξένων πλοιοκτητών διά τά ναυπηγεία τού Περάματος. Πληροφορούμεθα ότι ινδική έταιρία ένδιαφέρεται διά την κατασκευήν τεσσάρων δεξαμενοπλοίων μήκους έκάστου 320 ποδών, ταχύτητος 12 κόμβων και χωρητικότητος 3.000 τόννων d.w. Τά δεξαμενόπλοια τάυτα δέν νά είναι μικρού βιδίσματος, ώστε νά δύνανται νά πλέουν και εις ποταμούς. Πρόκειται περί τής ινδικής έπιχειρήσεως Bengal Boating Company, ήτης προτίθεται νά παραγγείλη είς τό ναυπηγείον 'Αναστασιάδη και Τσορτανίδη 7 μικρά άλιευτικά. Κατά πάσαν πιθανότητα τό ίδιον ναυπηγείον θά άναλαβή τήν κατασκευήν και τῶν τεσσάρων δεξαμενοπλοίων.

'Εν τώ μεταξύ έγγνωσθη, ότι τά ύπο παραγγελίαν 7 άλιευτικά θά έχουν τά έξης τεχνικά χαρακτηριστικά έκαστον: Μήκος 25 - 26 μ., πλάτος 7 μ., βύθισμα 3,20 μ., ικανότητα 130 κυβικών μέτρων, ταχύτης 10 κόμβων. Ή τιμή έκάστου σκάφους, έφωδισμένου διά μηχανής ισχύος 350 ίππων, ύπολογίζεται νά άνωθη είς 130.000 δολαρίων, έπων, δέν δε τελικώς τοποθετήθη σύστημα 'Γιούνιγκαν'. Τό κόστος άπολογίζεται νά έπιβαρυνθή διά 12.000 δολ. έπι πλέον.

Η παρατηρούμένη διώς άπο τριμήνου και πλέον κάμψις τῶν έργασιών είς τά ναυπηγεία τού Περάματος συνεχίζεται. Προσφοραί πάραχουν πολλά, άλλα αι άριστικα παραγγελίαι δέν δίδονται. Ή μοναδική νέα κατασκευή σκάφους, ήτης ηρχισε κατά τάς άρχας 'Οκτωβρίου, έκτελείται είς τό ναυπηγείον 'Α' φών Κορωναίου. Πρόκειται περί πορθμείου κλειστού τύπου, μήκους 60 μ. και πλάτους 10 μ. Τό σκάφος θά φέρη δύο μηχανάς ισχύος 500 ίππων έκαστη και θά άναπτύσση ταχύτητα 12 μιλίων. Ή παράδοσίς του θά γίνη έντος έξαμήνου.

ΤΟ "ΚΟΣΤΕΡ,,

Δίκαιον τό αϊτημα τής 'Ενώσεως φορτηγών άκτοπλοικών σκαφών, σιδηρών και ξυλίνων, χωρητικότητος μέχρι 500 κόρων, περί ούξησεως τού ναυλολογίου των κατά 22%, αϊτημα αλλώς τε, τό όποιον υιοθέτησε τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας και συνιστά τήν έγκρισήν του ύπο τού 'Υπουργείου Συντονισμού. Αι πολλαί έπιτανσίες καθιστούν τήν έκμετάλλευσιν τῶν σκαφών αύτών προβληματικήν. 'Αμφιβόλος ή έπιβιωσίς των.

Καὶ άνέρχονται τά μέν σιδηρά μότορσιπς είς 204, 61.318 τόν. γκρός, τά δέ ξύλινα πετρελαιοκίνητα είς 655, 38.098 τ. γκρός. Χιλιάδες ναυτικά έπιτυχάνουν τὸν βιοπορισμόν των.

Αι άντιμετωπιζόμεναι δυσχέρειαι δύνανται νά συνοψισθούν:

1) Εις τήν υφισταμένην άνιστητα τού κρατούντος ναυλολογίου μεταξύ δηλαδή έσο-

δων και δαπανών έκμεταλλεύσεως.

2) Εις τήν συνεχή άνατιμησην τῶν παντός είδους υλικών συντηρήσεως, έξδων κινήσεως κ.λπ.

3) Εις τάς άναγκαστικάς έκπτωσεις έπι τῶν ναύλων διά τά φορτία τού Δημοσίου και τῶν διαφόρων 'Οργανισμῶν.

4) Εις τόν μή συνυπολογισμὸν κατά τόν καθορισμόν τῶν ναύλων τῶν είς δάρος τής έκμεταλλεύσεως τού πλοίου προβλέψεων, ώς είναι ή νόμιμος έξυπηρέτησης τού έπενδυμένου κεφαλαίου, ή άμοιδή τής ύπο τού πλοιοκτήτου παρεχομένης προσωπικῆς έργασίας είς τήν έπιχειρήσιν, τά έξοδα λειτουργίας τῶν γραφείων τού πλοιοκτήτου και πλείστα δσα έκτακτα έξοδα, τά όποια δημιουργούνται ώς έκ τού ίδιοτύπου τής ναυτιλιακῆς έπιχειρήσεως.

'Η διατήρησις τῶν σκαφών τούτων έν ένεργειά, παρά τήν παθητικήν τῶν έκμετάλλευσιν, οφείλεται είς τό ότι τά πλείστα τῶν 'κόστερων έποχικών ταξιδεύουν άνασφάλιστα, μέ δλας τάς έχι απιθάνους θλιβεράς έπιπτωσεις. Τά πλρώματα κατά κανόνα δέν άσφαλίζονται δι' ασθένειαν, είς τάς περιπτώσεις δέ νοσηλείας τήν έπιβαρυσιν ύφισταται έξ άλοκληρου τό πλοίου.

'Ελλειψει τέλος οίκονομικών περιθωρίων πλημμελής είναι και ή συντήρησις σκαφών τε και μηχανών, ώς και ή συμπλήρωσις τού έξοπλισμού τῶν διά τήν πλέον άνετον και κοινούτεραν έξυπηρέτησην τού φορτίου. Καὶ τά 'κόστερα', τά πτωχά αύτά και άγνωσθετα από δλας τάς προγενεστέρας Κυθερήσεις σκάφη — συχναὶ ήσαν αι άπεργίαι, αι μαύραι σημαῖαι — απέτελεσαν και άποτελούν πολύτιμον, άναστικαστάτον μεταφορικὸν μέσον διά τάς εύρυτάπου άναπτυγμένους έλληνικάς άκτας και τάς πολλὰς ήνθους. Είναι τό εύθηνότερον και τό προσφορώτερον. Θετικάς άναγκας τής οίκονομίας μας έξυπηρετούν. Νά τά προσέξων διά νά μή ίδωμεν τούς πλοιοκτήτας — πτωχούς βιοπλαιστάς — αποσυρμένους μαῖς έπιχειρήσεως τόσον ζημιογόνου.

Ο ΚΩΔΙΞ ΔΗΜ. ΝΑΥΤ. ΔΙΚΑΙΟΥ

Τό έτος 1959 ύπο τής 'Επιτροπής τού νόμου 755/1948 κατηρτίσθη και ύπεβληθη είς τούς 'Υπουργούς Δικαιοσύνης και 'Εμπορικής Ναυτιλίας τό Σχέδιον Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου μετ' εἰσηγητικῆς και συμπληρωματικῆς εἰσηγητικῆς έκθεσεως τής Καθηγητήν τού Πανεπιστημίου κ. Μ. Δένδιαν 'Επιτροπής.

"Έκτοτε τό σχέδιον τούτο παραμένει ώς σχέδιον, ένω ή ύπο τῶν 'Ελλήνων έλεγχομένη Ναυτιλία, από τής καταρτίσεως του, έχει τετραπλασιασθῆ!

Καὶ μὲν κομματικαὶ Κυθερήσεις περὶ άλλα έπιρβαζον. Δέν είχον προφανώς τὸν χρόνον ν' άσχοληθούν μέ... παρεμπιπούσας ύποθέσεις. Ή 'Εθνική διώς Κυθερήσεις, ένημερούμενή και έπι τής ύποθέσεως αύτής, είμεθα δένοιοι ότι θ' άναστηρη τό σχέδιον από τό χρονοντούλαπο και θά τό καταστήσῃ Νόμον ρυθμίζοντα δι' αύτοῦ πλείστα δσα θέματα τού πλοίου. Ήρισμέναι τροποποιήσεις, λόγω και τής παρόδου τού χρόνου και τής έπελθούσης μεταβολῆς, ίσως νά είναι έπιβελημέναι. "Ας συσταθῇ μία έπιτροπή νά τάς μελετήσῃ.

'Άπο τού προσεχούς έτους τίθεται είς έφαρμογήν διά νέος Κώδιξ τής Πολιτικής Δικονομίας, ένω δ. κ. 'Υπουργός τής 'Εργασίας έπισπεύδει τόν Κώδικα 'Εργασίας.

Καιρός συνεπών είναι νά έχη και η Ναυτιλία τόν ιδιόν της Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

'Η 'Εθνική Κυθερήσεις περιβάλλει μὲ στοργήν τήν Ναυτιλίαν. Τό έπεδεινεν είς πλείστας δσας περιπτώσεις.

Είναι άναγκη νά γνωρίζουν και οι περὶ τό πλοίον κινούμενοι τά δικαιώματα και τάς υποχρεώσεις τῶν είς τήν σφείραν τού Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου κατά τόπον σα-

CABLES : "NAFTIKA"
TELEX : 6 - 7500 DN

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

Argonaut Suppliers (pty) Ltd
525 ALBANY HOUSE WEST,
65 VICTORIA EMBANKMENT
DURBAN
ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ - Γ. Β. ΓΟΥΛΑΚΟΣ
FOR ALL SHIP REQUIREMENTS
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ
ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

φῇ καὶ νὰ μὴ ἀναζητοῦν τὴν κάθε διάσταξιν, τὴν ἐκάστοτε καλύπτουσαν τὰ συμφέροντά των, μεταξὺ τῆς παναπερμίας τῶν διαφόρων νόμων, τῶν συχνὰ ἀλλήλοσυγκρουούμενων, πρὸ παντὸς δὲ ἔλλιπτῶν καὶ ἀσυγχρονίστων.

ΝΕΚΡΟΝ ΓΡΑΜΜΑ ΝΟΜΟΥ

Θὰ χρειασθῇ ἡ ληψίς ἐνὸς ἀπὸ τοῦδε ἐφαρμοστέου μέτρου, διὰ νὰ δοθῇ μία λύσις εἰς τὸ θέμα τῆς ἀπὸ μέρους τοῦ Ν.Α.Τ. ἀναζητήσεως ἀπὸ τὰ πλοῖα τοῦ ἡμίσεος τῶν καθυστερουμένης μισθοδοσίας τῶν λιποτακτῶν. Πρὸς τούτο συνηγορούν πολλά.

Τὸ γεγονός ὅτι τὸ τελικῶς περιερχόμενον εἰς Ν.Α.Τ. ἐκ τῆς αἵτιας ταυτῆς ἕσοδον εἶναι ἀμελήτον, ἐνδεχομένως δὲ νὰ μὴ προέρχεται καὶ μικρά, ἔστω, ὥφελαις ἐξ αὐτοῦ, ἐάν καθιστάτο δυνατὸν νὰ ὑπολογισθοῦν αἱ δαπάναι τοῦ Ταμείου διὰ τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ ἐπιφορτισμένου μὲ τὴν βεβαίωσιν πρωταρικοῦ, παρακολούθησιν καὶ εἰσπραξιν τοῦ πόρου τοῦ τούτου, μᾶς ἐπιτρέπει τὴν κατωτέρω ὑπόδειξιν.

Παγία πλέον ἡ νομολογία τῶν Ἑλληνικῶν δικαστηρίων, τὰ ὄποια ὁμοιομόρφως δέχονται ὅτι ἡ πρᾶξις τῆς λιποταξίας ἀποτελεῖ δολίαν ἐνέργειαν τοῦ ναυτικοῦ καὶ, κατ' ἀκολούθιαν, νομίμως συμψήφιζεται εἰς τὴν καθυστερουμένην μισθοδοσίαν τοῦ λιποτακτοῦ πάσα ἐκ τῆς λιποταξίας ζημία τοῦ πλοίου.

Ἡ πρόσφατος ἐγκύκλιος τοῦ «Υπουργείου, ἡ ὄποια ἐύστοχας διαπιστώνει ὅτι «κοι λιποτάκται ναυτικοὶ ἔχοντες συνήθως προσχεδίαν τὴν πρᾶξιν των, ἐγκαταλείπουν ἐπὶ τῶν πλοίων ἀντικείμενα ἀνευ ἀξίας κ.λ.π.», ἐντέλλεται ὅπως ἐγκαταλείπωνται ταῦτα εἰς τὰ ἀξητητὰ τῶν Τελωνείων.

Ἡ ἐκείνης τοῦ «Υπουργείου προσθήκη διατάξεως εἰς τὸ πρωθυμένον πρὸς φήσιν σχέδιον νόμου, διὰ τῆς ὄποιας καταργεῖται πλέον ὁ ἐκ καθυστερουμένης μισθοδοσίας τῶν λιποτακτῶν πόρος τοῦ Ν.Α.Τ.

Κατ' ἀκολούθιαν τῶν ἀνωτέρω, ἐνῷ ἡ σχετικὴ περὶ τοῦ πόρου τούτου διάταξις τοῦ νομοθεσίας τοῦ Ν.Α.Τ. περῆλθεν εἰς νεκρὸν γράμμα νόμου, τὸ Ταμείον ἐπιμένει εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῆς διατάξεως. Καὶ τυπικῶς μὲν νομίμως ἐνέργει. Ἐν τούτοις εἰς τοὺς καλούμενους ὅπως καταβάλουν τὸ ἡμίσιο τῆς μισθοδοσίας τοῦ λιποτάκτου προκαλεῖται αἴσθημα δυσαρεσκείας καὶ, εἰς ἥν περίπτωσιν αἱ ζημίαι τοῦ πλοίου εἶναι ἀνώτεραι τοῦ ἡμίσεος τῆς μισθοδοσίας τοῦ δραπέτου, αἴσθημα ἀδικίας. Διότι ἐν τελευταῖς ἀναλύουται τὸ πλοίον ύφισταται ἐπὶ πλέον τῆς ἀκαλύπτου ζημιᾶς τοῦ καὶ τὸ εἰς Ν.Α.Τ. τυχόν καταβληθόσμενον πόσον.

Ορθόν, συνεπῶς, εἶναι ὅπως ἀνακαταλῆ μέχρι τῆς κυρώσεως τοῦ σχετικοῦ νόμου ἡ βεβαίωσις καὶ εἰσπραξίς τοῦ ἐκ καθυστερουμένης μισθοδοσίας πόρου τοῦ Ταμείου.

ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΣΥΡΟΥ

Ἀφότου τὸ «Ἀπόλλων» ἔχυτηρετεῖ μὲ ἡμερήσια ταξίδια τὴν Σύρον, ἡ ἐκ τῆς νήσου κίνησις ἐμφανίζεται λίαν ηὔδημων. Καὶ θά διατρηθῇ ζωηρὰ κατὰ τὸν χειμῶνα, διότι ἐν τῷ μεταξὺ — μετὰ διμήνων — θὰ τεθῇ ἐν λειτουργίᾳ καὶ ἡ πλωτὴ δεξαιμενή. Κίνησιν καὶ αὐτὴ ταξιδιωτῶν πρὸς τὴν Σύρον δημιουργεῖ.

Προλογίζομεν τὰ ἀνωτέρω εἰς μίαν λογικὴν ὑπόδειξιν πρὸς τὴν ἐκεῖ Λιμενικὴν Ἐπιτροπείαν. «Φύισταται ἡ ἀνάγκη ἐνὸς στεγάστρου καθ' ὅλον τὸ μῆκος τοῦ κορηπίδωματος, παρὸ τὸ ὄποιον πλευρίζει τὸ «Ἀπόλλων». Ἐκεῖ θὰ ἀναμένουν τὴν ἐπιβίσσων τῶν οἱ μέλλοντες νὰ ταξιδεύσουν, ἐκτεθείμενοι εἰς τὴν βροχὴν καὶ τὸ φύχος.

Ἡ Λιμενικὴ Ἐπιτροπεία, ἡ εἰσπράττουσα, ἄλλως τε, καὶ σχετικὸν δικαίωμα κατὰ ἐπιβάτην, παρακαλεῖται νὰ φροντίσῃ διὰ τὸ στέγαστρον τὸ ταχύτερον, πρὸ τῆς ἐπελεύσεως τοῦ χειμῶνος.

ΠΕΡΙ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

Ἡ ὁμιλία τοῦ κ. Θεοδ. Μ. Σαρλῆ, διευθυντοῦ τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς Ἐνώσεως εἰς τὸν Ροταριανὸν «Ομίλον Πειραιῶς, παρουσίᾳ τῶν ἀρμοδίων Υπουργῶν καὶ ἐκπροσώπων τοῦ Ναυτικοῦ καὶ Ἐμπορικοῦ κόσμου, μὲ θέμα «Τὸ παρόν καὶ τὸ μέλλον τοῦ λιμένος τοῦ Πειραιῶς» προεκάλεσε τὸ γενικὸν ἐνδιαφέρον. Ἐξακολούθει νὰ ἀποτελῇ τὸ ἐπικεντρων τῶν γενικῶν συζητήσεων μεταξὺ ὄλων τῶν ἀσχολουμένων περὶ τὸν λιμένα.

Γνώριμος εἶναι διὰ τὸν κ. Σαρλῆν κάθε πτυχὴ τοῦ λιμενικοῦ προβλήματος. Περιληψιν τοῦ λόγου τοῦ δημοσιεύμενον εἰς ἄλλην στήλην. Κατώρθωσε διὰ τῆς πλήρους στοιχείων ὁμιλίας του νὰ κρατήσῃ ἀδιάπιστον τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἀκροτάτων τοῦ ἐπιώρων καὶ πλέον. Ἐδέχῃ τὸ συγχαρητήρια τῶν παρισταμένων κ.κ. «Υπουργῶν καὶ τῶν ἄλλων ἐπισήμων.

Ίσιαιτέρων ἐντύπωσιν ἐνεποίησεν τὸ ὅπις ἀπέδειξεν διὰ στοιχείων ὁ κ. Θ. Σαρλῆς τὴν ὑπαρξίαν σταθερᾶς οἰκονομικῆς βάσεως, ἐφ' ἧς δύναται νὰ ἐδραιωθῇ ἡ ἀνάπτυξις, ἡ ἀνασυγκρότησις καὶ ὁ ἐκσυγχρονισμός τοῦ λιμένος.

Τὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», τῶν ὄποιων ὁ κ. Θ. Μ. Σαρλῆς εἶναι φίλος καὶ συνεργάτης, ἐκφράζουν τὴν ικανοποίησίν των. Εὔχονται ὅπως ἡ ὁμιλία αὐτῆς ἀποτελέσῃ τὴν ἀφετηρίαν διὰ τὴν μελέτην καὶ τὴν λύσιν τοῦ λιμενικοῦ προβλήματος τοῦ Πειραιῶς.

ΟΙ ΑΛΗΣΜΟΝΗΤΟΙ

Καθολικὴ ἡ ὁδόνη γιὰ τὸν χαμό τοῦ Χρήστου Σιδεράτου. Ο θάνατός του ήταν ζημιά καὶ ἀπώλεια, ὅπου οἱ συνέπειες θὰ εἶναι πολὺ αἰσθητές γιὰ ὅλους ὅσους ἐνδιαφέρονται γύρω ἀπὸ τὴν μεγάλη ὑπόθεση τῆς «Ἐθνικῆς» μας Ναυτιλίας. Ἀπὸ τὴν «Ἐνωσία τῶν Εφοπλιστῶν ὡς τὸν τελευταῖο ναυτικὸν καὶ ἀπὸ τὸ «Υπουργείο τῆς Ναυτιλίας ὡς τὸ τελευταῖο ναυτικὸν συνδικάτο, ο Σιδεράτος ήταν μία αἵξιας κατάκτησης.

Ξεκίνησε ὅπως ἡ δάσι. «Ἐνας τοῦ πληρωματος καραβίου. Ἀλλὰ ἀνήσυχος ἦνας. Διψασμένος γιὰ ἄνοδο. Γιὰ σκαλοπάτια του ὄραματίζεται τὶς γνώσεις. Τίποτε ταπεινότερο ἄλλο. Ἐργασία, μελέτη, καλλιέργεια γνώσεων. Κατάκτη σύντομα τὴν ἐπαγγελματικὴ ιεραρχία καὶ μὲ τὰ προσόντα τῆς ἀνάζητα συνεχῶς τὴν ἐπαγγελματικὴ ἀνώτερη κατάκτηση. Σπουδές σὲ ξένα τεχνολογικὰ ιδρύματα, τὸν πλουτίζουν μὲ ἀνάλογες γνώσεις, παράλληλα μὲ τὴν ναυτικὴ του ἀρτίστη καὶ τὴ γλωσσαρίσθεια του.

Καὶ μὲ τὴν πανοπλία αὐτῆς, συνεχίζει τὴν ναυτικὴ του πορεία, ἐγγίζοντας πιὰ καὶ περιοχὴς ἐφοπλιστικές. Ὁς τόσο, δὲν τὸν ξιππάζουν οἱ ἐπιτυχίες τὸ Χρήστο. Οι γνώσεις του εἶναι στέρεες καὶ οἱ ικανότητές του στερεότερες. Τὸ δὲ «γνῶθι σαυτὸν» δὲν παραφωνεῖ στὸ ἀπότομο του μὲ τὴν ἀλήθεια, μὲ τὴν πραγματικότητα.

Πιστεύει, ὅτι εἶναι πάντα ἔνας τοῦ πληρώματος. Ἀλλὰ τώρα αὐτὸν τὸ πλήρωμα δὲν εἶναι ἐνὸς ἀπλού καραβίου. Εἶναι τὸ πληρωματος τῆς Ἐλληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας. Καὶ ἐκεῖ κινήτατα ἀνέτα καὶ σὲ κάθε θέμα ὁ Σιδεράτος. Εἶναι ἔνας διαμάντι πολύεργος ἀνάμεσα στὸν ὑδρόβιο κόσμο. Ἡ κάθε του γνώμη εἶναι καθολαρμένη, ἄρα καὶ ἔγκυρη. Καὶ μὲ τὴν πανοπλία αὐτῆς, συνεχίζει τὴν ναυτικὴ του πορεία, ἐγγίζοντας πιὰ καὶ περιοχὴς ἐφοπλιστικές.

«Ἀπό τὸ σημεῖο δὲ αὐτὸν, μιὰ ἄλλη ικανότητά του ζεπροβάλλει. Συγγράφει. Ἀπευθύνεται σὲ πλοιάρχους, ἀπευθύνεται σὲ τεχνικούς, ἀπευθύνεται σὲ ἐργοδότες. Παίρνει θέση σὲ θέματα διοικητικά, οἰκονομικά, ἀσφαλιστικά, ἐργατικά, ἀκόμα καὶ συνδικαλιστικά. Τὸν βλέπουμε σὲ κάποιο φεγγάρι Γενικὸν Γραμματέα στὸ «Υπουργείο τῆς Ναυτιλίας καὶ σὲ κάποιο ἄλλο, Πρόεδρο στὸν «Οργανισμὸ Λιμένος Πειραιῶς. Ἡ σταθερὴ πορεία πρὸς τὴν ἄνοδο δὲν ἥταν ἀπλὰ θαυμαστή, ἀλλὰ κυριολεκτικά ἐπιληπτική.

«Ἀρνητής στὸ ἔργο τοῦ Σιδεράτου κανεὶς

δὲν βρέθηκε. Μόνο λαθρόβια ταπεινὰ σχόλια ἀκούσθηκαν μὲ περιεχόμενο τίποτε ἄλλο ἀπὸ τὰ προϊόντα τῆς ζήλειας.

Μᾶς ἔφυγε σὲ ἐποχὴ ὅπου ὅλοι μας μὲ πεποιθησι περιμέναμε πολλά ἀπὸ τὴν ἀναμφισθῆτη ἀξία του. «Ἐτσι, τὸ γενικὸ ναυτικὸ δάκρυ συνοδεύει τὴν ἄκαιρη ἀποδημία του. Ἀλλὰ ὃν ἡ ζωὴ του ήταν σύντομη, ἡ μνήμη του θὰ εἶναι πολὺ δυσανάλογη.

Τὸ πέρασμά του ἀπὸ τὴν περιοχὴ μας ἡ πολὺ γόνιμο. Τὸ δὲ γραπτό ἡ σύγραψη τοῦ Χρήστου Σιδεράτου θὰ τὸν ἀξιώση να της κοντά στὴ Ναυτιλία σὲ ἀρκετές γενεὲς τῶν ναυτικῶν τοῦ τόπου μας.

Α. Β. Π.

ΤΑ «ΦΟΡΤΗΓΙΔΟΦΟΡΑ»

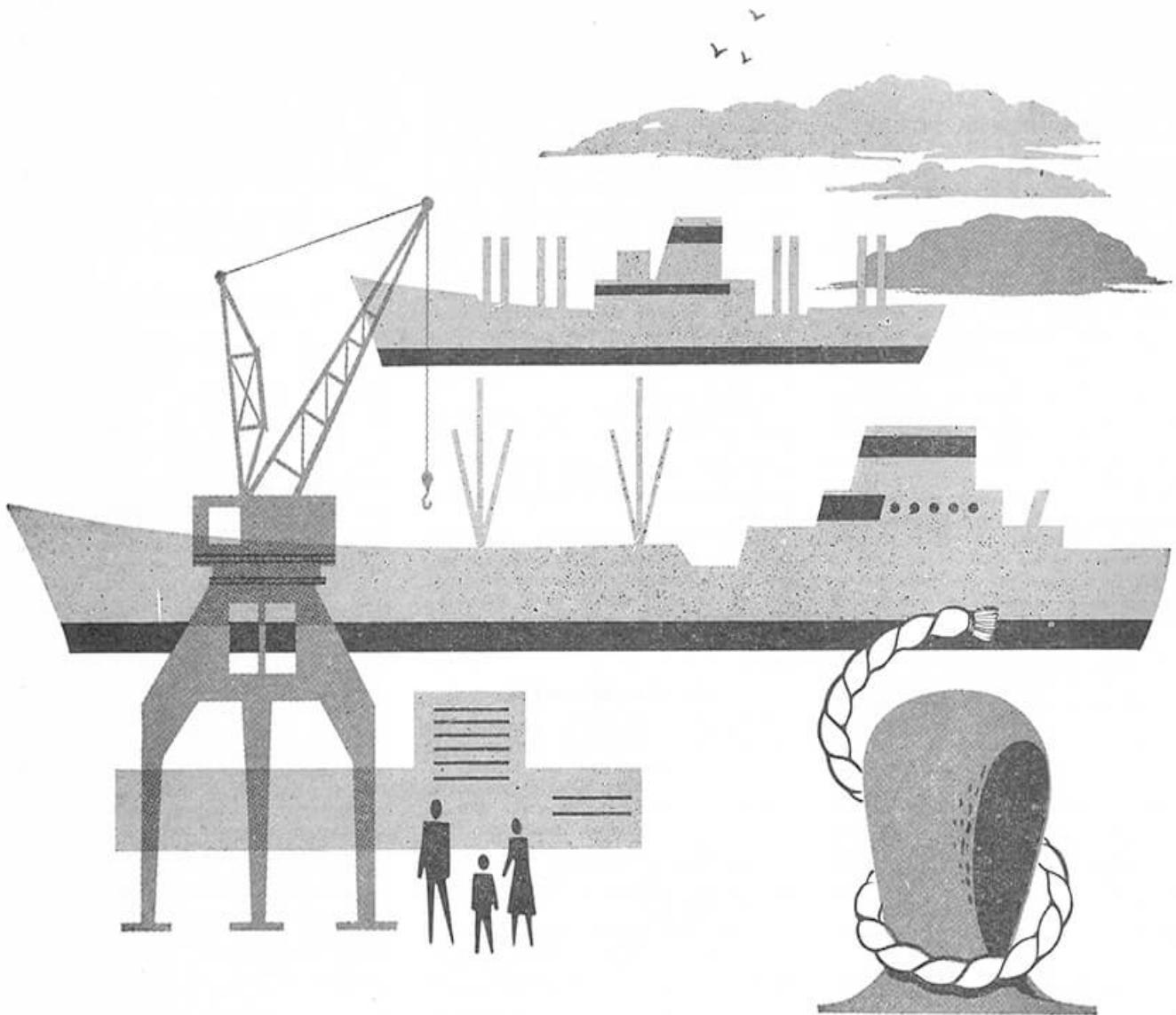
Πρίν ἔξετασθούν καὶ μελετηθοῦν πλήρως τὰ ζητήματα, τὰ ὄποια ἀνακύπτουν ἐκ τῆς ἐμφανίσεως τῶν πλοίων - κοντένερς, ἄλλος τύπος, καὶ αὐτὸς πλοίου τακτικῆς γραμμῆς, προβάλλει. Πρόκειται περὶ τῶν πλοίων LASH — ὡς ἀπεκλήθησαν κατὰ συγκοπὴν τοῦ Lighter Aboard Ship — πλοίων μεταφορᾶς ἀσφόρων «φορτηγίδων» θὰ ἐλέγημεις ταχιδέρμοις προφόρων. «Υπάρχει, ἐν τοῖς καὶ μία στοιχειώδης διασφορὰ μεταξὺ τῶν Containers καὶ τῶν Lighters». Αἱ τελευταῖαι εἶναι πλωτὰ «Containers».

Ἡ διασφορὰ αὐτή, βεβαίως, δὲν εἶναι ἡ μόνη, εἶναι δύος ἡ σημαντικωτέρα, διότι ἔκ της διανομῆς τῶν πορτηγίδων ἀπὸ τὸν λιμένα προσεγγίσεως τοῦ πλοίου πρὸς τὸν τελικούς λιμένας ἐκφορτώσεως τῶν εἰς τὸν λιμέναν παναφορτώσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου, γενννῶνται πλεῖστοι μικρὰ καὶ μεγάλα ζητήματα. Καὶ ἐφ' ὅσον μὲν πρόκειται περὶ λιμένων, ως οἱ πλεῖστοι τῶν τελικῶν ἀκτῶν τῆς Εύρωπης, ἡ συγκέντρωσις καὶ ἡ ἀποκέντρωσις τῶν φορτηγίδων καθίσταται εύχεται τέρεστέρα καὶ ἀσφαλεστέρα μέσω τῶν ποταμίων ὅδῶν. Προκειμένου ὅμως περὶ ἐκτεταμένων παραλίων καὶ ἀνοικτῶν θαλασσῶν παρεμβάλλονται ζητήματα δργανώσεως καὶ τοῦ πρωτηρίου τῶν φορτηγίδων καὶ τοῦ περιστατικοῦ καὶ τοῦ περιεχομένου των φορτηγίδων ἀσφαλῶν χώρων ἀγκυροβολίας, δργανώσεως ὑπόδοχης τῶν φορτίων εἰς τὸν λιμέναν καὶ σοσβάρας διαφοροποιησεως ὅση μόνον τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τῶν λιμένων, ἀλλὰ καὶ τοῦ φορτοεκφορτωτικῶν ἐργασιῶν, μὲ πιθανότητας ἐπιπτώσεων καὶ εἰς τὸ κόστος τῆς ὀλης μεταφορᾶς.

«Υπάρχει, ὅμως, καὶ ἡ ἑτέρα πλευρά, ἡ τεχνικο - γαυτιλιακή. Τὸ «φορτηγίδοφόρον» πλοίον θὰ πρέπει νὰ ἔχῃ τὰς εἰδικάς εἰδικάς καὶ ιδικάς τοῦ διαφοροποιησεις ἔναντι τοῦ συμβατικοῦ σκάφους τακτικῶν γραμμῶν. Τὸ τελευταῖον ἀσφαλῶν ὡς ὑποβληθῆ ἐφ' ὅση σκληρὸν καὶ, ἵσως, μοιραίαν δοκιμασίαν, ἀρκεῖ μόνον γά σημειωθῆ ὅτι τὸ «ΦΦΦ» θὰ ἀπαλλαγῇ ἀπὸ τὰς καθυστερήσεις, τὰ λιμενικὰ τέλη, τὰ πλοιγικά, τὰ ρυμουλκικά κλπ. οικονομικάς ἐπιβαρύνσεις. «Η μεταχείρισης τῶν φορτίων θὰ πλεονεκτῇ ἔναντι τῶν διὰ τῶν συνήθων πλοίων λαίνερς μεταφερομένων. Δὲν θὰ υποβάλλονται ταῦτα εἰς τὰς γνωστὰς ζημιές, φθοράς, διαδροχάς καὶ ἄλλας μερικάς ἡ διλοκάς ἀπωλείας, οὔτε θὰ ἐπιβαρύνονται διὰ τῶν ἀκαθυστερήσεων ὑπερμέτρων ναυάλων, ἀσφαλίστρων κλπ.

«Ἐν τούτοις, τόσον αὶ διὰ τῶν πλοίων - κοντέντερς, ὅσον καὶ διὰ πλοίων LASH μεταφορᾶς, ἀποτελούν τεχνικάς ἔξελιξεις καὶ ἀναπτυρέπτους προσόδους εἰς τὸν χώρων τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν. Καὶ ἐνῷ ἐκ πρώτης ὄψεως ἐμφανίζονται ὡς βελτιώσεις τῶν ὑφισταμένων μεθόδων, προκαλούν ἐπαναστατικά διαφοροποιησεις εἰς τὴν παραδεδεγμένην πραστικήν.

Αἱ ἀλληλικαὶ ἐπιχειρήσεις τακτικῶν γραμμῶν — αὶ στάλιγας ἀτυχῶς — εύρισκομεναι εἰς ἔνα σταθερᾶς σταθερᾶς ἀνόδου, πεπτρωται νὰ ὑποθέλησον εἰς τὴν ἀνάγκην μιᾶς ἐντόνου ἐπαγγυηπνήσεως καί, ἐνδεχομένως, ἔγκαιρου προσαρμογῆς πρὸς τὰ τελειοποιημένα μέσα μεταφορᾶς.



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



FRANK B. HALL & CO., INC.

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

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

Cable: "HALLCOY" NEW YORK

Telex: 42 02 33
22 21 21
62 915

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΚΑΙ Η ALTERA PARS

Κύριε Διευθυντά,

Εις τὸ ὑπ' ἀριθμ. 776/535 τῆς 1ης τρεχούσας τεύχους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἀνέγνωσα τὴν πρὸς ὑμᾶς ἐπιστολὴν τοῦ ναυτηγοῦ κ. Ε. Παναγοπούλου, ὡς καὶ ὑμέτερα σχόλια σχετικῶς μὲ τὴν εἰς Σίδινεύτης Αὔστραλίας γενομένην ὑπὸ τοῦ ABS ἐπιθεωρήστην τῶν σωσιβίων λέμβων τοῦ ἐλληνικοῦ Δ)Π «ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ».

Δέν ἐπιθυμῶ νὰ κρίνων οὕτε καὶ διαιφορῆτῶ τὴν καλὴν πρόθεσιν τοῦ Ἐπιθεωρητοῦ, οὕτε καὶ τὰς ἀπόψεις του. Προεκλήθη ὅμως ὑπὲρ τὸ δέον θύρυσος, καὶ ἐπειδὴ διῆν χρονικὸν διάστημα ὑπῆρξα πλοιάρχος τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου, καὶ μάλιστα ἔγώ παρέδωσα τὴν διακυβέρνησιν τοῦ σκάφους εἰς τὸν ὑποστάντα τὴν δοκιμασίαν τῆς ἐπιθεωρῆσεως, πλοιάρχον κ. Α. Βασιλειάδην, εἴμαι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζω τὰ πράγματα περὶ τῶν σωσιβίων λέμβων, καὶ σᾶς παρακαλῶ νὰ μού ἐπιτρέψητε νὰ ἀναφερθῶ εἰς αὐτά.

Εις τὰς ἀρχὰς Ἀπριλίου 1967, εὑρισκομενοὶ εἰς τὴν Ἰνοσίμα τῆς Ἰστιωνίας διὰ δεξαμενισμὸν καὶ ἐπισκευάς, ἀμφότεροι αἱ λέμβοι τοῦ πλοίου κοθηρέθησαν παρ' ἐργατῶν τοῦ ναυτηγείου Χιτάτσι, ἡλέγχησαν, ἀνενεῳγθησαν τὰ ἐφόδια τῶν, ἐπεσκευάσθησαν αἱ ἐπωτίδες καὶ ἀντικαταστάθησαν τὰ σύρματα αὐτῶν, δαπανήθησαν ἀρκετῶν διὰ τὰς λέμβους καὶ τὰ καπόνια. Οὐδεὶς διελογίσθη νὰ κάμῃ οἰκονομίαν δι' ἓνα «μπάλωμα», ὡς ὁ κ. Παναγόπουλος ὑποστηρίζει, διότι κατὰ παγίαν τακτικὴν ἐφαρμοζόμενη ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ «Μαρία Χατζηπατέρα», οἱ ἔκαστοτε πλοιάρχοι ἐπιμελοῦνται τῆς καλῆς συντηρήσεως τοῦ πλοίου.

Τέσσαρας καὶ ἡμίσιοι μῆνας ἀργότερον, διενεργεῖται εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σιδηνεύτης — ἐπιθεωρήσεις — ἐπίθεσις θὰ ἔλεγε κανεὶς — τῶν λέμβων καὶ αὐτὸις χαροκτηρίζονται ἄχρηστοι, μὲ τὰ καπόνια «βουλιογμένα μέσα εἰς τὴν σκουριά».

Χωρὶς νὰ θέλω νὰ καλύψω τὴν εὐθύνη τοῦ πλοιάρχου Βασιλειάδη, δότις μάλιστα εύρισκετο ἐπὶ τὸ πλοίον εἰς Ἰνοσίμα κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀνωτέρω ἐπισκευῶν, διερωτῶμαι πῶς εἰναι δυνατὸν εἰς αὐτὸ τὸ σχετικὰ μικρὸν διάστημα τῶν 4 μηνῶν, ἔστω καὶ ἀ οὐδεὶς ἐπὶ τοῦ πληρώματος ἔκτοτε ἐνδιεφέρθη διὰ τὰς λέμβους, δλασ αὐτὰ νὰ ἀχρηστεύθουν, νὰ διθισθοῦν εἰς τὴν «σκουριά» καὶ νὰ χρειασθοῦν τόσαι ὥραι διὰ τῆς καθαίρεσιν τῆς μιᾶς λέμβου.

Εἶμαι δέδαιος ὅτι πρόκειται περὶ ὑπερβολῶν, ὅπως ὑπερβάλλων, ὡς φημοδογεῖται, καὶ περίεργος εἶναι ὁ ζῆλος μερικῶν ἐκ τῶν ἐπιθεωρητῶν εἰς Αὔστραλίαν καὶ φρονῶ ὅτι ὁ Τύπος τῆς Αὔστραλίας προσέδωσε διαστάσεις εἰς ὑπόθεσιν, μὴ ἀνταποκρινομένην εἰς τὰ πράγματα.

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ
πρώην πλ.)ρχος Δ)Π «Μαρία Χατζηπατέρα»
Αθῆναι τῷ 9 Οκτωβρίου 1967

Σ. η. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Η ὑπερβολή, πράγματι, καθ' ἄ και ἔξ ὅλης περιπτώσεως διεπιστώσαμεν, δὲν λείπει οὐτε ἀπὸ τοὺς ἐν τέλει ἐπιθεωρητὰς τοῦ ἐκεί Board of Trade, οὕτε καὶ ἀπὸ τὸν δημοκρούντα Τύπον.

Η ΠΑΝΣΠΕΡΜΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Εις τὸ τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 15ης Σεπτεμβρίου, ἀνέγνωσαμεν σχόλιον σχετικὸν μὲ τὸ ὑπὸ λιθεριαήν σημαίαν ἀ)π «ΦΑΝΑΛΙΑ», συμβεβλημένον μὲ τὸ NAT.

Ο πλοιοκτῆτης εἶναι "Ελλήν 100%". Υπηρέτησεν ἐπὶ 38μηνον ὡς ἔφεδρος ἀξιωματικὸς εἰς τὸ B.N. καὶ διαμένει, τώρα, εἰς

Νέαν 'Υόρκην.

'Ο μόνος τρόπος, διὸς, διὰ νὰ καταστῇ ἐν πλοίον πολεμικῆς κατασκευῆς συναγωνιστικόν, εἰναι ἡ χρησιμοποίησις πληρωμάτων διαφόρων ἐθνικοτήτων, ἀτινα λαμβάνουν χαμηλάς ἀμοιβάς. 'Εν συνεχείᾳ οι πλοιοκτῆται, ἔχοντες τὴν γνώμην ὅτι οι πλοιοκτῆται, εἰς της Ελληνης ἐπὶ τοῦ πλοίου όφειλε νὰ είναι ἡ σφαλισμένος, συνεβλήθησαν μὲ τὸ N.A.T.

Λόγῳ τῶν προδηλωμάτων, ἀτινα ἀνεφύσαν εἰς τὸ παρελθόν μὲ τὰ ἐλληνικὰ πληρώματα, διεπιστώσαμεν ὅτι ἡ ἀγγλικὴ μέθοδος, δηλαδή, ἀλλοδαπὸν πλήρωμα μὲ "Ελλήνας ἀξιωματικούς, εἰναι ἡ πλέον συμφέρουσα. Διαφορετικά θὰ ἔσται ἀδύνατος ἡ διαχείρισις τῶν σκαφῶν μὲ τὸ σημερινὸν υψηλὸν κόστος καὶ τὰς ὑπερόγκους δαπάνας τῶν ἐπανειλημμένων ἐπαναπατρισμῶν τῶν 'Ελλήνων.

'Αντι νὰ ἐπικρίνετε τὴν κατάστασιν ἐπὶ τοῦ «ΦΑΝΑΛΙΑ», θὰ ἔσται προτιμότερον νὰ συμβάλετε εἰς τὴν ὄργανων τῶν ἐλληνικῶν πληρωμάτων δομήνατος το νὰ ἀντιληφθοῦν τὰς ὑποχρέωσις των, τὰς ἀπορρεούσας ἐκ τῆς συλλογικῆς των συμβάσεως, καὶ νὰ μὴ ζητοῦν συνεχῆς ἐπαναπατρισμὸν μὲ τὸ δικαιολογητικὸν ἀσθενείας.

Τὸ γεγονός αὐτό, ὡς καὶ σεῖς συχνά ἀναφέρετε εἰς τὸ περιστοκόν σας, προκαλεῖ συχνότατα τὰς διαμορφωτήριας πλοιάρχων καὶ διαχειριστῶν πλοίων μὲ ἐλληνικὰ πληρώματα.

'Η κατάστασις παρουσιάζεται δεδητικών τώρα μὲ τὴν νέαν Κυβέρνησιν, ἐνῷ δὲ τέως "Υπουργὸς Εμπορῆς Ναυτιλίας κ. Μπίρης ἐνέθραυνε τὰ πληρώματα νὰ καταστρέψων δλοσχέρως δι, διοί οι "Ελληνες πλοιοκτῆται ἐπέτυχον μετὰ πάροδον πολλῶν ἔτῶν.

Δὲν ἐπιθυμοῦμεν νὰ ἀναφέρωμεν γεγονότα καὶ παράποτα γνωστὰ εἰς ὑμᾶς, ὅλλα νὰ θεωρήστε τὴν ἐπιστολὴν μας ὡς φιλικήν, εἰς τὴν ὄποιον προσπαθούμεν νὰ ἀναλύσωμεν μίαν κατάστασιν οὐσιώδη διὰ τὴν πρόσδον τῆς Ναυτιλίας.

Θὰ εἴμεθα εύτυχεῖς νὰ θῶμεν δλα τὰ

πλοία μας ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ ἐπισκεπτόμενοι αὐτὰ νὰ εὑρίσκωμεν πληρώματα ἐργαζόμενα συναδελφικῶς καὶ μὲ διάθεσιν, χωρὶς νὰ ἔχουν τὴν γνώμην ὅτι οι πλοιοκτῆται, εἰς τὸν πλοιοκτῆτην τοὺς δικαιούμενους.

'Ο υπογράφων τυγχάνει ἰδιοκτήτης ἐταιρίας εἰς Νέαν 'Υόρκην καὶ εἶναι ἀγοραστής τοῦ ἀ)π «MENTΩΡ», τὸ δόποιον μετονομασθὲν «MENTOPAΣ» θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν κυνηγείαν.

"Ισως μοῦ δοθῇ ἡ εὐκαιρία νὰ σᾶς συναντήσω εἰς Πειραιά τὸ πρώτον 15θήμερον τοῦ Νοεμβρίου, δημοσίως δὲ θέλω μὲ σκοπούν νὰ παραγγείλω δύο SD14.

Μετὰ πάσης τιμῆς
Πλοιοκτήσος Τ. Δ. ΜΠΑΓΛΑΤΖΗΣ
Πρόεδρος τῆς «Σὴ Σὶπ Ναδιγκέϊσον Κορπ.»
Νέα 'Υόρκη, 25 Σεπτεμβρίου 1967
Σ. η. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Οὐδὲν σχόλιον.

ΤΟ ΠΡΟΝΟΜΙΟΝ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Κύριε Διευθυντά,

'Η συζήτησις περὶ ἐπαναφορᾶς — διότι περὶ τούτου ὁπρίδων πρόκειται — διὰ τῆς μεθόδου τῶν Ἑγκριτικῶν Πράξεων ὡς προνομιακῶν τῶν ἀπατήσεων ἐν Ναυτολογίαιν τοῦ NAT τὸ περιπτώσει εἰκπλειστηριασμοῦ πλοίου νηπολογημένου κατὰ τὸ δρόμο, 13 δὲν δύναται νὰ δηγήσῃ εἰς ἐπωφελή ἀποτελέσματα. Εἰς ἐποχὴν κατὰ τὴν δημοσίαν συνεργείαν τοῦ Ν.Α.Τ. περιπτώσει εἰκπλειστηριασμοῦ τοῦ ἐλληνικοτήτου πλοίου, δημοσία προσολή τοῦ προνομίου τοῦ NAT δύναται νὰ δημιουργήσῃ δυσμενεῖς ἐντυπώσεις, δυσαναλόγως ἀνίσους πρὸς τὴν ὁφέλειαν τοῦ Ίδρυματος.

'Κατ' ἀρχὴν αἱ ἐκπλειστηριασεῖς ἐλληνικῆς σημαίας πλοίων εἰναι μεμονωμέναι καὶ εύπνως — ἀρκετὰ στάναι. 'Εξ ἑτέρου αἱ πλεισται ἔξ αὐτῶν λαμβάνουν χώραν ἐκ τοῦ Ελλάδος. Τὸ τελευταῖον δὲ τοῦτο δηλοῖ ὅτι η προνομιακή κατάστασις τοῦ NAT ηρηται ἐπὶ τοῦ ἐφαρμοστέου νόμου. "Άλλαι χώραι — αἱ πλεισται — — ἐφαρμόζουν τὴν

KRUPP

RADAR

GERMANIKΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

ME TRANSISTOR

TELEION - ΗΓΓΥΗΜΕΝΟΝ

OIKONOMIKON - ΛΑΛΟΘΑΣΤΟΝ

ATLAS 3000

FRIED. KRUPP ATLAS - ELEKTRONIK BREMEN.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ: "NAUTEX",

Νοταρά 71 — Πειραιεύς — Τηλέφωνον 421.675

σειράν κατατάξεως τοῦ δικαίου τοῦ κράτους εἰς τὸ ἔδαφος τοῦ ὅποιου λαμβάνει χώραν ὁ ἐκπλειστηριασμός. 'Ἐτεραι καταρτίζουν τὸν τίνακα κατατάξεως τῶν διαινετόν τοῦ κατὰ τὸ δικαίου τῆς σημαίας τοῦ πλοίου. Συνεπέως ή διὰ τῶν Ἑγκριτικῶν Πράξεων ἀναγνώρισις προνομίου τινὸς — ἐν προκειμένῳ τοῦ NAT — εἶναι καὶ ἄξιας εἰς τὰς πρώτας τῶν ὡς ἀνωτέρω χωρῶν. 'Αντιθέτως ἔγκαριώς θὰ συμφωνηθῇ διὰ τὰ ἐλάχιστα κράτη τῆς δευτέρας κατηγορίας καὶ τὴν 'Ελλάδα.

'Ἐν τῇ ἑνοιά τοῦ προνομίου τοῦ NAT δυνατόν νὰ ἐμφιλοχρήσῃ ἡ ἀσφαλμένη ἀντίληψις ὅτι εἰς τούτο περιλαμβάνονται ἀπαντά τὰ ἔκ της ἐκκαθαρίσεως τοῦ ναυτολογίου τροχούπτυντα ποσά. Τοῦτο, ὡς γνωστόν, δὲν εἶναι τὸ ὄρθρον, διότι εἰς τὸ προνόμιον τοῦ δρόμου 205 τοῦ K.I.N.D. δὲν περιλαμβάνεται τὰ ὑπέρ των Ταμείων Προνοίας — 'Αξιωματικῶν καὶ Πληρωμάτων — καὶ τὰ ὑπέρ τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς 'Εκπαίδευσεως καὶ τοῦ Κεφαλαίου Θαλασσηπόλων — στήμερον καὶ αὔριον καὶ τὰ ὑπέρ τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Προπαραδέσεως — δικαιώματα. Θὰ ἦτο δὲ ἔντελος ἐφαλμένη ἡ προσδοκία διὰ τούτους τοὺς προνομίους τοῦ NAT δι 'Ἐγκριτικῶν Πράξεων θὰ περιελάμβανε καὶ τὰ συμπαρομετρούντα μετά τοῦ NAT δικαιώματα τρίτων.

'Ἄλλα θὰ χρειασθῇ νὰ υπομηνηθῇ ὅτι πρὸ τεσσάρων καὶ πέντε ἑτανί εἰς τὰς 'Ἐγκριτ-

καὶς Πράξεις εἶχεν περιληφθῆ πρόσθετος ὄρος, διὰ τοῦ ὅποιου ἀνεγνωρίζοντο ὡς προνομιακά τὰ ὑπέρ τοῦ NAT δικαιώματα. 'Ἄλλ' ὁ δρός οὐτοῦ διεγράφῃ, διότι εἶχε προκαλέσει ἔντονον τὴν ἀντίδρασιν τῶν πιστωτικῶν Οἰκων τῆς Ἀμερικῆς, ἐκπρόσωποι τῶν ὅποιων ἥλθον εἰς 'Ελλάδα καὶ ἔθεσαν τὸ ζῆτημα ὑπ' ὅψιν τοῦ 'Υπουργείου. 'Ητο τότε ἀρμόδιος διευθυντής ὁ νῦν Γενικός διευθυντής αὐτοῦ κ. Χανιδῆς.

'Ἀν η ἀνάκινησης τοῦ προνομίου τοῦ NAT καὶ μόνον αὐτῆς δύναται — καὶ ἀτυχῶς δύναται — νὰ δημιουργήσῃ δυσμενεῖς ἐντυπώσεις καὶ ἐντεύθουν δισταγμούς περὶ τὴν ἀκαλύπτοντα — ὡς εἶναι στήμερον τὴν ἡρματόδοτησιν τοῦ 'Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ, ή τυχὸν ἐπαναφορὰ τοῦ προνομίου θὰ προκαλέσῃ — ἀσφαλῶς — σημαντικὸν ἐμπόδιον διὰ τὴν πιστοδότησιν πλοίων τοῦ ἐλληνικοῦ νησολογίου. 'Η θύρα τῶν 'Ἐγκριτικῶν Πράξεων πρέπει νὰ παραμείνῃ μονίμως ἀνοικτῇ διὰ νὰ ὑψωνεται ἐπὶ τῶν πλοίων ἡ κυανόλευκος καὶ δὲν δύναται νὰ ἀποτελέσῃ ὅδον κατασφαλίσεως τῶν δικαιωμάτων τρίτων, δύσουδηποτε σεβαστοῦ καὶ ἀν εἶναι ταῦτα. Διότι ἀν — ὡς εὐτυχῶς σπανίως συμβαίνει — ὑπάρχουν ἀποτελεῖς τινες περιπτώσεις ἐκ τῆς ἐπολεμύσεως τῶν ὅποιων τὸ N.A.T., ζημιούνται, δὲν εἶναι οὔτε νοητόν, οὔτε καὶ σύμφωνον πρὸς τὴν ἑνοιά τοῦ Δικαίου διὰ νὰ ἀποφευχθῶν αἱ ζημιαὶ αὐτοῦ νὰ τεθῇ ἐν κινδύνῳ ὁ ἐμπλου-

τισμὸς τοῦ ἐλληνικοῦ νηολογίου διὰ νέων μονάδων.

'Καὶ ἐνώ εἶναι πρὸς τιμὴν τῶν περιφρουρούντων τὰ συμφέροντα τοῦ 'Ιδρυματος, ἡ ἀναζήτησις τῶν μέτρων τὰ ὅποια κατασφαλίζουν τὰ συμφέροντα ταῦτα, δὲν θὰ πρέπει νὰ ἀπογοητεύωνται οὔτε νὰ ἐμμένουν εἰς μίσον λύτρων γενικῶς μὴ ἀποδεκτήν. 'Αντι τῆς εύκόλου μεθόδου τῶν 'Ἐγκριτικῶν Πράξεων, τῆς ἐπίχριου, δῆμως, διὰ τὴν Ναυτιλίαν — ἀλλὰ καὶ τὸ καλὸν ὄνομα τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς — θὰ ἔτοι δυνατὸν νὰ ἐφαρμοσθῇ μέτρον, τὸ ὅποιον ἡ κειμένη νομοθεσία ἐπιτρέπει, ἀλλὰ καὶ ἡ διαγνώση ωρισμένων φύλετων τοῦ NAT δικαιολογεῖ πλήρως. Διότι ὡς εἶναι γνωστόν, στοιχεῖο θετικοῖς πλήρως τὸ ἀδικηματικόν πρέπει εἰς την Επιτροπή της ΕΠΕΞ αἰρέσεως — ἀντὶ τῆς ποινικῆς διατάξεως τοῦ ΙΚΑ — κατὰ παντός φύλετου ἐκ ναυτολογίων τοῦ NAT, δεδομένου διτὶ ἔχουν προεισπραχθῆ αἱ πρὸς τὸ 'Ιδρυμα καὶ τὰ ταμεία Προνοίας εἰσφοραὶ τῶν ναυτικῶν, αἱ ὅποιαι ἀποτελούνται καὶ τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τῶν ἐκ ναυτολογίου φρειλῶν. 'Άλλα πλὴν τῆς ποινικῆς διώξεως ὑπάρχει καὶ ἡ προσωπική κράτηση. 'Η ἀπειλή καὶ μόνον τῆς ὑποθολής μηνύσεως εἶναι ἀρκετή — ὑπάρχει προηγούμενον — Σ.Δ. νὰ συνετίσῃ τοὺς τυχὸν ἐμμένοντας εἰς τὴν ἄρνησιν των νὰ ἔξοφλησουν τὰ πρὸς τὸ N.A.T. χρέη των.

Μετὰ πάσης τιμῆς

ΑΠΟΜΑΧΟΣ

Πειραιεὺς, Οκτωβρίου 1967

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

Φίλε κύριε Διευθυντά,

Εἰς ἀρθρίδιόν σας τῆς 1ης Οκτωβρίου ἐ.ἔ., ύπο τὸν τίτλον «Η ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΙΣ», ἀναφέρεσθε εἰς τὸν ἀνάγκην δημιουργίας καταλλήλου προσωπικού πρὸς ίκανοποιητικήν ἐκποστώσην τῆς 'Ελλάδος εἰς διάφορα διεθνῆ συνέδρια.

Περιορίζων τὸ θέμα μόνον εἰς τὸν τομέα μου, τὸν τεχνικόν, ως ἔχων κάποιαν γνῶσιν ἐπὶ τοῦ θέματος, θὰ ηθελα νὰ συνηγορήσω μὲ σᾶς.

Τεχνικὸς σύμβουλος τοῦ κράτους κατὰ νόμον είναι τὸ Τεχνικὸν 'Ἐπιμελητήριον τῆς 'Ελλάδος. Τὸ ὑπεύθυνον 'Υπουργείου δὲν ἔχει εἰ μὴ ὡς ἀπονομή εἰς αὐτὸν διὰ νὰ ζητήσῃ τὴν συμπαράστασίν του ἢ νὰ ἀντιλήσῃ τοὺς καταλλήλους τεχνικούς ἐκ τῶν μελών του.

Δυστυχῶς η ἐκπροσώπησης τῆς χώρας μέχρι σήμερον ἔγενετο πολλάκις ἀπό πρόσωπο, τὰ ὅποια ὥσταν ἡ σύνα πρός τὸ τεχνικὸν ἐπάγγελμα, η κατὰ νόμον ἀκοστάληρα.

'Εστέ δέδοσις, κύριε Διευθυντά, ὅτι ὑπάρχουν 'Ελλήνες τεχνικοί, οἱ ὅποιοι ἐπαξίωσαν θὰ ἡδύνωνται νὰ ἐκπροσωπήσουν τὴν χώραν καὶ συγχρόνως νὰ δημιουργήσουν ἐνα πυρήνα ἐξειδικευμένων προσώπων, τὰ ὅποια νὰ ὑποθολήσουν καὶ τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων εἰς τὸ ἔργον της καὶ νὰ πρωθήσουν τὴν τεχνικὴν ἐπιστήμην τοῦ πλοίου ἐν 'Ελλάδι.

'Ἐν Πειραιεῖ τῇ 4 Οκτωβρίου 1967

Μετὰ τιμῆς

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Α. ΦΙΛΙΠΠΟΥ

Διπλ. Ναυπηγός & Μηχανολόγος

ΔΥΟ ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΔΥΟ ΣΤΑΘΜΑ

Κύριες Διευθυντά,

Εἰς τὸ φύλλον σας τῆς 15ης Σεπτεμβρίου δημοσιεύετε τὰς ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας δοθεῖσας ἀπαντήσεις ἐπὶ ἐρωτήματων διατυπωθέντων ἀναφορικῶν μὲ τὸ 11% ἐπίδημος τῶν Κυριακῶν. 'Η μίσα τῶν ἀπαντήσεων τούτων δρίζει ὅτι τὸ ἐπίδημος Κυριακῶν καὶ διὰ τούτου ἐπὶ δεξαμενοπλοίων ἐργαζομένους ὑπόλογοίζεται ἐπὶ τοῦ μισθολογίου τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ήτοι τοῦ μισθού τῶν φορτηγών πλοίων.

Κατ' ἐπέκτασιν τούτου καὶ διὰ μισθού πού ἀναλογεῖ εἰς τὰς ἡμέρας τῆς ἀδείας (μετά τὴν συμπλήρωσιν ἐτησίας ὑπηρεσίας) ὑπο-

DRESSLER LAGER
ΜΠΥΡΑ ΝΤΡΕΣΛΕΡ

Γνήσια Γερμανική μπύρα
που παραμένει άναλλοιωτή
στὴν ἀποθήκη
για κατανάλωσι πάνω σὲ πλοϊα.

'Αντ/ποσ διὰ τὴν 'Ελλάδα:
K. E. ΚΟΥΤΟΥΠΙΔΗΣ
Εύριπλου 9 - Αθῆναι
Τηλ. 228.801 - 662.755

Σὲ μπουκάλια 330 γρ.
που δὲν ἐπιστρέφονται
διατηρεῖ τὴν καλή της γεύση
καὶ ποιότητα
για 12 μῆνες, ἀκόμα
καὶ σὲ τροπικά κλίματα.

Διαρκής παρακαταθήκη τράνσιτο διὰ τὸν ἐφοδιασμὸν πλοίων

- 1) Θ. Σπηλιωτόπουλος & Σια — Ακτή Μιαούλη 11 - Πειραιεύς - Τηλ. 421.958
- 2) "ΝΑΥΣ", Κ. Αναγνώστου & Σια — » 5 » - » 413.209
- 3) SPEEDOO MARINE LIMITED — Μουτσούπολου 78 — » 452.558) 9

καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους τροφοδότας Πειραιώς

λογίζεται καὶ αὐτός, πάντοτε διὰ τοὺς ὑπηρετοῦντας ἐπὶ δεσμονοπλίῳ, βάσει τοῦ μισθῶν ἡσάντων ὅστις δίκεται ἐν τῷ κεφαλαῖᾳ Λ' τῆς συλλογικῆς συμβάσεως καὶ οὐχὶ τοῦ μισθῶν τῶν δεσμονοπλίων εἰς τὸν ὅποιον περιλαμβάνεται καὶ τὸ ἐκ 10% ἐπίδομα τάκερος.

'Ἀλλὰ γεννάται εὐλογος ἡ ἀπορία ἐφόσον τὸ 10% ἀποτελεῖ, σύμφωνα μὲν τὸ πνεύμα τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, ἐπίδομα καὶ ὅχι μισθῶν, διατί ἐπιτέπει εἰς τὸ NAT τὴν ἐνσωμάτωσιν τοῦ ἐπιδόματος εἰς τὸν μισθῶν καὶ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν κρατήσεων του, βάσει τοῦ ἐνσωματώμενον μισθῶν καὶ ἐπιδόματος ἀντί τοῦ μισθῶν ποὺ δίριζε ἡ συλλογική σύμβασις; Δὲν νομίζετε διτὶ καὶ τὸ ἐξ 11% ἐπίδομα Κυριακῶν ὡς καὶ ὁ μισθῶν ποὺ ἀναλογεῖ εἰς τὰς ἡμέρας ἀδείας τῶν ἐπὶ δεσμονοπλίων ὑπηρετούντων, θὰ ἡτο δικαιον νὰ ὑπολογίζωνται βάσει τῶν μισθῶν ἐπὶ τῶν ὅποιων καὶ τὸ NAT ὑπολογίζει τὰς κρατήσεις του; Διατί δύο μέτρα καὶ δύο σταθμά;

Εὐχαριστών θεωρῶς διὰ τὴν φιλοξενίαν.

Μετά τιμῆς

Δ. ΣΤΑΜΟΣ

ΠΛ/ΡΧΟΣ ΜΤ «ΚΑΛΛΙΔΟΝΙΑ»
Ούραγκα 1 'Οκτωβρίου 1967

Σημ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Ορθή
ἡ παραπήρησις. Πράγματι, δύο είναι τὰ μέτρα καὶ δύο τὰ σταθμά. Χρήζει διευκρινίσεως τὸ τιθέμενον ἐρώτημα τοῦ ἐπιστολογράφου μας.

ΑΠΟΡΙΑ

'Ἄξιότιμε κ. Διευθυντά,

Ἡ ὑπὸ τύπου ἐπιστολῆς πρὸς ὑμᾶς διατρήθη ἐκ Ρόπτερού, καταχωρίθησα εἰς προηγούμενον τεύχος τῆς ὑμέτερας 'Επιθεωρήσεως, ὀμοιογυμένων εἶναι λίαν ἐπιτυχῆς καὶ μεστὴ καλού περιεχομένου. 'Ο ἀναγνώστης ὁμοίως, ἐκ τῆς ὑπογραφῆς τοῦ ἐπιστολογράφου «Λιμενικό», δίγεται αὐθορμήτως εἰς τὸ ἔρωτημα: «Ἐπρεπεν, ἄραγε, ὃ ἐπὶ 35ετίαν θητεύεταις «Λιμενικός» νὰ διατυπώσῃ τὰ ὥραια αὐτὰ συμπεράσματα καὶ νὰ καταλήξῃ εἰς τὰς πολυτίμους αὐτὰς ὑποδείξεις, τώρα, διότι ἀπόμαχος, μᾶς γράφει ἀπὸ τὸ Ρόπτερον; Δὲν τοῦ ἐδόθη, δηλαδή, καμίας εὐκαιρίας μεσά τῶν τριάσκοντα πέντε χρόνων τῆς θητεύσεως του νὰ προβῇ εἰς ἐκδηλώσεις παραλλήλους;

Δηλώνετε, βεβαίως, ὑμεῖς, διτὶ ὃ ἐπιστολογράφος σας, μέσω τῆς μακρᾶς ὑπηρεσιακῆς του σταθιδρομίας, κατά γενικῆς ἀναγνώρισιν, πιστῶς καὶ εύδοκίμως ἔξετε τὸ πρός τὸ πλοίον καθῆκον του. Γιωργίζετε ὑμεῖς τὸν ἀνθρωπὸν καὶ συνεπῶς ἔχετε τὸ δικαίωμα νὰ ὑποστηρίζετε τοῦτο. 'Ἐπιπρέψατε, ὅμως, ἐπιφυλάξεις τινας καὶ εἰς ὑμᾶς τοὺς ἄλλους, τοὺς ἐπὶ 35ετίαν ἐπίσης θητεύσαντας ἐντὸς τῶν πλοίων.

Πολλοὶ διηδησαν καὶ πολλοὶ γραπτῶς ἐσχολίασαν τὴν εἰς τὸ παρελθόν, ἀπότερον καὶ μέχρι τῆς 21ης 'Απριλίου κρατικήν πολιτικήν ἔναντι τῆς Ναυτιλίας καὶ τὴν ἐγκατέλειψην τῶν ναυτικῶν εἰς τὴν τύχην των. Τὰ φαινόμενα αὐτά, κατά γενικῆς ἀναγνώρισιν, θὰ είχον ἐλαφροτέρας ἐπιπτώσεις, ἀν τὰ δργανα τῆς διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας, οἱ λιμενικοὶ δηλαδή, είχον τὴν δυνατότητα νὰ πράξουν τὸ καθῆκον των, ἐνοποιούμενοι εἰς τὸν κομματάρχην - 'Υπουργὸν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας, ὑπὲρ τοῦ πλοίουν καὶ τῶν ναυτικῶν. Οὐδεὶς διως ποτὲ ἡγαντώθη πρὸ τῶν συνθεστάτων ἡθελημάτων ἢ ὅχι ὑπουργικῶν ὀλισθημάτων, καὶ οὐδεὶς ἔφθασεν εἰς παραπήρησιν, ὑπεραμυνόμενος τῆς ἀληθείας ἢ τοῦ δικαίου. 'Αντιθέτως, κοινὸν τὸ φαινόμενον τοῦ ὑπερθεματισμοῦ τῶν πολιτικάντων δρέξεων τῶν 'Υπουργῶν.

'Ἐπαναλαμβάνω, τὰ θέματα τῆς ἐπιστολῆς ἐπιτυχῶς προσβάλλονται. Ποιος διως διατίθεται εἰς ἔργον; Οἱ ἐφοπλισταί; Οἱ πλοίαρχοι; Οἱ ναυτικοί; Τὸ κοινωνικὸν σύνθολον ἢ ἀπλῶς οἱ ἀναγνώσται τῶν «Ναυ-

τικῶν Χρονικῶν»; 'Εχω τὴν ἐντύπωσιν διτὶ φυσικὸς ἀποδέκτης είναι ἀκριβῶς τὰ περὶ τὴν Ναυτιλίαν κρατικὰ δργανα. Αὐτὰ είναι τεταγμένα διὰ τὴν παρακολούθησιν τῶν καλῶς ἢ κακῶς κειμένων περὶ τὸ πλοίον καὶ αὐτὰ τὰ δργανα ἔχουν τὸν τρόπον ἀλλὰ καὶ τὴν ὑποχρέωσιν ἐπεμβάσεως καὶ νοικοκυρεύματος.

Εἰδοποιῶ διως ἐπὶ τοῦ προκειμένου τὸν ἐπιστολογράφον σας, διτὶ καθυστερήμενος ἔρχεται νὰ διαπιστώσῃ καταστάσεις γνωστάς εἰς ὅλευς τὴν 'Ιερουσαλήμ παροικούντας. Καὶ δὲν νομίζεμεν διτὶ αἱ ἀποκαλύψεις ἀπὸ τῆς θέσεως τῆς ἀπομαχίας θά συμβάλλουν εἰς τὴν διόρθωσιν τῶν υφισταμένων ἀνωμαλιῶν.

Μετά πλείστης τιμῆς
'Απόμαχος ναυτικός

Πειραιεὺς 27.9.67

ΟΙ ΚΑΚΟΙ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΙ

'Υπὸ τοῦ 'Ελληνος ναυτικοῦ κ. 'Αλ. Μ. Φουντούκη, ὑπηρετοῦντος ἐπὶ τοῦ ἐλληνικοῦ δεσμονοπλίου τοῦ 'ΥΔΡΟΥΣΑΞ ἐλάβομεν ἐπιστολήν, εἰς τὴν ὅποιαν διεκτραγωδεῖ σύτος τὰ μαρτύρια τὰ ὅποια ὑφίστασται καθημερινῶν ἐκ τῆς ἀνοικείου συμπεριφράξ μερικῶν ἐκ τῶν συναδέλφων του. 'Ο ἐπιστολογράφος, οἰκογενειάρχης καὶ πατήρ ἐνὸς τέκνου, τονίζει διτὶ οἱ συναδέλφοι του στερούνται ἐπαγγελματικῆς συνειδήσεως, κατέστησαν δὲ τὴν ζωὴν τῶν εύστειδήτων ναυτικῶν ἀφόρητον τὸ το πλοίον.

Δυστυχῶς συμβαίνει, λόγω τῆς παραπομένης ἐλλειψεως πληρωμάτων καὶ τῆς ἐπιπλεκτικῆς ἀνάγκης ἐπιανθρώσεως τῶν πλοίων, νὰ προσλαμβάνωνται ἀσχετα πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ἀτομα. Τὸ φαινόμενον θὰ ἐκπλεύῃ ἐν καιρῷ.

ΔΕΔΟΥΛΕΥΜΕΝΟΙ ΜΙΣΘΟΙ

Κύριε Διευθυντά,

Είμαι καὶ ἔγὼ εἰς ἐκ τῶν 16 τόσον καταφῶρως ἀδικημένων ὑπαλλήλων τῶν ἐν πτωχεύσει 'Εταριών «ΕΥΡΥΔΙΚΗ» καὶ «ΑΤΛΑΝΤΙΣ».

'Επὶ 15ετίαν ἐμόχθησα καὶ κυριολεκτικά ἐκλονίσθη ἢ ὑγεία μου εἰς τὴν ἐργασίαν τοῦ κατεψυγμένου φαριού — ωχθημερὸν ἐργαζόμενος ὅπως καὶ δλοὶ δσοι είχομεν αὐτὴν τὴν τύχην νὰ στηρίξωμεν τὸ μέλλον μας στὴν πρωτοπειακὴν προσπάθειαν τῆς «ΕΥΡΥΔΙΚΗΣ». Καὶ μετὰ τόσα χρόνια στάληρης ἐργασίας, μὲ δέος ἀντικρύζομεν δχι πλέον τὸ μέλλον, ἀλλὰ δυστυχῶς τὴν ἀπάλειν τοῦ

δεδουλευμένου μόχθου μας, ἀφοῦ είναι γνωστὸν διτὶ δχι μόνον δρεθήκαμε ξαφνικά στὸ δρόμο ἀλλὰ δὲν πληρωθήκαμε τοὺς καθυστερημένους μισθούς μας, αὐτὸν τὸν τίμιον ίδρωτα μας ποὺ δγήκε μαζὶ μὲ κομμάτια ἀπὸ τὴν ζωὴν μας μέσα στὶς νύκτες καὶ στὰ φυγεῖσα. 'Έχω λαμβάνει 60.000 δρ., περίπου εἰς μισθούς, γιὰ τὸν ὅποιον ἐμόχθησα.

'Οπως πληροφορούμαι δ. κ. 'Υπουργὸς 'Εργασίας ἔξτασε μὲ συμπάθεια σχετικὴν αἴτησιν μας, τὴν ὅποιαν καὶ παρέπεμψε εἰς τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας λόγω ἀρμοδιότητος. Τώρα αὐτὴ μετεφέρθη εἰς τὸ 'Υπουργείον Δικαιοσύνης διὰ νὰ ἐρευνηθῇ ἡ δινατότης τροποποίησεως τοῦ ἀρθρου 10 παρ. 3 Ν. Δ. 4366/64 δπως ἔχομεν ζητήσει.

Δὲν νομίζετε διτὶ τὸ αἴτημά μας είναι τιμῶν καὶ δικαιον γιὰ νὰ ίκανοποιηθῇ;

Κύριε Δ)ντά, συνηγορήσατε καὶ ύμεις τῶρα ποὺ δλα τὰ δικαια αίτηματα αἴτηματα έξετάζονται πράγματι καὶ ίκανοποιούνται.

Μετὰ πάστης τιμῆς

Γ. ΚΑΡΒΟΥΝΟΠΟΥΛΟΣ

Δεριγνύ 74 — ΑΘΗΝΑΙ

ΚΟΜΜΟΝΙΣΤΙΚΑ ΚΟΛΠΑ

Κύριε Διευθυντά,

'Απουσιάζω, ὅτυχώς, ἔχ. 'Ελλάδος περὶ τὰ δύο καὶ ήμισυ ἔτη. Πρὸ τῆς 21ης 'Απριλίου ἀπὸ τὰ δελτία καὶ τοὺς ραδιοσταθμοὺς ἐτηρούμεθα ἐνήμεροι τῆς πολιτικῆς καταστάσεως, συνάγοντες, ώς γνήσιοι "Ελλήνες, τὰ συμπεράσματα μας, σάναλόγως τῶν πολιτικῶν πεποιθήσεων ἐκάστου.'

Μετὰ τὴν ἐθνιστήριον ἐπανάστασιν τοῦ Στρατοῦ, ἐπνευσε νέος ἀνεμος αισιοδοξίας, ώς δὲ πληροφορούμεθα καὶ τὸ εύχόμεθα, ἡ χώρα μας προχωρεῖ εἰς τὸ δημιουργικὸν πεπραμένον τῆς. Κομματικὸς ὀλληλοσταραγμὸς δὲν ὑπάρχει πλέον, δλλὰ μόνον ἐνιαίος 'Ελληνισμός.

Πορά ταῦτα ὠρισμένα προληπτικά μέτρα

τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως, ἀπαραίτητα δλλωταίστησε εἰς ἐνύδημενον κράτος, ἡμιμενύθησαν κακῶν ὑπό τινων μελῶν τῶν πληρωμάτων μας. Δὲν ἐπιθυμοῦ νὰ γενικεύσω τὴν διαπίστωσιν αὐτήν, ἀλλ' εἰς τὸ πλοίον μου ἐπικρατεῖ μία ἀνεξήγητος μανίας καταγγελίας.

'Η 'Εθνική Κυβερνήσεις, ώς γνωστόν, ἀξιοί, καὶ δικῶν σεβασμὸν πρὸς τὴν Α.Μ. τὸν Βασιλέα καὶ τὰς Ἀράχας. 'Ορισμένα διως ἀναρχικά στοιχεία χρησιμοποιούν ἀρνητικῶς τὰς ἐπιταγὰς τῆς Κυβερνήσεως μας καὶ ἀ-

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

**GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.
For your Agency in Northern Germany, for an expert
attention to all your problems and everything concerning,
shipping, consult the "Greek Shipping Company".**

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

Branch offices at :

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

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

πειλατών διτί θά καταγγείλουν διτί ό πλοιοφόρος, ή ό μηχανικός, ή ό οισθδήποτε άλλος άξιωματικός έξιδρος την Βασιλέα ή την Κυβέρνησην, έν γνώσει των διτί ούδεποτε τοιστόν τι έλαβε χώραν. Εις τὴν πρᾶξιν των άπειλούν διτί θά προδούν διά λόγους άντεκδικήσεως, ἐπειδή παρετηρήθησαν διά πλημμελή έκτελεσιν τῆς ὑπερεσίας των.

Πολὺ φοβούμασι διτί έλαν τὸ σεβαστὸν «Υπουργείον» Εμπορίας Ναυτιλίας δὲν λάβη τὰ κατάλληλα μέτρα, θά παραδύσῃ ή πειθαρχία εἰς τὰ πλοια. Η Ο.Ε.Ν.Ο. θά ἀναβίωσῃ διτί τῶν ἀρνητικῶν ἀποτελεσμάτων ἐκ τῶν άπειλουμένων καταγγελιῶν, ἄλλοι δὲ πλὴν τῶν θιμικῶν σκεπτομένων «Ελλήνων θά ἐπιχαίρουν.

Ἔχω συγκεκριμένα παραδείγματα εἰς τὸ πλοῖον μου. Ναύτης ἀρνητεῖς έργασίαν καὶ καταγγελίσεις εἰς τὸ Πραξείον, τὸ ὅποιον τὸν ἀπέλινο, ἡ πειλήση ή νὰ ἀποσύρω τὴν καταγγελίαν ή θά ὑποδάλη μήνυσιν διτί έξιδρισα δῆθεν τὴν Α.Μ. τὸν Βασιλέα. «Ἄλλοι παρατηρήθεντες διά παρακίνησιν τοῦ πληρώματος εἰς ἀπειθαρχίαν, προέδησαν εἰς τὰς ιδίας ἀπειλάς. Πῶς πρέπει λοιπὸν νὰ ἐνεργούμενοι εἰς παρομοίας καταπιτύσους ἐνεργείας;

Εἶναι πρὸς τιμὴν τῶν «Ελλήνων πλοιοφόρων διτί τὸ σύνολον σχεδὸν τούτων διαπίνεται ἀπὸ ἀγνά πατριωτικά αἰσθήματα καὶ ἐπεξίως ὀντιπροσωπεύουν τὴν σημαίαν μας εἰς τὴν ξένην.

Εὐχαριστώ διά τὴν φιλοξενίαν
ΒΑΣ. ΚΟΡΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ

Πλοιοφόρος Μ/Τ «Μυρσίνη»
Λάζ Πάλμας 25 Σεπτεμβρίου 1967

Σημείωσις «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Ό ἐπιστολογράφος μας καὶ δος ἐκ τῶν συναδέλφων του ἀπειλούντας ὑπὸ τοιούτων καθαρούματων ἄς μὴ ἀνησυχοῦν. «Η ἀσύστατος καταγγελία ἀποτελεῖ ἀμφίστομον μάχαιρων, η δοσία εὐχερῶς δύναται νὰ πλήξῃ τὸν συκοφάντην. Όπωσδηπότε οὖμας ἀρνητικαὶ θά είναι αἱ ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς διοικήσεως τῶν πλοίων μας ἐὰν ὁ διεθνῆς κομμουνισμός ἔδωσεν ἐντολὴν εἰς τοὺς δύλιγους διποδούς του μεταξὺ τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου, ὅπως ὑποσκάπτουν μὲ τοιστάν ὑπουλακά μέσσα τὴν πειθαρχίαν ἐπὶ τῶν πλοίων μας. Μία προδηπτικὴ ἐγκύλιος τοῦ «Υπουργείου» — ἐφ' δοσούν ὑπάρχουν πληροφορίαι καὶ δι' ἄλλα παρόμοια περιστατικά — δὲν θὰ ήτο ἄσκοπος.



ΠΡΟΤΙΜΑΤΕ
ΤΑ
HEMPELS

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΔΙΑ ΝΑ ΤΑ ΔΕΧΘΩΜΕΝ

Πρὸ τῶν πυλῶν τοῦ λιμένος Πειραιῶς εὐρίσκονται ἥδη τὰ νέου τύπου πλοῖα «LASH», τὰ ὅποια ὡς γνωστὸν ἔγκαινιάζουν μίαν ἐπαναστατικὸν μέθοδον φορτοεκφόρτωσεως, διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως φορτηγίδων, ἀντὶ τῶν κοντείνερς. Γράφομεν σχετικῶς καὶ εἰς ἄλλην σελίδα.

Τόσον ὁ Ο.Λ.Π. δοσον καὶ οἱ ἐνταῦθα ἐκπρόσωποι τοῦ «Προυντέντσιαλ Λάιν» συνεργάζονται ἐπὶ τοῦ θεραπεύτη τῆς ὑποδοχῆς τῶν πρωτοτύπων αὐτῶν σκαφῶν, τὰ ὅποια ἀπαιτοῦνται εἰδικὴ διαδικασίαν, κυρίως εἰς τὴν πλογήσιν καὶ τὴν φορτοεκφόρτωσιν, δοθέντος ὅτι τὰ φορτία, ἐκ τοῦ προλιμένος, ὅπου θὰ ἀγκυροβολοῦν τὰ ἐμφόρτα σκάφη, θὰ μεταφέρωνται διὰ τὸν ἐπὶ αὐτῶν ἐργαστῶν εἰς τὰ κρηπιδώματα.

Συγκεκριμένως, η «Προυντέντσιαλ Λάιν», μὲ ἔγγραφόν της πρὸς τὸν Ο.Λ.Π., ζητεῖ νὰ πληροφορηθῇ:

• Πόσος χρόνος ἀπαιτεῖται, διὰ τὴν πραγματεύεται τῆς ἀφίξεως τοῦ πλοίου, προκειμένου νὰ ἀποφεύγωνται αἱ καθυστερήσεις;

• Ποίον θὰ είναι τὸ σημείον συναντήσεως τοῦ πλογοῦ, κατὰ τὴν ἀφίξιν;

• Ποίον θὰ είναι τὸ σημείον ἀγκυροβολίσεως τῶν σκαφῶν, ἐντὸς τῶν δρίων τῆς λιμενικῆς περιοχῆς;

• Εἰς ποίον σημείον θὰ ρυμουλκούνται αἱ φορτηγίδες διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν καὶ τὴν φόρωσιν;

• Ποία η ἀπόστασις μεταξὺ ἀγκυροβολίσεως καὶ προσδέσεως τῶν φορτηγίδων;

• Εἰς πόσον, περίπου, χρόνον θὰ διανέται η ἀπόστασις μεταξὺ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ σημείου προσδέσεως τῶν φορτηγίδων;

• Ποία ρυμουλκά διατίθενται διὰ τοὺς χειρισμούς τῶν πλοίων «LASH» καὶ τῶν φορτηγίδων;

• Εἶναι δυνατὸν νὰ συναφθοῦν ιδιαίτεραι συμφωνίαι διὰ τὰς ρυμουλκήσεις τῶν πλοίων μας καὶ τῶν φορτηγίδων;

• Ποίον τὸ τιμοδόγυνον λιμένος, αἱ κανονικαὶ δρᾶς ἐργασίας καὶ αἱ ὑπερωρίαι;

· Απὸ τὴν συνέχειαν τῆς σειρᾶς τῶν ἐρωτημάτων διαπιστούνται ἀλυσος μικρῶν καὶ μεγάλων δυσχερειῶν, αἱ ὅποιαις ἀποτελοῦν αὐτὴν τὴν στιγμὴν, ἀντικείμενον ἐρεύνης, ἐκ μέρους τοῦ Ο.Λ.Π. Εἰδικότερον, ὁ «Οργανισμός», εἶναι ὑποχρεωμένος νὰ προσδιορίσῃ:

• Υπὸ ποίου θὰ παραλομβάνεται ἐμφόρτος φορτηγίς ἐκ τοῦ πλοίου; Υπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. η ύπὸ τοῦ εἰσαγωγέως;

• Ή παράδοσις τῶν φορτηγίδων εἰς τὰ πλοῖα «LASH» θὰ είναι δυνατὸν νὰ γίνεται καὶ τὴν νύκτα;

Παραλλήλως πρὸς τὴν ἐπίλυσιν τῶν προβλημάτων πλογήσεως καὶ φορτοεκφόρτωσεως, ἀνακύπτουν καὶ θέματα ύγειονομικῶν

καὶ τελωνειακῶν διατυπώσεων, τόσον διὰ τὰ πλοῖα, ὅσον καὶ διὰ τὰς φορτηγίδας καὶ τὰ φορτία των. Τὰ θέματα αὐτὰ ἀφορούν εἰς τοὺς χειρισμούς προσδέσεως, τὴν ἀποστολήσεων, ἐκφόρτωσιν καὶ παράδοσιν τοῦ φορτίου, τὰς περιόδους κανονικῆς ἐργασίας καὶ ὑπερωριῶν, τὰ ἄνοιγμα καὶ κλείσιμον τῶν κυτῶν, τὸν ἀπαιτούμενον ἀριθμὸν ἐργαστῶν ἐκάστης φορτηγίδας, τοὺς σημειώτας κατὰ φορτηγίδα κ.λ.π.

Πέραν τούτων ύφιστανται καὶ δροὶ οἱ ὅποιοι πρέπει νὰ ἀνταποκρίνωνται πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ Λιμένος, ὡς ὁ ἀπότομενος χρόνος, μετὰ τὴν ἀφίξιν τοῦ πλοίου, διὰ τὰς ύγειονομικάς, τελωνειακάς καὶ λιμενικάς διατυπώσεις. Επίσης, η προσασίσ τῶν φορτηγίδων ἀπὸ κλοπάς, η υπαρξίη πεπειραμένων χειριστῶν φορτηγίδων, διὰ τὴν πρόσδεσιν καὶ ἔξασφαλίσεως τῶν φορτηγίδων, ἐν περιπτώσει κακοκατιρίας, η δινατότης τῆς ἔξασφαλίσεως τῶν μεταφορῶν τοῦ πληρώματος ἀνά πάσαν ὥραν, ἡμέραν καὶ νύκτα, ἀποτελοῦν νέαν σειρὰν ἐρωτημάτων, ἐν ὅψει ἀφίξεως τῶν «LASH».

«Οσον ἀφορᾷ εἰς τὰς διατάξεις τῶν πλοίων: Τὸ μῆκος των είναι 772 πόδες, τὸ πλάτος 100 καὶ τὸ ἀνώτατον βύθισμά των 28 πόδες. Έξυπηρετούνται δὲ λυσιτελέστερον μὲ ρυμουλκά χαμηλῆς ιπποδυνάμεως.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΦΥΤΡΑΣ

ΑΙ ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΞΕΝΩΝ

Τὰ ἀρίστας τῶν ἐντυπώσεων διὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ λιμένος Πειραιῶς ἀπεκόμισαν δύο σημαίνουσαι προσωπικότητες τῆς νορβηγικῆς ναυτιλίας γραμμῶν, κατόπιν τριημέρου συνεργασίας των μὲ ἐντοπίους ναυτιλιακοὺς παράγοντας καὶ ὑπεύθυνα δργανα τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ μετὰ ἐπιτόπιον ἔξετασιν τῶν λιμενικῶν χώρων καὶ λειτουργιῶν, ὡς καὶ τῆς ὀμέσου ἐπαφῆς τὴν ὁποίαν είχον μὲ τὸ λιμενεργατικὸν προσωπικόν.

Πρόκειται περὶ τῶν κ.κ. «Ερικ Αϊρούγκ καὶ Γιόχαν Οούρε, διευθυντοῦ φορτοεκφόρτωσεων τῆς «Φρέντ Ολσεν» τοῦ πρώτου καὶ διευθυντοῦ τημήτος ἐξαγωγῶν τοῦ δευτέρου. Αφίχθουσαν εἰς τὸν Πειραιά τὴν 9ην, ἀφού προηγμένων ἔξετελεσαν μίαν ἀποστολήν, ιδιαίτερα σηματίσας διὰ τὸν πρώτον λιμένα τῆς χώρας:

· Εξετίμησαν τὴν δυνατότητα καθιερώσεως τακτικῆς γραμμῆς, διὰ Πειραιᾶ, τῶν πλοίων, τῶν ὅποιων ἡ φορτοεκφόρτωσις διενεργεῖται μὲ τὸ σύστημα «τράκ όν τράκ» (ἀπὸ δόχημας εἰς σχῆμα).

Καὶ πρέπει ἐδῶ νὰ υπογραμμισθῇ ὅτι: Κατὰ τὰς ἀνταλλαγείσας ἀπόφεις καὶ ἐκτιμήσεις τῶν λιμενικῶν συνθηκῶν τοῦ Πειραιῶς, έν γνώσησαν τὴν 9ην, ἀφού προηγμένων ἔξετελεσαν μίαν ἀποστολήν, ιδιαίτερα σηματίσας διὰ τὸν πρώτον λιμένα τῆς χώρας:

· Εξετίμησαν τὴν δυνατότητα καθιερώσεως τακτικῆς γραμμῆς, διὰ Πειραιᾶ, τῶν πλοίων, τῶν ὅποιων ἡ φορτοεκφόρτωσις διενεργεῖται μὲ τὸ σύστημα «τράκ όν τράκ» (ἀπὸ δόχημας εἰς σχῆμα).

Καὶ πρέπει ἐδῶ νὰ υπογραμμισθῇ ὅτι: Κατὰ τὰς ἀνταλλαγείσας ἀπόφεις καὶ ἐκτιμήσεις τῶν λιμενικῶν συνθηκῶν τοῦ Πειραιῶς, έν γνώσησαν τὴν 9ην, ἀφού προηγμένων ἔξετελεσαν μίαν ἀποστολήν, ιδιαίτερα σηματίσας διὰ τὸν πρώτον λιμένα τῆς χώρας, ἐπεκράτησεν ἡ ἀπόφεις, ὅτι τὸ σύστημα «τράκ όν τράκ» εἶναι

CEUTA

"HALF A CENTURY EXPERIENCE AT YOUR SERVICE"

AMARANTINIS (CEUTA) LTD.

GENERAL SHIPCHANDLERS

Also at ALGIERS - Oran & Dakar
Telegrams : AMARADINI - CEUTA
Mail : P.o.b. No 96

Telephones : Office hours : 2927
After : 1268 & 3076

πον τής διοικήσεώς του και τής διενεργείας τῶν έργασιών του ἀπό τοὺς κανόνας τῶν μεγάλων Ιδιωτικῶν ἐπιχειρηματικῶν μονάδων.

6.— Πρέπει νὰ έξασφαλισθῇ διαφορής ἔργασίᾳ ἐν τῷ λιμένι καθ' δὲν τὸ 24ωρον, διὰ τοῦτο κρίνεται ἀναγκαῖον.

7.— Πρέπει ἐπίσης νὰ καλυφθοῦν τὸ ταχύτερον αἱ ἀνάγκαι τοῦ λιμένος αἱ ἀφορᾶσι τὸν μηχανικὸν αὐτοῦ ἔξοπλισμόν, (γερανοί, κλάρκ, ρυμουλκούμενα ὄχηματα, πλωτά μέσα κινήτη).

8.— 'Η ἀνάθεσις εἰς εἰδικὸν οἰκον τοῦ ἑστατικοῦ ἢ τοῦ ἑστατικοῦ, τῆς μελέτης καὶ τῆς καταστρώσεως προγράμματος βάσει τοῦ ὅποιον προσωρινοῦ ποδὸς τὴν Ἑλληνικὴν πραγματικότητα θὰ ἐπιδωχθῇ ἡ ἀνασυγκρότησις τοῦ λιμένος πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἀμέσων αὐτοῦ ἀναγκῶν ἀλλὰ καὶ τῶν ἀπωτέρων, κρίνεται ἀπολύτως ἀναγκαῖον. 'Ἐπὶ τοῦ προσκειμένου, ὡς πληροφορούμεθα, ἡ Θεσσαλονίκη προηγήθη τοῦ Πειραιῶν.

9.— Δύναται ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶν νὰ ἀποβῇ δὲ πρῶτος λιμὴν τῆς Μεσογείου μὲ ἐπέκτασιν τῆς δραστηριότητός του εἰς διεθνῆ κλίμακα, ἀποβαίνων οὕτω διχι μόνον συντε-

λεστής δελτιώσεως τῆς οἰκονομίας τῆς Χώρας, ἀλλὰ καὶ ἀνόδου τοῦ Ἐθνικοῦ γοήτρου αὐτῆς.

Πρὸς τοῦτο δέον διπλας ἀξιοποιηθοῦν οι παραλιμένιοι χερσαῖοι χῶροι ἀπό τοῦ Βασιλικοῦ περιπτέρου (παλατάκι) μέχρι τοῦ Περάματος, διὰ τῆς κατασκευῆς ἀποθηκῶν, κρηπιδωμάτων καὶ προβλητῶν μετατιθεμένης τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως Περάματος εἰς Κυνόσουραν Σαλαμίνος.

Παραλλήλως πρέπει νὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ λειτουργία πραγματικῆς Ἐλευθέρας Ζώνης, ἡ ἀνάπτυξις τῆς ὅποιας θὰ προσδῶσῃ εἰς τὸν λιμένα καὶ εἰς τὴν πόλιν οἰκονομικὴν καὶ ἡθικὴν αἰγλὴν ἀπροσμέτρητον.

Είτα δὲ κ. Θ. Σαρλής προέδη εἰς ἀνάλυσιν τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τοῦ Ο.Λ.Π. τὴν ὅποιαν παρ' ὅλας τὰς παρατηρηθείσας εἰς τὸ παρελθόν καὶ ιδίᾳ κατὰ τὴν τελευταίαν τριετίαν ἀλογίστους σπαστάλας τοῦ λιμενικοῦ χρήματος εὑρίσκει ἐνθαρρυντικὴν διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ μέλλοντος τοῦ λιμένος. Σήμερον συμφώνως πρὸς τὰ δεδουλεύοντα τοῦ 'Ιστολογισμοῦ τῆς 31-12-66 τὸ σύνολον τῶν στοιχείων τοῦ Ἐνεργητικοῦ τοῦ Ο.Λ.Π. ἀνέρχε-

ται εἰς τὴν τάξιν τοῦ 1.700.000.000 δραχμῶν, προέρχεται δὲ κατὰ ποσοστὸν 94% ἐξ ίδιων οὐτοῦ κεφαλαίων.

Βάσει τῶν ἐκτεθέντων παρὰ τοῦ κ. Θ. Σαρλή στοιχείων τὸ πλεόνασμα τῶν χρήσεων τῆς τελευταίας 12ετίας μέχρι καὶ τοῦ τέλους τοῦ 1966 ἀνήλθεν εἰς τὸ ποσὸν τῶν 1.275.112.000 δραχμῶν.

Τὸ τεράστιον τοῦτο ποσὸν διετέθη ἀφ' ἐνός μὲν πρὸς ἔξφολησιν παλαιὸν ὑποχρεώσεων πρὸς Τραπέζας καὶ τὸ 'Ἐλληνικὸν Δημόσιον προερχομένων ἐν διανείσις ὡς ἀνωτέρω ἔχετεθή, ἀφ' ἔτέρου δὲ διὰ τὴν τεχνικὴν τελειοποίησιν τοῦ λιμένος ὡς καὶ τὸ ἔξποτλισμὸν αὐτοῦ διὰ τῶν ἀναγκαῖων μηχανικῶν μέσων.

Οὕτω κονδύλια τῆς τάξεως τῶν 1.185 ἐκατομμυρίων διετέθησαν κατὰ τὴν περὶ ἥς ὁ λόγος περιόδου εἰς τὴν ἐκτέλεσιν νέων μεγάλων ἔργων ἀνιδμῆς καὶ ὑποδομῆς ἀκόμη δὲ καὶ εἰς τὴν κατασκευὴν ἐνὸς νέου ἐμπορικοῦ λιμένος, τοῦ λιμένος Ἡρακλέους, εἰς τὴν ἀνέγερσιν νέων ἀποθηκῶν, εἰς τὴν κατασκευὴν ναυτικοῦ ἐπιβατικοῦ σταθμοῦ, εἰς τὴν κρηπίδωσιν καὶ δημιουργίαν μικρῶν λιμενίσκων διὰ πλοΐων ψυχαγωγίας, εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν δύο πλωτῶν δεξιαμενῶν, εἰς τὴν ἐπέκτασιν τῶν Silos, εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ μηχανικοῦ ἔξποτλισμοῦ τοῦ λιμένος καὶ εἰς τὴν ἐκτέλεσιν πλείστων ἄλλων μικροτέρας σημασίας ἔργων.

Κατὰ τὴν ίδιαν περίοδον καὶ τὸν ίδιον καθ' ἦν διοίκησιν τὸν κ. κ. 'ΑΒΑΝΑΣΙΑΔΗΝ Κελαϊδή, ἐπετεύχθη ἡ πρόσκτησις χερσαίων παραλιμένων χώρων ἐκτάσεως περίπου 150.000 μ. τετραγ. (εἰς Λεμονάδικα, Ξαθερίου, Καστράκι, Λούκου, Λιμένα τῆς Ἡρακλέους, Βασιλεάδου), ἀνυπολογίστου σημειρινῆς ἀξίας, ἡ πλήρης ἀξιοποίησις τῶν δύο πλωτῶν δεξιαμενῶν θὰ εὐχεράνη λίαν αἰσθητῶς τὰς λειτουργίας τοῦ λιμένος.

Τὸ πλεόνασμα τῶν χρήσεων τῆς προσεχοῦ 10ετίας μὲ σῶφρονα διοίκησιν, διεπιμένην ὑπὸ πνεύματος περιουλλογῆς καὶ οἰκονομιῶν καὶ μὲ ἀξιοποίησιν τῶν νέων περιουσιακῶν στοιχείων τοῦ Ο.Λ.Π. δύναται νὰ αὔξηθη τούλαχιστον κατὰ 50%.

Οὕτω δημιουργοῦνται εὐρέαι οἰκονομικαὶ δάσεις ἐπὶ τῶν δύο πλωτῶν δύναται ν' ἀναπτυχθῇ εύρυτατον πρόγραμμα, μὲ τὴν συνεπικουρίαν τοῦ Κράτους, ἀνασυγχροτήσεως καὶ ἐκαυγχρονισμοῦ τοῦ λιμένος, ὥστε οὗτος νὰ καταστῇ ἀξιος τῆς ἀποστολῆς του καὶ ἀξιοποίησεως τῶν προνομίων τὰ ὅποια τοῦ παρέχει ἡ παλιύτιμος γεωγραφική του θέσις.

'Ἐν συνεχείᾳ δὲ ὁ δημιουργοῦνται πληρής αἰσιοδοξίαν του διὰ τὸ μέλλον τοῦ λιμένος ἐνισχυμένην ἀφ' ἐνὸς μὲν διότι εἰς τὴν γηγενεῖαν τοῦ λιμένος εὐρίσκονται ἄνδρες σῶφρονες καὶ ἀποφασιστικοί, ἀφ' ἔτέρου δὲ ἐκ τῆς ὑπάρξεως Κράτους ίσχυρού καὶ ἀπηλαγμένου κομματικῶν ὑπολογισμῶν.

Τελευτῶν δὲ κ. Θ. Σαρλής ἀφοῦ ηγχαρίστησεν τοὺς ἀκροστάτας του ἐδήλωσεν δὲτι αἱ ἐκτεθέσιαις του εἶναι ἀπαγγασμα πρωσαπικῶν ἀντιλήψεων τῶν δύο πλωτῶν δὲν διεκδικεῖ τὸ ἀλάθητον, ἀλλὰ ἀπλῶς θέτει ταύτας ὑπὸ δύο τῶν διαχειριζομένων τὰ τοῦ λιμένος πρὸς τὸν τόπον τοῦ ἐνδιαφέροντός του διά τὴν δελτιώσιν τούτου καὶ διὰ τὴν πρόσδοσιν καὶ εὐημερίαν τῆς πλεωρᾶς τοῦ Πειραιῶν ἥπιτις πολλάς καὶ μεγάλες θυσιαὶ ὑπέστη κατὰ τὴν περίοδον τῶν πολεμικῶν περιπτετείων τοῦ 'Εθνοῦς μας.

Τὸ τέλος τῆς δημιας τοῦ κ. Θ. Σαρλή ἐκάλυψαν θερμά χειροκροτήματα τῶν παραστάντων.

Κατόπιν ἔλαβον διαδοχικῶς τὸν λόγον δ. κ. Λώζος τοῦ 'Εμπορικοῦ καὶ Βιομηχανικοῦ 'Επιμελητηρίου Πειραιῶν, δ. Πρέδρος τοῦ Ο.Λ.Π., Στρατηγὸς κ. Βέλλιος, δ. 'Υπουργὸς τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας Ναύαρχος κ. 'Αθανασίου καὶ δ. 'Υπουργὸς 'Εμπορίου κ. Παπαδημητρακόπουλος, οἵτινες συνεχάρησαν τὸν δημιούργητον διὰ τὴν ἐμπεριστατωμένην καὶ ὀρασίαν δημιλίαν του.

ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Τὸ φυγγάδιο
τοῦτο δὰ
μαδοροῦσε νὰ σᾶς
βοηδόση.



"Αν υπάρχη πιθανότης νὰ πιάσετε σὲ λιμόνι τῆς Μεγάλης Βρετανίας γράψτε νὰ σάς στείλουμε τὸ εἰδικό φυλλάδιο μας Σάς ζηγεῖ πώς η MIDLAND BANK

Θὰ σᾶς βοηθήσῃ νὰ κάνετε οικονομίες
ἐκ τοῦ ἀσφαλοῦ.

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

Συμπληρώστε αὐτὴν τὴν φόρμα τοχυτορυπήστε τὴν σήμερα!

Σάς παρακαλοῦμε νὰ μού στείλετε τὸ φυλλάδιο σχετικά μὲ τὶς τραπεζικὲς θέματα που θέλετε να γνωρίσετε.

ΟΝΟΜΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΣΑΤΕ ΤΟ ΣΤΗΝ:



Midland Bank

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

* Όλη η άλλη λογοτεχνία με τὴν Τράπεζα μπορεῖ νὰ γίνεται στὰ Ελληνικά.

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

Δέν μου έτυχε ποτέ νά παρακολουθήσω χρυ-
τικό άθλητισμό. Φυσικά, σ' όλη μου τή ζωή
έβλεπα στις διάφορες ακρογιαλίες του τόπου
πας άνθρωπους νά κολυμπών. Τούς χαρδούμους
σάν τούς έβλεπα νά ξενώνυμοις από τη στρ-
γγιά και έγνωστοις νά παραδίδουνται στο παι-
γνίδι του νερού. Συγχώνος έβλεπα νά ροχο-
λούνται, τικά άνοιξτά είτε ρυμουλκούμενοι στο
Θαλασσινό. Σκιά είτε άγνωμένοι δραδικά μέ-
τα λεγόμενο «Πέλο». Αλλά και τα παρά-
δει, φουνταρισμένοι πότε - πότε στις διάφορες
ράβες, παρακολουθούσαν δικούς μας νωκιούς
νά ακλατάρουν στά βαθειά νερά από πλώρες και
πρόμνιες, άκορια και από γέφυρες ή από τους
σταυρούς των καταρτιδών. Δέν λέω, καταφέρνω
και έγν νά έπιπλω σάν δρεπούν πελαγωμένος.
Τίποτα διώκω, περισσότερο από αντί, άν και
πέρασα δηλη μου τή ζωή στη Θάλασσα. Αύτο
φυσικά, δέν μπορεί νά λέγεται κολύμβημα.

Σκαλέω, λοιπόν, διτά ποτέ μου δὲν έτυχε νά παρακολουθήσω νωριανό χθηνίτοιμο. Μονάχα, στὸν κινηματογράφο και στὰ έπίκαιρα θυμούμενα κάτι τετού, ζητώ καλούμενής και κολυμβήστας ἐπικαρυκών δουτούς ἀπό λικέμιματα μή θερμακιάς ἐπιδείξεις. Ο κινηματογράφος δημοτ., δέσο και δεν παρουσιάζεις φυσικές τις σκηνές του, μηδὲ ἀφίνεις πάντα κάποιες διυποτάσσεις. Επιπρέπει τὴν πιθανότητα κάποιου «τρύκη, κάποιας απάτης, δηλαδή, ποιος γονεύεις τὴν συγκίνησον των φυσικῶν ὄρθιατος.

Μά καὶ περὶ ἀπὸ τέτοιων φυσικῶν δράματων, εἴχα τὴν μεγάλην εὐτυχίαν νὰ παρκοκολουθήσω τὶς πρόσδιλες στὸ 'Ολυμπιακὸν κολυμβητήριο, ὅπου μὲ παρέσυρε φιλαθλός φίλοις. 'Ομοιόνον δὲ θεῖ: ἐπὶ τετάρτῳ ἀπόδιλαυτα θέματα δράκοτάτο. 'Εθαύμασκε ἐπὶ τετράρῳ καὶ καταχειροκρότηγα αὐτῷ τετράρῳ τὸν ὑπέρλαχυπρο ναυτικὸν ἀλληγο-

Αθλητικές έπιδειξεις άλλου είδους δὲν μοι είναι ζηγωστες. Καταλαβαίνω ότι ποδόσφαιρα, καλαθόσφαιρα και άντες φαίνεται. Καταλαβαίνω ότι ο ζήδωνες δρόμου, θυμάλος και άνωμαλος. Καταλαβαίνω ότι θύματα είς μήκος και είς όφος. Άπο πάλι και γρηθοπανάδες. Συνιντητική και ένδικαφέροντα θάλα κατά. Η θέα τους και τα άπροστά τους έξαπτουν την περιέργεια, κάποτε και μέχρι φωνατομοι. Τόν θρυψαζόμενο, σημειώσεις απορρέψεις με τόρο να

Εκεί, ξητιά όχιρα και καλλίγραμμα κοπτόσπουλα, τόσο ζωντανά, τόσο δυνατά, τόσο έξαστημένα με το νερό, έπιδιδόνται στο θαλασσούδινο άλιγμα με δριψή και με τέχνη. Κορμιά δελφινών πού δρεπ· δρεπ· δενερνών στο αγγενήσια ταχυτήτος, ζωγράνες άλλες· πού φθάνεις στο τέρμα είσαι δέδικος δή: Ήδη ούραρές επιρήνων στο κορμί τους. Χαλιεύονδερχα τού· άχρον και θαλασσοπόλικ, πού άπει τά σύννεφα της θάλασσας για τη λειτά τους στο

Στὸ θυμοκαρδία, ζευγαρόνες: καὶ ἡ γῆλεια. "Ε-
πει τὸν αὐθόρμητον κατηγορητήριο προβάλλεται στὴν
ἀνακέφη τοῦ παρατηρητῆρι, διατερά όπου καθὸς ὁ-
ραστάτη, καθὲς καταπληκτικὴ σιγούρα:

— Κ' έτοι δρὲ παλινοτείχο τί ἔκκηνας τόσα
γρύνων; Τί ἀλλο πιόρεος νά παρουσιάζει στὸν
καρδὸν σου ἀπὸ κοιλιές καὶ ἔγγυα; Στάθμης
ήνως θάτταρος τῆς λάσπης η ἔνας ζευρακόδου-
σας τῆς ἀκρογιαλίδας, τρομάρχα σου!.. Και
βαστερά όπλο κώτα, μᾶς παρασταίνεις τὸν βατε-
ράνον και τὸν θεόθεον ναυτικό!.. Ντροπή σου.

Αντή, λοιπόν, η τετράωρη παραμονή μου στὸ κοιλιαγῆτρο, πολὺ μὲ ἔφαντίσις καὶ — κατὰ ποδὲ λέντε — μὲ πληγμώρος μὲ ίδεες τῶν πειρων, θέτε νὰ δικλαδῶ εἶμονα, δτι, δ ναυτικός πού είναι: ἀπροσάρθρος καὶ ἀμύητος τὰ ναυτικὰ ἀδελφάτα, είναι: τουλάχιστον σκάρ-

ἐκτὸς ἀπὸ τῆς συγκίνησος τοῦ κινδύνου, τίποτε
ἄλλο δὲν προσφέρει καὶ τίποτε δὲν καλλιερ-
γετ.

"Ισως είμαι ο μόνος που άφηντηκα το χειροκρότημα στὸν ἀστυφύλακα, όπου μὲ ένα «κανώ» κωπτλάζιντας μόνος του, υπτάφερ νάψησε ἀπό τὸ Φάληρο στὴν Ἰταλία. «Ασχο-λήγηκα, τότε, μὲ τὸ κατέρθιμα του καὶ τὸ δικαιολόγησα πολὺ ἀρνητικά. Τὰ δὲ ἐπιχειρήματά μου δὲν ἀργήσαν νά δρουν τὴν πιστοποιησή τους. «Ενας ἄλλος ναυταθλητής αὐτοῦ τοῦ εἰδῶν, σκυλιπνήγος ἀργότερα στὸ Σαρωνικό, ζητούσε καὶ κάθετο τὴν ἐπιτυχίας τοῦ ἀστυφύλακα, ανάξεινης μὲ τὸ κανό του γιὰ ἀνάλογες δάσνες.

Είναι οι άσεδείς πρός τὴν πραγματικότητα.
Οι ἐπιπόλαιοι στὴν σημασίᾳ τοῦ ναυτικοῦ ὀθλη-
τισμοῦ. Οι ἀμαθέστατοι.

Δέν είναι: δύσκολό σήμερα νά φέρη κανεις τὸν Κόσμον διάλογον γύρω μὲ τὸ κανό καὶ μὲ τὴν δύρχη. Είναι δημος ἐπίσης πιθανὸν καὶ συνηθισμένο νά παραδίδουνται μεναθήρια πλεσμάτικα στὸν κήματος τὸ πείσμα. "Ωστε, σήμερα περὶ Δόγματος πρόκειται, σήμερα περὶ εἰδικῆς τέχνης, σήμερα περὶ ἔξαιρετης ἴκανότητος. Ιπποτηγα τάχης. Φθάνεις — δέν φθάνεις. Πασσέται ἐγκαταστάνεις μὲ τὰ κέρατα τὴν θάλασσαν.

Αρνοῦμαι, λοιπόν, αὐτὸν τοῦ εἴδους τὰ σάλτα, ὅπου κακένα κέρδος δὲν ἀποκομίζουν μὲν τὴν ἐπιτυχίαν, ἐνῷ δὲ ποστυχία συμβαίνει καταστροφή. Σημαίνει θάνατο οὐνόφελο, ἔστω καὶ σὸν παρεργατικὸν ή σὸν προσπάθειαν για κάτι μελλοντικό.

Ο αστυφύλακας πού έψήθε την Ιταλία, κάποιος "Αγγλός πού έψεψε δόλτα τὸν Κόδων μὲ μια φαρδέκαρκα και ὁ ἄλλος δικός μας ναυτιλητὴς πού πλήρωσε μὲ τὴ ζωὴ του τὴν ἔρημην στὸ ἄγνωστο, τίποτα δὲ μάς προστέρουν. Διὸν πρόκειται νὰ δημιάσουμε τὴν Θάλασσα μὲ τὰ κανό, μὲ τὰ κουπά και μὲ τὶς βάρκες. Θὰ τὴν δημιάσουμε, δπως και τὴν δημιάσκει μὲ τὰ μεγαθήρια πλεούμενα, μὲ τὶς τέλειες μηχανῆς και μὲ τὸδις ἐμπειρους ναυτικούς. Οι διαφορετικὲς προσπάθειες δὲν ἔπειρον τὴν ἀλλαγὴ περιττέων και μεταξὺ τῶν κουπάνων

Θά έπρεπε να Κοινωνία να τίνει να θυμάται και αντί να χειροκροτή αύτον τόν αθλητισμό, να τόν απαγορεύσει καλύτερα. Δεν μάς χρειάζεται.
Έκείνο πού χρειάζεται είναι ο πραγματικός ναυτικός αθλητισμός. Ο φράξος και πολλή ώφελμασ. Και αυτός πρέπει να διδάσκεται υποχρεωτικά στη ναυτική μας χώρα τόσο στους μελλοντικούς ναυτικούς, δυο και σ' άλλους τούς αλλούς, όπως θέλουν να συνεχίζεται: η ζωή του θα το διδύνει τέρμα της με όγκεια και δύναμη, χωρίς τα άνευπιθύμητα φορτία από λίπη, κοιλιές και άστρα γενετικής.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

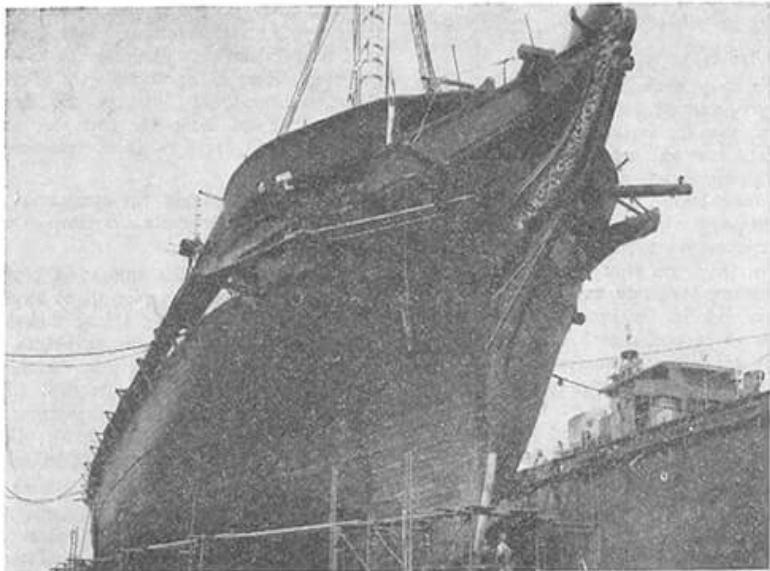
ΑΔΕΛΦΩΝ Γ. ΚΟΡΩΝΑΙΟΥ ο.ε.

ΑΚΤΗ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΤΗΛΕΦ. 462.071

ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΜΕΛΗΜΕΝΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΒΑΣΕΙ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΟΥ

ΠΕΙΡΑΣ ΕΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣ, ΕΠΙΣΚΕΥΑΣ ΚΑΙ

Skills that span centuries



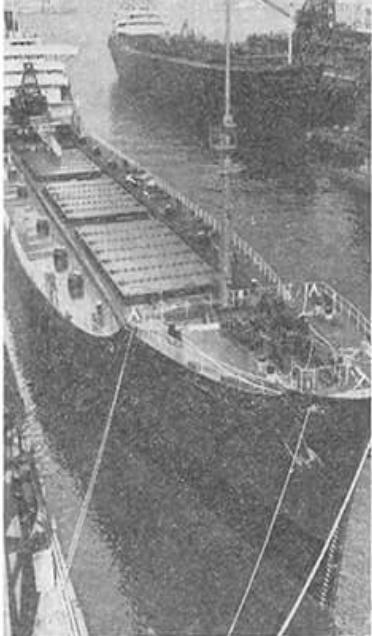
1



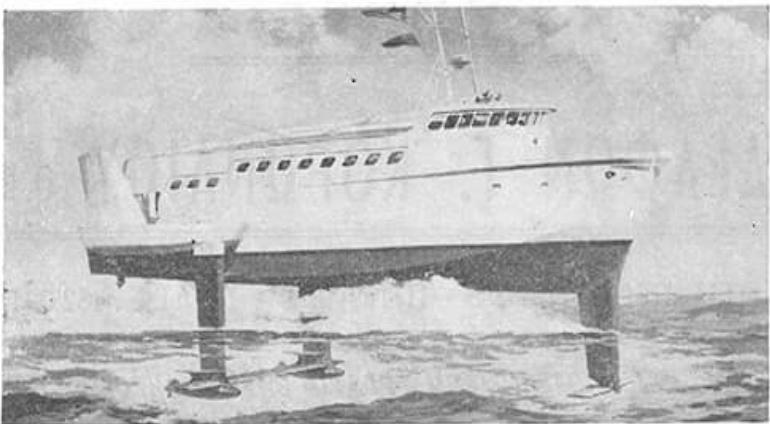
2



E. D. HONDROULIS
SALES MANAGER
Baltimore



3



4

Repairs

1 U.S.S. CONSTELLATION, launched in Baltimore in 1797, and commissioned first ship of the line. Back home for restoration and major repair in 1964.

2 Norwegian tanker in drydock for collision damage repair. Completely repaired and ready for cargo in 32 working days.

Conversion

3 Conversion of a T-2 tanker to steel products carrier. Check Maryland's extensive conversion design portfolio for your special needs.

Construction

4 2,000 hp submerged foil craft under construction for Northwest Hydrofoil Lines, Inc. Will soon carry 75 passengers in open water service between Seattle and Victoria.



**MARYLAND
SHIPBUILDING
& DRYDOCK CO.**

Baltimore, Maryland 21203

Telephone: Area Code 301-355-0500

Cable Address—Mardockco/Telex No. 087-808

New York, New York 10004

Telephone: Area Code 212-344-0934

Η ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΤΗΣ ΑΥΤΑΡΚΕΙΑΣ ΕΙΣ ΤΟΝΝΑΖ

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΙΝ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΟΝΝΑΖ

ΔΥΣΧΕΡΗΣ Η ΘΕΣΙΣ ΤΩΝ ΕΚ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ ΝΑΥΣΙΒΙΩΝ ΧΩΡΩΝ

Πρέπει νὰ μᾶς ἐνδιαφέρῃ ἀμεσώτατα ἡ περὶ αὐταρκείας εἰς μεταφορικὰ ἀπὸ θαλάσσης μέσα προσπάθεια πλεύστων δόσων χωρῶν. Ή εἰσόδος περισσότερου τοννάζ — χωρὶς ἴσως νὰ χρειάζεται — εἰς τὸν διεθνῆ στίβον καὶ ἡ πρὸς αὐτὸν παρεχομένη ιδιαιτέρω ὑποστήριξις διὰ τὴν ἀπασχόλησιν του, δυσχερείας ἀσφαλῶς θὰ προκαλέσῃ εἰς τὴν ἔξυπρεσιν ἐργασίας διὰ τὰ πλοῖα τῶν μικρὰς μεταφορικὰ κινήσεων χωρῶν, μὲν μεγάλην ὅμως Ναυτιλίαν. Συχνότατα ἀναφέρομετα εἰς τὴν ἀνησυχίαν, ποὺ μᾶς διακατέχει διὰ τὰς σχετικὰς πρὸς τὴν περιατέρω ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας τῶν ἐπιμόνους προσπαθείας διαφόρων χωρῶν, προηγμένων ἥ καὶ ὑπανοπτύκτων ναυτιλιακῶν, ὡς λ.χ. τῆς Ἰαπωνίας, τῆς Ἰνδίας, τοῦ Ποκιστάν, τῆς Βραζιλίας, τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ τοῦ Ἰσραὴλ τέλος.

Παρακολουθοῦμεν τὰς σχετικὰς ἔξελίξεις εἰς τὸ μέγα αὐτὸν πρόβλημα τοῦ δημιουργούμένου πληθωρισμοῦ καὶ θέλομεν ἐπ' αὐτῶν νὰ κοθιστῶμεν ἐκάστοτε τοὺς ιδιούς μας ναυτιλιακούς κύκλους. Πρέπει νὰ γνωρίζουμεν τί γύρω τῶν συμβαίνει καὶ τί διὰ τὴν αὔριον προγραμματίζεται.

ΤΟ ΙΑΠΩΝΙΚΟΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

"Εχομεν πρὸ ἡμῶν τὸ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας Σετές πρόγραμμα τῆς Ἰαπωνίας. Κατὰ τοῦτο εἰνοὶ κυρίως ἐνδιαφέρον: Προγραμματίζει τὴν προσθήκην εἰς τὴν παρούσαν δύναμιν τῆς ιαπωνικῆς ναυτιλίας σκαφῶν διαφόρων τύπων ἐκατομμυρίων τόνων γκρός, μέχρι τῶν μέσων τοῦ 1971.

"Οπως καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας ἐτονίσομεν, αἱ ιαπωνικοὶ εἰσαγωγαὶ πρώτων ὑλῶν ἀπότελον τὸ ἐμέλιον τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς — τὰ 40 καὶ πλέον τοῖς ἑκατόν. Ἔπ' αὐτῶν ιδιαιτέρως στρίζεται καὶ ἡ ἀπασχόλησις τοῦ ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ σκάφους. Καθ' ὃ πασσοτὸν θὰ ἐπιτύχῃ ἡ Ἰαπωνία τὴν αὐξησην τῆς συμμετοχῆς τοῦ ἐθνικοῦ τῆς πλοίου εἰς τὰς ίδιας της μεταφοράς, κατὰ τὸ αὐτὸ ποσοστὸν θὰ μειωθῶν τὰ πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν διὰ ξένων πλοίων μεταφερόμενα φορτία σιτηρῶν, γασινθράκων, μεταλλευμάτων, ξυλειας, πετρελαίου κ.λ.π.

Καὶ καθορίζει τὸ Σετές πρόγραμμα ὅτι:

1. Τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς Ἰαπωνίας θὰ φέρῃ περὶ τὸ 1971 εἰς 422 ἑκατομ. τόν. (39.4 ἑκατοντάρια, τόν. εἰς ἔξαγωγάς καὶ 382.5 εἰς εἰσαγωγάς). Διὰ τὸ 1965/66 οἱ σχετικοὶ ὄριθμοι ήσαν 23.8 ἑκατομ. τόν. διὰ τὰς ἔξαγωγάς καὶ 207.1 ἑκατομ. τόν. διὰ τὰς εἰσαγωγάς. Τὸ πετρέλαιον εἰς 169 ἑκατομ. τόν. τὸ 1971, ἔναντι 92.5 ἑκατομ. τόν. διὰ τὸ 1965/66.

2. Τὰ ιαπωνικὰ πλοῖα ὑπολογίζεται νὰ μεταφέρουν φορτία μὲν ἔξαγόμενα 21.670.000 τόν., εἰσαγόμενα δὲ ἡπρὰ τοιαύτα 242.130.000 τόν. καὶ ύγρα 118.300.000 τόν.

"Η συμμετοχή, συνεπώς, τοῦ ιαπωνικοῦ πλοίου θὰ εἴναι τὸ 1971 κατὰ ποσοστὸν 55% (36.3% τὸ 1965) ἐπὶ τὰς ἔξαγωγάν, 63% ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν ἡπρῶν φορτίων (43.2% τὸ 1965) καὶ 70% ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν ύγρων (48.2% τὸ 1965).

3. "Ινα οἱ ἀνωτέρω στόχοι ἐπιτευχθοῦν, ή μὲν ναυτιλία τῶν τοιχικῶν γραμμῶν δέον νὰ αὐξηθῇ εἰς 3.880.000 τόν. γκρός, ή τῶν τράμπης ἡπρῶν φορτίου εἰς 5.060.000 τόν. γκρός καὶ τῶν πετρελαιοφόρων εἰς 8.780.000 τόν. γκρός. Σύνολον δυνάμεως περὶ τὰ μέσα τοῦ 1971 τόν. γκρός 22.070.000. Αφαιρουμένου τοῦ εἰς τὸ τέλος τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτου εἰς τὸ 1966/67 τελούντος ἐν ὑπηρεσίᾳ τοννάζ, ὑπολογίζεται ὅτι περὶ τὸ 1971 θὰ χρειάσθῃ ἡ προσθήκη σκαφῶν φορτηγῶν τράμπης 1.980.000 τόν. γκρός, λάϊνερς 1.530.000 τόν. γκρός καὶ δεξαμενοπλοίων 3.180.000 τόν. γκρός. Σύνολον 8.970.000 τόνων γκρός.

Καὶ ὡς ἀπότελεσμα τῆς τοιαύτης προσθήκης τὸ ισοδύνιον τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν θὰ μεταβληθῇ ὡς κάτωθι: "Εσόδος δολ. 1.114 ἑκατομ. πληρωμαὶ δολ. 1.559 ἑκατ. Ἐλλειμμα δολ. 44.7 ἑκατομ. Τὸ ἔλλειμμα τοῦ 1965/66 ἐνεφάνιζε τοὺς ἔξης ἀριθμούς: "Εσόδα 614 ἑκατομ. δολ. ἔναντι δοπανῶν 1.187 ἑκατομ. δολ. Ἐλλειμμα 573 ἑκατομ. δολ. Βελτίωσις εἰς τὸ 1971 κατὰ 128 ἑκατομμύρια πλαταί.

Καὶ ὑπολογίζεται ὅτι: Πρῶτον τὸ μεταφορικὸν κόστος θὰ ἐκπέσῃ, λόγω τῆς ἀπασχόλησης πλοίων μεγαλυτέρων, τοιχυτέρων καὶ εἰδικευμένων τύπων. Δεύτερον αἱ λιμενικοὶ ὑπηρεσίαι θὰ βελτιωθοῦν. Τρίτον αἱ πρὸς τρίτας χώρας μεταφορικαὶ ὑπηρεσίαι τοῦ ιαπωνικοῦ πλοίου θὰ ἀναπτυχθοῦν. Τέ-

ταρτον ἡ στενὴ συνεργασία κράτους, ἐφοπλιστῶν καὶ φορτωτῶν διὰ τὴν πληρεστρούν όργανων των διὰ τῶν κοντέινερς μεταφορῶν καὶ τέλος ὅτι ἡ παρεχομένη διὰ τὰς ναυπηγήσεις κρατικὴ δοήσεια — χαμηλότοκα δάνεια — θέλει συνεχισθῆ καὶ πέραν τοῦ 1969.

"Ἄσ σημειωθῇ ὅτι ἡ δύναμις τῆς ιαπωνικῆς ναυτιλίας εἰς τὸ τέλος Μαρτίου 1967 περιελάμβανε: Λάϊνερς 2.720.000 τ. γκρός. Τράμπης 2.580.000 τόν. γκρός. Ειδικῶν μεταφορῶν σκάφη 2.780.000 τόν. γκρός καὶ τάνκερς 5.600.000 τόν. γκρός. Σύνολον 13.680.000 τόν. γκρός.

Καὶ θὰ μετέχῃ ἡ ιαπωνικὴ ναυτιλία εἰς τὸ σύνολον τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου τὸ 1971 μὲν ποσοστὸν 12.1% ἔναντι τῶν 7.5% τῶν μέσων τοῦ 1965. Τὸ 1966 ηύζηθε εἰς 8.6% (14.7 ἑκατομ. τόν. γκρός). Πέμπτη κατὰ σειρά. Διά τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1968/69 καθωρίσθη ἡ ναυπηγήσις σκαφῶν 2.9 ἑκατομ. τόν. γκρός διαφόρων τύπων.

Αὐτάι ἐν πάσῃ συντομίᾳ αἱ προγραμματιζόμεναι ἐπιδιώξεις τῆς ιαπωνικῆς ναυτιλίας. Ειδικώτερον μᾶς ἐνδιαφέρουν οἱ περὶ τὰς εἰσαγωγάς καθορίζομενοι στόχοι: Εἰς τὰς ἡπρὰ φορτία συμμετοχὴ τοῦ ιαπωνικοῦ πλοίου κατὰ ποσοστὸν 63% (43.2% τὸ 1965/66) καὶ εἰς τὰς ὑγρὰ 70% (48.2% τὸ 1965/66). Αὕησης σημαντικῆ διὰ τὰς ιαπωνικὰ πλοῖα, μείωσις ἀνάλογος εἰς τὴν συμμετοχὴν τοῦ ξένου.

ΕΙΣ ΤΑΣ ΑΛΛΑΣ ΧΩΡΑΣ

Διερωτώμεθα ποῖος δὲ ἀντίκτυπος, ἐὰν τὰ αὐτὰ ποσοστά αὐξήσεως ἡθελον ἐπιδιωχθῆ καὶ ἀπὸ τὰς ἄλλας χώρας, τὰς ἥδη ἀνασχείσας εἰς τὴν ἐκτέλεσιν εύρυτάτων ναυπηγικῶν προγραμμάτων καὶ αὐξήσεως σημαντικῶς τῆς δυνάμεως τῶν ιδίων ἐμπορικῶν στόλων. Καὶ ιδού σχετικαὶ τίνες πληροφορίαι: 'Ιν δι α: Διαπραγματεύεται τὴν ἐπί πιστώσει κατασκευὴν εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν καὶ τὴν Δυτ. Γερμανίαν σκαφῶν φορτηγῶν ἐνὸς ἑκατομ. τόνων. Π α κι σ τ α ν: Σταθερώς σημειώνεται δι' ἀγορῶν ἡ αὐξήσης τοῦ στόλου του, τῶν φορτηγῶν ξηροῦ φορτίου. Β ρ α ζ ι λ ι ο: Προγραμματίζεται ἡ ἀθρόα ναυπηγήσις εἰς τὰ δύο ἐπιτόπια ναυπηγεῖσα καὶ εἰς ξένα τοιαύτα σκαφῶν ἐνὸς ἑκατομ. τόνων. Π α κι ι η ι ο: Πολιτείαι: 'Αντιμετωπίζεται ἡ κατασκευὴ 48 φορτηγῶν σκαφῶν, τῶν λεγομένων ἀντιλίμπερτς, τοχυτέρων καὶ μεγαλυτέρων τῶν ἀχριστευομένων πλέον τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου.

Καὶ ὃν ὅλα τὰ ὀνωτέρω προγραμματιζόμενα ἡθελον ἐντὸς τῶν ὀμέσων προσεχῶν ἐτῶν τεθῇ εἰς ἐκτέλεσιν, αἱ ἀνακοπατάξεις εἰς τὴν δύναμιν τῶν κατὰ χώρας ναυτιλιῶν ἀναποτέρεως θὰ ἐπέλθουν. Μὲ ἀνησυχίαν τὰς ἀναμένομεν. Ο δρόμος τῆς ιδικῆς μας Ναυτιλίας, τῆς μεγαλυτέρας εἰς d.w. τονάς μεταξὺ τοῦ παγκοσμίου 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, δυσχερέστατος διαγράφεται.

"SINGAPORE,,

Ο ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

DAWOOD & Co. LTD.

(INCORPORATED IN 1895)

Shipchandlers
57, RAFFLES, QUAY, SINGAPORE-1

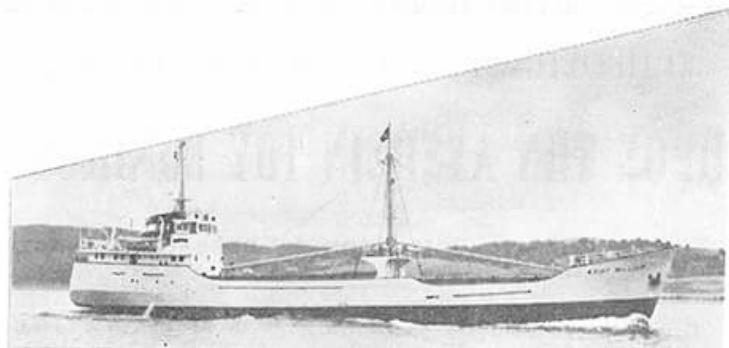
24 HRS SERVICE

PHONES: 95631, 95632
NIGHT: 72277

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ
CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"
SINGAPORE

MOTEURS PA

Puissance unitaire
de 900 à 3150 ch

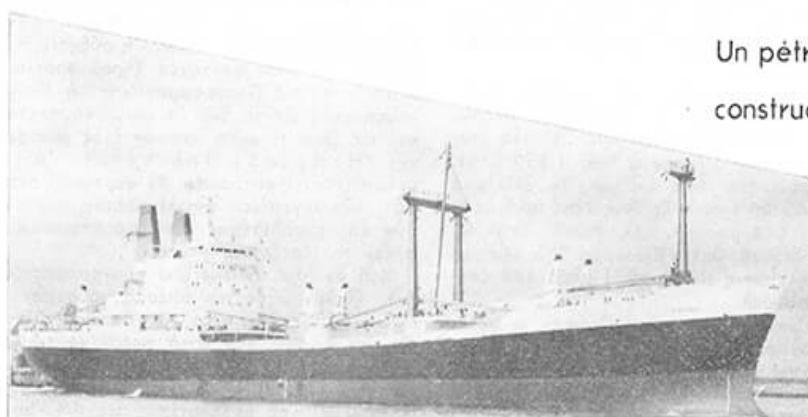


Cargo de 1080 tdw "SAINT WILLIAM", 1100 ch

Plus de 800 Moteurs

SEMT - PIELSTICK

Assurent la propulsion de
Navires de tous tonnages



Un pétrolier de 130000 tdw, 25100 ch est en
construction en Suède pour Nynas Pétroléum

MOTEURS PC

Puissance unitaire
de 2500 à 9000 ch

Cargo rapide de 7500 tdw "SUFFREN", 14 880 ch

CHANTIERS DE L'ATLANTIQUE **DÉPARTEMENT MOTEURS**

2 QUAI DE SEINE

Téléphone 243-18-93 • 752-19-44 — Télégr. Motoratlan - PARIS - Telex 29333F MOTATLAN

93 - SAINT - DENIS

'Αντιπρόσωποι ἐν Ἑλλάδι:

"ΔΕΝΑΞΑΣ & ΤΡΑΚΑΣ Α.Ε., οδός Σταδίου 7 - ΑΘΗΝΑΙ Τηλ. 230.610 - Τηλ. διεύθ. "KIZATPAKO",

ΤΑ ΕΚ ΤΗΣ ΞΕΝΗΣ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

Η ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΤΗΣ ΙΑΠΩΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

**‘Απλῆ, σταθερά, μὲ τὰ χαμηλότερα ἀσφάλιστρα, χωρὶς μεσίτας
ἀλλὰ καὶ μὲ δύλιγα ἀτυχήματα**

Τὴν ιδιορρυθμίαν, ἀλλὰ καὶ τὴν σταθερότητα τῆς ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς τῆς Ιαπωνίας προβάλλουν αἱ κατωτέρω σύντομοι ἐπὶ τῆς ὅλης λειτουργίας τῆς ἔγκυροι πληροφορίαι. Τὸ κρατοῦν σύστημα εἶναι ἀπλοῦν καὶ οἱ ἐκ τῆς μακράς παραδόσεως καὶ πειρατῶν κανονισμοὶ ἀναλλοιώτως σεβοστοῖ.

Τὰ ιαπωνικὰ πλοῖα — μὲ τὰ χαμηλά, πράγματι, records ἀτυχημάτων — ἀπολαμβάνουν χαμηλῶν ἀσφαλίστρων, μὴ ὑποκειμένων εἰς τὰς κατ’ ἔτος διακυμάνσεις ἐξ ἄλλων οἰωνῆστος λόγων — ὡς συμβαίνει εἰς τὴν ἀγγλικὴν ἀγοράν — παρὰ μόνον ἐξ αὐτῶν τῶν στατιστικῶν στοιχείων ἐνὸς ἑκάστου πλοίου καὶ ἐνὸς ἑκάστου πλοιοκτήτου. Χαρακτηριστικὸν εἶναι ὅτι τὰ εἰσπραχθέντα ἀσφάλιστρα ἐπὶ σκαφῶν μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1963-1966 ἐνεφάνισαν αὐξῆσιν διὰ τὸ 1963 μόνον 2.3%, διὰ τὸ 1964 3.6%, διὰ τὸ 1965 μεγαλύτεραν 7.5% καὶ διὰ τὸ 1966 ηὕξηθησαν κατὰ 10%, ἐνῷ ὁ ὄγκος τῆς Ιαπωνικῆς Ναυτιλίας ηὗξαντο ἐπέτησίς κατὰ μέσον ὄρον 10%. ‘Εξαιρετές ή ικανότης τῶν ιαπωνικῶν πληρωμάτων, η ποιοτικὴ κατάστασις τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ, ἀλλὰ καὶ η ἀπουσία κατὰ τὴν σύναψιν τῶν ἀσφαλίσεων τῶν μεσαζόντων, τῶν ὅποιων τὰ δικαιώματα ἐπιβαρύνουν τὰ ἀσφαλίστρα.

Δὲν τολμῶμεν καν νὰ φαντασθῶμεν τὴν τοιαύτην ἀπλούστευσιν τῶν πραγμάτων τῆς θολασσασφαλείας εἰς τὴν εύπορακήν ἀγοράν. Οἱ Σκανδινανοί, πάντως, διὰ τῆς ὄργανσεως τῶν ισχυρῶν ἀλληλασφαλιστικῶν ιδρυμάτων, ἔχουν πλησιάσει τοὺς Ιαπωνας, ὥστις μόνον εἰς τὴν ἀπλοποίησιν τῆς ὅλης λειτουργίας τῆς ἀγορᾶς, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸν ἔλεγχον τῶν καταρτιζομένων ἑκάστοτε ἀσφαλίστρων διὰ τῶν ὀμοδικῶν ἀντασφαλίσεων καὶ ὥχι ἀτομικῶν ἀσφαλίσεων εἰς τὰς ἔνεας ἀγοράς.

Μίαν τοιαύτην ὄργανσιν ἀλληλασφαλιστικὴν πρὸς στιγμὴν διενοήθησαν νὰ συστήσουν καὶ ὡρισμένα ἀλληληγορικά ναυτικά γραφεῖα τοῦ Λονδίνου. Πρὸς στιγμὴν ὥστις, ‘Ἐγκατελείφθησαν τὰ σχέδια καὶ αἱ συζητήσεις πρὸ τῆς ἐπιδειχθείσας ὀδιαφορίας. Καὶ ἀπεδείχθη διὰ μίαν ὀκόμην φοράν πάσον ὃ ἀλληνικὸς ἐφωτισμὸς παρημέλησε καὶ παραμελεῖ ζωτικὰ τῆς Ναυτιλίας μας προβλήματα, στοὺς μάλιστα προϋποτίθεται διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν η συλλογικὴ δράσις.

Καὶ ὥστις τὰ παραδείγματα τῶν ἄλλων — τὸ ιαπωνικὸν ἀναφέρομεν κατωτέρω — εἶναι ἀξιούμητα. Κατέχουμεν τὸ ὄγκωδεστερον τοννάζ. Εἰμεδα ἡ πρώτη εἰς ὀριθμὸν πλοίων καὶ χωρητικότητα ναυτιλιακὴ δύναμις εἰς τὸν Κόσμον, μὲ παντεῇ ὥστις τὴν ἀνυπαρξίαν ὄργανσεως ἐσωτερικῆς ὑποδομῆς, ὥστις συνήθισαν φυλαροῦντες νὰ λέγουν ὡρισμένοι κύριοι.

‘Η ὑπὸ τῶν Βρετανῶν καὶ Σκανδινανῶν ἀσφαλίστων σημειωμένη κίνησις — ήτις κατέστη ἐμφανῆς καὶ κατὰ τὸ πρόσφατον διεθνὲς συνέδριον τῶν ἀσφαλίστων σκαφῶν ἐπὶ τοῦ «Ρόττερνταμ» εἰς τὴν ‘Ολλανδίαν — ὑπὲρ σημαντικῆς αὐξῆσεως τῶν ἀσφαλίστρων, καὶ δὴ διὰ τὰ μεγάλα σκάφη, δὲν ἔσχε τὴν ἐπιθυμήτην ἀπήχησιν καὶ μεταξὺ τῶν Ιαπώνων συναδέλφων των. Οἱ Βρετανοί καὶ οἱ Σκανδινανοί ἀσφαλίσται — κατὰ πρόσφατον ἐπίσκεψιν τῶν εἰς τὴν Ιαπωνίαν — ἐπεδίωξαν νὰ ἔχεσφαλίσουσι τὴν συνεργασίαν τῶν Ιαπώνων διὰ τὴν πραγματοποίησιν τῶν περὶ σοθαράς οὐδήσεως τῶν ἀσφαλίστρων σχέδιών των, ἀλλ᾽ εὑρέθησαν πρὸ δυσμενοῦ δι’ αὐτοὺς ἐπιφύλαξεως τῶν ἔκει ναυτασφαλιστικῶν παραγάντων. Τὸ ὑψηλὰ ἀσφάλιστρα δὲν ἀπαρέσκουν, δεβαίως, οὔτε εἰς τοὺς Ιαπωνας ἀσφαλίστας ἀπλούστατα δὲν ἐνδέκυνται — εἰμὶ μόνον εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ιδιαιτέρων μεγάλων σκαφῶν, ὡς πρὸ τὰ ὄποια καὶ σύμπραξις τῶν ἀσφαλίστων τῆς Ιαπωνίας θεωρεῖται ὡς ἐνδεδειγμένη. ‘Η σύμπραξις ὥστις αὐτὴ ἀποτελεῖ τὴν ἔξαρσιν. ‘Αλλ’ η αὐξησις καὶ διὰ τὰ μεγάλα σκάφη — τὰ ἄνω τῶν 100 χιλ. τόν. — δὲν θὰ εἶναι ὑψηλὴ εἰς οἷς διαδικούνται ἀπὸ τοὺς ‘Αγγλούς ἀσφαλίστας κυρίως.

Τῶν χαμηλῶν ναυτασφαλίστρων τῶν κρατούντων εἰς τὴν Ιαπωνίαν, τρεῖς εἶναι οἱ προσδιοριστικοὶ παράγοντες: Πρῶτος παράγων, η μικρὰ ἡλικία τῶν ιαπωνικῶν σκαφῶν. Τὰ κατὰ τὸ πόλεμον ὀλοσχερός καταστραφέντα ἐμπορικὰ σκάφη, ἀντικατεστάθησαν διὰ νεοτεύκτων πλοίων. Δεύτερος παράγων, ὅλως ιδιαιτέρας ἔξαρσες, τὰ πληρώματα προσλαμβάνονται ἀπὸ εὐθείας ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου ἢ τῶν ὄργανων του. ‘Υπὸ

Εἴθισται ὥπως αἱ κατ’ ἔτος ἀνανεώσεις τῶν ἀσφαλίσεων γίνωνται κατ’ ‘Απρίλιον - ‘Ιούνιον. Καὶ συνεπάγονται αἱ ἀνανεώσεις αὐταὶ λεπτομερειακὰς διαπραγματεύσεις κατὰ πλοιοκτήτην, κατὰ πλοίον ἢ κατ’ ὅλο τι, δάσεις τῶν δεσμούντων τοῦ παρελθόντος ἔτους. Διαφορικός, ἀνάλογος εἶναι καὶ ὁ καθορισμὸς τῶν ἀσφαλίστρων. Δέν ἀπολείπει καὶ ποιά τις συνεννόησις μεταξὺ τῶν ἀσφαλίστρων ἑταῖρων διὰ τὴν ἀποφυγὴν, φέρ’ εἰπεῖν, καθορισμὸν ἔξευτειστικῶν χαμηλῶν ἀσφαλίστρων, ἀλλ’ αὐτὴ — ἔξαιρουμενής τῆς περιπτώσεως τῶν ὑπερμεγέθων σκαφῶν μὲ τοὺς περισσοτέρους κινδύνους, ὅπου η συνένωσις δυνάμεις τῶν πραγμάτων ἐπιβάλλεται — δὲν ἔξικνεται μέχρι συμπράξεως τῶν ἀσφαλίστρων. Διὰ τὰ μεγάλα μόνον σκάφη (τὰ ἄνω τῶν 100.000 τόννων, ὡς λέγεται) διαγράφονται καὶ εἰς τὴν Ιαπωνίαν τάσεις αὐξήσεως τῶν ἀσφαλίστρων.

Εἰς τὸ πλαίσιον τοῦ ἔξαιρέτως ὑψηλοῦ ρυθμοῦ ἀναπτύξεως τῆς ὅλης ἔθνικῆς οἰκονομίας τῆς Ιαπωνίας, αἱ ἀσφαλίστρων (διὰ τὰς μὴ ἀσφαλείας ζωῆς) πρόσοδοι πήγησαν μὲ τὸν λίαν υψηλὸν ρυθμὸν 27%, κατὰ τὸ δημοσιονομικὸν ἔτος 1966/67, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ προηγούμενον 1965/66, καὶ ἐκ τοῦ ποσοστοῦ τούτου ἡ ἔκ τῶν ναυτιλιακῶν ἀσφαλίσεων αὐξῆσης ἀνήλθεν εἰς 15%.

Αἱ ἔξ ασφαλίστρων σκαφῶν πρόσοδοι κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1966/67 ἀνήλθον εἰς 22.627 ἑκατομμύρια γιέν καὶ αἱ ἔκ τῶν φορτίων εἰς τὸ ὑψηλότερον ἐπίπεδον τῶν 24.321 ἑκατομ., χάρις εἰς τὴν μεγάλην ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορίου.

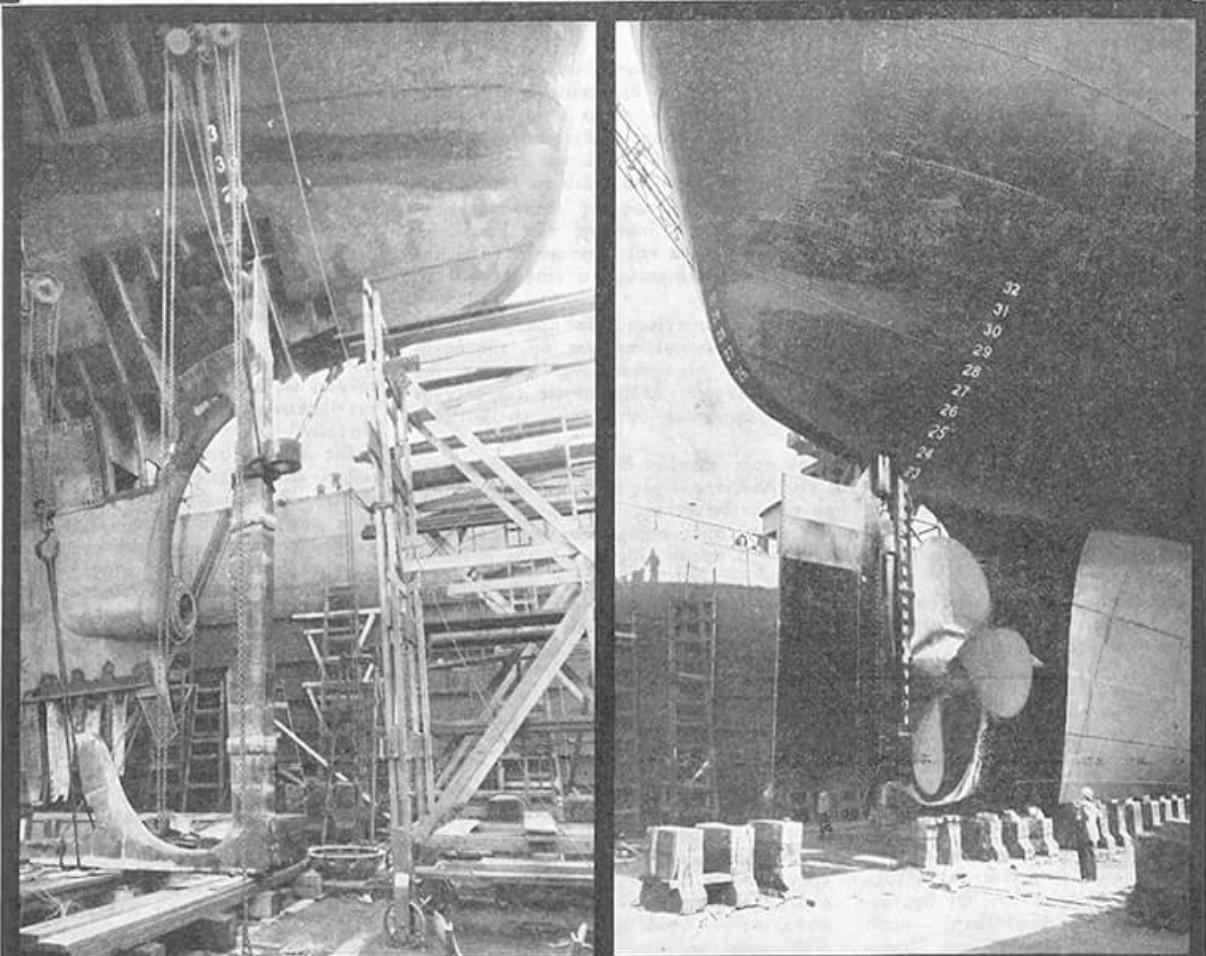
Τὰ 28.8% τῶν ἀνωτέρω ἔξ ασφαλίστρων σκαφῶν προσδόων 22.627 ἑκατομ. γιέν ἐκαλύφθησαν ὑπὸ τῆς ἀσυναγώνιστου, μεγάλης περιωπῆς, ἀσφαλιστικῆς ἑταῖρίας Tokio Marine and Fire. Τρεῖς ἀλλαὶ ἑταῖροι — αἱ Taisho, Yasuda καὶ Sumitomo — ὑπερέβησαν τὰ 2.000 ἑκατομ. γιέν ἐκάστη καὶ ἔξ αὐτῶν δύο ἔξαρσεων ὑπὲρ τὸ 10% τῆς ἀγορᾶς. Αἱ τρεῖς ἑταῖροι Nippon, Dowa καὶ Nissan εἰσέπραξαν περισσότερα τῶν 1.000 ἑκατομ. γιέν ἐκάστη. ‘Η διάταξις αὐτὴ — μὲ τὴν ἑταῖριαν Tokio ἐπὶ κεφαλῆς καὶ Dowa καὶ Nissan εἰς τὰς κατωτέρας τῶν ἐπτὰ πρώτων θέσεων — ἀποτελεῖ σχεδόν μόνιμον χαρακτηριστικὸν τῆς ιαπωνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, ητίς περιλαμβάνει 19 καὶ μόνον θαλασσασφαλιστικὰς ἑταῖριας.

‘Η διαρθρωσίς τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς τῆς Ιαπωνίας εἶναι ἀπλουστάτη· ὡς ἡδη ἐλέχθη, ἀπαρτίζεται ἀπὸ ἀσφαλιστικᾶς ἑταῖριας καὶ μόνον, ἀνευ τῆς μεσολαβήσεως μεσαζόντων ἀσφαλίστρων (‘brokers’) ἢ μεσιτῶν (‘agents’).

‘Ἐτερον χαρακτηριστικὸν τῆς σταθερᾶς ἀγορᾶς ταῦτης εἶναι ὅτι οἱ σημαντικώτεροι τῶν πλοιοκτήτων διαστηροῦν ἀμεταβλήτους τοὺς δεσμούς τῶν ἀνωτέρω 6 ἢ 3 μεγάλωτέρων ἀσφαλίστρων ἑταῖρων. Καὶ ἐκ τῆς σταθερότητος καὶ ἀπλῆς ἀμας διαρθρώσεως τῆς ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς — λείπονται τὰ μεσιτικὰ — ἀπορρέει καὶ τὸ πλεονέκτημα ὅτι τὸ ποσοστὸν ἔξοδων τὸ διαρύνον τὰ ἀσφαλίστρα εἶναι σχετικῶς χαμηλόν.

ZΗΤΕΙΤΑΙ πρὸς ἀγορὰν σκάφος τύπου SQUARE RIGGER ὀλίκου μῆκους ἄνω τῶν 200 ποδῶν. Γράψατε λεπτομερείας ταχ. Θ. 598, Αθῆναι. Τηλ. 232.750.

FASTEST SHIP REPAIR SERVICE IN THE PACIFIC NORTHWEST



3 FLOATING DRYDOCKS — with lifting capacities to 15,000 tons.

CRANE FACILITIES TO 100 TONS

COMPLETELY SELF-CONTAINED with fully equipped shops to handle everything from ship repairs to full scale ship building.

CANADA'S LEADING SHIP-BUILDING AND SHIP-REPAIRING company with facilities to accommodate world's largest vessels.



BURRARD DRY DOCK CO. LTD.

V2891-1R

For an illustrated brochure detailing our complete ship repair services, write direct.

VANCOUVER, B.C., CANADA

CABLE ADDRESS: "Drydock" Vancouver

ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΝΑΡΚΗΝ ΔΥΟ ΔΕΚΑΕΤΙΩΝ

Η ΕΥΡΩΠΗ ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΗΝ ΕΠΙΘΕΣΙΝ

ΟΕΥΤΑΤΟΣ Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΙΑΠΩΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ.—ΓΙΓΑΝΤΙΑΙΑ ΣΚΑΦΗ ΚΑΘΕΛΚΥΟΝΤΑΙ ΗΔΗ ΑΠΟ ΤΑΣ ΕΣΧΑΡΑΣ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ.—ΦΙΛΟΔΟΞΟΥΝ ΝΑ ΑΝΑΚΤΗΣΟΥΝ ΤΟ ΑΠΟΛΕΣΘΕΝ ΕΔΑΦΟΣ.—ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΣΚΑΦΩΝ 350.000 ΤΟΝΝΩΝ.—Η ΙΑΠΩΝΙΑ, ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΟΥΣΑ ΤΗΝ ΕΠΙΘΕΣΙΝ, ΧΩΡΕΙ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΛΕΟΝ ΟΡΘΟΛΟΓΙΚΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΣΚΑΦΩΝ 500.000 ΤΟΝΝΩΝ.—ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΙΑΠΩΝΩΝ ΕΙΣ ΚΟΙΝΗΝ ΜΕ ΤΟΥΣ ΕΥΡΩΠΑΙΟΥΣ ΔΙΑΣΚΕΨΙΝ.—ΕΚΔΗΛΟΙ ΑΙ ΑΝΗΣΥΧΙΑΙ ΤΩΝ.

«Η ΕΥΡΩΠΗ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΙΔΑΧΘΗ», ΛΕΓΟΥΝ ΟΙ ΕΙΔΙΚΟΙ

Μολονότι η Ιαπωνία κατέχει σήμερον τό σκήπτρα τής ναυπηγικής βιομηχανίας, τά εύρωπαικά ναυπηγεία, όλως προσφατώς έξειδόντας έκ της πολυετούς κρίσεως, πρήξισαν συναγωνιζόμενα. Γιγαντιαία σκάφη καθελκύνονται από τάς έσχαρας τῶν εύρωπαικῶν ναυπηγείων, τά όποια φιλοδοξοῦν νά κατασκεύασουν ἀκόμη μεγαλύτερο πλοία. Ή πρόσδοσ αύτη ἀνησυχεῖ, ώς είναι φυσικόν, τούς Ιάπωνας ναυπηγούς, οι όποιοι φαίνεται ὅτι ἐπιτυχάνουν κέντρο θεαματικά κυβερνητικά μέτρα διά νά κατασκεύαζουν μελλοντικώς σκάφη τῶν 500.000 τόσως καὶ τούς 1.000.000 τόννων. Θά δυνηθῇ δρᾶ γε η Εύρωπη νὰ συναγωνισθῇ καὶ ἐπὶ τού πρεπέδου τούτου τῆς διαρκῶς πρωτοπορούσαν Ιαπωνίαν; Οι Εύρωπαιοι εἰδικοί ἐπισπαίνουν τὴν ραγδαίαν ἀνάπτυξιν τῆς Ιαπωνίας εἰς τὸν ναυπηγικὸν τομέα καὶ συνιστούν εἰς τὴν Εύρωπην νὰ διδαχθῇ ἀπό τὰ ἐπιτεύγματα εἰς τὴν χώραν τοῦ Ανατέλλοντος Ήλιού.

Χαρακτηριστικὸν ἀλλώστε τῆς ἀνησυχίας τῶν Ιαπωνῶν διά τὴν ἐπιστροφὴν τῶν εύρωπαικῶν ναυπηγείων εἰς τὴν διεθνή ἀγοράν, είναι καὶ η αἰφνιδίως ἀναγγελθεῖσα σύσκεψις τὴν 13ην Νοεμβρίου εἰς Λονδίνον τῶν ιθυνόντων τῆς ιαπωνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας μετά τῶν Εύρωπαιών συναδέλφων τῶν.

Κατά τὰς ὑπαρχόσας πληροφορίας τὸ Ιαπωνικὸν ὑπουργείον Μεταφορῶν φέρεται δηλώσαν, ὅτι τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα ἀπώλεσαν συμβόλαια πολλῶν πλοίων, συνεπεία τῶν Εύρωπαιών ἀνταγωνιστῶν τῶν κατά τοὺς τελευταίους μῆνας. Αἱ ἀπώλειαι αὗται δὲν ὀφείλονται εἰς τὴν ἀδυναμίαν τῶν Ιαπωνῶν νὰ προσθοῦν εἰς ἔωρις παραδόσεις, ἀλλὰ εἰς τὰς μη συναγωνιστικάς τιμάς τῶν.

Βρετανὸς ναυπηγὸς ἀδήλωσε συναφῶς, ὅτι «θεὶς ήθελον νὰ πιστεύω ὅτι αἱ ιαπωνικαὶ τιμαὶ κατέστησαν μὴ συναγωνιστικαί». Προφανῶς ἐπεχείρησεν οὗτος νὰ εἴπῃ κατὰ τρόπον εὐγενή, ὅτι τούτῳ δὲν ἡτο ἀδημένη, τουλάχιστον εἰς ὅτι ἀφορᾶ τὰς τιμᾶς τῶν βρεταννικῶν ναυπηγείων διά μεγάλα τάνκερες.

Οι ἐγγώσθη ὑπὸ μεγάλης δρετανικῆς ναυπηγικῆς ἐταιρίας, αἱ τιμαὶ διά γιγαντιαία δεξιαμενότης τῆς τάξεως τῶν 200.000 τόννων εἰς τὰ δρετανικὰ ναυπηγεῖα παραμένουν κατά 10% ὑψηλότερα τῶν ιαπωνικῶν.

Η γενικὴ πάντως ἀποφίσις τῶν ναυπηγείων τοῦ κόσμου είναι ὅτι η Ιαπωνία ἀσφυκτικά ἐκ τῶν παραγγελιῶν γιγανταίων τάνκερς καὶ σύων δὲν δύναται νὰ προσθῇ εἰς παραδόσεις πρὸ τοῦ τέλους τοῦ 1969. Τούτῳ ὑπῆρξε μία αἰτία διά τὴν τοποθέτησιν παραγγελιῶν εἰτὴν Δυτ. Εύρωπην ὑπὸ τῶν διεθνῶν ἐταιριῶν πετρελαίου, αἱ όποιαι ζητοῦν ὅσον τὸ δυνατὸν ταχύτερας παραδόσεις.

Συμφώνως πρὸς τὰς ιδίας πληροφορίας κατὰ τὴν διάσκεψιν τοῦ Λονδίνου θὰ διευκρινισθοῦν τὰ ἔξης σημεῖα:

- 1) Η ἀκόλουθουμένη ναυπηγικὴ πολιτικὴ ὑπὸ τῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εύρωπης.
- 2) Αἱ σχέσεις προσφορᾶς καὶ ζητήσεως εἰς μελλοντικὰς ναυπηγήσεις.
- 3) Αἱ νέας τάσεις εἰς τὴν ζητήσιν πλοίων, κατόπιν τῶν ἀπαναστατικῶν διαφοροποιησεων εἰς τὰς μεταφορὰς καὶ προσπτικαὶ διά τὰς ιαπωνικὰς ἔξαγωγὰς πλοίων.
- 4) Αἱ πρὸς τὰ νεότευκτα ἔξυπηρτησεις καὶ αἱ τάσεις εἰς τὴν βιομηχανίαν ναυτικῶν μηχανῶν εἰς τὴν Δυτικὴν Εύρωπην.

Η Ιαπωνία, δι μεγάλος ἡττημένος τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, δὲν ἔχειάσθη μακρὸν χρόνον διά νὰ ἀναστρέψηται. Κατεστραμμένοι εἰς τὴν πραγματικότητα οἱ Ιάπωνες κατώρθωσαν ἐπιτυχῶς νὰ ἐπωθηθῶνται τῆς άμερικανικῆς δονήσεις. Εἴκοσι δύο ἔτη μετά τὴν τελευταίαν παγκόσμιον σύρραξιν, η Ιαπωνία είναι ἡ μόνη εἰς τὸν κόσμον ἔλευθέρα χώρα, η δόπια γνωρίζει μίαν σταθεράν οἰκονομικήν ἀνάπτυξιν.

Τὰ ἐπιτευχόντα ἀποτελέσματα είναι σημαντικά εἰς διλούς τοὺς τομεῖς. Βιομηχανικά συγκροτήματα, ὥργανωμένα βάσει τῆς τελευταίας λέξεως τῆς τεχνικῆς, εύρισκονται κατεσπαρμένα εἰς ὀδόκλητον τὴν χώραν. Τούτῳ ἐπιμαρτυρεῖ τὴν οἰκονομικὴν ζωτικότητα ἐνὸς ἔθνους, τὸ δόπιον κατέστη τὸ Ισχυρότερον καὶ τὸ πλέον σύγχρονον τῆς Ασίας.

Κατὰ τὰ 15 τελευταῖα ἔτη, τὸ διεθνὲς μέρος της Ιαπωνίας ἀνεπτύχθη ἀποτελέστως. Τὰ πάντα διασπούνται εἰς τὰς ἔξαγωγάς. Τὰ ιαπωνικὰ προϊόντα καταπλέουν πόλους καὶ ιδιαιτέρως τὴν Δυτικὴν Εύρωπην. Εἰς τὸ πλασίσιον τῆς οἰκονομικῆς αὐτῆς ἀναπτύξεως οἱ βιομηχανοί διασθέτουν ση-

εῖς τὰς όποιας διαθέτουν τὰ προϊόντα τῶν εἰς τὰς ἔχουσας ἀγοράς.

Τελευταίως η Ιαπωνία ἐπεδόθη καὶ εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν αὐτοκινήτων. Εἰσῆλθεν εἰς τὴν διεθνή ἀγορὰν δειλὰ κατ' ἀρχήν, ἀλλὰ σήμερον τὰ αὐτοκίνητα «Mazīn» ή «Tzā-pán» σημειώνουν παντού τὴν ἐπιτυχίαν. Κατέστησαν καὶ εἰς τὸν τομέα αὐτὸν ἐπιθετικῶς τεροὶ οἱ Ιάπωνες.

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Υπάρχει ἐν τούτοις ἔνας τομέας, εἰς τὸν διόποιον η Ιαπωνία ἀναμφισθῆτως κατέχει τὰ σκηνήτρα. Πρόκειται περὶ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας.

Πρὸ τοῦ πολέμου τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα είχον κάποιαν φήμην. Κατὰ τὸν πολέμον, ὁ διόποιος ἔθετε τὴν Ιαπωνίαν κατά κύριον λόγον ἀντίπαλον τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν, τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα κατεπεύσασαν τὰ μεγαλύτερα μέχρι τότε πολεμικά σκάφη. Μειωμένη δημόσια παραγωγὴ. «Ηδη δ ἀμερικανικού τύπου γιγαντισμός ἐπεβλήθη.

Τὸ παράδειγμα ἀπέδωσε. Εύθυνς μετά τὸ τέλος τῶν ἔχθροπραξιῶν η οἰκονομία τῆς χώρας ἐνισχύθη ὑπὸ τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν, ἀν καὶ αὐτὴ διετήρησε τὴν προσωπικήν της ψήφην. Απὸ τοῦ 1956 η Ιαπωνικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία κατεῖχε τὴν πρότη θέσιν εἰς τὸν κόσμον. Χάρις εἰς μίαν λίαν ἐπιδέξιον πολιτικήν, η θέσις αὐτῆς διετήρηθη μέχρι σήμερον. Διάφορα γεγονότα συνετέλεσαν εἰς τοῦτο, ή δημόσιας αὐτῆς παραγωγῆς μέχρι σημερινούς εἰς τὰ ὑλικά κατασκευῆς, η ταχύτης καὶ οἱ εύνοικοι διά τοὺς πλοιοκτήτας οἰκονομικοὶ ἔροι. Έκ τῆς Ιαπωνίας προήλθεν ὁ δρός «εσύπερ» εἰς ὅτι ἀφορᾶ τὰς θαλασσίας μεταφορᾶς καὶ δὴ εἰς τὰ πετρελαιοφόρα. «Ἀλλώστε η λέξις αὐτῆς ἐδημιουργήσε τὴν προϋπόθεσιν διά διαρκῶς μεγαλύτερα σκάφη, τὸ τελικὸν μέγεθος τῶν διόποιων οὐδεὶς ἀκόμη δύναται νὰ προβλέψῃ.

Οι πρῶτοι θαλασσίοι κολοσσοί, οἱ διόποιοι διαστίξιν τοὺς ὥκεανούς είναι τὰ τάνκερας «Τέσσιο Μαρού» (151.258 τόν., d.w.) καὶ «Ιντεμίτσου Μαρού» (206.000 τόν., d.w.). Πρόκειται περὶ σκαφῶν, τὰ διόποια πέραν τῶν πελωπίων τῶν ἀναδολογίων, συγκεντρώνουν καὶ τὰ τελευταῖα ἐπιτεύγματα τῆς τεχνολογίας.

Η ΑΝΤΕΠΙΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

Καὶ ἐνῷ η Ιαπωνικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἔξειστο πραγδαίων, τὰ εύρωπαικὰ ναυπηγεῖα διήρχονται κρίσιν, βαθυτάτην ἐκ τῆς διόποιας ὄλωστε δέν ἔξηλθον ἀκόμη. Αἱ κυρώτεραι αἰτίαι τῆς κρίσεως ἡσαν η ἐλλειψις κεφαλαίων πρὸς ἀντικατάστασιν τοῦ παλαιού τῶν ἔξιπλισμού καὶ η πλήρης ἀπούσια οἰκονομικῆς καὶ ἐμπορικῆς πολιτικῆς. «Ἐπρόκειτο δηλαδὴ περὶ βραδείας ἀλλ’ ἀσφαλοῦς καταστροφῆς. Η κίνησις ἀναζωγονήσεως ἤρχισεν δόλιος καὶ δόλιγον. Ως καὶ δι’ ἄλλους τομεῖς τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος ἐντυπωτικά μέτρα κατέστησαν ἀναγκαῖα. Αἱ συγχωνεύσεις ἐπετελέσθησαν. Ο ἔξοπλισμός ἀγνενάθη. Αἱ ἐσχάραι ἐμεγεθύνθησαν. «Ἐδό-

“Ερμα Πλοίων

ΧΥΤΟΣΙΔΗΡΟΣ ΕΙΣ ΧΕΛΩΝΑΣ

‘MAZARAKΗΣ, O.E.

ΔΡΑΓΑΤΖΑΝΙΟΥ 4
ΤΗΑ. 410.855
ΠΕΙΡΑΙΑ

θησαν και δίδονται άκομη έπιχορηγήσεις, όλλα δι' ωρισμένας χώρας της Εύρωπης, αύται εἰς ούδεν ώφελον. Τό 1967 δύναται νὰ λεχθῇ διτὶ τὸ σύνολον τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυπηγείων εὐρίσκεται υπὸ πλήρη ἀνόρθωσιν. Πέραν τικότης σκαφῶν, ὑπάρχουν φιλοδοξίαι διὰ γιγαντιαῖς τοιαύται. 'Εκ τῶν ἐσχαρῶν των ἔξερχονται σήμερον σκάφη τῶν 100.000 καὶ τῶν 200.000 τόνων, ἐνώ ὑπάρχουν προπτικαὶ διὰ τὴν κατασκευὴν σκαφῶν χωρητικότητος μέχρι 350.000 τόνων!

'Η πρόσδοξα αὐτὴ τῆς Εύρωπης εἰς τὸν τομέα τοῦντον ἀνήρχει τοὺς 'Ιαπωνας ναυπηγούς, οἱ διποίοι λαμβάνουν θεῖν ἀμύνης. Οὕτω νέα ἐπιδίωξις ἐπιχειρεῖται εἰς τὴν χώραν τοῦ ἀνατέλλοντος ἡλίου διὰ νὰ καταπολεμηθῇ ἐκεῖνο τὸ διποῖον ἐθεωρήθῃ ὡς ἐπίθεσις τῆς Εύρωπης.

Η ΠΡΟΣ ΚΑΤΑΚΤΗΣΙΝ ΑΓΟΡΑ

Ποὺ δρᾶ γε θὰ σταματήσῃ ἡ ἀνάπτυξις τοῦ γιγαντιαῖον εἰς τὰς ναυπηγικὰς κατασκευαζούσας; Οὐδεὶς δύναται νὰ τὸ προεπιπτεῖ, ἀλλ' ὥρισμέναι θεωρίαι τείνουν νὰ καταστοῦν νόμοι, τούλαχιστον διὰ σήμερον. Καὶ δύναται νὰ ἔξαχθον τὰ κάτωθι συμπεράσματα:

1) 'Η εἰσόδος τοῦ «κοντέινερ» εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς προεκδέσεν ἐπανάστασιν εἰς τὸν τομέα χειρισμοῦ τοῦ φορτίου, ὅλη' ἐπίσης ηνοὶς τὴν ὁδὸν διὰ νέας ἐπιδίωξεις εἰς τὴν ναυπηγικὴν διομήχανιαν καθιερωμένας διὰ τὸ εἶδος τοῦτο τῶν μεταφορῶν. 'Ἐνώ θὰ ἔκτεινεται η χρήσις τοῦ «κοντέινερ» καὶ γενικὴ τάσις τῶν μεταφορῶν ὥρισμένων ἐμπορευμάτων θὰ δργανθῇ δάσει τῆς λειτουργίας ταύτης, τὰ πλοῖα θὰ υποστοῦν καὶ ἄλλας τροποποιήσεις, αἵτινες ἀφεύκτως θὰ δημιουργήσουν νέας τάσεις αὐξήσεως τῆς χωρητικότητος.

2) Εἰς διτὶ ἀφορᾶ τὰς μεταφοράς πετρε-

λαίου, ἐνώ εἰς τὴν Εύρωπην διμιούν διὰ σκάφη τῶν 200 καὶ 350.000 τόνων, εἰς τὴν Ιαπωνίαν κυρίως καὶ εἰς τὰς 'Ηιωμένας Πολιτείας, ἀντιμετωπίζεται σοδερῶς ἡ κατασκευὴ πλοίων χωρητικότητος ποικιλλούσης μέχρι 500.000 τόν. Μέχρι σήμερον τὸ τάνκερ τῶν 210.000 τόνων θεωρεῖται τὸ μεγαλύτερον, ἐφ' ὃσον δι' αὐτοῦ ἐπιτυγχάνεται ἡ μεγαλύτερα ἀπόδοσις. 'Αλλ' ἐντὸς δόλιγων ἔτών ὁ ρόλος καὶ τῶν σκαφῶν τούτων θὰ ἀμβλυνθῇ πως, δταν θὰ ἐμφανισθοῦν τὰ σκάφη τῶν 500.000 τόνων!

Ποὶ δίνει τὸ δρῖον; 'Αδανάτον νὰ προσδιορισθῇ τοῦτο. Παλλοὶ οἱ ὑπεισερχόμενοι παράγοντες. 'Η προοπτικὴ εὐρυτέρας χρησιμοποιήσεως τῆς πυρηνικῆς ἐνέργειας προϋποθέτει πάντως ἐμμονὴν εἰς τὸν γιγαντιαῖον.

ΔΕΧΟΝΤΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΚΛΗΣΙΝ

Οἱ 'Ιαπωνες ναυπηγοὶ γινωρίζουν τὰς προοπτικὰς αὐτάς. Καλύπτουν ἡδη οὗτοι τὸ ἡμιον περίπολον τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς ἀγορᾶς. Τὰ διδίλια παραγγελιῶν τῶν ἀναφέρουν σήμερον σκάφη 15 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός, ὅλλα δι' αὐτοὺς τοῦτο ἀποτελεῖ τὸ πρότον στάδιον. 'Ο εὐρωπαϊκὸς ὅμως συναγωνισμὸς θὰ καταστῇ δύστερος. 'Ο λόγος οὗτος ὑπερχέωσε τὰ ναυπηγεία νὰ προσδιορίσουν τὴν μείωσιν τοῦ ἐκ 10% διομηχανικῶν κέρδους κατὰ τὸ 1968. Διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ ὅμως τοῦτο θὰ χρειασθοῦν νέαι τροποποιήσεις εἰς τὴν διατήρησιν τῶν σημερινῶν τιμῶν, ἐνώ θὰ αὔξησῃ τὸ κέρδος, τὸ ἀπαραίτητον διὰ τὰς νέας ἐπενδύσεις ὑψους ἐκατοντάδων ἐκοπομ.

θὰ μειωθῇ ἐξ 8,2% εἰς 6,5%. Πρέπει ἐπίσης νὰ ἀναμένεται κοινὴ πολιτικὴ ἐπὶ τῆς ἀγορᾶς πρώτων ὅλων — χάλυψ καὶ ὅλλα ὅλικά ἔξοπλισμά — ώστε νὰ μειωθῇ τὸ κόστος των.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

'Εξ διων ἐπιτελούνται ἡ πρόκειται νὰ ἐπιτελεσθούν εἰς τὴν Ιαπωνίαν, ἡ Εύρωπη πολλὰ πρόκειται νὰ διδαχθῇ. 'Ἐνώ τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεία εὐρίσκονται εἰς πλήρη ἀνάπτυξιν, ταῦτα λαμβάνουν πάσσαν δυνατήν υποστήριξιν ἐκ τῆς κυβερνήσεως διὰ νέας κατακτήσεις. 'Εξ ἄλλου, τὸ φαινόμενον τῶν συγχωνεύσεων ὑπεργασμάσιθ ιδιαίτερως προκειμένου περὶ λειτουργίας τῶν μελλοντικῶν μεγάλων ἔγκαταστάσεων. "Εξ μεγάλοι δημιούνται σήμερον τὴν παραγωγὴν καὶ ἐπιδιώκουν τὴν θελτιώσιν τῆς συνεργασίας, ἢτοι χαρακτηρίζει σήμερον τὰς Ιαπωνικάς ἐπιχειρήσεις. 'Οσον ἀφορᾶ τὴν προσπάθειαν μειώσεως τοῦ κόστους παραγωγῆς θὰ ἐπιτρέψῃ τοὺς τὴν διατήρησιν τῶν σημερινῶν τιμῶν, ἐνώ θὰ αὔξησῃ τὸ κέρδος, τὸ ἀπαραίτητον διὰ τὰς νέας ἐπενδύσεις ὑψους ἐκατοντάδων ἐκοπομ.

ΟΙ ΕΥΗΝΟΤΕΡΟΙ

Κατόπιν πολυημέρων δισταγμῶν καὶ παρὰ τὰς πιέσεις τῶν δρετανικῶν ναυπηγείων διὰ τῆς δρετανικῆς κυβερνήσεως ἀσκηθείσας, ἡ «P. & O.» ἐδωσε παραγγελίαν διὰ δύο ὑπερδεξαιρενότοις τῶν 200.000 τ. Λ.Β. ἐκαστον τοὺς τὰς Ιαπωνικά ναυπηγεία Μιτσού. Παράδοσις τὸ 1970. Τὸ κόστος ναυπηγήσεως τῶν δύο σκαφῶν πιστεύεται διτὶ ὑπερβαίνει τὰ 10.000.000 λιρῶν καὶ διτὶ ἡ ὑπὸ τῆς «P. & O.» ἐπιτευχθεῖσα διαφορὰ τιμῆς είναι ὑπὲρ τὰ 10%, κατωτέρα τῶν πρωσφορῶν τῶν δρετανικῶν ναυπηγείων.

ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

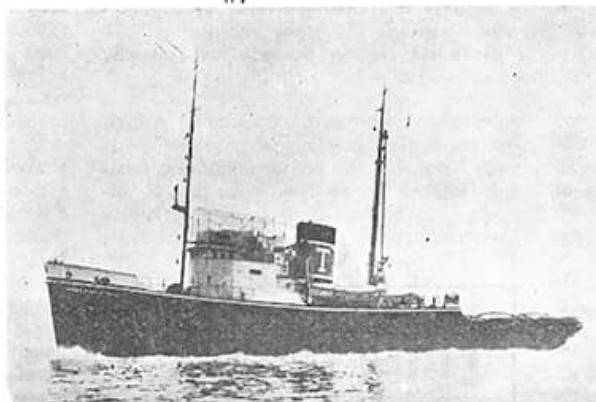
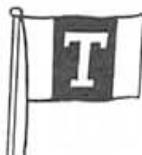
ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΙΑΙ — ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ Ε.Π.Ε.

ΗΝΩΜ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ

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

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

TELEGRAMS:
"SHIPMANAG", LONDON E.C.2.
AFTER OFFICE HOURS
TELEPHONE:
01-882 (FOXLANE) 1022
BILLERICAY (ESSEX) 3921



ΕΛΛΑΣ

ΟΔΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 95
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:
424.309 & 422225
TELEX : 5830 & 5831

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:
"TSAVLICO" & "SALVETOW"

ΩΡΑΙ ΕΚΤΟΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

672.202, 412.260
983.655 & 425.088

ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΤΗΝ ΥΦΗΛΙΟΝ
ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΒΑΣΕΙΣ
ΕΙΣ ΝΗΣΟΥΣ ΤΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΩΚΕΑΝΟΥ
• ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ • ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ
ΚΑΙ ΙΝΔΙΚΟΝ ΩΚΕΑΝΟΝ

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.

Τὸ 'Υπουργεῖον ἀποφαίνεται

ΛΥΣΕΙΣ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

Ἐπὶ τεθέντων ἐρωτημάτων

Λογικὰ καὶ καλόπιστα εἶναι τὰ ἐρωτήματα, ποὺ διατυπώνουν ἐπὶ τῶν συνθηκῶν ἔργασίας των οἱ "Ελληνες ναυτικοί. Δὲν προδίδουν ἑριστικὴν διάθεσιν ἢ πρόθεσιν προκλήσεως τεχνητῶν διενέξεων. Ζητούν ἀπό τὸ 'Υπουργεῖον διευκρινήσεις. 'Απόδειξις τῆς ἀποκατασταθείσης ὄμβαλτητος σχέσεων μεταξὺ ἐφοπλισμοῦ καὶ ναυτεργάτου. 'Η ἐκ μέρους τῶν στηλῶν αὐτῶν εὐρυτέρα κοινολόγησις τῶν λύσεων, ποὺ ἔκστατος διδόνεται παρὰ τῶν ἀρμοδίων εἰς τὰ ὑποβαλλόμενα ἐρωτήματα, εἶναι, πιστεύομεν, ἔξυπητική. Οὕτω τὸ 'Υπουργεῖον ἀπέστειλε τὰς ἐπομένας ἀπαντήσεις πρὸς τοὺς ἐνδιαφερομένους:

1) Παρακολούθησις δοηθητικού ἀτμολέδητος:

Διὰ τὴν παρακολούθησιν τοῦ δοηθητικοῦ ἀτμολέδητος παρὰ τοῦ προσωπικοῦ τοῦ μηχανοστασίου, τὸ 'Υπουργεῖον διατυπώνει τὴν γνώμην, ὅτι καταβάλλεται ὑπερωρία δι' ὅσον χρόνον ἔχρησις μοιθήτη τὸ προσωπικὸν εἰς τὴν ἔργασίαν αὐτῆν. 'Εξαιρεῖται, ὅμως, ἡ περίπτωσις τῆς διατηρήσεως φυλακῶν ἐν λιμένι εἰδικῶν διὰ τὸ λεθητήσασιον ἢ τὸ μηχανοστάσιον, δῆτε καταβάλλεται ὑπερωρία δι' ὅσας δῶρας παρηκολουθήθει ὁ δοηθητικός ἀτμολέδητος μὲν ἐλαχιστή ἀμοιβὴν δύο ὥρων ἀπὸ Δευτέρας μέχρι Σαββάτου καὶ τριῶν κατὰ Κυριακήν, ἀνεξαρτήτως ἀνελένθητος κατὰ τὰς δῶρας ταύτας. Τὸ ἐρώτημα δὲ τοῦτο διευπάθη διότι, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν νέαν Συλλογικὴν Σύμβασιν διὰ πρώτην φοράν ἀναγκωρίζεται δικαίαμα ὑπερωριακῆς ἀμοιβῆς καὶ εἰς τὸ κατώτερον πλήρωμα τῆς μηχανῆς διὰ τὸν παρακολούθησιν ποὺ δοηθητικοῦ ἀτμολέδητος τῶν πλοίων μὲν Μ.Ε.Κ.

2) Υπολογισμὸς μισθοῦ ἀδείας:

Εἰς ἐρώτησιν ἐπὶ ποίου μισθοῦ δὲ ὑπολογισθῆται ἡ πληρωμὴ τῆς ἀδείας ναυτικοῦ ὑπηρέτησαντος ἐπὶ πλοίον καὶ πρὸ καὶ μετὰ τὴν ισχύν τῆς νέας Συλλογικῆς Σύμβασεως, τὸ 'Υπουργεῖον ὀρθῶς ἀπεράνθη ὅτι ὁ ὑπολογισμὸς τῆς ἀδείας θὰ γίνηται τοῦ ηλιξμένου μισθοῦ, ὡς καθορίζεται εἰς τὴν νέαν Συλλογικὴν Σύμβασιν. Τὸ ἐρώτημα δὲν ἐπρεπε νὰ προκληθῇ, διότι εἶναι παλαιός καὶ ἐπαναλαμβάνεται ἀμετάλλητος εἰς τὰς Συλλογικὰς Συμβάσεις δρός (Κεφ. 1Δ' παρ. 5), κατὰ τὸν ὅποιον ἡ ἀδεία ὑπολογίζεται ἐπὶ τοῦ νέου μισθοῦ καὶ διὰ τὴν περίοδον τῆς ναυτολογίσεως ναυτικοῦ, ποὺ προηγείται τῆς ισχύος τῆς νέας Συλλογικῆς Σύμβασεως.

3) Στρέησις ἐπιδόματος κυριακῶν:

"Οταν ναυτικός καθῆται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου καὶ ὀρνήται νὰ προσφέρῃ ὑπηρεσίας τῆς εἰδικότητος του κατὰ πάξ Κυριακάς, ἀποστέρειται ἐκ τοῦ ἐπιδόματος 11% τῶν Κυριακῶν ποσοστοῦ ἀναλόγου πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν Κυριακῶν τὸν μηνός. Οὕτως ἐγνωμόδοτησε πὸ 'Υπουργεῖον εἰς τεθέν ὑπ' ὅψιν του ἐρώτημα καὶ ἐκ λόγων καλῶς — πράγματι — ἐννοουμένης ἐπιεικείας προσθέτει ὅτι, καίτοι ὁ πλοίαρχος δικαιοῦται νὰ ἀπολύσῃ τὸν ἀρνούμενον νὰ ἔργασθῇ, χωρὶς νὰ καταβάλῃ εἰς τούτον οὔτε ἔξοδα παλινοστήσεως οὔτε ἀποζημίωσιν, καλῶς εἶναι νὰ ληφθῇ τὸ μέτρον τούτο — τῆς ἀπολύσεως — μόνον ἐὰν δὲ ναυτικός καθ' ὑποτροπήν ἀρνήται νὰ ἔργασθῇ κατὰ τὰς Κυριακάς.

4) Ἐξαγωγὴ ἐμβόλων - ἔξαρματος Μ.Ε.Κ.:

"Υπὸ τῆς νέας Συλλογικῆς Σύμβασεως καθειρώθησαν (Κεφ. Ζ' παρ. 1/Ιστ') διὰ πρώτην φορὰν ἔκτακτοι ἀμοιβαὶ διὰ τὸ προσωπικὸν τοῦ μηχανοστασίου Μ.Ε.Κ. διὰ τὰς ἔργασίας ἔξαγωγῆς καὶ φορτισμοῦ, τεχνικῆς ἔργασίας τῶν ἐμβόλων, ἔξαγωγῆς καὶ ἐπιθεωρήσεως χιτωνίων, ἔξαρμάσεως ἐδράων δάσεως κ.λπ. Τὸ 'Υπουργεῖον, μετὰ προηγούμενην συνενόησην μὲ τὰς ἐνδιαφερομένας ἐφοπλιστικὰς καὶ ναυτεργάτικὰς ὄργανωσεις, εἰς τεθέν ὑπ' ὅψιν αὐτῶν ἔργητημα ἀπήντησεν, δῆτι αἱ ἀνωτέρω ἔξτρα ἀμοιβαὶ καταβάλλονται δσάκις αἱ ἀνωτέρω ἔργασίας ἐκτελοῦνται μόνον εἰς πρωστηρίους μηχανᾶς καὶ εἰς μηχανᾶς κινήσεως ἡλεκτρογεννητριῶν.

5) Πληρωμὴ 31ης ἡ μέρας ὠρισμένων μηνῶν:

"Η 31η ἡμέρα μητῶν τιων ὑπολογίζεται μόνον δσάκις πρόκειται περὶ ὑπολογισμοῦ τοῦ μισθοῦ ἡμέρων καὶ οὐχὶ ὅταν ὑπολογίζωνται οἱ μισθοὶ μηνῶν. Κατ' ἐφαρμογὴν τῆς ἀπόφεως ταύτης τοῦ 'Υπουργεῖον, ὅταν ναυτικὸς ὑπηρέτησεν ἐπὶ πλοίου π.χ. ἀπὸ 20ης Ιουλίου 1966 μέχρι τῆς 19ης Μαΐου 1967 καὶ ἀπολυθῇ δικαιούται δέκα μητῶν μισθοῦ. 'Εάν δόμας ἀπολυθῇ — ἀντὶ τῆς 20ης Μαΐου — τὴν 5ην Ιουνίου 1967, δὲ ναυτικὸς σύντος δικαιοῦται μισθοῦ δέκα μητῶν καὶ δέκα ἐππάνημέρων, διότι εἰς τὰς ἡμέρας ὑπολογίζεται καὶ ἡ 31 Μαΐου 1967.

6) Καταμέτρηση - παρακολούθηση - ύδροσυλλεκτών:

Τὸ 'Υπουργεῖον δι' ἔγκυκλιον του ἀπεφάνθη ὅτι ἡ καταμέτρησης καὶ ἡ παρακολούθησης τῆς στάθμης τῶν ὑδάτων τῶν ὑδροσυλλεκτῶν τῶν διπυθμένων καὶ τῶν δεξαμενῶν ποσίμου ὑδατος ἀνήκει εἰς τὰ καθήκοντα τοῦ ξυλούργου. "Οταν ξυλούργος δὲν ὑπάρχῃ ή καλύνεται, ὡς καὶ διότι ἡ σύνθεσις δὲν προβλέπῃ ξυλούργον, ἡ καταμέτρησης καὶ ἡ παρακολούθησης τῶν ὑδροσυλλεκτῶν ἀναπτύθεται ὑπὸ τοῦ ὑποπλοιάρχου κατὰ τὴν κρίσιν του εἰς πόν ναύληρον καὶ τοὺς δοθεῖσας αὐτοῦ ναύτας.

Διὰ τὴν ἐκτέλεσην τῶν ἀνώνυμων, αἱ ὀποῖαι ἀποτελοῦνται καθήκοντα τοῦ ναυλήρου καὶ τῶν ναυτῶν δὲν καταβάλλεται οὐδέμια ἔξτρα ἡ πρόσθετος ἀμοιβὴ, ὅταν ἡ ἔργασία λαμβάνῃ χώραν ἐντὸς τοῦ κανονικοῦ ὀκταώ-

ρου, καταβάλλεται, ὅμως, ὑπερωρία ὃν τὸ προσωπικὸν εἰς τὸ διποίον δὲ ὑποπλοιάρχος ἀνέθετε τὴν παρακολούθησιν καὶ καταμέτρησιν τῶν ὑδροσυλλεκτῶν είργασθη πέραν τῶν κανονικῶν ὡρῶν ἔργασίας.

7) Παραλαβὴ προφίμων:

Διὰ τὴν παραλαβὴν τῶν τροφίμων τοῦ πλοίου, διαν αὐτὴ γίνεται ἐντὸς τῶν κεκνοισμένων ὡρῶν ἔργασίας δὲν καταβάλλεται ἀμοιβὴ οὔτε ἔξτρα, οὔτε πρόσθετος, ἔκτος ὃ λάβῃ χώραν πέραν τῶν κεκνοισμένων ὡρῶν ἔργασίας τὸ ἀσχοληθὲν μὲ τὴν παραλαβὴν τῶν τροφίμων προσωπικὸν δικαιοῦται ὑπερωρίας.

8) Χρόνος ἐκτελέσεως ἐργασίας:

"Ο πλοίορχος, ὅμως, ἔχει πλήρες δικαίωμα νὰ ἐπιλέξῃ τὰ πρόσωπα εἰς τὰ διποία θάλασσας τὴν ἔργασίαν, ὅχι δικαίωμα καὶ ἀξιωματικούς, διότι ἡ παραλαβὴ τροφίμων είναι χειρωνακτική ἔργασία.

9) Χρόνος ἐκτελέσεως ἐργασίας:

"Η ἐκτέλεσης ἔργασιών, ως π.χ. ὁ καθαρισμὸς τῶν κυτῶν, συνεπαγομένων τὴν καταβολὴν προσθέτων ἀμοιβῶν, είναι ὑποχρεωτικὸν διὰ τὸ πλήρωμα νὰ ἐκτελήσῃ ἐντὸς τῶν κεκνοισμένων ὡρῶν ἔργασίας (δραὶ ὀκτὼ ἀπὸ Δευτέρας μέχρι καὶ Παρασκευῆς καὶ πέντε κατὰ Σάββατον) καὶ ἐπὶ ἔνα τετράωρον εἰσέστη. Δηλαδὴ δὲ ναυτικός θὰ πασχοληθῇ εἰς τὴν ἔκτακτον ἔργασίαν του ἐπὶ δύοδεκα (12) δραῖς κατὰ Δευτέραν μέχρι καὶ Παρασκευῆς καὶ ἐπὶ ἔνεα (9) κατὰ Σάββατον.

"Ο ναυτικὸς ἔργασθεις διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐκτάκτου ἔργασίας κατὰ τὸ κανονικὸν του ὡράριον καὶ ἐπὶ πλέον ἐπὶ τέσσαρας δραῖς ὑπερωρίας δὲν δικαιοῦται ὀλλῆς ἀμοιβῆς (ὑπερωρίας), ὀλλὰ λαμβάνει τὴν πρόσθετον ἀμοιβήν, τὴν διποίαν ὥραν ὑπέρωρίας (έργασίας) τοῦ ξυλούργου. Τὸ πλήρωμα τοῦ πλοίου της 20ης Μαΐου 1967 καὶ ἀπολυθῇ δικαιούται δέκα μητῶν μισθοῦ. 'Εάν δόμας ἀπολυθῇ — ἀντὶ τῆς 20ης Μαΐου — τὴν 5ην Ιουνίου 1967, δὲ ναυτικὸς σύντος δικαιοῦται μισθοῦ δέκα μητῶν καὶ δέκα ἐππάνημέρων, διότι εἰς τὰς ἡμέρας ὑπολογίζεται καὶ ἡ 31 Μαΐου 1967.

10) Αποζημίωσης αλλοδαπού:

"Εἰς περίπτωσιν καθ' ἦν ἐπὶ πλοίου ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν ὑπηρετοῦντος ὀλλοδαπού ναυτικού καὶ ὁ πλοίον τοῦτο ναυαγήσῃ, οἱ σημαῖοι οὗτοι ναυτικοὶ τότε μόνον δικαιοῦνται τῆς ἀποζημίωσεως τοῦ ἄρθρου 62 τοῦ Κώδικος Ιδιωτικοῦ Κρατικοῦ Δικαίου (μισθοὶ δύο τὸ πολὺ μητῶν), ὅταν καὶ κατὰ τὸ δικαιον τῆς χώρας, τῆς διποίας τὴν ὑπηρετούσα φέρουν οἱ ναυαγοὶ ὀλλοδαποί ναυτικοί ἀναγνωρίζει εἰς τοὺς "Ελληνας ναυτικούς, τοὺς ὑπηρετοῦντας ἐπὶ πλοίου της τὸ δικαιόωμα ἀποζημίωσεως ἐν περιπτώσει ναυαγίου αὐτοῦ. "Ο δρός οὗτος τῆς ἀμοιβῆς τοῦ ΚΙΝΔ.

Συμπέρασμα: "Οταν αἱ ἀμοδοὶ τοῦ 'Υπουργεῖον κειρίζωνται τὰ ζητήματα χωρὶς ἐπιρρεασμού, μὲ πνεῦμα ἀντικειμενικού, μὲ αὐθηματικούς καὶ μὲ καλοπροσερέτον συνεργασίαν, προσφέρουν, ἀσφαλῶς, ὑπηρεσίαν ἀξιέπαινον, ἀνεπιφύλακτον ἀναγνωρίσεως.

W. J. ROBERTS & SON

(SHIPPING) LIMITED
ΜΕΣΙΤΑΙ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

734, Tower Building,

Water Street,

Liverpool, 3.

ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

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

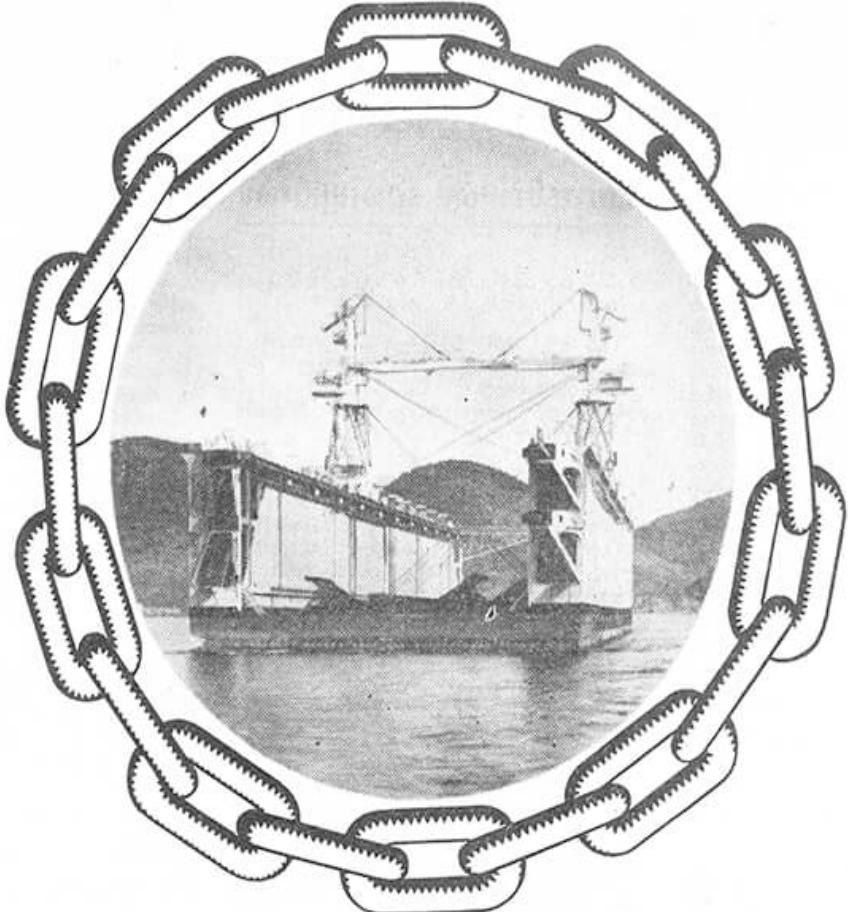
Telegrams: Attention Liverpool

Telephone: CENtral 7832-3-4

Telex: 627137

After Hours AlNtree 2398

(Mr. W. J. Roberts)



**Linked to the Swan Hunter Group
these companies command the vast
resources for ship repairing that ensure
faster turn-round for small and large ships
throughout the world**

SWAN HUNTER GROUP LIMITED — SHIP REPAIRING DIVISION

Barclay Curle & Co. Ltd. Tel: Scotstoun 3341/6 3351/3 & 3415, Telex: 77773, Grams: Slipdock, Glasgow. Furness-Smiths Dock (Trinidad) Ltd. Tel: Port of Spain 52391, Telex: Being installed. Grams: Fursmidok, Port of Spain. The Grangemouth Dockyard Co. Ltd. Tel: Grangemouth 3351, Telex: 77-8161, Grams: Dockyard, Grangemouth. Malta Drydocks (Managing Agency) Tel: Malta Central 22451 & 22491, Telex: ML.211, Grams: Drydocks, Malta. London Office, Tel: 01-283 3809, Telex: 261439, Grams: Maltadok, London. The Port of Singapore Authority Dockyard (Managing Agency) Tel: Singapore 7602, Grams: Limbongan Singapore. Smith's Dock Co. Ltd.

Tel: North Shields 75511, Telex: 53-217, Grams: Smithdoko North Shields. Smith's Dock Co. Ltd. Tel: Eston Grange 4252, Telex: 58-538, Grams: Smithdoko, Middlesbrough. Smith's Dock Co. Ltd. Tel: Hartlepools 66227 & 67154, Telex: 58-587. Swan Hunter (Dry Docks) Ltd. Tel: Wallsend 623085, Telex: 53-443, Grams: Swandock, Wallsend. Wallsend Slipway & Engineering Co. Ltd. Tel: Wallsend 623161, Telex: 53611, Grams: Wall, Wallsend-on-Tyne. London Office, Tel: 01-283 3811/2, Telex: 261439, Grams: Swanhunter, London. Liverpool Office, Tel: 051-236 3739 3730, Grams: Aqua, Liverpool.

SWAN HUNTER GROUP

SHIP REPAIRING DIVISION



P4776

ΜΕΤΑ ΤΑΣ ΝΕΑΣ ΜΕΘΟΔΟΥΣ ΧΟΡΗΓΗΣΕΩΝ

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΤΑΙ ΤΟ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ "ΣΤΕΓΗΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ,"

Δηλώσεις τού Διοικητού τής Κτηματικής Τραπέζης κ. 'Αρλιώτη'

'Εφιστώμεν όλως ιδιαιτέρως τὴν προσοχήν τῶν ναυτικῶν μας ἐπὶ τῆς κάτωθι συνεντεύξεως τοῦ Διοικητοῦ τῆς Κτηματικής Τραπέζης κ. 'Αρλιώτη.

'Αναφέρεται γενικώς εἰς τὴν ἀντίτιμότητιν τοῦ στεγαστικοῦ προβλήματος τῶν λαϊκῶν ταξέων, κατόπιν τῆς νέας πολιτικῆς χορηγήσεων, τῆς ἔγκαινιασθείσης παρὰ τῆς Κυβερνήσεως, ιδιαιτέρως δὲ εἰς τὴν "στέγην τοῦ ναυτικοῦ," εἰς τὴν δημιουργίαν τῶν προϋποθέσεων πρὸς ἑνίσχυσιν τῆς ἀποταμιεύσεως καὶ τὴν διανειδόθησιν τῶν ναυτικῶν μας, ἵνα τὴν ιδίαν τῶν κατοικιῶν ἀποκτήσουν.

'Εδήλωσεν ὁ κ. 'Αρλιώτης:

"Τὸ ένδιαφέρον τῆς Τραπέζης διὰ τὴν τάξιν τῶν ναυτικῶν εἶναι ζωηρότατον. 'Αποκλειστικῶς καὶ μόνον διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἴδρυσεν εἰς Πειραιά Γραφείον — Παράρτημα τοῦ Στεγαστικοῦ Ταμειατηρίου."

"Ἄς προσέξουν οἱ ναυτικοί μας τοὺς νέους βελτιωμένους δρόους διανειδοτήσεως. Χάρις εἰς τὰς παρεχομένας διευκολύνσεις ή ιδιόκτητος στέγη τῆς οἰκογενείας τοῦ ναυτικοῦ μὲ δῆλας τὰς συγχρόνους ἀνέσεις, ὑγιεινὴ καὶ ἀνετος, ἡμέροι εὐχερῶν νὰ καταστῇ μία πραγματικής. Εὔκαιρια μοναδικὴ παρέχεται. Οἱ ἀκτήμονες ναυτικοί μας καλοῦνται νὰ ἐπωφεληθοῦν αὐτῆς. Η ιδιόκτητος στέγη ἀποτελεῖ τὸ θεμέλιον τῆς οἰκογενειακῆς εὐημερίας.

'Ο διοικητής τῆς 'Εθνικῆς Κτηματικῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος κ. κ. 'Αρλιώτης, εἰς ἔρωτήματα τῶν ἀντιπροσώπων τοῦ Τύπου ἐπὶ τοῦ ἔφετεινού Στεγαστικοῦ Προγράμματος, ἔδήλωσε τὰ ἐπόμενα, ἀφ' οὐ τούς ηὐχαρίστησης διὰ τὴν προθυμίαν τῶν νὰ ἀνταποκριθοῦν εἰς τὴν σχετικὴν πρόσακλησιν τῆς Τραπέζης.

ΕΡ.: 'Η 'Εθνικὴ Κυβέρνησις, κύριε διοικητά, ἔχηγγειει πρὸ δόλιγου χρόνου σειρὰν μέτρων διὰ τὴν ἐφαρμογὴν ἐνὸς εὐρυτάτου Στεγαστικοῦ Προγράμματος εἰς τὴν Χώραν. Θὰ σᾶς παρακαλέσωμεν νὰ μᾶς ἔχηγησῃτε — ἀφ' εὗ καὶ ήμεις σᾶς εὐχαριστήσωμεν διὰ τὴν σημειωμένην πρόσληψιν σας ποὺ μᾶς παρέχει αὐτὴν τὴν εὐάκρισιν — πῶς ἔχει τὸ δῆλον θέμα εἰς τὴν δάσιν του, δεδομένου ὅτι διὰ πρώτην φορά ἐν τόσον σημαντικὸν ποσὸν διατίθεται δι' ἔτησιν στεγαστικὸν πρόγραμμα καὶ διότι, διότως βλέπομεν, δὲ ρόλος τῆς Κτηματικῆς Τραπέζης εἰς τὴν ἐφαρμογὴν του εἶναι πρωταρχικός.

ΑΠ.: 'Οπως θέτετε, κύριοι, τὸ ἔρωτήμα σας θὰ πρέπει, κατ' ἀρχὴν, νὰ τονίσω δύο πράγματα. Πρώτον ὅτι ή 'Εθνικὴ Κυβέρνησις μὲ τὴν πειράν τῶν συντόκων μέτρων τὰ ὅποια ἔλαβε τελευταῖς ἐπὶ τὴν προειδήσεων, ἀπέδειξεν ἐμπράκτως ὅτι ἔχει ἐνστρενόθη τὴν ἀνάγκην τῆς ἀποφασιστικῆς ἀντιμετωπίσεως τοῦ ἐλληνικοῦ στεγαστικοῦ προβλήματος, τὸ ὅποιον δῆλοι γινωρίζομεν ὡς πρόβλημα λίαν σοδαρὸν καὶ ἀκρώς πιεστικὸν ἀπὸ κοινωνικῆς, οἰκονομικῆς πολιτικῆς πλευρᾶς ὡς πρόβλημα ἐνδιαφέροντος διαιτητέρως τὰς μεσαῖαν καὶ μικροῦ εἰσόδηματος καὶ γενικῶς τὰς λαϊκὰς τάξεις καὶ ἀκόμη ὡς πρόβλημα ἐπιπρεάζον ἀμέσως καὶ διαθέως διπλανῆς ἀπεδείχθη κατὰ τὸν τελευταῖον χρόνον, τὴν διοικητικήν, διοτεχνήκην, ἐμπορικήν καὶ οἰκοδομικήν δραστηριότητα, ἐπομένως τὴν γενικωτέραν οἰκονομιάν τῆς Χώρας. Δεύτερον, ὅτι μὲ τὴν παράλληλον ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ἀνάδεσιν εἰς τὴν Κτηματικήν Τραπέζην τῆς 'Ελλάδος τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ στεγαστικοῦ Προγράμματος κατὰ τὸ μέγιστον αὐτοῦ μέρος, ἀναγνωρίζονται αἱ σημαντικαὶ ὑπηρεσίαι τὰς ὅποιας προσέφερε καὶ δύναται νὰ προσφέρῃ αὐτὴ ὡς δὲ ἔξι ἀντικείμενοι ὄρμοδις ὄργανοι μέτρων διὰ τὴν ἀσκήσιν τῆς στεγαστικῆς πίστεως, τεταγμένος διπλανῆς εἶναι παρὰ τὸ πλευρὸν ἰδία τῶν λαϊκῶν τάξεων καὶ ίκανός νὰ ἐπιτελέσῃ σημαντικὸν συντονιστικὸν ἔργον εἰς μίαν ἐνίσχυσιν προσπάθειαν τῶν ἀσχολουμένων μὲ τὴν χρηματοδότησιν τῆς κατοικίας φρέων.

Συνοπτικῶς, θὰ κατέληγα ὅτι διὰ τῶν κυβερνητικῶν μέτρων διευρύνεται δὲ χρηματοδότησις τῆς στέγης, ὑπὸ τὴν πλέον εύρειαν ἐν-

τῶν 'Αθηνῶν, πρὸς 7%—7,25% ἐτησίως ἀντιστοίχως.

ε) Δρχ. 70 ἑκατομμύρια, ἔναντι δρχ. 15 ἑκατομμυρίων τοῦ 1966, διὰ δάνεια πρὸς κλινικάς, ἐκπαιδευτήρια, στέγασιν δημοσίων ὑπηρεσιῶν καὶ ἀδλους κοινωφελεῖς σκοπούς, 10ετοῦ διαφεύγειας πρὸς 8% ἐτησίως.

ΕΡ.: Ποιὰ μέτρα εἴχατε ὑπὸ δημιλῶν περὶ προβλήμάτων σχετιζομένων μὲ τὸν χρηματοδότηκόν μηχανισμό;

ΑΠ.: Κυρίως τὰ ἔξης:

α) Τὴν ἐπέκτασιν τῶν διατάξεων τοῦ N. Δ. 4207)1961, τοῦ ισχύοντος διὰ τὰ μέχρι δρχ. 100.000 στεγαστικὰ δάνεια δι' ἐκτέλεσιν ἔργων, καὶ ἐπὶ τῶν μέχρι 200.000 δραχμῶν δανείων. Οὕτω, ἀποδιλάσσονται οἱ δανειοδοτούμενοι ἀπὸ τὴν ἐνοχλητικὴν καὶ παλιδάπανον, κατὰ κανόνα, διαδικασίαν τῆς προσαγωγῆς πολυαριθμών τίτλων ιδιοκτησίας καὶ συντομεύεται κατὰ πολὺ δὲ χρόνος τῆς χρηγήσεως τῶν δανείων.

β) Τὴν μείωσιν κατὰ τὰ 2/3 τοῦ τέλους χρηστοσήμου τῶν δι' ὑποθήκης ἡσφαλισμένων συμβάσεων δανείων πρὸς ἐμπόρους καὶ ἐμπορικᾶς ἑταῖρις καὶ περαιτέρω τὴν σημαντικωτάτην μείωσιν τῶν λοιπῶν ἔξόδων χορηγήσεως δανείων πρὸς ξενοδοχειακάς ἐπιχειρήσεις.

ΕΡ.: 'Απὸ τῆς Ιδικῆς της πλευρᾶς ἔλαβεν ἡ Τράπεζα μέτρα ἐπὶ τοῦ προκειμένου καὶ ποῖα;

ΑΠ.: Μὲ προλαμβάνετε καὶ εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν θὰ προσθέσω ὅτι ή Κτηματική Τράπεζα, πιστὴ εἰς τὴν μακροχρόνιον παράδοσιν τῆς ὡς τοῦ κατ' ἔξοχην συμπαραστάτου τῶν οἰκοδομούντων, καὶ συναισθανομένη τὴν τιμὴν ἡ ὀποία τῆς προσεγένετο ἀλλὰ καὶ τὴν εὐθύην ἐκ τῆς ἐμπιποτοσύνης μὲ τὴν δοπίσιαν τὴν Εθνικὴ Κυβέρνησης, προῆλθεν ἀμέσως εἰς δλα τὰ ἐσωτερικὰ δυνατὰ μέτρα πρὸς δελτίωσιν τοῦ συστήματος καὶ περιλαμβάνει:

α) Δρχ. 400 ἑκατομμύρια διὰ δάνεια εἰς ἔργα συπαλλήλους στερουμένους ιδιοκτήτου στέγης, μέχρι δραχμῶν 200.000, κατὰ περίπτωσιν καὶ δρχ. 100 ἑκατομμύρια διὰ δάνεια συμπληρωματικά τῶν χορηγουμένων ὑπὸ τοῦ 'Οργανισμοῦ 'Εργαστικῆς Κατοικίας. Τὰ δάνεια ἀμφοτέρων τῶν κατηγοριῶν τούτων, χορηγούμενα τὸ πρώτον σήμερον, εἶναι 15ετοῦ διασκείας πρὸς 7% ἐτησίως. Προβλέπεται ἡ ίκανωποίησις 5.000 περίπου περιπτώσεων.

β) Δρχ. 630 ἑκατομμύρια, ἔναντι δρχ. 275 ἑκατομμυρίων τοῦ 1966, καὶ μὲ κατανομὴν 315 ἑκατομμυρίων εἰς τὴν περιοχὴν τῆς πρωτεύουσας καὶ 315 ἑκατομμυρίων εἰς τὰς ἐπαρχίας, διὰ δάνεια στεγαστικά πρὸς ιδιώτας μέχρι δρχ. 150.000 κατὰ περίπτωσιν, ἀντὶ τοῦ προϊσχύσαντος δρίου τῶν δρχ. 100.000, 10ετοῦ διαφεύγειας πρὸς 8% ἐτησίως.

γ) Δρχ. 200 ἑκατομμύρια διὰ δάνεια πρὸς οἰκοδομικάς ἐπιχειρήσεις διὰ τὴν κατασκευὴν ἡ ἀποτεράστωσιν ἀπὸ τὸν πολυκατοικιῶν, χορηγούμενα τὸ πρώτον σήμερον, 5ετοῦ διασκείας πρὸς 8½% ἐτησίως.

δ) Δρχ. 375 ἑκατομμύρια, ἔναντι δρχ. 10 ἑκατομμυρίων τοῦ 1966, διὰ δάνεια πρὸς ἔνδον διαφορετικῶν παραδεδεγμένου δικαιώματος ἐγγραφῆς ὑποθήκης συμπληρωματικῶς κατὰ 1% ἐπὶ τοῦ ποσοῦ τοῦ δανείου πρὸς ἔξασφάλισιν ἀπὸ τὸν τυχὸν ἔξόδων ἐκτελέσεως.

ε) 'Εμείωση 67% ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν ἀκινήτων εἰς τὸ διαντάτον ἐπιτρεπόμενον εἰς αὐτὴν ἀπὸ τοὺς νόμους ποσοστὸν δανείσματος.

ΕΡ.: 'Υπάρχουν ἀποτελέσματα ἀξια μνείας ἀπὸ τὴν ἐφαρμογὴν ἔως τώρα τοῦ προγράμματος:

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc.

BALTIMORE

Fitting for grain cattle and high explosives

Suppliers of lumber & dunnage

London Agents: JAMES A. McLAREN & Co. Ltd.

65 BISHOPSGATE E.C. 2.

ΑΠ.: 'Ασφαλώς υπάρχουν και λίγα άξιόλογα μάλιστα. Διότι η Τράπεζα έκινητοποιήθη δι' δλων αύτής τών δυνάμεων και άμεσως διά την ταχείαν διοχέτευσεν εἰς τήν οικονομίαν τών εις τήν διάθεσιν της τεθέντων κεφαλαίων εύθυς άμα τη έξαγγελία περὶ τὸ τέλος τοῦ Ιουλίου τῶν κυβερνητικῶν ἀποφάσεων, 'Άλλ' ἄς ἀφῆσα κωδύτερον εἰς τοὺς ἀριθμούς νὰ ὀμιλήσουν. Μέχρι καὶ τῆς 20ῆς Σεπτεμβρίου είχον συναφθῆ ἥ καὶ εὐρίσκοντο ὑπὸ σύναψιν δάνεια δλων τῶν κατηγοριῶν συνολικοῦ ὑψους 568 ἑκατομμυρίων. 'Αφ' ἐτέρου, δάνεια συνολικοῦ ὑψους 611 ἑκατομμυρίων εὑρίσκοντο εἰς τὸ στάδιον τοῦ ἐλέγχου οἰκονομικοῦ, ιωμικοῦ καὶ τεχνικοῦ καὶ σύτα ταχύτατα διεκπεραιώμενα. Προκύπτει ἀπὸ τὰ δύο αὐτὰ στοιχεῖα διτὶ θεοβαίσι δύναται καὶ νὰ θεωρηθῇ ἡ μέχρι τέλους τοῦ ἔτους διάθεσις δλοκήρου τοῦ ποσοῦ τῶν δρχ. 1.425 ἑκατομμυρίων τοῦ ὅποιους ἡ ἐκταμίευσις προβλέπεται ἐντὸς τοῦ 1967, διότι διὰ τὸ ὑπόλοιπον ποσὸν ἐκ δρχ. 350 ἑκατομμυρίων τοῦ δλου προγράμματος, αὐτὴ θὰ γίνη ἐντὸς τοῦ ἔρχομένου ἔτους χορίς τοῦτο, δικιας, νὰ ἐμποδίζῃ τὴν Τράπεζαν νὰ προχωρήσῃ, δίχως ἀνάσχεσιν, εἰς τὸ ἔργον της.

ΕΡ.: Ποιαι κατὰ τὴν γνώμην σας πρέπει νὰ ἀναμένωνται ἐκ τῶν ληφθέντων μέτρων γενικότεραι ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς οικονομίας;

ΑΠ.: Πρὶν ἀπ' δλα ἐπίθυμω νὰ τονίσω τὸν ἕκδηλον κοινωνικὸν χαρακτήρα τῶν ληφθέντων μέτρων. Πράγματι, ἀπὸ τὸ δλον πρόγραμμα τῶν 1.775 ἑκατομμυρίων δραχμῶν, ποσὸν 1.330 ἑκατομμυρίων ἀφορᾶ, εὐθέως, εἰς τὰς μικροῦς καὶ μετρίους εἰσιδήματος τάξεις καὶ τὸ ὑπόλοιπον ποσὸν τῶν 445 ἑκατομμυρίων εἰς τὸν τουρισμὸν διὰ τὴν ἀνέγερσιν νέων συγχρονισμένων ξενιδησιακῶν μονάδων, εἰς κτίρια ἔχυπητεύοντας τὸ κοινωνικὸν σύνολον, διπάς κλινικαῖς, ἐκπαιδευτήρια, κοινωφελεῖς σκοποὶ κλπ. Ἐπειτα, ὅπως εἶναι προφανὲς ἐνισχύονται ἐμμέσως καὶ κατὰ τρόπον ὑγιά ιωμισματικῶς πλείσται ὅσαι ἐπαγγελματικοὶ τάξεις καὶ οἰκονομικοὶ μονάδες ἀσχολούμενοι μὲ τὴν οἰκοδομικὴν

δραστηριότητα, αἱ δόπιαις τόσον ὁδοκιμάσθησαν ὑπὸ τῆς ἐκδηλωθείσης κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος οἰκοδομικῆς κρίσεως. 'Άλλα ἀξίζει νὰ ἀναλυθοῦν κάπως λεπτομερέστερον τὰ ἐπακόλουθα, ἀμεσα σχεδόν δλα, ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς ἐνὸς προγράμματος ὅπως αὐτό. Πράγματι:

1. 'Ἐνισχύεται ἡ τάσις δι' οἰκοδόμησιν λαϊκῶν κατοικιῶν.

2. 'Ἐνισχύεται ἡ τάξις τῶν ἐργατούπαλλήλων εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ στεγαστικοῦ τῆς προβλήματος.

3. 'Ἐνισχύεται ἡ ἐλευθέρα κτηματαγορὰ καὶ ὁ δανεισμὸς ἰδιωτῶν πρὸς οἰκοδόμησιν κατοικιῶν.

4. 'Ἐνισχύεται τὸ τουριστικὸν δυναμικὸν τῆς χώρας.

5. 'Ἐνισχύονται ὁ περὶ τὴν οἰκοδόμην ἐπιχειρηματικὸς κόσμος καὶ πλείστα δσα ἐπαγγελματο, ὡς οἰκοδόμων, ξυλουργῶν κλπ., ἄπινα ἀσχολούνται περὶ τὴν οἰκοδόμησιν.

6. Προκαλούνται θετικαὶ ἀλυσιδωταὶ οἰκονομικαὶ αντιδράσεις εἰς τὸ οἰκονομικὸν κύκλωμα μὲ ὑψηλὸν πολλαπλασιαστικὸν συντεστήν.

7. Προβάλλεται σαφῶς πλέον ἡ ἴδιότης τοῦ Κράτους ὡς συμπαραστάτου καὶ δοηθοῦ τῶν οἰκοδομούντων.

8. Τοποθετούνται αἱ δάσεις διὰ τὴν συτηματικὴν πλέον ἀντιμετώπισιν τοῦ στεγαστικοῦ προβλήματος.

9. 'Αναγνωρίζεται ἡ ἀνάγκη τοῦ συντονισμοῦ τῶν προσπαθειῶν εἰς τὸν πιστωτικὸν τομέα τῆς στεγαστικῆς πολιτικῆς μὲ τὴν ἀνέθεσι τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ μεγαλύτερου μέρους τοῦ δλου προγράμματος τῆς Κυβερνήσεως εἰς τὴν Κτηματικὴν Τράπεζαν.

ΕΡ.: Καὶ μία τελευταία, κύριε διοικητά, ἐρώτησις ποὺ ἀφορᾶ εἰς τὸ παρὰ τὴ Κτηματικὴ Τράπεζη Στεγαστικὸν Ταμιευτήριον. 'Απὸ τῆς σχετικῆς συναντήσεως μας μετὸν 1965 κατὰ τὴν ὅποιαν μάς ἀνεπτύξατε πῶς εἶχε τὸ θέμα καὶ τὰ εὐεργετήματα τοῦ θεσμοῦ διὰ τὴν στέγασιν τῶν λαϊκῶν τάξεων, δὲν εἶχομεν νεωτέρας πληροφορίας σας. Επειτα δυνατὸν νὰ μάς δώσητε σήμερον τὰς ἔκ-

τοτε ἔξειδεις καὶ εἴαν τὰ προσαναφερθέντα ἡ ἄλλα μέτρα ἀφοροῦν καὶ εἰς τὸ Στεγαστικὸν Ταμιευτήριον;

ΑΠ.: 'Ἐχετε δίκαιον, κύριοι, καὶ μολονότι τὰ στοιχεῖα διὰ τὴν ἔξειδειν τοῦ Στεγαστικοῦ Ταμιευτήριου ἀναφέρονται εἰς τοὺς ἀπολογούμενοὺς τῆς Τραπέζης, δομολογῶ διτὶ ὑπῆρξε παράλειψις ἐκ μέρους μας νὰ μῆ σᾶς ἐνημέρωσην ιδιαιτέρως.

Λοιπόν, ὡς πρὸς μὲν τὰς ἔξειδεις ἀπὸ τοῦ 1965, ὅποτε ἡρχισαν νὰ ἀναφαίνονται τὰ πρώτα εύοιωνα ἀποτελέσματα τῆς λειτουργίας παρὰ τὴ Κτηματικὴ Τράπεζη τοῦ συστήματος αὐτού τῆς στεγαστικῆς ἀποταμεύσεως, σᾶς λέγω διτὶ τὰς ἐλπίδας που σᾶς ἔξεφρασα τότε, ἐν ἔτος ἀπὸ τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ θεσμοῦ δισδέκεται τώρα, τρία μόλις ἔτη ἀπὸ τότε, ἡ θεοβαίσι διὰ τὴν ἐπιτυχίαν του καὶ διὰ τὴν σημαντικὴν συμβολὴν του εἰς τὴν λύσιν τοῦ ἑλληνικοῦ στεγαστικοῦ προβλήματος. 'Άλλα ἡ περὶ τούτων μαρτυρία εἰς τοὺς ἀψευδεῖς ἀριθμούς: Εἰς τὸ τέλος 1965 ἔχομεν 1.200 συμβάσεις μὲ συνολικὴν ὑποχρέωσιν καταθέσεων δρχ. 54 ἑκατομμυρίων. Εἰς τὸ τέλος 1966 ἔχομεν 3.120 συμβάσεις μὲ 144 ἑκατομμύρια. Εἰς τὸ τέλος Αὔγουστου 1967 ἔχομεν 6.418 συμβάσεις διὰ 293 ἑκατομμύρια καὶ μὲ τὸν σημειούμενον ρυθμὸν πορείας ὑπολογίζομεν νὰ φάσωμεν εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους γύρω τῶν 8.000 συμβάσεων.

Ως πρὸς τὰ μέτρα που ἐλήφθησαν ἐν τῷ μεταξὺ διὰ τοὺς συμβληθέντας μὲ τὸ Στεγαστικὸν Ταμιευτήριον τῆς Τραπέζης, ταῦτα, θεοβαίσι, εἶναι συντελεστικά τῆς σημειούμενης πρόσδου. Καὶ ἀναφέρω τὰ σημαντικότερα:

α) Τὴν αὔξησιν τοῦ θρίου δανειοδοτήσεως διὰ τοὺς καταθέτας ἐσωτερικοῦ ἀπὸ δρχ. 125.000 εἰς δρχ. 175.000, διὰ τοὺς ἐργαζομένους εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ὡς καὶ διὰ τοὺς 'Ελληνας ναυτικούς ἀπὸ δρχ. 150.000 εἰς δρχ. 100.000 καὶ ἀπὸ δρχ. 125.000 εἰς δρχ. 200.000 ἀντιστοίχως.

β) Τὴν ἔξφρησιν τῶν χορηγουμένων δανειών εἰς χρόνον διπλάσιον τῆς καταθέσεως, μὲ ἐλάχιστην χρονικὴν διάρκειαν τὴν δεκατίαν.

γ) Τὴν δανειοδότησιν τῶν ἐργαζομένων ἐν τῷ ἐξωτερικῷ ὡς καὶ τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν μετὰ διῆνας ἀπὸ τῆς καταθέσεως καὶ οὐχὶ μετὰ τριετίαν.

δ) Τὴν τίρησιν τῶν λογαριασμῶν τῶν καταθέτων ἐξωτερικοῦ, ὡς καὶ τὴν διενέργειαν τῶν τυχὸν ἐπιστροφῶν, εἰς ἐξωτερικὸν συνάλλαγμα. Τὸ τελευταῖον τούτῳ μέτρῳ διπέρ συνετέλεσεν εἰς τὴν κατακόρυφον ἀνοδικήν πορείαν τῶν καταθέσεων, μὲ προφανῆ τὰ ὑπέρ τῆς θνήτης οἰκονομίας ἀποτέλεσμα, ἐπεξετάθη, τελευταίως, καὶ διὰ τοὺς ἀνὰ τὸ κόσμον ἐργαζομένους 'Ελληνας ναυτικούς, ἀναστένεται δὲ σημαντικωτάτη αὐξησης τῶν καταθέσεων τῆς κατηγορίας ταύτης καὶ κατὰ συνέπειαν αὔξησιν τῆς ἐξ ἀδήλων πρώτων εἰσαγωγῶν ἐσωτερικοῦ συναλλάγματος.

Τὸ ἐνδιαφέρον τῆς Τραπέζης διὰ τὰς τάξιν δανειών εἶναι ζωηρότατον. 'Αποκλειστικῶς καὶ μόνον διὰ τὴν ἔξυπητεστήσιν τῶν ίδρυσεν εἰς Πειραιά Γραφείον — Παράρτημα τοῦ Στεγαστικοῦ Ταμιευτήριου.

Περάνω τὰς ἀνακοινώσεις του διοικητής εἴπεν:

Κύριοι,

Μεθ' δσα πρὸς ὑμᾶς ἔξειδεσα ἐπὶ τοῦ ἐφετεινοῦ Στεγαστικοῦ Προγράμματος ὡς τούτῳ κατηγορίσθη ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῆς χώρας, καθίσταται προφανῆς ἡ ἐθνικὴ σημασία ἡ δόπια πρέπει νὰ ἀποδοθῇ εἰς αὐτό — διὰ νὰ συνωψίσω εἰς τὸν χαρακτηρισμὸν αὐτὸν τὴν εύρυπητη τὸν δσων τὸ πρόγραμμα ἀποσκοπεῖ. 'Η Κτηματικὴ Τράπεζα τῆς 'Ελλάδος οὕτως ἀξιολογούσσα τὸ πράγμα πράττει δι. τι ἐπιβάλλεται εἰς αὐτὴν διὰ τὴν ἐπιτυχίαν ὅπως εἴποντο τοὺς προγράμματος, πιστή εἰς τὴν μακροχρόνιον παράδοσιν της ως φορέως — συμπαραστάτου τοῦ Κράτους καὶ τῆς κοινωνίας εἰς τὸν πιστωτικὸν τομέα διανεύοντας.

ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ L. RODRIQUEZ ΜΕΣΣΗΝΑΣ-ΙΤΑΛΙΑΣ



Κατὰ τὴν δραστηριότητα τῆς τελευταίας δεκαετίας τῶν ὡς ἄνω Ναυπηγείων, ἡτοι ἀπὸ τοῦ 1956—1966 ἐναυπηγήθησαν 77 ιπτάμενα πλοῖα. Ιπτάμενα πλοῖα τῶν Ναυπηγείων RODRIQUEZ χρησιμοποιούνται ἀπὸ 21 διάφορες χώρες: Τὸ 1966 εἰς Χιλήν καὶ Αύστραλιαν, τὸ 1965 εἰς Δανίαν, Σουηδίαν καὶ Ἰνδονησίαν, τὸ 1964 εἰς Χόγκ - Κόγκ, Έλβετίαν, N. Ζηλανδίαν καὶ Ἀγγλίαν, τὸ 1963 εἰς Φιλιππίνας, τὸ 1962 εἰς Γαλλίαν καὶ Αϊγυπτον, τὸ 1961 εἰς Έλλάδα καὶ Ἀργεντινήν, τὸ 1960 εἰς Ισπανίαν, Φιγκανδίαν, Γιουγκοσλαβίαν καὶ Νορβηγίαν, τὸ 1958 εἰς Βενεζουέλαν καὶ Πόρτο - Ρίκο καὶ τὸ 1956 εἰς Ιταλίαν. Πληροφορίαι δι' ιπτάμενα πλοῖα τῶν Ναυπηγείων RODRIQUEZ:

Εἰς Μεσσήναν τηλ. 44.801. Εἰς Αθήνας τηλ. 632.245.

ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ 10 ΜΗΝΕΣ

ΠΡΟ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΩΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟΝ ΣΤΙΒΟΝ

Η ΕΤΗΣΙΑ ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ

ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ, ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ - ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΑΡΗΛΙΚΩΝ.— ΤΑ ΧΑΜΗΛΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΚΑΙ Ο ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΣ.— Η ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ ΠΡΟΑΝΑΓΓΕΛΛΕΤΑΙ.

«Η σκληρά στάσις την όποιαν έτηρησαν οι άσφαλισται κατά τους παρελθόντας 18 μήνας πρόκειται να συνεχισθή και να έντασθη»

(Μήνυμα των "Αγγλών άσφαλιστών πρός την Διάσκεψην")

'Ενδιαφέρουσαι αἱ κατὰ τὴν Διάσκεψιν τῶν θαλασσασφαλιστῶν συζητήσεις. Κύριον συμπέρασμα — τὸ μοναδικὸν — ἡ ἔπι περιπέρασμα αὐξήσις τῶν ἀσφαλίστρων.

Μὲ πρωταγωνιστᾶς καὶ εἰσηγητᾶς τοὺς "Αγγλούς, οἵτινες ὅλως τε ἐκυριάρχησαν τῆς Διασκέψεως, οἱ ἀσφαλισταὶ φαίνεται νὰ καταλήγουν εἰς τὴν κατὰ δάσιν ὀλλαγὴν τοῦ συστήματος ἀσφαλίσεων. Τῶν νεοτείκτων καὶ τῶν μεγάλων σκαφῶν θὰ ἐπιζητηθῇ ἡ περαιτέρω ἐπιβάρυνσις, αὐτῶν ποὺ εἰς τὸ παρελθόν ἦσαν χαμηλὰ τὰ πρέμια.

Συνοπτικῶς ἀναφέρομεν κατωτέρω τὰ κύρια σημεῖα τῶν συζητήσεων.

Ἡ ἐπὶ τοῦ ὑπερωκεανίου «Ρόττερνταμ» συνελθοῦσα ἑτησία διάσκεψις τῆς Διεθνοῦς 'Ειώσεως Θαλασσασφαλιστῶν, ἐτερμάτισε τὰς ἔργασίας της τὴν 2αν Ὀκτωβρίου, ἀφοῦ συνεζήτησεν ἐπὶ τῶν 18 ἔκθεσεων, αἵτινες εἶχον ὑποβληθῆ ὑπὸ μελῶν τῆς 'Ειώσεως. Δ' οὐδεμίαν ἐπὶ τῶν ἑνέα μεγάλων ἀσφαλιστικῶν ἄγοράν — εἴπεν ὁ Βρετανὸς ἀντιπρόσωπος κ. Λόκκε — ἥδυνατο νὰ εἴπῃ καλὸν τινὰ λόγον διὰ τὰ πεπτραγμένα ἐπὶ τῶν ἔργαστων της κατὰ τὸ 1966. 'Ἐπετεύχθησαν, βεβαίως, αὐξήσεις ἐπὶ τῶν τιμῶν τῶν ἀσφαλίστρων, ὅλῃ' αἱ διπλάναι δι' ἐπισκευὰς ἦσαν τόσον ὑψηλαί, ὡστε ἔξουσιερωσαν οἰνδήποτε δόφειος. Οἱ ἀσφαλισταὶ δέχονται κινδύνους ἐπὶ τῇ δάσιᾳ τοῦ σημερινοῦ κόστου, ἔχουν ὅμως νὰ ἔκκαθαρίσουν μεγάλας, ἐν ἀναλογίᾳ, ἀπαιτήσεις διὰ πολλὰ προσεχῆ ἔτη, καθ' ὃν χρόνον τὸ κόστος θὰ ἔχῃ αὐξῆθη κατὰ 5% περίπου δι' ἕκαστον παρερχόμενον ἔτος.

Προβαίνων δ. κ. Λόκκε εἰς ἀνάλυσιν τῶν στατιστικῶν δεδομένων διὰ τὰ ἀτυχήματα ἐσημείωσεν αὐξῆσην 20% εἰς περιπτώσεις ζημιῶν ἐπὶ μηχανῶν, ἀξόνων καὶ ἐλίκων κατὰ τὸ διάκτημα τῆς μέχρι τοῦ 1966 πεντατείας, ἐνῷ ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων τοῦ παγκοσμίου στόλου ηὔξηθη κατὰ μέσον δρού ὀλιγώτερον τῶν 5%. Εἶναι δυνατόν νὰ ιωθῇ ἡ μεγάλη αὕτη αὐξῆσης τῶν ἀτυχημάτων, ἀν ληφθῆ ὑπὸ δύψιν, διτὶ τὸ μηχανῆματα ηὔξησης, διτὶ κατέστησαν περισσότερον περίπλοκα καὶ διτὶ καὶ τὰ μεγέθη τῶν σκαφῶν ηὔξησησαν. Πάντως, διερωτάται τις, κατὰ πόσον, ἀρά γε, αἱ ἀπαιτήσεις ὀφείλονται εἰς ἀμέλειαν, ίσωσ δὲ καὶ εἰς ἀναμοδίστων τῶν πληρωμάτων.

Εἰς τὴν τιμολόγησιν τῶν ἀσφαλίστρων διὰ τὰ νέα σκάφη, εἴπεν ὁ διμιλητής, τὸ πρόδρομον ὑπόφρεσε σοδαρόν, διότι, ἐνῷ πλοῖοι κάτω τῶν πέντε ἐτῶν ἀντιπροσωπεύουν, κατὰ προσέγγισιν, τὸ 1/3 τῶν ἐν ὑπερεσίᾳ σκαφῶν, τὰ ὑπὸ καυπήγησιν ἡ παραγγελίαν ἀνὰ τὸν κόσμον ἀντιπροσωπεύουν ἵνα τῶν 20% τῆς ἥδη ἐν ὑπερεσίᾳ τελούστης χωρητικότητος καὶ τὰ 70% τῆς παραδοθείστης κατὰ τὴν παρελθοῦσαν πενταετίαν χωρητικότητος. 'Ετῶν ἑκάστεσων τῶν ἀναφερομένων εἰς τὸ κόστος τῶν ἀπισκευῶν, ὁ διμιλητής ὑπελόγισεν, διτὶ ἡ κατὰ μέσον δροῦ αὐξῆσης ἢ περισσότερα κατὰ 7% τῆς τοῦ προηγουμένου ἔτους. Σημαίνεις ἀσφαλίστρων τοῦτο διτὶ οἱ ἀσφαλισταὶ, δύσκολις ἀνανέωσις τὰς ἀσφαλίσεις σκάφους η στόλου, ἐπὶ τῇ δάσει τῆς ἑκπνεούσης ἀσφα-

λίσεως, ἐμείωναν τὴν προοπτικὴν πραγματοποιήσεως κέρδους.

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ: Εἴτερον θέμα προσελκύσαν πῶς τὸ ἐνδιαφέρον τῶν συνέδρων ἀνέφερετο εἰς τοὺς κινύρους ναυπηγήσεως. Διάφοροι κῶραι νιοθέτησαν νέας συμφωνίας κατατάσσουν, εἰς τὰς ὁποίας περιέρχονται καὶ ἔκπτωσιμοι ἀπολλαγαὶ. 'Ανέφερε σχετικῶς δ. κ. Λόκκε τὴν κίνησιν — μίσιν κίνησιν λογικὴν ἀπὸ πλευρᾶς τῶν σημερινῶν τόσον πολλῶν προκατασκευῶν — διπάς λαμβάνεται ἡ τοποθέτησης τῆς τρόπιδος, ὡς ἀπόφασιστοκή παροργών ἑνάρξεως τοῦ ἀσφαλίστρου. Μερικοὶ ἐπίσης κατέταξαν τοὺς ναυπηγικοὺς κινδύνους ἀναλόγως πρὸς ἐλάχιστα τιμολόγια (Ο Βρετανὸς ἀντιπρόσωπος τοῦ Κόμβου Μπάντρυ, τῆς Ἰρλανδίας. Εἰς τὸν ἄκρατον σταθμὸν τοῦ Κόλπου τὰ μεγάλα δεξιομετόποια δύνανται νὰ καλύψουν τὰ 75% μόνον τῆς φορτωτικῆς των Ικανοτήτων. 'Ενα σκάφος — εἰπε — τῶν 20.000 τόνων ἑξοκεῖλαν, ἐνῷ ἐπλεεις μὲ ταχύτητα 10 κόμβων, ὑπέστη ζημίας 100.000 δολαρίων, ἀν δὲ τὸ σκάφος αὐτὸν ἦτο τῆς τάξεως τῶν 60.000 τόνων, αἱ ζημίαι διὰ τοὺς ἀσφαλίστρας του θά ἀνήρχοντο εἰς 750.000 δολαρίων. Μόλιστα, δηλαδή, τὸ σκάφος τοῦτο θὰ ἦτο τρεῖς φοράς μεγαλύτερον τοῦ πρώτου, ἡ ζημία θὰ ἐκδυτίζειν εἰς τοὺς ἀσφαλίστρας 7½ φοράς περισσότερον).

Η ΠΡΟΣΕΧΗΣ ΕΤΗΣΙΑ ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΑΠΕΦΑΣΙΣΘΗ ΝΑ ΣΥΓΚΛΗΘΗ ΤΗΝ 22-26ην ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1968 ΕΙΣ ΤΑΣ ΑΘΗΝΑΣ.

ραδοτέα ἐντὸς τῶν ὀλίγων προσεχῶν ἐῶν, ἐνῷ ὑπάρχουν ἀνὰ χείρας ἡ ὑπὸ διαπραγμάτευσιν 100 δεξιομετόποια, μεγαλύτερα τῶν 170.000 τόνων δ.ων. ἕκαστον.

ΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ: Οἱ διά πατέλκαρριερς ἀριθμοὶ στρέφονται γύρω τῶν 12.000.000 τόνων γκρός, περιλαμβάνοντες καὶ 100 σκάφη χωρητικότηος μεγαλυτέρας τῶν 60.000 τόνων δ.ων. 'Εντὸς ὀλίγων ἐτῶν μέρος τοῦ εἰσόδηματος ἐκ τῆς ἀσφαλίσεως ἐπὶ σκαφῶν θὰ προέρχεται ἔκ τῶν ἐν λόγῳ μεγάλων πλοίων, ἀν δὲ οἱ ἀσφαλισταὶ ὑποτιμήσουν τοὺς ἔξ αὐτῶν κινδύνους, δυνατῶν νὰ εἶναι ἐπιζήμια δι' αὐτούς τὰ ἀποτελέστατα τῶν ἀσφαλίσεων τῶν.

'Ετόνισεν ἀκόμη δ. κ. Λόκκε, διτὶ ὁ κόσμος ὑποφέρει ἀπὸ μεγάλην ὑλλειψιν μονίμων δεξιομετών, ίκανων νὰ δεχθῶν σκάφη τῶν 200.000 τόνων καὶ ἀνών. Μεγάλη ἐπίσης εἶναι καὶ ἡ ἐλάχιστη ρυμουλκῶν καὶ ναυαγοσωστικῶν μέσων, εἰς τὰς δύο διαφοράς τῶν μεγάλων τοῦ παγκοσμίου σκαφῶν. 'Η ἀπό 3 τῶν ἐν ὑπερεσίᾳ σκαφῶν, τὰ ὑπὸ καυπήγησιν ἡ παραγγελίαν ἀνὰ τὸν κόσμον ἀντιπροσωπεύουν ἵνα τῶν 20% τῆς ἥδη ἐν ὑπερεσίᾳ τελούστης χωρητικότητος καὶ τὰ 70% τῆς παραδοθείστης κατὰ τὴν παρελθοῦσαν πενταετίαν χωρητικότητος. 'Ετῶν ἑκάστεσων τῶν ἀναφερομένων εἰς τὸ κόστος τῶν ἀπισκευῶν, διότι, ἐνῷ πλοῖοι κάτω τῶν πέντε ἐτῶν ἀντιπροσωπεύουν, κατὰ προσέγγισιν, τὸ 1/3 τῶν ἐν ὑπερεσίᾳ σκαφῶν, τὰ ὑπὸ καυπήγησιν ἡ παραγγελίαν ἀνὰ τὸν κόσμον ἀντιπροσωπεύουν ἵνα τῶν 20% τῆς ἥδη ἐν ὑπερεσίᾳ τελούστης χωρητικότητος καὶ τὰ 70% τῆς παραδοθείστης κατὰ τὴν παρελθοῦσαν πενταετίαν χωρητικότητος.

'Ο διντιπρόσωπος τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν δ. κ. Γκεράρδος εἴπεν, διτὶ οἱ ἀσφαλισταὶ εἰσέρχονται εἰς νέαν περιόδουν ἀσφαλίσεων, λόγῳ νέων τύπων πλοίων. 'Οσον ἀφορᾷ τὰ νέα δεξιομετόποια καὶ τὰ μπάλκαρριερες, δ. διμιλητής ἐτόνισεν διτὶ οἱ ἀσφαλισταὶ, ἐπόκτησαν τὰς ἀσφαλίσεις σκάφους η στόλου, ἐπὶ τῇ δάσει τῆς ἑκπνεούσης ἀσφα-

λημα τῆς ταχύτητος. 'Εχει γίνει λόγος περὶ μεγάλης ταχύτητος, ἀλλὰ σημαντικώτερα, κατὰ τὴν ἀντιληφτήν του, εἶναι ἡ ἐλαχίστη ίσωσ ταχύτης, διότι τὰ σκάφη πρέπει νὰ ἔχουν ἐλαχίστην τινὰ ταχύτητα, διὰ νὰ δύνανται νὰ ἐλέγχουν τὴν κίνησίν των. Τὸ θέμα τοῦτο ιδιαιτέρως ἐτονίσθη καὶ ὑπὸ τοῦ Βρετανοῦ ἀντιπροσώπου.

'Ανεφέρθη δ. κ. Γκεράρδος καὶ εἰς τὰ ταξίδια δεξιομετόπων μετοξύ Περσικοῦ Κόλπου καὶ τοῦ δρόμου Μπάντρυ, τῆς Ἰρλανδίας. Εἰς τὸν ἄκρατον σταθμὸν τοῦ Κόλπου τὰ μεγάλα δεξιομετόποια δύνανται νὰ καλύψουν τὰ 75% μόνον τῆς φορτωτικῆς των Ικανοτήτων. 'Ενα σκάφος — εἰπε — τῶν 20.000 τόνων ἑξοκεῖλαν, ἐνῷ ἐπλεεις μὲ ταχύτητα 10 κόμβων, ὑπέστη ζημίας 100.000 δολαρίων, ἀν δὲ τὸ σκάφος αὐτὸν ἦτο τῆς τάξεως τῶν 60.000 τόνων, αἱ ζημίαι διὰ τοὺς ἀσφαλίστρας του θά ἀνήρχοντο εἰς 750.000 δολαρίων. Μόλιστα, δηλαδή, τὸ σκάφος τοῦτο θὰ ἦτο τρεῖς φοράς μεγαλύτερον τοῦ πρώτου, ἡ ζημία θὰ ἐκδυτίζειν εἰς τοὺς ἀσφαλίστρους 7½ φοράς περισσότερον.

ΖΗΜΙΩΝΟΥΝ ΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΑΙ

Διὰ τὴν ἀμερικανικὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν τὸ 1966 ὑπῆρξε τὸ τρίτον κατὰ σειρὰν οσδαρών ἀπώλειῶν καὶ ζημιῶν, παρὰ τὰ ληφθέντα μέτρα δελτιώσεως τοῦ δύο προηγουμένων ἐτῶν. Τούτο άναφέρεται εἰς τὴν ὑποβληθεῖσαν πρὸς τὴν 'Επιτροπὴν Διεθνοῦς 'Ειώσεως Θαλασσασφαλιστῶν ἑκθεσιν τοῦ ἀμερικανικοῦ 'Ιδρυματος Θαλασσασφαλιστῶν. Σημαντικὸν μέρος τῆς ἀκέθεσεως καταλαμβάνουν δύο μόνον διλικαὶ ἀπώλειαι. 'Επί συνόλου 16 διλικῶν πλαιοκτησίσιος, σοδαρωτέρα αἵτια ὑπῆρξε πυρκαϊά καὶ ἔκρηξη, ητοις καὶ προκάλεσεν διλικῶν ἀπώλειαν. Σοδαρωτέρα αἵτια ὑπῆρξε πυρκαϊά καὶ ἔκρηξη, ητοις καὶ προκάλεσεν διλικῶν ἀπώλειαν. 'Εκ τῶν 16 ἐν συνόλῳ διλικῶν ἀπώλειων, δύο διφέδωρων πλοίων πλαιοκτησίσιος καὶ τὰ τέσσαρα ἐκ τοῦ συνόλου διεφέροντο εἰς δεξιομετόποια.

Εἰς ταῦτα δὲν περιλαμβάνονται δύο ἔξαιρετικῶς σοδαροὶ διλικαὶ ἀπώλειαι επίσυμδοσιαὶ εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1967. 'Η μία ἀφεώρα τὸ διλλανδίκον δεξιομετόποιον «Ιάκωβος Βερόλιμε», θυθούσθεν κατόπιν ἐκρήξεως 140 μίλια μακράν τῶν Καναρίων νήσων κατὰ μῆνα Σεπτέμβριον καὶ ἡ ἐπέρα τὸ δεξιομετόποιον «Τόρρευ Κάνουν», ἐπὶ τοῦ διποίου ἑξερράγη πυρκαϊά καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐδύθισθη κατὰ μῆνα Μάρτιου, ἔξωθι τῶν ἀκτῶν τῆς Αγγλίας. 'Η ἀπώλεια τοῦ δευτέρου τούτου σκάφους ἐκόστισεν εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν 8.5 ἐκστομμύρια, ἐπὶ συνόλου 16 ἐκατομμυρίων δολαρίων.

'Ενέα ἀκριβῶς ήμέρας πρὸ τοῦ ἀτυχήματος τοῦ «Τόρρευ Κάνουν», δ. μείζων ἀσφαλιστικὸς 'Οργανισμὸς τῆς ἀμερικανικῆς ἀγορᾶς ἔγραψε τὰ ἔξης εἰς τὴν ἐπόστολον τοῦ 'Εισερχόμεθα εἰς περιόδον τεχνικῆς προσδόου εἰς τὴν Ναυτιλίαν δινευ προηγουμένων. Οἱ κατὰ τὸ παρελθόν περιορισμοὶ ταχύτητος, δυνάμεως, μεγέθους καὶ μέσων χε-

Η ΑΛΙΕΙΑ

ΑΙ ΕΙΔΙΚΑΙ ΑΥΤΑΙ ΣΕΛΙΔΕΣ ΣΥΝΤΑΣΣΟΝΤΑΙ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Η ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΑΛΙΕΙΑΣ

Κάθε χρόνο την ίδια περίοδο έποχήν, από άρχης 'Ιουνίου μέχρι 15ης Σεπτεμβρίου, δημοσιεύονται οι συγκεντρωθέντες υπό της F.A.O. ('Οργανώσεως Τροφίμων και Γεωργίας) άριθμοι της παραγωγής ήχυσης παραγωγής. Το αύτο συμβαίνει: και με τούς πίνακας πού μεταδίδει: το 'Ινστιτούτον Στατιστικήν της Κοπεγχάγης, όπως και η Υπηρεσία Στατιστικών τοις Λονδίνοις, συνάριθμοι δε και ή εἰς τά 'Ηνωμένη — Έθνη — Νέας Σύρης — δραγμώνται στατιστικών κ.ο.κ. Συμβαίνει: πολλάκις οι άριθμοι νά μη συμφωνούν μεταξύ των άρχικων, πλήρη κατέτοιν συνεννοήσων των ένδικτηρομένων, αι τυχών προκύπτουσι: διαφοροί κανονίζονται άμεσων και κάθε λίθρος δέχεται. Το αριθμόν εκείνον τῶν έκθεσων, πώς ζήλως ιδιαιτέρως δέχονται: έκ μέρους τῶν δικαιολόγων ιστρών, τῶν φυσιολόγων, τῶν έπιστημόνων και τῶν έπις τῆς έκπονησεως εἰδικών στατιστικῶν ένταταλμένων είναι: δι: μεταξύ τῶν παραγωγικῶν κλάδων ξγάθων διατροφής ζήλος τοις κόσμου, ή άλιευτική διοικητική κατέχει δέχεται θέσιν, Ισως μάλιστα νά κατέλαβε και τά ΗΠΟΤΕΙΑ. Διότι: Ήρθε το πολέμου, κατά τὸ 1939-1940, η παραγωγή ήχυσης παραγωγής έκμακινετο μεταξῷ 23-25 έκατομμυρίων τόνων, ένθι σήμερον οπέρενη τούς 56.000.000 τόνωνος. Δέν οπολογίζομεν δεκάτιον τά χρόνια τον πολέμου και τῶν έπικαλονήσασιν περίοδον τῆς παροισλογής. Η συντηματική τῆς διλείσις έπικανογράφησε γήραιεν έπος τὸ 1949-50 και συνεχήσα αδέξανται: ή ήχυσης παραγωγή με ρυθμόν περάσην δύο έκατομμυρίων τόνωνος ήχθων έτησίσια, δηλαδή 34.000.000 τόνωνον ἐν τῷ συνδλοφ έντος δέκατος έποτο περίοδου έτην.

Σημειωτέον δι: εἰς τὴν παγκόσμιον ήχυσης παραγωγήν τῶν 56 έκατομμυρίων τόνων δὲν περιλαμβάνεται, ώς άναφέρουν αι στατιστική, η παραγωγή τῆς Κίνας. Έπισης, από τὴν γενικήν διαδιθμίσιν αερίδες λείπουν οι άριθμοι τῆς παραγωγῆς τοῦ Περού και τῆς Χιλής, μελοντούς ή μέτοδος: τῶν δύο τούτων χωρῶν εἰς φύλο φάρι: έπιφανείας δικ τὸ ήχυσάλευρον είναι: λίγην ογκιστική και περιστήψην εἰς τὴν καθ' ζητούς άποδειξίσιν κατά τὸ 1966-67 ποσότητα ήχθων. Ούτω, η αερίδες διαδιθμίσεων τῶν πέντε πρώτων ήχυσης παραγωγῶν χωρῶν (προσεδάσμεναι και τῆς παραγωγῆς τῆς Κίνας) δέχεται δέχεται: Ήρώτη δέχεται: ή 'Ιππονίας παρεχούμενας πληροφορίες. Δευτέρα κατατάσσεται η Ρωσία με 6.200.000 τόν., με αδέξιον τῆς ήχυσης παραγωγῆς κατά 600.000 τόν., από τὴν περιουσιήν τοιαύτην. Εἰς τὴν τρίτην γραμμήν δέχεται: ή Κίνα με 5.750.000 τόν., κατά τὰς ἔκ Χόνγκ Κόνγκ πληροφορίες, πλήρη αι ἔν Σαγγανήσεις: αιδήσεις άναφέρουν δι: η παραγωγή ήχθων οπέρενη τὰ 6 έκατομ. τόνων. Τὴν τετάρτην θέσιν καταλαμβάνει η Νορβηγία με τὴν καταπληκτικήν ποσότητα τῶν 2.636.849 μετρ. τόν., ήτις μέποτε και τῶν άριθμον «ρεκόρ» τῆς χωρᾶς ταύτης. Τὴν πέμπτην θέσιν καταλαμβάνουν αι 'Ηνωμέναι: Πολιτεῖαι: Αμερική με 2.507.610 μετρ. τόν., με μειωμένην δηλαδή τὴν ήχυσης παραγωγῆς τον. Η διά τὰ προτείνει διαδιθμίσιν ἀλλάζει συνεχῶς και ἔφετος η Ρωσία κατέλαβε τὴν δευτέραν θέσιν, με τὴν κατηγορηματικήν δηλώσιν δι: έντος τῆς προσεχούς διετίσις θά είναι: η πρώτη ήχυσης παραγωγῆς χωρᾶς τοῦ κόσμου, με μέτοδον ἄνω τῶν 7 έκατομ. τόνων.

Αι με μέτοδον ἄνω τοῦ ένδος έκατομμυρίων τόν. ήχθων χωρᾶς είναι: αι δέχεται: Ήρώτη δέχε-

ται τὸν Αδετραλίνιν είναι: τελείως ἀνεκμετάλλευτον, λόγῳ τῶν ἀποτάσσων, πλὴν μὲ τὴν ηχυσημοποίησιν μεγάλων φαράδικων ἀργοταξιῶν, λίκην συντόμως θά ὀρχίσῃ ή έντατηκή ἀκμέταλλευτική.

♦

Η δέξιλης τῆς παγκόσμιού κλιείς δὲν στηρίζεται: ἀπλῶς και μόνον εἰς τὴν αὐξήσιν τῆς ηχυσημοπαραγωγῆς, ἀλλά και εἰς πολλοὺς ἄλλους διακίνους συντήρησέ, ποτ τὴν δημιουργούν, θέντον υποτίμον δὲν θά ἐγίνεται ἀπολύτως τίποτε, δηποτε είναι: τὰ σύγχρονα φαράδικα, τὰ νέα αλιεύδα δράσσων, η ἔφερμογήν ἀπιστημονικῶν μεθδῶν ἀλιεύεις, η διαλογήν τοῦ ἐναλίου πλούτου, η μεθδῶν συντήρησής και περιποίησης τῶν ἀλιεύδων, η διανομή τούτων διαδίκτυος και τὸ εποικιστήρων πάντων η διαπιθγόγησις τοῦ κατατακαλωτοῦ. Η μέρχι πρότινον έτῶν ἀκούμη ἀκολουθουμένη συνήθεια τῆς ρομπαντικῆς ἀποχῆς, αι ἐπὶ τῆς φρεσκάδας τῶν ήχθων ἀνταλήγεις και η ἀνάλογης κατανάλωσης τούτων, ψηπαγιάτεψαν» και δὲν ξέχουν πέρασι! Απὸ τὰ φάρια τίποτε δὲν γάνεται σήμερον, δηλα είναι: κακά, ωφέλιμα και χρήσιμα, ὡς δὲ ἀπεδειγμή ἀπιστημονικῶν, η θεραπευτής των είναι: ζηνωτέρα ἀπὸ κάθε ἀλλοράφων. "Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ ἐκ τῆς ἀντατικῆς πραγματικῆς τῆς ἀλιεύτηκης διοικητικής ποιότητας ποσότητας ποιό ποτεύσασι, ἀλλά με τὴν ἐργατικότητα τοῦ ζηντούς χωρᾶς μικράς χώρας, διότι κατόπιν ἐπινεικημένων ἀπωγημάτων ἐξ ἀφορμῆς τῆς ἀλλαγῆς πορείας τῆς ρέγγας, οι Νορβηγοί φυράδες δὲν ἀπεκρύθησαν ἀπὸ τὰς τρομεράς ζηντικές ποιό ποτεύσασι, ἀλλά με τὴν ἐργατικότητα τοῦ ζηντούς χωρᾶς μικράς χώρας, και τὴν πίστιν τῶν εἰς τὸ ζηντό τῆς ἀλιεύεις, καταθωασαν ἐντὸς τριτίσις νά ζηντογρατηθεύσι και νά αδέξησον τὴν ήχυσης παραγωγῆς τῶν εἰς 2.636.000 τόν.

Έπειδη τοιαῦτα: ἀπότομοι: ἀλλαγαί συμβαίνουν πολὺ συχνά και χωρᾶς με μεγάλην παραγωγήν, κατόπιν ζηνιδών, χάνουν τὰ πρωτεῖα, ἐν ἀντίθεσι: δὲ ἀλλα: με πολὺ μικροτέραν ἐμπορίζονται ξεφνικά ως οπουδάιοι παράγοντας, οι στατιστικούς διακίνους κατανέμουν τὴν παγκόσμιον ήχυσης παραγωγῆς τοῦ ποσοτά δι: καθετοῦ περιοδού. Ήταν τὸ σημειρινήν περίοδον, ή ἐπὶ 56.000.000 τόνωνον παραγμένα ποσότητας κατανέμεται ως έξι: Ήρώτη δέχεται: η 'Αστια με 37%. Δευτέρα ή Β. και Ν. Αμερική με 28%, χάρις εἰς τὰς μεγάλων ποσότητας ήχθων ἐπιφανείας, ποτ παράγουν τὸ Περού και η Χιλή. Εἰς τὴν τρίτην ζειράν δέχεται η Εδώπη με 25%. Ακολούθει η 'Αρρική με 9% χάρις εἰς τὰς νέας ἀλιεύδα τοῦ Ν. Δ. Ατλαντικοῦ και κατόπιν με μικρόν ποσοτάδον η Αδετραλία, ώπου ἐπισγμάνθησαν νέας ἀλιεύδας εἰς τὰς γύρω νήσους, πλουσιώτατα εἰς ἀλιεύεις. Κατά τὴν γυρήμην τῶν ειδικῶν ἐπὶ τῆς ἀλιεύεις ωκεανολόγων, δι τοιστὸς τοῦ Εἰρηνικοῦ 'Ουκεανού γύρω

έπειδη ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι ο πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξάνεται με μεγαλυτέρων ταχητήτα ἀπὸ τὴν παραγωγῆς ήχθων και ἐάν δὲν ἀγροφθοῦν τὰ καταλληλά προκύψη: Άλλο ζην πλεονέκτημα ποιό θὰ προκύψῃ συντόμως ζλλειψί: προσιμού: ένω με τὴν καλλιέργειαν τοῦ μενοντήπιας καθετοῦ ποτεύσασι, διότι

τάς Ήνωμένης Πολιτείας Αμερικής, όπου και τρόφιμα υπάρχουν έναν άριστον και ή ιχθυοπαραγωγή είναι άρκευτος απόδοσης, ένα τόπος καταβάλλεται ιδιαίτερα προστάθεια διόπις διαφημισθή ή άλιεσίς είς τό ξηπακρον και διάσημος συνηθίσθη νά τρώγη μάρια κάθε ημέρα. Είς τόν Εδράποτην, Αγγλίαν, Γερμανίαν, Γαλλίαν, Ισπανίαν και τόσας άλλας προηγμένας είς τόν άλιεσίν γύρων, ή διά τά φάρια συνεχίζομενη προπαγάνδη, διά τον Τόπον, τον Κυνηγατογράφου, τής Τηγλαράσεως, τόν διαλέξεων και τόν έπιστημονικών έπειτηγήσεων, προσέλκετε τόν άλιεσίν διδακτικών μαθημάτων πού θέλγουν τόν ένδικαφρομένους. Τά αποτελέσματα είναι γνωστά. Είναι, πράγματι, άποκριδικόν, είς τόν γύρων μας, όπου τά τρόφιμα δέν είναι άρκετα και δύναται νά συμπληρωθούν ήπο τά προϊόντα τής Θαλάσσης, νά συμβαίνουν αδτά σι άνωμαλίαι είς τόν θερπτόν τους άλιεσίν.

Είναι δεδομένος, κάπως ένοχηλητικόν γά έπανερχώμεθον συγχάνει έπι τόν ίδιον θέριτο, πλήν, έφ' έσον σκαλάσαμε είς άμποδια δημιουργηθείσαν ΑΜΑΘΕΙΑΝ ΕΝΕΚΕΝ, ή μόνος τρόπος διαφωτίσασε τόν ένδικαφρομένους και ένημερώσασε τής Κονίης Γνώμης είναι αι πληροφορίαι περί τόν τί γίνεται: άλιεσί και ή γκρίνια, γιατί δέν μιμούμεθα τό διάνταν διαράδει: γιρά τόν γειτόνων μας. Καὶ συγκεκριμένως: 'Η διά τό τρέχον έτος ιχθυοπαραγωγή είς Ιταλίαν ήπολογίζεται διά ένα φόραγ τόν 250.000 τόνους, έναντι 215.000 τόν παρελθόντος έτους, γάρις είς τά νέα φαράδικα, πού έκθυμηδόν κανοπηγούνται και παραδίζονται είς τόν έψοπλιστές άλιεσίς. Κατά τάς έξι Ιταλίαν πληροφορίας, τό νέον πρόγειαμα άνακταγκροτήσεως τής άλιευτης διοικητικής, προβλέπει αδησησι τής ιχθυοπαραγωγής είς 300.000 τόνους και ένα συνεχείς, δέξαι τής άποδεσσος τόν νέον μεγάλων φαράδικων πού κανοπηγούνται και τίθενται: ένα λειτουργία, νά δέπλασια ασθενή. Η Ρουμανία και ή Βουλγαρία είς τόν Μαύρην Θάλασσαν, γάρις: δην δέν ήπηρχε σότε έγνος ήπερποντίου άλιεσίς, κατώρθωσαν έντος διεπίσης, γάρις είς τά μεγάλων φαράδικων πού άπειτησαν, νά δημιουργήσουν τόν πυρήνα τής μεγάλης άλιεσίς και τόρα μελετάται ή άποδη-

της και άλιεσί μεγαλυτέρων φαράδικων έργοστασιών, δινημένων νά έρειρημένων πρός διάς τάς κατασύνοτες: δην έπισηματίνων και νέα & λίπεδα έρεσσων. Έκ παραλήθησον άναγειρόνται εύρυχωροι: άποθηκαι: - φυγεία έπι τόν κρηπόδωμάτων ώρισμένων λιμένων, έκει δην ήδη πληγατέουν τά νέα μεγάλων φαράδικων διά νά έφερτούνται. Είναι: δημος τόσον πολλά τά παραδείγματα πού πρέπει νά άναφέρωμες διά νά έλεσκηρωθή τό θέμα μας, δησε άνάγκη νά έγιμε και τόν άπαιτούμενο χώρο.

'Οπωσδήποτε, ή προσδετική έξελιξις τής παγκοσμίου άλιεσίς συνεχίζεται σταθερώδης, στηριζόμενη είς δικούς συντελεστής και δη: είς τάς θεωρητικές περικινών έφοπλιστών ή είς τάς άτομικά τούτων συμφέροντα, δημος συμβαίνει παρ' ήδην. Εύτυχης ή Εθνική Κυβέρνησις επαγγελματεί και μόδις διεπιστώθη ή κάμψις τής ιχθυοπαραγωγής, έλασε τάχιστα τά κατάλληλη δραστικά μέτρα διά την θεωρητηρίαν τής προκυψάσης άνωμαλίας, ως άναφέρομεν είς τό παραπλέυρων σημειώσιμη μας.

ΑΙ ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΩΝ ΙΧΘΥΩΝ

Τη Εθνική Κυβέρνησις, μέτα τής άποφασιστικότητας πού τόν χαρκωτηρίζει, κατά τής άντιμετώπισης τόν ήδη πάροχον ήρισταμένων προθημάτων, τόν ήδηφρόντων τής προαγωγήν, έλασε τά προσήγουτα μέτρα διά τής έξειμαλυνσιν και τόν ένωμαλιδών, πού διασκινέουν τόν ήπερποντίν διάλιεσίν. Μόδις διεπιστώθη διά: ή ιχθυοπαραγωγή ήρισε νά κάμπτεται είς τόν τομέα τόδον, διά νά μη μεινή ή άγορά άπογιγνωμένη ήδη πατεψημένα φάρια τής τελευταίων στιγμής, έρθης ένεργομέσος, έπειταφέ τόν είσαγωγήν, μερικώδη, ώρισμένων ειδίδων έκ τούτων, πού άποταλον τής δικούς τρόφην τόν έργαζομένων τάξεων. 'Ως άναμεντο, ή άπόφαση: κάτηγ συνέπεσε νά μη είναι τής άρσεισίν τόν πλοιοκτήτων ποντοπόδων φαράδικων, οι ήποτε: άκολουθούνται τής κεκτημένην έκ τόν ήδηκτωλού παρελθόντος συνήθειαν, έπεινουν ούσιωμοι είς τό Υπουργείον Εμπορίου — Διεύθυνσι: Αγροκομίας, διά νά διαχειριζόθων και νά ζητήσουν τής άκρωσιν τής άποφάσεως. Αι άρισται: ήπερεσία, ήκουσαν μετά προσογής τά παράπονα, πλήν είναι: ίδιον τής παρούσας Κυβερνήσεως νά ρυθμίση τόν τόχηγν τόν παραγωγικούν τής γύρως κλαδίσων συμφωνών μετά σημερίνον τόν Έλληνικον Λαοδ.

Οι πλοιοκτήται προσιδοποιήθησαν έγκαιρως διά: έπρατε νά μεριμνήσουν μόνοι των διά τήν προσάστιν τόν σηματερών των, έργον τής

άπολότου ήρισδιότητός των και ή Πολιτεία ήδη παρείχει είς κάθισ: ήμερίστον τήν ήπειρηρήσιν της διά νά ήπερποντίσουν διλας τάς άνωμαλίας. Οι ήδηπαρέρδιενοι έκωφευσαν είς τάς συνετάς ήπεισεξίες, ήγνόγραν τά τόσον διδακτικά παραδείγματα τόν διαφέρων προγηγμένων είς τόν άλιεσίν γυρων, ήγνέκθησαν καταστάσεις άνωπιτρέπτους. Έπι οιράν έτον, ήδη τόν ειγιδιού τόν Ναυτιλιν Χρονικόν» ήπειτηρίξαμεν κάθισ δικαιον και νόμιμον κίτημα τόν πλοιοκτητών ήπερποντίων φαράδικων, έμημνήσαμεν ένθουσιαδών τάς ήπιτηχίξις τόν — (πολλάκις διά και τάς ήμεροδόσου άλιεσίς τοικάτες) — Γιά γά τόδι ήνθιαρρόνωρεν. Κατόπιν τής διακριτωθείσονς νέας καταστάσεως πραγμάτων και διά τήν προκειμένην περίπτωσιν, έδηλωσαμεν έπικειλημμένως διά: δέν ήδη άναμιχθημεν είς τόν ήγδην, διότι τό δίκαιον δέν είναι μετά τό μέρος έφοπλιστῶν. Ούδετι δύναται νά άμφισθητήσῃ, διά: οι πλοιοκτήται ήσαν κάλλιστα είς θέσιν νά προστατέψουν μόνοι τά συμφέροντά των ήγνηθησαν δημος νά κινηθούν και ή άδιαφορία των ικτέληγεν, δημος διστυχός ικτέλη-

γέν. Αι είσαγωγικές ικτεψημένων άλιευμάτων πρέπει νά ήπιτραπούν, διότι: λίγα συντόμως ήδη ήπαρχη ήλλειψις τοισύτουν είς τόν ήγοράν, ήδη τό παρασύτερα ποντοπόδα φαράδικά μας



15/18 LIME STREET — LONDON E.C.3

CABLE ADDRESS : PLATASHIP LONDON E.C.3

TELEPHONE : MANSION HOUSE 2 3121/4

TELEX : 261619

CHARTERING INSURANCE & BUNKERING BROKERS

Δ.ΝΤΑΙ: ΜΑΡΙΟΣ & ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ

παρωπλίσθησαν, ἀλλὰ θά παύσουν νά κινοῦνται ώρι ἀντιεικονομικά και πολλά ἀλλά θά κατασχεθούν ας μή δυνάμενα νά καλύψουν τάς πρός τάς Τραπέζις καρποφερώσεις των. Ήδη λοιποί ΗΔΟΙ συνεχίζουν ἀποδοτικώς ἀλλιείσιν ἄνευ ποντοπόδηρον φαραδίκιων: «Αλλά και ἀν τά ἐναπομεινάντια μικρότερα ἀλιευτικά πλοῖα πού διαθέτομεν, ἵνα κάντητος ἐνταποθηκεύσεως 150 μέχρι: 300 τόννων, ἔξαρσολουθήσουν νά μακαπονοῦν εἰς τάς ἀκτάς της Β. Δ. Αφοικής μέ κόστος παραγγήλης λίτων υψηλών και ἀπόδειν πενικράν, θά ἀχρηστεύσουν και αδιά συντόμως, διότι τά ἐκ τῆς ἀλιείσις ξεσάρι των, δὲν καλύπτουν τά διά καθέ εξόριμησιν τρομερά ξεσάρι, «Ἐπομένως, δὲν θά δειταιωθή η κατάστασις, η ἀλλειψις κατεψυγμένων τύχων θά γίνη πιθανή και οι πετραπόνων αι ἀθρόαι: εἰσαγωγή!». «Οταν ἀναλογούσθη κανεὶς δι: οι ἁψοπλιστικοί ἀλιείσις είχον στά χέρια των ἄνευ σπουδαίο τῆς γήρας μαζε παραγγωγικό κλάδο, τούς έποισον τό μέλλον διεγράφετο με τόσουν ζωηρά κχρωμάτων ἡμίτερεις, πρόσδους, κέρδους και ἔχασσαν τὴν εὐκαιρίαν νά ἐπωεληθύσουν, ἐ έ υπαπλιστικοί της τέσσερας των μέρον, καθέ έκ τῶν διατάραν παραγγορος ἐπέμβασις ίσως νά είναι: περιττή. Οι ζένοι: ἐπιχειρηματίαι και ειδικοί ἐπι τῆς ἀλιείσις, πού ἐξ υπαρχής ἐνδιεφέρθησαν διά τὰς πρόσδους τού καλάδου τούτου εἰς τὴν Ἑλλάδαν, θαν ἔσχαττον λιγνοφρούριθμον τούς λόγους τῆς καταστροφής, δὲν ἀπέκρυψαν τὴν πικρίαν και ἀπογοήτευσαν των.

Καλοί δεσμώντες είναι οι ἔπαινοι καὶ ἐθερ-
ρυντικοί, διανέ πάραξοντα ἐπὶ ἀποδεξιμένων
ἔπιτηγμῶν τὰ σύριτα δημος καὶ αἱ ἐπικρίσεις
είναι ἀπογογητωνταὶ διανομήνται τὸ ἐναντί-
ον. Αὗταὶ ποιὶ ἐγράψανταν εἰς τὸν Ἐλ-
ληνικὸν Τύπον διὰ τὰ κίτια τῆς ἐπαλθουσῆς
εἰς τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν ἀνωμαλίαν, (τὸ
ὑψηλὸν κόστος παραγωγῆς, αἱ ὑπερμέτρως πα-
ρατεινούμεναι ἄνω ἀποδεσμοίς ἀλιευτικοὶ ἐξο-
μίσεις, ή ἀλλεψιφύτευκτης κατατίθεσις τῶν
ψαράδων, ή ἀπειληργία τῶν πληγούματων νὰ
ἐκτελοῦν τὰς ἐκ τοῦ ψαρεύου διηγήσεις) καὶ
τόσα ἄλλα, ἀνεγράψανταν καὶ εἰς τὸν ἔνοντα Τύ-
πον, τὰ δελτία καὶ τὰ περιοδικά ἀλιείας, μὲν
τὰ σχετικά σχολία καὶ τὰς πατακητήσεις τῶν
εἰδικῶν - τεχνικῶν, θι: τὰ ἀπὸ ἀλληληγορίης πλεύ-
ρας προεβαλλόμενα ὡς αἵτια ἐξεργανίσαντας ἔνδε
παραγωγικοῦ κλάδου ἥσαν τελείως διστήρικτα.
Διότι παρθένοι μικρονομαλλικοὶ ἀνέρησσαν εἰς
ὅλας τὰς κήρυξαν ἔπους ὑπόρκειας ἀλιευτική βιο-
πονικῶν καὶ πατούντων αἱ διασποραὶ ἐσωτερικοῖς πολε-

μὲ σύνεσιν. Τὸ σημεῖον ἀκριβῶς τοῦτο οὐδὲ περιπέτη, ίσως νὰ είχεν ἐξ ὑπαρχῆς ἐλκύσεως τὴν προσοχὴν τῶν ἔνθετοφερμένων. Καὶ συγκεκριμένως: Τὸ ὑψηλὸν κύρος παραγγῆς, ποὺ πρόχειτο κυρίους ἀπὸ τὸν τρόπον ἀμοιβῆς τῶν πληρωμάτων μὲ μηνιάτικο, γέδυνατο κάλλιστα νὰ ρυθμίζει δύνας καὶ εἰς ὅλα τὰ μέρη τοῦ κόσμου ΑΝΕΥ ΕΞΑΙΡΕΣΕΩΝ μὲ ποσοστά ἐπὶ τῆς παραγγελίας, διότι πουθενά δὲν ὑπάρχει ο-περόποτιος άλιστις μὲ μηνιάτικο.

"Οσον χρόφε τὴν τεχνική κατάρτισιν τῶν πληρωμάτων, θὰ ἔπειπε, θετέρα ἀπὸ τόσα χρόνια πού ἐδημιουργήθη ἡ ὑπερπόντιος ἀλισία εἰς τὴν Ἑλλάδα, νὰ είχον προετοιμασθῇ καὶ ἐξοπλισθῇ ἕκτοντάσδες φωράδων, διποὺ συνέθη εἰς δόλας τὰς γώρας. "Η δικοποὺ παράτασις τῶν ἐξορμήσων δημιεῖται κυρίως εἰς τὴν Ἑλλασίφιν τεχνικής κατάρτισεως τῶν ἀνθρώπων, ποὺ δὲν ἔχουν νωνικάς γνώσεις, οὗτε κάν νὰ διαβάσουν χάρτηρα διά νὰ κινηθοῦν πρὸς τὰ διάφορα ἀλιπέδα σύμφωνα μὲ τὰς πονδείσεις ἐκ τοῦ γραφείου τῆς ἐπιχειρήσεως. "Τηρόχουν δεδικίον καὶ ἔκκριψην, πλὴν οἱ καλοὶ φαρουκαπτέρων εἰναι διλογοί. Τὸ συμπέρασμα ἐκ τῶν ὡς ἄνω ἐν συντομίᾳ ἐκτείνεντων είναι: δι: ή Πολιτεία, ὅρθως ἐνεργοδος, ἐπέτρεψε τὴν εἰσαγωγὴν κατεψυχήμενων λύθων καὶ συντέλως ἡ ἀπιτρέψη τὴν ἀρθρόν εἰσαγωγὴν τοιούτων, διότι εἰναι δέ μόνος τρόπος νὰ ἔχειν καγκαθοῦσιν οἱ πλειοτήται καὶ τὰ πληρώματα νὰ καταλήξουν εἰς λογικήν συνεννόησιν πρὸς τὸ συμφέρον των. "Ολαὶ αἱ ἀλλαὶ μικροδιαφοραὶ, δυνατῶν εἰναι νὰ δρυμήσουν διαθηδῦν κατόπιν λελογισμάντων συνεννόησεων καὶ νὰ μὴ καταλήγουν εἰς καταστοπικήν ἁντιδικίαν.

ἀγορὰ μὲν τὰ ωραῖα αὗτὰ καὶ εὑρέστα ψάρια.

28.8.67 «ΔΕΛΦΙΝΙ» πλοίου ψυγ.	320	τόν.
28.8.67 «ΠΟΛΙΚΟΣ»	420	>
3.9.67 «ΚΟΥΤΟΥΡΙΑΡΗΣ ΙΙ»	400	>
4.9.67 «ΠΟΣΣΙΔΩΝ»	400	>
8.9.67 «ΧΑΡΑΓΙΘ Β.»	300	>
12.9.67 «ΝΙΚΟΛΑΟΣ»	100	>
25.9.67 «ΕΓΑΙΤΕΑΙΣΤΡΙΑ»	490	>
25.9.67 «ΝΙΚΟΛΑΟΣ»	400	>
3.10.67 «ΔΕΛΦΙΝΙ»	300	>
10.10.67 «ΚΟΥΤΟΥΡΙΑΡΗΣ»	410	>

“Η συζήτηση μεταξύ των πλοιοκητηδών παραγωγών κατεψυχμένων ήθυναν διά το κοινόν
ούσε φορτίον ἀπό μεριόστις, προσβλέψεως και πλεύσεως N. Ατλαντικού συνεχίζεται καὶ ἔχε-
ται επειδὴ μὲ μεγάλην προσοχὴν τὸ κάρτος τῆς
παραγωγῆς. Δέν εἰναι μόνον τὸ ζῆτημα τῶν
ἀποστάσεων ποὺ διασκεπτεῖ τοὺς πλοιοκητηδάς
ἐπιχειρηματίας, ἀλλὰ καὶ πρωτίστως ἡ Ἑλλα-
φίς τεχνικῶν κατηγορισμάτων πληρωμάτων ἀλι-
έων καὶ πλοιάρχων ἀλιτέων, ποὺ εἰναι εἰς θε-
σιν νὰ ϕάρσουν εἰς ἐκείναν νερά, εἰς τὰ ἐκτα-
μένα ἀλιτέων τῆς Νοτίου Δυτικῆς Ἀφρικῆς,
ἀπὸ τοῦ Κόλπου τῆς Γουΐνης μέχρι τοῦ ‘Α-
κρωτηρίου τῆς Καλῆς Ἐλπίδος. ‘Απὸ θερ-
ρίους μὲν ἐπικαρδίδος, τὸ κάρτος τῆς παραγωγῆς
εἶναι ποὺ ὑψηλόν, προστιθεμένων δὲ καὶ τῶν
ἔχεδων μεταχροτώσας καὶ μεταρροφής φθάνει:
εἰς ὑπέροχα ποὺ τὰ ὄποια ἡ ἀλιευτικὴ διο-
μηχανία δὲν γίμπορει νὰ ἀνοῦθη. ‘Υπάρχει δέ-
διαικ, ἡ πρός μείουσιν τοῦ κάρτου παραγωγῆς
ἐνδειχθεμένη λόσις, τὴν δηοῖσαν ἐφκριμέσσουν εἰ-
προγρήματι: εἰς τὴν ἀλιεύειν χώραν! εἶναι τὰ
μεγαλύτερα συγχρονισμένα ϕαρδάσια ποὺ ἔχουν
δυνατότητα ἐναποθηκεύσεως ἀνω τῶν 1500
τόννων κατεψυχμένων ήθυνων. Τοικάδε διωρ-
χαρδίκα - ἐργοστάσια ὑπάρχουν ποὺ διλγά-
κει ἡ ναυπηγηρίς των εἰναι: πολυδάπανον. Αἱ
πλοιούσια γάροι που ἔχουν τὴν δυνατότητα νὰ
εἰς ἀποκτήσουν, σπεύδουν νὰ τὰ κατακείμασσον
θεων τὸ δυνατὸν ταχύτερον. ‘Η ναυτικὴ Ἐλλάς,
λόγῳ τῆς γεωγραφικῆς τῆς θέσεως καὶ τῶν ἀ-
ναγκῶν τοῦ σπουδαιοῦ παραγωγικοῦ κλάδου
τῆς ὑπερποντίου ἀλιεύεις, εὐρίσκεται: πρὸ τοῦ
διέλημπτος, τοῦ ΠΩΣ ΝΑ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΤΟ ΤΑ-
ΧΙΤΕΡΟΝ ΤΟΙΑΤΟΥ ΧΡΗΣΙΜΑ ΛΑΙΤΕΥΤΙΚΑ
ΕΡΓΑΛΑΙΑ. Ο ἀλιευτικὸς μας κόσμος ἐλπίζει:
ετι: τὸ θαῦμα ποὺ ἔγινε εἰς τὴν ναυτικὴν μας,
οὐα πραγματοποιήη, εἰς μικροτέραν κλίμακαν

ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΑΙΓΑΙΟΥΤΙΚΩΝ ΨΥΓΕΙΩΝ

Ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν ζωηρὰν κίνησιν τοῦ παρελθόντος Αὐγούστου, ὁ Σεπτέμβριος ὑπῆρχε μᾶλλον γκαλάρδος καὶ τὰ δέλτα ποντοπόρων φαραγγίων θυγεῖτων ποὺ εἰσέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα, οὐδέποτε πεντηκόρδια λαίδευμα ἐν συγκρίσει μὲν τὸ χρονικὸν διάστημα τῆς ἔξορμήσεώς των. Τὸ πλοίον θυγεῖτων «ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ» τοῦ κ. Φαργκίστα μόνον, ἐκδύσαντας ἡπο τὸν Νότιον Ατλαντικὸν χιλίους τόνους περίπου Μερλούζας — εἰδὼς βακαλάριον — καὶ ἐνίσχυσαν τὴν

КОСТАЕ КОМПЛЕКС

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ

ΑΒΟΜΩΔΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

О/П "МІАРХАНЕ"

ΕΛΑΣΤΗΡΙΟΝ Πέμπτην ώραν 12.00 διά:
ΠΑΤΡΑΣ — ΚΕΡΚΥΡΑΝ — ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΑΓΚΩΝΑ

ΑΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

А/П "АНТΩ..

Καθημερινῶς ὡραὶ 8.30 π.μ. διά:

ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ —
ΣΥΡΟΝ — ΠΕΙΡΑΙΑ

Ἐπιστροφὴ Αὐθημερόν.

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,, -

'Εκ Πειραιώς :

Έκαστην Τρίτην :
Ώραν 13 διά: MYKONON -ΚΩ - ΡΟΔΟΝ

Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ" — "ΚΑΡΑΓΙΣΚΑΚΗΣ..

Έκαστην Δευτέραν:
ώραν 11 : διὰ ΚΥΘΗΝΟΝ – ΣΕΡΙΦΟΝ – ΣΙΦΝΟΝ –

ΚΙΜΩΛΟΝ — ΜΗΛΟΝ
Έκαστην Τρίτην:
δραν 13 : διά ΜΗΛΟΝ — ΙΩΝ — ΟΙΑΝ — ΘΗΡΑΝ

* 17 : διὰ ΣΥΡΟΝ - ΧΙΟΝ - ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ
Έκαστην Πέμπτην :
ἄραν 16 : διὰ ΣΥΡΟΝ - ΨΑΡΡΑ - ΧΙΟΝ - ΜΥΤΙ-
ΛΗΝΗΝ

» 13 : διὰ ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΩΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ

ΚΩ — ΡΟΔΟΝ
Ἐκαστον Σάββατον :
ὅρα 13 : διὰ ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ —

ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ -
ΒΑΘΥ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ - ΑΓ. ΚΗΡΥ-
ΚΟΝ - ΠΕΙΡΑΙΑ
» 18 : διά ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ - ΔΗΜΝΟΝ - ΧΙΟΝ

"Ο ΦΟΙΝΕ,,

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ ΑΡΙΘ. 11 (ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 311.212 - 311.211 - 311.213

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ : "ΦΙΝΕΛ,, • TELEX : FININSUR ATH. 5608

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΛΑΔΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

ΠΑΠΑΡΗΓΟΠΟΥΛΟΥ & ΠΑΡΝΑΣΣΟΥ ΑΡΙΘ. 2 - ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 228.543 - 228.544 - 228.545

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΟΔΟΣ ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ ΑΡ. 3 (ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 410.784 - 472.913

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΟΙ ΚΑΤΑ ΤΟΠΟΥΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

"GREEK HULL INSURANCE POOL,,

"ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ,,

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : 34, LIME STREET, EC.3 • TEL. MAN. 1771-2 • TELEX : HELPOOL 21240

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΣΚΑΦΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΚΑΙ ΕΝ ΤΗ ΑΛΛΟΔΑΠΗ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΚΛΑΔΩΝ

ΖΩΗΣ - ΠΥΡΟΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΦΟΡΤΙΩΝ) - ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ (ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ - ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ)

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ : Καθηγητής ΣΤΡΑΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ, Πρόεδρος του
Διοικητικού Συμβουλίου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΓΙΑΤΖΑΚΗΣ, Γενικός Διευθυντής

ΤΟ Α' ΕΞΑΜΗΝΟΝ: ΕΠΕΒΡΑΔΥΝΩΗ ΠΩΣ Ο ΡΥΘΜΟΣ

Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

ΕΣΗΜΕΙΩΘΗ ΜΕΤΡΙΑ ΑΥΞΗΣΙΣ ΚΑΤΑ 2.453.014 ΤΟΝΝΩΝ D.W.—ΜΕΓΑΛΗ Η ΑΥΞΗΣΙΣ ΔΙΑ ΤΟ Β' ΕΞΑΜΗΝΟΝ.—ΤΑ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ ΤΗΝ 30ΗΝ ΙΟΥΝΙΟΥ ΑΝΗΡΧΟΝΤΟ ΕΙΣ 254 ΤΑΝΚΕΡΣ 27.826.500 ΤΟΝΝΩΝ D.W.—ΠΡΟΗΓΟΥΝΤΑΙ ΟΙ ΙΔΙΩΤΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ.—ΕΝΔΕΧΕΤΑΙ ΝΑ ΕΠΙΣΠΕΥΣΘΟΥΝ ΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΚΑΛΥΨΩΝ ΤΗΣ ΗΥΕΗΜΕΝΗΣ ΖΗΤΗΣΕΩΣ ΛΟΓΩ ΤΟΥ ΚΛΕΙΣΙΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ ΣΟΥΕΖ—ΑΙΣΙΟΔΟΣΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΝ

14.160.000 T.D.W. ΤΟ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΟΝ ΤΟΝΝΑΖ

Έκυπλοφόρησε πρό δήμερών ή τακτική άνασκοπήσις διά τὸ πρώτων ἔξαμηνον 1967 τοῦ γνωστού ναυλομεσιτικού γραφείου Jolin Jacobs & Co, Ltd, ἐπὶ τῶν μεταδόλων αἵτινες ἐσημειώθησαν εἰς τὴν παγκόσμιον χωρητικότητα τῶν δεξαμενοπλοίων. Αἱ συμπληρώσεις σκαφῶν καπά τὸ δεύτερον ἔξαμηνον ἐκάστου ἔτους γενικῶς ὑπερβαίνουν ἔκεινας τοῦ πρώτου ἔξαμηνου. Κατὰ τὸ τρέχον δῆμος ἔτος, ὡς ἀναφέρεται εἰς τὴν ἀνασκοπήσιν, λόγῳ τῆς ζητήσεως τῆς διόποιαν προεκάλεσε τὸ κλείσιμον τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ, ἡ διαφορὰ ἐνδέχεται νὰ εἶναι μεγαλυτέρα τῆς συνήθους.

Κατόπιν διαφόρων ἀναπροσαρμογῶν εἰς τὸ τοννάζ, λόγῳ μετασκευῶν, ἐπιμηκύνσεων κ.λ.π., τὸ σύνολον τοῦ παγκόσμιον στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων χωρητικότητος εἰς σκάφη 10.000 τόννων d.w. καὶ δύον κατὰ τὴν 30ήν Ιουνίου 1967 ηὗξθη ἐντὸς ἔξαμηνου κατὰ 2.453.014 τόν. d.w.

ΑΙ ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΑΣ ΑΛΛΑΓΑΙ: Ή μεγαλυτέρα καθαρὰ προσθήκη τὸ πρώτον ἔξαμηνον τοῦ 1967 ἀναφέρεται εἰς τὴν νορδηγικήν σημαίαν (889.000 τόν. d.w.), ὅλῃ ἀυτῇ ὑπελείφθη κατὰ 275.000 τόν. d.w. τοῦ προηγουμένου ἔξαμηνου. Ή ὑπὸ τὴν βρετανικήν σημαίαν χωρητικότης ηὗξθη κατὰ 461.000 τόν. d.w. Σημαντικός παράγοντας τῆς αὔξησεως τοῦ τοννάζ ὑπῆρξε καὶ ἡ ἐκ τῆς νέας συμβάσεως περὶ γραμμῆς φορτώσεως ἀνακαταμέτρησις διὰ τὰ πετρελαιοφόρα κυρίως. Ή λιβεριανή σημαία ηὗξθη κατὰ 300.000 τόν. d.w. ἐν συγκρίσει πρὸς χωρητικότητα ἄνω τοῦ ἑκατομμυρίου τόννων δι' ἔκαστον τῶν προηγουμένων δύο ἔξαμηνων. Ή ιστιωνική ἐπίστηση σημαία ηὗξθη μόνον κατὰ 165.000 τόν. d.w. ἔναντι 1.194.000 τόν. d.w. κατὰ τὸ προηγουμένον ἔξαμηνον. Απώλεια ἐξ 190.000 τόν. d.w. διὰ τὴν σουηδικήν σημαίαν, ὀφείλεται εἰς ἐκποιήσεις σκαφῶν.

Δεδομένης τῆς σχετικῶς μικρᾶς αὐξήσεως τοῦ σύνολου τοῦ παγκόσμιον στόλου τῶν τάκερων, δύον ἐσημειώθησαν περαιτέρω σημαντικαὶ αὐξήσεις εἰς ὅλας σημαίας.

Οι "Ελληνες ἡλεγχον χωρητικότητας αὐξηθεῖσαν κατὰ 580.000 τόν. d.w., τῆς διόποιας τὸ σύνολον ὀπλίθθεν εἰς 14.160.000 τόνων.

ΝΕΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ: Τὴν 30ήν Ιου-

νίου 1967 ἐπέλουν ὑπὸ παραγγελίαν 254 δεξαμενοπλοία 27.826.500 τόν. d.w. Ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ προηγούμενον ἔξαμηνον ἐσημειώθη αὐξῆσης κατὰ 2,9 ἑκατομ. τόννων d.w.

Αἱ νέαι ναυπηγήσεις εἰς τὰ ιστιωνικὰ ναυπηγεῖσα, διὰ τὰς διόποιας ἀναμένεται ἡ ἔγκρισις τῆς ιστιωνικῆς κυβερνήσεως, δύον περιλαμβάνονται εἰς τοὺς διάνταρους ἀριθμούς, ὡς ἐπίσης καὶ παραγγελίαι εἰς τὸν διάντολικὸν συνασπισμόν, διὰ τὰς διόποιας δύον ὑπάρχει δριστική ἐπιβεβαίωσις.

ΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ: Αἱ ἔξακριβωθεῖσαι νέαι ναυπηγήσεις ὑπὸ παραγγελίαν τὴν 30ήν Ιουνίου προβλέπεται νὰ παραδοθοῦν ὡς κάτωθι:

Β' ἔξαμηνον 1967 πόν. d.w.	5.430.500
1968	> 11.201.500
1969	> 8.275.700
1970	> 2.706.800
1971	> 212.000
Σύνολον	> 27.826.500

Ἡ δημιουργηθεῖσα Ελλειψις χωρητικότητος συνεπείᾳ τῆς παρούσης ἐπειγόντης καταστάσεων πιθανῶς νὰ ἔχῃ ὡς συνήπειαν τὴν ἐπίσπευσιν τῆς παραδόσεως ἐνωπότερον τῶν ἀρχικῶν ἡμερομηνῶν. Οὕτω ἐνδέχεται χωρητικότης δέ ἐκατοντά, τόννων νὰ παραδοθῇ κατὰ τὸ δεύτερον ἔξαμηνον 1967. Εἶναι δύον ἀμφιβούλων ἔδανθα ἐπίπειυχη δὲ παράδοσης τῆς τεραστίας χωρητικότητος ή διόποια ἐπιργαμματίσθη διὰ τὸ 1968.

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ ΤΩΝ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ: Μέ 118 πλοΐα 10.769.000 τόνων, αἱ ἐπαρτίσιαι πετρελαϊσιν ἔχουν ὑπὸ παραγγελίαν χωρητικότητα μεγαλύτεραν κατὰ 800.000 τόννων ἐναντὶ τοῦ τέλους 1966 καὶ σήμερον διαθέουν τὰ 39% τῆς συνολικῆς χωρητικότητος τῶν νέων ναυπηγήσεων. ቩ Σέλλα ἔξακολουθεῖ νὰ προηγήται τῶν λοιπῶν ἑταῖριῶν πετρελαϊσιν μὲ ποσοστὸν 45% ἐπὶ τοῦ συμόλου τῆς δύο παραγγελίων ὅποι τὰς ἑταῖριας πετρελαϊσιν χωρητικότητος.

Συγκριτικῶς, τὰ ὑπὸ παραγγελίαν σκάφη διὰ λογαριασμὸν Ιδιωτῶν πλοιοκτητῶν εἶναι περισσότερα εἰς τοννάζ. Ὑπολογίζονται εἰς 17.058.000 τόν. d.w.

Αἱ νέαι ναυπηγήσεις πρὸς νηολόγησιν

ὑπὸ σημαίας Λιβερίας, Παναμᾶ καὶ Ἡνωμένων Πολιτειῶν, οἱ διόποιας ἀποτελοῦν ὡδη τὴν μεγαλύτεραν κατ' ὅγκον ὑπὸ παραγγελίαν χωρητικότητα, ηὗξθησαν κατὰ δύον ἑκατομμύρια τόννων, ἀνελθούσαι εἰς 9.613.000 τόνων, ἐξ ὧν 78% παρηγγέλθησαν ὑπὸ Ιδιωτῶν πλοιοκτητῶν. Καὶ πάλιν, ὡς εἰς τὸ προηγούμενον ἔξαμηνον, αἱ ὑπὸ νορδηγικῶν σημαίων νέαι ναυπηγήσεις, διόποια διὰ λογαριασμὸν Ιδιωτῶν πλοιοκτητῶν, ἐμεώθησαν κατὰ 800.000 τόννων ἀνελθούσαι συνολικῶς εἰς 29 πλοΐα 3.449.000 τόνων, ηὗτοι τὰ 22% τοῦ ὑπάρχοντος νορδηγικοῦ τονώτου. Τούτο καὶ πάλιν ἀποδίδεται εἰς παραδόσεις 1.000.000 τόνων μὴ ἀντισταθμισθείσας ὑπὸ νέων παραγγελιῶν.

Ἡ ιστιωνικὴ σημαία, μὲ ὑπὸ παραγγελίαν χωρητικότητα ἑτέρων 950.000 τόνων, ἀνῆλθεν εἰς 16 πλοΐα 2.287.000 τόνων, ηὗτοι τὰ 27% τοῦ ὑπάρχοντος στόλου. Ἐκ τῆς ὑπὸ παραγγελίαν χωρητικότητος τὰ 83% ἀνήκουν εἰς Ιδιωτὰς πλοιοκτητὰς.

Αἱ νέαι ναυπηγήσεις διὰ τὸν διμιον τῆς Σέλλα 4.858.000 τόνων, περιλαμβάνονται 20 σκάφη 3.818.000 τόνων, τῶν διόποιων ἄγνωστος εἶναι ἡ χώρα νηολόγησεως.

Οι "Ελληνης πλοιοκτήται έχουν τώρα ὑπὸ παραγγελίαν 3.882.000 τόνων. Αἱ παραγγελίαι τῶν ὑπερβαίνοντων τὸ ἑκατομμύριον τόνων είναι συγκρίσει πρὸς ἑκείνας τοῦ τέλους 1966.

Ὑπογραμμίζεται εἰς τὴν ἀνασκόπησιν τὸ γεγονός διὰ τὰς εὐρωπαϊκὰς ναυπηγείας ἑκέρδισαν τελευταίων σημαντικάς παραγγελίας, αἱ διόποιας ἀλλων θὰ ἔξετελοντο εἰς τὴν Ιστιωνικήν. Δικαιολογεῖται η προτίμησις ἀπὸ τὸν τοπύρτερον χρόνον παραδόσεως καὶ τὰς διόποιας ἀποδημήσεις περισσότερο προσαρμοματίσθη διὰ τὸ 1968.

ΚΑΙ ΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Αἱ προβλέψεις, ἀκόμη καὶ αἱ βραχυπρόθεσμοι, εἶναι πάντοτε — τοινίζεται εἰς τὴν ἀνασκόπησιν — ἐπίκινδυνοι, ἔχαν δὲ προστεθοῦν εἰς τὰς συνήπειας πιθανῶν δισκυμάνσεις καὶ αἱ πολιτικὲς ἐπιπλοκαὶ, πάσα πρόβλεψις καθίσταται ἀδύνατος. Παραδόξως δύμως, εἶναι σχετικῶς εὐκόλου πρὸς τὸ παρὸν νὰ προβλέψῃ τὶς σημαντικαὶ τιμὰς καὶ ἀλκυστικαὶ πιστώσεις.

Εἰς τὸν παραγόντων, δοτικοὶ θὰ ἀσκήσῃ σημαντικής ἐπίδρασιν, εἶναι η ἐπάρκεια εἰς τὴν κάλυψιν τῶν εἰς πετρέλαιον ἀναγκῶν. "Ἐφ" δοσοὶ η παραγωγὴ ἀκαθάρτου πετρελαϊσιν ἔχει τούτην τὴν περιστώσεις πηγαὶ μὲ προσπικήν τοχυρώθυμον ἀναπτύξεως τῆς παραγωγῆς των, δὲν πρόκειται νὰ δημιουργηθῶν προβλήματα, παρὰ τὴν προσωρινὴν καθυστέρησιν τῆς παραγωγῆς τῆς Νιγηρίας, ηὗτις παραγωγὴ ἐξελίσσεται μὲ ἐπίστοιμοι ρυθμοὶ 25 ἑκατομ. τόνων. ቩ ἀπώλεια αὐτῆς ἀντεσταθμισθεῖ ἐκ τῆς δριστολογικῆς κατανομῆς τῶν προμηθείων μεταξὺ τῶν ἑταῖρων πετρελαϊσιν. Εἰς Ήνωμένας Πολιτείας ἐπὶ παραδειγμάτων, ἀνεπάλλιστον οἱ ἀντιμονοπλισκοὶ νόμοι, ἐφ' δοσοὶ διαρκεῖ η παρούσα κατάστασις ἐκτάκτου ἀνάγκης. Ή ἀπειλή διακοπῆς ὑπὸ τῶν ἀραβικῶν χωρῶν τῶν ἔξαγωγῶν πετρελαϊσιν πρὸς δλας τὰς δυτικὰς χώρας

DAY SHIP SUPPLY

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

COOS BAY, OREGON U.S.A.

COMPLETE DECK, ENGINE, STEWARD STORES - LAUNDRY SERVICE

TAX. FREE LIQUOR, CIGARETTES, BEER

ἀπεμακρύνθη ἐν δικαιοσύνῃ τῆς ἀρσεως τῆς ἀπαγορεύουσας τῶν ἔξιστων πρὸς τὴν Μ. Βρετανίαν καὶ τὰς Ἰνδιανάς Πολιτείας.

Δεύτερος παράγων είναι ὁ ἀφορῶν εἰς τὴν μεταφοράν, ἐδῶ δὲ ἀκριβῶς ἐδημιουργήθησαν τὰ σοδαρώπερα προδόληματα. Οὕτω στοικτὴ ἐνδισφέρον ἡ ἀνάλυσις τόσον τῆς ποσότητος, δύναται καὶ τῆς προελεύσεως τῆς μεταφορικῆς Ικανότητος, ητίς διετέθη διὰ τὴν διακίνησιν πετρελαίου μετά τὸ κλείσιμον τῆς Διώρυγος, ὡς καὶ τῆς ὑπαρχούσης εἰστεί ἐφεδρικῆς χωρητικότητος. Ή χρησιμοποιούμενόν σήμερον νέα χωρητικότης προήλθεν δέ τον δέκατον ἔκατον ἡ διεξόδης μεταφορῶν δεξαιμενόπλοιον, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἐν τῶν ἀσχολούμενῶν τάκερες εἰς τὰς μεταφορὰς σιτηρῶν. Τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1967, τὸ σύνολον τῶν ὡς ἄνω κατηγοριῶν ἡτο μικρότερον ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν ὀντίστοιχον μῆνα τοῦ προηγούμενου ἔτους, ἀλλ' ἡ διεξόδης ἔξελιξις τῆς ἀγορᾶς πετρελαίου προεκάλεσεν ἐν συνεχείᾳ τοχεῖαν αὐξησιν, καὶ οὕτω κατὰ τὰ τέλη Μαΐου τὸ σύνολον ἡτο ἐλαφρῶς ἥψημένον, ἔναντι τῶν μέσων τοῦ 1966. Ή διαφορὰ συνίσταται εἰς τὸ γεγονός διὰ ἄνω κατὰ τὸ 1966 ἡ πλεονάκουσα χωρητικότητας εὑρε διέξοδον εἰς τὰς μεταφορὰς σιτηρῶν, οἱ ναῦλοι εἰς τὸν τομέα τούτον ἔξειλιχθσαν τόσον διεξαμενόπλοιος χωρητικότητος 1,5 ἑκατομ., τόνιν ὑπερεχωθῆσαν εἰς παροπλισμόν.

Κατὰ τὰ τέλη τοῦ παρελθόντος Ἰουνίου εὑρίσκοντο ὅνειρα ἀπασχολήσεως δεξαιμενόπλοιος χωρητικότητος 80.000 τόνων, ἐνώ δεξαιμενόπλοιοις χωρητικότητος 1.000.000 τόνων ἀπασχιλούμενα εἰς τὰς μεταφορὰς σιτηρῶν, εἶχον ἡδη ναυλωθῇ διὰ μεταφορὰς πετρελαίου. Οὕτω, πλέον τῶν 3,5 ἑκατομ. τόνιν ἐν τῶν δύο ἀκατέρω πηγῶν προσετέθησαν εἰς τὴν ὑπάρχουσαν μεταφορικήν Ικανότητα δεξαιμενοπλοίων διὰ τῶν ναυλώσεων ἐντός ἑνὸς μηνὸς.

Η διαθέσιμης χωρητικότης δεξαιμενοπλοίων ἐνισχύθη ἐπίσης ἐκ τῆς μετατάξεως σκαφῶν ὁμοειδούς φορτίου εἰς τὸν τομέα τῶν μεταφορῶν πετρελαίου (μικτὸ μεταλλοφόρα - πετρελαιοφόρα). Μολονότι είναι δύσκολον νὰ ὑπολογίσῃ τις πόση χωρητικότης μετεπῆδησεν εἰς τὰς μεταφορὰς πετρελαίου, εἰκάζεται διὰ τοιούτου εἰδούς σκάφη χωρητικότητος 3,6 ἑκατομ., τόνιν μετέφερον πετρελαιον περὶ τὰ τέλη τοῦ παρελθόντος Ἰουνίου, λόγῳ τῆς μεταβληθείσης διεθνούς καταστάσεως, ἔναντι 2 ἑκατομ. τόνιν κατὰ τὰς ὄρχας τοῦ τρέχοντος ἔτους.

Πολλά ἐκ τῶν σκαφῶν αὐτῶν ὡς καὶ δεξαιμενόπλοιοις ἀπασχολούμενα εἰς τὸν τομέα τῶν σιτηρῶν ἀπεδεσμευθήσαν ταχέως προκειμένου νὰ ἐπανελθοῦν τῶν ὑψηλῶν ναύλων εἰς τὰς μεταφορὰς πετρελαίου. Οἱ πλοιοκτῆται τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν ἐναύλωσαν σκάφη ἔργου φορτίου, ἵνα διὰ αὐτῶν ἐκπληρώσωσαν τὰς ἀνειλημένας ὑποχρεώσεις τῶν.

Οὕτω σκάφη συνιλκής χωρητικότητος 5 ἑκατομμυρίων τόνων περίπου ἐκινητοποιήθησαν μὲ ἀρκούντως ταχὺν ρυθμόν. Είναι προφανές διὰ τοιούτης χωρητικότητος, ητίς θὰ ἡδυνατο νὰ ἀπεδεσμευθῇ κατὰ παρομίου τρόπον, θὰ προσετίθετο εἰς τὴν διατεθεῖσαν,

μέχρις ἐξαντλήσεως τῶν ὑπαρχουσῶν ἐφεδρειῶν.

ΔΙΩΡΥΞ ΚΑΙ ΧΕΙΜΩΝ

Ο τρίτος καὶ πλήρως ἀστάθμητος παράγων είναι τὸ μέλλον τῆς Διώρυγος. Δὲν ὑπάρχει ἔνδειξις διὰ τὸ πότε ἡ Διώρυξ θά ἀποδέθη ἐκ νέου εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν, ἐν πάσῃ δύμας περιπτώσει οἱ ἐμπειρογνώμονες φρονοῦν διὰ ἀκόμη καὶ διὰ τὸ ὑπάρχοντα ἐπόδια ἐκκαθαρισθεῖν, θὰ παρέλθη πολὺς χρόνος πρὶν καταστῇ δυνατόν νὰ ἀποκαταστῇ διῆρας ή κανονική λειτουργία τῆς Διώρυγος. Τὸ ἐάν τὸ φιλόδοξο πρόγραμμα ἐκβαθύνεσας ἐφαρμοσθῇ, ὡς καὶ διὰ τὸν διάρχειον τῶν ἔργων σιτηρῶν, παραμενεῖ ἀδέναιον.

Διὰ τὸν προσεχῆ πάντως χειμῶνα ἡ ἀγορά ἐμπνέει αἰσιοδοξίαν, οἱ δὲ πλοιοκτῆται φρονοῦν διὰ ἡδης μεταφοράς ή σημειούσθη, παρὰ τὸ γεγονός διὰ πολλὰ ἑταῖροι πετρελαίου ἔχουν ναυλώσει εἰς ὀρισμένας περιπτώσεις μεγαλύτερον τῆς εἰς αὐτάς ἀναγκαιούσης χωρητικότητα. Εἰπίσης ἡ συνεργασία μεταξὺ τῶν ἑταῖρων πετρελαίου ἐκτείνεται εἰς τὴν λήψιν μέτρων πρὸς ἐξασφάλισιν οἰκονομικῶν συμφέροντος ἐφοδιασμοῦ ἀπό ἀπόφεων τονιά. Ήδη δέν είναι δέδαιον πότε θὰ ἐπαναπλευργήσῃ ἡ Διώρυξ, οἱ κατηρικαὶ συνήθειαι θὰ ἀποτελέσουν παράγοντα κεφαλαίων διὰ κατασκευὴν νέων πλοίων εἰς τὸ διεύρυνον μέλλον. Παλλοὶ πλοιοκτῆται διεύθουν ἐκ τῶν εἰσπραγχεῖτων ναύλων κεφαλαία πρὸς παραγγελίαν νέων πλοίων. Εἰκότος τούτου μερικαὶ κυβερνήσεις θὰ φορολογήσουν κατὰ μεγάλον ποσοστὸν τὰ ἐπιτυχθέντα κέρδη, ἐκτός διὰ ταῦτα ἐπενδυθούν εἰς νέα σκάφη.

Τί θὰ συμβῇ διανοίξει ἡ Διώρυξ ἀνοίξη ἐκ νέου; Τούτο θὰ ἔχει τηρηθῆναι ἀπό τὸν χρόνον τῆς ἐπαναπλευργίας τῆς καὶ ἀπό τὴν καταστάσιν της. Λογικὸν είναι πάντως νὰ ἀναμένεται δρασχεία περίσσος δημιουργίας ἀποθεμάτων καὶ ἀναπροσαρμογῶν, ὡς καὶ πιτῶσις τῶν ναύλων. Κατόπιν τούτου, η πλενάζουσα χωρητικότητα θὰ προκαλέσῃ πλήρη κατάρρευσιν τῆς ἀγορᾶς καὶ ραγδαίαν αὔξησην τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀργούντων σκαφῶν.

Ἐν πάντως είναι δέδαιον: Αἱ ἑταῖροι πετρελαίου δέν θὰ παρασυρθοῦν εἰς τὴν ἐπιανόληψιν τῶν σφαδλάτων, τὰ δόσια διέτροφοι μετά τὸ κλείσιμον τοῦ Σουεζ τὸ 1956. Τότε η παραγγελία νέας χωρητικότητος είχεν ἐνθαρρυθῆ ἀπό τὴν δεσμοιστήτη πειτεχνίας μακροπροθέσμων χρονοναυλώσεων εἰς ὑψηλούς ναύλους. Μερικαὶ ἐκ τῶν ἐν λό-

γῷ χρονοναυλώσεων δέν ἐληξαν εἰσέτι.

Η ἀκατέρω τακτικὴ διὰ μόνον ἐπεβάρυνε τὰς ἑταῖριας μὲ δαπανηράς μεταφοράς, ὥλλα καὶ ὡδήγησεν εἰς καταστρεπτικὸν πληθωρισμὸν τονιά, δοτὶς ἔρθασεν εἰς τὸ ἀποκορύφωμά του κατά τὸ 1959. "Ἄν καὶ εἴναι ἐνεχθέμενι τὸ δεύτερον κλείσιμον τῆς Διώρυγος νὰ δημιουργήσῃ νέον πλεόνασμα, τούτο είναι πιθανόν νὰ ἐμφανισθῇ κατὰ τρόπον διόδια.

Πέραν τοῦ γεγονότος διὰ ὃ ἐμπατικός συναγωνισμὸς ἐξασθεῖ ἀπό μακροῦ τὰς ἑταῖριας εἰς ἀπόδοσιν μεγαλυτέρας σημασίας εἰς τὰς εἰδηστικές μεταφοράς, αὐτοὶ θὰ ἐπιδώσουν δόπια μειώσεων τὴν ἔξαρτησιν τῶν ἀπό τὴν Διώρυγα. Τούτο θὰ δώσῃ νέαν ὀθόησιν εἰς τὴν παραγγελίας διὰ δεξαμενόπλοια τῶν 200.000 τόνων, τὰ δόσια διαθέτουν τὸ διπλούν πλεονέκτημα τῆς προσφορᾶς χαμηλόν ναύλων εἰς ταξιδία ἀπό Περσικὸν Κέλπον εἰς Εύρωπην μέσω τοῦ Ἀκρωτηρίου. "Οταν αἱ περιστάσεις είναι εὐνοϊκαί, τὰ ἐν λόγῳ γιγαντιαία σκάφη θὰ δύνανται νὰ ἐπιστρέψουν κενά εἰς Περσικὸν Κέλπον μέσω Σουεζ.

Τὰ τεράστια ποσά, τὰ δόσια πρέπει τώρα νὰ καταβληθοῦν εἰς ναύλους θὰ καταστήσουν δυσχερή δι' ὠρισμένας ἑταῖριας πετρελαίου τῶν ἀπατουμένων κεφαλαίων διὰ κατασκευὴν νέων πλοίων εἰς τὸ διεύρυνον μέλλον. Παλλοὶ πλοιοκτῆται διεύθουν ἐκ τῶν εἰσπραγχεῖτων ναύλων κεφαλαία πρὸς παραγγελίαν νέων πλοίων. Εἰκότος τούτου μερικαὶ κυβερνήσεις θὰ φορολογήσουν κατὰ μεγάλον ποσοστὸν τὰ ἐπιτυχθέντα κέρδη, ἐκτός διὰ ταῦτα ἐπενδυθούν εἰς νέα σκάφη.

Εἰς διαφορὰ τὰς μακροπροθέσμων ναυλώσεων τῶν σούπερ τάκερες τῶν 200.000 τόνων, είναι δέπιθανον διὰ θὰ ἐπέλθουν οὐσιαστικαὶ μεταβολαὶ εἰς τὰ μισθώματα, ἐν σχέσει πρὸς τὰς πραγματοποιηθείσας μέχρι τούτου ἐκτὸς ἀπό τὴν αὐξησην τῶν δαπανῶν ναυπηγήσεως καὶ ἀσφαλίσεως. "Ἐν πάσῃ περιπτώσει, καίτοι ἡ ἐλαφρὰ ἐπιβάρυνσις τῶν μισθωμάτων τῶν χρονοναυλώσεων θὰ ἔχῃ μεγάλην σημασίαν διὰ τοὺς πλοιοκτήτας, τὸ ἐγένει κόστος τῶν ναυλώσεων θὰ ἐπηρεοθεῖ κατ' ἀλλαγὴν μόνον.

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΩΝ 10 ΣΗΜΑΙΩΝ

Παραθέτομεν κατωτέρω πίνακα τῶν δέκα κυριωτέρων σηματινῶν τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων διὰ σκάφη δέκα τῶν 10.000 τόνων d.w., ὡς εἰχεν ούτος κατὰ τὴν 30ην Ἰουνίου 1967 ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1966:

Σημαία	Σύνολον σκαφῶν	30 Ιουνίου 1967 Χωρητικότης εἰς τ. d.w.	Σύνολον σκαφῶν	31 Δεκεμβρίου 1966 Χωρητικότης εἰς τ. d.w.
Λιβεριανή	561	21.504.167	558	21.203.745
Νορβηγική	412	15.720.025	414	14.830.721
Βρετανική	393	12.809.806	397	12.348.383
Αμερικανική	360	8.436.679	365	8.450.837
Ιαπωνική	141	8.426.832	142	8.261.675
Παναμαϊκή	119	4.011.186	121	3.951.171
Γαλλική	103	3.886.747	107	3.912.899
Ρωσική	150	3.517.289	145	3.371.489
Γερμανική	102	3.156.780	101	3.054.975
Έλληνική	129	3.127.675	132	3.168.518

ΚΩΣΤΑ ΔΑΝΑΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΚΑΙ ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ

“Ο ΣΥΝΤΡΟΦΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ”

Ο.ΤΙ ΧΡΗΣΙΜΟΝ, ΔΙΑ ΚΑΘΕ ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΟΝ ΒΙΒΛΙΟΝ.— Ο.ΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΝΩΡΙΖΟΥΝ ΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ.

Περὶ πλοίου, ναυπηγήσεως καὶ ταξινομήσεως αὐτοῦ.— Περὶ γραμμῶν φορτώσεως.— Περὶ πρωστικῶν μεθόδων κάπης, ιστίου καὶ ἀτμοῦ.— Περὶ διαφόρων τύπων πλοίου, ναύλωσιν, ναυλοσύνης μφωνον, ναύλον, φορτωτικήν, φόρτωσιν, λιμένας κλπ.— Περὶ ἀδιαριῶν καὶ ναυτικῆς ἀσφαλίσεως.— Ναυτιπλοΐα, ναυτική τέχνη καὶ ἀστρονομία.— Περὶ προσωπικού τοῦ πλοίου.— Σκιαγραφία τοῦ Σύμπαντος.— “Ολα τὰ ζητήματα ἔχεται ζητάντων μὲ τὴν ιστορικήν αὐτῶν ἔξειλιξιν λεπτομερῶς.— Τὰ διάφορα θέματα ἀναπτύσσονται καὶ εἰς τὴν Ἀγγλικήν γλώσσαν.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΤΟΥ ΧΡΗΣΤΟΥ ΣΙΔΕΡΑΤΟΥ

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΡΟΠΩΝ ΚΑΜΨΕΩΣ ΚΑΙ ΤΑΣΕΩΝ ΔΙΑΤΜΗΣΕΩΣ

Πρωταρχικήν σημασίαν διά τὴν ἀντοχήν τοῦ πλοίου ἔχει ὁ ἀκροβινῆς ὑπόλογος μόδος τῶν ἐπί^τ αὐτῶν τάσεων διατήσεως καὶ ροπῶν κάμψεως, ἐνīδιαφέρουν δὲ αὐταὶ σημαντικῶν τὸν ναυπηγόν ἀλλά, κατόπιν τῶν ἀπατήσεων τῆς διεθνούς συμβάσεως τοῦ 1960 περὶ τῆς ἐπί^τ ἐκάστου πλοίου ὑπάρχεων διδίλιου στοιχείων της υπασθείας διὰ τὰς ἄναγκας φορτώσεως αὐτοῦ, καὶ τὸν πλοίον αρχόντα. Τὸ πάρχον, θεοφίλως, ἀρκεταὶ προσεγγίζουσαι μέθοδοι διὰ τὸν ὑπόλογο μόδον τῶν εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου ροπῶν κάμψεως εἰς ἥρεμον ὕδωρ ή καὶ ὑπὸ κυριοτισμὸν, εἶναι δὲ αῦται Ἑξαρτικῶν ἡρκίσμοι καετὰ τὰ ἀρχικὰ σταδία τῆς σχεδίασεως ἐνὸς πλοίου, διότι ἐπιτρέπουν τὸν ταχὺν ὑπόλογο μόδον τῶν εἰς τὸ μέσον αὐτοῦ ροπῶν κάμψεως, ὑπὸ οἰστιθῆποτε κατάτασης φορτώσεως καὶ δάσκαλοι μικροῦ ἀριθμοῦ διαστικῶν στοιχείων. Περιλαμβάνουν συνήθως τὰ στοιχεῖα αὐτὰ μόνον τὰς διαστάσεις τοῦ σκάφους, τὸ δάρος τοῦ κενοῦ πλοίου, τὸ ἐκτόπισμα καὶ

τό δάρος τῶν μηχανῶν.
Ἡ σχετικὴ δύμας εὐκολίας μεθ' ἡς πολυογίζονται αἱ εἰς τὸ μέσον τοῦ πλαισίου ροπαὶ ἀλμψεως βάσει τῶν συνεπάγεται· καὶ τίνα μειονά μενα εἰς αὐτὰς τάς μεθόδους μερικά τῶν μειονεκτημάτων σοδαρά κατά τὰ τελεταῖα εἰναι πάλιον ἀνεκτά ἀπό την χνολογίαν. Τά σοδαράτων μειονεκτημάτων εἰναι τά δέ

α) "Είς τό μέσον τού πλοίου ροπή κάψιφεως, δυνατὸν νά μη είναι ή ίδια μὲ τὴν μεγίστην ροπὴν κάψιφεως (BM) καθ' δλον τὸ μῆκος τοῦ πλοίου. Γεγονός είναι δτὶ τὸ μέγιστον BM εύρισκεται συνήθως φορτετὰ πλησίον τοῦ μέσου τοῦ πλοίου εἰς δύμοιο μόρφων φορτωμένα ή ἐρματισμένα σκάφη, ἔχοντα τὰς μηχανάς των εἰς τὸ μέσον ή καὶ εἰς τὴν πτύμην, ὑπάρχουν δύμως καὶ περιπτώσεις καθ' ἃς τὸ BM δύναται νά εύρισκεται εἰς ἀρκετὴν ἀπὸ τοῦ μέσου τοῦ σκάφους ἀπόστασιν. Αἱ περιπτώσεις αὗται είναι, ἐνδεικτικῶς, αἱ ἀκόλουθοι:

1.—Φορτηγά πλοία, έχοντα τήν μηχανήν των εις τὰ τρία τέταρτα τοῦ μήκους αὐτῶν πρὸς πρύμνην.

2.—Δεξιμενόπολια με κενους χώρους πλησίον τού μέσου αὐτῶν.

β) Δὲν εἶναι δυνατός ὁ ὑπολογισμός τῆς μεγίστης τάσεως διατμήσεως.

γ) Οι υπολογισμοί ύποθέτουν συνήθως
ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι Ισοβύθιστον, μὲ μηδενι-
κὴν διαγωγὴν θυτισμάτων, πράγμα τὸ δ-
ποίον σπανίως συμβαίνει.

Σήμερον, δυστυχός, ἀποτελεῖ σπανίαν περίπτωσιν, ιδίᾳ δὲ δεξαιμενοπλάσιον καὶ μπάλκι κάρριερς. Δι' αὐτής δημοσίας τὴν περίπτωσιν καὶ μάνιν, αἱ ὑπάρχουσαι μεθόδοι δύνανται νὰ πορέασουν, μὲ καλήν προσέγγισιν, τὴν μεγίστην ροπήν κάψιμως εἰς τὸ μέσον τοῦ

πλοίου. Καὶ κατέστη πλέον κανών διὰ τὰ μεγάλα δεξιαιμενόπλοια νὰ ἔχουν κενούς χώρους εἰς τὸ μέσον αὐτῶν, ἐνῷ δὲ λοιπέν καὶ περὶστότερα μπάλκα κάριερραν ναυπηγούνταν κατὰ τρόπον ἐπιπρέπουν τὴν ἀνά τὸν δεύτερον κύντος φόρτωσιν. Εἰς ἀμφοτέρας δὲ τὰς ἀνωτέρα περιπτώσεις, αἱ μέχρι τοῦδε χρησιμοποιούμεναι μεθθεῖσι διὰ τὸν ὑπόλογοιςμὸν τῆς εἰς τὸ μέσον τὸ πλοίου ριπῆς καψίφεων, δύνανται νὰ δῶσουν ἀποτελέσματα κυματινόμενα ἀπὸ τοῦ ἀμφιβόλου μέχρι καὶ τοῦ ἀπολύτως ἀνακριβοῦντος.

Προφανές είναι, θεοτάτως, δι της αξιολόγησιν τής σχετικής σοβαρότητος διεύθυνσης έμφορτου καταστάσεως πλοίου, χρειάζεται ἐν τηλεργας διόργανμα παιρέχον τὰς κατά μήκος τοῦ πλοίου τάσεις διατηρήσεως καὶ ροπάς καύψεως. Καὶ τὰ στοιχεῖα αὐτὰ χρεί-

διάμηκες κέντρον ἀντώσεως, 'Η ἀλγεβρικὴ δι-αφορὰ μεταξὺ τῶν διαγράμμάτων δάρους καὶ ἀντώσεως, παριστὸς τὸ διάγραμμα φόρου, οὐ, εἰς σχῆμα 2, τὸ δποίον καλεῖται νὰ ὑποστηριξῃ ἡ δοκός - στάφος κατά τὴν συγ-κεκριμένην αὐτὴν κατάστασιν φορτώσεως. Καὶ ἐνταῦθα, μία πρώτη δλοκλήρωσις τοῦ διαγράμματος φόρου παρέχει τὸ διάγραμμα μα τὰς τάσεως διεπιμήσεως, ἐνῷ μία δευ-τέρα δλοκλήρωσις — ήτοι δλοκλήρωσις τοῦ διαγράμματος τάσεως διαπήσεως — παρέ-χει τὴν ροπὴν κάψιμεως (σχῆμα 2). Al δλο-κληρώσεις διεξάγονται συνήθως γραφικῶς δύναται ὅμως νὰ χρησιμοποιηθῇ καὶ ἡ δι-υπολογισμός δλοκλήρωσης ἢ ἡ δι- δλοκληρώση τοιαύτη. 'Εν προκειμένῳ, εἰδικὸν φυλ-λάδιον τοῦ 'Ἀμερικανικοῦ Νηρογνόμονος ἐπε-ξηγεῖ τὴν διά τύπων ἐπίλυσιν καὶ παρέχει



74

ζονται ἐπίσης καὶ διὰ τὰ ἀρχικὰ στάδια σχεδιάσεως τοῦ πλοίου. Ἡ δὲ φυσικὴ μέθοδος ὑπολογισμού τῶν ἀνιστέρων στοιχείων, εἰναι ἡ τῆς γραφικῆς δλοιαληράσεως, τὴν δοπίσαι καὶ συνιστᾶ ὁ Ἀμερικανικὸς Νηργία-μων. Λόγῳ τῆς χρησιμότητος καὶ τοῦ ἔνθια-φέροντος ποὺ παρουσιάζει ἡ μέθοδος αὐτῆς, τὴν περιγράφομεν ἐν συντόμῳ.

Εις τὴν μεθόδον τῆς γραφικῆς δλοκηρώσεως, χαράσσεται κοτ' ἀρχὴν ἡ καμπύλη ἀντώσεως τοῦ σκάφους, εἰς τὸ δύσιστα καὶ τὴν δισγωγὴν τὴν ἀντίστοιχούσαν εἰς συγκειμένην τινὰ κατάστασιν φορτώσεως. Ήποτε τὴν καμπύλην οὐτὴν ἐπιφάνεια παριστάται ἐκτόπισμα τοῦ πλοίου, ἐνῷ τὸ κέντρον τῆς ἐπιφάνειας παριστᾶται τὸ θέσιν τοῦ διαμήκους κέντρου ἀντώσεως (LCB), ὃς εἰς σχῆμα 1.

Ἐπὶ τοῦ διαντέρω διαγράμματος ἐπιτίθεται τὸ διάγραμμα βάρους, τὸ δποῖον συνήθως ἀποδεῖται τὸ τέλον διαγράμμα.

α) Ἐκ τοῦ βάρους τοῦ σκάφους, μέχρι τοῦ κυρίου καταστρώματος, περιλαμβανομένου εἰς τὸ βάρος αὐτό.

β) Ἐκ τοῦ βάρους τῶν μηχανῶν.
 γ) Ἐκ τοῦ βάρους τῶν ὑπερκατασκευῶν.
 δ) Ἐκ τοῦ βάρους τῶν κατίτιμων έργων.

8) Ἐκ τῶν ὄλλων μονίμων δαρῶν, ὡς εἰ-
ναι τὰ τῶν ἔφοδίων, δεξιαιμενῶν προσθέτων
εἰς τὴν κατασκευήν, ψυγείων κ.λ.π.

ε) Ανοδωσίμων ώλικών και ἐφοδίων και στ) Φορτίου.

Τό συνολικόν δάρος θα είναι, φυσικά, έκαστοτε ίσον πρὸς τὸ ἔκτοπισμα, ἐνῷ ἡ κατὰ τὸ διάμηκες θέσις τοῦ κέντρου δάρους πρέπει νὰ συμπίπτῃ μὲ τὸ LCB, ήτοι τὸ

Apples are especially good for you.

διαγράμματα διὰ τὴν ληψιν τῶν χρησιμοποιουμένων συντελεστῶν. Διὰ τῆς χρήσεως τοῦ συστήματος αύτοῦ, εύρισκεται ἡ ροτητική κάμψεως εἰς οἰανδήποτε ἐπίθυμητὴν ἀπόστασιν ἄπό τῆς πρωναίας δοθίσαις.

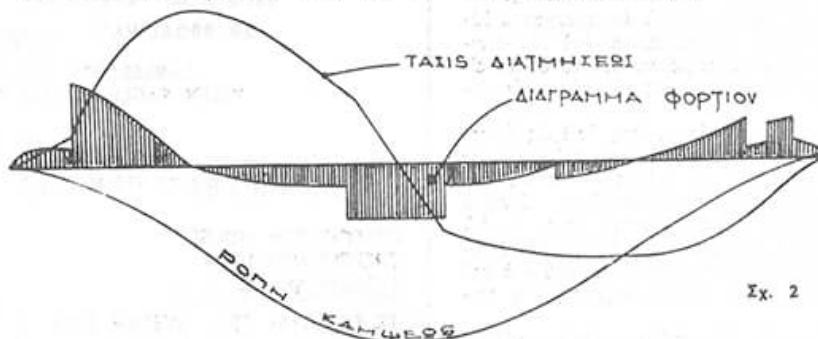
“Η μέθοδος δύο διαλογικωτάτων παραγόντων, παρέχει ἐν ταχύ μέσον ὑπόλογισμού τῶν διαλογικῶν παραγόντων τῶν τύπων και σύνταξης νά γίνη διά σχετικώς ἀπλοῦ και συντόμου ὑπόλογισμού ή διαλογικής τού διαγράμματος φορτίου. Τα βασικά στοιχεῖα πού χρησιμοποιούνται διά την εὑρεσιν τῶν διαλογικωτάτων παραγόντων τῶν ἀπαιτουμένων διά τους ὑπόλογισμούς, είναι:

- α) Αἱ καμπύλαι ἔκτοπίσματος.
 β) Αἱ συνθήκαι διαγωγῆς βυθίσμάτων καὶ
 γ) Αἱ καυπιδάλαι βάροντος τοῦ σκάφους.

Τὰ ὄποιεν δέσμωτα πάντα πειρένει ή ἀκατέ-

τα αποτελεσματα που παρέχει η ανωτερη
μεθόδος πρινέχουν έπαροκή προσέγγιση

ρω μεσούς παρέχουν επικρήπτη μεσούς, διά
διά χρήσιν αυτών κατά τά πρώτα στάδια
της σχεδίασης, διατί οι αρχές πλήρως
γνωστά, ούτε αἱ δριστικά γραφαμιντού
σκαφών, ούτε τὰ ἀκόρηθη δάρη τοῦ πλοίου
καὶ τὸ νιτέν γινεῖται αὐτοῦ, ούτε ἡ ἀκριβησία
αὐτῶν κατανομῆ. Ἀπαιτεῖ δὲν λόγω ὑπο-
λογισμὸς πολὺ μικρότερον χρόνον, ἐφ' δόσοι
δὲ εἶναι γνωστά τὰ δασικά στοιχεῖα, δύνα-
ται νῦν θελεοθῆ καὶ ὑπὸ μὴ ἐμπτεύοντος
χικυκοῦ. Ἐπειδὴ δὲ οἱ δασικοὶ διλογορθωτικοί
παράγοντες καὶ αἱ δασικοὶ αὐτῶν διορθώ-
σεις δὲν ἐπηρεάζονται ὑπὸ μετακινήσεών
τινος τοῦ φορτίου μηδ συνεπαγόμενης μετα-
βολήν. τοῦ μέσου βούθισμάς τοι, καθισταται
μναστή ἡ ἔρευνα διαφόρων καταστάσεων φορ-
τώσεως — δά τὸ αὐτὸν μέσον βούθισμα —
ἐντὸς ἐλαχίστου χρόνου.



ΑΙ ΔΗΖΕΛΟΜΗΧΑΝΑΙ ΕΙΣ ΑΜΕΡΙΚΗΝ

Μακρά αμερικανική παράδοσις ή προτίμοτες πρός τὸν ἀμυστρόβιλον. Καὶ τώρα διακόπτεται μὲν τὴν ναυπήγησιν τῶν τριῶν μεγάλων πορθμείων μεταφορᾶς ἐμφόρτων φορτηγίδων τῆς Λάγκς Λάγκς. Διὰ πρώτην ἀπὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου φορέν ἡ Νεατιλιακή Διοίκησις τῆς Ἀμερικῆς ἔδεχθη νὰ υποβληθούν πρὸς τὰ ναυτηγεῖα προσφοραὶ ἐπιχορηγουμένης ἑταῖροις, περιέχουσαι τὸν δρόν ὅτι δὲ πλοιοκτήτης διατηρεῖ τὸ δικαίωμα νὰ προτιμήσῃ διὰ τὴν πρώτων τῶν πλοίων δηξελομηχανᾶς, ὅντι ἀμυστρόβιλους.

Ἡ μέχρι τοῦδε ἀμερικανικὴ ἀπροθυμία ἔνωντι τῶν δηξελομηχανῶν, ὁφειλεται ἀφ' ἕνδος μὲν εἰς τὴν ἐντύπωσιν ὅτι δὲν ὑπάρχει ἐπαρκῆς ἀριθμὸς Ἀμερικανῶν εἰδικευμένων δηξελομηχανικῶν καὶ ἀφ' ἔτερου εἰς τὴν πεποθυμίαν ὅτι τὰ ἔξοδα συντηρήσεως τῆς δηξελομηχανῆς, καὶ δὴ ὑπὸ ἀμερικανικῶν πλήρωμα, εἶναι μεγαλύτερα τῶν διὰ ἀμυστρόβιλον ἀντιστούχων. Καὶ ἡ ἀπόφασις τῆς ἑταῖρας τῶν «Ἀδελφῶν Λάγκς» διὰ τὸν ἔγκαταλεψῆ τὴν παράδοσιν αὐτήν, λέγεται ὅτι δηξειλεται εἰς τοὺς κατωτέρω λόγους:

α) «Οτι ὑπάρχουν ἐπαρκεῖς καὶ ἄριστοι κατηγριωμένοι Ἀμερικανοί μηχανικοί.

β) «Οτι αἱ σύγχρονοι δηξελομηχαναὶ εὐκόλως ἀπόδιδουν, μὲν μονάδα, τὴν Ισχὺν τῶν 36.000 ππων, ποὺ χρειάζονται τὰ νέα πλοῖα.

γ) «Οτι προσφέρονται αἱ δηξελομηχαναὶ εὐχερέστερον εἰς τὴν τιμείνησιν καὶ τὸν αὐτοματισμὸν καὶ εἶναι δυνατὴ οὕτω ἡ κατάργησις τῶν νυκτερινῶν φυλακῶν εἰς τὸ μηχανοστάσιον.

Ἡ πλοιοκτήτρια ἑταῖρια προέδη εἰς συγκριτικὴν τεχνικοκονομικὴν μελέτην πρὶν ἡ προδῆ εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀπόφασιν, τὰ νέα δὲ πλοῖα της θὰ εἶναι τὰ πρώτα ἀμερικανικὰ ἐμπορικὰ σκάφη μὲν Ισχὺν 36.000 ππων εἰς ἔνα ἔσον. Τὸ μεγαλύτερον εἰς Ισχὺν σημειερινῶν ἀμερικανικῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἔχει 26.500 ππων εἰς ἔνα ἔσονα καὶ εἶναι στρεβιλοκίνητον.

ΥΠΟΔΕΙΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΑ ΚΟΝΤΕ·Ι·ΝΕΡΣ

Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας λειτουργεῖ ὀργανισμὸς ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν National Cargo Bureau Inc., τοῦ ὅποιου σκοπὸς εἶναι: ἡ — ἀνεύ ἐπιθιάζεως κέρδους — καθοδήγησις τῶν μὲ τὰ ναυτιλιακὰ ἀσχολουμένων καθόσσον ἀφορᾶ μετρὰ ἀσφαλείας εἰς τὴν στοιχείσιον τῶν φορτίων, εἰς τὰ τῆς φορτοεκφόρτωσεως καὶ εἰς ἄλλα ζητήσια τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων. Ὁ ἐν τῶν διευθυντῶν τὸν ὄργανισμὸν πούτον «Ἀντιπρόδρομος του πλοιαρχοῦ H. R. Bishop» προέδη προσφότως εἰς τὴν διστύπωσιν σαφῶν ὑποδείξεων πρὸς μείσων τῶν ἐκ τῶν θαλασσῶν διττῶν ζημιῶν εἰς τὰ ἐμπορευματοκιβώτια («κοντέΐνερς»). Αἱ ὑποδείξεις αὗται ἀναφέρονται εἰς κατασκευαστικάς, βελτιώσεις τῶν ἐμπορευματοκιβώτων ἢ καὶ αὐτῶν τῶν πλοίων, ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τῶν ὅποιων μεταφέρονται τὰ «κοντέΐνερς». Τὸ θέμα κρίνεται ὡς λίστα σοβάρων, τόσον ἀπὸ ἀσφαλιστικῆς, δύσον καὶ γενικωτέρας σκοπιάς, δεδομένων τῶν δύσημέραι αὐξανομένων μεταφορῶν διὰ κοντέΐνερς. «Υφίστοται ιδιαιτέρως τὸ πρόβλημα ζημιῶν εἰς τὰ ἐμπορευματοκιβώτια, τὰ ὅποια τοποθετοῦνται ἐπὶ τῶν ἀνοικτῶν ἀνωτέρων καταστρώμάτων καὶ τὰ ὅποια εἶναι οὕτω ἔκτεινεμένα εἰς τὴν μήνιν τῶν κυμάτων.

Εἶναι γεγονός, ὅτι μέγας ἀριθμὸς ἐμπορευματοκιβώτων μεταφέρεται ἐπὶ ἀνοικτῶν καταστρώμάτων, ὡς ἐπίσης ὅτι πολλὰ ἐμπορευματοκιβώτια κατασκευάζονται ἐλαφρὰ πρὸς μείσων τοῦ βάρους τῶν κατὰ τὴν διὰ θαλάσσης ἡ ἔηρας διακίνησιν τῶν. Ἡ τοιαύτη δύμας ἀλαφρὰ κατασκευή τὰ καθιστᾷ καὶ ἀδύνατα διὰ ἓντα δεχθοῦν ἀξημίως τὰς τρικυμίας.

Εἰς πολλὰς περιπτώσεις πλοίων - κοντέ-

νερς, ἐν ὑπηρεσίᾳ, τὰ ἐμπορευματοκιβώτια φέρονται ἐστοιδαγμένα τὸ ἐν ἐπὶ τοῦ ὄλλου μέχρι καὶ τριῶν σειρῶν καὶ καταλαμβάνουσιν δρίζοντις μέχρι καὶ τῶν 90% τοῦ ἀνωτέρων καταστρώματος. Οὕτω εἶναι δυνατὸν νὰ συγκεντρωθεῖν ἐπὶ τοῦ ἀνοικτοῦ καταστρώματος 500 - 600 ἐμπορευματοκιβώτια, ἀνοιλόγως μὲ τὸ μέγεθος τοῦ πλοίου, καὶ τὰς γνωστάς διαστάσεις τῶν κοντέΐνερς, μήκους 20, 24, 35 ἢ 40 ποδῶν καὶ ψηφίους 8 - 8½ ποδῶν.

Ο πλοιαρχὸς Bishop λέγει δῆτα «πρέπει νὰ ληφθοῦν περισσότερα προφυλακτικὰ μέτρα», προκειμένου περὶ μεταφορῶν διὰ θαλάσσης κοντέΐνερς, «διὰ τὴν ἔξασφάλισιν τοῦ φορτίου κατὰ τὸν πλοῦν, παρ' ὅτι κατὰ τὰς ἀπὸ ἡράς μεταφορᾶς». Καὶ τοῦτο διόπικτα τὰς τρικυμίας τὸ πλοῖον «ἰσχυρῶς κλυδωνίζεται καὶ ἔνιοτε λίαν ἐπικινδύνως».

Καίτοι αἱ διὰ κοντέΐνερς μεταφοραὶ ἔχουν γενικῶς τὸ πλεονέκτημα δῆτα περιορίζουν τὰς ζημιὰς τῶν φορτίων καὶ μειώνουν σύντοιχα τὰς ἀσφαλιστικὰς ἀπαιτήσεις, ἐν τούτοις δὲν ἔχουν ληφθῆ δεόντως ὅπερας ὅψιν αἱ περιπτώσεις ἀτελεῖνος στοιχείσιος τῶν φορτίων ἐντὸς τῶν ἐμπορευματοκιβώτιων ἡ φορτώσεως ἐντὸς τῶν αὐτῶν ἐμπορευματοκιβώτιων ἀσυνδιβάστων φορτίων ἡ ζημιῶν εἰς τὰ ἐμπορευματοκιβώτια ἀπὸ τὴν θάλασσαν.

Καθόσσον ἀφορᾶ εἰδικώτερον τὰς ἀπὸ τὴν θάλασσαν ζημιὰς εἰς τὰ ἐμπορευματοκιβώτια, δὲ πλοιαρχὸς Bishop ὑποστηρίζει δῆτα αἱ ζημιάι αὐτῆς τῆς φύσεως θὰ εἶναι δυνατὸν νὰ περιορίζωνται κατὰ τρεῖς τρόπους:

1.—Διὰ τῆς κατασκευαστικῆς ἐνισχύσεως τῶν ἐμπορευματοκιβώτων κατὰ τὸν ἀνωτέρων τῆς θαλάσσης κινδύνων. Τοῦτο σημαίνει δῆτα τὰς κοντέΐνερς πρέπει νὰ εἶναι ἔξι τσου Ισχυρά μὲ τὰς ὑπερκατασκευάστων τοῦ σκάφους.

2.—Διὰ τῆς ἀποφυγῆς τοποθετήσεως ἐμπορευματοκιβώτων ἐπὶ τῶν ἀνοικτῶν καταστρώματών, προκειμένου περὶ ταξιδίων εἰς πολυκυμάτων στοιχείσιος καὶ δῆτα προβλέπωνται Ισχυραὶ τρικυμίαι.

3.—Διὰ της σχεδιασμοῦ καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, ἵνα περισσότερας τυχχάνουν προστασίας τὰ ἐμπορευματοκιβώτια τὰ τοποθετημένα ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρων.

Δεδομένου δῆτα ἡ μεταφορά ἐπὶ τῶν ἀνοικτῶν καταστρώματών εἶναι ἀναπόδεικτος διὰ τὴν οἰκονομικὴν ἐκμεταλλεύσιν τῶν πλοίων, ὡς ἐπίσης δῆτα ἡ μέθοδος ἐνδυναμώσεως τῶν κοντέΐνερς εἶναι λίστα δαπανηρᾶ, ἐν τελικῇ ἀνοιλόγῳ εἰς ἐλειτώσεις πρέπει νὰ ἀναζητηθοῦν εἰς αὐτὰ ταῦτα τὰ σκάφη, διὰ καλύτερων εἰς τὰς τρικυμίας καὶ μεθόδους ἐκμεταλλεύσεως τούτων. «Ἡδη ἔχουν πραγματοποιήθη πρόσδιοι πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτήν, ὡς διὰ τῆς τοποθετήσεως σταθερωτήρων (stabilizers) διὰ τὴν ἀναστήσιον τοῦ πλοίου παρομοίων διαστάσεων στοιχείων 30.000 μάρκα (7.500 δολαρίων), ἡ «Ἐσσο» θὰ ὑπολογίζῃ ὀργάνωτερα ἀκριβῶς ἐκ τῶν προτέρων τούς πλοάς τοῦ τεραστίου δεξιαμενόπλοιου μὲ τὴν ηλεκτρονικούς ὑπολογιστής (κομπιούτερος), εἰς τρόπον ὥστε νὰ διεγάπεται ἀπροσκόπτως ὁ κουφισμὸς τοῦ πλοίου. Αἱ τέσσαρες ἀντλίαι ἔξι δόλλαρις εἰς τὸ κατάστρωμα τοῦ πλοίου εἶναι δυνατὸν νὰ ἐκφορτώσουν πλήρως τὸ σκάφος ἐντὸς εἴκοσι ὥρων!»

«Ἡ «Ἐσσο» ἔδωσεν ἡδη παραγγελίαν διὰ τὴν ναυπήγησιν εἰς τὰ ναυτηγεῖα Χόδαλντσερκε τοῦ Κιέλου δύο ἀκόμη ἀδελφῶν σκαφῶν. Αἱ ἑταῖροι εἰπότες Σέλ καὶ Τέξακο ἔδωσαν ἐντολὴν εἰς τὰ ἀνωτέρω ναυτηγεῖα τῶν δύο τῶν τῆς Βαλτικῆς θαλάσσης νὰ ναυπηγήσουν ἔξι δεξιαμενόπλοια τὰν 200.000 τόνων.

ΑΙ ΑΕΡΟΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΙ

Αἱ στατιστικαὶ ἀποδεικνύουν δῆτα οἱ αεροπορικῶν κινούμενοι ἐπιβάτες ἔξακολουθοῦν νὰ διπλασιάζονται κατ' ἀριθμὸν ἀνὰ πενταετίαν, ἐνῷ τὰς αεροπορικῶν μεταφερ-

ORIENT MID-EAST LINES

GENERAL AGENTS

EAGLE OCEAN TRANSPORT INC.

29, BROADWAY NEW YORK 10006 N. Y.

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

A G E N T S

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

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

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Διαδικασία Ἑργατικών Διαφορών
Πρωτοδίκης ὁ κ. Γεώργιος Παυλέας
Δικηγόροι οἱ κ.κ. Μικές Κουντούρης καὶ
Νικ. Δόμβρος

- 'Ασθενεία ναυτικού.— 'Απόλυτης 'ἀμοιβαίς συναινέσει' καὶ 'ἀναγραφή τού λόγου τούτου εἰς ναυτικὸν φυλλάδιον ναυτικοῦ.— Εἰκονικότης τοιαύτης καταχώρησεως.— Δυνατή ἀνταποδεξία.— Θεωρεῖται ὡς λυθεῖσα η σύμβασις ναυτολογήσεως, κατόπιν καταγγελίας ταύτης ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου.

'Επειδὴ, ή υπὸ κρίσιν ἀγώνη, διώκουσα τὴν ἐνεκεν λύσεως τῆς ἐπὶ τοῦ ἐν αὐτῇ πλοίου τῆς ἐναγομένης ἀριστου χρόνου συμβάσεως ναυτολογήσεως τοῦ ἐνάγοντος, ως ξυλουργοῦ, δι' ἀσθένειαν αὐτοῦ καὶ διὰ καταγγελίας τοῦ πλοιάρχου, ἐπιδικαστιν αὐτῷ ἀποζημώσεως, μισθών ἀσθενείας, νοσηλείων καὶ ἔξοδων παλιννοστήσεως, εἶναι νόμῳ δάσιμος ἐκ τῶν ἐφ' ὧν θεμελιοῦται ἐν συνδιασμῷ ἄρθρων 66, 72, 75 παρ. 2, 76, 78 τοῦ διὰ τοῦ ν. 3816)1958 κυρώθεντος Κώδικος 'Ιδιωτ. Ναυτ. Δικαίου. 'Αρμοδιώς δὲ φερομένη κατὰ τὴν τοῦ ν. Π.Π.Ο.Δ.' διαδικασίαν τῶν Ἑργατικῶν Διαφορών, κατ' ἄρθρον 82 τοῦ εἰρημένου Κώδικος, ἔξεταστα ἀποδέχεται τὸν ἥχον καὶ μικρὸν ναῦλον, ἐνών, συγχρόνως βάθη προσφέρει εἰς τὸν ἐπιβάτην πολὺ μεγαλυτέρας τῶν σημερινῶν ἀνέσεις. Δεύτερον, ἐν ἀεροσκάφος ὑπερηχητικόν, προσφέρον διλιγητέρας ἀνέσεις μὲν μεγαλύτερον ναῦλον, ὅλλα πολὺ μεγάλην ταχύτητα. Τρίτον, διὰ τὰς μικρὰς ἀποστάσεις, ἀερωθούμενα ταχύτητος μικροτέρας τοῦ ἥχου καὶ τῶν ὅποιων τὸ μέγεθος θα εἴναι ἀνόλογον τῆς γραμμῆς πού ἔξιπτεται, τόσον ἀπὸ ἀπόφεως κινήσεως ἐπιβατῶν, δύον καὶ ἀπὸ ἀπόφεως ἰκανότητος ἀεροδρομίων.

Τὸ ἀνωτέρω ταχύτατον ὑπερηχητικὸν ἀεροπλάνον θὰ ἔχῃ τὴν, ἐκπληκτικὴν διὰ σήμερον, ταχύτητα τῶν 8.000 μιλῶν ἀνὰ ὥραν, ἥτοι ὑπερβασίουσαν κατὰ 12 φοράς τὴν τοῦ ἥχου, καὶ θὲ καταναλίσκῃ ὑγρὸν ὑδρογόνον, θὲ καλύπτῃ δὲ τὴν ἀπόστασιν Λονδίνου - Νέας 'Υόρκης, ἀπὸ κέντρου εἰς κέντρον πόλεως, ἥτοι περιλαμβανομένης τῆς πρὸς τὸ ἀεροδρόμιον διαδρομῆς, ἐντὸς δύο ὥρων.

Ἡ κατασκευὴ τοῦ ἀεροπλάνου αὐτοῦ μελετᾶται ἥη, ἡ σύνθετος τοῦ μετάλου τοῦ ἔξωτερικοῦ του περιβλήματος ἀναμένεται νὰ ἐπιτευχθῇ ταχέως καὶ ὑπολογίζεται ὅτι θὰ μεταφέρῃ τοὺς πρώτους ἐπιβάτας του περὶ τὸ 1990.

ούδενός ἀποδεικτικοῦ στοιχείου προκύπτοντος τοῦ ἐναντίου) ἀπελύθη τῆς ἐν τῷ πλοίῳ ὑπηρεσίας του τὴν 7-1-1967 ἐν τῷ λιμένι Κοσέρν τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης λυθείσης τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως αὐτοῦ διὰ καταγγελίας ταύτης ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου. Ἡ ἐν τῷ ναυτικῷ φυλλαδίῳ τοῦ ἐνάγοντος καταχώρησις ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ὡς αἰτίας ἀπολύτως ἐκείνου, τῆς «έμωιδαίσι συναινεσίος» τοιαύτης ἔγενετο ὑπὸ αὐτοῦ εἰκονικῶν τοσσούτων μᾶλλον ὅσφι ὑπὸ τὰς δεσμαὶντα πραγματικά περιστατικά τῆς ἐκδηλώσεως τῆς ἀσθενείας τοῦ ἐνάγοντος ἐν πλῷ τοῦ πλοίου καὶ τῆς παραπομπῆς αὐτοῦ, εύθὺς ἀμέσως ὡς παλιννοστήσουν ἐν 'Ἐλλάδι, πρὸς ἔξετασιν παρ' ιατρῶν τῆς ἐναγομένης καὶ τῆς ἐντεῦθεν διπάνης τῆς τελευταίας εἰσαγωγῆς τούτου ἐν νοσοκομείῳ πρὸς νοσηλείαν, καθισταται προδῆλος ἡ ἐκ τοῦ λόγου τῆς ἀσθενείας τοῦ ἐνάγοντος λύτις τῆς ναυτεργασιακῆς του συμβάσεως διὰ καταγγελίας καὶ σύχι ὡς ἡ ἐναγομένη ισχυρίζεται, ἀρνουμένη τὴν ἀγώνην, ἀμοιβαίς συναινέσει. Κατὰ τὰ προειρηθέντα ὡς ἐνάγων παλιννοστήσας ἐν 'Ἐλλάδι, ἔξετασθεις δὲ παρ' ιατρῶν τῆς ἐναγομένης, εἰσήχθη ἐν τῇ ἐν Πειραιεῖ εκλινικῇ «Κατσαράδου», ἐνθα ἐνοσηλεύθη διπάναις τῆς ἐναγομένης ἀπὸ 14-1-1967 ἐως 15-2-1967, είτα δὲ ἐξελθὼν ἔγκολούθησεν νοσηλεύομένος οἵκοι, ιδίαις αὐτοῦ διπάναις παραμείνας ἀσθενής καὶ ἀνίκανος ἐκ τούτου πρὸς ἔργασίαν καθ' ὅλους τὸ ἀπὸ τῆς ἀπολύτως αὐτοῦ 7-1-1967 ἐως 7-5-1967 χρονικὸν διάστημα τεσσάρων μηνῶν. Κατὰ ταῦτα δικαιοῦται λαμβάνειν παρὰ τῆς ἐναγομένης, ἐν διπειρηθέντος ὡς ἄνω μισθοῦ του καὶ τοῦ εἰδικοῦ μισθοῦ ἀσθενείας τῆς εἰδικότητός του, τοῦ ὑπὸ τῆς ἀπὸ 1-5-1959 συλλογικῆς συμβάσεως πληρωμάτων φορτηγών πλοίων ἄνω τῶν 4.500 τόνων d.w., ὡς αὐτὴ ἐτρεποποιήθη ἀνασυνταχθεῖσα εἰς ἐνιαίον κείμενον διὰ τοῦ ἀπὸ 17-2-1964 συμφωντικοῦ, κυρωθέντος διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 16306)2430)1964 ἀποφάσεως τοῦ Υ.Ε.Ν., προβλεπομένου, α) ἀποζημιώσιν ισουμένην μὲ μισθὸν ἐνὸς μηνὸς (ἄρθρ. 76 παρ. 2 Κ.Ι.Ν.Δ.), εἰς ὃν συνυπολογίζεται καὶ τὸ ἀντίτιμον τροφῆς, ἥτοι Λ.Α. 60-5-0 ἢ δραχμάς 5.100 (κατὰ τὴν τρέχουσαν ιστοιμίαν), β) μισθὸς ἀσθενείας τεσσάρων μηνῶν (ἄρθρ. 66 Κ.Ι.Ν.Δ.) καὶ διὰ ἀπὸ 7-1-67 ἐως 13-1-1967, ὡς νοσηλεύεις ἐκτὸς νοσοκομείου, Λ. Α. 7-14-0, ἀπὸ 14-1-1967 ἐως 15-2-1967 ὡς νοσηλεύεις ἐν νοσοκομείῳ Λ. Α. 28-0-9 καὶ ἀπὸ 16-2-1967 ἐως 7-5-1967 ὡς νοσηλεύεις οἴκοι, διπάναις του, Λ. Α. 91-12-0, ἥτοι ἐν διλ. Λ. Α. 127-15 ἢ δραχμάς 10.642 (κατὰ τὴν τρέχουσαν ιστοιμίαν), γ) ἔξοδα παλιννοστήσεως, ἀπὸ λιμένος Κοσέρν εἰς Κάιρον καὶ ἐκεῖθεν ἀεροπορικῶς ἐν 'Ἐλλάδι, διλ. 3760, διθέντος ὅτι ησκησεν ἀμελητή διὰ δηλώσεως πρὸς πάν πλοιάρχον τὸ ἐπὶ τούτω δικαιώματος του (ἄρθρ. 79 Κ.Ι.Ν.Δ.) καὶ δ) διπάναις εἰς ὃς ὑπελήθη, νοσηλείας του καὶ ἐν γένει ιατροφαρμακευτικῆς περιθώλημάς του, καὶ διη, δι' ιατρικᾶς ἔξετασης δρχ. 400, δι' ἀκτινογραφίας δρχ. 450, δι' ἐνέργειαν ἐνέσεων ὑπὸ νοσοκόμων δρχ. 180, καὶ ἀγοράν φαρμάκων δρχ. 207, ἐν διλ. δὲ δραχμάς 1.237. Οὕτω δι' ἀπάσας τὰς ἀνωτέρω αἰτίας ὡς ἐνάγων δικαιοῦται δραχ. 20.759 εἰς διοσόν, κατ' ἐν μέρει παραδοχῆν τῆς ἀγώνης, δέον νῦν ὑποχρεωθῆ ἡ ἐναγομένη, νομιμοτόκως ἀπὸ τῆς ἐπιδόσεως τῆς ἀγώνης (ἄρθρ. 346 Α.Κ.), καταψηφισθῆ διη, αὐτὴ καὶ εἰς τὴν τοῦ ἐνάγοντος δικαστικὴν διπάνην, ἐν μέρει συμψηφιζομένη, ὡς καὶ τῆς ἐν μέρει ἔτητης καὶ τούτου, κατ' ἄρθρον 211 παρ. 2 Πολ. Δικον.

Ἐπειδὴ, ἡ παρούσα δέον δηπως κηρυχθῆ προσωρινῶς ἐκτελεστή διὰ τὸ ποσὸν τῶν δραχμῶν 10.000 συμφώνως τοῖς ἄρθροις 186 καὶ 186α ἐδαφ. ε' Πολ. Δικον, κατὰ

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΝ ΟΛΛΑΝΔΙΑ

ΔΙΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

POSEIDON

MARITIME & MERCANTILE AGENCIES

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΙΩ. ΣΑΚΕΛΛΑΡΙΔΗΣ
KORTENAARSTRAAT 18B ROTTERDAM — HOLLAND

Τηλέφωνον: 141916
Telex: 23377

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:
POSEIDON — ROTTERDAM

τὸ ἐπὶ τούτῳ αἴτημα δεκτὸν ἐν μέρει γενόμενον.

ΔΙΑΤΑΥΤΑ

Δικάζοντες ἀντιμωλίᾳ τῶν διαδίκων.

Δεχόμενοι ἐν μέρει τὴν ἔνδικον ἀγωγήν.

Ὑποχρεούμενοι τὴν ἐναγομένην ἵνα καταβάλῃ τῷ ἐνάγοντι ἐν δλῷ δραχμάς είκοσι χιλιάδας ἑπτακοσίας πεντηκοντατέσσερας (20.759), ἐπὶ τῷ νομίμῳ ἀπό τῆς ἐπιδόσεως τῆς ἀγωγῆς, τόκῳ, ἄχρις ἔξοφλήσεως.

Κηρύσσομεν τὴν παρούσαν προσωρινῶς ἐκτελεστὴν διὰ ποσὸν δραχμῶν δέκα χιλιάδων (10.000) ἐκ τοῦ ἀνωτέρω ἐπιδικαζομένου.

Καταδικάζομεν τὴν ἐναγομένην εἰς τὴν τοῦ ἐνάγοντος δικαστικήν διπλάνην, μετριαζομένην εἰς τὸ ποσὸν τῶν δραχμῶν ἑπτακοσίων (600).

ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΑΡΙΘ. 18/1967

Πρόεδρος: ὁ κ. Π. Πατῆς

Εισηγητής: ὁ ἐφέτης κ. Ν. Εὐστρατιάδης
Δικηγόροι: οἱ κ.κ. Λ. Κόκκας, Δ. Δημητριάδης

• Ναυλώσις.— Συμφωνία περὶ ἐλευθέρου χρόνου (FREE TIME).— Νόμιμος, ὡς ἐκ τοῦ ἐνδοτικοῦ χαρακτήρος τῶν ἄρθρων 368 καὶ 371 τοῦ Ἑμπ. Νόμου.— Ἔννοια ἐλευθέρου χρόνου.— Προθεσμία ἀνήκουστα ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὸν ναυλωτήν.— Δὲν ἀποτελεῖ χρόνον σταλιῶν καὶ ἐν στιγμῇ τῆς συμβάσεως ναυλώσεως, ἀποκλείεται ὁ συνυπολογισμὸς αὐτοῦ, τυχὸν χρησιμοποιηθέντος, εἰς τὸν χρόνον τῶν σταλιῶν.

«Ἐπειδὴ διὰ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 368 καὶ 371 τοῦ Ἑμπ. Νόμου, ὡς οὗτος ἐτροποποιήθη διὰ τοῦ Ν. ΓΨΙΖ/1910, ἐφαρμοζόμενα ἐν προκειμένῳ ὡς ἐκ τοῦ χρόνου συντελέσεως τῶν παραγωγικῶν τοῦ ἐν δίκῃ δικαιώματος γεγονότων (ἄρθρ. 2 Ἀστ. Κώδικος, 24 Εἰσ. ΝΑΚ, 293 τοῦ διὰ τοῦ Ν. 3816/58 κυρωθέντος Κώδ. 18. Ναυτ. Δικ.), δοίζεται διτὶ ὁ χρόνος τῆς φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως τῶν διὰ πλοίου μεταφερομένων πραγμάτων καὶ ἡ ἀποζημίωσις ἐν περιπτώσει χρονοτριβῆς, καθορίζονται ὑπὸ τῆς περιπτώσεως τῆς φορτώσεως καὶ τῆς ἐκφορτώσεως, καθορίζονται ὑπὸ τῆς περιπτώσεως τῆς φορτώσεως καὶ τῆς ἐκφορτώσεως, λαμβάνεται ὡς κανὼν ἡ ἐπιτάπιος συνήθεια. Ἐπομένως, αἱ ρήτραι τοῦ ναυλωτού ψηφίου περὶ τῆς διαφορίας τοῦ χρόνου τῆς φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως καὶ τῆς ἀποζημίωσεως ἐν περιπτώσει χρονοτριβῆς εἶναι ἐπικρατεστέραι τῶν τε τοπικῶν συνθετικῶν καὶ τῶν διατάξεων τοῦ Ἑμπ. Νόμου (εἴτε ἐμπορικοῦ ἔθιμου) ἐφ' ὅστιν αὐτοὶ εἶναι ἐνδοτικοῦ δικαίου. Ἐντεῦθεν νομίμως δορίζεται διὰ τῆς συμβάσεως τῆς ναυλώσεως ὁ ἀναγκαῖος διὰ τὴν φόρτωσιν καὶ ἐκφόρτωσιν χρόνος (σταλιά, ἀναμονή), ὡς καὶ ἡ πέραν τῶν ἀναγκαίων σταλιῶν ἀναμονή τοῦ πλοίου (ὑπεραναμονή, ἐπιστολία) καὶ ἡ μετά τὴν λήξην τῶν ἐπιστολῶν διάρκεια τῆς νέας ἀναμονῆς (ἀνθυπεραναμονή, ἀντεπιστολή) τὸ διελιόμενον πρὸς τὸν ἀνανεωτὴν σχετικὸν ἀντάλλαγμα (κατὰ συνεδροχήν καλούμενον «ἐπιστολία» ή «ἀντεπιστολία»), ὡς καὶ τὸ χρονικὸν σημεῖον ἐνάρξεως τῆς ἀναμονῆς, δυνάμενον συνεπῶς νόο διοισθῆ καὶ μετὰ πάροδὸν ὠρισμένου χρόνου (ἐλευθέρου χρόνου FREE TIME) διπλῶς τοῦ πλοίου περὶ ἐτοιμότητος πρὸς φόρτωσιν ἢ ἐκφόρτωσιν (NOTICE OF READINESS), τοῦ χρόνου τούτου, δῆτις δὲν εἶναι χρόνος σταλιῶν, προδήλως παρεχομένου ἵνα δοθῇ διάπταιτομένος καιρὸς εἰς τὸν φορτωτὴν ἢ παραλήπτην διὰ νόο ἐτοιμάστη τὰ μέσα τῆς φορτοφορτώσεως, δι' ὅτι ἐὰν ὁ φορτωτὴς ἀρχίσῃ τὴν φόρτωσιν καὶ διὰ παραλήπτης τὴν ἐκφόρτωσιν, πρὸ τῆς ἐκπνοής τῆς ἐλευθέρας προθεσμίας, δὲν ἐπεται διτὶ ἡ περίοδος τῶν σταλιῶν δύναται νόο τρέξῃ πρὸ τῆς λήξεως τῆς, ἀφοῦ ἡ προθεσμία αὐτῆς ἀνήκει ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὸν ναυλωτὴν καὶ ἐὰν



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΠΡΟΣ ΟΛΟΥΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

«Ἡρισταν ἀνακοινούμεναι αἱ πρῶται πληροφορίαι διὰ τὴν νέαν ναυτιλίασκήν πολιτικήν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Ἐπιχορηγήσεις περισσότεραι θὰ δοθοῦν — 250 ἑκατ. δολ., ἔτησίως διὰ τὴν ναυπήγησιν 30 - 40 σκαφῶν ἔτησίως. Ὁ νόμος περὶ προτιμήσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ σκάφους εἰς τὰ φορτία βοηθείας θὰ ἐξακολουθήσῃ ἰσχύων, ἀλλὰ ἡ καταβολὴ ἀπό τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον τῆς διαφορᾶς ναύλων, τῆς ὑπολογιζομένης εἰς 80 ἑκατομ. δολ. ἔτησίως, πιστεύεται νά περιορισθῇ σὺν τῷ χρόνῳ διὰ τῆς κατασκευῆς σειράς διοικήσου μπάλκ κάρριερς οἰκονομικῶν εἰς τὴν ἐκμετάλλευσίν των.

Αἱ ἐπιχορηγήσεις θὰ καταβάλλονται σχιμόνων εἰς τὰ πλοία γραμμῶν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰ μέλλοντα σημεῖα γηγενεῖς 80 ἑκατομ. δολ. ἔτησίως, πιστεύεται νά περιορισθῇ σὺν τῷ χρόνῳ διὰ τὸν σημαίνειν ὅτι τὰ 250 ἑκατομ. δολ. ἔτησίων διὰ τὰς ναυπήγησεις θὰ αὐξηθοῦν.

«Ἐγκαταλείπεται τέλος ὁ ἐφεδρικὸς στόλος. Ἡ διάλυσις τοῦ θὰ δαίνη παραδήλως πρὸς τὴν ναυπήγησιν τῶν μπάλκ κάρριερς καὶ τῶν ἀντιλίμερτους.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Ο ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΣ ΟΡΓΑΣΜΟΣ

Κατὰ σχετικήν ἀνακοίνωσιν τῆς Ἐνώσεως Ιαπωνών Ναυπηγῶν, ἐτέλουν ὑπὸ κατασκευῆς καὶ παραγγελίαν 505 σκάφη 24 ἑκατομ. τῶν γκρόδες εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεία.

Κατανέμονται εἰς ἑκατομ. τῶν:

'Ισικαβατζίμα	93	4.980
Μιτσουμπτίσι	64	4.700
Χιτάτσι	45	3.350
Μιτσούΐ	30	2.250
Καδασάκι	24	2.100
Σασέμπτο	13	1.680
Κούρε	28	1.010
Κόκαν	29	928
Διάφορα	179	3.002
Σύνολον	505	24.000

Παραπτηρεῖται διτὶ καθυστέρησις ἔτους στημειούται εἰς τὰ παραδόσεις ἔναντι τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυπηγείων. Τιμαὶ σταθεραί, κα-

τώτεραι πάντως τῶν εὐρωπαϊκῶν κατὰ 5 ἔως 10%.

ΙΣΡΑΗΛ

ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΣΚΑΦΗ

Τὰ φορτηγά τῆς «Ζίμ», κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὰ ἐπιβατηγά, ἐμφανίζουν κέρδη ἐκμεταλλεύσεως λίαν ικανοποιητικά κατὰ τὸ α' ἔξαρτην τοῦ 1967. 'Ο ίσολογισμὸς πάντων τῆς ἑταίριας θὰ είναι καὶ ἐφέτος ἐλειμματικός.

Ἀντιμετωπίζεται ἡ ὀινάρχη διὰ τὴν κάλυψιν τοῦ πάθητικοῦ ὑπολοίπου νά παληθύων δέκα σκάφη φωτικονομικά. Τὰ 3.000 τόνων πρὸς τὰ διάλιγων ἔτῶν ναυπηγείσθεντα ἀπεδειχθησαν ὀλόγιστα ἀποδοτικά.

Μεγαλύτερα πλοία γραμμῆς φορτηγά καὶ μπάλκ κάρριερς θὰ ἐπιτρέψουν τὴν κερδοφόρων ἀνασυγκρότησιν τοῦ ἑταίρικοῦ τονά.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΜΟΝΟΠΩΛΙΟΝ ΚΑΙ ΕΙΣ ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ:

Ἡ δργάκωσις διὰ τὴν διερεύησιν καὶ σπουδὴν τῶν τεχνικῶν ἔξελίξεων, αἵτινες είναι δυνατὸν νά ἐπιτρέψουν τὰ προβλήματα διοικήσεως τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τὰς κυβερνητικής πολιτικῆς εἰς τὸν τομέα τῶν μεταφορῶν, ὑπὸ τὴν ἐπωαυμίαν Transportation Research Forum συνήλθε προσφάτως εἰς τὸ Μοντεάλ εἰς πρώτη γενικήν συνέλευσιν. 'Ηκούσθησαν 'κατ' αὐτήν ἐνδιαφέρουσαι διμίλιας ἐπὶ τῶν ἔξελίξεων τῶν πλοίων - κοντένερς. Σημειωτέον διτὶ εἰς τὸ συνέδριον μετέσχον 600 εἰδήμονες, ἀπό δέκα χώρας.

Ίδιαιτέρας προσοχῆς ἡ διαδίκη τοῦ κ. Σ. Τζόνστον, ἐκ τῶν διευθυντῶν τοῦ μεγάλου δρεπανικοῦ Κονσόρτσιουν Overseas Container Ltd, 'Ο κ. Σ. Τζόνστον διεπιπτεῖ πάση τὴν παραπτήρησιν διτὶ εὐρισκόμεθα πρὸ μιᾶς διαλιώσου σχεδὸν ἔξορμήσεως πρὸς τὰ κοντένερς — προκειμένου περὶ τῶν περιποτίων μεταφορῶν — καὶ προεβλεψεν διτὶ διαγράφεται ἡ πιθανότης διτῶν αἱ γραμμαὶ τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ γίνουν τὸ επρώτου πεδίου μάρχης, διπου αἱ ἀνοικταὶ εκδυφεράντες — δηλαδὴ αἱ ναυτιλιασκαὶ ἔκειναι διμέρεις συμπράξεως εἰς δές ἡ συμμετοχή είναι ἐλευθέρα δι' οἰανδήποτε τακτικήν γραμμῆν — θά είναι εὐπρόσδιλητοι. Εἶπε περαιτέρω διμίλητης ούτος, διτὶ ὁ επόλεμος τοῦ συμαγνισμοῦ διὰ τοῦ ὑποβιβασμοῦ τῶν ναύ-

στατού της Stallia) ἀμοιβὴ ἐπιταχύνσεως ἡ ἀποτημήσις ἔξοικονομηθέντος (διασωθέντος χρόνου). 'Αφοῦ δὲ ὁ ἐλεύθερος χρόνος δὲν είναι χρόνος σταλιῶν καὶ ἀνήκει εἰς τὸν ναυλωτήν, δέοντον ἐν διηπειρώσεις νόο τοῦ ναυλωτικῆς συμβάσεως. Δινοταὶ δὲ πρὸς τούτους διτὶ ῥητῆς συμφωνίας νά συμφωνηθῇ μεταξὺ ἐκναυλωτοῦ καὶ ναυλωτοῦ ἐπὶ τῷ τέλει διποτὸς τοῦ πλοίου ταχύτερον καταστή ἐλεύθερον νά κινθῇ, ἀντάλλαγμα ὑπὲρ τοῦ ναυλωτοῦ (φορτωτοῦ, παραλήπτου), σκοπούν διπας παρακινηθῆ ούτος νά ἐπισπεύσῃ δοσον δύναται τὴν ἐκφόρτωσιν καὶ τὴν ἐντεύθεν ταχυτέρων τῆς προδιεφεύσης ἀπαλλαγὴν τοῦ πλοίου καὶ συνιστάμενον εἰς ἔξαγοράν ἀντί ωρισμένου χρηματικού ποσοῦ ὑπὸ τοῦ ἐκναυλωτοῦ τοῦ ἔξοικονομούμενου ὑπὸ τοῦ πλοίου χρόνου σταλιῶν, εἰκότως ὀφελουμένων ἐντεύθεν τοῦ τε ἐκναυλωτοῦ καὶ ναυλωτοῦ (Dispathētē ἡ Despatch Money, Rachat de Planche Ri-

Μαΐου 1965 σ. 31, 'Εφ. Θρ. 76/1962).

λων μόνον διὰ τῆς περιστολῆς τοῦ τονιάς πλοίων - κοντέινερς θά έπιπευχθῇ. Έλλειψές τοιαύτης περιστολῆς, θμοφανίζονται τὰ φαινόμενα συναγωνισμού εἰς τε τάς γραμμάς τοῦ Βορ. Ατλαντικοῦ, ἀλλά καὶ εἰς ἕκεινας τοῦ Ειρηνικοῦ. Καὶ ὁ κ. Τζόστον υποδεικνύει ... μίαν συντονισμένην προσπάθειαν υπὸ κλειστῆς «κόνφερανς»... διὰ τὴν κάλυψιν καὶ πλήρη ἔξυπερέπτριν τῶν οἰκείων γραμμῶν δχι μόνον διὰ πλοίων - κοντέινερς, ἀλλά καὶ διὰ τῶν συνήθων φορτηγῶν σκαφῶν ἡ σκαφῶν ἐν μέρει μόνον ικανὸν διὰ τὴν μεταφοράν ἐμπορευματοκιβωτών (δηλαδή μικτοῦ τύπου σκαφῶν). Ο συντονιστικὸς αὐτὸς σκοπὸς μιᾶς κλειστῆς «κόνφερανς» ἐπιτυγχάνεται καὶ δι' ἀπλῶν ἐλαστικῶν συμφωνιῶν μεταξὺ ἀνεξαρτήτων ἑταῖρῶν, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ξέσωθῇ ἡ προσφορὰ τονιάς κοντέινερς πρὸς τὴν ζήτησιν.

Απώτερος σκοπὸς τῶν οὕτω λεχθέντων εἶναι ἡ διαφύλαξις τῶν τεραστίων ἐπιβούσσεων τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τὴν συγκρότησιν τῶν στόλων πλοίων - κοντέινερς.

Ἐπὶ τοῦ τελευταίου τούτου θέματος, ἄλλος διμιλητής μέλος ποῦ συνεδρίου ὁ κ. James Crowley, διευθυντής τῆς ἐπιστασίας τῶν κοντέινερς τῆς Moil Mak Kórmak tīs Néas Υόρκης, ἔδωκεν ἐνδιαφέροντα ποσοτικά στοιχεῖα. Ο κ. Crowley παρέθεσε τὴν πληροφορίαν διὰ οἱ Ἀμερικανοὶ πλοιοκτήται ἔχουν ἐπενθύσει εἰς τὰ πλοία - κοντέινερς καὶ διὰ τὸ δοιμητικὸν ἔξοπλισμὸν 160.000.000 δολ., καὶ προσθέσειν διὰ τὰ μέσα τοῦ 1969: «αἱ ἐπενδύσεις αὐτοῦ θὰ ὑπερβοῦν τὰ 900.000.000 δολ., πρᾶγμα διπέρ αποδεικνύει διὰ οἱ Ἀμερικανοὶ πλοιοκτήται καὶ πρόθυμοι εἶναι καὶ τὴν ἀποφασιστικότητα ἔχουν διὰ τὴν προαγωγὴν τοῦ τύπου αὐτοῦ τῶν πλοίων.

Ἐτερος διμιλητής, ὁ ἔξι Ἀλβιώνος δόρμωμενος κ. Πέρκινς, Γενικὸς Διευθυντής τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένων τοῦ Λονδίνου, ὑπεγράμμισε τὴν σημασίαν τῶν ἀπὸ ξηρᾶς μεταφορικῶν ἔξδων τῶν κοντέινερς. Ο κ. Πέρκινς εἶπεν διὰ ἐνῷ, ὡς ὑπολογίζεται, τὸ κόστος τοῦ διὰ θαλάσσης σταδίου μεταφορᾶς τῶν κοντέινερς μειούνται εἰς τὸ 60% τοῦ προτέρου κόστους, αἱ δοπάναι μεταφορᾶς τῶν αὐτῶν κοντέινερς κατὰ τὸ ἔτερον στάδιον τῆς διὰ ξηρᾶς μεταφορᾶς δὲν μειούνται ισοπόσως. «Διὰ τοῦτο, κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ διλικοῦ κόστους μεταφορᾶς κοντέινερς — ἀπὸ τοῦ ἀρχικοῦ σημείου τῆς προερεύσεως του μέχρι τοῦ σημείου τελικοῦ προορισμοῦ — τὸ κόστος τοῦ σταδίου τῆς χερσαίας μεταφορᾶς προσλαμβάνει νέαν καὶ ἐπηυημένην σημασίαν».

«Ἔχομεν ἡδη ἀσχοληθῆ μὲ τὴν σύστασιν τῶν δύο μεγάλων διεθνείων συγκροτημάτων, τοῦ «Overseas Containers Ltd.» ἀφ' ἐνὸς καὶ τοῦ «Associated Containers Transportation» ἀφ' ἐπέρου. Ἐπίστης καὶ περὶ τῆς

ἀρχῆθεν γνωσθείσης ἀποφάσεώς των διὰ σύμπραξιν εἰς τὰς τακτικὰς γραμμὰς M. Βρετανίας/Αὐστραλίας μὲ τὰ ἐνιέα ύπο ναυπήγησιν διὰ λ.) σμὸν των πλοίων - κοντέινερς, ἐξ ὧν τὰ ἔξι τῆς «O.C.L.» τῶν 27.000 τονιῶν γκρός ἔκαστον καὶ τὰ τρία τῆς «A.C.T.» τῶν 24.000 τονιῶν γκρός ἔκαστον. Τὸ ναυπηγικὸν τοῦτο πρόγραμμα τῶν ἐνέων πλοίων κοντέινερς, ἀμά δὲ καὶ ἡ κατασκευὴ τῶν χιλιάδων ἐμπορευματοκιβωτίων, τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν φιλοδόξων σχεδίων διὰ τὴν ἀπὸ τοῦ 1969 ἐχυπέρετησιν τῶν γραμμῶν M. Βρετανίας/Αὐστραλίας, λέγεται διὰ ὅπαιτει κεφαλαίας συνολικά £ 75.000.000.

«Ἡδη διμως ἐσημειώθη μία πρώτη καὶ σοβαρά ῥῆξις μεταξὺ τῶν δύο μεγάλων αὐτῶν «κονσόρτσιουμ». Πρόκειται περὶ τῆς ἀδιαλλάκτου ἐμμονῆς τοῦ πρώτου καὶ μεγαλυτέρου, τοῦ «O.C.L.» — τὸν πυρήνα τοῦ ὅποιου ἀποτελεῖ ἡ μεγάλη «P. & O.» — εἰς τὴν γνωστὴν πολιτικὴν τῶν κλειστῶν κόνφερανς τακτικῶν γραμμῶν. Τὴν πολιτικὴν ταύτην ἐπαράξαν τρία μέλη τοῦ ἔτερου κονσόρτσιουμ «A.C.T.» — αἱ ἑταῖραι Μπλού Σπάρ, «Ἐλλερφαν καὶ Πόρτ Λάιν τῆς Κιούναρτ — διὰ τῆς ἐγκαινιάσεως μιᾶς τακτικῆς γραμμῆς ἐκ τὸς Κόνφερανς μεταξὺ Αὐστραλίας καὶ Ιαπωνίας, γνωστῆς ὡς «Ἀτλας». Κατόπιν τούτου τὸ κονσόρτσιουμ «O.C.L.» κατηγγείλε τὴν περὶ συμπράξεως εἰς τὰς γραμμὰς M. Βρετανίας/Αὐστραλίας συμφωνίαν. Τὸ κονσόρτσιουμ «A.C.T.» φέρεται νέα ἀπήντηση μὲ λακωνικότητα: «Ἐστω».

Αἱ συνέπειαι μιᾶς τελικῆς διαλύσεως τῆς συμπράξεως εἶναι εὐνότοι: Πάλεμος τῶν ναυλῶν καὶ ἀγώνας ἀμοιβαίσας ἐκποτίσεως ἀπὸ τὰς γραμμὰς τῶν ἀπιτόδων.

«Εξ ἀλλοῦ, τὰ πρώτα φορτία τῆς νέας γραμμῆς Αὐστραλίας/Ιαπωνίας, τῆς «Ἀτλας», ἀπεδειχθαν πενιχρά καὶ εὐρίσκεται αὐτὴ ἀντιμέτωπος τοῦ πολέμου τῆς κόνφερανς τακτικῶν γραμμῶν Ιαπωνίας — καὶ διὰ τῶν Ιαπωνικῶν, αἵτινες δεσπόζουν τούτων — ἐκδήλωσις τοῦ ὅποιου εἴναι ἡ μείωσις τῶν ναυλῶν κατὰ 27% ἐκ μέρους τῆς κόνφερανς. Πλέον τούτου, οἱ Ιάπωνες δὲν ἔπιθυμον κατ' οὐδένα τρόπον τὴν εἰσδοχὴν τῆς «Ἀτλας» εἰς τὸν τομέα των. Ἀπειλούν λιμενεργατικὸν μπούκοτάζ.

Καίτοι ἡ κρίσις αὐτὴ καθ' ὃν χρόνον ή θέσις τῆς Πόρτ Λάιν, παραφύσας τῆς Κιούναρτ, δὲν εἴναι ἀνήθρα.

Καίτοι αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ Αὐστραλίας/Ιαπωνίας εἶναι κατ' ἄρχην ἀσχετοὶ τῶν M. Βρετανίας/Αὐστραλίας, ἡ διένεξις «O.C.L.» καὶ «A.C.T.» ἔχει βοθείας τὰς ρίζας τῆς εἰς τὴν ἀνήκουσσαν πλέον εἰς τὸ παρελθόν νοοτροπίαν τῶν κλειστῶν κόνφερανς ηττις διασκρίνει ιδιαιτέρως τὸ συγκρότημα τῆς «O.C.L.». Καὶ ἔχει τοῦτο ἐπιδιθῆ εἰς συστηματικὸν ἀγώνα ἐπιβολῆς τῆς τοιαύτης νοοτροπίας — ὡς ἐμφαίνεται καὶ ἀπὸ τὰς εἰς Μόν-

τρεας δηλωσεις ἐνὸς τῶν διευθυντῶν. «Ἐτερος ίθυνος τοῦ «O.C.L.» ἀνεφέρθη εἰς «...διαπραγματεύσεις διεξαγομένες τώρα μεταξὺ διεθνείων τακτικῶν γραμμῶν καὶ φίλων μας εἰς ἄλλας χώρας διὰ τὴν ἐγκαθίδρυσιν τακτικῶν γραμμῶν κοντέινερς ἀνὰ τὸν κόσμον κατὰ νοήμονα καὶ φρόνιμον τρόπον». «Οπερ καὶ ἐξηγεῖται μὲ μίαν λέξιν: Μονοπάλιον.

ΘΑ ΔΕΧΘΟΥΝ ΚΑΙ ΞΕΝΟΥΣ

Κρίσις καὶ εἰς τὰ ἀσφαλιστικὰ συνδικάτα τοῦ Λούδης. «Ἀπροθυμία ἐπισημαίνεται προσελεύσεως νέων μελών. Ἀπόπομος ἡ μείωσις αἰτήσεων εἰσδοχῆς καὶ ἐλλειψις, δοθέμει ἐπιθεωριαμένη, κεφαλαίων.

Ο συνολικὸς ἀριθμὸς τῶν μελών - ἀσφαλιστῶν τοῦ Λούδης ἀνέρχεται σήμερον εἰς 6 χιλ. περίπου. Περιορίζεται ὅμως εἰς ἄτομα ἔχοντα τὴν ὑπηκοότητα τῆς Βρετανικῆς Κοινωνοποιίας. «Εξετάζεται ηδη ἐπειγόντως καὶ διὰ πρώτην φοράν ἡ διαμόρφωσις μᾶς νέας τάξεως μελῶν ἐκ προσώπων ξένης ὑπηκότητος. Αὐτιμετωπίζεται η δυνατότης εἰσόδου εἰς τὰ συνδικάτα Αμερικανῶν. Τὰ ζητήματα ὅμως τῶν συναλλαγματικῶν περιορισμῶν, τῆς φερεγγώστητος καὶ τοῦ ἐλέγχου προβάλλονται ως ἐμπόδια. Θὰ ζητηθούν ίσως καταθέσεις ἐγγυήσεων μεγαλύτεραι ἐναντὶ τῆς παρασχώρησεως τοῦ προνομίου περιωρισμένης εὐθύνης.

ΠΩΣ ΕΠΕΤΕΥΧΗΝ Η ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ

«Η κυβερνητικὴ παρέμβασις τῆς ὅποιας ἡ ἔκτασις ἐπιμόνως κρατεῖται μυστικὴ ἐξησφάλιση τὴν παραγγελίαν τῶν τεσσάρων σύνοπτων πάρτερ τῶν 240.000 τόν. τῆς «Εσσο» εἰς τὰ διεθνείων καυπηγεία. Λέγεται διὰ ὅτι ἡ παραχωρήθεισα ἐκπτωτικὴς εἰς τὴν τιμὴν τοῦ χάλυβος καὶ ἀκόμη αἱ γνωσταὶ διὰ τῆς φορολογίας ἐπιχορηγήσεις τῶν 25% τῆς ἀξίας τῶν σκαφῶν, η δικαιοτήτης πίστωσις διὰ τὰ 80% πρὸς 51%, ἀλλὰ καὶ αἱ ἡμερομηνίαι παραδόσεως, ἐπέτρεψαν εἰς τὰ καυπηγεία νὰ προσφέρουν τιμᾶς συναγωνιστικάς. Αὐτιμετωπίσαν καὶ τὰς γερμανικὰς καὶ τὰς ιαπωνικὰς τιμάς.

Ο ΛΛΑΝΔΙΑ

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

«Ο γνωστὸς Όλλανδος καυπηγός κ. Βερόλμες ἀνεκοίωσε πρὸ ημερῶν τὴν ἀπόφασιν συστάσεως εἰς τὸ Ρόττερνταμ τοῦ μεγαλυτέρου καυπηγείου τοῦ κόσμου. Θὰ δύνανται εἰς αὐτὸν νὰ κατασκευασθῇ τάνκερ 850 χιλ. τόνων, δεκαπλάσιον ἐκποτίσματος τοῦ «Κουΐνη Ελίζαμπεθ». Δέκα πέντε χιλιάδες ἐργάστασις ἐξητήθη.

Τὸ νέον καυπηγείον θὰ συνιστᾶται, ἐνῷ θὰ κατασκευάζεται εἰς τὰς ηδη ἐγκαταστάσεις Βερόλμες τάνκερ τῆς «Εσσο» 250.000 τόνων.

Your Agents AT JEDDAH Port

P.O.Box 205

Cables «ATASA»

Tel. 5216

ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES

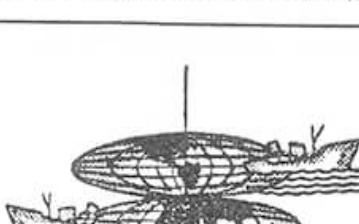
SHIPPING AGENTS AND STEVEDORES

Head Office : Gaabil Street,
Sharbatly Bldg.,
Jeddah, S. Arabia

Sub-Agencies : Yenbo - Giza - Dammam

Directors : ANDREAS ELLINAS
MICHAEL ELLINAS

For Best Service, Quick
Despatch, Competitive Rates





A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
“Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ”
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
(HELLENIC LINES LIMITED)

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΔΙ' ΑΙΓΥΠΤΟΝ, ΚΥΠΡΟΝ, ΛΙΒΑΝΟΝ, ΣΥΡΙΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙΑ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙ' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙΑ ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΙΝΔΙΩΝ, ΠΑΚΙΣΤΑΝ, ΚΕΥΛΑΝΗΣ, ΒΙΡΜΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΞ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΔΙΑ ΜΟΜΒΑΣΑΝ, ΔΑΡΕΣΑΛΑΜ, ΒΕΙΡΑΝ, ΛΟΡΕΝΤΣΟ ΜΑΡΚΕΣ, ΔΟΥΡΒΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

HELLENIC LINES LIMITED

39, BROADWAY
NEW YORK 6, N.Y. Cables: "ELLINIKI"

THE FENTON STEAMSHIP Co. Ltd.

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS
LONDON E.C.3, Cables: "FENBURY"

HELLENIC LINES LIMITED

319, INTERNATIONAL TRADE MARK
NEW ORLEANS, LOUISIANA. Cables: "ELLINIKI"

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ: DEUTSCH - HELLENISCHE SCHIFFAHTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGERSTRASSE 8/10 "HANSAHaus",
Cables: "DEUTELLEN"

ΚΩΝΙΠΟΛΙΣ: HELLEN SEYRISEFAIN ACENTALIGI LTD. STI. P.O.B. GALATA 969. Cables: "TURKLENIK"

ΣΜΥΡΝΗ: TURK - HELLEN SEYRISEFAIN ACENTALIGI LTD. STI. P.O.B. 359. Cables: "TURKLENIK"

'Ωσαύτως Πράκτορες εις ὅπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: 'Ακτὴ Μισούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμμαὶ)

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 410-658 ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76
 ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : "ΧΡΟΝΙΚΑ", — ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΟΥ :
 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
 Διευθυντής Τυπογραφείου : 'Αθ. Κωσταράς, Θέμιδος 80 — 'Αμαραθούν
 *Ιδιόκτητοι τυπογραφικοί έχασταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεύς

Ναυτιλιακαί Ειδήσεις

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ 'Υπουργεῖον Εμπορικῆς Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφήν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηοδόγιον, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Γεώργιος Μ. ΙΙΙ» δεξαμενόπλοιον (πρώην σουηδικὸν «Kronoholm») νεοαγορασθέν, 16.697 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν Ναυτιλιακῶν Ἐκμεταλλεύσεων NEK A.E.E.

2. «Αντώνιος» φορτηγὸν (πρώην φιλανδικὸν «Aldebergar») νεοαγορασθέν, 1.832 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1938, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πανάχραντος» (κ. Γ. Κυρτάτας).

3. «Λιμπερέιτορ Κολοκοτρόπων» φορτηγὸν (πρώην γερμανικὸν «Burg Sparrenberg») νεοαγορασθέν, 4.142 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1951, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μαρκούνα» (κ. Ιωσήφ Κολοκοτρώνης).

4. «Νέος ουρανός» φορτηγὸν (πρώην ολλανδικὸν «Jagersfontein») νεοαγορασθέν, 10.574 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1950, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Εμπασάντα» (Θαλάσσιαι καὶ Εμπορικαὶ Επιχειρήσεις Ε.Π.Ε.).

5. «Εμμα» φορτηγὸν (πρώην γερμανικὸν «Transamerica») νεοαγορασθέν, 3.623 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1948, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Εμμα» (κ. Κλεοβ. Μεθενίτης).

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΤΟΥ Κ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

Τὴν 3ην 'Οκτωβρίου εἰς τὰ ἐν Πειραιεῖ γραφεῖα τοῦ κ. Μιχ. Καραγεώργη ὑπεγράφη τὸ συμβόλαιον μὲ τὸν πρὸς τοῦτο ἐλόθιτα ἐξ 'Ιαπωνίας ἀντιπρόσδρομον τῶν ναυπηγείων 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα κ. Γκόνο διὰ τὴν κατασκευὴν πέντε δεξαμενόπλοιον (τὰ τρία όψιδα) τῶν 25 - 30.000 τόνων καὶ δύο μπάλκ κάρριερ εἰδικῶν διὰ τὴν μεταφορὰν ἔυλειας τῶν 20.000 τόνων διὰ λ) σιρόν τοῦ κ. Καραγεώργη. Τόσον τὰ δεξαμενόπλοια, σύν τοι καὶ τὰ τάνκερ προεναυλώθησαν τὰ πρῶτα διὰ 12 ἑταῖς καὶ τὰ δεύτερα δι' ὅπτω.

"Ἄς σημειωθῇ ὅτι τὰ τάνκερα θὰ κατασκευασθοῦν βάσει εἰδικῶν σχεδίων, ἔμεσον ἔχοντων σχέσιν μὲ τὴν πρὸς τὰ μεγαθήρια σκάφη στροφήν. Θὰ είναι σκάφη διανομῆς. 'Η ὅλη διαφρύμισις τῶν δεξαμενῶν τῶν τὴν ἀνωτέρω ἀποστολὴν τῶν σκαφῶν θὰ ἔχει πρετοῦν. Πρόβλεψις ἐλήφθη — ἔχοντας διπλήν — διὰ τὴν ἐπάλειψιν τῶν τοιχωμάτων τῶν δεξαμενῶν μὲ μίγμα «έποξ» (epoxy coated) προλαμβάνον τὴν φθορὰν τῶν ἐλασμάτων καὶ ἐπιτρέποντας τὴν παραλαβὴν οἰου-δήποτε ὑγροῦ φορτίου.

Τὰ σκάφη θὰ δύνανται νὰ μεταφέρουν ὅκτω διάφορα εἶδη παραγάγων πετρελαίου. "Εξ ἀντίλαι προβλέπονται πρὸς διευκόλυν-σιν τῆς ἐκφορτώσεως.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΦΟΡΤΗΓΟΥ

Φορτηγὸν 16.100 τόν. d.w. παρήγγειλεν ἡ Ἑλληνικῶν συμφερόντων ἐταιρία «GULF AZUL» εἰς τὰ ναυπηγεία Ντόξφορν τοῦ Σάντερλαντ. Ειδικὴ «σπεσιφικότης».

τόν. d.w. ὅπο τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων 'Οζέκας. 'Ωνυμάσθη «Κώστας Φράγκος» (κ. κ. Πρώτος & Ξελάδης).

ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τέλος Σεπτεμβρίου παρεδόθη ὅπο τὰ ναυπηγεία Χακοντάτε πό μπάλκ κάρριερ «Φωτεινή Λ.», 35.800 τόν. γκρός, τοῦ Οίκου Ι. Π. Λιβανού. Μηχαναὶ Σοῦλτζερ δυνάμεως 20.700 ἵππων, ταχύτης 16,5 μιλια.

— Παρεδόθη ἐπίσης τὴν 29ην Σεπτεμβρίου ὅπο τὰ ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα τῆς Ναυγόγιας πό μπάλκ κάρριερ «Ανδρος Αιλαντέ» τοῦ κ. Β. Π. Γουλανδρῆ. Τόνοι γκρός 25.500, μηχαναὶ Σοῦλτζερ δυνάμεως 10.500 ἵππων, ταχύτης 14,4 μιλ.

— Τὴν 12ην Σεπτεμβρίου παρεδόθη τὸ δεξαμενόπλοιον «M. I. Καρράς» τοῦ κ. Ιω. Μ. Καρρᾶ, 44.000 τόν. γκρός, ὅπο τὰ ναυπηγεία Μιτσουμπίσι. Μηχαναὶ Σοῦλτζερ δυνάμεως 20.700 ἵππων, ταχύτης 15,65 μιλ.

ΕΙΣ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ

Σχετικῶς πρὸς τὰς δημοσιευμένας εἰς ἄλλας στήλας περὶ τῆς δραστηρίότητος τοῦ ναυπηγείου 'Α)φῶν Κορωνίου τοῦ Περάματος πληροφορίας, ἐγνώσθη ὅτι τὸ κατασκευάζομέν ἐκεῖ παρθεμένον κλειστοῦ τύπου μήκους 90 μ. θὰ δομασθῇ «Μαριάνα», εἶναι δὲ ίδιοκτησίας Σ. Β. Δελιμήτη καὶ Γ. Μπάζα. Τὸ σκάφος θὰ φέρῃ τὴν δικτύατην κλάσιν τοῦ 'Αμερικανοῦ Μπιπρώ. Αἱ δύο μηχαναὶ, ισχύος 500 ἵππων ἐκάστη, θὰ είναι τύπου Κάμινς. Τὸ σκάφος, μεταφορικῆς Ικανότητος 15 φορτηγών αὐτοκινήτων καὶ 350 ἐπιβατῶν, θὰ παραδοθῇ μετὰ ἔχειμην, δὲν ἐγνώσθη δῆμως ή γραμμή εἰς τὴν δότοιαν θὰ δρομολογηθῇ. 'Η ἐργαλαδία καὶ ή μελέτη ἀνελήφθη ὑπὸ τῆς ἐταιρίας Τεμασίτη Μ. Σ. Μουνδρέας & Σία.

ΕΙΣ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Κατὰ τὰς ἐργασίας τῆς Μικτῆς Ναυτιλιακῆς 'Επιτροπῆς τοῦ Διεθνοῦ Γραφείου 'Εργασίας εἰς τὴν Γενεύην ἀπὸ 20 Σεπτεμβρίου ἔως 6 'Οκτωβρίου, χάρις εἰς τὰς συντόνους καὶ ἀποτελεσματικάς ἐνεργείας τῆς ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπείας καὶ τῆς οὐσιαστικῆς ὑποστηρίξεως τῆς Διεθνοῦς 'Ομοσπονδίας Μεταφορῶν, ἀπέτυχον αἱ ἐπιμελῶν προετοιμασθεῖσαι προσπάθειαι ἐκ μέρους τῶν Σκανδιναϊκῶν χωρῶν, δῆπος θέσουν θέματα ἀπομακρύνοντας τοῦ "Ελλήνος" ἀντιπροσώπου, ὃς καὶ ἔμμεσου ἀναγνωρίσεως τῆς παρανόμου δργανώσεως Πυθαρούλη.

'Εξ ἀλλοῦ ὁ κ. Χατζηθεοδώρου συντηρήθη μετὰ τοῦ γενικοῦ γραμματέως τῆς Γαλλικῆς Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας κ. Φιλίππης, κατόπιν ἐπιδόσεως τηλεγραφήματος διαμαρτυρίας διὰ δῆθεν κατάπινξιν τοῦ ναυτεργατικοῦ κινήματος εἰς τὴν 'Ελλάδα, ἐκ μέρους γαλλικῆς κομμουνιστικῆς δργανώσεως εἰς τὴν 'Ελληνικὴν Πρεσβείαν τῶν Παρισίων. 'Ο κ. Φιλίππης ἀνεγνώρισε πράγματι ὅτι ἡ δργανώσις αὕτη είναι κομμουνιστική, οὐδεμίαν σχέ-

χανὴ B. & W. Προβλεπομένη ὑπηρεσιακὴ ταχύτης 17½ μιλια. Παράδοσις Νοέμβριον 1968. Τιμὴ γύρω τοῦ 1.3 ἑκατομ. λιρῶν 'Αγγλίας.

ΑΙ ΕΔΩ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Διὰ τοῦ A.N. 136, δημοσιεύθεντος εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (ἀριθ. 169/3-10-1967 τεῦχος Α!) ὥριζεται ὅτι ὅλαι αἱ ὑποχρεώσεις τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν ναυπηγούντων ἐν 'Ελλάδι πλοίοι, ἔξοφλοινται εἰς συνάλλαγμα.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Νόμου δριζούνται καὶ τὰ ἔξης:

1. Εἰς τὸ ἄρθρον 4 τοῦ N. 3816(58) περὶ κυρώσεως τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου καὶ ἐν συνεχείᾳ τοῦ πρώτου ἐδαφίου προστίθεται ἡ ἀκόλουθος διάταξις: «Ναυπηγούμενον πλοίον ὑπάρχει καὶ ὅταν προσάγεται ἡ περὶ ναυπηγήσεώς του ὅριστη σύμβασης ἡ ἔγγραφος δῆλωσις διαπτυχνόντος ναυπηγικῆν ἐπιχείριστον ἐν 'Ελλάδι ὅτι ἀπεφάσισε τὴν κατασκευὴν πλοίου δι' ιδίου λογαριασμάτων.

2. Εἰς τὸ ἄρθρον 2 τοῦ B. Δ) τοῖς τῆς 1)3 Νοέμβριος 1836 περὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας προστίθεται ἡ ἀδάφιον (η) ἔχον σύτω:

(η) Τὰ ἀνήκοντα εἰς ἀλλοδαπήν ἐταιρίαν, ἐφ' δοσον ναυπηγούνται ἐν 'Ελλάδι, τὸ δὲ ἐταιρικὸν κεφάλαιον ἀνήκει κατὰ πλειοψηφίαν εἰς 'Ελληνας.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

'Απὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα τοῦ 'Αιοΐ καθειλκύσθη τὴν 26ην Σεπτεμβρίου τὸ πρῶτον μπάλκ κάρριερ μιᾶς σειρᾶς ἐνέστη ἀδελφῶν σκαφῶν 40.800 τ. d.w., 26.000 τ. γκρός, μὲ μηχαναὶ Σοῦλτζερ δυνάμεως 14.400 ἵππων, ταχύτης 16.75 μιλ., διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας «Ακτίς» (κ. Ιωάννη, Μ. Καρρᾶς). Παράδοσις Νοέμβριον 1967.

— Τὴν 28ην Σεπτεμβρίου καθειλκύσθη μπάλκ κάρριερ 15.400 τόν. γκρός, 23.800

**LAMBERT BROTHERS
(HELLAS) Ltd**

Ship brokers, Ships' Agents
Sale & Purchase Brokers

Oceanic Building
57 Akti Miaouli Piraeus
GREECE

LAMBERT MILLER Ltd

Lloyd's Agents

Tel. 472.098 - 474.271 - 477.950
Telex 5012
Callsign LAMILL

σιν έχουσα με τὴν Γαλλική Ναυτικήν 'Ομοσπονδίαν, συνεφωνήθη δὲ ἑκατέρωθεν δῆτας της.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ

Τὸ δηζελοκίνητον δόλλαρικόν πλοίον - ψυγεῖον «Delft», 5.301 τ. γκρός, 7.992 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 87.000 λιρῶν.

—Τὸ ἀτμοκίνητον ἀγγλικόν φορτηγὸν «City of Coventry», 7.568 τ. γκρός, 10.810 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1949, μὲ σερβέν Νοεμβρίου 1967, ἐφωδιασμένον διὰ τὴν πρώσων τοῦ μὲ ἀπομαστροβίλους, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων. Τιμὴ δὲν ἀνεκοινώθη.

—Παρ' Ἐλλήνων ἐπίσης ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον σουηδικόν φορτηγὸν «Torsholm», 2.030 τ. γκρός, 3.625 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1950, μὲ σερβέν Μαρτίου 1964, ἀντὶ τιμῆς 115.000 λιρῶν, μὲ 50% πιστωσιν. Παραλαβὴ εἰς σουηδικὸν λιμένα, Δεκέμβριον - Ἰανουάριον.

—Τὸ παναμαϊκὸν μότοροπιτ «Julia», 8.606 τ. γκρός, 11.522 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1952, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 350.000 λιρῶν.

—'Ηγοράσθη ἐπίσης παρ' Ἐλλήνων τὸ ἀτμοκίνητον ἀγγλικόν φορτηγὸν «Manchester Merchant», 7.651 τ. γκρός, 9.790 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1051, ἀντὶ τιμῆς 165 χιλ. λιρῶν.

—Τὸ δρεσανικόν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Riseley», 6.424 τ. γκρός, 11.230 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1957, ἡγοράσθη ὑπὸ παναμαϊκῆς ἑταῖριας καλυπτούσης Ἑλληνικά συμφέροντα, ἀντὶ τιμῆς 335.000 λιρῶν καὶ θὰ παραληφθῇ Ὁκτώβριον - Νοέμβριον εἰς Ἰνδίας ή Κεϋλάνην ἢ Πακιστάν.

—Ἐπωλήθη ἐν πλειστηριασμῷ εἰς τὰς Ἡνωμ. Πολιτείας, κατόπιν δικαστικῆς ἀποφάσεως, τὸ φορτηγὸν «M. Η. T. R. O. P. I. C.», 7.203 τ. γκρός, 10.850 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943 (ἀνήκειν εἰς τὴν ἑταῖρίαν Ντέλ - Μάρ), ἀντὶ τιμῆς 56.400 δολλαρίων.

ΑΓΟΡΑ ΛΑΙΝΕΡ

Ἐγνώσθη δῖ ο. κ. Εύθυμιαδῆς προέδρη εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ γαλλικοῦ λάίνερ «Lunatais», ὅπερ ἀπὸ καιρού ἐπαλέστη. Πρόκειται περὶ πολυτελούς σκάφους 9.931 τόν. γκρός, τοῦ 1952, ταχύτητος 22 μιλίων. Μεταφορική Ικανότης 539 ἐπιβαστῶν εἰς θέσεις πολυτελείας, Α' καὶ τουριστικῆς. Παραλαμβάνεται ἔντον τῶν ἡμέρων.

—'Ηγοράσθη ἀντὶ 275 χιλιάδων λιρῶν, μὲ μετρητῆς 35% καὶ πίστωσιν τὸ ὑπόλοιπον. Κατανάλωσις 140 τόν. τὸ 24ωρον. Ἀντιμετωπίζεται ἡ προσερμογὴ τοῦ σκάφους εἰς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ ἀσφαλείας τοῦ 1948. Προορίζεται διὰ τὴν γραμμήν Ἀγκώνος - Πατρών.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' ἑταῖρίας καλυπτούσης Ἑλληνικά συμφέροντα δόλλαρικὸν δεξαμενόπλοιον «Eamundus», 10.483 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, παραληφθὲν εἰς Ρότερνταμ καὶ μετονομάσθεν «M. α. r. i. m. o. u. n. t. a» (σημαία Λιβερίας), ἀπέλαυνεν ἐκεῖθεν

τὴν 27ην Σεπτεμβρίου διὰ Πειραιᾶ.

—Τὸ παρ' Ἐλλήνων ἀγορασθὲν μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Ampularity», 878 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1941, παραληφθὲν εἰς Λοιδίνον ὑψωσε τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθεν «E. L. π. i. c.

—Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ἀτμοκίνητον φορτηγὸν «San Andres», 5.002 τ. καὶ ναυπηγήσεως 1927, παραληφθὲν μετονομάσθεν «E. L. i. s. a. b. e. t. A.», ὑψωσε δὲ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν.

—Τὸ παραληφθὲν μεταξὺ παναμαϊκῶν ἑταῖρων ἀγγλικῶν συμφερόντων φορτηγὸν «M. ε. l. i. n. t. a.», 7.264 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, μετωνομάσθεν ὑπὸ τῶν ἀγοραστῶν του «Γ. Ι. Ο. Υ. Π. Ι. Τ. Ε. ρ.

—Παρελήφθη εἰς Γκόττεμπουργκ τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων μικρὸν σουηδικὸν τάνκερ «Nenia», 478 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1947, ὑψωσαν δὲ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθεν «L. α. σ. η. θ. ι.». Τὸ σκάφος ἀπέλαυνεν ἐκ Γκόττεμπουργκ τὴν 29ην Σεπτεμβρίου κατευθυνόμενον εἰς Πειραιά.

—Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ 200.000 λιρῶν δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Burwell Palmis», 5.410 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1952, παραληφθὲν εἰς ἀγγλικὸν λιμένα μετωνομάσθεν «T. χ. η. Σ.ημαία ἑλληνικήν.

—Εἰς τὴν Ἀμερικὴν παρελήφθη ὑπὸ τῶν Ἐλλήνων ἀγοραστῶν του τὸ ἀτμοκίνητον νορβηγικὸν τάνκερ «Montefjell», 25.409 τόνων γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1961, μετωνομάσθεν «Κ. ἀ. π. ι. τ. α. Τ. ρ. ε. ί. ο. ε. ρ.». Σημαία Λιβερίας.

—Τὸ δηζελοκίνητον λιβεριανὸν τάνκερ «Endeavour», 12.891 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1951, παραληφθὲν εἰς Γένοβαν ὑπὸ τῶν Ἐλλήνων ἀγοραστῶν του, διετήρησε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθεν «ΕΝ Τ ά. Λ. Ε. Ξ. ά. Ζ. θ. ζ.». Σημαία Λιβερίας.

—Εἰς τὴν Ἀμερικὴν παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων δηζελοκίνητον λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Harry Jeffries», 15.397 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1959 καὶ μετωνομάσθεν «Γ. κ. δ. ν. τ. ε. ν. Η. γ. κ. λ.». Τὸ σκάφος διετήρησε τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας καὶ ἔνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταῖρίας «Κόσμικη».

—Παρελήφθη ἐξ ἄλλου εἰς Μόντρεαλ τὸ ἀγορασθὲν ὑπὸ τῆς ἑταῖρίας «Ποσειδὼν» — καλυπτούσης ἐλληνικοῦ συμφέροντα — γερμανικοῦ μότοροπιτ «Transamerica», 3.623 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1948. Μετωνομάσθεν «Ε. μ. μ. α. Μ. ε. θ. ε. ι. η. η.».

—Εἰς λιμένα τῆς ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. I. Κολοκοτρώνη δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Bürg Sparrenberg», 4.147 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1951, ὑψωσαν δὲ τὴν κυανόλευκον μετωνομάσθεν «Λ. ι. μ. π. ε. ρ. έ. ι. τ. ο. ρ. Κ. ο. λ. ο. κ. ο. τ. ρ. ώ. η. ζ.».

—Πορὰ τῆς ἑταῖρίας τοῦ κ. Μ. Ι. Χ. Καραγιώργων παρελήφθη εἰς τὸ Γκόττεμπουργκ τὸ παρ' αὐτῆς νεαγορασθὲν δηζελοκίνητον σουηδικὸν φορτηγὸν «W. R. Lundgren», 6.630 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1958, ὑψωσαν δὲ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθεν «Α. ρ. ι. σ. τ. α. η. ξ.».

—Παρελήφθη εἰς Λισσαβώνα ύπὸ τῶν Ἐλλήνων ἀγοραστῶν τοῦ μικρὸν ἀτμοκίνητον

τὸν παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Rugine», 1.390 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1928, μετονομάσθεν «Παναγιώτης ο. η. ζ.».

—Εἰς Πειραιά παρελήφθη ὑπὸ τῶν ἀγοραστῶν τοῦ τό φιλανδικὸν φορτηγὸν «Kittua» 2.359 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1924, ὑψωσαν δὲ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθεν «Μ. α.ρ. ι. έ. τ. ι. α.».

—Τὸ παλαίθεν μεταξὺ Ἐλλήνων φορτηγὸν «M. α.ρ. ι. η. η. η.», 1.876 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραληφθὲν εἰς Χόγκ Κόγκ ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του, μετωνομάσθεν «Εύρ. ι. ι. δ. η. ζ.». Ή κυανόλευκος διετήρησε.

—Τὸ παλαίθεν μεταξὺ Ἐλλήνων φορτηγὸν «Southern Coast» (δηζελοκίνητον) 869 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν εἰς Λίβερπουλ ὑψωσε τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθεν «Ε. λ. ι. ο. π. ι. τ. ε. ρ.».

—Εἰς Λίβερπουλ ἐπίσης παρελήφθη ὑπὸ τῶν Ἐλλήνων ἀγοραστῶν τοῦ καὶ τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Frisian Coast» 592 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1937, μετωνομάσθεν «Αγιά ο. Ελένη η. Σημαία ἑλληνική.»

—Εἰς Λίβερπουλ ἐπίσης παρελήφθη ὑπὸ τῶν Ἐλλήνων ἀγοραστῶν τοῦ καὶ τὸ μικρὸν φορτηγὸν «Markland», 11.901 τ. γκρός, 17.500 τόν. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1952, ὑψωσαν δὲ τὴν κυανόλευκον μετωνομάσθεν «Ηλίας η. Πατέρας α.».

—Παρελήφθη εἰς Νέαν Όρλεάνην τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Suga Sirte», 11.738 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1954 καὶ τεθὲν ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν μετωνομάσθεν «Ακτίς ι.».

—Εἰς Ρουέν παρελήφθη ὑπὸ τῶν ἀγοραστῶν τοῦ τό λιβεριανὸν φορτηγὸν «Alpina», 7.314 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ὑψωσαν δὲ τὴν κυπριακὴν σημαίαν μετωνομάσθεν «Ανκα».

—Τὸ λιβεριανὸν ἀτμοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Western Gulf», 23.721 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1956, παρελήφθη εἰς εὐρωπαϊκὸν λιμένα μεταξὺ τῶν Ἐλλήνων ἀγοραστῶν του καὶ μετωνομάσθεν «Αλκη η.». Ή σημαία τῆς Λιβερίας διετήρησε.

—Εἰς λιμένα τοῦ Κόπτινεντ παρελήφθη ὑπὸ τῶν ἀγοραστῶν του τὸ σουηδικὸν μότορ τάνκερ «Kronoholm», 16.697 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1958, παρελήφθη εἰς εὐρωπαϊκὸν λιμένα μεταξὺ τῶν Ἐλλήνων ἀγοραστῶν του, διαλυόμενον τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθεν «Ιθακα Σ. τ. α. ρ.».

—Τὸ πρὸ καιροῦ παραληφθὲν ὑπὸ τῶν ἀγοραστῶν του φορτηγὸν «Nesteru Trader», 9.268 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1959, μετωνομάσθεν «Ελάμ μ. π. ρ. ο. Μ. Φ. α. τ. σ. η. ζ.» καὶ οὐδί «Λάμπρος Μάτσας», ὡς ἐκ τυπογραφικοῦ λάθους ἀνεγράφη εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος.

—Τὸ ἀγορασθὲν παρὸ τοῦ κ. Κ. Εύθυμιαδίου διπλέλικον - ἀτμοκίνητον γαλλικὸν ἐπιστρατηγὸν «Lyanteus», 9.931 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1952, παραληφθὲν εἰς Μασσαλίαν ὑψωσε τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθεν «Μαργαρίτα ι. τ. α.».

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ φορτηγὸν «Χριστίαν», 7.193 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη παρὰ τὸν κ. κ. Δημητρίου, Παναγιώτου καὶ Ιω. Αγγελοπούλου εἰς Ιστανόβος διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 34.500 λιρῶν, μὲ ἀμερικανὸν παράδοσιν ὃς ἐστὶ καὶ εὐρίσκεται εἰς Ελευσίνα.

—Παρεδόθη εἰς Σιγκαπούρην τὸ παλαίθεν εἰς Κινέζους διαλυτάς κυπριακὸν φορτηγὸν «Αμφιλάχ Αληρίτα», 7.110 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943.

—Τὸ φορτηγὸν «Αλφα», 7.285 τόνων γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἐπωλήθη εἰς Ταϊβάν. Τιμὴ δὲν ἀνεκοινώθη.

—Ἐπισής τὸ φορτηγὸν «Αγιος Νικόλαος ιι.», 3.963 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1929, ἐπωλήθη ὑπὸ τὴν ἑταῖρίαν

SOTIRIOS GEORGANTIS

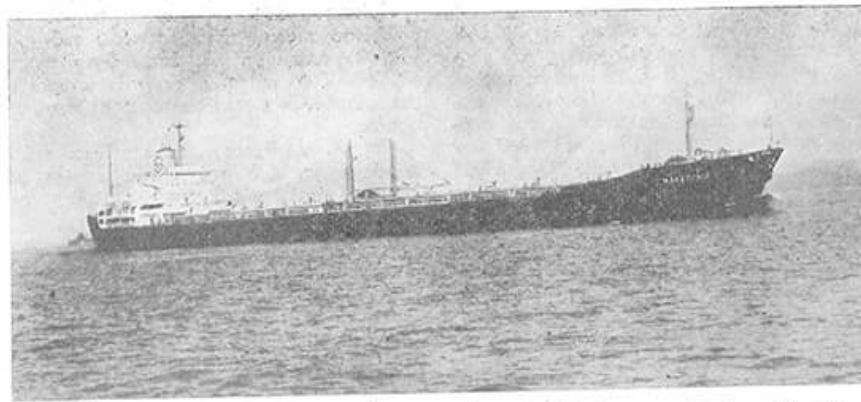
Representative of

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

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ



Τό μόλις παραδοθέν από τα ιαπωνικά ναυπηγεία της Ούραγκα μικτόν (μεταλλοφόρον - πετρελαιοφόρον) «Μακεδονία», τού κ. I. Θεοδωρακοπούλου. Είναι τόν. 60.000. Έναυλώθη διά την μεταφοράν πετρελαίων εις Ιαπωνίαν δι' έτος.

ΑΙ ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τό μικρὸν φορτηγὸν «Λάσση IV.» 1059 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1951, μετωνόμασθη «Σ α μίρ». Σημαία παναμαϊκή.

ΕΙΣ ΜΗΜΗΝ ΧΡΗΣΤΟΥ ΣΙΔΕΡΑΤΟΥ

Εἰς μῆνην τοῦ ἑκλιπόντος προσφάτως τέως Προέδρου τοῦ Ο.Α.Π. Χρήστου Σιδεράτου διετέθησαν, κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ Διοικ. Συμβουλίου τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιών δραχ. 5.000 υπὲρ τοῦ 'Αντικαρκινικοῦ Ινστιτούτου Πειραιώς.

Ἐπίσης ἔξεδόθη ψήφισμα ἐπὶ τῷ θανάτῳ αὐτοῦ.

ΟΙ ΕΡΥΘΡΟΦΡΟΥΡΟΙ ΕΝ ΔΡΑΣΕΙ

Ο κυνερνήτης ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ σκάφους ἀπήχθη ἀπὸ τὸ πλοῖον του εἰς τὴν Σαγκάνην καὶ ἀνεκριθῇ ὑπὸ τῶν κομμουνιστικῶν ἀρχῶν ἐπὶ ὀκτάρων, ἐπειδὴ ἐν μέλος τοῦ πληρωμάτος του ἐκάθητον ἐπάνω εἰς μίσον φωτογραφίαν τοῦ Μάσ. Τσέ Τούγκ, ἡ ὁποία «ἐξόσμει» ἔξωφυλλον περιοδικοῦ. Αἱ κομμουνιστικαὶ ἀρχαὶ τῆς Σαγκάνης ἡξιώσαν νὰ τοὺς κατονομάσῃ τὸ διαπράξαντα τὸ «ἀδίκημα». Ο πλοίορχος εἶπεν ὅτι οὐδὲν γνωρίζει καὶ τελικῶς ἀφέθη ἐλεύθερος. Ἡ ὑπερείσια ἐμπορικῆς ναυτιλίας τοῦ Χόγκ Κόγκ δὲν ἀνεκοίνωσε τὸ δυνομα τοῦ πλοίου, ὡς πράττει συήθως, πρὸς πρόληψιν ἐνδεχομένων ἀντιποιώνων, εἰς περίπτωσιν καθ' ἓν τὸ πλοῖον θὰ κατέπλευεν ἐκ νέου εἰς λιμένας Τούρκου κομμουνιστικῆς Κίνας.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΤΑΝΚΕΡΣ

Εἰς ἑκτέλεσιν τῆς σχετικῆς συμβάσεως (1966) τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων 'Ιστικα θατζίμα - Χαρίμα καὶ τῶν γαλλικῶν ναυπηγείων Τερέν, τὸ ἐλληνικὸν συμφερόντων 84.000 τόν. τάνκερ «Κίγκ Αγαμέμνων» διεῖθη τὴν ἐπιθεώρησιν τῆς ἔγγυησεως τῶν ναυπηγείων, ἔτος μετὰ τὴν παράδοσιν του εἰς τὸν Μασσαλίαν.

Πρὸ αὐτοῦ ἔτερον ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας τάνκερ, τὸ «Τρόπικο», ὑπέστη τὴν αὐτὴν ἐπιθεώρησιν εἰς τὰς δεξαμενάς τῶν αὐτῶν ναυπηγείων.

Η ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ

Ἡ σειρὰ προτεραιότητος εἰς τὸν δεξαμενισμὸν τῶν πλοίων δὲν θὰ τρείται, ἐφ' ὅσον κατὰ τὴν γνώμην τῶν ἀρμοδίων τῆς 'Επιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν Πλοίων, συντρέχουν δι' ἔτερον σκάφος, μὴ ἔχον σειράν προτεραιότητος, λόγοι ἀνωτέρας διας καὶ ἐπιβάθμιες τοῦ δεξαμενισμὸς του.

Τὰ ἀνωτέρω καθορίζονται εἰς πρόσφατον πράξιν τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου — καταργούμενής της προγενεστέρας ἀποφάσεως — ἡ οἵτις διαλαμβάνει τὰ ἔχης:

«Καθορίζεται ὅπως ἐφέξῃς ὁ κατὰ πρότιμην δεξαμενισμὸδης ἐπιβατικῶν σκαφῶν δέοντος νὰ λαμβάνῃ χώραν ὑποχρεωτικῶν κατόπιν γνωματεύσεως τῆς 'Υπηρεσίας 'Επιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν Πλοίων καὶ μόνον δι' ἀπρόσπτα περιστατικά, οὐχὶ δὲ τοιαῦτα, ἐφ' ὃν θὰ ἡδύνατο νὰ προβλεφθῇ ἡ περίπτωσις δεξαμενισμοῦ τοῦ σκάφους εἰς χρόνον ἐπιτρέποντα τὴν προγενεμένην ἔγγραφήν του εἰς τὸν κατὰ σειράν προτεραιότητος πτρούμενον πίνακα (π.χ. καθαρισμός).»

ΔΞΙΩΣΙΣ ΑΓΓΛΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΟΥ

Ἀφίχθη εἰς 'Αθήνας ὁ κ. John Laing, Chairman τοῦ Club Oceanus Mutual Underwriting Association Ltd, τοῦ Λονδίνου, συνο-

δεινόμενος ὑπὸ τοῦ ἑκ τῶν Διευθυντῶν τοῦ Ιδίου Κλάμπ κ. G. Mason.

'Επ' εύκαιριά τῆς ἐν 'Ελλάδι ἐπισκέψεως τοῦ κ. J. Laing ἐδειξιώθη τοῦτον ὁ ἐφοπλιστής κ. 'Ιωάν. Κατσουλάκος εἰς τὴν ἐπὶ τῆς Λεωφόρου 'Αθηνῶν - Σουνίου κειμένην ἐπαυλίν «Ναΐας».

Κατὰ τὴν δεξιώσιν παρέστησαν μετὰ τῶν συζύγων των οἱ κ. κ. T. S. Leighton, F. E. Higgins τοῦ Lloyd's Register of Shipping, J. T. W. McTaggart, τῶν κ. κ. K. & M. Shipbrokers Ltd τοῦ Λονδίνου, Th. Leitch τῶν Lambert Bros (Hellas) Co Ltd, Rubenovitch, τῶν Sar - Yam Shipping Co., ὁ Δῆμαρχος Νέου Φαλήρου κ. Νικόλ. Κατσουλάκος, ὁ Γενικός Διευθυντής τῆς Τραπέζης Εμπορικῆς Πίστεως κ. Β. Κοντολέων, οἱ ἐφοπλισταὶ κ. κ. 'Αλ. Βερνίκος, Δημ. Βερνίκος, Νικόλ. Νομικός, Π. Αμπελάς, Σπ. Νταϊφάς, 'Ιωάν. Πατέρας, Ζ. Σφινάος, Κ. Σπραβελάκης καὶ Π. Χατζηιάνου, ὁ Καθηγητής κ. Νικόλ. Τσούτης, ὁ Ιατρὸς κ. 'Ιωάν. Κερασιώτης, οἱ κ. κ. K. 'Αρβανίτης καὶ K. 'Ανδρεόπουλος, δικηγόροι ἐκπρόσωποι τοῦ Club Oceanus ἐν 'Ελλάδι, ὁ κ. K. Μισαρλίδης, δικηγόρος, ὁ κ. Τάκης Κατσουλάκος, ἡ Δις Κ. 'Αλ. Βερνίκος καὶ ὄλοι.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΑΝΑ

Κατὰ τὸ πρῶτον 150ήμερον τοῦ 'Οκτωβρίου ὑπεράφθησαν εἰς τὸ N.A.T. συμβάσεις ἀφολίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων, ὑπὸ ξένας σημαίας, ἐλληνικῶν συμφερόντων:

«Θεομήτωρ», λιβεριανόν, τόνων γκρός 11.234, ἀπὸ 29.6.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Θ. Παπαπατέρα, εγιούπιτερ, λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.194, ἀπὸ 6.10.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Σπ. Γαβέτα, «Άρουσάνα», παναμαϊκόν, τὸν γκρός 1.956, ἀπὸ 20.6.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. 'Αντ. Σύμπουρα, ε.μ. I. Καρράς, λιβεριανόν, τόν. γκρός 44.708, ἀπὸ 12.9.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ἑταίριας Καρράς 'Ελλάς, «Μονομάχος», κυπριακόν, τ. γκρός 8.346, ἀπὸ 7.9.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Νικ. Παπαδόπουλο, «Ντόλφιν 11.», λιβεριανόν, τόν. γκρός 2.397, ἀπὸ 1.11.67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. 'Αναστ. Νομικού.

Κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν τοῦ καταλόγου τῶν ήσαφαλισμένων τὰ κάτωθι σκάφη:

«Τζένεραλ 'Αρτίγκας», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.134 (ἐπωλήθη 23.9.67), «Εωραγία», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.255 (ἐπωλήθη 14.9.67), «Χάριγκτον Τρέιντερ», λιβεριανόν, τόνων γκρός 13.094 (κατηγγέλθη ἡ σύμβασις), «Πλάτζετ Τρέιντερ», λιβεριανόν, τόν. γκρός 10.428 (κατηγγέλθη ἡ σύμβασις), «Ομόνιοι», λιβεριανόν, τόν. γκρός 7.240 (ἐπωλήθη 31.7.67), «Μαριτύχη», λιβεριανόν, τόν. γκρός 7.200 (ἐπωλήθη 5.4.67), «Αμφιλήρ», κυπριακόν, τόν. γκρός 7.036 (ἀπὸ 27.9.67 λόγω ἀνικανότητος πρὸς πλούν),

ΕΚΔΟΣΕΙΣ :

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΥ Ι. ΤΣΟΥΡΗ, Πλωτάρχου Λ.Σ. Σελ. 160

Ο ἀρμοδιώτερος ἀνέλαβε τὴν συγκέντρωσιν καὶ κωδικοποίησιν, οὕτως εἰπεῖν, τῶν περὶ τὸν πειραϊκὸν λιμένα πολλῶν — τῷ δητὶ ὑπὲρ τὸ δέον πολλῶν — καὶ ποικίλων κανονισμῶν καὶ ἀστυνομικῶν διατάξεων. Ή περιὰ τοῦ συγγραφέως, ὡς προϊσταμένου τοῦ ἀρμοδίου τμήματος τοῦ Λιμενιαρχείου Πειραιῶς, συνέβαλεν εἰς τὴν πληρότητα τῆς ἐκδόσεως.

Χρήσιμον τὸ διδίλιον τοῦ κ. Τσούρη. Ο λοιοὶ οἱ περὶ τὸν λιμένα κινούμενοι πράκτορες, ἐφοπλισταὶ, πλοίαρχοι κ.λ.π. τὸ χρειάζονται. Διὸ κάθε περίπτωσιν ἐπαφῆς μὲ τὸν λιμένα παρέχεται ἡ δοηγία, ὁ κανονισμός. Δύσκολος ἐνὶ ημέρωσις, χωρὶς τὸν δοηγόν. Καὶ δοηγός εἶναι τὸ διδίλιον τοῦ κ. Τσούρη. Συνιστάται ἡ ἀπόκτησις του.

J. BES : "DESPATCH OF TRAMP SHIPS" HILVERSUM 1967

Ο 'Ολλανδὸς συγγραφεὺς Bes δύναται νὰ χαρακτηρίσῃ ὡς ὁ «εὐγκυλοπατικός» τῆς ἐφημοσιμένης ἐμπορικῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας, τυγχάνων διεθνῶς γνωστὸς ἐκ σειρᾶς ναυτιλιοκῶν ἔγχειριδίων του καὶ δὴ τοῦ ὑπὸ τὸν τίτλον «Chartering and Shipping Terms».

Διὰ τὸ οἰκνωτέρω νέου ἔργου του ὁ κ. Bes ἐπιχειρεῖ — ὡς ἐν προοιμίῳ λέγει — νὰ συμπληρώσῃ δύο ὄλλας προηγουμένας ἐκδόσεις του, τὰς ὑπὸ τοὺς τίτλους «Liner & Tramp Shipping» καὶ «Chartering Practices», καὶ ἀποβλέπει — εἰδικῶτερον — ὅπως ἐξυπηρετήσῃ τὸν πλοιοκτήτας διὰ τῆς παροχῆς, καὶ ἕμεσον καὶ εὐχέρη τρόπου, τῶν πληροφοριακῶν ἐκείνων στοιχείων τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τὴν ταχείαν ἐκτίμησην τῶν φορτοεφορτωτικῶν δεδομένων τῶν λιμένων φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως.

Πρέπει, συνεπώς, νὰ είναι ιδιαιτέρως χρήσιμον τὸ νέον διδίλιον κατὰ τὴν προεργάσιαν τῶν ναυλώσεων καὶ δὴ τὴν σύνταξιν τῶν λεγομένων «νοηγέ εστιμέτες» ἀπὸ συγκριτικῆς ἀπόψεως.

Εἰς 135 σελίδας ὁ συγγραφεὺς δίδει διὰ 15 εἰδή φορτίων τῆς ναυτιλίας τῶν «τράμπτς» (ώς δὲ γαιάνθρακας, λιπάσματα, σιτηρά,

έσορει έπιστημων άριθμών, είς 66.6 έκατομ. τόν. έναντι 58.8 έκατομ. τόν. τού 1966, και 57.7 έκατομ. τόν. τού μέσου όρου τών έτων 1961/65. Κατρικάι συνθήκαι έξαιρετικώς εύνοικαι.

• Εις 96 έκατομ. τόν., καθ' α' άνεκοινων τὸ ίνδικὸν 'Υπουργεῖον Γεωργίας, θά άνελθη ή ἐφετεινὴ παραγωγὴ δημητριακῶν. Ρεκόρ.

—Θὰ εἰσαγάγῃ πάντως πέντε έκατομ. τόν. δημητριακῶν ή 'Ινδια, διὰ νὰ διαθέψῃ τὸν ρυγδαῖον ὀνταπτισσόμενον πληζυσμὸν τῆς. 'Ολιγάρτερα ὅμως τὰ σιτοφορτιά.

• Δυσχεραίνονται αἱ ναυλώσεις τῆς Κομμουνιστικῆς Κίνας, λόγῳ τῆς προσδηλείσης ἀξιώσεως τοῦ Πεκίνου, ὥπως εἰς τὰ ναυλο-σύμφωνα παρεντεθῇ ὁ ὄρος τῆς διαιτησίας

εἰς Κίναν, ἀντὶ τῆς μέχρι τοῦδε διαιτησίας Λονδίνου.

—Αἱ ἑκτραχυνθεῖσαι τελευταῖοι ἀγγλο-κινεζικοὶ σχέσεις προεκάλεσαν τὴν ἀλλαγὴν αὐτῆν, τὴν ὥποιαν, δεβαίως, δὲν δέχονται οἱ ἐφοπλισταί. "Ἄς σημειωθῇ ὅτι αἱ κινεζικαὶ μεταφοραὶ ἀποτελοῦν παράγοντα σημαντικὸν διὰ τὴν ἀπασχόλησιν τῶν ιδικῶν μας πλοίων.

• Πληθωρισμὸν προσφερομένου τονγάδ δεξαμενοπλοίων ἐμφανίζουν αἱ ἑταῖρισι πετρελαιῶν. Πολλὰ εἰς χείρας τῶν σκάφη ὑποναυλώνται. Κοινὴ δῶλων τῶν ἑταῖριῶν, συντονισμένην προσπάθειαν νὰ κρατήσουν τὴν ἀγοράν εἰς τὰ χαμηλότερα δυνατά ἐπίπεδα. Παραμένει, πάντως, ὁ ἄγνωστος παράγων τοῦ χειμῶνος.

διναύων δολ. 2.500 ἢ πλέον, φίο, 'Οκτ. 20 - 30 «Α·ΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ» (λιβ.) Φιλιππίνων 20.000 τ. χαράρεως ἀμερικ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ ή Κάλπων δολ. 8, μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν, 1.500 τ. ἐκφόρτωσιν, 'Οκτ. 20 - Νοεμ. 10.

«ΑΚΜΗ» (κυπρ.) Σαγκάπη 10.000 τόν. δρῦζης Κεύλανην 56/3 ἐντὸς λιμένα ἐκφόρτωσις, 58/9 δολ. μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν, 600 τ. ἐκφόρτωσιν, 'Οκτωβρίου 15.

'Επ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ» Ντόρμπαν 14.000 τ. ζαχάρως χώρα ἀμερικ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ ή Κάλπων δολ. 6.75 φίο, 2.000 τ. φόρτωσιν, 1.500 τ. ἐλεύθ. ἐφοπλοῦ, 'Οκτ.

«ΑΚΤΗ» Κέιπ Τάουν 10.000 τ. ἀραβοσίτου Νάνην - Λοριάν - Βρεστον 50/- φίο, 1.000 μαρκράς τ. φόρτωσιν, 1.000 μετρικοὺς τ. ἐκφούσιν (1.000 λίρας δι' ἔξτρα ἀσφάλιστρα), 'Οκτ. 1 - 20.

«ΒΕΡΤΣΑΡΜΙΑΝ» (σημ., ἀγγλική) Μπέρμπαν 10.000 τ. φραστούσιου Σαγκάπη - Νταρέν 90/-, μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν γκρός τέρμης, 1.000 τ. θέων. ἐφοπλοῦ, 'Οκτ. 10 - 25.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II» Κοσταρίπ 9.000 τ. φωσφάτων δυτικὴν ἀκτὴν 'Ινδιας 52/6, ἐντὸς ἀντατοικῆν 55/- φίο, δόσιν ἐναὶ λιμένα, μὲ 2/6 ἔξτρα δι' ἔκαστον πρόσθιον λιμένεις μέχρι τριῶν, 1.000 τ. φόρτωσιν, 600 τ. ἐφοπλοῦ (λίρας 100 δι' ἔξτρα ἀσφάλιστρα), 'Οκτ. 9 - 20.

«ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ» Ντόρμπαν 10.000 τ. ζαχάρως 'Ιαπωνίας 80/-, 'Οκτ. 25 - Νοεμ. 11.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (Εμπειρίου) Ντόρμπαν 14.000 τ. ζαχάρεως ἐναὶ τρεῖς λιμένας 'Ιαπωνίας 82/6, δόσις ἐναὶ λιμένα ἐκφόρτωσις, μὲ 1/9 ἔξτρα διό δύετερον πρὸ τρίτου λιμένα, μὲ 2.000 τόν. φόρτωσιν καὶ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Οκτ. 26 - Νοεμ. 10.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ» Σαφάρια 5.000 τόν. φωσφάτων εἰς σάκκους Καλόμποτη ή Τρινκομαλί 75/-, μὲ 500 τ. φόρτωσιν, 500 τ. ἐκφόρτωσιν, 'Οκτ. 7 - 11.

«ΣΤΑΥΡΟΣ» Κοστείρ 10.000 τόν. φωσφάτων δυτικὴν ἀκτὴν 'Ινδιας 51/-, ὀφίον ἀντοτοικῆν 53/6, μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν, 650 τ. ἐκφόρτωσιν, Νοεμβρίου 10 - 20.

«ΚΕ·Ι·Π ΝΕΡΙΤΑ» Πόρη 'Ελιζαρπεδη ἢ 'Ησος Λόντον 12.500 - 13.000 τόν. ἀραβοσίτου τρεῖς λιμένας 'Ιαπωνίας 84/6, μὲ 2.000 τόν. φόρτωσιν γκρός, 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν διευθέραν, Νοεμ. 6 - 25.

Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ» 26.700 τόνων d.w. (1.150.000 κ.π., 15 μίλια, 36 - 37 τ. φιούντ καὶ 1/2 τ. ντῆζα), τάιμ ποάτερ 6 μῆνας (παγκόμιοι μεταφοραί) δολ. 3.75, παράδοσις ἄμα ὀπόπλων ἐκ Θεούτος Σεπτ. 19, ἐπαναπατρόδοσις 'Ιαπωνίας ἢ 'Ησιον, Πολιτείας ἢ Γερμανοτάρ - Αμβούργον ρεῖντην. «ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.» (λιβ.) ἀμερικ. λιμένας Βορ. Εἰρηνικού 12.500 τ. γεννημάτων Βενεζουέλαν δολ. 8.50, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐφοπλοῦ, Νοεμ. 6 - 20.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ» Βρετ. Κολομβίαν, ἀμερικ. λιμένας Βορ. Εἰρηνικού 14.999 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 9, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐφοπλοῦ, Νοεμβρίου 20 - Δεκ. 5.

«ΑΝΤΩΝΙΟΥ II» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν ἢ ἀμερικ. λιμένας Βορ. Εἰρηνικού 14.000 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 9, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐφοπλοῦ, 'Οκτ. 25 - Νοεμ. 4.

«ΦΩΤΕΙΝΗ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν ἢ ἀμερικ. λιμένας Βορ. Εἰρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 9, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐφοπλοῦ, 'Οκτ. 25 - Νοεμ. 4.

«ΦΩΤΕΙΝΗ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν ἢ ἀμερικ. λιμένας Βορ. Εἰρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 9, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐφοπλοῦ, 'Οκτ. 25 - Νοεμ. 4.

«ΕΦΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβ.) 26.000 τόν. d.w. (15 μίλ., 35 τ. φιούντ καὶ 2 τ. ντῆζα), τάιμ ποάτερ 6 τησιδίου 'Ινδιας - Άπω 'Ανατολής δολ. 4.45, παράδοσις Μαντράς 20 'Οκτ. - 14 Νοεμ., ἐπαναπατρόδοσις 'Ιαπωνίαν.

«ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ» 10.519 τόν. d.w. (499.000 κ.π., 10 μίλ., 24 - 26 τ. φιούντ), τάιμ ποάτερ δολ. 900 ἡμερησίων, μὲ παράδοσιν πλογικῶν σταθμῶν Βορμόδης 8 π.μ. τῆς Ζητ. 'Οκτ. 915 τόν. παράδοσις μετὰ τὴν 8ην π.μ. τῆς Ζητ. 'Οκτ. (ταξίδιον 18 - 50 ἡμέρων ἀπὸ Καρστού), ἐντρεῖς 1 - 7 'Οκτ.

«ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ» (λιβαν.) 10.900 τόν. d.w. (475.000 κ.π., 10 μίλ., 26 - 27 τ. φιούντ), τάιμ ποάτερ ταξίδιον Κίνας - Μαδαΐσιας - Φιλιππίνων 17/6, παράδοσις 24 ὥρας ἀπὸ ἀνασχώσιν εἰς Σαγκάπη, 'Οκτ. 2 - 8.

«ΝΕΦΕΛΗ» (εἷς 'Widar') 11.500 τόνων d.w. (526.000 κ.π., 13 μίλ., 13 τ. φιούντ καὶ 1 τ. ντῆζα), τάιμ ποάτερ ταξίδιον 'Ινδιας - Εύρωπης, λίρας 430 ἡμερησίων, παράδοσις Καρστού 16 - 21 Οκτ., ἐπαναπατρόδοσις 'Αγγλιαν - Κόντινγκτ.

«ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ» 23.780 τόν. d.w. (15/2 μίλ., 24 τ. φιούντ καὶ 1/2 τ. ντῆζα), τάιμ ποάτερ ταξίδιον 'Ινδιας - Άπω 'Ανατολής δολ. 4.45, παράδοσις Μποργκάς 12 'Οκτ. - 5 Νοεμ., ἐπαναπατρόδοσις 'Ιαπωνίαν.

«ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛΑ» (λιβ.) 24.938 τόν. d.w. (13½ - 14 μίλ., 45 τόν. φιούντ δολ.) δολ. 3.65, ἐν κυκλίον ταξίδιον Μεγάλων Λιμνῶν, παράδοσις καὶ ἐπαναπατρόδοσις 'Ιατλιάν, 'Οκτ. 4 - 14.

«ΣΟΥΕΡΤΕ» (λιβ.) 15.300 τ. d.w. (14 - 14½ μίλ., 40 τόν. φιούντ δολ.) δολ. 2.300 ἡμερησίων, (Συνέχεια εἰς τὴν σελ. 68)

Telephone 50537 Cable "Prometheus"
P.O.B. 243

MARATOS & Co.

Ships Suppliers

Offers to all Greek ships the best service, provisions and stores at competitive prices.

Karachi (West Pakistan)

ΟΔΗΓΟΣ

μὲ ἀρίστας συστάσεις, μὲ ἀρίστην προϋπηρεσίαν, μὲ γνωσεις μηχανικῆς καὶ κάτοχος τῆς ἀγγλικῆς καὶ γερμανικῆς γλώσσης, ζητεῖ ἐργασίαν δι' ιδιωτικὸν αὐτοκίνητον ἐπιβατικόν. Τηλέφωνον 582.469

«ΑΘΛΟΝ» Βασικούβερ 17.000 τ. ἀλιεύων Κεύλανην δολ. 26, μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν γκρός τέρμης, 'Οκτ. 1 - 10.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ» (λιβ.) ἀμερικ. λιμένας Βορ. Εἰρηνικού 13.200 - 13.400 τ. γεννημάτων Πουσαν δολ. 9.75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐφοπλοῦ, Νοεμβρίου 15 - Δεκεμβρίου 5.

«ΕΚ Βορείου Εἰρηνικού

«ΑΘΛΟΝ» Βασικούβερ 17.000 τ. ἀλιεύων Κεύλανην δολ. 26, μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν γκρός τέρμης, 'Οκτ. 1 - 10.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ» (λιβ.) ἀμερικ. λιμένας Βορ. Εἰρηνικού 13.200 - 13.400 τ. γεννημάτων Πουσαν δολ. 9.75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐφοπλοῦ, Νοεμβρίου 15 - Δεκεμβρίου 5.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΓΓΕΛΙΚΑ Ν.	έτ. «Εύρωτας»	48	3596	άνεχ. Γιοκοχάμαν 23 Σεπτ. διά Τοιγκτάο
ΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σηγουαΐς»	29	1943	οιπλής ήπιρουνόμουστελ 17 Σεπτ. δι' "Ολυμπία
ΓΓΕΛΙΚΗ	Π. Πανταζάτος κλπ.	45	2302	εφύ. Ηερδαία 24 Σεπτ. (ρυμουλκ.)
ΓΓΕΛΙΚΗ Α.	έτ. «Εθέμια»	58	8952	ανεχ. Ρυττερνταμ 28 Σεπτ. διά Κιγάν
ΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ (δ.)	έτ. «Χερουβείμ»	53	12223	ανεχ. Λας ιάλμας 29 Σεπτ. διά Πέρσικον Κόλπον
ΓΓΕΛΟΣ Ι. ΣΥΛΛΑΣ	έτ. «Σολίδης»	40	2912	οιπλής ήραταρ 4 'Οκτ. διά Λύμπεκ
ΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυρκα Όσεάνικα»	57	11630	ανεχ. Χάρηκ "Αίλαντ 6 'Οκτ. δι' "Αντεν
ΓΓΛΙΑ	έτ. «Πιονινθέρσαλ»	44	1920	εφθ. Λονδίνον 10 'Οκτ.
ΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Σάντα Αναστασία»	56	7420	ανεχ. Χάμπτον ροδς 26 Σεπτ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΓΙΑ ΑΝΝΑ	Κουτλάκης - Θανόπουλος	39	1000	εφύ. Τριπολίν (λιουσς) 26 Σεπτ.
ΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Α. Τουντας κλπ.	49	1528	ανεχ. Ιζιμπούτη 7 'Οκτ. διά Μογκαντίσιο
ΓΙΑ ΘΑΛΛΑΣΣΗΝ	έτ. «Καμάρα»	43	2742	οιπλής Κνυ) πολιν 23 Σεπτ.
ΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Γκλόφο Αζούλη»	54	6498	διπλής Γιόραλταρ 13 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Κ. Μ. Λ. Μαριτάιμ»	55	8450	ανεχ. Όζακαν 20 Σεπτ. διά Κουθείτ
ΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Μαρφούμεντον»	43	7298	αργει. Κυνούσουραν από 4 'Οκτ.
ΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Αντρεβίρζινι»	51	7066	ανεχ. Ηουλίο Μπούκομ 9 'Οκτ. διά Ντώρμπαν
ΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	I. Κατοίπης	37	1272	ανεχ. Γένοβαν 4 'Οκτ. διά Σέτε
ΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ραφ. Μελαχροίνος & Υιοι	35	1217	εις Ηειραία από 17 Μαρτ.
ΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ρουσος - Μπαλόππος	29	2569	οιπλής Κνυ) πολιν 4 'Οκτ.
ΙΟΣ ΘΕΡΑΠΩΝ	Γ. 'Αποστολόπουλος	17	1860	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	Σάν Θεράπων	46	5517	εφθ. Σαγκανη 1 'Οκτ.
ΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Κύρδε»	44	1902	οιπλής Κνυ) πολιν 25 Σεπτ.
ΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	ανεχ. Ντώρμπαν 22 Σεπτ. διά Μπάραρ
ΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	N. Βλάχος - M. Μακρυνός	46	2414	ανεχ. Πόρτ Σουδάν 19 Σεπτ. διά Σουέζ
ΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντάκια»	51	2029	ανεχ. Πάτρας 23 Σεπτ. διά Νοθορωσικήν
ΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πτελαγκράτοια»	53	11558	ανεχ. Μόζι 5 Οκτ. διά Σιγκαπούρην
ΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μικάντα»	44	7150	ανεχ. Βιζακαπανάμ 6 'Οκτ. διά Σιγκαπούρην
ΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μαρεβάτες»	55	8254	ανεχ. Σιγκαπούρην ροδς 20 Σεπτ. διά Κίναν
ΙΟΣ ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ	έτ. Καραβάς	54	1978	ύπο παραλαβήν
ΙΟΣ ΣΥΠΙΡΙΔΩΝ	έτ. «Γκλόφο Αζούλη»	57	9921	εφθ. Κολούμπια ρίβερ 9 'Οκτ.
ΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Φουντουλάκης-N. Νοταράς	21	2725	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	έτ. «Μάρινερ Σ.»	54	11077	εφύ. Αμδέρσαν 6 'Οκτ.
ΚΥΡΑ	έτ. «Ρουτσούνας»	47	1926	ύπο παραλαβήν
ΔΑΙΑ	έτ. «Γιουνινθέρσαλ»	46	1892	εφθ. Ηοττερνταμ 9 'Οκτ.
ΩΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Φράνκο»	38	1333	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Άργος - Έλλας»	46	5383	οιπλής Γιόραλταρ 5 'Οκτ. δι' "Ιμιμιχαν
Σ ΓΕΩΡΓΗΣ	έτ. «Αυλίς»	35	3724	εφθ. Αμδέρσαν 9 'Οκτ.
Σ ΓΙΩΡΓΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλάς	44	1545	οιπλής Κνυ) πολιν 23 Σεπτ.
ΑΝΑΣΙΑ	Σιγάλας - Πλατής	31	2992	ανεχ. Χάρτεπουλ 6 'Οκτ. διά Νόρκοπικ
ΑΝΑΣΙΟΣ Κ.	έτ. «Γκρίκοπ»	46	4984	οιπλής Κνυ) πολιν 8 'Οκτ.
ΗΝΑ	έτ. «Μαρμίρα»	43	7216	ανεχ. Σιγκαπούρην ροδς 25 'Ιουν. διά Κίναν
ΗΝΑΙ	έτ. «Σέλλωμαρ»	59	8132	εφθ. Νέαν Όρλεάνην 5 'Οκτ.
ΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ	έτ. «Τραναπασίφικ»	56	2863	ανεχ. Νέαν Ύόρκην 30 Σεπτ. διά Λέγκορν
ΛΗΤΗΣ	Έλλ. Γραμμή N. Αμερικής	53	3575	οιπλής Τενερίφην 10 'Οκτ. διά Πειραιά
ΛΟΝ	έτ. «Ωκεανία»	59	9010	εφύ. Καλκούταν 22 Σεπτ.
ΩΣ	έτ. «Αθλητής»	45	7664	εφθ. Γιοκοχάμαν 28 Σεπτ.
ΑΙΟΝ	έτ. «Αθλος»	45	13570	ανεχ. Ταιμπα 2 Σεπτ. δι' "Ενουρα
ΥΠΤΟΣ	έτ. «Αθωας»	45	2933	ανεχ. Πειραιά 2 'Οκτ. διά Βόλον
ΙΤΖΑΣ	έτ. «Αιτζίαν»	44	8481	ανεχ. Μόζι 2 Σεπτ. διά Λόδς "Αντζελες
ΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ελληνική» A.E.	45	3805	ανεχ. Λονδίνον 6 'Οκτ. διά Σαφάγκα
ΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Μπελθιέντο»	43	7259	εφθ. Τζέντα 3 'Οκτ.
ΓΩΛΙΑ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	ανεχ. Πούλο Μπούκομ 21 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΡΩΤΗΡΙ	έτ. «Φρέστερς Τρανσόν.»	56	9090	ανεχ. Ντακάρ 23 Σεπτ. διά Κίναν
ΞΕΑΝΔΡΑ	έτ. «Σαρόνικ»	61	14431	εφύ. Γιοκοχάμαν 4 'Οκτ.
ΞΕΑΝΔΡΑ (δ.)	έτ. «Σηγουαΐς»	52	1534	ανεχ. Άλικοντέ 2 'Οκτ. δι' 'Αμμόχωστον
ΞΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αστροπροποίτια»	49	4297	ανεχ. Τζιμπούτη 8 'Οκτ. διά Σαφάγκα
ΞΕΑΝΔΡΟΣ	Θ. Παπαδημητρίου	48	8550	εφθ. Πειραιά 29 Σεπτ.
ΞΕΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	έτ. «Αλεξάτη»	59	9735	ανεχ. Πουλο Μπούκομ 4 'Οκτ. διά Βομβάνη
ΞΕΑΝΔΡΟΣ Σ.	Στρατης Ανθρεάδης	44	7207	ανεχ. Σφαδ 2 'Οκτ. διά Καρβάλην
ΞΕΑΝΔΡΟΣ Σ.	Δ. Σανθόπουλος κλπ.	46	2103	ανεχ. Λονδίνον 9 'Οκτ. διά Γαλάτοι
ΞΕΑΝΔΡΟΣ Σ.	έτ. «Ηλίος»	55	8280	εις ζαμποάγκα από 24 Αύγ.
ΞΕΑΝΔΡΟΣ Τ. II	όδ. Τουρινάκη	39	3375	ανεχ. Τζέντα 1 Σεπτ.
ΑΚΜΩΝ	έτ. «Μορτέρο»	47	1724	ανεχ. Κοπερδίκ 10 Σεπτ. δι' "Ονέγκα
ΑΡΤΟΣ	έτ. «Εμπρός»	54	7234	οιπλής Κνυ) πολιν 2 'Οκτ. διά Νοθορωσικήν
ΣΜΑΝ	έτ. «Αργος - Έλλας»	58	8077	οιπλής Κνυ) πολιν 27 Σεπτ.
ΣΥΩΝ	έτ. «Ραιμόπου»	60	9959	ανεχ. Ντάρεν 28 Σεπτ. διά Σιδνεύ
ΣΥΩΝ	έτ. «Σηγουαΐς»	53	1886	ανεχ. Τενερίφην 24 Σεπτ. διά Σάντος
ΣΥΩΝ	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	ανεχ. Κοοί 4 'Οκτ. διά Βομβάνη
ΣΥΩΝΙΣ	έτ. «Άλκωνια»	59	5049	ανεχ. Πόρτ Λινκόλν 20 Σεπτ. δι' "Αντεν
ΑΙΒΑΤΙΑ	έτ. «Χερκολίανα»	44	7465	εφθ. Κολόμπο 1 'Οκτ.
ΙΑΡ	έτ. «Άλμαδίτα»	42	7272	ανεχ. Γκαλθεωταν 5 'Οκτ. διά Τρινιταντ
ΙΠΑ	έτ. «Μαρβέρας»	47	5441	οιπλής Γιόραλταρ 5 'Οκτ. δι' "Αλεξάνδρειαν
ΙΤΕΜΠΙΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Αστροντεόν»	42	7239	εξ. Μη. Αύρες 25 Σεπτ.
ΙΥΕΤ	έτ. «Τάνκερ Φασιλίτις»	53	12897	οιπλής Παναμά 30 Σεπτ. δι' "Ακαζούτλα
Α'ΙΡ (δ.)	έτ. «Νέα Τύχη»	53	4509	οιπλής Κνυ) πολιν 6 'Οκτ. δι' "Οδησόν
Α	έτ. «Κάνοπους»	50	10426	εφθ. Ταιβάν 3 'Οκτ. (ΕΠΟΛΗΗ η πρός διάλυσιν)
ΖΩΝ	έτ. «Βέτταρ»	42	7286	εις Καρθαγένην από 19 Θερ.
ΔΙΑ	έτ. «Μπλού Νταίμαντην»	51	3450	ανεχ. Μπαντάρ 16 Σεπτ. διά Κίναν
ΡΙΚΑΝΙΣ (λάινερ)	έτ. «Ακαρνανία»	48	5021	ανεχ. Στεττίνον 5 'Οκτ. δι' "Ιταλίαν
ΡΓΟΣ	έτ. «Ιόνιαν Ρομάνο»	49	2166	εις Πειραιά από 12 Αύγ.
ΙΑ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Εθν. Ελλ. Γραμ. Αμερ.»	52	17042	ε.δ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΤΡΙΤΗ	έτ. «Σηγουαΐς»	47	1514	εφθ. Μομπάσα 30 Σεπτ.
ΙΩΝ (δ.)	Κ. Σ. Παταμίδας	46	2814	ανεχ. Ντακάρ 26 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΣΤΑΣΙΑ Ζ. Λ. (δ.)	έτ. «Μίνι Ζίπη»	49	5838	ανεχ. Ντακάρ 26 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΡΟΜΑΧΗ	έτ. «Γκλώκι»	58	12772	ανεχ. Ρόττερνταμ 1 'Οκτ. διά Κάλιαρι
ΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Αναδόλιαν»	55	8519	ανεχ. Κινούρα 6 'Οκτ. διά Φιλιππίνας
ΡΩΝ (δ.)	έτ. «Ντάλια»	54	12525	ανεχ. "Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 5 'Οκτ. διά Ναανταλί
ΤΤΑ	έτ. «Κάνοπους»	45	6712	ανεχ. Μπείρα 3 'Οκτ. διά Μπαντάρ Σαπούρη
ΓΣΑ (δ.)	έτ. «Μαρουτίλη»	57	11978	ανεχ. Βομβάν 5 'Οκτ. διά Γκρείντζιασουθ
Α Κ.	έτ. «Ανέττα»	54	10431	ανεχ. Μένα Αχμαντί 27 Σεπτ. διά Βενετίαν
Α ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μαρκορίεντε»	53	11342	εις Πειραιά από 20 'Ιουν.
Α ΜΑΡΙΑ	έτ. «Κάστωρ»	49	4933	οιπλής Κνυ) πολιν 7 'Οκτ. διά Νορθηγίαν
Α Π. Κ.	έτ. «Στάρκο»	47	2111	οιπλής Παναμά 3 'Οκτ. διά Μπελαδόν
Α Φ.	έτ. «Τίτικα»	35	1512	οιπλής Κνυ) πολιν 26 Σεπτ. διά Χούλ
ΑΝΣΙΕΣΙΟΝ ΝΤΑΙΗ	έτ. «Μαρόστρο»	47	7981	εφθ. Κόπερβικ 1 'Οκτ.
ΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Έφ. Ναδάλη»	48	4804	ανεχ. Φίλαδελφιαν 26 Σεπτ. διά Σαγκόκν
ΖΕΛ	έτ. «25η Μαρτίου»	46	8047	εφθ. Αντεν 6 'Οκτ.
ΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	12113	ανεχ. Πούλο Μπούκομ 23 'Ιουλ. διά Κίναν
ΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρκοβίστα»	52	1384	εφθ. Μαντράς 4 'Οκτ.
ΤΡΙΚ	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	εφθ. Είλατ 27 Σεπτ.
ΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Μαροελόζο»	59	24716	ανεχ. Πουέρτο Ορντάζ 29 Σεπτ. δι' "Ημοτχαρ
ΩΝΗΣ	έτ. «Φιλία»	49	5609	ανεχ. Νέα Αχμαντί 30 Σεπτ. διά Μένα "Αχμαντί
ΩΝΙΟΣ	έτ. «Βιαμάρι»	36	2175	εφθ. Βομβάν 18 Σεπτ.
ΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΟΡΟΣ	έτ. «Μαργυρένια»	46	2957	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΛΟΣ	έτ. «Πανάχραντος»	38	1832	ανεχ. Καντζί 4 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΛΩΝ	έτ. «Βαλεντίνα»	61	10952	οιπλής Κνυ) πολιν 6 'Οκτ. διά Γουαμπόα
ΛΩΝ	έτ. «Μιχαλινός»	43	2937	ανεχ. Ιμιμιχαν 2 Σεπτ. δι' "Αρχάγγελον
ΛΩΝΙΑ	έτ. «Μίντεπολη»	39	1830	οιπλής Κνυ) πολιν 16 Σεπτ. δι' "Οδοσόδην
ΛΩΝΙΑ	έτ. «Αθηνίαν»	57	9744	ανεχ. Ντώρμπαν 6 'Οκτ. διά Σαγκάνη
ΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργκράντε»	61	11122	οιπλής Κνυ) πολιν 6 'Οκτ.
ΛΩΝΙΑ	έτ. «Σηγουαΐς»	49	1502	οιπλής Κνυ) πολιν 6 'Οκτ.

ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ		έτ. «Παρνής»	67	16210	έφθ. Βοστώνην 5 'Οκτ.
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ		έτ. «Αουρόρα»	34	1695	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΑΜΙΣ		έτ. «Αυτροπρότεκτωρ»	34	10727	άνεχ. Κατζακοάλκας 6 'Οκτ. διά Κριστούπαλ
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ		Ίω. Λάτοπς	23	3682	έφθ. Πειραιά 20 Σεπτ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ		έτ. «Ευρός»	46	5382	έφθ. Καζαμπλάνκαν 8 'Οκτ.
ΑΡΓΟΛΙΣ		έτ. «Ετολίκα»	56	8823	έφθ. Σαφί 2 'Οκτ.
ΑΡΓΟΛΙΣ ΣΤΑΡ		έτ. «Αργολίς»	45	8641	εφύ. Βομβάνη 7 'Οκτ.
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ		έτ. «Οσεανφάριγκ»	61	13553	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ II		Δ. Βασιλάτος κ.λ.π.	49	1076	έφθ. Λας 'Αντζελες 4 'Οκτ.
ΑΡΓΟ - ΕΛΛΑΣ		έτ. «Σίπη. Ντεβελόπμεντ»	58	10392	άνεχ. Πόνς 26 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΓΟ ΝΑΒΙΣ (δ.)		έτ. «Λεωνία»	51	9488	άνεχ. Καράκας Μπαΐν 29 Αύγ. δι' Ινδίαν
ΑΡΓΟ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ		έτ. «Σίπη. Ντεβελόπμεντ»	57	10376	έφθ. Μπαχρέν 25 Σεπτ. (ρυμουλκ.)
ΑΡΗΣ		έτ. «Άρπη»	47	5059	άνεχ. Α' μεσογειούγον 26 Σεπτ. διά Μπαχρέν
ΑΡΗΣ III (δ.)		έτ. «Μαργκουάρντια»	52	12323	έφθ. Γουεστερνπορτ 5 'Οκτ.
ΑΡΙΕΣ (δ.)		έτ. «Κάνοντζις»	57	11897	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 28 Σεπτ. διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ		έτ. «Μερκάντε»	38	5030	διπλήθε Ελαϊνόρε 1 'Οκτ. δι' Ελοινκι
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ		έτ. «Καστελάσουν»	46	7783	διπλήθε Κώνων) πολιν 5 'Οκτ. διά Πειραιά
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ		έτ. «Μεντόμιο»	58	6331	έφθ. Βομβάνη 29 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)		έτ. «Μίνως»	45	8422	έφθ. Οζάκαν 8 'Οκτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ		έτ. «Αστρορρεσάντε»	54	4996	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΣΤΙΠΠΟΣ		έτ. «Ιωαννίτσα»	40	5419	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Οκτ.
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ		έτ. «Μαρνουέστρο»	47	6780	έφθ. Οζάκαν 26 Σεπτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ πρός διάλυσιν)
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ		έτ. «Λύρεντζ»	45	7351	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 5 Αύγ. διά Ντάρεν
ΑΡΙΣΤΟΝ		έτ. «Λυρά»	44	7243	έφθ. Ναγκασάκι 4 Σεπτ. διά Τοινάμπο
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	άργει Κυνδουραν όπα 29 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		έτ. «Μαρδουέλλο»	37	6704	άνεχ. Πούλο 26 Σεπτ. διά Μαντράς
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ		έτ. «Μίραφλόρες»	40	10224	άνεχ. Αμβούργον 26 Σεπτ. διά Μπαχρέν
ΑΡΙΩΝ		έτ. «Αρίων»	38	3570	έφθ. Γουεστερνπορτ 5 'Οκτ.
ΑΡΙΩΝ		έτ. «Κονζάρο»	50	2339	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 28 Σεπτ. διά Κίναν
ΑΡΚΑΣ		έτ. «Ερμῆς»	44	7138	διπλήθε Ελαϊνόρε 1 'Οκτ. διά Κίναν
ΑΡΜΑΡ		έτ. «Ηρμαρ»	46	5089	έφθ. Γιοκοκάμων 11 Σεπτ.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ		έτ. «Εμπρός»	43	2905	άνεχ. Άμπεραν 5 'Οκτ. διά Πειραιά
ΑΡΜΟΝΙΑ		έτ. «Άρμονια»	61	9443	έφθ. Καλλάρ 29 Σεπτ.
ΑΡΝΤΕΝ		έτ. «Άρντεν»	49	2574	έφθ. Τρόπτων 29 Σεπτ. δι' Αρχάγγελον
ΑΡΟΣ		έτ. «Άλεξια»	48	3783	άνεχ. Μαντάγκ 6 'Οκτ. διά Λάση
ΑΡΣΕΝΑΛ		έτ. «Σαρετάπη»	48	3675	άνεχ. Πούλο 26 Σεπτ. διά Κίναν
ΑΡΤΑ		έτ. «Σηγουαίνη»	55	1937	έφθ. Γένοβαν 1 'Οκτ.
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)		έτ. «Αρτεμίς»	50	8819	άνεχ. Μπαντάρ Μαχάρχαρ 1 Σεπτ. διά Λάντς 'Εντ
ΑΡΤΕΜΙΣ		έτ. «Εσπέρια»	62	15781	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 5 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΑΡΤΕΜΩΝ		έτ. «Σηγουαίνη»	49	1502	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΤΖΥ		έτ. «Ντίκτια»	47	3591	διπλήθε Τουάφ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.		έτ. «Ασώματο»	60	10142	άνεχ. Πούλο 6 Σεπτ. διά Βραζιλίαν
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ		έτ. «Ολυμπίους»	66	16142	άνεχ. 'Οζάκαν 3 'Οκτ. διά Λός 'Αντζελες
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ.)		έτ. «Ντέλ Καριμπ»	51	15961	άνεχ. Μένη 'Ακμαντι 11 Σεπτ. διά Δουνκέρκην
ΑΡΧΩΝ		Λ. Νομικός	11	1458	άργει 'Αμπελάκι όπα 21 Μαρτ. 1966
ΑΡΧΩΝ		έτ. «Αστροβαλέρορ»	51	2028	άνεχ. Συκαπούρην ρόδς 24 Σεπτ. διά Κίναν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Αντζεμικαλή»	51	7594	άνεχ. Χακόπαν 26 Σεπτ. διά Βανκούβερ
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ		έτ. «Πανορμίτης»	50	7657	άνεχ. Μαυρικιον 24 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΑΣΗΜΙΝΑ		έτ. «Ανναλίζα»	48	1955	άνεχ. Κόπερβικ 3 Σεπτ. δι' Αρχάγγελον
ΑΣΗΜΙΝΑ ΠΙΑΓΚΟΥ		Γκούμας	39	1007	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΗΜΙΝΑ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Μίνα. Κ.»	43	7129	άνεχ. Κολόμπο 28 Σεπτ. διά Βομβάνη
ΑΣΠΑΣΙΑ		έτ. «Αλάντζε»	48	2577	εις Χούκ Κούκ 25 Σεπτ.
ΑΣΠΑΣΙΑ		Ραφ. Δ. Μελαχροινός & Υιοι	47	2465	άνεχ. Τρίπολιν (Λιδύης) 22 Σεπτ. διά Βιρυττών
ΑΣΤΕΡΙ		έτ. «Ρέα»	43	3151	εις Χάρδην όπα 3 Δεκ.
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ		έτ. «Σηγουαίνη»	51	1851	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Οκτ. διά Πειραιά
ΑΣΤΥΑΝΑΣ		έτ. «Άργω - Ελλάς»	43	7120	έφθ. Καβαλά 24 Σεπτ.
ΑΣΤΥΑΝΑΣ		έτ. «Άλιες»	51	2959	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΤΥΑΝΑΣ		έτ. «Ασλάν»	56	6156	έφθ. Γιοκοκάμων 6 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ		έτ. «Σηγουαίνη»	48	1501	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΟ		έτ. «Βλασαρίν»	55	1962	άνεχ. Θεούτα 7 'Οκτ. διά Βαρκελώνην
ΑΤΑΛΑΣ		έτ. «Αναζ»	58	9724	άνεχ. Βανκούβερ 4 'Οκτ. δι' Ινδίαν
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ		έτ. «Άντλιας»	44	7190	άνεχ. Βανκούβερ 4 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ (διατ.)
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)		έτ. «Ατρωτος»	53	13675	έφθ. Μόντρεαλ 3 'Οκτ.
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)		έτ. «Λάιμ Τρανσατλ.»	60	29741	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 23 Σεπτ. διά Ντουμάι
ΑΤΥΕ (δ.)		έτ. «Μαρουτίλλ»	53	12301	άνεχ. Λονδίνον 25 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΥΛΙΣ		έτ. «Σηγουαίνη»	48	1501	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΡΑ		έτ. «Βλασαρίν»	47	2465	άνεχ. Σεβίλην 3 'Οκτ. διά Σιμύρην
ΑΥΡΑ		έτ. «Αναζ»	58	9724	άνεχ. Αντεν 7 'Οκτ. διά Τζένταν
ΑΥΡΑ		Ζαχάρης - Βασιλάρδης	43	988	εις Πειραιά όπα 18 Ιουλ. (έπισκευαι)
ΑΧΙΑΛΕΥΣ		έτ. «Μεντιτερράν. Φρύντ»	53	1028	διπλήθε Παναράδ 28 Σεπτ. διά Βανκούβερ
		έτ. «Πιπλεύν»	65	21505	έφθ. Μπάρα 6 'Οκτ.
		έτ. «Δανάντο»	41	5295	έφθ. Μπάρα 30 Σεπτ.
		έτ. «Εκόλφο 'Αζουλ»	62	10741	άνεχ. Ρότα 30 Σεπτ. διά Κοράται
		έτ. «Μάγια»	47	5340	διπλήθε Κώνων) πολιν 9 'Οκτ. διά Μεσόγειον
		έτ. «Νουέδα Βίστα»	55	10825	

N. J. GOULANDRIS LTD.

LEE HOUSE
LONDON WALL
LONDON E.C.2

TEL. NATIONAL 8481

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.

660 MADISON AVENUE
NEW YORK 21, N.Y.

TEL. TEMPLETON 8-6900

CABLE ADDRESS:
OKEANIS - NEW YORK

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II MERARCHIAS STREET
PIRAEUS

TEL. 421.011
421.012
421.013CABLE ADDRESS:
ADRIAD - PIRAEUS

ΒΑΣΙΛ. ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.) ..	έτ. «Τρανσοσεάνικ»	56	21716	άνεχ. Λιοσσαθώνα 2 'Οκτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΔΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.) ..	έτ. «Θεμιστοκλῆς»	27	16435	έφθ. Πειραιά 11 'Οκτ.
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΔΗ ΣΩΦΙΑ (δ.)	έτ. «Γουσόρλην Μπρίλιανς»	59	43373	έφθ. Πειραιά 5 'Οκτ.
ΒΕΓΑΣ (δ.)	έτ. «Κάνονπους»	58	20958	έφθ. 'Αντεν 6 'Οκτ.
ΒΕΛΓΙΟΝ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	2025	έφθ. 'Αιγαίουργον 7 'Οκτ.
ΒΕΛΟΣ	έτ. «Ηγκλ Τράνσοπορτ»	61	14218	άνεχ. Μακάρ 7 'Οκτ. διά Παναμᾶ
ΒΕΡΟΙΝΩΝ	Γουνιθέρεσαλ Κάρυκο	45	1892	έφθ. 'Αιμέρεσαν 7 'Οκτ.
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Βέταν»	44	7140	άνεχ. Πουλό Μπούκομ 18 'Ιουν. διά Σανκάνν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Πράντο»	64	15283	έφθ. Ναυκόνια 1 'Οκτ.
ΒΙΡΤΙΝΙΑ (δ.)	έτ. «Βιργίνια»	57	11623	διπλής Γιβραλτάρ 1 'Οκτ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική Α.Ε.»	44	1923	έφθ. 'Αιγαίουργον 4 'Οκτ.
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «Επος»	43	7276	άνεχ. Μόζι 14 Σεπτ. διά Παναμᾶ
ΑΛΗΝΗ	έτ. «Ασπασία»	44	7266	άνεχ. Νιγκάτα 5 Σεπτ. διά Σαγκάνν
ΑΛΗΝΗ	έτ. «Αλήνη»	60	8104	άνεχ. Ναυκόγια 6 Σεπτ. διά Φιλιππίνες
ΑΡΟΥΡΑΔΙΑ	έτ. «Αστρομπέλο»	37	5613	άνεχ. Ντακάρ 1 'Οκτ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΕΡΑΣΙΜΟΣ Λ.	Σπυρ. δ Γερ. Λάλης	50	1550	άνεχ. Θεούτα 21 Σεπτ. διά Βιρυττών
ΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική Α.Ε.»	46	2016	έφθ. Κυν πολίν 30 Σεπτ.
ΕΡΟ - ΜΙΧΑΛΟΣ	N. Μιχαλος & Yiol	46	2920	άνεχ. Σάρος 2 'Οκτ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΕΦΒΙΔΑΚΑ	έτ. «Μίρεμπαρ»	44	7250	έφθ. Βούμπαν 23 Σεπτ.
ΕΦΡΓΙΑ	Μαρκούσης - Γιαννιώτης	20	1112	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΕΦΡΓΙΟΣ	Β. Λιθανός	51	7564	δ πλήθ. Σάσσουεντ 8 'Οκτ. διά Λονδίνον
ΕΦΡΓΙΟΣ	Χρ. Σαρλής	48	1529	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΕΦΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνως»	48	10928	διπλής 'Ελονίρε 1 'Οκτ. διά Βατούμ
ΕΦΡΓΙΟΣ Μ.	έτ. «Δημητρά»	39	6713	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 30 'Ιουλ. διά Κίναν
ΕΦΡΓΙΟΣ Μ. ii (δ.)	έτ. «ΝΕΚ»	58	16697	ύπο παραλίδην
ΕΦΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Ενευενάτο»	56	8818	άνεχ. Χονολουλού 28 Σεπτ. διά 'Οζάκαν
ΕΦΡΓΙΟΣ Μ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Μαργκουάρντια»	67	8800	ύπο ναυπηγούν
ΕΦΡΓΙΟΣ ΝΤΑΝΕΣ	έτ. «Ντανίνα»	43	4654	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 18 Σεπτ. διά Μομπάσο
ΕΦΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. Ανδρέαδης	43	7176	άνεχ. Ντώρμπαν 24 Σεπτ. διά Κίναν
ΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Χουμανίτας»	63	11194	έφθ. Σίδνευ 5 'Οκτ.
ΙΑΝΝΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Μαλίφερε»	52	10081	άνεχ. Ρόττερνταμ 29 Αύγ. διά Μπαντάρ Μαχοάκρ
ΙΟΛΑΝΤΑ	έτ. «Μπαπιγιολένα»	54	3246	έφθ. Τζέντα 7 'Οκτ.
ΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Αστουριας»	52	8129	έφθ. Γκρινόκος 5 'Οκτ.
ΙΩΤΑ	Νομικός - 'Αλεξάτος	51	2071	έφθ. 'Ειλάτ 22 Σεπτ.
ΚΑΝΝΕΤ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7297	άνεχ. Ντακάρ 18 Σεπτ. διά Σαγκάνν
ΚΙΚΑΣ	έτ. «Πίνδος»	48	2358	έφθ. Χιουστον 6 'Οκτ.
ΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μιντατάλαντικ»	43	7229	άνεχ. Πούλο Μπουκούμ 25 Σεπτ. διά Κίναν
ΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	έτ. «Πετρομάρ»	56	21049	έφθ. Μαρικιόν 5 'Οκτ.
ΚΟΥΤ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Φράνγικυμούτζη»	49	2641	άνεχ. Σίδνευ 30 Σεπτ. διά Μένα 'Άκρης
ΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΣΣ	έτ. «Βίλα Νόδα»	57	9173	έφθ. Σιγκαπούρην 9 'Οκτ.
ΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Ολινάρες»	57	9132	άνεχ. Ιγκοκάμαν 19 Αύγ. διά Γουαμπό.
ΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	έτ. «Ολινάρες»	57	9761	άνεχ. Ιγκοκάμαν 19 Αύγ. διά Γουαμπό.
ΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Μέντη»	45	3826	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 18 Σεπτ. διά Μομπάσο
ΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΤ'ΙΜ	έτ. «Ρόμπιλο ντε 'Ορο»	62	15381	έφθ. Ιντσόν 25 Σεπτ. διά Σαγκάνν
ΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	Ίω. Λάτσης	52	11580	άνεχ. Πούλο Μπουκούμ 19 Αύγ. διά Γουαμπό.
ΚΡΕΤΑ	έτ. «Ντορικάτη»	47	2533	άνεχ. Μαρικιόν 9 'Οκτ.
ΚΡΟΥΤΕ ΜΠΙΠ (έπιδ.)	Ίω. Λάτσης	44	9892	άνεχ. Πούλο Μπουκούμ 19 Αύγ. διά Γουαμπό.
ΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΓΝΤ	έτ. «Γ. Γκλέιντη»	52	15675	έφθ. Σιγκαπούρην 9 'Οκτ.
ΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΖ (δ.)	έτ. «Κασσάνδρα»	53	21064	άνεχ. Ιντσόν 25 Σεπτ. διά Πόρτλαντ ('Ορ.)
ΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπέλμοντ»	57	24883	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ.
ΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΠΙΝΤΑΣ (δ.)	έτ. «Μπράντον»	58	24895	άνεχ. Μόζι 29 Σεπτ. διά Μπριούμπαϊν
ΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ'ΙΑ	έτ. «Ηρων»	52	15729	άνεχ. Μοντεβίδεο 28 Σεπτ. διά Χόρ άλ 'Αμαγία
ΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	61	15979	άνεχ. Ντώρμπαν 5 'Οκτ. διά Ντάρ ες Σαλάν
ΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Ίατρού κ.λ.π.	52	1549	άνεχ. Μάλαν 7 'Οκτ. διά Λεμεσόδων
Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Μαργκουάρντια»	55	12146	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 14 Σεπτ. διά Βενετίον
ΑΝΑΟΣ	έτ. «Δαναός»	39	4565	άνεχ. Ντώρμπαν 4 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΦΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	5957	έφθ. Ειδονύμασθ 4 'Οκτ.
ΕΛΦΟΙ	Μαρκαντωνάκης	48	1553	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ.
ΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιόλια»	59	9312	διπλής Κυν πολίν 3 'Οκτ.
ΕΣΠΟΙΝΑ Β	έτ. «Βέλκος»	37	2002	άνεχ. Λουδίνον 21 Αύγ. διά 'Αρχάγγελον
ΕΣΠΟΙΝΑ Δ	έτ. «Κέα»	47	5135	άνεχ. Λουδίνον 21 Αύγ. διά 'Αρχάγγελον
ΕΣΠΟΙΝΑ Π	έτ. «Αγ. Παροκευηνή»	43	7359	άνεχ. Πούλο Μπουκούμ 5 'Οκτ. διά Σαγκάνν
ΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Ιόνικη»	44	7265	άνεχ. Πούλο Μπουκούμ 1 Σεπτ. διά Αμστερνταμ
ΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	«Σιππικ Ντεβέλομπεντη»	63	16417	άνεχ. Πούλο Μπουκούμ 28 Αύγ. διά Γουαμπό.
ΗΑΙΑΝ ΑΝΤΩ (δ.)	«Σιππικ Ντεβέλομπεντη»	64	16417	άνεχ. Ρόττερνταμ 29 Αύγ. διά Χαλούλ 'Αιλαντ
ΗΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	«Σιππικ Ντεβέλομπεντη»	61	16417	άνεχ. Περοικόν Κόλπον
ΗΜΗΤΡΑΚΗΣ	έτ. «Χάλκην»	53	7829	άνεχ. Χόκ Κόκ 2 Σεπτ. διά Τοιταγκόκ
ΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Αιόλος»	61	9326	άνεχ. Χόκ Κόκ 2 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	έτ. «Φραγουνίες»	55	3534	άνεχ. Μόζι 4 'Οκτ. διά Αυστραλίαν
ΗΜΗΤΡΗΣ Χ.	έτ. «Χανδασόδημ»	48	2352	άνεχ. Πενάγκ 3 Σεπτ. διά Σαγκάνν
ΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Οριεντάλ»	49	3668	έφθ. Καράτοι 9 Σεπτ.
ΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φλιδίρι»	63	10524	άνεχ. Γιαδάτα 7 'Οκτ. διά Γουαμπό.
ΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ	Δημ. Κυριακού	38	2996	άνεχ. Λάς Πάλιας 29 Σεπτ. διά Κίναν
ΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	άνεχ. Κουδετή 4 'Οκτ. (διατ.)
ΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Μαρμπιένες»	52	8606	εἰς θέσιν 9.30 N. - 2.14 Δ. Σεπτ. 18 διά Σαγκάνν
ΗΜΟΣ	Άχ. Χαλκούσης	43	7244	άνεχ. Λαρνάκα 26 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΗΜΟΣΩΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. «Αρκαδία»	43	7260	έφθ. Βρέμην 12 Σεπτ.
ΙΑΜΑΝΤΗΣ	έτ. «Διμαντής»	42	6946	άνεχ. Λαρνάκα 29 Σεπτ. διά Κίναν
ΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	έφθ. Μαγκαλόρε 1 'Οκτ.
ΙΑΜΑΝΤΟ	έτ. «Φράνκο»	22	1754	άνεχ. Καζαμπλάνκα 6 'Οκτ.
ΙΚΟΡΝΙΑ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	έφθ. Γουαμπόδα 17 Αύγ.
ΙΟΝΥΣΗΣ Α.	Σπ. & Γερ. Λάλης	50	1515	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ. διά Βοέμην
ΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Κάνονπους»	60	13335	άνεχ. Αμέρεσαν 30 Σεπτ. διά Κιουρασό

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

"MEDOV"

Ship Managers and Operators, Linei 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 Shippin

ΔΙΡΦΟΥΣ II	έτ. «Νικόζο»	59	7801	άνεχ. Μαυρίκιον 30 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Παρίντα»	57	9722	έφθ. Νέαν «Ορλεάνην 30 Σεπτ.
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	έτ. «Μαρβάλορ»	52	12132	διπλήθε Κων) πολιν 5 'Οκτ. διά Νοβωροισκον
ΔΩΡΑ (δ.)	έτ. «Πρίκιπος»	49	11771	άνεχ. Θλώσιγκ 23 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΔΩΡΟΘΕΑ	έτ. «Ιάν - Όσεαν»	25	3297	εις μεσογειακάς μεταφοράς
Ε. ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	έτ. «Χένγκιφ»	42	7388	έφθ. Σεθδ 3 'Οκτ.
ΕΒΕΡΕΣΤ	έτ. «Πουρλντυουάντη»	43	7131	έφθ. Ντουμπάι 27 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Μαράντος»	43	7267	εις Καντίζ από 10 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ	'Αν. Τούντας & Σία	32	1502	διπλήθε Κων) πολιν 26 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ	Σ. Νταιφάς κ.λ.π.	21	2988	άνεχ. Νόρκοπιγ 3 'Οκτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΜΑ	έτ. «Ρηνούλας»	43	8292	άνεχ. Πούλο Μπούκον 6 'Οκτ. διά Λιθερπούλ
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	«Άφοι Καρμιρ»	44	2074	άνεχ. Ραθένναν 3 'Οκτ. διά Βάρναν
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	Σ. Μπιλίνης	48	3269	άνεχ. Τζέντα 24 Σεπτ. διά Σουέζ
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	έτ. «Μαντόμεν»	45	4841	άνεχ. Κολόμπο 1 'Οκτ. διά Λονδίνον
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Θάρρος»	54	7835	έφθ. Μπάραν 8 'Οκτ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Καρνέσιον»	63	14203	άνεχ. Φορμάντλ 27 Σεπτ. διά Κίναν
ΕΛΕΑΝΑ	έτ. «Στανίτα»	44	5202	άνεχ. Μπάραρα 18 Αύγ. διά Σουέζ
ΕΛΕΝΗ	Π. Α. Στερανής	39	1742	άνεχ. Μαλάγα 26 Σεπτ. διά Καρθαγένην
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ανδρία»	48	8430	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 7 Σεπτ. διά Ντάρεν
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Βιστα Ριος»	52	12226	έφθ. Κέιν Τάουν 19 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Άλαντζε»	47	2548	άνεχ. Πάρολιν (Λιθύντ) 11 'Οκτ. διά Βάρναν
ΕΛΕΝΗ Κ.	Π. φραγκούλης κλπ.	45	7698	εις Μπαντάρα Σαπουρά από 20 Δεκ.
ΕΛΕΝΗ ΚΥΡΙΑΚΟΥ	έτ. «Έλεν»	39	2958	άνεχ. Αμπαντάν 25 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνα»	49	11389	διπλήθε Κων) πολιν 4 'Οκτ. διά Τουάφ
ΕΛΕΝΗ Σ.	έτ. «Μάρφελιζ»	48	3829	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	Λ. Δ. Γορθέλας κ.λ.π.	46	2271	διπλήθε Κων) πολιν 14 Σεπτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	Ηλ. Τομούλης	29	2581	άρνει. Πέραμα από 2 'Απρ.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κ. Μπάστας & Σία	21	1549	έφθ. Γιοκάραμαν 5 'Οκτ.
ΕΛΙΡΕ	έτ. «Μάσυντπλέζαντ»	44	7555	άνεχ. Σαγκάνη 27 Σεπτ. διά Τοιταγκόγκ
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμὸς	43	7186	άνεχ. Σαγκάνη 22 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Άλαντζε»	48	2548	εις Πέραμα από 29 Μαρτ. (έπισκευα)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Τρανσπασίφικ»	56	2862	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 24 Σεπτ.
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Γιουνιβέρσοαλ»	43	7989	άνεχ. Τοιτανκόγκ 5 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΛΟΡΕΑ	Τρανσπασίφικ & Γιουνιβ.	62	6666	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 9 Σεπτ. διά Καλκούτταν
ΕΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανσπασίφικ & Γιουνιβ.	60	7293	άνεχ. Τζιμπούτι 8 'Οκτ. δι' "Αντεν
ΜΤΟΛΟΪΝ	έτ. «Γιουνιβέρσοαλ»	44	7989	έφθ. Καλκούτταν 10 Σεπτ.
"ONHR	έτ. «Γιουνιβέρσοαλ»	62	6659	άνεχ. Ντώρμπαν 3 'Οκτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
"M	έτ. «Γιουνιβέρσοαλ»	44	7989	άνεχ. Ντώρμπαν 28 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
TAR	«Ελληνικήν» Α.Ε.	59	7293	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 30 Σεπτ. διά Καλκούτταν
PM	έτ. «Γιουνιβέρσοαλ»	44	7989	άνεχ. Ντώρμπαν 3 'Οκτ. διά Χοραμάσχρ
ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνικήν» Α.Ε.	39	6281	έφθ. Καλκούτταν 10 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	Τρανσπασίφικ	44	7229	άνεχ. Ντώρμπαν 8 'Οκτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	Τρανσπασίφικ	56	7510	έφθ. Ντώρμπαν 6 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7298	άνεχ. Χιούστον 4 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	έτ. «Τρανσπασίφικ»	57	7063	άνεχ. Κοοίν 3 'Οκτ. διά Ντώρμπαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	άνεχ. Λά Γκουλέτ 4 'Οκτ. διά Βρυξέλλων
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	Μαρφούέρτα	32	18564	διπλήθε Κιρβάλτα 6 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΗΣ (λάινερ)	Ν. Γ. Κουκουνᾶς κλπ.	46	3472	άνεχ. Ταϊτή 4 'Οκτ. διά Σαουθάμπτον
ΕΛΠΙΔΑ	«Μάχη»	48	2474	άνεχ. Κύπρη 19 Αύγ. διά Χοινκάκη
ΕΛΠΙΣ	Λ. Γ. Μάτασας & Χ. Λ. Μάτασας	42	7106	διπλήθε Κων) πολιν 25 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΕΛΠΙΣ Π.	έτ. «Πρίντεζην	38	2265	εις Κύπρην 25 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΕΜΕΡΑΝΤ	έτ. «Γιουνάιτεντ Μαρίτ.»	46	2957	εις Πέραμα από 25 Απρ.
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	έτ. «Ευσα»	48	3623	άνεχ. Λά Γκουλέτ 21 Αύγ. διά Ρένι
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ Μ.	έτ. «Άστρο Ναοίντε»	49	4663	διπλήθε Κηφισίαν 1 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΕΝΑΡΕΙΣ	Ν. Λεοντάρης κ.λ.π.	49	969	ύπο παραλαβήν
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Μάρφο»	56	10529	άνεχ. Θέστα 29 Σεπτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Άστρομερίτο»	54	8146	έφθ. Μανιλάν 29 Σεπτ. διά δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Άδνγος»	41	7122	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΕΡΑΤΩ (δεξ.)	έτ. «Μαΐψφερ»	52	10081	διπλήθε Λίζαρπτ 5 'Οκτ.
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	Βεντούρης	43	1589	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΡΕΤΡΙΑ	έτ. «Μαρεστέλα»	43	7199	άνεχ. Θέστα 28 Σεπτ. δι' 'Οράν
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (ύπερωκ.)	Ίω. Λάτοπος	35	23580	εις Πειραιά από 18 Απρ.
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (δ.)	Ίω. Λάτοπος	66	48083	άνεχ. Κυνόσουραν από 25 Απρ.
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμποκ»	58	9585	άνεχ. Κοοίν 4 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Μάρεσολ»	44	2872	εις Κύπρην 21 Αύγ. διά Ρένι
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμποκ»	59	9584	διπλήθε Μπρούνεμπούτελ 1 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	έτ. «Αργκόλια»	58	12168	ύπο παραλαβήν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	άδ. Γ. Δομεστίνην	34	1716	άνεχ. Θέστα 29 Σεπτ. δι' 'Οράν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	ΕΔ. ΠΑ. Α.Ε.	54	10261	εις Μανιλάν από 20 'Ιουν.
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Φάναν»	67	10867	άνεχ. Γιοκάραμαν 29 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Ιός Σάντος»	57	9061	άνεχ. Κείν Τάουν 4 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΕΥΔΑΙΜΟΝ	Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	έφθ. Τόκιον 6 'Οκτ.
ΕΥΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Βίτζες Μοντιάλες»	43	7234	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 'Οκτ. διά Αρούμπα
ΕΥΕΔΟΡΑ	έτ. «Ευδώρω»	48	2358	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΕΛΠΙΣ	Ν. Λεοντάρης & Σία	47	1413	άνεχ. Ανγούστα 26 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΕΥΘΑΛΙΑ	έτ. «Κόνκορντ»	44	7292	έφθ. Μουσοράν 7 'Οκτ.
ΕΥΡΙΔΗΣ	έτ. «Βεντούρης»	43	2972	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 15 Σεπτ. δι' 'Αντεν
ΕΥΡΥΔΑΛΟΣ	έλ. σιμεδέσσοντα	44	1876	διπλήθε Κων) πολιν 30 Σεπτ.
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλαος»	57	6132	έφθ. Καλκούτταν 24 Σεπτ.
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	άνεχ. Κοτόνου 2 'Οκτ. διά Κεελόγκ
ΕΥΡΥΛΛΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	άνεχ. Μουσοράν 26 Σεπτ. διά Κεελόγκ
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	άνεχ. Μουσοράν 26 Σεπτ. διά Κεελόγκ
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	άνεχ. Μουσοράν 26 Σεπτ. διά Κεελόγκ
ΕΥΡΥΜΕΛΟΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	άνεχ. Χιούστον 29 Σεπτ. διά Κεράτοι
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	53	9260	άνεχ. Βαλτιμόρην 6 'Οκτ. διά Νόρφολκ
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	9095	διπλήθε Παναμά 26 Σεπτ. διά Πουσάν
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Σελίτοια»	65	10601	έφθ. Ράνκον 2 'Οκτ.
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνη	43	7249	άνεχ. Τεγκάλ 25 Σεπτ. διά Τοιρεμπόν
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	έτ. «Ζουπαζάς»	28	1595	άργει Πέραμα από 27 'Ιουν.
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Ωκλαντ»	61	10965	άνεχ. Βανκούμπερ 29 Σεπτ. δι' Ιαπωνιαν

BOX 475

PHONES 65.181

23.002

A/H 88.8465

CABLES: "HERMES"

DURBAN

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

430/2/4 POINT RD.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Β. ΚΟΥΒΑΡΑΣ, Σ. ΚΟΥΒΑΡΑΣ

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

SOLE AGENTS FOR:

LILY BRAND MARINE PAINTS

AMEROID PRODUCTS

ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ.	Ζαχάρης - Βασιλάς	49	1791	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΑΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	άργει Κυνόδοουραν ἀπό 6 Αύγ.
ΗΑΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρθέλλα»	57	10173	ἀνεκ. Σίδνευ 25 Σεπτ. διά Κίναν
ΗΑΙΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Αδελφόπης»	52	11901	ύπο παραλαβήν
ΗΑΙΑΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ελίση»	57	9060	ἀνεκ. Βανκούμερ 7 Σεπτ. διά Κίναν
ΗΑΙΑΣ Π.	έτ. «Πάλμπρος»	47	2287	ἀνεκ. Σόλθεσμποργκ 11 Σεπτ. διά 'Αρχάγγελον
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ	έτ. «Σκαραμαγκάς»	47	7356	ἀνεκ. Τσιμπα 5 Οκτ. διά Τσαγκίν
ΗΡΩΝ II	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	ἀνεκ. Όζακαν 27 Αύγ. διά Γουάμποα
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	έτ. «Βουλκάνη»	66	21347	ἀνεκ. Γοκοχάμαν 5 Οκτ. διά Νιούκαστλ (Αύστρ.)
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	ἔπειτα. Πρόδιντενς 2 Οκτ.
ΘΑΛΕΙΑ	έτ. «Μπλού Χάντρα»	44	1662	δ.πλθε Κύνη) πολιν 25 Σεπτ. διά Γαλάται
ΘΑΛΕΙΑ	έτ. «Θαλῆς»	46	3999	ἀνεκ. Σιγκαπούρην 5 Οκτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ	έτ. «Σουρένα»	44	7286	ε.ε. Βούβανον ἀπό 16 Αύγ.
ΘΕΛΗΣΙΣ	έτ. «Ιαστός»	59	12031	ἄνεκ. Εμπειρ 24 Σεπτ. διά Κληθελαντ
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7258	ἀνεκ. Χέμπτον ρόδες 9 Οκτ. διά Ινδίαν
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Μαριθίδη»	43	7236	ἄνεκ. Πούλο Μπούκον 2 Οκτ. διά Αγ. Βικέντιον
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Λ.	'Αφοι Λάλη	50	1507	διπλθε Κύνη) πολιν 7 Οκτ. διά Νοβορωσίκην
ΘΕΟΛΟΓΟΣ	έτ. «Μαρκόρονα»	61	16561	ἀνεκ. Τσιμπα 3 Οκτ. διά "Αγ. Φραγκίσκον
ΘΕΟΦΙΛΟΣ I. ΒΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Ποσειδώνια»	58	15895	εφο. Ρόττερντεν 28 Σεπτ.
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	έτ. «Γκρηκ Τάνκερ»	49	8311	ε.ε. Μπαλικ Παπάν ἀπό 16 Ιουλ.
ΘΕΩΡΙΣ	'Αγγελάκης	38	3581	ἔφθ. Πειραιά 29 Σεπτ.
ΘΗΜΠΙΑΝ	έτ. «Σάντα Ρομπέρτα»	43	7259	ἀνεκ. Πούλο Μπούκον 15 Σεπτ. διά Κίναν
ΘΗΡΑΙΟΣ	Σιγάλας - 'Αφοι Πλατή	35	2642	ἔφθ. Αλέργειον 29 Σεπτ.
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	46	1988	ἀνεκ. Βίγκο 4 Οκτ. διά Λύμπεκ
ΘΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Γκράιτσια»	65	40043	ἀνεκ. Ράς Τανούρα 2 Οκτ. διά Μομπάσοο
ΙΖΩΜΠΕΑ	έτ. «Αρμαντόρες»	57	9746	ἔπειτα. Γιοκοχάμαν 25 Σεπτ.
ΙΝΑΟΝΗΣΙΑ (δ.)	'Ελληνη. Δεξαμενονόλια	52	8662	ἀνεκ. Άρομπαν 1 Οκτ. διά Σέθεν "Αίλαντς
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Βιαγκράντε»	49	1991	ἔφθ. Λεμεσόδην 6 Οκτ.
ΙΟΥΛΙΑ	Α. Γεωργίου-Δ. Σαραφεΐδης	29	1808	ἀνεκ. Μπάραραν 25 Σεπτ. διά Σουέζ
ΙΡΕΝΑ	έτ. «Ολίσιον»	43	7232	ἀνεκ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 10 Σεπτ. διά Γκουαντανάμο
ΙΤΑΛΙΑ	(«Ελληνική»)	46	6749	ἔφθ. Πειραιά 3 Οκτ.
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Γοζαντόρη»	50	5305	ἀνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 9 Οκτ. διά Σουγκέι Γκέρονκ
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	έτ. «Βαρνίκος»	56	12230	διπλθε Ντόθερ 1 Οκτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	'Αγγελάκης Κ.Λ.Π.	38	4740	ἀνεκ. Ντακάρ 5 Οκτ. διά Τέμα
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Γλάκον»	48	1845	ἀνεκ. Κολόμπα 27 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Σαίντ 'Ιανννης»	44	7248	ἀνεκ. Τσιμπα 30 Σεπτ. διά Τυνιδσαν
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Σαλαμίας»	67	20500	εἰς Τουζί ύπο συμπλήρωσιν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ερίκια»	55	8799	ἀνεκ. Πόρτ Λίνκολν 11 Αύγ. διά Κίναν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	δέ. Γουλανδρή	44	7277	ἀνεκ. Μομπάσο 6 Οκτ. διά Πολωνίαν
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ	έτ. «Κοβαλάρης»	48	4804	ἀνεκ. Λάς Πάλιας 23 Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ (δ.)	έτ. «Άστρο»	52	10160	ἀνεκ. Ντακάρ 27 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	έτ. «Άστρο Τριντέντε»	49	7612	ἀνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 4 Οκτ. διά Σαγκόν
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	έτ. «Μαρντεβόντο»	46	8240	ἔφθ. Μαίλινς 24 Σεπτ.
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	έτ. «Μερκάρεντη»	48	7548	ἀνεκ. Φόνθοβαν 26 Σεπτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάροι Τάνκερς»	60	14076	ἔφθ. Τρίνινταντ 3 Οκτ.
ΚΑΙΤΗ (δ.)	έτ. «Εδερόλεδη»	55	11991	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΛΙΑΝΑΣ	έλληνικά συμφέροντα	14	1148	ἀνεκ. Ντακάρ 27 Σεπτ. διά Τζέντα
ΚΑΛΛΙΔΩΡΑ	έτ. «Στέλλα Πολάρις»	38	2368	ἔφθ. Ντύρμπαν 16 Σεπτ.
ΚΑΛΛΙΜΑΝ	έτ. «Κελλιδίδωρα»	42	2697	ἀνεκ. Μαυρίκιον 20 Ιουλ. διά Κίναν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	έτ. «Βέλλαμαρι»	43	7091	ἀνεκ. Ντάνταντερ 4 Οκτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ινταστόριας»	55	11798	ἀνεκ. Νέαν 'Υδοκεν 5 Οκτ. διά Κίγκετων (Ζαμ.)
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Μιχαλίνδης»	44	7249	διπλθε Τζιμπούτι 8 Οκτ. διά Κάντλαν
ΚΑΛΛΙΠΑΤΕΙΡΑ	έτ. «Αίλα Γκράντε»	65	15932	ά.ά. Σίδνευ 9 Σεπτ. διά Κίναν
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Χρήπατη»	37	2348	ἀνεκ. Ντουμπάνι 30 Σεπτ. διά Γκηλούκ
ΚΑΛΥΨΩ	έτ. «Ζαδέ»	50	7154	διπλθε Πίραστραρ 4 Οκτ. διά Ρίο Ιανέριο
ΚΑΠΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	Α. Μ. Νομίκος	50	1517	ἔφθ. Ναντόντ 3 Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΑΡΕΑΣ Τ.	Αθανασιαδηνς-Γεωργόπουλος	48	1953	ἀνεκ. Ντακάρ 21 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	Άφοι Τσουρινάκην	36	4031	ἔφθ. Σαντάντερ 4 Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Πιουνάιτεν Μπαλκ.»	67	16164	ἀνεκ. Νέαν 'Υδοκεν 5 Οκτ. διά Κίγκετων (Ζαμ.)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Άστρορολάρο»	53	5185	διπλθε Παναμά 23 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	Ν. Πίππας	51	3921	ά.ά. Πασαδίνα 6 Οκτ. διά Σάν Ζουάν (Περού)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπη»	55	8902	ἀνεκ. Κάντλα 28 Σεπτ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ ΠΑΝΟΥ	έτ. «Κερκέτις»	50	4876	ἔφθ. Πειραιά 10 Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	έλληνικά συμφέροντα	67	23080	εἰς Όζακαν ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ	έτ. «Άστροπροτέκτωρ»	58	16327	ἀνεκ. Ντακάρ 27 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΚΑΠΕΤΑΝ ΦΑΡΡΟΣ	έτ. «Πιουνάιτε Τσάρτερικ»	66	16164	ἀνεκ. Ναούρου 3 Οκτ. διά Μελβούρνην
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΗΣ	Παλαιοκρασσάς	46	4576	ἔφθ. Αθίλες 1 Οκτ.
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΗΣ Σ.	έτ. «Σαραντές»	50	2037	διπλθε Παναμάρ 7 Οκτ.
ΚΑΠΤΑΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Μαρεπίκο»	50	7622	ἀνεκ. Πούλο Μπούκον 4 Οκτ. διά Φρυνάντλ
ΚΑΠΤΑ ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Νικφόρος»	43	7176	διπλθε Μπρούναντελ 1 Οκτ. διά Κουβέτι
ΚΑΠΤΑΣΠΥΡΟΣ	έτ. «Μαρμπάβα»	49	7591	διπλθε Κύνη) πολιν 4 Οκτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Αγία Καικίλια»	60	8717	έφθ. Ναυκόνια 3 Οκτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.	έτ. «Πουέρτο Ντάριεν»	43	7275	έφθ. Τινινάκταντ 4 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ (δ.)	έτ. «Γεροντίν»	51	8842	ἀνεκ. Μοιράσα 25 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρίρο»	43	7176	διπλθε Παναμά 7 Οκτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΙΣ	έτ. «Ιουρόπα Κομέρο.»	44	7123	ἀνεκ. Μουρούραν 27 Σεπτ. διά Μπαγκόκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Εντερπράϊς	43	7227	ἀνεκ. Τάμπα 25 Σεπτ. διά Σάντος
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Σόλιξ»	53	11101	διπλθε όπερ. Καλίς 'Ελπίδης 21 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δε.)	έτ. «Μπράϊ Στάρ»	47	9956	διπλθε Παναμά 8 Οκτ. διά Σαλάβερη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΧΟΡΝΠΛΟΟΥΕΡ (δ.)	έτ. «Αστροέστε»	51	11102	ἀνεκ. Λός 'Αντζελαντ 21 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΡΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	47	8288	ἔφθ. Πειραιά 14 Σεπτ.
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	έτ. «Γκλόμπους»	44	1920	ἀνεκ. Κολόμπα 9 Οκτ. διά Μπαχρέτιν
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	39	5215	ἔφθ. Γκρίνος 8 Οκτ.
ΚΑΣΟΣ	δέ. Βασιλίδη	22	1584	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Παλμύρα»	43	7312	ἀνεκ. Χόγκ Κόγκ 29 Σεπτ. διά Ντάριεν
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Αγιαμόντε»	51	9956	έφθ. 'Αστόρια 10 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	έτ. «Βασιλίκη»	53	1901	ἀνεκ. Τζάκοπονθίλα 28 Σεπτ. διά Πουέρτο Μπάρριος
ΚΑΣΤΩΡ	δέ. Γράτους	44	7148	ἔφθ. Μοντεβίδεο 8 Οκτ.
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνονες»	60	10494	ἀνεκ. Σάν Μάρκος 'Αίλαντ 1 Οκτ. διά Πουσάν
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κρεθώνι»	51	2373	ἀνεκ. Καλλάρο 30 Σεπτ. διά Μπουεναβεντούρα
ΚΑΤΕ Α.	έτ. «Μαρταλέντο»	50	5627	ἔφθ. Ντώρμπαν 6 Οκτ.
ΚΑΤΕ Ν. Α.	έτ. «Αρόζαι»	65	18723	διπλθε Παναμά 2 Οκτ. διά Γιοκοχάμα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Αστροσουρένο»	36	1569	εἰς Μπανιόν ύπο 15 Αύγ. 1966
ΚΑΤΙΓΚΩ (δ.)	δέ. Κολοκοτρώνη	50	11136	ἀνεκ. Νέαπολιν 28 Σεπτ. διά Τρίπολιν (Λιθάνου)
ΚΑΤΙΝΑ Τ. Η.	έτ. «Χρυσάνθειον»	43	7244	ἔφθ. Ραγκούν 30 Σεπτ.
ΚΕΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	εἰς Σαγκάνη ύπο 10 Αύγ.
ΚΕΙΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Γκάλλαρο»	44	7244	ἀνεκ. Ντώρμπαν 2 Οκτ. διά Κοσίν
ΚΕΙΠ ΝΕΡΙΤΑ	έτ. «Σαρόντισι»	57	9075	

CEUTA

GEORGE E. AMANATIDES
 THE HELLENIC & INTERNATIONAL LTD. SHIP SUPPLIERS

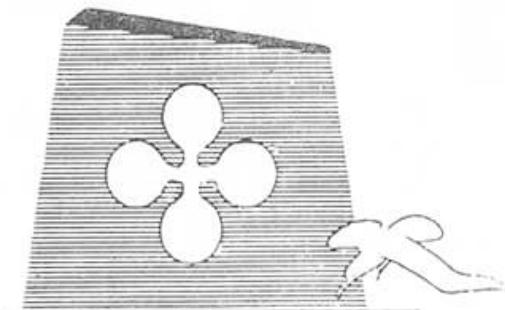
Cable Address "GRECO-CEUTA"

Mail Postbox 87 CEUTA

Provisions, Deck and Engine Room Supplies

T/ Phones 3240 Night 3936

ΚΕΙΠ ΝΤΑΛΕΜΟΣ	έτ. «Αστρονεπτούνο»	50	12240	έφθ. Μορμουγκάο 3 'Οκτ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάνονους»	62	10494	άνεχ. Πούλο Μπούκορι 1 'Οκτ. διά Μορμάρα
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Λουκέρο»	44	5069	άνεχ. Κείπ Τόσυν 23 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζαδέ»	48	4030	άνεχ. Αντόντον 10 'Οκτ.
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην 4 Αύγ. διά Σαγκάν
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8362	έφθ. Βούβαν 9 Σεπτ.
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Περαεύς»	57	9153	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 6 'Οκτ. διά Παναμά
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Σπάρτη»	63	15740	έφθ. Γιοκοχάμαν 17 Σεπτ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	έτ. «Πόλος»	58	11156	έφθ. Βούβαν 6 'Οκτ.
ΚΙΜΩΛΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	63	15378	άνεχ. Μη. «Άυρες 7 'Οκτ. διά Πειραιᾶ
ΚΙΟΝΙ	έτ. «Άττικα»	39	4866	έφθ. Πειραιᾶ 5 'Οκτ.
ΚΙΡΙΝ	έτ. «Καλμάρ»	48	1922	άνεχ. Οταρού 22 Σεπτ. δι' "Αγ. Θρακίοκον
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μπελμάρ»	56	9403	άνεχ. Άμαγκασάκι 23 Σεπτ. διά Τοιλαγκτάο
ΚΛΑΥΔΙΑ	έτ. «Κλαυδία»	44	7190	άνεχ. Χιούστον 6 'Οκτ. δι' 'Αμδέροαν
ΚΛΕΑΚΗ	έτ. «Αντιγόνη»	66	19601	έφθ. 'Οζάκαν 5 'Οκτ.
ΚΛΕΙΩ	Α. & Δ. Χανδρής	47	8487	άνεχ. Κολόμπι 30 Σεπτ. διά Τζέντα
ΚΝΩΣΣΟΣ	Κ. Εύθυμιάδης	49	2146	άνεχ. Κόπερδικ 2 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΚΟΜΦΙΝΤΕΝΣ (δ.)	«Κόμφιντενς»	50	9959	έφθ. Γένοβαν 6 'Οκτ.
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	άνεχ. Γκέλογκ 11 Σεπτ. διά Κίναν
ΚΟΡΩΝΙΣ	έτ. «Διομαντί»	46	2361	άνεχ. Μαυρίκιον 5 'Οκτ.
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10315	διπλήθ. Κων) πολιν 1 'Οκτ.
ΚΡΗΤΗ	Κ. Μπογλαζίδης	44	7207	άνεχ. Λισσαβώνα 22 Σεπτ. διά Φρηπορ
ΚΡΙΣΤΙΝΑ ΘΩΡΗΝΤΕΝ	έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	43	3605	άνεχ. Μη. "Άυρες 28 Σεπτ. διά Παραμαρίμπο
ΚΡΩΝΙΟΣ	έτ. «Κρόνιος»	51	2372	άνεχ. Βαρκελώνην 8 'Οκτ. διά Λά Γκουάρα
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Μίραμάρ»	59	9360	έφθ. Γκότεπουργκ 27 Σεπτ.
ΚΥΘΗΡΑ	έτ. «Ζαδέ»	52	5156	άνεχ. Μπότγουντ 6 'Οκτ. διά Μη. "Άυρες
ΚΥΘΝΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	46	3648	έφθ. Μηροίναν 5 'Οκτ.
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ. «Ζαφίρ»	39	3287	διπλήθ. Κων) πολιν 30 Σεπτ.
ΚΥΜΑ	Ρούσσος & Σιά	38	2838	έφθ. Πειραιᾶ 6 'Οκτ.
ΚΥΠΡΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	άνεχ. Ειδονμασύ 7 'Οκτ.
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Κυρά»	49	2032	διπλήθ. Μπρούνομπουτελ 2 'Οκτ.
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Άροα»	56	9086	άνεχ. Μόζι 6 'Οκτ. διά Σιδνευ
ΚΥΡΙΑΚΗ	έτ. «Αλκάιη»	45	3312	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 30 Σεπτ. διά Τοιγκτάο
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Α. ΛΕΜΟΥ	«Καπέταν Διαμαντής»	66	20516	άνεχ. Καζαμπλάνκα 3 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Π. Κ.	Ίω. Κατσουλάκος	38	4840	έφθ. Ειδονμασύ 7 'Οκτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έλλ. συμφέροντα	23	1200	άνεχ. Λατάκια 14 Σεπτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ	«Ελλ. Θαλάσ. Μεταφ.»	57	10044	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 'Οκτ. διά Κορίντο
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Καραδένα»	44	7077	έφθ. Λέγκορν 23 Σεπτ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλίνδης»	54	8063	έφθ. Λίδερπουλ 29 Σεπτ.
ΚΩΣΤΑΦΩΡΑ	έτ. «Λεντούμα»	53	5884	άνεχ. Πούλο Μπούκορι 16 Σεπτ. διά Γουαμός
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωτόπης»	44	7263	άνεχ. Ποκοχάμαν 30 Σεπτ. διά Κουσίρο
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	έτ. «Λός Χερμανούς»	56	8474	έφθ. Ράγκον 4 'Οκτ.
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7297	έφθ. Καμαϊοί 5 'Οκτ.
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΩ	έτ. «Αιτζιάν»	65	14088	άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 Σεπτ. διά Ντάιρεν
ΛΑΙΔΑΣ	Ίω. Κολοκοτρώνης κ.λ.π.	51	3435	διπλήθ. Κων) πολιν 19 Σεπτ. διά Κωνστάντζα
ΛΑΙ'ΟΝ Θ. ΔΗΛΟΣ	έτ. «Λόμπος»	43	3886	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 4 'Οκτ. διά Φού-Τόσου
ΛΑΙ'ΟΝ Θ. ΜΑΡΑΘΩΝ	έτ. «Κούμπτεκαλ»	49	2273	διπλήθ. Κων) πολιν 27 Σεπτ.
ΛΑΚΟΝΙΑ (μετολ.)	έτ. «Χριοκούμη»	50	2494	άνεχ. Παναμά 19 Σεπτ. διά Γιαθάτα
ΛΑΜΠΡΟΣ Μ. ΦΑΤΣΗΣ	έτ. «Άττικα»	60	14431	άνεχ. Αύγουστον 24 Σεπτ. διά Γιθραλτάρ
ΛΑΣΣΗ ΙΙ	έτ. «Αστρο Μαϊγιόρη	59	9268	έφθ. Τζέντα 11 Αύγ.
ΛΑΣΣΗ ΙΙΙ	Θ'. Γ. Μεταδάς	46	999	διπλήθ. Κων) πολιν 6 'Οκτ.
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	Θ'. Γ. Μεταδάς	48	999	έφθ. Γκέλογκ 4 'Οκτ.
ΛΕΝΚΩ	έτ. «Ντιαμάντε»	62	10515	διπλήθ. Κων) πολιν 27 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΛΕΩΝΑΡΔΟΣ	έτ. «Κάλα»	53	1887	έφθ. Σουάνον 2 'Οκτ.
ΛΕΥΚΑΔΙΟΣ	έτ. «Θεσδώρα»	46	3495	άνεχ. Ντακάρ 23 Σεπτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΛΕΥΚΑΠΠΟΣ	έτ. «Ντινάμικο»	49	7557	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 5 Σεπτ. διά Κίναν
ΛΕΩΝ	έτ. «Σκάραστελ»	36	4997	είς μεσογειακάς μεταφοράς
	Π. Βράγκος	36	1631	



mts ΙΑΣΩΝ
mts ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ
tss ΕΡΜΗΣ
tss ΠΗΓΑΣΟΣ
mv ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ
ss ΑΤΡΕΥΣ

ΤΑΚΤΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΙ' ΕΠΙΒΑΤΑΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ
ΜΕΤΑΞΥ ΙΤΑΛΙΑΣ-ΕΛΛΑΔΟΣ-ΚΥΠΡΟΥ-ΙΣΡΑΗΛ
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΑΙΓΑΙΟΝ

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40.562-477.946

ΛΕΩΝΗΣ	'Αχ. Χαλκούσης	50	8408	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 1 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Φαιρόση»	65	15738	διπλήθε Παναμά 7 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΛΙΒΟΡΝΟ	έτ. «Τρανσόπασφικ»	52	4995	άνεχ. Βυρτιών 29 Σεπτ.
ΛΙΑΝΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	«Μιχαλίνδης» Α.Ε.	43	7291	έφθ. Ραγκούν 5 'Οκτ.
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	έτ. «Μαρκούνες»	51	4142	ύπο παρασλήνη
ΛΙΝΔΟΣ	έτ. «Τόρρες»	62	10882	διπλήθε Παναμά 19 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρβίεντο»	60	14302	άνεχ. Βανκούμερ 25 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΛΙΣΣΑΒΟ	έτ. «Στανίπα»	52	1965	άνεχ. Μπέλεμ 28 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΛΟΝΑΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	έφθ. Κωνγκούν 30 Σεπτ.
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Μαρλόγκρο»	38	2588	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 'Οκτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥΓΑ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	έτ. «Στανιμόρ»	51	11317	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 'Οκτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΛΟΡΕΝΤΖΟ	'Αχ. Χαλκούσης	44	7150	έφθ. Μασαράλιαν 4 'Οκτ.
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	έτ. «Ιόνιαν Νουβίγκ.»	64	9615	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 23 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΛΟΥΚΙΑ Μ.	έτ. «Λίμινοπι»	42	7080	άνεχ. Σιγκαπούρην 6 'Οκτ. διά Κίναν
ΛΟΥΚΙΑ Ν.	έτ. «Μουζάκης»	46	4249	έφθ. Σιγκαπούρην 5 'Οκτ.
ΛΟΥΣΣΕΙΟΣ	έτ. «Ελδίρα»	44	7244	άνεχ. Κοατζακόλακος 18 Σεπτ. διά Σφάξ
ΜΑΓΙΑ	έτ. «Εύδοια»	37	2312	άνεχ. Βρέμπην 6 'Οκτ. δι' Άλεξάνδρειαν
ΜΑΓΚΑΝΑ	έτ. «Ιαστρο»	48	1600	άνεχ. Χαϊφάν 2 'Οκτ. διά Πειραιᾶ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	«Ελλενικ Μπάλκ Τράνσον.»	67	38286	έφθ. Πιοκοχάμαν 2 'Οκτ.
ΜΑΝΑ (δ.)	'Αχιλ. Χαλκούσης	48	8583	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 14 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΜΑΝΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Άσελφότης»	43	7194	έφθ. Κολομπο ύ 'Οκτ.
ΜΑΝΙΚΟ	έτ. «Άργκο»	64	2809	άνεχ. Θρή Ρίθερ 22 Σεπτ.
ΜΑΝΔΑΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι»	45	7021	άνεχ. Αγ. Βικεντίον (Κ.Β.) 29 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μοτορνόθες»	55	8526	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 11 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΜΑΝΟΣ	Μαρκαντωνάκης	37	1322	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΙΝΑ	έτ. «Ντορικάτη»	37	1344	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)	έτ. «Βαρνίμα»	51	11022	διπλήθε Φλώσιγκ 1 'Οκτ. διά Τερνόύζεν
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	Έλλην. Δεξαμενοπλοία	45	3766	έφθ. Μπαλί Παπάν 6 Σεπτ.
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Μαντώ»	30	1041	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΟΥΝΤ ΣΙΝΑΙ	έτ. «Σαρίτα»	44	2902	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (έπιδ.)	'Ιω. Λάτοπης	45	9900	άργει 'Ελευσίνα από 20 'Απρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	έτ. «Λάτοπης»	51	16440	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πυθαγόρας»	66	18569	άνεχ. Βανκούμερ 29 Σεπτ. διά Βακαγιάμα
ΜΑΙΡΗ ΧΑΝΔΡΗ	Τζένεραλ Κάρριερς	66	18569	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 28 Σεπτ. διά Μπέρα
ΜΑΡΘΑ (δ.)	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	49	10123	άνεχ. Λάς Πάλμας 27 Σεπτ. διά Βομβάνη
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	44	4958	έφθ. Μανγκάλορε 3 'Οκτ.
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Μπέκος»	50	2853	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 3 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑ	Μητρόπολους & Σιά	32	1597	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μάρθα»	39	1506	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ	έτ. «Μάρεμαρ»	56	8799	έφθ. Χοινάκης 20 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ Ε. (δεξ.)	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	52	10607	διπλήθε Κυνή πολίν 24 Σεπτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 25 Σεπτ. διά Κορέαν
ΜΑΡΙΑ Λ. θ.	έτ. «Λακωνία»	38	4238	άνεχ. Ντώρμπαν 29 Σεπτ. διά Βιζαγκαπτάνημ
ΜΑΡΙΑ Μ.	Α. Μπινιάρης κ.λ.π.	48	2661	άνεχ. Θεούτα 18 Σεπτ. δι' Άλεξάνδρειαν
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πλατοάνι»	41	5294	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 13 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ Π.	έτ. «Προσπέριτας»	49	2334	έφθ. Βιρτιτόν 8 'Οκτ.
ΜΑΡΙΑ Τ.	έτ. «Ελεστον»	36	1597	100 μίλια ΝΔ Νίτον 5 'Οκτ. διά Νορεσούντμπου
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	έτ. «Μαρκαρίνο»	43	7219	έφθ. Βομβάνη 17 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανθίστα»	57	10314	άνεχ. Σίδνευ 23 Αύγ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	'Ιω. Λάτοπης	50	16394	άνεχ. Αγ. Βικεντίον (Κ.Β.) 27 Σεπτ. διά Γκότεμπουργκ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ V.	έτ. «Ούδιτ Στάρ»	40	9255	διπλήθε Κυνή πολίν 29 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗ	'Ιω. Λάτοπης	37	23732	άργει 'Ελευσίνα από 20 'Απρ.
ΜΑΡΙΓΟ	A. & M. Μπουσόδες	47	1595	έφθ. Τοιδιταβέκια 13 Σεπτ.
ΜΑΡΙΓΟ θ.	έτ. «Ροδόσια»	53	5842	άνεχ. Καράτο 9 Σεπτ. διά Λιθερπουλ
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Αίλαντερς»	55	5118	έφθ. Μπράκε 5 'Οκτ.
ΜΑΡΙΕΤΑ	έτ. «Μαρέντα»	56	6041	έφθ. Ντώρμπαν 3 'Οκτ.
ΜΑΡΙΕΤΑ	έλ. συμφέροντα	24	2359	έφθ. Πειραιά 2 'Οκτ.
ΜΑΡΙΕΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «ΝΕΚΑ»	53	15789	άνεχ. Βιλέμοχουφεν 17 Σεπτ. διά Πόρτ Τζεντίλ
ΜΑΡΙΕΝΑ Π.	έτ. «Μαριλένα»	52	8151	έφθ. Πουέρτο Κομπέλο 29 Σεπτ.
ΜΑΡΙΠΛΑΝΚΑ	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	44	7279	έφθ. Κολόμπια 2 'Οκτ.
ΜΑΡΙΤΣΑ (δεξ.)	έτ. «Πόλ Στάρ»	53	11310	άνεχ. Αλμποργκ 30 Σεπτ. διά Μιλάζο
ΜΑΡΑΙ (δ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20827	άνεχ. Αύγούσταν 11 Σεπτ. διά Μένα Αχμαντί
ΜΑΡΜΙΝΑ	N. Γκούμας	44	2817	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθανού) 6 'Οκτ.
ΜΑΡΟΥΙΟ Β.	έτ. «Βόλκαν»	50	1694	έφθ. Βομβάνη 13 Σεπτ.
ΜΑΡΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβέρσαλ»	55	9125	άνεχ. Ντακάρ 1 'Οκτ. διά Σαγκάνη
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	'Ιω. Λάτοπης	52	11197	άνεχ. Μίσδλεσμπρω 4 'Οκτ. διά Μεσόγειον
ΜΑΡΥΝΗ	έτ. «Μαρυνίκ»	44	1876	έτ. «ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ», ώς μετωνυμάσθη
ΜΑΡΥΝΙΠΑ	έτ. «Άλμπατρος»	54	3315	έφθ. Τέντα 27 Σεπτ.
ΜΑΡΩΝΙΑ	έτ. «Πλέιτ Σιππιγκ»	49	5038	άνεχ. Νεάπολιν 30 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9168	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 28 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόννια»	57	8906	έφθ. Μοζι 5 'Οκτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιραλάγκο»	55	7471	έφθ. Πούλο Μπούκομ 19 Σεπτ.
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Άντσουλοκος»	57	6057	διπλήθε Ηγιαλτάρ 17 Σεπτ. διά Κίναν
ΜΑΤΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάνη»	57	9168	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 22 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	'Ελλην. Θαλάσσαι Μεταφ.	65	14264	άνεχ. Βανκούμερ 3 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΕΛΕΤΙΟΣ	έτ. «Μαρσεγκούρο»	44	7277	διπλήθε Παναμά 6 Αύγ. διά Πασκαγκούλα
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. «Μέλνταρ»	38	5226	έφθ. Χόνκ Κόνκ 4 'Οκτ.
ΜΕΛΕΤΗ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμπη»	42	7262	έφθ. Καλκούτταν 25 Σεπτ.
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Σεπ Γουαίπη»	45	7642	άνεχ. Ρόττερνταν 7 'Οκτ.
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαραρπέρειο»	46	3949	έφθ. Πειοσιάθ 8 'Οκτ.
ΜΕΡΥ	έτ. «Μαρεστέλλα»	43	7257	άνεχ. Λουάντα 30 Αύγ. δι' Αθάναν
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αίτζιαν Φράϊτ»	60	14431	άνεχ. Πόρτ 'Αλμπέρνι 26 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην

Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΣ ΔΙΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΑΣΗΣ
ΦΥΣΕΩΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΑDEN ΕΙΝΑΙ Η

"Aden Hellenic Shipping Agency,,

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES • BANK FLATS • STEAMER POINT

ADEN (S. ARABIA)

P.O.BOX 1152
Cable Address: "HELLENIC" ADEN

Telephone : 23137

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΤΗ ΑΙΤΗΣΕΙ ΣΑΣ

ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΙΣ							
ΜΗΤΕΡΑ							
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)							
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ							
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ							
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΑ							
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ							
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ							
ΜΙΜΙΝΑ							
ΜΙΝΑ							
ΜΙΝΑ							
ΜΙΣΣ ΠΑΠΑΛΙΟΥ							
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ							
ΜΙΣΕΡ ΤΡΕΓ' ΙΝΤΕΡ							
ΜΙΧΑΗΛ							
ΜΙΧΑΗΛ Ε.							
ΜΙΧΑΗΛ Κ.							
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)							
ΜΙΧΑΛΗΣ							
ΜΟΝΙΚΑ Σ.							
ΜΟΝΟΜΑΧΟΣ							
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΤΕΟΣ							
ΜΠΑΡΜΠΑΡΙΝΟ							
ΜΠΕΑ ΑΙΡ							
ΜΠΕΙΟ Φ.							
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ							
ΜΠΙΛΑΙ							
ΜΠΡΑΪΤ							
ΜΠΡΟΥΚΙΩΝ							
ΜΥΧΗΝΑΙ							
ΜΥΡΙΑΜ							
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)							
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)							
ΜΥΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ							
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)							
ΝΑΙ' ΙΑΣ Κ.							
ΝΑΙ' Σ							
ΝΑΥΠΛΙΟΝ							
ΝΑΥΣΙΠΟΡΟΣ							
ΝΑΥΤΙΛΟΣ							
ΝΕΠΤΟΥΝ							
ΝΕΣΤΩΡ							
ΝΕΦΕΛΗ							
ΝΕΦΟΣ							
ΝΗΡΕΥΣ							
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ							
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ							
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ							
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ							
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ							
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ							
ΝΗΣΟΣ ΨΑΡΑ							
ΝΙΚΟΛΟΡΟΜΟΣ							
ΝΙΚΟΛΑΟΣ							
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΑΡΕΑΣ							
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΟΥΛΗΣ							
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ							
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ							
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.							
ΝΙΚΟΛΑΗΣ Μ.							
ΝΙΚΟΣ							
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)							
ΝΙΚΟΣ Σ.							
ΝΙΝΗ							
ΝΟΡΟ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ							
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ							
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ							
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ							
ΝΟΡΟ ΚΟΥΝΗ							
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ (δ.)							
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΞΙΟΝΕΣ							
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ							
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ							
ΝΟΡΟ ΧΑΙΝΕΣ							
ΝΟΥΦΑΡΟ							
ΝΤΕΒΟΝ							
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ							
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ							
ΝΤΙΝΟΣ							
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ							
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ							
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ							
ΝΥΜΦΗ							
ΟΔΥΣΣΕΙΟΝ							
ΟΔΥΣΣΕΥΣ							
ΟΘΩΝ							
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΧΩΠ							
ΟΛΓΑ							
ΟΛΓΑ							
ΟΛΛΑΝΑΙΑ							
ΟΛΑΝΤ ΝΤΡΗΜ							
ΟΜΑΛΑ							
ΟΝΗΣΙΛΟΣ							
ΟΝΤΡΥ							
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ							
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΤΕΡ							
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΙΓΝΕΡ							
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ							
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΙΠΟΤΕΡ							
ΟΡΟΣΥΣ							
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ							
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ							
ΟΣΕΑΝΙΚ							
ΟΥΑΥΣΣΕΣ ΑΙΓΑΛΛΑΝΤ							
ΟΥΑΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ							
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΡΗΘΕΡ							
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.							
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ							
Π. ΣΥΛΑΣ							
ΠΑΙΑΝ							
ΠΑΙ' ΙΚΟΝ (δ.)							
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)							
ΠΑΝΑΓΙΑ							
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΞΙΑΝΗ							
ΠΑΝΑΓΙΑ ΓΚΟΝΙΣΤΡΑ							
έτ. «Ραούσσα»	44	7282	έωθ. Κοσιν 5 Οκτ.				
έτ. «Άτλαντικ»	43	7131	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 29 Αύγ. διά Σανκάπη				
έτ. «Άκμης»	49	8930	έωθ. Καλούπταν 5 Οκτ.				
έτ. «Σπάρτο»	45	6884	έωθ. Σιγκαπούρην ρόδς 7 Οκτ.				
έτ. «Κόστο ντε Μάρφιλ»	63	10514	άνεχ. Μόζι 2 Οκτ. διά Κίναν				
έτ. «Μαργινίπα»	49	8172	έωθ. Πειραιά 22 Σεπτ.				
έτ. «Ντελμάρ»	43	7180	έπο. Πόρτλαντ ('Ορ.) όπο 21 Νοεμ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)				
έτ. «Μαργκουάρντια»	67	8800	ύπο ναυπήγοντον				
έτ. «Μοτοράνδεσι	57	9200	άνεχ. Ηόρτ Λινκόλν 6 Οκτ. διά Κίναν				
«Επτανησιακή ΝΕΠΕ»	53	1972	έπο. Σιδηνεύ 25 Σεπτ. διά Γένοβαν				
έτ. «Βερίνη»	56	1961	άνεχ. Σιδηνεύ 20 Σεπτ. διά Κίναν				
έτ. «Μαργκουάρντια»	67	8100	έφθ. Πόρτν γντ 5 Οκτ.				
έτ. «Πινθαράρα»	59	9855	έφθ. Όταρού 5 Οκτ.				
Ίω. Λάτοπς	39	1552	έφθ. Μεσογειακάς μεταφοράς				
Χρ. Σαρδηνία & Σιά	33	1603	έφθ. Μεσογειακάς μεταφοράς				
έτ. «Πινελόπη»	56	6051	άνεχ. Λόδι Αντζελες 26 Σεπτ. διά Γένοβαν				
έτ. «Ταλεθέρα»	56	8046	άνεχ. Σιδηνεύ 20 Σεπτ. διά Κίναν				
έτ. «Μαρκρέάντα»	57	12230	έφθ. Πόρτν γντ 5 Οκτ.				
έτ. «Κάλα»	44	7375	άνεχ. Κυριατοί 8 Οκτ. διά Περούκον Κόλπον				
έτ. «Φόρμιον»	43	2428	έφθ. Τοσόντο 6 Οκτ.				
έτ. «Σεκερώρινταντ»	55	10013	έφθ. Κωνσταντζαν ανεχ. Πότερντον 2 Οκτ. διά Κωνσταντζαν				
έτ. «Στάμελ»	43	7084	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 5 Οκτ. διά Σαγκάνην				
έτ. «Μαρέτε»	50	2828	άνεχ. Αθάνασιον 21 Σεπτ. διά Γκουαντανάμο				
έτ. «Φράνακιλλ»	52	8111	άνεχ. Μαυρίκιον 9 Ιουλ. διά Σαγκάπην				
έτ. «Βετακρούζ»	44	7289	έφθ. Βιζαντίου 8 Οκτ.				
έτ. «Παν» - «Οσεαν»	36	5275	έφθ. Μπαρόρον 6 Οκτ.				
έτ. «Μπράιτ»	43	2836	έφθ. Γέμπο 2 Οκτ.				
έτ. «Γιούνιον Έντερπράζ»	39	2829	έφθ. Πειραιά 8 Οκτ.				
Έλλην. Γραμμή Ν. Αμερ.	34	2709	έφθ. Κων. (Κων) πολίν 5 Οκτ.				
Παπαδημητρίου	45	3889	άνεχ. Μένα Άχμαντι 5 Οκτ.				
Παπαδημητρίου	49	9025	άνεχ. Λαζ Πάλμα 26 Σεπτ. διά Ρότερντον				
έτ. «Σαλαμίνια»	47	9935	άνεχ. Πεύλο Μπούκομ 28 Σεπτ. διά Κίναν				
έτ. «Λίλ οφ Γκραίν»	58	13152	άνεχ. Λίλ οφ Γκραίν 15 Σεπτ. διά Μποντάρ Μαχαίρη				
έτ. «Λούτοκατ»	50	5326	έφθ. Νεαν 'Ορκην 8 Οκτ.				
έτ. «Κόμαι»	51	2697	άνεχ. Χόμπαρτ 23 Σεπτ. διά Ειλάτ				
έτ. «Ιντερό.π»	34	2037	άργει. Πέρεμα πάλι 11 Μαρτ.				
Βλαχάκος & Σιά	44	1287	άνεχ. Ήσεγκ.κν 27 Σεπτ. διά Βορμάνων				
έτ. «Μαρκρείσιντε»	46	2270	άνεχ. Χαρτεπούλ 14 Σεπτ. διά Αρχάγγελον				
έτ. «Εσπερία»	54	7968	έφθ. Λιθέρπούλ 12 Σεπτ.				
Γ. Μουσούρη πλ. κλ.	49	2079	άνεχ. Μαυρίκιον 5 Οκτ.				
έτ. «Πολιάντα»	53	6051	έφθ. Μπάνιαρχον 21 Σεπτ. διά Σαγκάπην				
έτ. «Αθναϊκό-Ναυτίλιο»	56	7911	άνεχ. Λιθέρπούλ 12 Σεπτ. διά Κίναν				
έτ. «Λιμνία»	58	2757	άνεχ. Χούγ Κούκ 12 Σεπτ. διά Ντάιρεν				
έτ. «Λούτοκατ»	50	1503	άνεχ. Μπόστον (Λίνκ.) 25 Αύγ. διά Αρχάγγελον				
έτ. «Επινούριο»	44	3911	άνεχ. Ταύμα πολίθ. 23 Σεπτ. διά Σουεζ				
έτ. «Σάντα Μαρία»	18	2387	άνεχ. Κυνηγόπολιν 3 Οκτ.				
έτ. «Χαρικάτη»	47	2271	άνεχ. Ήσηντοβ Κυνηγόπολιν 3 Οκτ.				
έτ. «Σάντα Βίκτωρες»	55	7216	άνεχ. Ήσηντοβ Κυνηγόπολιν 3 Οκτ.				
έτ. «Εφίλον»	58	8460	άνεχ. Ντόρμπαν 6 Οκτ.				
έτ. «Μιλιάδης»	44	7176	άνεχ. Ντόρμπαν 6 Οκτ.				
έτ. «Βάρνιμπρος»	20	1283	άνεχ. Ντόρμπαν 6 Οκτ.				
έτ. «Τρικοντινένταλ»	49	15901	άνεχ. Τοιμπά 8 Οκτ.				
έτ. «Οακ Σίπηγκ»	44	7180	άνεχ. Βίλεμοταν 19 Σεπτ. διά Καλκούταν				
έτ. «Παλαμάντες»	60	10236	έφθ. Τοκιόν 1 Οκτ.				
έτ. «Πανκοκούσιτσα»	57	10904	άνεχ. Μερέας 25 Αύγ. διά Τάμπα				
έτ. «Πασιφικ Κάρριερς»	58	10662	άνεχ. Δουνικέρκην 29 Σεπτ. διά Κόλπον (ΗΠΑ)				
έτ. «Πανατάλικα»	66	25820	άνεχ. Πανατάλ 15 Σεπτ. διά Σουραμπάγια				
έτ. «Πριάμη»	60	9341	άνεχ. Ντακάρ 27 Σεπτ. διά Κατανία				
έτ. «Πουέρτο Ρίαλ»	59	8646	έφθ. Σεμρό 7 Οκτ.				
έτ. «Πρίντοπε»	58	8639	άνεχ. Μορμούκαρδ 4 Σεπτ. διά Ριγέκαν				
έτ. «Πρίντοπε»	61	15092	άνεχ. Ντακάρ 30 Σεπτ. δ				

ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	έτ. «Τζένεραλ Μαρ. Έντερ.»	47	2576	έφθ. Τρίπολιν (Λιδύνια) 25 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.	Τσουρινάκης	39	2456	έφθ. Καλκούτταν 6 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΙΙ	Π. Κουλούρης	47	1346	έφθ. Τζιμπούτι 8 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ.	I. Π. Κατσουλάκος	39	3562	διπλή Πιούλο Μπούκομ 9 'Οκτ. διά Σαγκάνων
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Φίμνεζ»	50	5593	άνεχ. Λάγκος 27 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΠΑΝΔΩΡΑ	έτ. «Άριρούντο»	47	2811	έφθ. Ριγέκαν 29 Σεπτ.
ΠΑΝΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Μαρτράφικο»	44	7233	έφθ. Λαύριον 30 Σεπτ.
ΠΑΝΟΣ	έτ. «Μαρπρογκρέο»	45	4229	έφθ. Γιβραλτάρ 16 Σεπτ.
ΠΑΝΟΣΣΕΑΝ (δ.)	έτ. «Φράνκο»	55	11430	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 18 'Ιουν. διά Τοιγκτάο
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Κάριες»	43	7149	άνεχ. Γάνδην 2 'Οκτ. διά Κλαϊπέντα
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	έτ. «Λατροπρόσπερο»	48	5146	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδς 8 'Οκτ.
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	έτ. «Πανωραια»	39	4550	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 22 Σεπτ. διά Κίναν
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	έτ. «Εροντίνα»	59	3177	έφθ. Πούντο Καρντόν 4 'Οκτ.
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Κανέρο»	44	7371	άνεχ. Νταμάρι 8 'Οκτ. διά Μπάραν
ΠΑΣΧΑΛΗΣ	έλληνικά συμφέροντα	36	1460	άνεχ. Θεούστα 4 'Οκτ. δι' 'Ινδίαν
ΠΑΤΙΟΝΙΚ	έτ. «Μάντριαλ»	56	6040	διπλή Γιβραλτάρ 3 'Οκτ. διά Λατάκια
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	άνεχ. Πειραιά 7 'Οκτ. διά Σιδνεύ
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)	δδ. Χανδρή	50	16259	άνεχ. Χώργκ Αίλαντ 23 Σεπτ. διά Λάντς Εντ
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	N. Σ. Βαρδινογιάννης	51	15935	άνεχ. Βίλελμοταν 2 'Οκτ. διά Καράτοι
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	'ΕΛΛ. «Οσαέν Κέρριερς	56	9972	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΛΑΓΟΣ	Xρ. Μ. Σαρλής	47	1800	άνεχ. Μαρικίνιον 26 Σεπτ. διά Σαγκάνων
ΠΕΛΙΑΣ	έτ. «Ντετέμπι»	46	8590	άνεχ. Βενετίαν 14 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ
ΠΕΝΝΥ	έτ. «Σάνι Παντελεήμων»	41	3496	άνεχ. Φρόμπαντλ 16 Σεπτ. διά Κίναν
ΠΕΝΤΑΣ	έτ. «Πιεντάς»	65	21374	έφθ. Μπάρι 26 Σεπτ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	έτ. «Πανκόρπου»	59	23601	έφθ. Χακόπανταν 26 Σεπτ.
ΠΕΡΙΟΔΟΣ	έτ. «Περικλής»	56	20778	άνεχ. Κάλιξ 3 'Οκτ. διά Πειραιά
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Πιαλίζανα»	44	7050	άνεχ. Ντάρις Αίλαντ 10 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μονρόβια»	60	8962	έφθ. Ντάριμπαν 2 'Οκτ.
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Μαρνάτο»	63	33462	έφθ. Ιγκόνιον 30 Σεπτ. διά Βιλελμοχάφεν
ΠΕΡΣΙΑΝ ΚΑΜΒΥΣΗΣ ΙΙ	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	άνεχ. Ραβέναν 1 'Οκτ. δι' Η.Π.Α.
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κάνονους»	56	15852	άνεχ. Τενερίφων 1 'Οκτ. διά Μη. "Αύρες
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	58	23607	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Οκτ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Ταρκούστα»	61	10072	έφθ. Πειραιά 2 'Οκτ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Ζαδέ»	41	3307	άνεχ. Μπάρι 26 Σεπτ.
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμέρσιαλ» κ.λ.π.	54	6154	έφθ. Κολόμπο 31 Αύγ.
ΠΙΣΤΙΣ	έτ. «Κύρκα»	43	1794	έφθ. Χακόπανταν 26 Σεπτ.
ΠΛΑΤΟΝ (δεξ.)	έτ. «Μαΐψφερ»	50	10776	άνεχ. Μπάριταν 'Αμπάς 9 'Οκτ. δι' 'Αμπαντάν
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Κάνονους»	58	9603	άνεχ. Κάλιξ 3 'Οκτ. διά Πειραιά
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Πιούνιον Μαριτάιμ»	43	1815	άνεχ. Ντάρις Αίλαντ 10 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Κάνονους»	58	9603	έφθ. Ντάριμπαν 2 'Οκτ.
ΠΟΛΙ	έτ. «Πιαναμάς»	61	9956	έφθ. Ιγκόνιον 30 Σεπτ.
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Κάνονους»	49	2755	άνεχ. Ραβέναν 5 'Οκτ. διά Χάμιλτον ('Οντ.)
ΠΟΛΛΟΥΡΑ	έτ. «Μαρκίμα»	62	11135	έφθ. Γένοβαν 5 'Οκτ.
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	έτ. «Στροβίλι»	57	9797	άνεχ. Σιδνεύ 15 Σεπτ. διά Κίναν
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ.	έτ. «Ατάλαντα»	43	14425	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Σεπτ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	Στρ. «Ανδρέάδης	38	2561	άνεχ. Ρίο Ιανέριο 5 'Οκτ. διά Πειραιᾶ
ΠΟΠΗ	έτ. «Οσεανγουαίνς»	37	4840	έφθ. Μη. Αύρες 5 'Οκτ.
ΠΟΠΗ Π. Κ.	έτ. «Πιλειάς»	65	20529	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 30 Αύγ. διά Κίναν
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Μαριντάπαλ»	30	4184	άνεχ. Καλκούτταν 6 'Οκτ. διά Τοίμπα
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Κωστογιάννης»	64	40098	άνεχ. Σαι Τζων (Ν.Β.) 7 'Οκτ. διά Σιδνία
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Νοεμέδα Σεβίλλα»	64	37987	διπλή Γιβραλτάρ 1 Σεπτ. διά Χαλούλ 'Αίλαντ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	'Ιω. Λάτοπος	54	16210	άνεχ. Μένα Άχμαντι 10 Σεπτ. διά Δουνκέρκην
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Νόρδερν»	58	10996	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 'Οκτ. διά Μίζουσιμα
ΠΡΟΟΔΟΣ	έτ. «Κάνονους»	51	2063	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 4 'Οκτ. διά Τοιγκτάο
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	έτ. «Μαρπρίμο»	55	16718	άνεχ. Σιγκαπούρων 25 Σεπτ. διά Λός Αντζελες
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Μπάλκοπι»	56	9218	διπλή Παναμά 1 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΡΩΤΟΝ	έτ. «Αστήρ»	60	18889	έφθ. Χάμπιτον ρόδς 2 'Οκτ.
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	Ραφ. Μελαχροινός & Υιοι 'Ιω. Λάτοπος	21	1515	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΩΔ (δ.)	έτ. Πατοποίηση	52	10224	διπλή Κων) πολιν 1 'Οκτ.
ΠΑΖΑΝΙ	έτ. «Άγκαλί»	49	1773	
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	έτ. «Λαμία»	37	5910	
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	
ΡΕΓΓΙΝΑ (έπιθ.)	έτ. «Διεθνείς Κρουαζέρα»	39	10153	
ΡΙΤΑ Β.	έτ. «Ραχακαί»	51	2062	
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΓ'ΟΝΣ	έτ. «Μάντελμεος»	45	7176	
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	45	3855	
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Μπίκοναφιλδ»	48	5487	
ΡΟΥΛΑ - ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Φαρακλάτα»	50	10608	
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλαδές»	60	19300	άνεχ. Μπακρέν 7 'Οκτ. διά Γαλλίαν
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμίδης»	55	21081	άνεχ. Αμβέρσαν 19 Σεπτ. διά Περισκόν Κόλπον
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	έδ. Αγγελάκη & Σιά	47	1575	άνεχ. Λόδημας 28 Σεπτ. διά Κουβέτι
ΣΑΛΑΜΙΣ (δεξ.)	έτ. «Μάγενιρ»	52	10176	άνεχ. Κέιπ Τάουν 21 Σεπτ. διά Σπέτζια
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Μαρεαλέτο»	37	2409	διπλή Μπρούνομποτελ 14 Σεπτ. διά Ροστόκ
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Μίλοκαυρού»	38	1848	άνεχ. Καντίζ 1 Σεπτ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Π.	έτ. «Πρόδρομος»	40	5134	έφθ. Σαγκάνων 1 Αύγ.
ΣΑΝΚΤ ΤΖΑΚΟΜΠ	έτ. «Γλύκα»	43	1595	άνεχ. Ρουέν 3 'Οκτ. διά Λάγκος
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Σάντα Καικιλία»	63	13830	άνεχ. Νακόγιαν 24 Σεπτ. διά Πόρτλαντ ('Ορ.)
ΣΑΝΤΑ ΚΡΟΥΖ	Γ. Φετούρης κ.λ.π.	36	1684	εις Αμερικάν 1 Οκτ. διά Πειραιᾶ
ΣΑΝΤΑ ΚΟΝΤΑΝΕΣ	έτ. «Σάντα Καικιλία»	60	8772	άνεχ. Μένα Άχμαντι 29 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	A. N. «Αθανασιάδης	49	1768	άνεχ. Λονδίνον 20 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΣΑΝΤΡΑ Ν.	έτ. «Σόμια»	47	8434	έφθ. Αντεν 24 Σεπτ.
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Μοράνια»	45	7293	άνεχ. Ήσάκων 20 Σεπτ. διά θυτ. άκτην Η.Π.Α.
ΣΑΣ	έτ. Αφοι Σιγλά	40	5360	άνεχ. Ντώρμπαν 25 Σεπτ.
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Γιουν. Μαρίτ. Έντερπράτιζ»	46	3921	άνεχ. Αμβέρσαν 1 'Οκτ. διά Πειραιᾶ
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	55	16241	άνεχ. Μένα Άχμαντι 29 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΣΕΛΑΜΑ ΘΟΡΝΤΕΝ	έτ. «Στέλλα Μαρίνα»	45	3503	άνεχ. Βίλελμοταν 20 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	63	3098	έφθ. Πειραιά 10 'Οκτ.
ΣΗΜΠΕΡΝΤ (δ.)	έτ. «Μαρίνια»	52	11705	άνεχ. Μένα Άχμαντι 2 Σεπτ. διά Σπέτζια
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Άμαντα»	43	7275	άνεχ. Ντώρμπαν 6 'Οκτ.
ΣΙΜΠΑ	έτ. «Κατάνι»	48	5957	εις Ρόττερνταν άπο 24 Μαΐου (έπισκευαι)
ΣΙΣΟΥΛΑ	έτ. «Αριστείδης»	40	4499	έφθ. Βούλαν 28 Σεπτ.
ΣΙΩΝΟΣ	έτ. «Ρίφερ»	62	3097	άνεχ. Κοπεγχάγην 3 'Οκτ. διά Καζαμπλάνκαν
ΣΚΙΝΟΣ	έτ. «Μαρμάνα»	53	2340	έφθ. Τζέρτσαουν (Ν.Κ.) 7 'Οκτ.
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Κόραλ»	48	3745	άνεχ. Σάντος 3 'Οκτ. διά Πειραιᾶ
ΣΜΑΡΑΓΔΗ	έτ. «Σηνγκαλ»	53	3011	άργει Βανκόσουραν άπο 22 'Απρ.
ΣΟΝΙΚ	έτ. «Τάγκερ»	62	28390	έφθ. Βανκούδερη 1 Σεπτ. (δι' Ιαπωνίαν)
ΣΟΥΚΙ	έτ. «Φράνκο»	28	1660	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ	έτ. Χρ. Σαρλής & Σιά	45	1598	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Λέσταμ»	29	7030	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Σεπτ. διά Ντάρεν
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	57	9460	έφθ. Δουνκέρκην 24 Σεπτ.
ΣΠΕΤΣΑΙ	έτ. «Σπέτσαι»	44	7276	άνεχ. Κολόμπο 7 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Ζάφυρ»	43	3327	έφθ. Στοκχόλμην 4 'Οκτ.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ. «Μαρφάμα»	54	12721	άνεχ. Βίλελμοταν 4 'Οκτ. διά Ρουέν
ΣΠΥΡΟΣ	έτ. Α. Νοικίδας	50	2516	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 3 Σεπτ. διά Σαγκάνων
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	έτ. Ιω. Λάτοπος	26	5648	διπλή Βαλτιμόρην 10 Σεπτ. διά Χάμπον ρόδος
ΣΠΥΡΟΣ Α.	έτ. Σπύρος Αλπίς	40	2209	άνεχ. Τσουκούμην 6 'Οκτ. διά Βάρναν
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτ. «Σουαρέζ»	59	10801	διπλή Κων) πολιν 2 'Οκτ. διά Βάρναν
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Μ.	έτ. «Νίκολαμ»	38	3317	έφθ. Αμβέρσαν 3 'Οκτ.
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	άνεχ. Αγ. Θραγκίκον 17 Σεπτ. διά Γκουάρμας
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Ποσειδώνιο»	56	8789	

ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΘΕΝΕΣ	A. & P. Καλλίτοπης	44	1723	άνεχ. Βοιμβάν 5 'Οκτ. διά Μπάραν
ΣΤΑΡ ΟΦ ΠΑΙΓ'ΡΙΟΥΣ	Γ. Α. Καλλίτοπης	46	2010	άνεχ. Σουάνον 5 'Οκτ. διά Καέν
ΣΤΑΡΑΙΑ'Τ II	έτ. «Κοντίνενταλ»	44	2341	είς Μομπάσα 2 Αύγ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσσος»	44	7223	άνεχ. Κοσιν 5 'Οκτ. διά Σουέζ
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	έτ. «Σταύρος Σίππινγκ»	64	44331	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Οκτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	Σ. «Ελευθερίαδης»	49	8630	άνεχ. Θεούτα 23 Σεπτ. διά Σκίρρα
ΣΤΕΙΑΙΟΣ Μ.	Στ. Μάτσας	45	4014	έφθ. Κάνταλ 4 'Οκτ.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μ.	Στ. Μπαξεδάνης	47	1998	έφθ. Λιδύνη 29 Σεπτ.
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	«Γενική» Α.Ε.	39	7401	άνεχ. Πούσλο Μπούκομ 18 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΣΤΥΜΩΔΟΣ	έτ. «Σπαλιατόριν»	44	7310	έφθ. Πλοέστα 28 Σεπτ.
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ	«Πιούν, Μαρ. 'Εντερπράϊζ»	52	2073	άνεχ. Βιρτυτόν 23 Σεπτ. διά Λατάκια
ΣΥΡΟΣ	έτ. «Σύραμαρ»	42	7146	έφθ. Ρίθερ Χούγκλου 26 Σεπτ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Βαλίντα»	45	4880	άνεχ. Ναούρου 18 Σεπτ. δι' "Ειδονμασούθ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Πολίνια 'Αρμαντόρα»	48	6815	άνεχ. Λάζ Πλάμας 11 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΤΑΡΠΟΝ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Τάρπον»	53	7564	άνεχ. Κείν Τάουν 4 'Οκτ.
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	56	20332	άνεχ. Γένοβαν 23 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΤΑΥΡΟΣ	Π. Βραγκός	39	1502	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΑ	έτ. «Σαντιάνα»	49	5610	έφθ. Μπαντάρ Σαπούρ 3 'Οκτ.
ΤΕΛΑΜΩΝ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	9236	άνεχ. Μαυρίκιον 29 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ	έτ. «Σύνεσις»	61	9636	άνεχ. Μπελάδαν 24 'Ιουλ. διά Μακαάρ
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Κονοτάντε»	55	11916	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 3 'Οκτ. δι' 'Αρούμπα
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΟΤΟΣ	έτ. «Τοάταμ»	44	7184	είς Μπιλμπάο ώπο 8 Νοεμ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Ρούμπισταρ»	62	16563	άνεχ. Μόζι 5 'Οκτ. δι' Αύστραλιαν
ΤΖΟΥ'	έτ. «Σουλάγκα»	37	5556	άνεχ. Ντώρμπαν 25 Σεπτ. διά Σιγκαπούρων
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Θεο» νίκην»	65	40043	άνεχ. Μένα 'Ακραντι 14 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Βλαδοσόσεαν»	53	12878	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 28 Σεπτ. δι' 'Αθαναν
ΤΙΝΑ	έτ. «Ολιστιμ»	42	7362	άνεχ. Μαυρίκιον 31 Αύγ. διά Κίναν
ΤΙΝΤΑΧΟΛ	έτ. «Θαλῆς»	43	4313	έφθ. Αμέρεραν 7 'Οκτ.
ΤΙΝΤΕΦΤΖΕΑ	έτ. «Σπαλίδιον»	53	4327	άνεχ. Θεούτα 1 'Οκτ. διά Λιθερπούλ
ΤΟΥΓΓΙΓΚΑ	Β. Μακρής κ.λ.π.	45	1082	άνεχ. Τοιμπα 30 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΤΟΥΛΑ Ν.	έτ. «Σπίουσιφτ»	53	3411	έφθ. Αμέρεραν 7 'Οκτ.
ΤΟΥΛΑ ΣΥΛΑ	έλληνικό συμφέροντα	56	8297	ώπο παραλαδήν
ΤΟΥΡΚΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	έφθ. Νέαν 'Ορεάνην 8 'Οκτ.
ΤΡΑΝΣΕΡΟΔΟΠΗ I	έτ. «Τρανοροδόπη»	36	5795	έφθ. Αμβούργον 8 'Οκτ.
ΤΡΑΝΣΕΡΟΔΟΠΗ II	έτ. «Τρανοροδόπη»	39	6429	άνεχ. Τριπολίν (Λιδύνης) 26 Σεπτ.
ΤΡΑΝΣΕΡΟΔΟΠΗ III	έτ. «Τρανοροδόπη»	47	3578	διπλής Κυνών πολίν 8 'Οκτ. διά Μπουργκάς
ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	έτ. «Τρέιντ Λάινς»	45	7635	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 3 'Οκτ. διά Φρίτσουν
ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	έτ. «Τρέιντ Μπέννερ»	54	13400	ώπο παραλαδήν
ΤΡΕΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	έτ. «Τρέιντ Λάινς»	45	7667	έφθ. Μαυρίκιον 14 Σεπτ.
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	έτ. «Άλα Γκράντε»	65	15900	άνεχ. Φρημάντλ 12 Αύγ. διά Κίναν
ΤΡΕΝΤΜΠΑΝΚ	έλληνικό συμφέροντα	62	8741	όργει Κυνόσουραν ώπο 6 Δεκ.
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Πρόβιτεντς»	48	11172	άνεχ. Μαυρίκιον 21 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γράτσοι	44	7207	είς Καλούταν ώπο 16 'Ιουλ.
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Πάνθια»	61	12466	ώπο παραλαδήν
ΤΥΧΩΝ	έτ. «Ιροπαρμ»	34	2353	έφθ. Πορτ Σουάν 2 'Οκτ.
ΤΥΧΗ	έτ. «Αστροίντ»	52	5410	έφθ. Αμέρεραν 7 'Οκτ.
ΥΒΩΝΗ (δεξ.)	έτ. «Εύνερος»	51	8997	άνεχ. Χόο αλ 'Αιγαία 6 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΥΔΑΡΙΟΣ III	Ραφαήλ - Μελαχροίνός & Υιοι	38	5239	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 28 'Ιουλ. διά Γουαμπά
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βίκινγ Τρέιντερ»	59	23678	άνεχ. Σαουάμπτον 19 Σεπτ. δι' 'Αθούμπα
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ	έτ. «ΙΙΛ - Μέντικο»	37	4298	έφθ. Ντάριεν 21 Σεπτ.
ΟΑΒΟΡΙΤΑ	έτ. «Διεθνείς Κρουαζιέρα»	50	4734	έφθ. Καράτοι 6 'Οκτ.
ΟΑΙΔΡΑ	έτ. «Μαρόσσιο»	65	15597	άνεχ. Βιρτυτόν 6 'Οκτ. διά Γιθραλτέρ
ΟΑΛΗΡΩΝ	έτ. «Φάληρον»	39	1880	άνεχ. Αμμέκωτον 3 'Οκτ. διά Μπάρ
ΟΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	Τζωτζίς & Συκιάς	22	3117	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΑΝΗ	Μουνδρέας	38	2564	έφθ. Νταμάρ 24 Σεπτ.
ΟΙΔΙΑ	έτ. «Επτανησιακή»	44	1596	άνεχ. Κοπεράικ 15 Σεπτ. δι' 'Ονεύκα
ΟΙΔΑΤΡΙΚ	έτ. «Μυρήν»	56	5471	άνεχ. Άγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 22 Σεπτ. δι' 'Ακαμπα
ΟΛΩΡΑ	έτ. «Οσεανγουαΐς»	36	2642	έφθ. Μη. Αύρες 2 'Οκτ.
ΟΛΩΡΑ Ν.	έτ. «Διαπόρι»	54	3534	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 6 'Οκτ. διά Πουέρτο Πλάτα
ΟΙΙΒΟΣ	έτ. «Αμφίλων»	57	9530	έφθ. Λιθερπούλ 18 Σεπτ.
ΟΟΡΕΡΑΝΝΕΡ	έτ. «Μαράκιον»	43	5350	άνεχ. Χούκ Κόκκ 25 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΟΟΥΡΣΟΥΝΤ ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Κοζάνιτας»	56	1082	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 3 'Οκτ. δι' 'Αννιλιαν
ΟΡΕΝΤΕΡΙΚ ΡΑΓΚΝΕ	Θ. Εύσταθιον κ.λ.π.	52	2039	έφθ. Ροτσεστερο 4 'Οκτ.
ΟΡΟΣΥΝΗ	έτ. «Άστροδέλαια»	43	6838	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 2 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΟΡΥΔΙΩΤΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλάς	47	1106	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΡΩΣΩ ΜΑΝΩΛΩ	έτ. «Ρέντ Στάρ»	49	1987	άνεχ. Ζανζίδαρν 16 Σεπτ. διά Σουέζ
ΟΤΗΣ	έτ. «Ελληνοκυπριακή»	35	1253	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΔΙΕΣ	M. Καπότας κ.λ.π.	27	2448	έφθ. Βάλδις Μπαίν 31 Αύγ.
ΧΑΔΣΟΥΝΤ	έτ. «Βάπτελ»	46	1563	έφθ. Φεκάμπ 28 Σεπτ.
ΧΑΝΙΑ II	Μαρκόντωνάκης	47	1209	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Άκρει»	60	9319	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΧΑΡΑΥΓΗ (δ.)	I. Σ. Λάτσος	44	11460	άνεχ. Πειραιά 2 'Οκτ. διά Σιδώνια
ΧΑΡΙΕΤ	έτ. «Χάριετ»	46	6939	έφθ. Αρχους 1 'Οκτ.

ΚΑΙ ΆΛΛΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΚΙ' ΑΝΕΤΟΣ ΤΡΟΠΟΣ!



ΑΘΗΝΑΙ - ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ

Με δρχ. 6.500 (χαμηλή έποχη)

ΑΘΗΝΑΙ - ΠΑΤΡΑΙ - ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ (Μέ τά Φέρρυ-μπώτ ΕΓΝΑΤΙΑ ή ΑΠΠΙΑ. 24ωρη διάρκεια)

ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΝ (Σιδηροδρομικώς. 24ωρη διάρκεια)

ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΝ - ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ ('Αεροπορικώς μέ τάν LOFTLEIDIR. 12ωρη πτήσης μέ τά τελευταίου τύπου τετρακινητήρια JET PROP Canadair Rolls Royce 400-190 δέσεων)

ΕΥΚΟΛΙΑΙ ΠΛΗΡΩΜΗΣ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΑΣ ΔΙΑ Η.Π.Α. ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑΝ

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: ΕΙΣ ΤΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΤΙΚΟΝ ΣΑΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑ ή ΣΤΑ

ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ LOFTLEIDIR (ΙΣΛΑΝΔΙΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΑΘΗΝΑΙ - ΚΡΙEZΩΤΟΥ 6, ΤΗΛ. 632.572, 632.443.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΠΛ. ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ 4, ΤΗΛ. 65.553.



ΧΑΡΙΛΑΟΣ (δ.)	Παπαδημητρίου	50	9787	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Οκτ. διά Κωνστάντζαν
ΧΑΡΠΕΤΖΕΛ	έτ. «Σηκώρος»	53	4669	έφθ. Χαμίλτον ('Οντ.) 5 'Οκτ. διά Σικάγο
ΧΕΡΜΑΝΟΣ	έτ. «Άλτέζο»	44	2675	άνεχ. Μαλάγα 20 Σεπτ. διά Μασσαλίαν
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	έτ. «Φρήντομ»	67	8900	ύπο ναυπήγησαν
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΝ	έτ. «Φρήντομ»	67	10086	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 'Οκτ.
ΧΙΑΝ ΣΕΥΓ'ΛΟΡ	έτ. «Φρήντομ»	67	8900	ύπο ναυπήγησαν
ΧΙΑΝΤΕ ΙΡΙΝΑ	έτ. «Νόργκρηκ»	44	3562	έφθ. Πόρτ Σουητέγχαμ 5 'Οκτ.
ΧΙΟΣ	έτ. «Νόργκρηκ»	45	3541	έφθ. Μουροράν 3 'Οκτ.
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΑ	'Α) φοι Κοντού	44	1752	έφθ. Ριζέρ Χούγκλυ 2 'Οκτ.
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ντεβελόπεμπτη»	53	8458	εις Ρόττερνταμ ἀπό 16 'Ιουν.
ΧΙΛΩΝ (δ.)	έτ. «Μαριφάντη»	53	11310	άνεχ. Συγκαπούρην ρόδης 23 Σεπτ. διά Ντουμάι
ΧΗΡΓΚΑΛΑ	έτ. «Μάγια»	54	16194	έφθ. Χαλούλ 'Αιλαντ 6 'Οκτ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Θ.	έτ. «Χρηγκαλά»	45	2886	διπλής Μπρούντιμπούτελ 3 'Οκτ. διά 'Εσμπτζεργκ
ΧΡΙΣΤΙΣΑ	έλληνικά συμφέροντα	52	1224	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΙΣΤΟΓΙΑΝΝΗΣ	δό. «Αγγελούντούλοι	44	7193	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ	έτ. «Μαρεσπούμα»	43	2074	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Μπλού Σῆ»	45	4746	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 29 Σεπτ. διά Καντόνα
ΨΑΡΑ	έτ. «Οσεάνικα»	49	7526	άνεχ. Σαγκάπην 31 Αύγ. διά 'Ανκόνα
ΨΑΡΑ (δ.)	έτ. «Πάθε»	25	958	άνεχ. Τομπρούκ 25 Σεπτ.
	έτ. «Μαρκομερίο»	55	12534	άνεχ. Καράτοι 7 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον

ΤΑ ΥΠΟ ΕΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ματσεντόνιαν»	44	7212	άνεχ. Τζιμπουτί 27 Σεπτ. διά Σαφάγκα
ΑΓΑΠΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρντ»	53	11417	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 'Οκτ. διά 'Αρούμπα
ΑΓΓΕΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αγγέλα»	52	3694	έφθ. Πουέρτο Μπάρριος 3 'Οκτ.
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάρι»	56	12230	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 14 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΑΓΓΕΛΑ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κυπαροσία»	59	15858	διπλής Λάς Πάλμας, 9 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμνία»	48	8482	διπλής Παναμά 15 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθηνίαν»	53	11365	άνεχ. Μπαλίκ Παπάν 14 Σεπτ. διά Ντουμάι
ΑΓΓΗΝΟΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωρ»	43	7139	άνεχ. Συγκαπούρην ρόδης 5 'Οκτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2847	διπλής Λάς Πάλμας πολίν 4 'Οκτ.
ΑΓΓΙΑ ΕΛΠΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθάλια»	45	6877	έφθ. Ιντσάν 3 'Οκτ.
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	58	20153	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Σεπτ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άκρωπτηρι»	43	7157	άνεχ. Βιτόρια 21 Σεπτ. διά Νέαν 'Υδρκην
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίσαγα»	43	3106	άνεχ. Ιμιγκάμ 20 Σεπτ. διά 'Αρχάγγελον
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρινίτυ»	53	11010	άνεχ. Νέαν 'Υδρκην 1 'Οκτ. διά Κιουρασάο
ΑΓΓΙΟΓΑΛΟΥΣΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αγιογαλούσσαινα»	43	7265	άνεχ. Σαϊγκόν 30 Σεπτ. διά Μηντάν
ΑΓΓΙΟΣ ΒΑΛΑΣΙΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστοτέλης»	56	20140	διπλής Λάς Πάλμας 7 'Οκτ. διά Σπέτζια
ΑΓΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανάστασις»	49	2358	έφθ. Πόρτ Κέμπλα 7 'Οκτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ		έλ. συμφέροντα	40	2667	ύπο παραλαβήν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νικολας»	53	11024	άνεχ. Ράς Τανούρα 30 Αύγ. διά Μένα Σαούδ
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδαμαντιά»	53	13256	άνεχ. Μπαχρέν 8 Σεπτ. διά Βίλελμοχάφεν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστανέρα»	56	15881	άνεχ. Χάρηκ 7 'Οκτ.
ΑΔΑΜΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265	έφθ. Μορυουκάρο 2 Σεπτ.
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απν Νικόλας»	56	9053	έφθ. Ναγκόνια 3 'Οκτ.
ΑΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	άνεχ. Φλώσικ 14 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΖΑΝΤΕΧ		έτ. «Μαρακόρντες»	47	2992	άνεχ. Άμπανταν 25 Σεπτ.
ΑΖΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πάττιο»	44	2853	άνεχ. Ράς Τανούρα 30 Αύγ. διά Μένα Σαούδ
ΑΖΟΥΡΕΩ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	άνεχ. Μπαχρέν 8 Σεπτ. διά Βίλελμοχάφεν
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ ΙΙ (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Τροπικό»	47	7638	άνεχ. Χάρηκ 7 'Οκτ.
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ Σπουδαινί»	43	3484	έφθ. Κωνσταντζάν 24 Σεπτ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσπλέντορ»	30	4152	έφθ. Λατάκια 22 Σεπτ.
ΑΗΣ ΣΠΥΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	48	2724	άνεχ. Λέγκρον 23 Σεπτ. διά Γκαέτα
ΑΘΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τορτόζα»	61	13679	έφθ. Τονινάι Τσαρέντες 8 'Οκτ.
ΑΘΕΝΙΚΙ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνετη»	67	48747	άνεχ. Πόρτσμου (Ν.Χ.) 24 Σεπτ. διά Κιουρασάο
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	άνεχ. Χάρηκ 7 'Οκτ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαμπτήριαν»	58	10018	έφθ. Κολούμπια πίθερ 4 'Οκτ.
ΑΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	18784	άνεχ. Χάρηκ 7 'Οκτ.
ΑΙΘΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άιλας»	53	12402	άνεχ. Χάρηκ 7 'Οκτ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άιθαλία»	43	7248	άνεχ. Λός 'Αντζέλες 2 'Οκτ. διά Χουάσκο
ΑΓΓΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άινόρθ Ση»	67	28774	άνεχ. Αστόρα 27 Σεπτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΓΓΑΝΤ Α' ΛΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Λαμπρίαν»	58	10018	έφθ. Κολούμπια πίθερ 4 'Οκτ.
ΑΓΓΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαμπτήριαν»	58	10018	άνεχ. Πάτανη 26 Σεπτ. διά Λάντες 'Εντ
ΑΓΓΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαμπτήριαν»	58	10020	άνεχ. Χάρηκ 14 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	67	11350	άνεχ. Χάρηκ 7 'Οκτ.
ΑΙΟΛΟΣ ΙΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλοειδών»	67	10000	άνεχ. Ντουκάν 26 Σεπτ.
ΑΙΟΛΟΣ ΙΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργυκούντρια»	52	11292	εις θέσιν 3.10 Ν. - 7.20 Δ. Σεπτ. 28 διά Μπαντάρ Μαχοάρη
ΑΙΣΩΠΟΣ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνετη»	57	8184	άνεχ. Κούρη 3 'Οκτ. διά Περού
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρόπαζ»	67	37500	άνεχ. Ντάμπερ 5 'Οκτ. διά Βακανιάμα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταρτηντ»	56	35000	διπλής Παναμά 26 Σεπτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Κάρριερ»	66	22362	έφθ. Δουνκέρκην 6 'Οκτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιοφίκ»	66	22362	άνεχ. Κοκουμίπο 9 Σεπτ. διά Μουροράν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανγουαίνη Κάρριερες	45	18452	εις θέσιν 26.10 Β. - 12.10 Α. 'Οκτ. 4 διά Τσαμκόγκ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ακάμας»	45	7285	εις θέσιν 26.10 Β. - 12.10 Α. 'Οκτ. 4 διά Τσαμκόγκ
ΑΚΑΜΑΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντος»	50	1385	έφθ. Κολούμπια πίθερ 4 'Οκτ.
ΑΚΑΣΣΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωρ»	46	7331	άνεχ. Λαρέντα 3 'Οκτ.
ΑΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άκερη»	42	7066	άνεχ. Σαϊγκόν 10 'Οκτ.
ΑΚΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Φάρ Ήστ»	43	8434	έφθ. Λαρέντα 3 'Οκτ.
ΑΚΜΑΙΟΝ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωρ»	49	11105	άνεχ. Μελάτων 7 'Οκτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΑΚΜΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακμή»	44	7159	έφθ. Κολούμπια 25 Σεπτ.
ΑΚΟΥΑΤΙΚ (αγγλ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλύνμπρουκι	47	7173	άνεχ. Μελάτων 7 'Οκτ. διά Χοινκάγκ
ΑΚΡΟΓΑΙΑΙ		έτ. «Βασαράμουτο»	49	2990	άνεχ. Μελάτων 7 'Οκτ. διά Χοινκάγκ
ΑΚΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μελτέμι»	43	7224	εις θέσιν 10.10 Β. - 12.10 Α. 'Οκτ. 4 διά Τσαμκόγκ
ΑΚΤΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόζενταλ»	43	10544	έφθ. Πάρα Τανούρα 29 Σεπτ. διά Ντάρ ες Σαλάμ
ΑΚΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίγκουελ»	44	11738	έφθ. Λαρέντα 11 Σεπτ. διά Πόρτλαντ
ΑΚΤΙΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίνα»	44	7254	έφθ. Κολούμπια 25 Σεπτ.
ΑΛΑΣΚΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλφαί»	43	6989	άνεχ. Παράτα 25 Σεπτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Θρέύτερς»	67	15910	έφθ. Κολούμπια 5 'Οκτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτην»	56	10480	άνεχ. Αύγουστον 6 'Οκτ. διά Ντάρ ες Σαλάμ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέξη»	58	10499	έφθ. Κολούμπια 5 'Οκτ. διά Ντάρ ες Σαλάμ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαμπτήριαν»	56	20926	διπλής Βιρόλατάρ 7 'Οκτ. διά Χάρηκην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλα»	43	2908	διπλής Μπρούντιμπούτελ 2 'Οκτ. διά Ροστόκ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προτότιμη»	42	7241	έφθ. Κολούμπια 10 Σεπτ.
ΑΛΘΕΑ (παν.)		έτ. «Πλασαλάρικ»	37	5282	άνεχ. Νεάπολιν 2 'Οκτ. διά Μπαντάρ 'Αμπάς
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	65	10865	έφθ. Ναγκόνια 17 Σεπτ.
ΑΛΙΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	56	12334	άνεχ. Ντάρ ες Μπαν 18 Σεπτ. διά Κίναν
ΑΛΙΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλ. συμφέροντα	56	23721	άνεχ. Αμούσιαν Μπαίν 27 Σεπτ. διά 'Αγγλιαν
ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πτάναγκελ»	43	7070	ύπο παραλαβήν
ΑΛΚΜΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκμαν»	66	27985	άνεχ. Κόμπη 1 'Οκτ. διά Σάν Ζουάν
ΑΛΛΕΓΚΡΟ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Μαρ. Κάρριερες»	67	46401	διπλής Ακρωτ. Ελλίδος 22 Σεπτ. διά Θιννάρτ
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στενάκια»	45	12775	άνεχ. Μένα Αχμαντί 4 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΑΛΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	διπλής Βιρόλατάρ 4 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΑΛΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εδεργκλέιντς»	66	15650	έφθ. Πόρτλαντ (Ορ.) 28 Σεπτ.
ΑΛΜΠΑΖΕΡΟ		έτ. «Γκόσαφρντη»	48	8247	άνεχ. Ταματάδε 26 Σεπτ. διά Λά Πλάτα
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιτζέρδου»	58	13023	έφθ. Κουνίν 21 Αύγ.
ΑΛΜΠΑΝΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Νέτεκο»	44	7276	άνεχ. Οιλαδέλφειαν 6 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΑΛΜΠΑΡΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Εκτραμάρ»	44	7280	άνεχ. Ντώρμπαν 16 Σεπτ. διά Σαϊγκόν
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο»	43	7204	άνεχ. Σάντος 5 'Οκτ. διά Τρινιτάντ
ΑΛΜΠΙΝΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέκο»	43	7260	άνεχ. Ντώρμπαν 15 Σεπτ. διά Πόρτ Σουη

ΑΜΟΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	61	13716	έφθ. Βαλτιμόρην 4 'Οκτ. διά Σάντος
ΑΜΠΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδωρ»	44	10535	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 22 Σεπτ. διά Ντουμάι
ΑΜΦΙΘΕΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τραπίγκ & Φρέιτιγκ»	39	5171	έφθ. Αβάνα 27 Σεπτ.
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιτρίτη»	42	7147	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 29 Σεπτ. διά Κασσιούγκ
ΑΜΩΝ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτώρι»	44	7229	άνεχ. Κολόμπο 26 Σεπτ. διά Ριγιέκα
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τορκάνο»	44	7242	άνεχ. Ριο Ι'κράντε 23 Αύγ. διά Τρίνινταντ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Χερμόδα»	66	23571	άνεχ. Τομπάτα 1 'Οκτ. διά Πόρτ Κέμπλα
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	42	7177	έφθ. Κολκούτταν 25 Σεπτ.
ΑΝΔΡΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	13262	άνεχ. Θεούτα 1 'Οκτ. διά Κιουρασάο
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόθεαν»	55	21075	έφθ. Χάρον 4 'Οκτ.
ΑΝΔΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αράχια»	59	4577	διπλήθε Παναμά 20 Σεπτ. διά Παπήτ
ΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίλιστα»	65	15597	έφθ. 'Ανκόνα 27 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΆΙΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	67	21423	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 'Οκτ. διά Σάν Πέντρο
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19125	έφθ. Βαλτιμόρην 21 Σεπτ.
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	63	33375	άνεχ. Λάς Πάλμας 19 Σεπτ. διά Χάρυκ 'Αϊλαντ
ΑΝΘΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονδώρ»	43	10582	άνεχ. Αλγερίου 24 Σεπτ. διά Μπεζάια Μπουζί
ΑΝΚΑ (κυπρ.)		έλ. συμφέροντα	43	7314	εις ταξίδιο Ματαντζάς - Ντουμάι
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντόρατό»	57	25441	άνεχ. Βανκούμπερ 26 Σεπτ. δι' Ιαπωνιαν
ΑΝΝΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	έφθ. Λός 'Αντζελες 28 Σεπτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτσα»	65	19758	άνεχ. Καράτοι 6 'Οκτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντοσουν»	44	10599	έφθ. Τόκιο 4 'Οκτ.
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτζενιο»	66	15597	άνεχ. Πόρτλαντ (Op.) 26 Σεπτ. διά Πακιστάν
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	63	14048	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 6 'Οκτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας Πετρόλεουμ»	57	22130	έφθ. Τογκκάτο 15 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης»	48	6259	άνεχ. Αβάναν 5 'Οκτ. διά Σαντιάγκο
ΑΝΤΩΝΙΑ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιθέα»	43	7303	έφθ. 'Αστορία 28 Σεπτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάσου Ήντ 'Ατλάντικ»	63	15985	έφθ. Κόπιε 5 'Οκτ.
ΑΝΤΩΝΥ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντόρο»	57	10888	άνεχ. Άμβεραν 3 'Οκτ. διά Μάρρα ελ Μπρέγκα
ΑΝΤΥΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγνώρα»	55	11148	άνεχ. Αγ. Βικέντιου (Κ.Β.) 3 'Οκτ. διά Γιουγκοσλαυίαν
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	έφθ. Μπλάτσα 26 Σεπτ. (επισκευαί)
ΑΠΕΞ	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706	διπλήθε Παναμά 4 'Οκτ.
ΑΠΟΛΟΛΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιοβάνι»	44	7284	άνεχ. Τρίνινταν 27 Σεπτ. διά Σάντος
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Νικόπολις»	45	3599	προσήραξε εις θέσιν 18.34 B - 75.45 Δ 'Ιουλ. 19
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο Κατερίνα»	37	5405	άνεχ. Καράτοι 4 'Οκτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	Α Κατούγεωρης	40	1280	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 'Οκτ.
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	55	10180	έφθ. Νακάλα 4 'Οκτ.
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιτας»	35	4965	διπλήθε Ακρωτήριον 30 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθέλος»	64	28313	έφθ. Μόμπια 6 'Οκτ.
ΑΡΕΝΤΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ευράρικαν»	46	1889	διπλήθε Κώνιοι πολιν 3 'Οκτ. διά Νοδορωσίσκην
ΑΡΕΤΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρεπτή»	42	7176	άνεχ. Ντάρ ες Σαλάμ 8 'Οκτ. δι' Απω 'Ανατολήν
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	45	4578	άνεχ. Κριστοπόλ 7 'Οκτ. δι' Αρούμπα
ΑΡΟΥΥΡΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσιέλο»	58	16258	άνεχ. Κολόμπο 28 Σεπτ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΑΡΙ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Αλματρόδης»	44	8541	διπλήθε Γιβραλτάρ 17 Σεπτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο 'Αμαρίλλο»	62	25911	άνεχ. Αγ. Βικέντιου 7 'Οκτ. διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηστόκοτ»	40	5483	έφθ. Αμβούργον 2 Οκτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρίας»	63	28023	άνεχ. Πειραιά 30 Σεπτ. διά Σικελίαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	37	4635	άνεχ. Ριό Γκράντε 1 'Οκτ. διά Τρίνινταντ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπολμπόδα»	43	7247	διπλήθε Ούνταν 28 Σεπτ. διά Βεγγάζην
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε»	35	992	έφθ. Ρίζερ Χούγκλου 2 'Οκτ.
ΑΡΙΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ομπρος»	56	10093	άνεχ. Φορταλέτα 28 Σεπτ. διά Καραϊθικήν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλορές»	38	10280	άνεχ. Ριζερ Χούγκλου 2 Οκτ. διά Κιούστον
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κολουμπία»	43	7254	άνεχ. Ριζερ Χούγκλου 3 Οκτ. διά Σάντοντον
ΑΡΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ»	45	5058	διπλήθε Σάουθεντ 13 Σεπτ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	έφθ. Ρίζερ Χούγκλου 2 Οκτ.
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροζντέλι»	44	10511	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 27 Σεπτ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πόδδοδος»	43	7303	έφθ. Ρίζερ Χούγκλου 26 Σεπτ.
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκρέποτ»	67	45376	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 2 'Οκτ. δι' Αδελαΐδα
ΑΡΜΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροζντέλι»	44	10496	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 26 Σεπτ. διά Ντουμάι
ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντοσουν»	48	11379	διπλήθε Κέιν Βίνεοντ 2 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΑΡΤΑΡ		έτ. «Μαρακόρωντε»	47	3000	έφθ. Λιβερπούλ 9 Σεπτ.
ΑΡΤΕΜΙΔΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαίανδρος»	44	7179	προσήραξε εις θέσιν 2.30 B - 102.29 A. 'Οκτ. 6
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Οθεοπίς Μπάλκ Κάρριερς»	64	17976	έφθ. Μανίλαν 3 Σεπτ.
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σερόνια»	26	2903	άνεχ. Βενετίαν 26 Σεπτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντοσουν»	44	10454	άνεχ. Κολόμπο 1 'Οκτ. διά Χάρυκ 'Αϊλαντ
ΑΡΧΑΓΓΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Αρχαγγελ»	63	15983	διπλήθε Παναμά 17 Σεπτ. δι' Ιαπωνιαν
ΑΡΧΩΝ ΡΑΩΗΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπρίελ»	44	7176	εις Τζίμπουτι από 18 'Ιουν.
ΑΡΧΗΜΙ ΙΙΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δούιν»	40	2667	άνεχ. «ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ», ώς μετωνόμασθη
ΑΡΧΗΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐντ Γρηγορούσσα»	55	10314	άνεχ. Νέαν Υόρκην 5 'Οκτ. δι' Αρούμπα
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θηρά»	60	12287	έφθ. Τάιν 10 'Οκτ.
ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αστοομαρίν»	53	13415	άνεχ. Γκοκάισ 6 'Οκτ. διά Κινούρα
ΑΣΤΕΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρους»	49	8654	άνεχ. Ρότερνταν 16 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΑΣΤΗΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ»	50	5324	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 5 'Οκτ.
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	63	33375	άνεχ. Λάς Πάλμας 25 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΣΤΡΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμάσ»	58	12624	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 30 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούνιον»	58	20608	άνεχ. Τολινόπι (Λιθάνου) 4 'Οκτ. διά Βρινθίσιον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούνιβερς»	60	20444	άνεχ. Ούμη Σάδι 28 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπερόρ»	49	17094	άνεχ. Χάρο ήλιαν 30 Σεπτ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλόου Στάρ»	64	31716	άνεχ. Ρας Τανόνια 19 Σεπτ. δι' Ισπανίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ουεστ 'Ατλάντικ»	63	15977	άνεχ. Ρότερνταν 31 Αύγ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κιγκ»	57	24831	άνεχ. Χάροκ 'Αϊλαντ 23 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουήν»	57	24813	άνεχ. Ην. Λ. Λίνας 23 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαίντνυ»	55	12985	άνεχ. Γκάμπορ 29 Σεπτ. διά Κιουρασάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόρντ»	53	11322	άνεχ. Ρότερνταν 6 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονν»	53	12696	άνεχ. Αποίλαντα 1 'Οκτ. διά Κόσονερ Μπρούκ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονες»	53	12712	διπλήθε Ούασντ 6 'Οκτ. διά Ρουέν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονετ»	51	11524	έφθ. Χιμέζι, 5 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτ 'Ατλάντικ»	63	15921	έφθ. Καράτοι 1 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάιτ»	56	14839	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 18 Σεπτ. διά Χάρην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιούκ»	52	10930	άνεχ. Σαρλότεαν 26 Σεπτ. διά Τσάθομ (Ν. Δ.)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Πρίνσες»	66	42100	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 27 Σεπτ. διά Μαντράς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν»	57	10189	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Οκτ. διά Σάροκ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΙΤΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνπιτην»	58	10139	έφθ. Βανκούμπερ 3 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Σάνραΐζ»	58	10139	άνεχ. Κολούμπιο ρίθεο 2 'Οκτ. διά Πακιστάν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ 'Ατλάντικ»	63	15985	έφθ. Τουμάτα 7 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΖΕΝΒΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ»	56	10087	έφθ. Γιοκοχάμαν 1 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. Σάνθο 'Ηοτ 'Ατλάντικ	64	15977	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 5 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Φάλκον»	59	10505	άνεχ. Φορπόρτ (Μπαχ) 27 Σεπτ. διά Μαντράς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φιούρυ»	60	10789	διπλήθε Παναμάρ 9 'Οκτ. διά Νέαν Υόρκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ	(N.A.T.)	έτ. «Φρίντομ Σιππίγκ»	62	10815	έφθ. Βιζακαπατάνι 1 'Οκτ.
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χλίπερ»	67	45500	έφθ. Αιδί άπο ουμπλήρωσην
ΑΤΡΑΣ (Κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακάμας»	51	8867	άνεχ. Μπούλαν 30 Σεπτ. διά Γκουνατάνιο
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλετ»	41	5281	άνεχ. Μανίλαν 6 'Οκτ. διά Χόκι Κόγκ
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπήθερ»	56</		

ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμνέριαν Τρανσόδα»	58	26566	άνεχ. Ράς Τανούρα 27 Σεπτ. διά Μπόταν Μπαινέφθ. Ντυρμπαν 28 Σεπτ.
ΒΟΥΚΕΦΑΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαγγελάνη»	45	7604	έφθ. Ροζάρο 25 Σεπτ.
ΒΡΑΧΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούσσας»	45	2901	διπλήθε Κωνί) πολιν 21 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8615	ύνεχ. Ναγκόγια 26 Σεπτ. διά Καναδάν
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΠΑΓΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αντριάτικα»	44	7243	διπλήθε Λάς Πάλμας 8 'Οκτ. διά Τεργέστην
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρι»	64	33375	άνεχ. Ντάς 'Αιλαντ 21 Σεπτ. διά Γουέστερνπορτ
ΒΥΖΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σέντρε»	42	7272	έφθ. Χιούστον 2 'Οκτ. διά Καλκούτταν
Γ. Ε. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	έφθ. Χόρ αλ 'Αμάγια 8 'Οκτ.
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικο»	64	32231	άνεχ. Ούλσαν 21 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	56	9462	έφθ. Βενιάνη 30 Σεπτ.
ΓΑΛΑΝΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα»	55	9462	έφθ. Χιούστον 5 'Οκτ.
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικη»	63	30650	άνεχ. Μένα 'Αμπιτούλα 20 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΦΩΡΓΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	άνεχ. Ακαζούτα 22 Σεπτ. διά Γκουάμας
ΓΕΦΩΡΓΗΣ ΗΠΩΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφο»	67	15700	εις Οζάκαν υπό συμπλήρωσιν
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ		έλληνικά συμφέροντα	48	1911	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρανκόνια»	66	30401	έφθ. Ρόττερνταν 8 'Οκτ.
ΓΕΦΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Όιλ»	54	18790	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 5 'Οκτ. δι' Αρούμπα
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Μ. Η (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εβερεστ»	35	5028	έφθ. Γέμπο 12 Σεπτ.
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Άουρόρα»	43	8531	άνεχ. Βενιάνη 9 'Οκτ. διά Μορμουγκάο
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΦΑΝΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γαύναρης & Σία»	46	2701	εις Πειραιά ἀπό 25 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλτγουντ»	31	2841	άνεχ. Αμβέρσαν 8 'Οκτ. (διατ.)
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν»	41	5270	άνεχ. Κόλδμπο 1 'Οκτ. διά Κίναν
ΓΙΑΝΝΗΣ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιάννης»	44	7150	άνεχ. Σύρον 5 'Οκτ. διά Κόλδμπο
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σιππ. & Ιντάστρ.	43	8544	έφθ. Κόλδμπο 27 Σεπτ.
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε»	39	10051	άνεχ. Νεάπολιν 1 'Οκτ. διά Ραθέναν
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώριασ»	40	5550	έφθ. Βενετίον 29 Σεπτ.
ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΑΛ ΤΡΕΙΣΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7145	έφθ. Καλκούτταν 24 Σεπτ.
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ		έτ. «Γ ούπιτερ»	45	7264	άνεχ. Βιζαπατάνι 7 'Οκτ. διά Σακάι
ΓΙΩΡΓ. ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύτιχια»	45	7240	άνεχ. Πούλει Μπούκορ 1 'Οκτ. διά Τόκιον
ΓΙΚΙΩΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκούριο»	52	10593	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 30 Σεπτ.
ΓΚΑΛΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διώρυξ»	43	7290	άνεχ. Τζιμπούτι 2 Σεπτ. διά Κοσσεῖρ
ΓΚΑΛΟΡΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελέστιαλ»	41	7024	άνεχ. Γιαδάτα 24 Σεπτ. δι' Οζάκαν
ΓΚΑΛΟΡΙΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόγκρες»	43	7277	εις θέσιν 5 N. - 5 A. 'Οκτ. 2 δι' Αμπιτζάν
ΓΚΑΛΟΡΙΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	67	48747	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 5 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΓΚΟΑΝΤ ΣΚΑΥ'		έτ. «Αστροβλάνης»	42	2808	έφθ. Άλγεριον 7 'Οκτ.
ΓΚΟΑΝΤ ΣΤΑΡ		έτ. «Οσεαν»	44	11873	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο 30 Σεπτ. διά Μακάπα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ		έτ. «Κόπικι»	59	15397	άνεχ. Κεμπέκ 1 'Οκτ. δι' Αρούμπα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (π.)		έτ. «Γκόλντεν»	39	6281	άνεχ. Καλκούτταν 1 'Οκτ. δι' Οζάκαν
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΗΘ (Κυπρ.)		έλληνικά συμφέροντα	45	3941	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 Σεπτ. δι' Άλγεριαν
ΓΚΡΑΙΤΣΑΝ ΛΑΙΤ'	(N.A.T.)	έτ. «Λίττα Μπήρ»	63	15389	άνεχ. Ρίο Γκράντε 4 'Οκτ. διά Ραθέναν
ΓΚΡΑΝ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ		έτ. «Ιντεντάκριτου»	50	12240	έφθ. Μανιλάν 30 Σεπτ.
ΓΚΡΕΙ'Σ		έτ. «Κουάντρος»	34	1803	άνεχ. Θέσιαν 27 Σεπτ. διά Ραθέναν
ΓΚΡΙΑ		έτ. «Γκρία»	39	1626	εις Μπαραγκουΐλα ἀπό 9 'Οκτ. 1964
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βόδη»	64	15282	έφθ. Μπράουνσβιλ 9 Σεπτ.
ΓΛΥΦΑΔΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα»	44	7244	άνεχ. Λάγκος 28 Σεπτ. διά Καμπίντα
ΓΟΥΕΣΤΤΟΥΓΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	45	7648	άνεχ. Λόρεντζο Μαρκές 13 Σεπτ. διά Τομπάτα
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρμάσουντ»	43	14313	διπλήθε Γιβραλτάρ 29 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α'ΙΝΤΗΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Τράνσοπορτ»	57	26032	άνεχ. Τεργέτιν 5 'Οκτ. διά Ράς Λανούφ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλεντ Γιούντιτου»	52	20667	άνεχ. Γιοκοχάνων 25 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΛΑΝΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουσούζλη»	57	13750	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 4 'Οκτ. διά Λάντς 'Εντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζούνο»	55	27278	άνεχ. Σασέπιο 5 'Οκτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλεντ Τάνκερ»	54	28323	άνεχ. Τζαρπάτα Ντάντ 2 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΝΤΑΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γουντσάκη»	55	27278	άνεχ. Ζαράε 48.5 B. - 5.43 Δ. 'Οκτ. 1 διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΙΤΑΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανορεάνικ»	55	25317	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 1 'Οκτ. διά Λάντς 'Εντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλεντ Γκρατίτιουντ»	54	27278	έφθ. Κινκοτών (Ζαμ.) 5 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙ'Σ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	54	27277	άνεχ. Οζάκαν 23 Σεπτ. διά Μόζι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανζίλι»	57	14317	άνεχ. Χάρης 'Αιλαντ 29 Σεπτ. διά Λάντς 'Εντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΣΠΙΡΟΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ομοίλη»	62	11971	άνεχ. Ωάλευ 3 'Οκτ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Τσέστος Μπαιν»	57	25489	έφθ. Τζαρπάτα 2 Σεπτ. διά Λάντς 'Εντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαινίφου»	57	25490	άνεχ. Σασέπιο 5 'Οκτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Πλαισίφικ»	57	26031	άνεχ. Τζαρπάτα Ντάντ 2 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΟΛΟΥΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορέστης»	57	26031	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 29 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΙΔΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόλακ»	42	12805	έφθ. Κινκοτών (Ζαμ.) 5 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΣΕΣΤΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Θώρ»	50	18802	άνεχ. Οζάκαν 23 Σεπτ. διά Μόζι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Λύσσανδρος»	49	18802	άνεχ. Χάρης 'Αιλαντ 29 Σεπτ. διά Λάντς 'Εντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουντεν»	50	25360	άνεχ. Ωάλευ 3 'Οκτ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑ'ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Πλινελόπη»	49	18802	έφθ. Πειραιά 24 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανλαν»	50	18802	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	49	25360	άνεχ. Κερπέλα 6 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντίνα»	49	18802	έφθ. Οπτερόμουρ 3 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλεντ Μπάννερ»	58	20546	άνεχ. Νιούκαστ Αύτορ 27 Σεπτ. διά Τομπάτα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλεντ Μπιούτυ»	57	27902	άνεχ. Βιλελμούχαρεν 4 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλεντ Μπόντ»	57	20533	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤ' ΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αγκάτε»	66	25549	έφθ. Σπαλάτον 6 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρπικορν»	67	23064	άνεχ. Κερπέλα 26 Σεπτ. διά Καραϊθικήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤΣΑΡ		έτ. «Τζένινι»	67	25800	άνεχ. Τεργέτιν 21 Σεπτ. διά Καραϊθικήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΔΙΤΥ		έτ. «Ζαδέ»	67	22600	άνεχ. Τεργέτιν 21 Σεπτ. διά Καραϊθικήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλεντ Πι'ίς»	49	13956	άνεχ. Κείπ Τάουν 5 'Οκτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλεντ Σή»	53	12843	άνεχ. Χάμπτον ρόδυντ 1 'Οκτ. δι' Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτον»	58	11201	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 20 Σεπτ. δι' Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΠΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουριον Τάνκερς»	55	20165	έφθ. Μόζι 6 'Οκτ. διά δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρος»	44	12805	έφθ. Φλόισηγ 4 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νιουφίνι»	58	11200	άνεχ. Μίλαρφον Χάφεν 1 'Οκτ. δι' Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	άνεχ. Μόντρεαλ 24 Σεπτ. διά Βανκούμπερ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμαρίν»	54	20585	άνεχ. Χάρης Ανδρ 24 Σεπτ. διά Βανκούμπερ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περεσφόνη»	64	47344	άνεχ. Μένα αλ Φακάλ 27 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόρος»	59	9171	άνεχ. Συνκαπούρην ρόδας 6 'Οκτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντιγύνον»	65	47344	άνεχ. Πούλει Μπούκορ 1 'Οκτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλεντ Χήδη»	52	12705	άνεχ. Πούλει Ντάντ 29 Σεπτ. διά Πουέρτο Όρντες
ΓΡΑΝΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	εις Σιγκαπούρην ρόδας ἀπό 9 Δεκ. (έπισκευαι)
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γρανικός»	44	7282	έφθ. Βαράνων ἀπό 15 Αύγ.
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (παν.)		έτ. «Αστρο Βένκεντορ»	18	11474	διπλήθε Παναμά 7 'Οκτ.
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	Κοντίνενταλ & Μεντίτερ	53	12705	άνεχ. Μανταρ Μαχούρ 1 'Οκτ. διά Λάντς 'Εντ
ΔΑΝΑΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπριστόλ»	44	7235	έφθ. Χιρούτα 26 Αύγ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σάμοσοκ»	66	17057	άνεχ. Βακαγιάμα 27 Σεπτ. διά Βανκούμπερ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσάργκο»	53	5579	έφθ. Κούν Μπαΐ 7 'Οκτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρισσα»	54	8710	άνεχ. Γιαδάτα 12 Σεπτ. δι' ΗΠΑ
ΔΕΣΠΩ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άνεχ. Πειραιά 4 'Οκτ. διά Μπλαμπό
ΔΗΛΟΣ ΓΚΛΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Α' φοι Σιγάλα»	29	2935	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 Σεπτ. δι' Άλεξανδρειαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντίνεμα»	43	8602	άν

ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	57	13711	άνεχ. Φιννάρτ 30 Σεπτ. διά Κιουρασάο
ΕΒΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φαουντείσον 'Αρμαντόρες»	43	8184	άνεχ. Ρουέν 30 Σεπτ. διά Θρηπορτ
ΕΒΡΟΣ	(N.A.T.)	Νόρθ 'Ατλαντίκ	63	15983	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 'Οκτ.
ΕΓΝΟΥΣΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οινούσαι»	43	7262	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Οκτ. διά Κάρδιφ
ΕΘΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντρέικ»	56	10329	άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 'Οκτ. διά Λός 'Αντζελες
ΕΙΡΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	47	2636	έφθ. Σπέτζια 2 'Οκτ.
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελαιάσον»	56	10530	έφθ. Ιντσόν 21 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κυπρ.) (N.A.T.)		έτ. «Κρικάνι»	48	3627	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 7 'Οκτ. διά Σαδάνναν
ΕΛ ΜΙΝΑ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζ»	53	1980	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛ ΤΟΡΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρ Γουιντς Κάρριερς»	30	5949	διπλή Μπρούνωμποւτελ 26 Σεπτ. διά 'Αθάναν
ΕΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τενές»	43	7263	άνεχ. Λαζπίτο 27 Σεπτ. διά Κέπ Τάουν
ΕΛΑΝΟΡ		έτ. «Αλεξανδρά»	43	7244	έφθ. Σαιγόν 30 Σεπτ.
ΕΛΕΝ		έτ. «Αταλαντίς»	67	27989	άνεχ. Τομπάτα 6 'Οκτ. διά Λός 'Αντζελες
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνορποτ»	58	20495	άνεχ. Μπινταρί μακοάρ 10 Σεπτ. διά Λάντς 'Εντ
ΕΛΕΝΗ (π.)		έτ. «Καϊσι»	34	4163	διπλή Κυνηγάμαν 6 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άράγκουα»	38	5600	έφθ. Γιοκοχάμαν 19 Αύγ.
ΕΛΕΟΝΩΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	27	1364	είς Πειραιά από 31 Αύγ. (έπισκευα)
ΕΛΕΥΘΕΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	58	13066	άνεχ. Σ. γκαπούρην ρόδης 26 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΕΛΙΖΑ		έτ. «Ντόριν»	44	7151	έφθ. Όζακαν 26 Σεπτ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τζουτάντη»	60	10660	έφθ. Ρεσ 6 'Οκτ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Α. (Π.)		έλ. συμφέροντα	27	5002	έφθ. Πειραιά 30 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανίτα»	33	5432	άνεχ. Μορμουγκάο / 'Οκτ. διά Γιουγκολασίαν
ΕΛΛΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάραλλον»	52	11466	άνεχ. Ρας Τανούρα 23 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΕΛΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	έφθ. Τομπάτα 15 Σεπτ.
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	35	4963	έφθ. Σαγκάν 24 Σεπτ.
ΕΛΠΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρντ»	55	12134	έφθ. Ντώρμπαν 30 Σεπτ.
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράμπη»	60	8972	άνεχ. Φρημάντλ 5 'Οκτ. διά Καλικούτ
ΕΝΩΣΙΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενωσις»	43	7162	έφθ. Άμαγκασάκι 2 'Οκτ.
ΕΠΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλές»	58	17749	άνεχ. Σιμούτος 30 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΕΡΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίτολέν»	47	3630	άνεχ. Σέρον 4 'Οκτ. διά Δουνκέρκην
ΕΡΟΪΚ'	(N.A.T.)	έτ. «Ρόκετι»	64	29396	διπλή Παναμά 7 'Οκτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΕΣΠΕΡΑΝ (παν.)		έτ. «Σαιν Τζείμης»	42	7243	έφθ. Τομπάτα 2 'Οκτ.
ΕΣΠΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άταλαντίς»	57	10689	άνεχ. Νιουκαστάλ (Άντερ.) 6 'Οκτ. διά Μοντεδίδεο
ΕΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6046	έφθ. Άμπούρον 2 'Οκτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλανγία»	42	2720	άνεχ. Αστολούρη 3 'Οκτ. διά Στεττίνον
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος»	19	3858	άργει. Άμπελάκι από 23 Δεκ.
ΕΥΑΝΓΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλασιφίκ Οΐλη»	66	38339	άνεχ. Χάργκ Αίλαντ 8 Σεπτ. διά Βίλελμοχάφεν
ΕΥΒΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενική Σίπηγκ & Ιντάστρο»	43	8482	έφθ. Ντιπτρό 29 Σεπτ.
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκνα»	64	35520	έφθ. Παλέρμο 4 'Οκτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθέους»	54	11208	άνεχ. Λάγκος 4 'Οκτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορφεύς»	64	34593	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 5 'Οκτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδώνη»	46	2524	άνεχ. Δάντικας 6 'Οκτ. διά Σετουμπόλ
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καλόδας»	56	10053	άνεχ. Τρίνινταντ 20 Σεπτ. διά Πακιστάν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσέανικη»	54	18730	άνεχ. Χάρη αλ Άμαγια 3 'Οκτ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλοειδήνη»	56	30150	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 8 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισια»	59	9003	άνεχ. Όζακαν 20 Σεπτ. διά Αγ. φραγκίσκον
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνεπούνο»	54	20896	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 17 'Ιουλ. διά Φίλιππινες
ΕΥΣΤΑΤΙΟΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναΐς»	43	2895	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεύμαρ»	49	17613	διπλής 'Εσκουμιντς 30 Σεπτ.
ΕΦΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ»	65	35527	άνεχ. Τομπρουκ 2 'Οκτ. διά Βίλελμοχάφεν
ΖΑΜΠΕΖΙ	(N.A.T.)	έτ. «Λαμπραντόρ»	44	9894	έφθ. Κολόμπο 5 Σεπτ.
ZAN	(N.A.T.)	έτ. «Καρντενόζα»	67	17560	άνεχ. Όζακαν 24 Σεπτ. διά Βανκούμπερ
ZANETA II	(N.A.T.)	έτ. «Ανδριαν»	44	8636	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 5 'Οκτ. διά Μαντράς
ZANNΗΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντοι»	42	2881	διπλής Μπρούνωμποւτελ 15 Σεπτ. διά Βιομάρ
ΖΕΛΑ Μ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πτωταράδης»	44	7237	έφθ. Πόρτ Ελαζιμπέθ 7 'Οκτ.
ΖΕΥΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταβιδέρνες»	40	3496	άνεχ. Βενετίαν 4 'Οκτ. διά Κωνοτάντζαν
ΖΕΥΦΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θέρντ»	44	7283	άνεχ. Λός 'Αντζελες 2 Σεπτ. διά Πουσάν
ΗΓΚΑ (π.δ.)		έτ. «Πανευρόπα»	55	20449	άνεχ. Αντεν 24 Σεπτ. διά Τοκουγιάμα
ΗΡΑ	(N.A.T.)	Δάρδανος	48	4574	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 4 'Οκτ. διά Κολόμπο
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπερτα»	43	7180	έφθ. Ρίβερ Χούκλου 2 'Οκτ.
ΗΡΩ	(N.A.T.)	έτ. «Ιολά Θραγκάντοια»	65	23535	έφθ. Σιδνεύ 23 Σεπτ.
ΘΑΛΕΙΑ (π.)		έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	46	7369	έφθ. Άμπιτζάν 25 Σεπτ.
ΘΑΛΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανίς»	43	7183	είς Σαγκάνη από 7 Μαΐου
ΘΑΝΑΣΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θεναμάριψ»	49	5685	έφθ. Ταιμπότε 16 Αύγ.
ΘΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζων»	57	10316	είς Όναχάμα 25 Σεπτ.
ΘΑΣΟΣ Α' Γ' ΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάσομαρ»	52	12446	έφθ. Ρόττερνταν 23 Σεπτ.
ΘΕΟ (δ.)		έτ. «Θεόδοσιος»	53	12315	άνεχ. Σαλαδόρα 20 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ		έλληνικά συμφέροντα	57	20414	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 26 Σεπτ. διά Αύγούσταν
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (δ.)		έτ. «Νεπτούνια»	65	27960	διπλής Γιβραλτάρ 26 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράθερς»	54	12234	έφθ. Μερούν 26 Σεπτ.
ΘΕΟΝΥΜΟΣ ΤΗΝΟΥ (Λιθ.) (N.A.T.)		έτ. «Τρανσανταλάντικα»	43	7188	άνεχ. Τρίνινταντ 21 Σεπτ. διά Βανκούμπερ
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρεβέζαλ»	42	7205	άνεχ. Τζαμπάλ Ντανά 9 Σεπτ. διά Χάρην
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πιγουνάτη»	58	26653	έφθ. Μοντράς ρόδης 28 Σεπτ.
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρ»	62	13785	άνεχ. Λός 'Αντζελες 5 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζάντε»	55	2858	άνεχ. Μη. Αύρες 3 'Οκτ. διά Τάμπα
ΘΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμαρ»	43	2015	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΡΗ ΣΙΣΤΕΡΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αδριαν»	43	8443	έφθ. Σιγκαπούρην 6 'Οκτ.
ΘΥΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιροπίζ»	66	40933	διπλής Γιβραλτάρ 14 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΙΑΝΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρπάγια»	53	11713	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 28 Σεπτ. διά Τρίνινταντ
ΙΑΩΑΚΑ Α' Γ' ΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιάκα»	47	7426	άνεχ. Ρεάθ 30 Σεπτ. διά Νέαν 'Υέρκην
ΙΑΩΑΚΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιάκα»	45	7666	έφθ. Ναγκόγια 6 'Οκτ.
ΙΑΩΑΚΑ ΣΤΑΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έλ. συμφέροντα	51	12082	ύπο παραλόδην
ΙΑΩΑΚΑ ΤΡΕΓ' ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνωντα»	53	12906	άνεχ. Πακάρειν 4 'Οκτ. διά Λάντς 'Εντ
ΙΚΑΡΟΣ		έτ. «Ικαρος»	50	2028	διπλής Ελισσάνορε 1 'Οκτ. διά Στόκθικ
ΙΑΕΝΑ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Οιλατηρι»	37	5925	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 20 Σεπτ. διά Λατάκια
ΙΙΜΥ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασσυνοίον»	20	2253	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΜΠΑΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τενέδιαν»	41	6451	άνεχ. Κολόμπο 7 'Οκτ. διά Ντιρρμπαν
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεπούκιο»	44	12646	έφθ. Σπάττλ 7 'Οκτ.
ΙΟΝΙΑΝ Α' Γ' ΛΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρόφαλγκαρ»	56	10414	άνεχ. Μίδδλεσομπρω 18 Σεπτ. διά Χάρην
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικούμικ»	65	30516	άνεχ. Χιούστον 6 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκάνια»	67	20959	έφθ. Οζάκαν 23 Σεπτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρέκλεϋ»	63	13516	έφθ. Ήλιαδέλφειαν 3 'Οκτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13555	έφθ. Γιοκασί 4 'Οκτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑ' Γ' ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνια»	66	20959	έφθ. Μανίλα 24 Σεπτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊφάρερ»	56	10422	διπλής Παναμά 25 Σεπτ. διά Τόκιο
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάντοντροντ»	63	13517	άνεχ. Λιθέρπουλ 4 'Οκτ. διά 'Αρούμπα
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	53	15826	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Οκτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσέανικη»	53	22531	άνεχ. Ντουμπάι 9 Σεπτ. διά Σαδόνα
ΙΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρκλούστερ»	66	45280	έφθ. Λεϊκ Τσερλάς 23 Σεπτ.
ΙΟΝΙΚ ΚΟΣΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αύτοραλις»	47	5188	άνεχ. Βενετίαν 6 'Οκτ. διά Ραθέναν
ΙΡΙΣ		έτ. «Γριομαρ»	33	3946	άνεχ. Χάρην 18 Σεπτ. διά Λάντς 'Εντ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΆΣΠΙΩΤΗΣ (Λιθ.) (N.A.T.)		έτ. «Εουρο»	58	10077	άνεχ. Καλκούταν 9 'Οκτ. (διστ.)
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαμβδα»	43	7297	άνεχ. Ναγκόσακι 24 Σεπτ. διά Παναμά
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44000	είς Γιοκοχάμαν ύπο συμπλήρωσιν
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιοβάνι»	42	7020	έφθ. Γέμπο 10 Σεπτ.
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	57	12618	όργει. Ζόντερμποργκ ύπο 9 'Ιαν.
ΙΩΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ»	47	4882	άνεχ. Χάρην 18 Σεπτ. διά Λάντς 'Εντ
ΚΑΑΝΘΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελμολεύ»	53	7602	έφθ. Αινδούργον 28 Σεπτ.
Κ					

ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	57	10122	έφθ. Όζάκαν 5 'Οκτ.
ΚΑΘΡΙΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	«Οθεροπή Τανκοπ»	30	2377	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΘΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Νεπότου Μαριτάιμ»	64	10864	άνεχ. Μάρι 4 'Οκτ. διά Κούρε
ΚΑΘΡΙΝ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάθριν»	67	42260	άνεχ. Ράς Τανούρα 16 Σεπτ. διά Θώλευ
ΚΑΙΤΗΝΗΣ		έτ. «Σώμερεστ Σ.»	53	6979	άνεχ. Ντακάρ 20 Σεπτ. διά Κοσίν
ΚΑΙΤΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικάρ»	46	1921	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Πεντρεγκαλ»	65	23524	άνεχ. Καλύτερα 7 Σεπτ. διά Μουροράν
ΚΑΙΤΗ Ν. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον»	53	13469	άνεχ. Λά Πλάτα 6 Σεπτ. διά Χάρηκ «Αίλαντ
ΚΑΛΑΜΑΤΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφιάντζα»	37	4766	άνεχ. Καράτσι 6 'Οκτ. διά Γδύνια
ΚΑΛΗ ΕΛΠΙΣ (σπω. Γιάρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κράφτ»	39	4664	εἰς Βομβάνη από 28 Μαρτ.
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν)		έτ. «Νουέβο Βαλέντοια»	67	36000	εἰς Ούρακα υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γκάμπις»	43	8687	έφθ. Κακινάντα 28 Σεπτ.
ΚΑΛΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μάριν Τράνσοπορτ»	57	8774	έφθ. Νέαν Όρλεανην 23 Σεπτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμα»	67	44708	διπλήθε Ούσαντ 24 Αύγ. διά Περαικόν Κόλπον
ΚΑΝΤΜΙΑΣ		έτ. «Σουσεξ»	48	5144	άνεχ. Κουβέιτ 5 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγία Βαρθόρα»	50	3913	άνεχ. Καράτσι 5 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκα»	63	17057	άνεχ. Χιούστον 5 'Οκτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Υπαναπτήνη»	43	2874	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 3 'Οκτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τέραμαρ»	50	6904	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 7 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηπρόφαντς»	24	2060	έφθ. Πειραιά 18 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΙ-ΗΣΤΟΣ Η. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλιόπη»	50	3910	άνεχ. Ντακάρ 28 Σεπτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΚΑΠΙΤΑΛ ΤΦΕ Ι-ΝΤΕΡ (δ.)		έτ. «Λάσποτορ»	61	25409	άνεχ. 'Αμβέρσαν 4 'Οκτ. διά Ντάς «Αίλαντ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοράφτι»	56	20899	διπλήθε άκρωτ. Καλης 'Ελπίδος 1 'Οκτ. διά Λάντς «Εντ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιόζο»	64	18995	άνεχ. Ρότερνταν 29 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΙΤΑΙΝ ΘΕΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστέρν Σπιπγκ»	31	1871	άνεχ. Χιούστον 4 'Οκτ. διά Τάμπα
ΚΑΙΤΑΙΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονούεδο»	37	5137	έφθ. Τόκιο 3 'Οκτ.
ΚΑΙΤΑΙΝ ΜΗΝΗΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλμέντε»	46	8147	άνεχ. Ράς Τανούρα 25 Σεπτ. διά Λάντς «Εντ
ΚΑΙΤΑΙΝ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωρ»	54	11676	άνεχ. Λός Αντζελες 3 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΙΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελοπφάρερς»	61	13408	έφθ. Βομβάνη 24 Σεπτ.
ΚΑΙΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρι»	43	8527	έφθ. Μιζουσίμα 22 Σεπτ.
ΚΑΙΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμάρινα»	66	19827	διπλήθε Κων (Κων) πολιν 5 'Οκτ.
ΚΑΙΤΑΙΝ ΦΡΑΓΚΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνικους»	32	1551	έφθ. Λίθερπουλ 25 Σεπτ.
ΚΑΙΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κρίομαρ»	56	3281	άνεχ. Κιοκοσούκα 24 Σεπτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρλάιλ»	58	14606	άνεχ. Χάρηκ «Αίλαντ» 6 'Οκτ.
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	άνεχ. Νιούκαστλ (Άυτρ.) 30 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο»	29	9357	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 Σεπτ. διά Μαδαγασκάρην
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεσσαλία»	56	16226	έφθ. Περαικόν Κόλπον 7 'Οκτ.
ΚΑΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7238	άνεχ. Χιούστον 4 'Οκτ. διά Τάμπα
ΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13752	έφθ. Λίθερπουλ 16 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΚΕΙ'Π ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλντέρα»	58	12193	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 6 'Οκτ.
ΚΕΙ'Π ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπουένο»	63	15364	άνεχ. Νιούκαστλ (Άυτρ.) 30 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΕΙ'Π ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάγκετ»	41	6799	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 Σεπτ. διά Βραζιλίαν
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάστριαλ Φρέυτ.»	57	17180	έφθ. Πειραιά 24 Σεπτ.
ΚΕΡΒΕΡΟΣ (δ.)		έλλ. συμφέροντα	43	18671	άνεχ. Μίζουσίμα 22 Σεπτ.
ΚΕΦΑΛΛΩΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποιμέρα»	59	24333	διπλήθε Λιθράρδη 2 'Οκτ. διά Κοντρεκέρ
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυκηναίων»	66	44867	έφθ. Λίθερπουλ 25 Σεπτ.
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	άνεχ. Μασσαλίαν 3 'Οκτ. διά Μάροα έλ Μπρέγκα
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδμιος»	64	29797	άνεχ. «Αντεν 22 Σεπτ. διά Τοκουγιάμα
ΚΙΓΚ ΠΛΑΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδώνη»	58	20487	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 4 'Οκτ. διά Ταμπαγκάο
ΚΙΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	49	8378	έφθ. Μάλταν 30 Σεπτ.
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνα»	56	23232	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 1 'Οκτ. διά Ράς ές Σιδέρη
ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλλ. Ταϊθλίρης	27	5411	άνεχ. Πειραιά 5 'Οκτ. διά Ραθέναν
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντη Γουίντη»	59	10400	έφθ. Μαντράς 21 Σεπτ.
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανικ Πετρόλη»	58	22129	άνεχ. Κόρπους Κρίστι 25 Σεπτ. διά Χάρηπορ «Αίλαντ
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νότλιου»	43	7176	άνεχ. Χάρηπον ρόδες 5 'Οκτ. διά Βραζιλίαν
ΚΟΚΟΝΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορούστα»	53	10400	έφθ. Λέγκον 30 Σεπτ.
ΚΟΜΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	έφθ. Μαντράς 3 'Οκτ.
ΚΟΝΔΩΡ Κ. (π.)		έτ. «Ακούιλλα»	19	2949	διπλήθε Γιόρκαλτάρ 3 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΚΟΝΣΟΝΕΙ'ΝΣΕ (δ.)		έτ. «Κονσονεΐνση»	53	12062	έφθ. Τάιν 19 Σεπτ. (έπισκευα)
ΚΟΝΣΤΕΛΑΔΕΙΟΝ (δ.)		έτ. «Κονστελέσιον»	52	12132	έφθ. Άρούμπο 4 'Οκτ.
ΚΟΝΣΤΕΛΑΣΙΟΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάτ Μάνφλαντ»	45	8492	άνεχ. Χόνης Κόγκ 13 Σεπτ. διά Μπαγκόκ
ΚΟΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Βάλρους»	56	12843	άνεχ. Άρούμπο 29 Σεπτ. διά Καναδάν
ΚΟΡΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	44	7160	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 27 Σεπτ. διά Γιαβάτα
ΚΟΡΘΙ	(N.A.T.)	έτ. «Οξίλιαρ»	41	5173	έφθ. Γούνια 3 'Οκτ.
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πικθάσια»	44	7239	άνεχ. Ντακάρ 28 Σεπτ. διά Μπέιρα
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάρθιγκορ»	63	30705	εἰς Πειραιά (έπισκευα)
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανουέδο»	45	7176	άνεχ. Μίδδλεσεμπρω 28 Σεπτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΚΟΡΣΑ'ΙΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	52	12132	έφθ. Βιζαγκαπούλιν 18 Σεπτ.
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτερν Σή Τράνσοπορ»	62	14963	άνεχ. Κόρπους Κρίστι 2 'Οκτ. διά Τουάφ
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμοις»	49	7478	έφθ. Πουέρτο Καμπέλο 15 Σεπτ.
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφιελ»	57	17827	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 22 Σεπτ. διά Σπέτζια
ΚΟΥΡΙΟΥΜ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαόβρι»	44	14878	άνεχ. Λορέντο Μαρκές 23 Σεπτ. διά Λάς Πάλμας
ΚΡΕΣΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλαρίδιος»	47	1401	διπλήθε Κων (Κων) πολιν 28 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρίς»	44	7135	έφθ. Γούνια 26 Σεπτ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριότιαν»	57	24304	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 4 'Οκτ. διά Καοσιούγκ
ΚΥΘΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	38	6032	άνεχ. Οζάκαν 7 Σεπτ. διά Σακάι
ΚΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	4031	άνεχ. Κίγκοτων (Ζαρ.) 5 'Οκτ. διά Μπελίζ
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρορίκο»	57	13755	άνεχ. Νιούκαστλ (Άυτρ.) 9 Σεπτ. διά Χίλην
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βρόνκα»	56	24305	άνεχ. Αιμπούργον 5 'Οκτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκουραμένο»	43	7239	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 21 Σεπτ. διά Μπ. "Αύρες
ΚΥΡΚΑ		έτ. «Καρδαμύλιαν»	52	7489	έφθ. Σάντες 21 Αύγ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ (παν.)		έτ. «Κύρκοπριγκ»	36	3149	έφθ. Αυπιτζάν 27 Σεπτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροφέα»	51	2860	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 28 Σεπτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεύε»	23	3097	έφθ. Ρότερνταμ 6 'Οκτ. δι' 'Αμβούργον
ΚΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλική»	64	34594	έφθ. Ραθέναν από 17 Θερο. 1966
ΚΩΣΤΑΣ ΘΡΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλική»	53	11047	άνεχ. Χάρηρν 8 'Οκτ. (ρυμουλκ.)
ΚΩΣΤΑΣ ΘΡΑΣΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κρίσιομ»	56	3267	άνεχ. Μπορντών 12 Σεπτ. διά Κολόμπο
ΚΩΣΤΑΣ ΤΡΑΣΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφο»	67	15400	άνεχ. Αύγουστον 6 'Οκτ. διά Ροστόκ
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστίκος»	39	2993	έφθ. Γιοκοκόμαν 30 Σεπτ.
ΚΩΣΤΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύαγγελιοτρίτσι»	44	7299	άνεχ. Λούμπερ, 4 'Οκτ. διά Κλαϊπέντα
ΚΛΑΕΡΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στάλα»	50	8530	έφθ. Μομπάσα 8 'Οκτ. (ρυμουλκ.)
ΛΑΙΔΗΑΝ ΕΣΛΙΕΟ	(N.A.T.)	έτ. «Χρήλακ»	50	3374	άνεχ. Ντακάρ 22 Σεπτ. διά Κολόμπο
ΛΑΙΔΗΑΝ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπαι»	53	3374	άνεχ. Αύγουστον 6 'Οκτ. διά Λονδίνον
ΛΑΚΑΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	53	11262	άνεχ. Μπορντών 1 Οκτ. διά Σπέτζιαν
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηκομ»	59	27462	άνεχ. Λιοσιάδηνα 4 'Οκτ. διά Τζαμπάλ Ντανά
ΛΑΜΠΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οδίσεο»	65	34185	έφθ. Νιού Ρές 6 'Οκτ.
ΛΑΡΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	44	8299	άνεχ. Βατιλιόρην 23 Σεπτ. διά Μπάχο Σκράντε
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρολέα»	48	9181	άνεχ. Γιοκοκόμαν 18 Σεπτ. διά Βανκούμπερ
ΛΕΙΤΙΚ ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	44	10566	έφθ. Ρότερνταμ 7 'Οκτ.
ΛΕΙΤΙΚ ΛΟΥΣΕΡΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χελμοκ»	44	10343	άνεχ. Νέαν Όρλεαν 26 Σεπτ. διά Χουάσκο
ΛΕΙΤΙΚ ΠΛΑΣΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σαππιρίο»	44	14243	άνεχ. Μαντράς 5 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΛΕΙΤΙΚ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	44	10385	άνεχ. Χουάλιδα 30 Σεπτ. διά Φιλοδέλφειαν
ΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λένα»	48	2694	άνεχ. Σπέτζια 26 Σεπτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	άνεχ. Κούπελανδρα 18 Σεπτ. διά Βανκούμπερ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	57	10499	έφθ.

ΑΥΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Κονοτελέσιον»	64	29396	άνεχ. Τομπάτα 21 Σεπτ. διά Περού
ΑΩΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λωζάνη»	52	2980	έφθ. Χάμπτον ρόδς 27 Σεπτ.
ΛΩΡΗΣ Κ. (Λιθάνου)	.	έτ. «Λέβαντ Σίππιγκ»	47	2306	διπλής Κων) πολιν 7 'Οκτ. δι' 'Οδησσόδν
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	.	έτ. «Άλμα»	67	44646	άνεχ. Χάργκ "Αίλαντ 2 'Οκτ. διά Λάντς "Εντ
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Ατλαντικ»	63	15983	άνεχ. Νεάπολιν 6 'Οκτ.
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	60	13592	άνεχ. Βίλεμποταν 7 'Οκτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΜΑΙΡΗ ΔΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	άνεχ. Αιλ ορ Γκράιν 29 Σεπτ. διά Μένα 'Ακμαντί
ΜΑΙΡΗ Φ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαιανδρός»	44	7128	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 27 Σεπτ. διά Τοίμπα
ΜΑΚΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνίκα»	48	4575	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 Σεπτ. διά Σάν Πέντρο
ΜΑΛΟΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Κυπριανού	43	7145	έφθ. Ρίβερ Χούκλου 27 Σεπτ.
ΜΑΝΤΟΓ' ΓΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ 'Ιντερνάσ.»	58	24978	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 Σεπτ. διά Παγκαλάν Σουσού
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνα»	43	7255	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 30 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΜΑΝΩΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάουντ Άθως»	42	7260	άνεχ. Ντωρμπαν 25 Σεπτ. δι' Η.Π.Α.
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονσέπτο»	44	7155	προσήρπα εις θεούν 30.31 Β. - 50.20 Δ. 11 Μαρτ.
ΜΑΟΥΝΤ ΘΕΡΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεον Κάργκο»	44	7047	άνεχ. Κολόμπο 26 Σεπτ. διά Ντωρμπαν
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρόπα»	57	20564	άνεχ. Μένα 'Ακμαντί 22 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρουσου»	43	15030	έφθ. Βαλτιμόρην 2 'Οκτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	27	1554	άργει Αμπελάκι από 17 'Απρ.
ΜΑΡΤΑΡΙΤΑ	(N.A.T.)	Σιγδάσ & Πλατής	66	15404	έφθ. Τόκιο 25 Σεπτ.
ΜΑΡΤΑΡΙΤΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Παναβιέρο»	30	4620	διπλής Μπρούνομπούτελ 18 Σεπτ. διά Στεττίνον
ΜΑΡΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία»	62	8951	άνεχ. Ζόντερμποργκ από 9 'Ιαν.
ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρδα»	43	2743	άνεχ. Λάς Πόλμας 12 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΜΑΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ισθμένια»	56	12230	άνεχ. Μένα 'Ακμαντί 16 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτοα»	43	7273	άνεχ. Ντωρμπαν 30 Σεπτ. δι' 'Ινδιαν
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Λιντέρ»	64	34594	διπλής Σάουθεντ 5 'Οκτ. διά Μένα 'Ακμαντί
ΜΑΡΙΑ ΙΖΑΒΕΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορίνθιαν»	57	21851	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 4 'Οκτ. διά Ράς Τανούρα
ΜΑΡΙΑ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίνη»	43	8518	άνεχ. Κείπ Τάουν 24 Σεπτ. δι' 'Αγ. Βικέντιον
ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Βίντι Φράιτερς»	43	6962	άνεχ. Μόμπιλ 30 Σεπτ. διά Χιούστον
ΜΑΡΙΑΝΕΛΛΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωδεκανοποιού»	48	2134	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 24 Σεπτ. διά Φού - Ταύου
ΜΑΡΙΑΝΩΗ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Βεντουρόζο»	58	9407	διπλής Γιβραλτάρ 27 Σεπτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	.	έτ. «Μαρικαπατένανος»	43	7202	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 'Οκτ. διά δύτ. άκτην Η.Π.Α.
ΜΑΡΙΑΣΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρερψ»	52	10892	άνεχ. Πούλο Μπουκόμ 5 'Οκτ. διά Πλατζού
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιούζ»	51	15784	έφθ. Αμέρεραν 6 'Οκτ.
ΜΑΡΙΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Τεργέστον 2 'Οκτ. διά Μπεζάια (Μπουζι)
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	άνεχ. Ντωρμπαν 30 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Ακιράμπαρ»	43	7253	έφθ. Πειραιά 6 'Οκτ.
ΜΑΡΙΚΑ (κυπρ.)	.	έτ. «Αρμαντόρερς»	49	10483	άνεχ. Μούπασα 14 Σεπτ. διά Λάντς "Εντ
ΜΑΡΙΜΠΟΥΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρερς»	51	10451	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 18 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	66	19411	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 18 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλαμπίριαν»	65	19758	άνεχ. Λός Αντέλεες 27 Σεπτ. διά Κοκούμπο
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορρίεντες»	45	10448	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 1 'Οκτ. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΝΕΡ (κυπρ.)	.	έτ. «Φόρ Σουνίτες»	43	7266	έφθ. Σπέτζα 11 Σεπτ.
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μόρινερες»	48	2739	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 15 Σεπτ. διά Μη. "Αύρες
ΜΑΡΙΝΤΙ ΖΟΥΜΠΑΜΙ	.	έτ. «Αντιμαρκί	58	4576	εις Καρθαγένην (Κολ.) από 12 Σεπτ.
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	όδ. Φαφλαίου	58	12676	άνεχ. Μόντρεαλ 2 'Οκτ. δι' 'Αρούμπα
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρερς»	50	16027	άνεχ. Ντακάρ 28 Σεπτ. διά Λέγκορ
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρερς»	51	10467	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 'Οκτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΜΑΡΙΡΟΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρερς»	51	11901	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 29 Σεπτ.
ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδοσσ»	49	10447	διπλής Παναμά 25 Σεπτ. διά Σούμπικ Μπαίν
ΜΑΡΚΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Κωνσταντίνο»	42	7244	έφθ. Αγ. Βικέντιον 5 'Οκτ.
ΜΑΡΚΟΣ Ρ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Συμφυνία»	44	7250	άνεχ. Μπαντάρ Μαχούραρ 5 'Οκτ.
ΜΑΡΜΑΡΟΝ	.	έτ. «Πόρος»	54	16023	άνεχ. Ντακάρ 27 Σεπτ. διά Κίναν
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλή»	43	7263	άνεχ. Κοσίν 9 'Οκτ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικ»	56	23871	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 3 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιώνη»	64	9390	έφθ. Μπαγκόκ 4 'Οκτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ν. Δ. Παπαλίδης»	54	10601	άνεχ. Βιρτούτον 6 'Οκτ. διά Γιαρίμκα
ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.δ.)	.	έτ. «Λέβαντ Σιππίγκ»	48	2346	άνεχ. Μπακρέιν 5 'Οκτ. διά Ντάς 'Αιλαντ
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ. (Λιθ.)	.	έτ. «Γλαδίας»	65	34185	άνεχ. Ντάκαρ 28 Σεπτ. διά Κίναν
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιρόβιλ Μότοροπο»	57	8855	άνεχ. Κοσίν 9 'Οκτ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Διδεκενανοιακή	28	2288	άνεχ. Σιγκαπούρην 10 'Οκτ. διά Σπέτζια
ΜΕΓΙΣΤΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	52	22353	ιδες "ΠΟΥΠΠΙΤΕΡ", ως μετωνομάσθη
ΜΕΛΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροσάριο»	45	7264	άνεχ. Μενά 'Ακμαντί 2 'Οκτ. διά Σπέτζια
ΜΕΛΙΝΤΑ	.	έτ. «Αλπεργκάκας»	57	11691	άνεχ. Μενά 'Ακμαντί 2 'Οκτ. διά Σπέτζια
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρντηναλ»	66	39617	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 30 Σεπτ. διά Πούέρτο Μιράντα
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	I. Νάχας	27	3707	άνεχ. Κοσίν 13 Σεπτ. δι' 'Ακάμπα
ΜΕΝΤ ΣΤΑΡ (Λιθάνου)	.	έτ. «Αστούριας»	58	20894	έφθ. Κοράτοι 9 'Οκτ.
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	διπλής Γιβραλτάρ 13 Σεπτ. διά Μένα 'Ακμαντί
ΜΕΡΑΙΝ	.	έτ. «Ελλενικ Σιππίγκ & Ιντάστρ	43	8537	διπλής Γιβραλτάρ 8 'Οκτ. διά Ντακάρ
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	.	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	άνεχ. Αντέλεες 14 Σεπτ. διά Χάρην
ΜΙΑΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμμαμεθ»	36	1965	άνεχ. Λός Αντέλεες 14 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΙΜΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστελλά»	56	21090	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μινούδι»	48	6475	άνεχ. Μένα 'Ακμαντί 2 'Οκτ. διά Σπέτζια
ΜΙΝΟΥΤΣΕΙ	.	έτ. «Γκαναντέρος»	41	9260	ιδες "ΠΟΥΠΠΙΤΕΡ", ως μετωνομάσθη
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ	.	έτ. «Μίμωμαρ»	66	22241	άνεχ. Μενά 'Ακμαντί 3 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΙΣΕΤΑ	.	έτ. «Δέλτα»	43	7238	έφθ. Κόμπε 2 'Οκτ.
ΜΙΣΤΕΡΑΛ	.	έτ. «Μιοτράλι	49	1689	άνεχ. Βιρτούτον 20 Σεπτ.
ΜΙΣΤΡΑΛΑ	.	έτ. «Ιλουντόζος	55	15983	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Οκτ. δι' 'Αρούμπα
ΜΙΧΑΗΑ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ	(δ.)	έτ. «Μαρσιμέντο»	65	28313	άνεχ. Ούμη Σαιδ 3 'Οκτ. διά Ταύλανδην
ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεχ. Λονδίνον 23 Σεπτ. διά Κόρπους Κριότη
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόντερ»	53	11289	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 30 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντες»	51	2476	άνεχ. Μπιζέρταν 25 Σεπτ. διά Μπάρον
ΜΟΣΧΑΝΟΗ (κυπρ.)	.	έτ. «Μουσαέ»	29	9307	διπλής Κων) πολιν 1 'Οκτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΜΟΥΣΕΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αργοναύτης»	53	4085	είς θέσιν 15.50 Β. - 52.40 Α. 'Οκτ. 4
ΜΟΧΙΚΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	48	3574	άνεχ. Ντακάρ 12 Σεπτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΜΠΑΖΙΑ	.	έτ. «Σέρρε - Γκουσάκα»	65	18459	έφθ. Αγ. Φραγκίκον 6 'Οκτ.
ΜΠΑΖΙΑ ΙΙΙ	.	έτ. «Μπάμπερο»	45	3929	άνεχ. Λονδίνον 23 Σεπτ. διά Γκουάνυμας
ΜΠΑΜΠΙΕΡΟ	.	έτ. «Τρανσογουδόλαντ»	45	7210	έφθ. Κόμπε 2 'Οκτ.
ΜΠΕΑΤΑ	.	έτ. «Πιασαλάρικ»	44	3696	άνεχ. Βαριάρια 24 Σεπτ. διά Λιοσαδύνα
ΜΠΕΓΚΟΝΙΑ (π.)	.	έτ. «Κάρφας»	52	4524	άνεχ. Μπόκα Γκράτε (Ωλα) 3 'Οκτ. διά Πόρτοχεντ
ΜΠΕΛΛΟΡΙΑ	.	έτ. «Μπιέσον»	67	42963	εις θέσιν 5.50 Β. - 52.40 Α. 'Οκτ. 4
ΜΠΕΣΣΗ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπινθέρ»	57	20741	άνεχ. Ντακάρ 14 Σεπτ. διά Κόμπε
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δηλός»	45	5101	άνεχ. Ντακάρ 12 Σεπτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΜΠΛΑΚ ΝΑΐΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλαντ Μαρίνε»	44	7252	έφθ. Ούμεα 5 'Οκτ.
ΜΠΛΟΥ ΣΗΝΝΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Επτάνησος»	44	7258	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 27 Σεπτ. διά Σαιγκόν
ΜΠΛΟΥ ΣΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σῆν»	48	3351	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 14 Σεπτ. διά Μουκάλα
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ	.	έτ. «Μπιλού ΣκάΪ»	41	4189	άνεχ. Μορμουγκάο 30 Σεπτ. διά Μομπάσα
ΜΠΟΡΕΑΔ	.	έτ. «Κουίντο»	43	7238	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 22 Σεπτ. διά Φουσίκι
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	53	13144	άνεχ. Χάρην 23 Σεπτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	59	22846	έφθ. Λά Πλάτα 4 'Οκτ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΤΡΕΐΤΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπουένα»	53	11886	έφθ. Δουνκέρκην 27 Σεπτ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	.	έτ. «Σόλδα»	58	10191	έφθ. Ριο Γκράντε 4 'Οκτ.
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Κόστη»	50	9627	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 30 Σεπτ.
ΜΠΡΟΔΕΡΕΣ Σ. (π.)	.	έτ. «Μπορέάς»	43	7233	άνεχ. Μένα 'Ακμαντί 17 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΥΘΙΚ (μικτόν)	.	έτ. «Μαραθώνη»	67	39617	άνεχ. Κοσίν 7 'Οκτ. διά Βοιμάνον
ΜΥΚΗΝΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	43	8588	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 Σεπτ. διά Σάν Ζουάν (Περού)
ΜΥΡΩΝ	.	έτ. «Κένταυρος»	63	17487	έφθ. Βανκούμπερ 5 'Οκτ.
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	.</				

ΝΕΛΛΑ (π.)	ετ. «Νέλλα»	38	4996	έφθ. Αμβέρσαν 3 'Οκτ.
ΝΕΜΕΑ (N.A.T.)	ετ. «Πιούνιθερόσαλ Τράμπη»	42	9730	ανεχ. Κούρε 23 Σεπτ. διά Λός "Αντζελες
ΝΕΡΒΙΩΝ	ετ. «Αστρα»	44	8536	ανεχ. Τρινιντάντ 26 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΝΕΣΤΟΣ (δ.)	ετ. «Πανοσεάνικ»	64	16073	εφθ. Οζάκαν 23 Σεπτ.
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	ετ. «Πολάρις»	58	24256	εφθ. Ράς Τανούρα 28 Σεπτ.
ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	ετ. «Τρανσόπαιοφίκ»	67	54502	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	ετ. «Πέργυκα»	52	11267	άνεχ. Ταϊταγκόκη ρόδι 23 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΝΙΓΚΜΑ	ετ. «Τίνα»	21	2369	έφθ. Τζιμπουτί 27 Σεπτ.
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μετ.)	ετ. «Μαριτάιμ Κάρριερς»	60	14203	έφθ. Βομβάνη 20 Σεπτ.
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	ετ. «Κένταυρος»	45	3739	έφθ. Τρινιντάντ 8 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ετ. «Λειβάδια»	43	7121	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 3 'Οκτ. διά Μη. "Αύρες
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	ετ. «Πετρόλεουμ»	53	12396	εφθ. Ρίο 'Ιανέριο 3 'Οκτ.
ΝΙΚ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	ετ. «Νουέζ Σεβίλλα»	64	37338	άνεχ. Κέιπ Τάουν 2 'Οκτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	ετ. Οίκος Μαρή	58	8028	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 23 Σεπτ. διά Νασσάου
ΝΙΚΟΛΑΣ Π.	ετ. «Σάν Παρακευή»	50	2788	άνεχ. Σπέτζια 3 'Οκτ. διά Βρινδήσιον
ΝΙΚΟΣ	ετ. «Ριτάλεξ»	46	2927	άνεχ. Σάροχ 23 Σεπτ. διά Βόλον
ΝΙΚΟΣ	ετ. «Αζόρες»	45	7003	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 4 'Οκτ.
ΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	ετ. «Νίκος»	42	2873	άνεχ. Λά Γκουλέτ 29 Σεπτ. διά Μπιζέρτα
ΝΙΚΟΣ Β. (π.)	ετ. «Μητρόφαντς»	42	2757	έφθ. Περιαρά 8 'Οκτ.
ΝΙΤΡΙΚ (Λιθάνου)	ετ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	44	7294	διπλήθε Πούλη Μπουκού 9 'Οκτ. διά Κουβέτι
ΝΙΟΒΗ	ετ. «Τρανσόπορτερ»	44	7063	άνεχ. Ντακάρ 19 Σεπτ. διά Μαντράς
ΝΙΟΥΓΚΕΙΤ (κυπρ.)	ετ. Τσαθλίρης	41	6743	εις θέσιν 32.25 B. – 17 A. Σεπτ. 26 δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΝΙΟΥΜΟΥΡ (κυπρ.)	ετ. Τσαθλίρης	43	7168	εις θέσιν 28.22 B. – 38.35 Δ. Αύγ. 23 διά Κουβάν
ΝΙΟΥΦΟΡΕΣΤ (Κυπρ.)	ετ. 'Αλ. Τσαθλίρης	44	7145	άνεχ. Θέουτα 30 Σεπτ. δι' 'Αθάναν
ΝΟΕΑ (Λιθάνου)	ετ. «Σκιάθος»	41	7251	άνεχ. Μάλταν 3 Σεπτ. διά Κουβάν
ΝΟΡΑΕΡΝ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	ετ. «Εουλού»	58	20451	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 2 'Οκτ. δι' 'Αντεν
ΝΟΡΑΕΡΝ ΗΓΚΑ	ετ. «Τρανδίσσεων Φράτιτερ»	44	14800	έφθ. Πάλερμο 17 Σεπτ.
ΝΟΡΑΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΩΡ (δ.)	ετ. «Μιντγουαίνη»	58	18184	έφθ. Μπαντάρ Μαχούρα 7 'Οκτ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	ετ. «Παναίρι»	59	18180	άνεχ. Μπακρέιν 26 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'ΙΑΝΤ	ετ. «Άμπερ»	67	22543	άνεχ. Ντραπέρ 14 Σεπτ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.)	ετ. «Πριόμι»	64	38649	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Οκτ. διά Φώλεϋ
ΝΟΡΟ ΑΜΕΡΙΚΑ	ετ. «Άτλαντικ Μαρ. 'Εντερ.»	52	5626	άνεχ. Πόρταν Ήγκλαντ 1 'Οκτ. διά Τομπάτα
ΝΟΡΦ ΕΡΑ (δ.)	ετ. «Πασιφίκ Κάρριερς»	67	25837	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 28 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΦ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	ετ. «Πλαμύρια»	56	12402	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ.
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣ (δ.)	ετ. «Πετρολέρα»	56	18210	άνεχ. Μομπάσα 19 Σεπτ. διά Σπέτζια.
ΝΟΡΔΑΝΤΑ (Π.)	ετ. «Σίλετ»	52	12029	έφθ. Καλκούτταν 6 'Οκτ.
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	ετ. «Άλμα»	42	7251	άνεχ. Χάργη 'Αιλαντ 21 Σεπτ. διά Λάντς "Εντ
ΝΤΑΝΥ (π.)	ετ. «Κωνωνάταν»	25	1473	άνεχ. Μομπάσα 24 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	ετ. «Γουνίντυουρντ»	58	17743	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 1 'Οκτ. δι' 'Ανγύσταν
ΝΤΕΛΟΥΡΟ	ετ. «Ντελούρο»	43	7196	έφθ. Βαλπαραίο 30 Σεπτ.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ	ετ. «Εντερπράϊς»	58	13545	άνεχ. Μη. Αύρες 7 'Οκτ. δι' 'Ιταλίαν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	ετ. «Σλή 'Εντερπράϊς»	61	13198	έφθ. Ραδένα 17 Σεπτ.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΑ	ετ. «Σλή 'Εντερπράϊς»	59	13545	εις Αγ. Φραγκίσκουν 27 'Απρ.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΥ	ετ. «Σλή 'Εντερπράϊς»	63	13751	άνεχ. Μπριομπαΐν 23 Σεπτ. δι' 'Ασταμπούλα
ΝΤΕΡΜΥ ΝΤΗΦΙΑΝΤ	ετ. «Νόρδερεν Σηγουαίνη»	58	10396	άνεχ. Τρινιντάντ 3 'Οκτ. διά Πόρτ 'Αλφρεντ
ΝΤΙΝΟΣ (π.)	ετ. «Ναδιγκείτερος»	60	13847	έφθ. Γιοκοχαμαν 1 'Οκτ.
ΝΤΟΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	ετ. «Νόρτερμαρο»	13	1216	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	ετ. «Θουκυδίδης»	51	12891	άνεχ. Λάς Πάλμας 7 'Οκτ. διά Μη. "Αύρες
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	ετ. «Δημοσθένης»	53	12463	έφθ. Φλωρίδης 4 'Οκτ.
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΩ (δ.)	ετ. «Δημοσθένης»	50	9956	άνεχ. Βομβάνη 2 'Οκτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	ετ. «Τένεραλ Κάρριερς»	43	11040	έφθ. Μπάρρο 4 'Οκτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ	ετ. «Μιντλαντόνη»	58	10483	έφθ. Νιούκαστλ (Άντρι.) 6 'Οκτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (π.δ.)	ετ. «Άρμαντόρες»	51	14804	έφθ. Τόκιο 28 Σεπτ.
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	ετ. «Πλαναμεν-'Εουρόπα»	55	11209	άνεχ. Μομπάσα 24 Σεπτ. διά Ντόντζες
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ	ετ. «Σωκράτης»	56	8716	άνεχ. Λός "Αντζελες 24 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΤΟΡΙΑΝ	ετ. «Ρέξολιουτ»	46	10014	έφθ. Ντώρμπαν 3 'Οκτ.
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	ετ. «Λείτζεντη»	56	10486	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκουν 13 Σεπτ. διά Σάν Μάρκος "Αιλαντ
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.)	ετ. «Άλκων»	56	8424	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 Σεπτ. διά Κουβάν
ΖΕΝΙΑ (κυπρ.)	ετ. «Μάρ»	47	2873	άνεχ. Ντώρμπαν 6 'Οκτ. διά Βομβάνη
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερωκ.)	ετ. «Τρανσαστλάντικα»	53	17362	άνεχ. Πειραιά 9 'Οκτ. διά Χάιρα
ΟΛΥΜΠΙΑΝ	ετ. «Ρόντα»	43	8593	άνεχ. Σιγκαπούρου ρόδι 21 Σεπτ. διά Τοίμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΓΣ (δ.)	ετ. «Εξητερ Μαριτάιμ»	54	17999	άνεχ. 'Αμπουργον 4 'Οκτ. διά Μπαντάρ Μασσούρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ (δ.)	ετ. «Καρταγκένα Σπιπιγκ»	54	13652	άνεχ. Πούλο Μπουκιν 5 'Οκτ. διά Πόρτ Ντίζον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (δ.)	ετ. «Πριμπόδους»	54	20453	άνεχ. Φιλαδελφειαν 2 'Οκτ. διά Πούντα Πάλμας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΩΦ (δ.)	ετ. «Ειδοντείλ»	54	21066	άνεχ. Πόρτ ντε Μπουέρτο Μιράντα (Λιθάνου)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΛΑΝΤ (δ.)	ετ. «Σπήγουελ»	65	38600	άνεχ. Πόρτ ντε Μπουέρτο Μιράντα (Λιθάνου)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜΙΣ (δ.)	ετ. «Ρέντημπαν»	64	32380	άνεχ. Μπάτονα Μπιαν 9 'Οκτ. διά Ντουμάι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-ΙΓΓ (δεξ.)	ετ. «Ολύμπια Μαριτάιμ»	65	32400	άνεχ. Βαγκαρέι 4 'Οκτ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	ετ. «Μίλφορδ»	64	38598	άνεχ. Γένοβαν 3 'Οκτ. διά Μάρσα έλ Μπρέγκα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ	ετ. «Πλόρτμαρ»	65	38608	έφθ. Φρεντερίσια 4 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙΣ (δ.)	ετ. «Κονοσέπιον»	65	32407	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο 7 'Οκτ. διά Χόρ άλ 'Αμαγιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	ετ. «Άρρδου Σιππιγκ»	54	14047	άνεχ. Πάλο Μητράς 6 'Οκτ. διά Βενεζουέλαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (δ.)	ετ. «Γκρίνοντεϊτ»	58	27602	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 9 'Οκτ. διά Χάργκ "Αιλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	ετ. «Τρανσμαρίν»	50	24741	άνεχ. Φώλεϋ 1 'Οκτ. δι' 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.)	ετ. «Τοεστερ»	53	14221	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 9 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΪΤ (δ.)	ετ. «Μπλημπαντος»	53	14009	έφθ. Νέαν 'Ορκην 10 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙΚ (δ.)	ετ. «Φλωρίδα»	54	17999	άνεχ. Περαιώ 7 'Οκτ. δι' 'Αντεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΦΕΑ (δ.)	ετ. «Μπλουφίλντ»	49	24682	έφθ. Τομπρούκ 6 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (ε.)	ετ. «Ολύμπικ»	53	18245	άνεχ. Γιβραλτάρ 13 Σεπτ. διά Μπάχο Γκράντε
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	ετ. «Σουανονή»	54	13934	άνεχ. Μπλαμπού 3 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	ετ. «Γκρίνοντβι»	55	13709	έφθ. Βενεζουέλαν 4 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓΑ (δ.)	ετ. «Τρανσακοντίνενταλ»	54	18011	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 6 'Οκτ. διά Λάς Πάλμας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ	ετ. «Ρίταμοντ»	66	15625	διπλήθε Παναμά 12 Σεπτ. διά Τόκιο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ	ετ. «Κλίφτον»	65	15577	έφθ. Μιλγουάκι 4 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	ετ. «Σώμερεστ»	65	15577	έφθ. Πούλο Μπούκον 5 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	ετ. «Φάλμουθ»	65	15577	έφθ. Νέαν 'Ορκην 4 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΓΙΝΤ	ετ. «Αντέρολεύ»	67	15650	έφθ. Τοίμπα 29 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (δ.)	ετ. «Μέρουλαντ»	55	13934	άνεχ. Πόρτ Τζεντίλ 30 Σεπτ. διά Πέμπροκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΡ (δ.)	ετ. «Μοντέρεϋ»	60	12390	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 18 Σεπτ. διά Λίθερπούλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	ετ. «Λουζφόρ»	59	23280	έφθ. Μάλταν 29 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	ετ. «Στημπρουκ»	54	17999	έφθ. Πάρια 9 'Οκτ.

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Hellenic Register of Shipping

Representatives of:

Eng. Pablo J. More

Surveyor:

Mr. Stam. Elefteriu

Director:

CALLE COLON 1570
MONTEVIDEO (Uruguay)

TELEGRAMS: ARGOSHIP
TELEPHONE: 82226

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνουθ 'Ατλαντικ」	55	18790	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 29 Σεπτ. διά Σαιν Κρουά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΪ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτού Τράνσοπορτ»	55	13934	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 9 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενοενάντα»	54	13665	άνεχ. Λάς Πάλμας 4 'Οκτ. διά Κιουρασό
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΑΕΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντούερόντο»	54	20595	άνεχ. Φίλαδελφειαν 3 'Οκτ. διά Σάν Λορέντζο (Βεν.)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντ»	49	17792	άνεχ. Πόρτ Εθεργκλέιντς 1 'Οκτ. διά 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιομόντε»	54	14047	άνεχ. Κριστομπαλ 8 'Οκτ. διά Κοβένας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ」	49	24689	άνεχ. Σαβόνα 28 Σεπτ. διά 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΙΔΑΙΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τράνσοπορτ»	59	37958	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 23 Σεπτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Σιππιγκ»	60	37744	άνεχ. Μένα 'Άχμαντι 12 Σεπτ. διά Χάδρην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραποίη»	63	30320	άνεχ. Αύγουστον 1 Οκτ. διά Μάρσα έλ Μπρέγκα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΛΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουσερν»	64	30320	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Οκτ. διά Μάρσα έλ Μπρέγκα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μέλιμπουρυ»	65	15625	έφθ. Μορμουγκάο 5 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οοιντένταλ»	58	27602	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕΙΤ'Μ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόλακον»	65	47493	άνεχ. Γιοκαίοι 3 'Οκτ. διά Χάρηκ 'Αιλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΙΤ'Μ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στριφορντη»	50	17791	άνεχ. Βοστώνην 4 'Οκτ. διά 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέθερλυ»	64	47493	άνεχ. Μένα 'Άχμαντι 24 Σεπτ. διά Γιοκαίοι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Ναθνι»	54	13598	έφθ. Πουέρτο Μιράντα 5 'Οκτ.
ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. υπερωκ.)		έτ. «Χόμη Λάινς»	31	18563	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 7 'Οκτ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ		έτ. «Σαμάνα»	43	8195	άνεχ. Μπαρμάντος 2 'Οκτ. διά Κάντλα
ΟΝΤΙΝ		έτ. «Καριμπιαν 'Ατλαντικ」	60	5960	άνεχ. Μπαντάρ Μαχαράκη 28 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λα 'Εμπρεσσα»	56	21090	διπλής Ουάνταν 3 'Οκτ.
ΟΡΑΤΟΡ (π.δ.)		έτ. «Ολίδρος»	48	9821	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Κ.Β.) 30 Σεπτ. διά Γκιζόν
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)		έτ. «Πάναμαρ»	34	7825	άνεχ. Ντουλούθ 28 Σεπτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΙΜΠΟΡΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάτο»	43	8371	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 17 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΟΡΙΕΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέρινταντ»	54	12449	άνεχ. Λας Πάλμας 5 'Οκτ. διά Ντακάρ
ΟΡΙΕΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Κάμπεον»	54	13197	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Οκτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ»	56	20921	άνεχ. Αιμέρσορν 7 'Οκτ. διά 'Αρούμπα
ΟΡΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οροσόλλ»	58	12667	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 30 Σεπτ.
ΟΡΟΣΟΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορο»	53	10109	έφθ. Καρθαγένην 3 'Οκτ. (έπισκευα)
ΟΡΟΥΤΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολάρο»	51	10652	διπλής Παναμά 25 Σεπτ. διά 'Αμέρσορν
ΟΡΦΕΥΣ		έτ. «Σάντα Ρόζα»	61	5972	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 25 Σεπτ. διά Μόζι
ΟΡΧΙΔΕΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέρομαρ»	44	7261	έφθ. Τζάκονταν 6 'Οκτ.
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς»	53	12065	άνεχ. Σαβόνα 2 'Οκτ. διά Καντιζ
ΟΣΕΑΝ ΛΑΝΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονερ»	49	15773	άνεχ. Σάντος 2 Σεπτ. διά Ρεοιφ
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Χαννούερ»	43	8615	έφθ. Γιοκοχάμαν 27 Σεπτ.
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φορτούνα»	56	9250	άνεχ. Λιοσιαδάνα 1 'Οκτ. διά Ντακάρ
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονερ»	57	15724	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 7 'Οκτ.
ΟΣΕΑΝΙΚΣ (π. υπερωκ.)		έτ. «Χόμη Λάινς»	65	27645	άνεχ. Χάμπον ρόδης 8 'Οκτ. διά Βενεζουέλαν
ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	23234	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ.
ΟΥΑΙΤ ΧΟΡΞ		έτ. «Σπλάιντ»	43	7261	έφθ. Σάντος 28 Σεπτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριν»	29	2692	έφθ. Σάντος 28 Σεπτ.
ΠΑΚΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Πασίφικ Κόουστ»	43	8578	άνεχ. Σπάττα 3 'Οκτ. διά Πουσάν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάγιο»	58	10659	έφθ. Ρίθερ Χούγκλι 30 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σαίντ Τζώρτζ»	43	8426	άνεχ. Χάμπον ρόδης 8 'Οκτ. διά 'Ινδιαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελτράνσοπορτ»	57	10744	διπλής Παναμά 21 Σεπτ. διά 'Ιαπωνιαν
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πλατιλεμ»	45	7133	άνεχ. Μπαντάρ 'Αυπάς 6 'Οκτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΠΑΝΑΧΑΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	63	30408	άνεχ. Χόρ όλ 'Αμαγια 22 Σεπτ. διά Ριο 'Ιανέριο
ΠΑΝΟΗΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμαρτ»	54	15841	διπλής Παναμά 7 'Οκτ.
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναύς»	43	2867	άνεχ. «Οκλαντ 27 Σεπτ. διά Μπαχρέιν
ΠΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριν Κ.»	58	12700	έφθ. «Ανγκρα ντος Ρέις 9 Σεπτ.
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελανδινικέιτορς»	44	7254	άνεχ. Άμερτροντ 22 Σεπτ. διά Μουρμάνοκ
ΠΑΝΤΑΡΑΛΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόμπα»	37	1575	έφθ. Κέιπ Τζουν 9 'Οκτ.
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙΑΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Παραπορτιανή»	27	2457	έφθ. Βομβάν 4 'Οκτ.
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάλιμα»	44	3807	άνεχ. Τενερίφην 7 'Οκτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΠΑΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23607	έφθ. Λός Αντζελες 4 'Οκτ. (έπισκευα)
ΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	61	13903	άνεχ. Ράς ές Σιδέρ 3 'Οκτ. διά 'Αρζέβ
ΠΑΣΙΟΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σελεστιαλ»	65	38116	άνεχ. Βανκούμπερ 28 Σεπτ. διά Κορέαν
ΠΑΣΙΟΙΚ ΛΗΝΤΕΡ		έτ. «Πασιοϊκ Γιούνιον»	44	14238	έφθ. Ντουμάι 25 Σεπτ.
ΠΑΣΙΟΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιοϊκ Κόουστ»	43	8529	έφθ. Βομβάν 4 'Οκτ.
ΠΑΤ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίτι»	49	10471	διπλής Παναμά 27 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Λέτοενα»	38	2275	έφθ. Ολάντ 13 Αύγ.
ΠΑΤΡΑΙΚ ΣΚΑΪ	(N.A.T.)	έτ. «Πάτριαρχη»	43	7172	έφθ. Ντάιαμον Χάρηπορ 29 Σεπτ.
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πατρίτσια»	43	5122	άνεχ. Λας Πάλμας 30 Αύγ. διά 'Ινδιαν
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χόλακοφιλ»	43	2881	διπλής Μπρούνιμπουτελ 16 Σεπτ. διά Ροστόκ
ΠΑΦΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κιμψάρας»	56	10015	έφθ. Τουτκορί 24 Σεπτ.
ΠΕΛΑΓΑΣ (π.)		έτ. «Πέλγας»	47	4609	εις Τζέντα πάρ 28 Αύγ.
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάρος»	30	2861	έφθ. Φορταλέστα πάρ 2 Φεβρ. 1966
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανα»	56	24520	άνεχ. Λας Πάλμας 4 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορνέλλα»	54	19190	άνεχ. Βαλτιμόρην 5 'Οκτ. διά 'Αρούμπα
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	24502	άνεχ. Αιμύδουρον 6 'Οκτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΠΕΡΑ ΑΙΓΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιν & Τράνσοπορτ»	43	7176	διπλής Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διά Φίλαδελφειαν
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ		έτ. «Μονρόδια»	64	10865	έφθ. Ναγκόνιν 30 Σεπτ.
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	άνεχ. Καράκας Μπαιν 4 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΗΣ		έτ. «Μονρόδια»	63	10867	έφθ. Σαβάνα 2 'Οκτ.
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	άνεχ. Μομπάδα 2 'Οκτ. διά Μπάθναγκαρ
ΠΕΡΑ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13581	άνεχ. Σιδέν 4 'Οκτ. διά Σιγκαπούρην ρόδης
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	8119	άνεχ. Μανιλάν 16 Σεπτ. διά Πόρτλαντ (-Ορ.)
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	έφθ. Καράτοι 2 'Οκτ.
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	62	10122	έφθ. Αγ. Φραγκοκόν 24 Σεπτ.
ΠΕΤΡΟΣ (κυπρ.)		έτ. «Μονρόδια»	60	8461	έφθ. Καράκας Μπαιν 5 Σεπτ.
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσπαρος»	48	3349	εις θέσιν 7.22 N - 59.16 A 'Οκτ. 4 διά Κολόμπο
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Ε.		έτ. «Πασιοϊκ 'Οιλ»	65	41255	έφθ. Σάντος 15 Σεπτ.
ΠΗΤΕΡ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Πινελόπη»	54	9541	άνεχ. Καλλάρ 29 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΙΤΣΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελγάδαλ»	61	13379	άνεχ. Αντεν 3 'Οκτ. διά Ερυθράν Θάλασσαν
ΠΙΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σικκονέν»	41	2856	άνεχ. Λας Πάλμας 21 Σεπτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΠΙΕΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σιντορεύη»	67	48747	έφθ. Βιζαγκαπονάου ρόδης 1 'Οκτ.
ΠΙΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10092	άνεχ. Μπαντάρ Μαχαράκη 29 Σεπτ. διά Λάντας "Εντ"
ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ (παν.)		έτ. «Αλμα»	53	12513	άνεχ. Μπ. Αύρες 3 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΛΕΙΤ ΛΑΝΣΕΡ		έτ. «Πλέιτ»	54	8155	άνεχ. Μπ. Αύρες 4 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΛΕΙΤ ΜΑΣΤΕΡ		έτ. «Ελληνον ουμφέροντα»	46	6917	διπλής Παναμά 9 'Οκτ.
ΠΛΕΙΤ ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλέιτ»	53	9557	έφθ. Μπιλμπάρ 6 'Οκτ.
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πλέιτ»	40	6940	άνεχ. Μενάριαν 16 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σκάντομ»	66	33291	έφθ. Βιζαγκαπονάου 18 Σεπτ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίθακα»	43	7258	άνεχ. Θεούτα 10 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Αστροαμάντο»	44	7208	άνεχ. Βοστώνη 5 'Οκτ.
ΠΟΝΤΕΡΟΖΑ		έτ. «Βάλ τον Κομπάρε»	57	8549	άνεχ. Μπαλμπάρ πάρ 7 Μαρτ.
		έτ. «Αστρογκράντε»	43	7245	εις Μπαλμπάρ πάρ 7 Μαρτ.

ΠΟΥΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μορτόαντε»	52	11391	είς Ντώρμπαν από 22 Αύγ.
ΠΡΕΒΕΖΑ		έτ. «Γουεστίμπορερ»	57	10830	εις Γκότεμπουργκ ύπο μετακευήν
ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ ΠΡΕΤΟΡΙΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Άτλαντικ»	43	7231	άνεχ. Κοσίν 23 Σεπτ. δι' 'Ακάμπα
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαμποα»	48	7404	έφθ. Μαυρίκιον 28 Σεπτ.
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	άνεχ. Χαδρόν 19 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ 'Αφρικα»	58	8414	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 21 Σεπτ. δι' 'Ισαπωνίαν
ΠΡΟΗΝΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόχοκ»	59	12168	άνεχ. Αμβέρσαν 10 Σεπτ. διά Λά Σκίρρα
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ		έτ. «Πρωτόκλητος»	44	6154	άνεχ. Βίλεματαντ 1 'Οκτ. δι' 'Αδάναν
ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7192	έφθ. Ρίβερ Χούγκλου 29 Σεπτ.
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουερ»	57	23693	άνεχ. Κοσίν 7 'Οκτ.
ΡΑΔΑΕΛΛΑ (π.)		έτ. «Ορομάρ»	38	5548	άνεχ. Θλίμπαν (Δ.Α.) 2 'Οκτ. διά Κέιπ Τάουν
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	13918	άνεχ. Λόρεντζο Μαρκές 1 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΡΕΖΙΛΙΕΝΤΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Καρτινίαλ»	43	7265	έφθ. Κολόμπο 30 Σεπτ.
ΡΙΒΙΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσούϊκο»	66	23570	έφθ. Κουάλα Ρομπίν 29 Σεπτ.
ΡΙΓΚΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιόδο»	63	12273	έφθ. Χαμπτον ρόδς 5 'Οκτ.
ΡΙΝΤΑ (Λιβάνου)		έτ. «Πιούνιον Σπλέντορ»	51	6905	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 'Οκτ.
ΡΙΟ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αθεδόνι»	17	1293	διπλήθε Κωνιά πολιν 25 Σεπτ. δι' 'Οδησσόν
ΡΙΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	43	7194	έφθ. Μονρέδια 2 'Οκτ.
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαραλάτα»	65	16334	άνεχ. Σιγκαπούρων 5 'Οκτ. διά Βομβάν
ΡΟΥΓΙΝ (παν.)		έτ. «Γουεστέρνερ Σπί»	58	21028	διπλήθε Ούσαντ 6 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΡΥΘΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	άνεχ. Λιοσιανόνα 1 'Οκτ. διά Ραβένα (μετ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ)
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμμάνουελ»	45	5105	άνεχ. Νιουκαστλ (Άνιστρ.) 24 Σεπτ. διά Σάντος
ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	56	12461	έφθ. Σαγκάνη 20 Σεπτ.
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάδαλ»	66	16334	άνεχ. Σιγκαπούρων 1 'Οκτ. διά Βενεζουέλαν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλκ Κέρριερς»	47	3504	έφθ. Γιοκάχαμαν 30 Σεπτ.
ΣΑΙΝΤ ΖΟΡΤΖΕΣ		έτ. «Μάγκελον Στρέιτ»	45	7656	άνεχ. Ροζάριο 29 Σεπτ. διά Καλλάο
ΣΑΛΑΜΑΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάμιρ»	51	1059	διπλήθε Κωνιά πολιν 6 'Οκτ.
ΣΑΜΙΡ (Π.)		έτ. «Καρολίν»	43	7257	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 Σεπτ. διά Κάντλα
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Βλάνσοτο»	50	2736	έφθ. Πειραιά 23 Αύγ.
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανδόμπτριος»	29	4537	άνεχ. Λάς Πάλμας 16 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7239	έφθ. Πονέρτο Καμπέλο 28 Σεπτ.
ΣΑΝ ΛΟΡΕΝΤΖΟ	(N.A.T.)	έτ. «Άλταΐρ»	45	3161	είς Ταραγκόνα 18 Σεπτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΣΑΝ ΜΙΓΚΟΥΕΛ		έτ. «Καρολίν»	43	7224	άνεχ. Ροζάριο 29 Σεπτ. διά Καλλάο
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Εντρε Ρίος»	51	10353	έφθ. Σαγκάνη 5 'Οκτ. διά Ακτήν Η.Π.Α.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7197	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 30 Σεπτ. διά Μόζι
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7206	έφθ. Ρόττερνταν 29 Σεπτ.
ΣΑΝ ΡΕΜΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ολίστιμ»	43	7260	άνεχ. Τζιμπούτι 6 'Οκτ. διά Σιγκαπούρων
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτίστης»	43	7267	άνεχ. Βομβάν 25 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηγνούαίνς Κάρριερς»	55	11922	άνεχ. Ιντσόν 10 Σεπτ. διά δυτ. ακτήν Η.Π.Α.
ΣΑΝΟΥΚ (κυπρ.)		έτ. «Νίκη»	43	7187	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 30 Σεπτ. διά Μόζι
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια Βαρβάρα»	46	2849	έφθ. Ρόττερνταν 1 'Οκτ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβίντα»	53	2699	άνεχ. Κιγκατόν (Ζαμ.) 5 'Οκτ. διά Σάντο Ντομίγκο
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κατερίνα»	20	1599	διπλήθε Κωνιά πολιν 1 'Οκτ. διά Τουάφ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Τάμπο 3 'Οκτ. διά Κασσιούνκ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουέρο»	65	31779	άνεχ. Αμβέρσαν 30 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπής Μίννεραλς»	63	30886	έφθ. Αίλ ο Γκραίν 7 'Οκτ.
ΣΑΝΤΑ ΦΕ ΠΑΤ' ΟΝΗΡ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπής Μίννεραλς»	64	30682	διπλήθε Παναμά 2 'Οκτ.
ΣΑΝΤΩ !		έτ. «Αστρονάτο»	44	4296	άνεχ. Λόδης Αντζελες 10 Σεπτ. διά Πουσάν
ΣΕΙΓ' ΙΧ ΜΠΟΥΤΡΟΣ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμπανον»	43	7266	άνεχ. Ντουμπάν 28 Σεπτ.
ΣΕΡΙΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαντίνελα»	54	19418	έφθ. Ρόττερνταν 7 'Οκτ.
ΣΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ		έτ. «Σάν Σεοίλιο»	58	13944	διπλήθε Παναμά 24 Σεπτ.
ΣΗΒΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρίντον»	51	4043	άνεχ. Βικέντιον 4 'Οκτ. δι' 'Αμδούργον
ΣΗΤΑ ΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπής Φρ.»	61	13692	άνεχ. Χιμέζι 30 Σεπτ. διά Λός Αντζελες
ΣΙΔΕΡΗΣ		έτ. «Εσσάρη»	40	5355	άνεχ. Αμπιτζάν 21 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΣΙΔΕΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	άνεχ. Ρόττερνταν 5 'Οκτ. διά Σάφι
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιβ.)		Π. Βράγκος	46	1059	άργει Πέραμα πόλη 19 Μαΐου
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταρδ»	65	33287	άνεχ. Γιοκοσούκα 3 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΣΙΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεοίλιο»	58	13752	διπλήθε Παναμά 26 Σεπτ. δι' 'Οζάκαν
ΣΙΚΙΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιούνο»	63	17487	έφθ. Αιγακασάκι 6 'Οκτ.
ΣΟΚΟΡΙ		έτ. «Σοκάδα»	50	5304	είς θέσιν 46.32 Β - 11.17 Δ Σεπτ. 27 διά Λός Αντζελες
ΣΟΥΡΕΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Λίζα»	57	10661	άνεχ. Ντακάρ 29 Σεπτ. διά Καράτοι
ΣΟΥΔΙ	(N.A.T.)	έτ. «Παρνασσός»	45	12723	έφθ. Χαράτοι 5 'Οκτ.
ΣΟΟΙΑ Κ	(N.A.T.)	έτ. «Εξέλαιορ»	57	10739	έφθ. Χιροχάτα 6 'Οκτ.
ΣΟΟΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	62	15596	έφθ. Γκότεμπουργκ 2 'Οκτ. (έπισκευαι)
ΣΟΟΙΑ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αικατερίνη»	54	12369	άνεχ. Λάς Πάλμας 19 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΣΠΗΝΤΡΓΟΥΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέιτιμ»	57	20683	άνεχ. Γιασάτα 23 Σεπτ. διά Ναχότκα
ΣΠΛΑΝΤΙΤ ΣΚΑΪ' (παν.)		έτ. «Ακτέΐδη»	44	7240	άνεχ. Ρόττερνταν 9 'Οκτ. διά Σκαραμαγκάν
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλυσσες»	64	34593	άνεχ. Λάς Πάλμας 4 'Οκτ. διά Νεάπολιν
ΣΠΥΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόπολο»	53	13150	έφθ. Ρόττερνταν 8 'Οκτ.
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπουντ Τάνκερς»	56	30150	άνεχ. Ντώρμπαν 4 'Οκτ. δι' Εύρώπην
ΣΤΑΛΩ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίτης»	43	7230	άνεχ. Τζιμπούτι 21 Σεπτ. διά Κωνσταντζαν
ΣΤΑΜΑΤΗΣ		έτ. «Ντιάνα»	43	7290	έφθ. Πειραιά 7 'Οκτ.
ΣΤΕΒΟ (Λιβάν.)		έτ. «Ανταμ»	44	7066	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 30 Σεπτ. διά Καράτοι
ΣΤΕΛΙΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλαμοτή»	36	2660	
ΣΤΕΦΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφλοντ»	60	10905	

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΤ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 424.222 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,

ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαργυκασύρο»	56	10360	έφθ. Γιοκοχάμαν 29 Σεπτ.
ΣΤΟΛΤ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Άθενιρ»	53	8046	άνεχ. Ντακάρ 5 Οκτ. δι' Αμπιτζάν
ΣΥΝΓΡΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγαπηνώρ»	57	9315	έφθ. Βομβάνη 29 Σεπτ.
ΣΥΝΓΡΙΑΝ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρόνη»	53	1875	άνεχ. Ιαφαν 4 Οκτ. διά Λιθερπουλ
ΣΥΝΓΡΙΑΝ ΤΡΕΙΤΙΝΤΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κέρτην»	50	1797	έφθ. Λονδίνον 4 Οκτ. (διά Λεμεσόν)
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βεστά»	56	10096	άνεχ. Κιγκοτών (Ζαμ.) 13 Σεπτ. διά Ναυλάκι
ΤΑΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξάνδρα»	51	29/9	έφθ. Λονδίνον 4 Οκτ. διά Λεμεσόν
ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καννα»	52	12064	άνεχ. Ταμπικό 4 Οκτ. διά Ντιπρότ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	7349	άνεχ. Μεροναν 5 Οκτ. δι' Αγγλιαν
ΤΑΡΣΕΥΣ .	(N.A.T.)	έτ. «Αγ. Σπυρίδων»	47	5605	άνεχ. Μαυρικιον 2 Οκτ. δι' Αγγλιαν
ΤΕΡΕΖΑ .	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξανδρεια»	58	10499	έφθ. Γουόρκ ντον 4 Οκτ.
ΤΕΡΠΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκο»	44	7045	άνεχ. Αγ. Βενετιον 4 Οκτ. διά Βαρκελώνην
ΤΕΤΗ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Αρμενι»	49	2420	άνεχ. Καρδίφ 7 Σεπτ. δι' Αρχάγγελον
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φονινέ Ναδίγκ.»	38	1465	εἰς μεσοειδικάς μεταφοράς
ΤΖΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	65	19421	έφθ. Σεμανους 5 Οκτ.
ΤΖΕΟΝΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιμόρη»	53	12521	διπλής Ντούρε 5 Οκτ. διά Γκέλα
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανθεον»	53	10873	άνεχ. Άρούμπα 21 Σεπτ. διά Παναμά
ΤΖΩΝ ΔΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βικύκι»	42	7268	εἰς Βομβάνη 6 Σεπτ.
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μεντοπι»	53	7490	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 20 Σεπτ. διά Κέιν Τάουν
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπάο»	54	19129	άνεχ. Λας Παλάσια 2 'Οκτ. διά Μπαντάρ Μαχασάρ
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλαντική»	66	39556	διά Χ. Ροτερετς 23 Σεπτ. διά Μένα Αχμαντί
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (σ. μωλ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντραϊδ»	39	5333	διπλής Λισαρόν 28 Αύγ. διά Κουδαν
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαμάζα»	53	27863	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 'Οκτ.
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΕ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα»	64	15597	άνεχ. Βακαγιάμα 3 'Οκτ. διά Ντουγκούν
ΤΟΛΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τόλη»	49	6922	έφυ. Λάγκος 28 Σεπτ.
ΤΟΝΙ (Λιθάνου)		έλληπ. Καραπιπέρη	43	7176	άνεχ. Θρίπορτ (Μπαχ.) 27 Σεπτ. διά Ρωσίαν
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	37	4561	άνεχ. Τζιμπούτι 27 Σεπτ. διά Χοντέιντα
ΤΡΙΑΔΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίδα»	33	7109	άνεχ. Μπειρα 22 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΤΡΙΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρορούσερτε»	48	5199	έφθ. Βομβάνη 9 'Οκτ.
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δίανα»	53	5579	άνεχ. Λας Αντιλεσες 27 Σεπτ. διά Γουατεμάλα
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αλφοτρίνη»	57	10493	έφθ. Πιοκούροβος 18 Σεπτ.
ΤΡΙΝΙΕΝΤ (δ.)		έτ. «Νέπτουν»	67	39000	εἰς Σάντερλαντ υπό ουμπλήρωσιν
ΤΡΙΠΟΛΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαλόγκρυ»	64	28311	άνεχ. Χάρον 5 'Οκτ. διά Μάλταν
ΤΡΙΤΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	έφυ. Σαν Ντιέγκο 10 Σεπτ.
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικας»	54	11913	διπλής Ακρ. καλπ. Ελπίδος 30 Σεπτ. διά Μοντεβίδεο
ΤΡΟΓΙΑΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντον Μαριγώ»	42	7243	εἰς Κολόμπια ἀπό 1 Αύγ.
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίπερ»	66	45255	άνεχ. Ράς Τονύρα 17 Σεπτ. δι' Ιταλίαν
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλη»	57	23664	άνεχ. Περιοκόν Κόλπον 8 'Οκτ. διά Ταιδαν
ΤΣΑΡΛΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντοράντο»	57	13082	άνεχ. Μπρέμερχαρφεν 20 Σεπτ. διά Σουδίαν
ΤΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσα»	55	21088	έφθ. Καμαρίοι 30 Σεπτ.
ΤΔΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμετη»	45	15005	έφθ. Σορέλ 6 'Οκτ.
ΤΔΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάνσερ»	45	15574	άνεχ. Χ. συστόν 29 Σεπτ. διά Λάγκος
ΤΔΑΙΡΟΥΓΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνθουγιοντ»	45	7696	άνεχ. Χέμπτον 6 'Οκτ. διά Ιαπωνίαν
ΤΔΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάτικο»	43	15441	άνεχ. Χέμπτον 6 'Οκτ. διά Τζιμπούτι
ΤΔΑΛΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	60	13998	άνεχ. Χάρον 5 'Οκτ. διά Μάλταν
ΤΔΑΝΑΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νίλω»	42	7259	έφυ. Σαν Ντιέγκο 10 Σεπτ.
ΤΔΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάιντ»	57	21910	διπλής Μαδείρα 2 'Οκτ. διά Νέαν Ορλέανην
ΤΔΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιγκάικα»	45	7181	άνεχ. Κοσιρ 27 Σεπτ. διά Χάργη Αίλαντ
ΤΔΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέις»	44	15579	έφθ. Μαντράρ 1 'Οκτ.
ΤΔΕΝΙΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαλίωρε»	43	7265	άνεχ. Ντώρμπαν 6 'Οκτ. διά Καλαί
ΤΔΕΝΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρορούμεδα»	43	7233	άνεχ. Σιγκαπούρην 24 Σεπτ. διά Τζιμπούτι
ΤΔΕΤΕΙΝΗ Α.	(N.A.T.)	έτ. Πασιφίκ Μαρ. Κάρριερς	63	50622	άνεχ. Χόκη 7 'Οκτ. διά Σαΐγκον
ΤΔΕΤΕΙΝΗ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	67	46382	διπλής Πανσιά 29 Σεπτ. διά Μελδούρην
ΤΔΡΑΤΕΡΝΙΤΥ (δ.)		έτ. «Μαρενδίντο»	53	12107	άνεχ. Κολόμπι 4 'Οκτ. διά Σιγκαπούρην
ΤΔΡΑΡΑ Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Φρατερνίτινη»	63	10382	άνεχ. Χόκη Κούγ 7 'Οκτ. διά Σαΐγκον
ΤΔΙΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	40	6807	άνεχ. Πανσιά 29 Σεπτ. διά Σαΐγκον
ΤΔΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάσουντβιον»	42	7181	άνεχ. Κολόμπι 2 'Οκτ. διά Νέαν Ορλέανην
ΤΔΡΑΓΚΙΣΚΗ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	44	11693	άνεχ. Ντώρμπαν 3 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΤΔΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσάνα»	48	3668	άνεχ. Ρίβερ Χούνκλου 24 Σεπτ.
ΤΔΡΗ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρατερνίτινη»	63	10382	έφθ. Αθάναν 29 Σεπτ.
ΤΔΡΗ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤ' ΤΟΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	40	6807	έφθ. Νιούκαστλ (Άνιστο.) 28 Σεπτ.
ΤΔΡΗ ΤΡΕΙΤΙΝΤΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τσαδλίρης	42	7181	άνεχ. Καλκούταν 4 'Οκτ.
ΤΔΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αρρών»	49	10630	άνεχ. Νέαν Υόρκην 8 'Οκτ. διά Ναγκόνια
ΤΔΡΙΞΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπλένινη»	44	15020	άνεχ. Ρίβερ Χούνκλου 21 Σεπτ.
ΤΔΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αλφοτρίνη»	57	10493	έφθ. Νιούκαστλ 3 'Οκτ.
ΤΔΤΕΙΝΗ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελκαπιτάνη»	67	35800	άνεχ. Μόζι 4 'Οκτ. δι' ΗΠΑ
ΤΔΦΩΡΑ ΣΥΛΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικάρι»	44	7132	άνεχ. Λας Αντζελες 4 'Οκτ. διά Σάν Νικολάς Μπαίν
ΤΔΛΑΙΑ (Λιθαν.)		έτ. «Μένον»	49	1952	έφθ. Καλκούταν 4 'Οκτ.
ΤΔΡΑΝΤΕΝΜΠΕΡΓΚ		έτ. «Βάγκουαρντη»	48	1231	άνεχ. Αύγουστον 21 'Οκτ. διά Ροστόκ
ΤΔΑΣΣΕΛ (κυπρ.)		έτ. «Λόρμα»	39	8493	έφθ. Κούρε 28 Σεπτ.
ΤΔΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πιλαγκριμ»	56	10583	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 24 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΤΔΕΛΜΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χελμός»	41	5236	άνεχ. Μαδράς 5 'Οκτ. διά Καλκούταν
ΤΔΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χιος»	56	10597	άνεχ. Πότου Σουδάν 11 Σεπτ. δι' Αμδούργον
ΤΔΟΥ ΚΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόλου Κρός»	55	13646	έφθ. Λιοσανδρία 21 'Οκτ.
ΤΔΡΙΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χρίλακ»	45	2871	άνεχ. Αύγουστον 21 'Οκτ. διά Ροστόκ
ΤΔΡΙΣΤΙΝΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	66	19419	έφθ. Κούρε 28 Σεπτ.
ΤΔΡΥΣΑΝΘΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σεντρό»	43	7140	εἰς Σιγκαπούρην ἀπό 21 'Οκτ.
ΤΔΡΥΣΑΝΘΗ Κ. (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόρτζ»	41	2934	εἰς Κίελον ἀπό 6 Δεκ.
ΤΔΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρουαγιάλ»	55	23930	άνεχ. Γιοκοχάμαν 27 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΤΔΡΥΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19183	άνεχ. Νέαν Υόρκην 2 'Οκτ. δι' Άρούμπα
ΤΔΡΥΣΗ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Μάροια»	51	5882	άνεχ. Αμβέρσαν 23 Σεπτ. διά Σάν Ζουάν (Περού)
ΤΔΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Όιλ»	66	41066	άνεχ. Σάντος 14 Σεπτ. διά Ράς Τονύρα
ΤΔΚΕΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεξτάντ»	56	8390	άνεχ. Τάμπα 3 'Οκτ. διά Σάντος

(Συνέχεια έκ της σελ. 48)

παράδοσιν κατά την διεύθευση του πλοηγού σταθμού Λόρ. Αντιλεσες 18-24, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίων μέσω Περού.

«ΠΑΡΝΩΝ» 11.568 τόν. d.w. (512.000 κ.π., 11½-12 μίλ., 12 τόν. φιούλ άπλ και 11½ τ. ηγκέρ δλ) 22/-, τοξίδια 11-14 μηνών, άμεσος παράδοσης Περσικόν Κόλπον, 22/-.

«ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» 11.120 τ. d.w. (557.134 κ.π., 13½ μίλ., 15½ τ. φιούλ άπλ και 1 τ. ηγκέρ δλ) 31/-, παράδοσης 1 πλέον Ιαπωνίων μέσω Περσικόν Κόλπον 1-20, ηγκέρ δλ.

«ΑΓΓΛΟΚΑΡΙΚΑ» (λιθ.) Περσικόν Κόλπον 80.000 τ. Κόντινεντ 30% ἐπί πλέον Ιαπωνίες, Όκτ. 8.

«ΑΓΓΛΗΤΩΝ» (λιθ.) Καραϊβικήν 18.500 τ. Νόρδερν 42½% ἐπί πλέον Ιαπωνίες, Σεπτ. 28.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ» (λιθ.) Μεσόγειον 23.000 τ. άμερικ. λιμένας Α' Αλαντικού (θορ. Χάτταρς) 40% ἐπί πλέον Ιαπωνίες, τελή Οκτ.

«ΔΙΩΝΗ» (λιθ.) Καραϊβικήν 19.000 τ. (καθαρό) Α' Αλανδρή - Κόντινεντ 30% ἐπί πλέον Α.Τ.Ρ.Σ. και ἐν των Α.Τ.Ρ.Σ. καθαρό.

«ΕΛΗΤΩΝ» (λιθ.) Καραϊβικήν 19.000 τ. (καθαρό) Α' Αλανδρή - Κόντινεντ 30% ἐπί πλέον Α.Τ.Ρ.Σ. και ἐν των Α.Τ.Ρ.Σ. καθαρό.

«ΓΑΡΙΛΑΟΣ» Μαύρην Θάλασσαν 14.700 τ. (καθαρό) Αγγλίαν - Κόντινεντ 130% ἐπί πλέον Ιαπωνίες, Όκτ. 15-27.

«ΑΡΙΣΤΟΝ» (λιθ.) Καραϊβικήν 14.500 τ. άμερ. λιμένας Α' Αλαντικού 77½% ἐπί πλέον Ιαπωνίες, Οκτωβρίου 6.

«ΤΣΑΡΙΟΤ» (λιθ.) Περσικόν Κόλπον 36.000 τ. (τημά θορητού) Ταΐδαν 45% ἐπί πλέον Ιαπωνίες, Οκτωβρίου 5.

«ΧΑΡΙΛΑΟΣ» Μαύρην Θάλασσαν 14.700 τ. (καθαρό) Αγγλίαν - Κόντινεντ 130% ἐπί πλέον Ιαπωνίες, Όκτ. 15-27.

«ΑΡΙΣΤΟΝ» (λιθ.) Καραϊβικήν 14.500 τ. άμερ. λιμένας Α' Αλαντικού 77½% ἐπί πλέον Ιαπωνίες, Οκτωβρίου 6.

«ΤΣΑΡΙΟΤ» (λιθ.) Περσικόν Κόλπον 36.000 τ. (τημά θορητού) Ταΐδαν 45% ἐπί πλέον Ιαπωνίες, Οκτωβρίου 5.

«ΕΛΗΠΗΝΗΣ» (λιθ.) Καραϊβικήν 19.000 τ. (καθαρό) Α' Αλανδρή - Κόντινεντ 130% ἐπί πλέον Ιαπωνίες, Όκτ. 15-27.

«ΟΡΟΥΤΣΑ» (λιθ.) 16.150 τ. d.w. δολ. 4.60 τοξίδια 12 μηνών, παράδοσης Οκτωβρίου 15.

«ΑΜΦΙΩΝ» (κυπρ.) Ιταλίαν 18.000 τ. Αγγλίαν, Κόντινεντ 95% πλέον Ιαπωνίες, Όκτ. 5.

«ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ» 12.750 τόνων d.w., συνεχή ταξίδια 12 μηνάς ἀπό Καραϊβικήν (παγκόσμιοι μεταφοραί πετρελαιοειδῶν) 5% θλάστων Α.Τ.Ρ.Σ., ώφων ἀπό Περσικόν Κόλπον 10% θλάστων Α.Τ.Ρ.Σ., έφων Κόντινεντ 30.000 τ. Βραζιλίας 72½% ἐπί πλέον Ιντασκέιλ, Οκτωβρίου 6.

«ΙΩΑΝΝΑ Β.» Κωνστάντζαν 18.000 τ. γαλλικούς λιμέ

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 169

EDITOR : D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th OCTOBER 1967

The conspiracy

Another failure for international communism's conspiracy against Greek shipping. The longshoremen's unions in Western Europe have not shown any inclination to boycott Greek ships. The International Transport Federation has opposed the plans of Pytharoulis and his Scandinavian supporters. Only the longshoremen's unions of four French ports, Marseilles, Le Havre, Nantes and part of Bordeaux, which are communist-led and affiliated to the Prague chapter of the I.T.F., have threatened a boycott but have not applied one so far. The tanker "Lady Dorothy", following orders from the cargo consignees, was diverted to another French port instead of Lavéra.

Meanwhile, Messrs. Loras and Hadjithedouros, participating on behalf of Greece in the tripartite maritime conference of the International Labour Office, took the necessary steps to foil the new communist attack. And, fortunately, they were successful. At the same time, the Ministry of Mercantile Marine acted directly through the French government in Paris.

The conference took place in Geneva where many distinguished American and European union leaders were gathered, giving the opportunity to the Greek representatives of the shipowners' associations and seamen's unions to brief them fully on the situation in Greece. Thus, as soon as Mr. Perroux, the representative of the French shipowners at the Geneva conference, was advised about the pending boycott, he communicated immediately by telephone with the French Minister of Mercantile Marine who declared the threatened boycott illegal and recommended immediate recourse to court action. The decision of the French courts, according to the Minister, will be against any such boycott and will impose a de-ferment of any boycott action.

Out Greek union men are fighting hard against the enemies of Greek shipping. In Geneva, they were able to gain the full support and understanding of their foreign colleagues. Proof of this lies in the I.T.F.'s rebuttal of the communist organisation in Prague to which Abatielos, Pytharoulis and their confederates belong and the plans of which Pytharoulis undertook to carry out.

* * *

We have often recommended to the masters of our deepsea freighters, and we repeat the warning, not to allow suspicious characters on board their ships, for the vessel's safety if nothing else.

According to authoritative information from the Ministry of Mercantile Marine, rules to this effect are not being strictly applied. This merely gives the opportunity to communists to develop their subversive activity without restraint and spread their corrosive propaganda among Greek crews abroad.

Masters must be made urgently aware of the dangers that beset their ships in this respect and which, broadly speaking, are also dangers against the national interests of Greece. No person unconnected with the ship's crew or the ship's work should be

allowed on board. Consular authorities in all Continental ports have been advised accordingly. The masters are responsible for the strict application of this rule. The insidious and corruptive influence of communism must be checked at all costs.

The "closed" Conferences

The battle against the "closed" conferences continues. Mr. P. G. Callimanopoulos of Hellenic Lines is leading it. He is justified by events in thinking that international pressure against the conferences will crown his persistent efforts with success. This will be to the good of Greek shipping in general since it will permit Greek ships at last to organise themselves on a liner basis.

Fortunately, the shippers at various ports have set up councils by which a certain degree of control can be exercised over the "closed" conference monopolies. In this respect, a conference of the European Council of Shippers is to be held in Marseilles on the 18th and 19th of October, in conjunction with the Committee of European Shipowners.

On the occasion of this conference, a meeting is to be held between Hellenic Lines and the European Councils with the following agenda :

1. Hellenic Lines services between Greece and the Adriatic to East and South Africa.
2. "Closed" conferences.

The peculiar development with the "closed" conferences is that the turn has now come of the British companies to feel the impact of the "closed" conferences system. Three well-known British companies, Port Line, Blue Star and Ellermans, are starting a service between Japan and Australia under the title of Atlas Line and their application for membership to the respective conference has been turned down. The Japanese members of the conference have even threatened a longshoremen's boycott of Atlas Line ships.

With respect to the CESNA meeting of 18th September in London to discuss Amer-

ican pressure on closed regular lines, Mr. B. J. White, representing Mr. P. G. Callimanopoulos, made the following statement :

"While great commotion is prevailing among the shipping community by reason of the Brazilian Government's regulation regarding shipments of coffee to the U.S., our co-members will be surprised to hear that the South African Conference suggested to the Government of South Africa to impose a higher import duty on cargoes arriving in that country per our vessels. Furthermore, the competition which developed in the Adriatic by reason of the non-admission of our company to that Conference has gone so far that quotations for freight are being made at 40 percent below the Conference Tariff."

"I wish further to state that while the East and South African Conferences are contending that the traffic was satisfactorily tonnaged before we entered this traffic, at a meeting that was held in Amsterdam on June 14 last between that Conference and the Shippers Councils of Europe the representative of the Swiss Shipping Council, Mr. Reinhardt, stated that the Conference did not offer sufficient sailings from Mediterranean ports and therefore additional sailings by outsiders could not be ignored. This statement was supported also by the representative of the German Shippers Council. The representative of the Italian Shippers Council also stated that the number of Conference sailings to East and South Africa was inadequate."

"Our co-members will be surprised to hear that in the minutes of that meeting that were sent out to the European Shippers Councils, all these statements were omitted."

"How can we possibly represent to the Federal Maritime Commission that our set up of Conferences/Shippers Councils is working in a straightforward and orderly way without any government's interference and a similar set up ought to be formed also in the U.S.A., and how can we support our colleagues who are being injured by the action of the Brazilian Government when a Conference located in Europe suggested to the South African Government such an unorthodox and unprecedented measure?"

"We repeat that our own house must be set to order before we may suggest to the Maritime Commission to follow our example of Conferences/Shippers Councils' relationship."

Decisive measures

The subject of voyages to Cuba and North Vietnam has again come before the U. S. Congress. At the suggestion of Congressman Claude Pepper, an amendment has been inserted in the foreign aid bill by which ships and masters who are on record as having made voyages to Cuba and North Vietnam should be banned from U.S. ports. This bill has been passed by the House of Representatives and is now before the Senate.

In a letter to the House and Senate foreign relations committees, Mr. Pepper points out that his proposed amendment would constitute a clear indication of the decisiveness

ΜΑΛΤΑ

ΔΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ
ΚΑΙ ΤΑΧΕΙΑΝ ΑΠΟΣΤΟΛΗΝ
ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΑΣ
ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΟΥΣ

S. MIFSUD & SONS Ltd.
ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ

7 East Street, Valletta - MALTA
Tel. SILNAVE Phone : 24199
25349
30921

TELEX No MALTA 233
ΠΡΟΕΒΕΝΕΙΟΝ ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ

ΕΝ ΜΑΛΤΑ

with which the matter is being dealt with. An end must be made to such voyages by ships bearing the flags of nations purporting to be friendly to the United States which provide assistance to the enemies of freedom in Southeast Asia and the Western Hemisphere.

If this amendment is passed by the Senate and becomes law, certain ships of Greek ownership, already blacklisted, will not only be denied entry in U.S. ports but may also suffer even after they have changed ownership. The ban on masters, moreover is tantamount to depriving them of employment. It would be impossible to maintain that a ship does not need to call at least once a year at a U.S. port, particularly where tramps are concerned.

It is not yet known whether the amendment has been finally adopted but if it is, it will no doubt deeply affect the shipowners concerned —unfortunately there are Greeks among them— and the masters. They will not be as willing to undertake voyages to Cuba and North Vietnam as before.

Our own weapons

The following notice was recently seen posted at the main entrance of an office building in Piraeus :

- “CANDIA” E.P.E. (8th Floor)
- 1) Master
- 2) Second Mate
- 3) Cook

required for Israeli-flag vessel.

It is to be noted that those thus employed are not insured by N.A.T. There is no need for us to comment. The notice speaks eloquently for itself.

In the daily run of shipping affairs in the port of Piraeus, the signing on of Greek crews on ships owned by Israeli and American interests (chiefly Jewish interests in New York) is a common occurrence. The shipping offices engaged in this lucrative occupation are well known. Our seamen crowd their corridors at a time when Greek-owned ships are hard put to make up their crews complements.

An investigation would be useful and enlightening. We do not exaggerate in our estimate that four thousand Greeks are now employed on ships owned by foreign interests, many of them uncovered by insurance.

Greek crews on foreign ships

Decisive measures to prevent Greek crews from serving on foreign-owned vessels would be to establish that the only pensionable service is that performed on Greek-flag vessels or vessels insured with N.A.T. Seamen's Home and unemployment privileges should also come under such provision while the Consular Port Officers in London and New York should be empowered to sign and renew N.A.T. agreements.

The first measure makes it possible for Greek seamen to seek employment on foreign ships but it makes service on Greek-flag or N.A.T.-insured vessels more attractive for them. Thus, capable and experienced seamen would be channelled to Greek-flag or Greek-owned ships instead of taking up employment with Israeli and other competitors. The Greek seaman's basic interests are thus protected on all sides, by the Ministry, the port officers, consuls, unions, courts, etc. in case of need. N.A.T. is also assured of its contributions and not dependent on lump sums paid by seamen who wish to have their foreign-ship service taken into account.

The second measure will prevent, to a

great extent, the insurance with N.A.T. of non-Greek-owned vessels. It is very easy for the consular port officer in New York to ascertain the true ownership of a vessel because shipping offices in that city are few. All that is needed is a measure of cooperation between them and the port officer. In London, we have the valuable presence of the Greek Shipping Cooperation Committee which, to a great extent, is aware of what ships under foreign flags are Greek-owned. The consular port officer in London will be able to obtain first-hand information on the true ownership of a ship seeking to insure itself with N.A.T. It is rare indeed for shipping circles in New York and London to remain uninformed concerning the purchase or sale of a vessel by Greek interests.

In the past, N.A.T. contracts had been drawn up and signed in New York and London and we do not know why this practice was discontinued. If there are any obstacles, they should be removed.

Admiral Hanidis is familiar with the subject, having served both as consular port officer in London and with N.A.T. Besides, personnel on the N.A.T. payroll is employed in both the London and New York port of-

fice and for years, a N.A.T. official has been sent to London at N.A.T. expense to handle N.A.T. business.

The Radio certificate monopoly

We have often stressed in the past and we repeat once more that the monopolistic privilege enjoyed by one foreign firm in issuing radio safety certificates to Greek ships must be rescinded. It is harmful to Greek shipping and scandalous in the extreme.

An investigation into the consequences of this state-granted monopoly would enable us to draw many conclusions. For instance, the officials concerned should ask shipping offices to show them the radio firm's equipment and repair (always on overtime) bills and also to give them their views on the subject. The Shipowners' Association has already asked, long since, for an end to the monopoly. Greek shipping is now large enough to demand and insist upon its emancipation from all unnecessary burdens.

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

ΠΑΡΙΣΙΩΝ | ΜΠΟΑΩΝΙΑΣ | ΒΡΥΞΕΛΛΩΝ

300.000 κουτιά πωλούνται ή καταναλώνονται ήμερησίως όποιο το προϊόντα KOO (Κού) και GOLD REEF (Γκόλντ Ρήφ) στη Καταστήματα και στα Σουπερμάρκετ τών πέντε ήπειρων και στη πλούτο ποδιών πατέρων τους χάρις στην εκλεκτή τους ποιότητα τη προτόντη KOO και GOLD REEF έχουν άναγνωρισθεί διεθνώς και έχουν κερδίσει τήν έμπιστοσύνη του Κοινού διυλού του Κόσμου. Τη έπτη έργασια ή δύολα άποσχετε 11.000 ειδικευμένους έργατες άποδιδει στην Νότιο Αφρική ένα ειδοδόμημα £ 10.000.000. Με δύσιν τη αστιρόπτατα μέτρα προστασίας των Διεθνών Ολυμπιαδών Τροφίμων, τη έργαστρα δια ΛΑΝΓΚΕΜΠΕΡΓΚ, έχουν πάλι άσπρη της οδηγώντερες διοικητικές μονάδες παραγωγής έκλεκτης ποιότητας τυποποιημένων τροφών.

KOO — GOLD REEF — Η ΑΓΝΩΤΕΡΗ ΤΡΟΦΗ ΣΕ ΚΟΝΣΕΡΒΕΣ

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

*Αντίτοιχη διάσταση στην Ελλάδα: Κ. Ε. ΚΟΥΤΟΥΠΙΔΗΣ — Εύριπιδος 9 — Αθήναι — Τηλέφωνον 228-801
Διερκής Παροκαταθήκη Τράνζιτο διά τόν έφεδοισισμόν πλοίων: Εις τούς κυριωτέρους τροφοδότας Πειραιώς

The National Government has already declared itself against closed professions and monopolies and acted accordingly with swift decisiveness. The exploitation of the general interest by the privileged few has stopped. We cannot believe that the monopoly in radio safety certificates will be the only one to survive, in spite of Government policy.

* * *

So far, I.T.&T. (Hellas) (International Telephone and Telegraph Corporation) has invested more than three million dollars in Greece towards the setting up of a plant for telecommunications equipment of all types at Botanikos, where it is functioning very successfully.

The aim of this telecommunications giant which, among other things, is deeply involved in the United States overall defence programme, is to expand its operations in Greece with the ultimate objective of covering the entire Mediterranean area.

Nevertheless, the monopoly with regard to radio safety certificates continues at the expense of I.T.&T. which has so far been unable to secure the right of issuing such certificates to Greek-flag ships. Yet many Greek shipowners have already shown their preference for I.T.&T. More than 400 large-sized vessels make use of its services. It is to be noted that I.T.&T. also serves the fleets of Messrs. Niarchos and Onassis.

Dollar accounts in Greece

For years we have maintained that steps should be taken to make it possible for Greek seamen to maintain dollar accounts in Greek banks instead of depositing their savings in banks abroad. The National Government has now taken this important step and seamen can open such accounts in Greece for as long as they are actively employed and for three years after they retire. The interest ranges from 0.75% for current accounts to 6.25% for savings accounts of one year's duration. Greece's 55,000 seamen serving on ships abroad are estimated to save between 22 and 25 percent of their wages which amounts to a total of from \$33,600,000 to \$39,200,000 per annum.

Naturally, this amount will not flow into Greek banks immediately but consular port officers and other interested parties should conduct a widespread and effective campaign to explain the advantages of this new scheme to Greek seamen everywhere and convince them that they will not only be obtaining a higher rate of interest but will be doing something for the good of their country as well by depositing their savings in Greece.

High wages

The wages paid to the crew of a Greek ship recently chartered to carry rice from the Gulf to South Vietnam give the lie to the enemies of Greek shipping who claim our wage scale is too low and that our seamen are being exploited.

The monthly salary of the second mate was fixed at £200 while the carpenter is to be paid £150 clear as soon as loading starts and up to the end of the charter. Overtime and 11% on Sundays on the basis of this wage. In addition, the war bonus in accordance with Greek law. A deck boy was signed on as an able seaman with an able seaman's wage with a 100% bonus during the entire voyage from the United States and up to the time of sailing from Vietnam. An apprentice engineer was signed on at a monthly salary of £100. War bonus 100% from the start of loading up to two days

after discharging. The rest of the crew's wages were fixed in accordance with the above levels.

We must note here that the crew has expressed its appreciation by letter of the ship-owner's satisfactory settlement of their wage scale. They add, in their letter, "No seaman can complain about voyages to South Vietnam. They are all well paid thanks to the agreement concerning the war bonus."

Replying to the Israelis

Here is our answer to the letter from Israel's "Maritime Fruit Carriers" published in our issue of October 1, concerning the flag discrimination exercised by the Israelis in frozen meat cargoes imported into Israel.

The letter is full of inaccuracies and omissions. Let us deal with them one by one.

1. "Maritime Fruit Carriers", which was set up with state loans and obtained its ships in a similar manner, chooses to ignore the decision by which frozen meat cargoes to Israel are to be carried exclusively by Israeli vessels with no participation allowed to foreign-flag vessels, mainly Greek in this case. The discrimination is blatant. This fact is carefully passed over in the company's letter. Obviously, it can say nothing about it.

2. The company refers to the reluctance of foreign crews to sail to Israel during the seven-day war although it should know that no such reluctance was manifested by the crews of Greek-owned ships. On the contrary, all Greek ships continued to call regularly at Israeli ports. We challenge the Israeli authorities to quote even one instance of delay with regard to cargoes carried by Greek ships.

3. The Israeli company underlines, in its letter, the \$16 million accruing annually to Greek ships from their participation in transporting cargoes to Israel. It fails to point out, however, regardless of whether the amount quoted is correct, that:

a) Israel enjoyed and continues to enjoy the low-cost services of Greek ships on time-charter used by "Zim" to set up and develop certain regular lines until such time as "Zim" can build its own ships. As soon as these are delivered, the Greek ships will be handed back with no hope of ever being chartered again. They were used to good effect by Israel and, now that many small 3,000-ton Israeli freighters have been built, Israel has no more use for them. Only a few remain on timecharter. We wonder, therefore: who was better served? Greek shipping or Israel? In any case, the fact remains that the employment was a temporary one.

b) As far as the \$16 million figure is concerned, it includes the passenger fares of Greek ships. Indeed, Greek passenger ships on regular lines to Israel have served and continue to serve a vital communications sector of the Israeli economy, tourism, etc. which, in spite of many expensive efforts, Israel has so far been unable to cover with its own ships. We wonder with what other foreign ships Israel could be served better. In its letter, however, "Maritime Fruit Carriers" is inclined to ignore the corresponding earnings of Israeli ships transporting cargoes to Greece. Albeit smaller, these should also be taken into account.

4. Israel hastens to exclude Greek reefer ships, failing to recognise the valuable services and low-cost transport provided by these ships to the Israeli economy —more so than any other foreign ships could provide and also more than the state-subsidised Israeli ships can offer. Israel has now acquired its own reefer ships and is excluding the Greek ones from its transport require-

ments. Israel would no doubt have done the same with passenger shipping if its ambitious plan to set up a passenger fleet had succeeded. In this case, it tolerates the services of foreigners, dampening its nationalistic ardour, for the simple reason that its own efforts in this field have met with failure.

5. We wonder whether the \$16 million in earnings includes the wages of Greek seamen employed on Israeli ships. And even they are used perforce by Israel until such time as it can train its own crews. It is using Greek crews that are badly needed by our own ships. We have been utterly misguided in allowing this to happen and we must see to it that Greek crews are on no account permitted to serve competitors.

6. Now, by what logic does "Maritime Fruit Carriers" seek to corner Greek cargoes by lowering its freight rates when the participation of our own reefer ships in transporting Israeli cargoes is strictly forbidden? Where is the presumed reciprocity in international and bilateral trade and maritime transport?

We do not believe the company could be as naive as to think the Greek state could ever permit that which the Israeli state denies to Greek ships.

7. The last paragraph of the company's letter is surely intended to hoodwink the public at large and could not possibly fool anybody who knew anything about the matter. In this paragraph, it claims that the lower freight rates are justified by the larger and speedier vessels it possesses. These vastly expensive larger and speedier ships have to be paid for. A low freight rate in such circumstances is inconceivable.

But the Israeli company has other things in mind. It is seeking to displace our own ships from our own frozen meat transport market. The owners of these ships are private individuals and as such, cannot cope with the state-backed Israeli enterprise. And after the Greek reefers have been driven off the market, freight rates can be safely raised again. A de facto monopoly is established.

This, of course, is the ultimate aim of our good friends. But the apple of wisdom is not their exclusive property. Such tactics cannot succeed when they are aimed against a maritime country like Greece which has to its credit capable shipowners and a more than sufficient number of speedy, top-quality reefer ships.

All this in answer to the inaccuracies contained in the Israeli firm's letter.

The Perama Yards

Foreign shipowners continue to show an interest in the Perama Yards. We are informed that an Italian concern is interested in building four 320-foot 12-knot tankers of 3000 dwt. each. These vessels must be shallow-draught ships for river service.

The Indian company (Bengal Boating Company) also intends to order 7 small fishing vessels at the Anastasiadi - Tsoraniadi Yard and it seems likely that the same yard will build the tankers.

The fishing vessels will have the following specifications: Length: 25-26 metres; Breadth: 7 metres; Depth: 3.20 m. Capacity: 130 cu. m.; Speed: 10 knots. The price of each, fitted with a 350 hp engine is estimated at 130,000 dollars.

Nevertheless, the decline in employment at the Perama Yards continues. Many offers are made but no concrete orders have yet been placed. The only newbuilding, begun in October, is being executed by the Coroneos Bros. Yard. It is a closed-type car ferry, 60 m. long and 10 m. broad with two 500 hp engines and a 12-knot speed. It is to be delivered within six months.

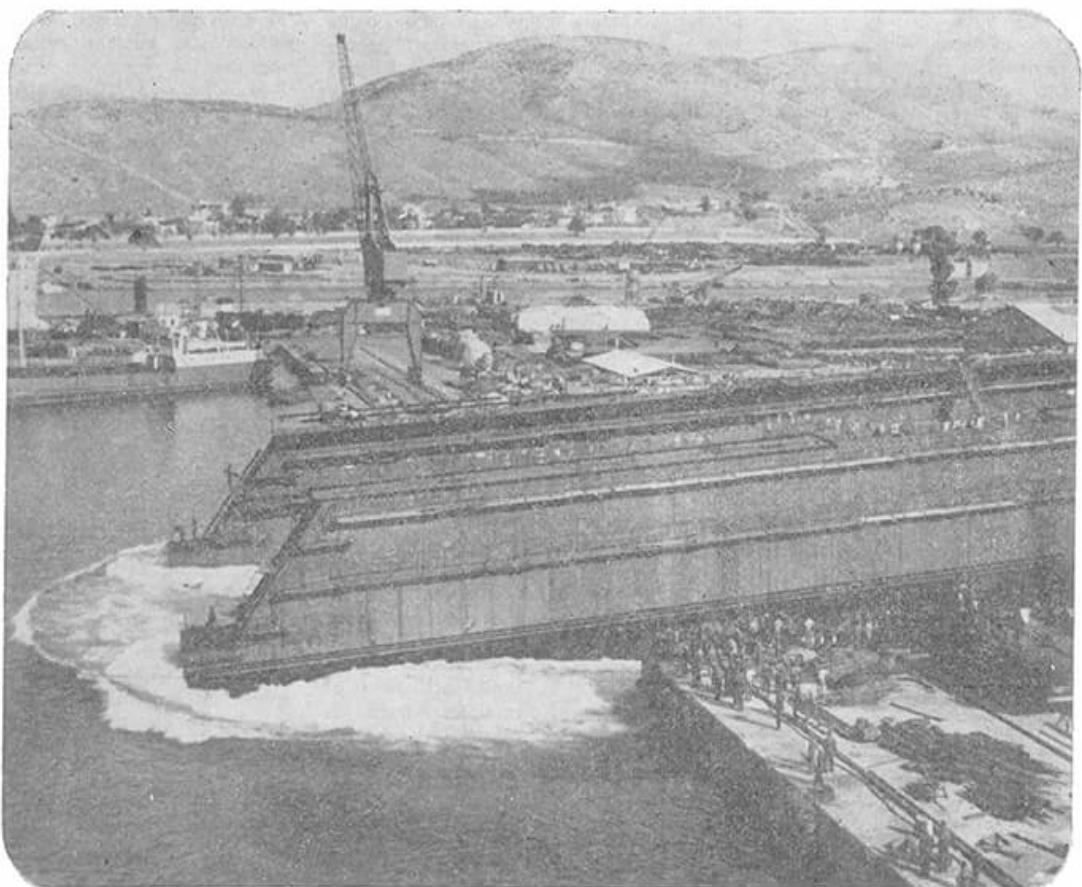
HELLENIC



SHIPYARDS Co

SKARAMANGA (NEAR PIRAEUS)

MACHINERY & HULL REPAIRS - SURVEYS - CONVERSIONS - DRYDOCKING
CONSTRUCTION OF ALL TYPES OF VESSELS - INDUSTRIAL WORKS
THREE FLOATING DOCKS TAKING SHIPS FROM 37,000 TO 72,000 DWT.
200,000 DWT. GRAVING DOCK (UNDER-CONSTRUCTION)



The first section of a floating dock is launched at Skaramanga Yard. The dock, which will accommodate ships up to 45,000 dwt., is being built in two sections which will be welded together afloat. This dock is one of two ordered at Hellenic Shipyards by the Piraeus Port Authority (OLP).



OFFICES AT HOME AND ABROAD

Athens, Greece: 4, Akadimias St. - Tel: 611.142 - Cables: Shipyard - Telex: 123

Skaramanga Yard: Near Piraeus, Greece - Tel: 073.471 & 073.351 - Cables: Shipyard - Telex: 293 & 396

U. K. Agents: Hellenic Shipyards (London) Ltd, 41/43 Park Street, London W.I. Cables: Shipniar - Tel: MAYfair 8400 - Telex: 28561/2

U. S. Agents: Transoceanic Marine Inc., 39 East 51st St., New York, New York 10022, Cables: Troceanic - Tel: MURray Hill 8-7070 - Telex: 4042

Norway Agents: a. Gunnar Brekke A.s., 14 Cort Adelers Gt., P.O.B. 2457 S Tel: 56 59 88 - Cables: Internat Oslo - Telex: Oslo 1329

b. Birger Gjestland A/S, Bergen, P. O. B. 219 - Tel: 14 048 - Cables: Scandreps, Bergen - Telex: Bergen 2041

