

NAYTIKA XRONIKA



1η Οκτωβρίου 1968

Αρ. Φύλλου 800/559



ΔΕΚΑΤΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΗ' (Περιόδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 800/559

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1968

ΘΕΜΑ ΕΘΝΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

Η ΚΑΛΥΨΙΣ ΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

ΗΓΝΟΗΘΗΣΑΝ ΕΙΣ ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΑΠΑΡΑΓΡΑΠΤΑ.- ΤΟ ΘΕΜΑ ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΑΝΟΙΚΤΟΝ.-
ΟΑ ΤΕΩΗ ΥΠΟ ΣΥΖΗΤΗΣΙΝ ΕΙΣ ΤΑ ΑΝΩΤΕΡΑ ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.Ο.

ΔΙΕΞΟΔΙΚΟΝ ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΜΙΧ. ΛΕΜΟΥ

Διάτονος άναγνώστας τών στηλών αύτών θέματα είναι γνωστόν. Πρόκειται διὰ τὴν κάλυψιν τῶν κινδύνων τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὴν ἀπευκταίνων περίπτωσιν παγκοσμίου πολέμου. Πολλὰ ἔλεχθησαν, ὅχι δὲ ὀλιγώτερα ἐγράφησαν ἐπὶ τῶν μέχρι τοῦδε ἐνεργειῶν, αἵτινες, παρὰ τὰς ἀντιδράσεις, ἔχθρων καὶ φίλων, ἐκράτησαν, ἀν μή τι ἀλλο, τὸ ζῆτημα ἡ νίκη, ὃστε ἐν καιρῷ νὰ συζητηθῇ εἰς τὰ ἀνώτερα κλιμάκια τῆς Ἀτλαντικῆς Συμμαχίας.

'Απὸ τῆς ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς ἐτονίσθη, κατ' ἐπανάληψιν, ὅτι ἡ εἰσφορά ἀπὸ μέρους τῆς Ἑλλάδος εἰς τὴν κοινὴν ὑπόθεσιν ὀλοκλήρου τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου ἔδει νὰ ἔχῃ ὡς προϋπόθεσιν ἔξασφαλίσεις, αἵτινες θὰ ἀπέτρεπον τὸ ἐνδεχόμενον τοῦ πλήρους ἀφανισμοῦ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Ἄσυγγνώστας εἰς τὸ παρελθόν αἱ ἔξασφαλίσεις αὐτὰὶ δὲν ἔζητήθησαν οὔτε κατὰ τὴν σύναψιν τῆς συμμαχίας, οὔτε καὶ κατόπιν. Τώρα ἀντιμετωπίζεται ἡ ἐντὸς τοῦ προσεχοῦν ἔτους ἀνανέωσις τῆς συμμαχίας. Προπαρασκευαστικαὶ συζητήσεις ἥρχισαν ἡδη. Είναι ἀκριβῶς ἡ κατάλληλος στιγμὴ νὰ προσβάλλωμεν καὶ ἡμέis τὸ περὶ ἀσφαλίσεως τῆς Ναυτιλίας μας αἴτημα.

Ἡ Ἑλλὰς ἀντιμετωπίζει, ὡς γνωστόν, ἀδυναμία ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου κατὰ τῶν πολεμικῶν κινδύνων, διότι δὲν ὑπάρχει ἐν καιρῷ πολέμου ἄγορά εἰς τὴν ὅποιαν ἡ ἐν δόγμα ἀσφαλίσις νὰ δύναται νὰ συναφθῇ, λόγῳ δὲ τούτου ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία εὑρίσκεται εἰς μειονεκτικὴν θέσιν ἔναντι ἄλλων ναυτικῶν μελών τῆς Ἀτλαντικῆς Συμμαχίας. Καὶ καθίσταται περισσότερον αἰσθητὴ ἡ ἔλειψις αὐτῆς ἐκ τοῦ γεγονότος, ὅτι ἄλλα μικρὰ κράτη κατώρθωσαν νὰ ἔξασφαλίσουν τὴν προνομιακὴν μεταχείριστην, ἀντασφαλίσαντα ἡδη τοὺς πολεμικοὺς κινδύνους τῶν στόλων των δι' ιδιαίτερων συμφωνῶν μὲν ἄλλοι μεγαλύτερα. Ἡ Ἑλλὰς κατὰ τὸν παρελθόντα παγκόσμιον πόλεμον προσέφερε τὰ πάντα εἰς τὸν κοινὸν ἄγονα, ἔξικολούθησε δὲ νὰ προσφέρῃ πολυτίμους ὑπηρεσίας διὰ τοῦ ἐμπο-

ρικοῦ τῆς στόλου καὶ ἀμέσως μετὰ τὸν πόλεμον. Παρὰ ταῦτα ἡ Ναυτιλία τῆς εἰς μειονεκτικὴν θέσιν εὑρέθη τὰ πρῶτα μετὰ τὸν πόλεμον ἔτη.

Καὶ ἔχοντες ὑπ' ὄψιν μας τὸ παρελθόν, θὰ ἐπιζητήσωμεν νὰ ἔξασφαλίσωμεν τὸ μέλλον. Τὴν ἀναγνώρισιν, δηλαδή, ὠρισμένων γενικῶν ἀρχῶν ἐπὶ τῶν ὅποιών πρέπει νὰ στηριχθοῦν, ἐπὶ δικαίων βάσεων ἴστοτος καὶ ἀλληλεγγύης, αἱ ἔξασφαλίσεις τῆς μεταπολεμικῆς ἀνασυγκροτήσεως τοῦ Στόλου μας, προκαθορίζομένους καὶ τοὺς πρακτικούς τρόπους τῆς ἐφαρμογῆς τῶν προσφορτέρων μέτρων ἐν περιπτώσει ἀνάγκης.

Καὶ ἐπιβάλλεται ἡ ἐπί πολεμικοῦ ἐπιπέδου διαπραγμάτευσις θεμάτων τίνων ἐπὶ τῷ σκοπῷ, ὥσπες ἡ παρακώρησις τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καλύπτεται μὲν ὡρισμένας προϋπόθεσις, τινάς τῶν ὅποιών καὶ παραθέτομεν κατωτέρω:

1) Τὴν δημιουργίαν ἀσφαλιστικοῦ καλύμματος κατὰ τῶν κινδύνων τοῦ πόλεμου ἐν περιπτώσει πολεμικῆς συρράξεως. Βασικὸν εἶναι τὸ ἀσφάλιστρον νὰ καταβάλῃ ἡ χώρα ἡ χρησιμοποιούσα τὰ πλοῖα (user of tonnage), δέον, δηλονότι, εἰς τὸν καταβαλλόμενον ναῦλον (ἡ ἀποζημιώσιν ἐν τούχῳ ἐπιτάξεως) νὰ προστίθεται καὶ τὸ ἀναλογούν ἀσφάλιστρον. Τούτο καὶ δίκαιον εἶναι καὶ συμφέρον ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς, διότι τὸ μέγιστον μέρος τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου θὰ χρησιμοποιηθῇ οὐχὶ ὑπὸ τῆς Ἑλλάδος, ἀλλὰ παρὰ τῶν μεγάλων συμμάχων, εἰς τὸν ὅποιον καὶ πρέπει νὰ ἐπιπίπτῃ ἡ σχετικὴ ἐπιβάρυνσις.

2) Τὴν ἐλευθέραν διαχείριστην καὶ διάθεσιν ἐν γένει τῶν ἐσόδων τοῦ πλοίου (ναύλων ἡ ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων). Νὰ διακινῶνται, δηλονότι, ἐλευθέρως τὰ ἐφοπλιστικὰ κεφάλαια, ὡστε νὰ δύνανται οἱ πλοιοκτῆται νὰ ἀνταποκρίνωνται εἰς τὰ ἔξοδα κινήσεως τῶν πλοίων των, εἰς τὰς δαπάνας ἐπισκευῶν, ἀποζημιώσεων, πάσης φύσεως παροχῶν πρὸς τὰ πληρώματα, ἀνεφοδιασμῶν, ἀκόμη δὲ καὶ νὰ δύνανται νὰ χρησιμοποιοῦν τὰ κεφάλαια ταῦτα διὰ νέας ἀγορᾶς πλοίων ἡ ἀντικατάστασιν τῶν ὀπολε-

σθέντων.

3) Τὴν ἵσην μεταχείρισιν τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου πρὸς τοὺς στόλους τῶν ἄλλων Κρατῶν - Μελῶν τοῦ Ν.Α.Τ.Ο. Δέν εἶναι π.χ. νοητὸν νὰ χρησιμοποιηθοῦν ὅλα τὰ εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ Ν.Α.Τ.Ο. ναυπηγεία δι' ἐπισκευάς κατὰ προτίμησιν ἐμπορικῶν πλοίων ἐνός κράτους. 'Η τοιαύτη ἵση μεταχείρισις δέον νὸ έκτείνεται εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν παροχὴν ἐφοδίων, ἀνταλλακτικῶν, δυνατότητας ἐπισκευῶν εἰς ναυπηγεία, προμηθείαν καυσίμων, δυνατότητας ἐπανδρώσεως κ.λ.π.

4) Η τοιαύτη ἵση μεταχείρισις δέον νὰ ἐκταθῇ καὶ εἰς ὅ,τι ἀφορᾶ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν ὀπολεσθέντων πλοίων διὰ νέων μονάδων, τόσον κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πόλεμου, δύσον καὶ μετὰ τὸ πέρας αὐτοῦ. Πρέπει, δηλαδή, ἡ ἀντικατάστασις τῶν ὀπολεσθέντων, ὑπὸ τῶν διαθεσίμων ναυπηγείων, νὰ είναι ἀνάλογος πρὸς τὰς ἀπωλείας σκαφῶν ἐκάστης χώρας - μέλους τοῦ Ν.Α.Τ.Ο.

5) Εἰς τὴν διασφάλισιν δι' ἔκαστον Κράτος - Μέλος τοῦ Ν.Α.Τ.Ο. τῆς χρησιμοποίησεως τῆς μήματος τοῦ ἐμπορικοῦ του στόλου χάριν τῶν καθαρῶν ἔθνικῶν ἀναγκῶν. Συμφέρον τῆς Ἑλλάδος εἶναι νὰ ἔξασφαλίσῃ τὴν χρησιμοποίησιν μέρους τοῦ ἐμπορικοῦ της στόλου χάριν τῶν ιδικῶν μας μεταφορῶν (μεταφοραὶ τροφίμων, ἐφοδίων κλπ.).

Ἐκείνο πάντως ποὺ πρέπει νὰ ἀποκλεισθῇ, εἶναι ἡ προταθεῖσα ὑπὸ μελῶν τινῶν τοῦ Ν.Α.Τ.Ο. (ἀσύμπαθως διακειμένων πρὸς τὴν μεγάλην Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν μας) «μεταπολεμικὴ ρύθμισις» τῆς ἀποκαταστάσεως τῶν εἰς πλοῖα ἀπωλειῶν. Καὶ ἀκριβῶς ἡ ρύθμισις αὐτὴ προϋποθέτει, σὺν τοῖς ἄλλοις, τὴν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πόλεμου ἀσφάλισιν. 'Εφ' ὅσον οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι τῶν Κρατῶν - Μελῶν θὰ τεθοῦν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ν.Α.Τ.Ο., εἶναι δίκαιον καὶ λογικό δὲ Ὁργανισμὸς οὗτος νὰ ἀναλάβῃ καὶ τὴν ὑποχρέωσιν ἀσφαλίσεως τῶν πλοίων κατά τὴν περίοδον τοῦ πόλεμου, διὰ νὰ καταστήτη δινατή η «μεταπολεμικὴ ρύθμισις» τῆς ἀποκαταστάσεως τῶν ἀπωλειῶν. Ορθός, ἐπομένως, ἐλληνικὴ πρωτοδουλία, προεβληθή

τὸ ζήτημα τῆς ἐν τῷ πλαισίῳ τοῦ N.A.T.O. ἀσφαλίσεως τῶν πλοίων, ή λύσις του, ὅμως, προσκόπτει εἰς ἀντιρρήσεις καὶ παρελκύσεις.

Τὸ Ν.Α.Τ.Ο. ἔχει ἀναγνωρίσει ὡς βασικὴν ἀρχὴν τὴν ἀνάγκην τῆς ἀποκαταστάσεως τῶν ἀπωλειῶν τῶν πόλιον, ἐν ὅψει δὲ τούτου ἐπιβαλλέται νὰ ἐπιμείνωναν ἀπόλυτας εἰς τὴν δημιουργίαν ἀπό τοῦδε τῶν συνθηκῶν διὰ τὴν «μεταπολεμικὴν ρύθμισιν», δηλαδὴ εἰς τὴν ἀσφάλισιν τῶν πόλιον ἐν τῷ πλαισίῳ τοῦ Ν.Α.Τ.Ο., διότι ἄλλως ή «βασικὴ ἡ ἀρχὴ» εἶναι ἀνευ οὐσιαστικῆς ἀξίας καὶ, χωρὶς τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ὑψηλότητος σημασίας θέματος τούτου, η παράδοσις τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ Στόλου εἰς τὸ Ν.Α.Τ.Ο., ἀποτελεῖ πρᾶξιν μὲν καταστροφικὰς συνεπείας, ὅχι μόνον διὰ τάς Ἑλληνικάς ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις, ἀλλὰ καὶ δι' ὀλόκληρον τὴν Ἑλλάδα.

ΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΙ

Εις σχετικὸν διεξοδικὸν τοῦ ὅλου θέματος ὑπόμνημα ὁ κ. Κώστας Μιχ. Λεμός, ὁ πρώτος ἀνακινήσας τὴν ὑπόθεσιν καὶ μοχθήσας ἵνα κάποια πρόσδος ἐπιτευχθῇ, ἀναφέρει:

«Επιβάλλεται νά καταβληθή προσπάθεια άναλογος πρός τὴν συστηματική του θέματος ἐν ὅψει ἀναθεωρήσεως τῶν συμφωνιῶν τοῦ N.A.T.O. κατὰ τὸ ἔτος 1969. Ή προσφορά τοῦ Ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ἀνευ στοιχειώδων ἑξαφαλίσεων, ἔξυπνοις πρός παραχώρησιν Ἑθνικῶν ἐδαφῶν. Τὸ θέμα ἔχει ἥδη ὠριμάσει εἰς τὸ N.A.T.O. καὶ ἐπιβάλλεται νά λάβωμεν ἔντονον θέσιν ἐπ' αὐτοῦ. Επιβάλλεται ἐπαγρύπνησις, ἐπιμονὴ καὶ ἀγών, διότι εἰς ὅλας τὰς διεθνεῖς συναντήσεις τῶν συμμαχικῶν ἀντιπροσωπειῶν, παρὰ τὴν ὄμοθυμον ἀναγνώρισιν τῆς ὁρθότητος καὶ τοῦ δικαίου τῶν ἀπό Ἑλληνικῆς πλευρᾶς ἐπιχειρημάτων διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψην τῶν συμμαχικῶν πλοίων, ἡ ἐπίλυσις τοῦ θέματος ὀλέσυ ἀναβάλλεται μὲ τὸ ἀπώτερον σκοπὸν νά ματαιωθῇ ἡ λῆψις οἰσασδήποτε θετικῆς ἀποφάσεως.

Πρέπει νὰ γνωρίζωμεν τὰς δυσχερείας διὸς νὰ τὰς ἀντιμετωπίσωμεν. "Ισως π.χ. συναντήσωμεν ἀντίδρασιν ώριμενών συμμαχικών Κυβερνήσεων, αἵτινες διὰ λόγους προστασίας τῆς ἐπιτοπίου ναυτισμού επικής αὐτῶν ἀγορᾶς ἀντιτίθενται σθεναρώς εἰς τὴν παρὰ τοῦ N.A.T.O. υἱοθέτησιν ἐνὸς διακρατικοῦ συμμαχικοῦ σχήματος ἀσφαλίσεων τῶν συμμαχικῶν ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ τῶν ζημιῶν καὶ ἀπωλειών εἰς περιπτώσιν ἐνὸς ἐνδεχομένου παγκοσμίου πολέμου.

Είναι γνωστὸν ὅτι ἐπὶ τοῦ ἄνω θέματος τὸ N.A.T.O. συνέστησε working group. 'Επιβάλλεται ή πλήρης ἐνημέρωσις τῆς Κυβερνήσεως ἐπὶ τῆς ἐνεστώσῃς πορείας τοῦ θέματος παρὰ τῶν ἑντεταλμένων τὴν παρακολούθησιν τοῦ θέματος (Λιμενικὸς Ἀξιωματικὸς κ. Τσάλας).

Ούπογράφων ἀπό ἑτῶν ἐνεργῶν ἐπέδιωξε τὴν προώθησιν τοῦ ὡς ἄνω θέματος εἰς τὰ σχετικά συμβούλια τοῦ Ν.Α.Τ.Ο. ὡς μέλος ἐν ἀρχῇ καὶ Πρόεδρος δικολόθως, τῆς Ἐλληνικῆς Ἀντιπροσωπείας. Ἐπὶ σειράς ἑτῶν κατέβαλε μεγάλην προσπάθειαν ὅπως ἀναγνωρισθῇ ἐκ μέρους τῶν μελῶν τοῦ Ν.Α.Τ.Ο. πρώτων ἡ ἀνάγκη τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν μικρῶν Κρατῶν, συμπεριλαμβανομένης φυσικά καὶ τῆς Ἐλλάδος, καὶ δεύτερον ἡ ἀνάγκη τῆς μελέτης πρὸς δημιουργίαν ἀσφαλιστικοῦ φορέως. Εἰς τοὺς εἰδικοὺς φακέλλους τοὺς εὐρισκομένους εἰς τὰ Ὑπουργεῖα Ναυτιλίας καὶ Ἐξωτερικῶν εὑρίσκονται τὰ σχετικά ὑπομνήματα καὶ προκτικά.

πράκτικα.
Μετά την άναγνώριση τής ως ανώ ανάγκης και της σχετικής βασικής άρχης δένεται παρά τάς προσπαθείας της 'Ελληνικής 'Αντιπροσωπείας νά ευρεθῇ άκομη ικανοποιητική λύσις διὰ τάς Ελληνικάς ναυτιλιακά συμφέροντα. Κατεβλήθη έκαστοτε απεγγνωσμένη προσπάθεια παρά της 'Ελληνικής 'Αντιπροσωπείας νά μή διαγραφῇ τόθέμα ἀπὸ τάς ένιασισίους συσκέψεις τοῦ

Π.Β.Ο.Σ., διό νὰ τηρηθῇ τὸ θέμα ἀνοικτὸν παρὰ τάς περὶ τοῦ ἀντίθετου ἐπανειλημένας εἰσηγήσεις ὡρισμένων ἐκ τῶν Κρατών - Μελών τῆς συμμαχίας τοῦ Ν.Α.Τ.Ο. Πρὸς τούτο ἡναγκάσθη ἡ Ἑλληνικὴ Ἀντιπροσωπεία διό νὰ κερδίσωμεν χρόνον καὶ διατηρήσωμεν τὸ θέμα ἐκκρεμές πρὸς μελλοντικὴν ρύθμισιν εἰς τὴν γενικὴν συνεδρίασιν τοῦ Π.Β.Ο.Σ. εἰς Οὐάσιγκτων, μέσω τοῦ ὑπογράφοντος, νὰ δηλωσῃ ὅτι ἀναλαμβάνει ἡ Ἑλλὰς τὴν ἐπειργασίαν σχεδίου και τὸ σύστασιν ὄμαδος ἐργασίας τῆς ὥπιας ὄλοκληρον τὴν δαπάνην ἀνέλαβεν ὁ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμός. Ἔκτοτε παρουσιάσθησαν ἀλλεπάλληλα σχέδια ἀσφαλίσεως τῶν ἐμπορικῶν στόλων ἐν περιπτώσει πολέμου, τὰ ὥπια διὰ πολιτικοὺς λόγους τῶν ἰσχυροτέρων μελών τοῦ Ν.Α.Τ.Ο. δὲν ἔγενοντο δεκτά. Πρὸ τῆς τοιαυτῆς καταστάσεως ὡς ὑπογράφων ἡναγκάσθη νὰ παραιτηθῇ τῆς Προεδρίας τῆς Διεθνούς ὄμαδος τοῦ Ν.Α.Τ.Ο.

καὶ νὰ ἀντικατασταθῇ ὑπὸ ἔτερου μέλους τῆς ἀντιπροσωπείας (Σημ. «Ν.Χ.» τοῦ ναυάρχου κ. Παγώνη).

Έπιθυμούμεν νά επαναλαβωμεν, ότι έπικειμένης άναθεωρήσεως τών συμφωνιών του N.A.T.O. κατά τό έτος 1969, έπιπλαντάται η έννημέρωσις της "Ελληνικής Κυβερνήσεως" έπι του ζωτικού τούτου θέματος και ή πλαισίωσις της "Ελληνικής" Αντιπροσωπείας διὰ μελῶν ένημέρων τού σπουδαιοτάτου τούτου θέματος και δυναμένων νά ύπερασπίσουν τὴν ἄποψιν της "Ελλάδος" όχι μόνον έπι τού στενού ἐπαγγελματικού έφοπλιστικού έπιπλέουν, ἀλλά και "Εθνικού τοιούτου.

Τούτο θά συντελέσῃ τὰ μέγιστα ὥπως τό έτος 1969, τὸ ὅποιον ἐκηρύχθη ὡς έτος "Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀ φαὶ ρεθῆ ἔναν σοδαρώτατον ἐμπόδιον οἰκονομικόν, ἐμπορικόν καὶ ψυχολογικόν διά τὴν ἐπάνοδον τῶν πλοίων ὑπὸ "Ελληνικὴν σημαῖαν.

[View all posts by admin](#) | [View all posts in category](#)

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΑΣ

Οταν ὁ Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως κ. Γ. Παπαδόπουλος ἐκάλεσε τὸν κ. Χολέδων διὰ νὰ τὸ ὄντα άναθέσῃ τὸ "Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, δὲν ἔλειψεν ὁ δισταγμός ἀπὸ τὸν μέλλοντα "Υπουργόν, ὁ ἀσυνήθης διὰ τοὺς ὑπουργησίμους τῆς ἀλλοτε.

Παρὰ τὴν ὑπερεπαρκῆ του πείρων εἰς τὰ τῆς Διοικήσεως, ὁ κ. Χολέντας ἐπέδειξε κάπιοις ἐπιφύλαξιν εἰς τὴν ἀνάληψιν Ὑπουργείου, ἡ δισχείρισις τῆς ζητημάτων του ὑποίου προϋπέβετε διὰ τὸν προιστάμενον αὐτοῦ, τὸν συναίσθησιν ἔχοντα τῆς ἀποστολῆς του, τὴν εἰδίκευμένην γνῶσιν, τὴν προϋπηρεσίαν εἰς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης ἡ τούλαχιστον τὴν προέλευσιν ἀπὸ περιοχῆν μὲν ναυτικήν τινα παράδοσιν καὶ ἐπίδοσιν. Ὁ κ. Χολέντας ἥτο, πράγματι, ξένος πρὸς τὸ πλοϊόν, τοὺς ἀνθρώπους του καὶ τὰ προβλήματά των. Δικαιολογημένη καὶ ἡ ἐπιφύλαξις.

Καὶ ἡ ἀπάντησις τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως πρὸς τὸν διστάζοντα κ. Χολέβαν:

—Είσθε νέος ἐπιστήμων. Γνωρίζετε καλῶς τὴν Διοίκησιν. Θὰ ἔγκυψετε εἰς τὴν μελέτην τῆς ὅλης ὑποθέσεως τῆς Ναυπόλεως. Θὰ ἀκούσετε τὰς ἀπόψεις τῶν μὲν καὶ τῶν δέ. Θὰ ἐνημερώθητε ἐπὶ τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς Κυθερώντος καὶ ἐν καιρῷ θὰ καταστήτε ὁ εἰσηγητής τῆς ἀποκαταστάσεως τῶν κακῶν κειμένων καὶ

τῶν ληπτέων μέτρων διὰ τὴν κρατικήν συμ-
παράστασιν πρὸς τὴν Ἑθνικὴν Ναυτιλίαν.
Δεῖν ἔπραξε τι ἄλλο ὁ νέος Ὅπουργος
παρὰ νὰ ἀκολουθήσῃ τὴν οἵαν τοῦ ὑπεδει-
χθῆ ἀπό τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως
κατεύθυνσιν. Ἀνέλαβε τὸ Ὅπουργεῖον. Ἐ-
νημερώθη ἐπὶ τοῦ κυβερνητικοῦ προγράμ-
ματος. Ἐδέχθη εἰς ἀπενειλημένας συσκέ-
ψεις τοὺς ἐκπροσώπους ἐκάστου κλάδου.
“Ηκουσεν ἀναπτυσσόμενα τὰ προβλήματά
των. Διεστάύρωσε τάς ἀπόψεις των μὲ έ-
κείνας τῶν ὑπηρεσιακῶν παραγόντων. Ἐ-
μελέτησε τὸ ιστορικὸν τῶν διαφόρων θε-
μάτων, τάς ὑποδεικνυομένας λύσεις καὶ
ἀποφασιστικῶν ἔχωρησε πρὸς τὴν ἀντιμε-
πέτων τῶν.

τωποσίων τῶν.
'Οκ. Χολένας διακρίνεται διά τὰς διοικητικάς του ίκανότητας. Τὸ 'Υπουργεῖον ἐπὶ τῶν ἡμερών του διοικεῖται. 'Ο ξυδερήκης καὶ θεληματικὸς ἀναλαμβάνει εὐθύνας καὶ προχωρεῖ. Τὰ πρὸ τῶν ὑπερσιῶν ζητήματα δὲν λιμνάζουν, διεκπεραιώνονται ἀμέσως. Αἱ ὄρθαὶ λύσεις μετά τῆς διεύσυστης προσοχῆς συζητοῦνται. Δὲν λείπουν, ἄλλως τε, τὰ πρὸς ἐπίλυσιν θέματα εἰς τὴν τόσον ἔντονον ἔχουσαν τὸν παλμὸν μεγάλην Ναυτιλίαν μας.

Καὶ προωθοῦνται τὰ γενικότερα προ-
βλήματα. Τὸ κλῆμα είναι εὐσόδικόν. Εἰς ὅλα
τὰ κυβερνητικά κλιμάκια ἀδηλούνται ἀπό-
λυτος ἡ στοργὴ διὰ τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυ-
τιλίας. Τὸ ἐπικαιδευτικόν, ἡ ἐπάρκεια στε-
λεχῶν καὶ κατωτέρων πληρωμάτων, τὸ ἀ-
σφαλιστικόν, ἡ Ναυτικὴ Πίστις, τὸ Ἀκτο-
πλοϊκό τὸ μέγα θέμα τῆς Μεσογειακῆς
Ναυτιλίας, τὰ ναυτεργατικά αἰτήματα, ἡ
συνταξιοδότησις καὶ γενικῶς ἡ ὑπὲρ τῶν
ναυτικῶν κοινωνικὴ πρόνοια, ὅλα — ἀνα-
φέρομεν τὰ κυριώτερα — εὑρίσκονται τὴν
στιγμὴν αὐτὴν εἰς τὸ στάδιον τῆς τελικῆς
ἐπειγούσας, τὰν ὁρίστικὸν ἀποφάσεως.
Ἡ υπουργικὴ πρωτοβουλία ὅχι μόνον εἶναι
καταφανής, ἀλλὰ καὶ κεῖται — πρὸ παν-
τὸς αὐτὸῦ — ἔντὸς τῶν πραγμάτων. Οὔτε
ἡ πολυπραγμοσύνη οὔτε καὶ οἱ ὀρματι-
σμοί. 'Ο κ. Χολέβας ἀκούει καὶ μελετᾷ.
Οἱ μετ' αὐτοῦ συσκεπτοῦνται — λιμενικοί
ἄξιωματικοί, ἐφοπλισταί καὶ ναυτεργάται
— μὲ κάποιαν δικαιολογημένην ἐκπλήξιν
ἀκούουν τὰς υπουργικὰς ἐφ' ἔκστον θέ-
ματος παραπτηρίσεις καὶ ἀπόψεις. 'Ο 'Υ-
πουργὸς εἶναι ἡνικεμεριμνός, κάτοχος τῶν
αιγαῖοντων θεωράτων.

Ηύπόχρεον ή Ναυτιλία, είς μίαν ἐποχὴν κρατικής ἀναδημούργιας καὶ θετικῆς πρὸς τὸ πλοῖον καὶ τοὺς ἀνθρώπους του παντοιοτρόπου κυβερνητικῆς συμπαραστάσεως, νὰ ἔχῃ Ὑπουργόν, διαβέσσοντα τὸν νοῦν καὶ τὴν θέλησιν νὰ προσγάγῃ τὴν ὅλην ὑπόθεσιν. Ἐπιλύονται τὰ προβλήματά της, τὰ ἀπὸ ἑτοῖς χρονίζοντα. Διοικεῖται τὸ πλοῖον. Διευκολύνεται τὸ παραγωγικὸν ἔργον του.

Δένει Επίει, βεβαίως — όφειλομεν νὰ τὸ όμολογήσωμεν — καὶ τῶν στηλῶν αὐτῶν ἡ ἐπιφύλαξις διὰ τὸ δυνατὸν τὸ προσαρμόγης τοῦ κ. Χολένα εἰς τὸ ίδιοτυπον καθεστώς τῆς ναυτιλίας μας δραστηριότητος. Αὐτά τὸ πράγματα διέλυσαν καὶ τάς ιδικάς μας ἐπιφύλαξεις. Τὸ δῆθεν μειονέκτημα τῆς μὴ προελεύσεως τοῦ 'Υπουργού ἀπὸ περιφέρειαν ναυτικήν, ἀπεδείχθη πλενέκτημα. 'Απροκατάληπτος εἰσήλθη εἰς τὸ 'Υπουργεῖον κ. Χολένας. Δὲν εἶχε φίλους, γνωστούς, δεσμός τινα μὲ τοὺς περὶ τὴν Ναυτιλίαν ἐπαγγελματικῶς κινουμένους. 'Υπὸ τὸ πρίσμα τοῦ γενικωτέρου καὶ μόνον συμφέροντος προσβλέπει εἰς τὰ πρὸ αὐτοῦ διάφορα θέματα. Καὶ προχώρη εἰς τὴν ἐπίλυσιν τῶν ὑπὸ τῷ πάγκοιν ἀναγνώρισιν, ὅτι ἐπιτελεῖ πλήρως τὸ πρὸ τῆς 'Εθνικὴν Ναυτιλίαν καθῆκον του. "Οσοι ζοῦν τὰς ἡμέρας αὐτῆς, ὅσοι πονοῦν τὰ πλοῖον, τὸν συγχάιρουν καὶ τοῦ συνιστοῦν ἀνενδοίαστως νὰ προχωρήσῃ. "Έργον μέν να ἔμνωσεδες ἐπιτελεῖ.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΔΙΑ ΤΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΝ & ΠΑΛΙΝ

Ή έπικράτησις είς τὸν μεσογειακὸν χῶρον τῶν διαφόρων ξένων πλοίων καὶ ἡ δί' αὐτῶν βαθμιαία ὑποκατάστασις τῶν ιδικῶν μας, καταφαίνεται ἀπὸ τοὺς στατιστικοὺς ἀριθμοὺς τοῦ διάπλου τῶν Στενῶν δοὺς ἀφορέ τὰ ρωσικὰ καὶ τὰ βουλγαρικὰ σκάφη, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὴν κίνησιν τῶν διαφόρων κυρίων λιμένων τῆς Ἀνατολικῆς καὶ Κεντρικῆς Μεσογείου, σύνον καὶ τῆς Δυτικῆς.

Μίσ έμπειριστατωμένη ἔρευνα ἐπὶ τὸν σχετικῶν ἀριθμὸν θὰ μᾶς ἀπεδεικνύει τὴν προϊόνταν ὑποχώρησιν τῆς δράσεως τοῦ ἐλληνικοῦ μεσογειακοῦ σκάφους. Ἐκτοτιζόμεθα. Αὐτή εἶναι, δυστυχώς, ἡ πικρὰ ἀλήθεια.

Ἀντιθέτως τὸ ιστραπλινὸν μεσογειακὸν σκάφος ἐπιτελεῖ προδόδιον θετικά. Ἀφότου ἡ Ζίμ καὶ ἡ Σελὰ — αἱ δύο ιστραπλιναὶ ἔταιροι, αἱ δράσαι εἰς τὴν μεταφορήν κινητοῖς τῆς Μεσογείου — ἥρχισαν κοινοπρακτοῦσαι, σημαντικὴν ἐμφανίζουν ἀνάπτυξιν αἱ παρ' αὐτῶν ἔξυπητοτεύμεναι τακτικαὶ γραμμαῖ. Ἀπασχολοῦνται ἡδη εἰς αὐτὰς 35 σκάφη, ἐκ τῶν ὅποιων 12 μόνον εἶναι ιστραπλινά. Τὰ λοιπά — ἀρκετά ἐλληνικά — εἶναι χρονοναυλωμένα. Τὰ σκάφη αὐτὰ συνεκέντρωσαν φορτία 614 χιλ. τόν. κατὰ τὸ ἀπὸ Ἰανουαρίου μέχρι τῆς 31ης Αύγουστου 1968 διάστημα, ἔναντι 302 χιλ. τόν. κατὰ τὴν ἀντίστοιχην περίοδον τοῦ 1967, πρὸ τῆς κοινοπραξίας. Καὶ αἱ εἰσπράξεις ἀνήλθον εἰς ἑπτά περίπου ἑκατομ. δολ. ἔναντι τῶν τριῶν τῆς αὐτῆς περιόδου τῶν

Σημαίνουν οἱ ἀνάτερά τοῦ μεσογειακοῦ σταθερῶς κατακτᾶ θέσιν πρόχευσαν εἰς τὴν κίνησιν τῶν γύρω μας θαλασσῶν, ἐνῷ οἱ ιδιοί μας πλοιοκτῆται ἀντιμετωπίζουν κρίσιν δύστάτην ἀτασχολίσεως τῶν πλοίων των, μὲ ναύλους χαμηλούς.

Τὰ πράγματα μᾶς ὑποδεικνύουν ἐπίσης ὅτι κερδίζουν αἱ δύο ιστραπλιναὶ ἔταιροι αἱ ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν 35 σκαφῶν των, ἀφοῦ κατορθῶνται νὰ πληρώνουν καὶ τὰ μισθώματα διὰ τὸ 23 χρονοναυλωμένα ξένα σκάφη. Κατὰ μέσον ὅρον εἰσέπραξαν κατὰ σκάφος 20 χιλ. δολ. μηνιαίως, ἱκανοποιητικὸν τὸ ἐσόδον, προκειμένου περὶ πλοίων μικρού μεγέθους, 3-4 χιλ. τόν., ἔστω καὶ λάπινερ, τὰ ὄποια, ὡς γνωστόν, ὑψίστανται ἔξοδα διαχειρίσεως ὑψηλότερα.

ΚΑΙ ΤΑ ΙΔΙΑ ΜΑΣ :

Δὲν εἴμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν μὲ κάποιαν ἀκρίβειαν τὰς ἀπόδοσεις τῶν εἰς τὴν Μεσόγειον κινουμένων ἐλληνικῶν σκαφῶν. Εἶναι, πάντως, χαμηλότεραι τῶν ιστραπλινῶν. Αἱ δαπάναι τῆς κινησίας τῶν εἶναι μεγάλαι — σκοφάλιστρα, μισθοδοσίαι, ἐπισκευαὶ λόγῳ ἡλικίας — καὶ οἱ ναύλοι ἐξ ἀντιθέτου τῶν ἐκτελούντων τράπης ταξίδια λίσιαν χαμηλοί, συναγωνιστικοί. Διὰ τὰ ιδικά μας φορτηγά, τὰ ἐκτελοῦντα τακτικὰ ἐντὸς τοῦ μεσογειακοῦ χώρου γραμμάς — Βερνίκου - Εύγενιδη, I. Σαρλή, Μαρκαντωνάκη — αἱ πληροφορίαι μας εἶναι ὅτι δὲν ἐπιτυχάνουν κατὰ μέσον ὅρον τὸν ἀκαθάριστον ναύλον τῶν 20 χιλ. δολ. μηνιαίως. Καὶ αἱ δαπάναι αὐτῶν ιδιαιτέρως τῶν σκαφῶν εἶναι ὑπέρμετροι κατ' ἀναλογίαν τοῦ μεγέθους των, εἶναι δὲ ὑπέρμετροι διὰ τὸ σύνολον τῆς Μεσογειακῆς Ναυτιλίας μας, διότι τὸ μισθολόγιον τῶν ἀπασχολουμένων εἰς αὐτὴν πληρωμάτων δὲν εἶναι κατώτερον ἐκείνου τῆς ὡκεανοπόρου — λόγῳ ἀνεπαρκούς προσφορᾶς ναυτικῶν — καὶ διότι τὰ πλείστα τῶν μεσογειακῶν σκαφῶν εἶναι παρήλικα, πολλὰ ἀτμοκίνητα, ἀντιοικονομικά, ἐπιβαρυνόμενα μὲ ψηλὰ ἀσφάλιστρα, ἐπὶ πλέον δὲ καὶ μὲ ἐπασφάλιστρα φορτίων. Οἱ ναύλοι, τούνατίον, δὲν ἀνετιμήθησαν διὰ τὰ μεσογειακὰ ταξίδια. Δὲν ἐπιτρέπεσθαι ἀπὸ τὸ κλείσιμον τῆς Διώρυγος.

Δεινή, πράγματι, ἡ θέσις τῆς Μεσογειακῆς μας Ναυτιλίας, χειροτέρα ὅσον ποτὲ ἄλλοτε. Διὰ νὰ ἐπίζησῃ, δέοντα νὰ καταστῇ πλέον συναγωνιστική. Κατὰ πρῶτον λόγον ἐπιβάλλεται τὰ βελτίωσις τοῦ πλωτοῦ αὐτῆς υλικοῦ, ἀκόμη δὲ καὶ ἡ ἔνισχυσις τῆς θέσεως τῆς διὰ τίνων προστατευτικῶν μέτρων. Ναί, προστατευτικῶν τῶν σκαφῶν θὰ ἐπιφέρει κατ' ἄναγκην καὶ τὴν μείσωσιν τῆς ἡδη πλεονακόύσης χωρητικότητος. Εἶναι πολλὰ τὰ σκάφη, που συνεσωρεύθησαν εἰς τὰ μεσογειακὰ ὕδατα. Αὔτονός ὁ συναγωνισμὸς δοχεῖ πρὸς τὰς τέχνες τὰ ἔχοντα ὑπέρ την προνοιακῶν τῆς ἀποκλειστικότητας εἰς τὰ ἔθνικά των φορτία, ἀλλὰ πρὸς αὐτὰ τὰ ἐλληνικά. 'Αλληλοσυναγωνιζόμεθα καὶ ἀλληλοκαταστρέφομεθα.

Μάς ἀπασχολεῖ, ὑπὲρ πάσαν ἀλλην κατηγορίαν σκαφῶν, ἡ ὑπόθεσις τῆς Μεσογειακῆς μας Ναυτιλίας. 'Ετοισταμεν καὶ δὲν θὰ παύσωμεν νὰ ἐπαναλαμβάνωμεν, ἀπευθυνόμενοι πρὸς πάσαν κατεύθυνσιν, τὴν ἀνάγκην, τὴν ἀμεσον, τὴν ἐπιτακτικήν, νὰ προσέξωμεν ιδιαιτέρως τὸ μεσογειακό σκάφος. Εἶναι τὸ παραγωγικότερον, τὸ πολλὰ ἀποφέρον εἰς τὴν Οἰκονομίαν μας, τὰ ἀσυγκρίτως περισσότερα ἀπὸ κάθε ἀλλην κατηγορίαν σκαφῶν, ηδη καὶ εἶναι ὁ πυρὴν τῆς ναυτιλιακῆς μας δημιουργίας, εἶναι ἀπάρασίτην διὰ τὴν ὑπόθεσιν μας ὡς μεσογειακῆς ναυτικῆς δυνάμεως, εἶναι τὸ ὄργανον τῆς ἐμποροδιομηχανικῆς ἀκτινοβολίας εἰς τὰς γύρω μας χώρας. 'Αμέσως προσφέρεται — σπῶς πλειστάκις ἀποδείχη — εἰς κάθε ἔθνικήν ἀνάγκην εἰναι ἐπιρροής.

Αὐτὸν τὸ μεσογειακὸν σκάφος ὀφείλομεν πάση θυσία νὰ διατηρήσωμεν. "Ἄς μελετηθοῦν ιδιαιτέρως τὰ προβλήματά του. "Ἄς ἀκουσθοῦν αἱ ἀπόψεις τῶν δυναμιένων ἔγκυρον νὲ ἔχουν γνώμην. "Ἄς συναχθοῦν τὰ συμπράσματα καὶ ἂς χωρίσωμεν εἰς τὰ ληπτά μέτρα ἀμέσως, ἀποφασιστικῶς. 'Ο χρόνος, ἀταχώς, κινεῖται κατὰ τῆς ὑποθέσεως τῆς Μεσογειακῆς μας Ναυτιλίας.

Η ΜΟΙΡΑΙΑ ΕΞΕΛΙΞΙΣ

Ναί, ἐκποτιζόμεθα ἀπὸ τὴν Μεσόγειον. "Οχι ὅμως μόνον ἡμεῖς, ἀλλὰ καὶ οἱ ἄλλοι, οἱ ἀπὸ μακρού διατηροῦντες πρὸς αὐτὴν τακτικὰ γραμμὰς ἐκ τῆς Δυτ. Εὐρώπης ('Αγγλία - Κόντινεντ - Βαλτική) καὶ τάναπαλιν. Κατάφωρος ἀσκεῖται τὸ διάκρισις σημαίας. Αἱ πλείστα τῶν χωρῶν τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου ἀπροκαλύπτως προστατεύουν τὸ ἔθνικὸν τῶν πλοίων — κρατικῆς ἢ ἡμικρατικῆς ιδιοκτησίας — ὑπὲρ αὐτοῦ διαφυλάσσουν κατὰ τὸ μέγιστον δυνατὸν ποσοστὸν τὴν ιδίαν τῶν μεταφορικὴν κίνησιν.

"Υπεύθυνοι πληροφορίαι αὐτῶν τῶν ἐπαγγελματικῶν μὲ τὰς μεσογειακὰς μεταφορὰς ἀσχολουμένων, φέρουν τὸ 'Ιστραὴλ εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν τῆς τοιαύτης προστατευτικῆς τῶν ιδικῶν του πλοίων πολιτικῆς. Τὰ 100% τῶν μεσογειακῶν φορτίων διὰ καὶ ἀπὸ τὸ 'Ιστραὴλ μεταφέρονται μὲ ιστραπλινὰ σκά-

φοι. "Η Τουρκία δὲν ὑστερεῖ. Τὰ ἴδια της πλοῖα, παρὰ τὴν συμμετοχήν των εἰς τὴν Κόνφεραν 'Ανατ. Μεσογείου - Δυτ. Εὐρώπης, συγκεντρώνουν τὸ μέγιστον τῆς κινησίας διὰ τὴν Δυτ. Εὐρώπην καὶ ἔξ αὐτῆς διὰ τὴν Μεσόγειον. Τὸ αὐτὸν καὶ διὰ τὴν Αίγυπτον. Αἱ βουλγαρικαὶ μεταφοραὶ μέχρι πρὸ τίνος ἀπετέλουν πεδίον δράσεως δῶν τῶν ξένων πλοίων — τὰ ἐλληνικὰ ἀπελάμβανον τῆς προτιμήσεως. Τώρα τὰ πάντα διαφυλάσσονται διὰ τὸ βουλγαρικὸν πλοίον γραμμῆς. 'Ελάχιστα τὰ φορτία διὰ τὰ ξένα πλοῖα, οἵτων δὲν ἔπαρκον τὰ βουλγαρικά. Τελευταίως προτείνεται ἀπὸ τὴν Σόφιαν ἡ φόρτωσις μέσω Θεσσαλονίκης.

Περὶ Ρωσίας οὐδὲ λόγος πλέον πρέπει νὰ γίνεται. Ναυλαγορὰ διὰ τὰ ξένα δὲν υφίσταται. 'Ελάχιστοι οἱ φορτί αγροτικοί. Διαταγαῖ τινες διὰ πρώτας υλας — τοιμέντα, γατάνθρακες, ζυλεία καὶ μαγκανέζα — κυκλοφορούν εἰς τὴν ἀγορὰν διὰ τὰ τράμπες. Πληθωρικὸν τὸ ρωσικὸν τοννάς μικρού καὶ μετρίου μεγέθους. 'Αναζητεῖται πλέον διανού τρίτων χωρῶν. Καὶ ὑποχρεούνται αἱ ἔταιροι γραμμῶν νὰ περικόψουν τὰ δρομολόγια των. Σηματικῶς οὐλιγώτερα τὰ ἔξυπηρετούντα τὰς γραμμὰς 'Αγγλίας - Κόντινεντ - Μεσογείου. 'Ολιγώτερα τὰ γερμανικά, τὰ σουηδικά, τὰ ὄγγλικα. Εἰς ἄγονα ἐπιβιώσεως ἀποδύεται ἡ «Ἐλληνική». 'Ελάχιστα τὰ φορτία ἐπιστροφῆς ἐκ τῆς Μεσογείου. Διαφυλάσσονται, κατὰ πρώτον λόγον, διὰ τὰ πλοῖα ἑκάστης τῶν φύρωσις.

Δὲν λείπουν βεβαίως καὶ οἱ ἀστούσαντες. 'Επιδεινώνουν τὴν κατάστασιν, μέχρι τοῦ σημείου ὃστε τὰ τόσα καὶ τόσα — εἰς ἐκανοντάδας ἀνέρχονται τὰ ιδικά μας — νὰ ἀποδύωνται εἰς σκληρὸν ἀγώνα ἔξερεσως ναύλου.

Δὲν δυνάμεθα νὰ προβλέψωμεν ποία ἡ ἐν τῇ Μεσογείῳ κατάστασις ἀπὸ ἀπόψεως μεταφορῶν — ἐν τῇ 'Ανατολικῇ κυρίως — διὰ τὴν Διώρυξ τοῦ Σουεζ θὰ ἀνοίξῃ. Πιθανὸν δὲ ἀσφαλικὸς πληθωρισμὸς τοῦ τοννάς νὰ καλαρώσῃ πως, διὰ τῆς διευρύνσεως τῆς ἀκτίνος δράσεως τοῦ μεσογειακοῦ σκάφους. 'Οπωδήποτε, ἐφ' ὅσον δὲ διάκρισις τοῦ ἔθνικον πλοίου τόσον συστηματικῶς ἀσκεῖται ἀπὸ πλείστας δοσαὶ μεσογειακάς χώρας καὶ δη τὰς μέχρι τοῦδε ὑπαναπτύπους ναυτιλιακῶν, εἶναι ἀναμφισθήτον ὅτι ἡ τύχη τῶν ὑπερμέτρων πολλῶν ἐλληνικῶν πλοίων φορτηγῶν, τῶν ἀντιοικονομικῶν κατὰ πρώτον λόγον, εἶναι προδιαγεγραμμένη. Σύν τῷ χρόνῳ θὰ ἀποχωρήσουν τοῦ στίβου. Θὰ παραμείνουν τὰ ίκανά νὰ συναγωνισθοῦν καὶ αὐτὰ ἐφ' ὅσον δρίσμένα ἐντεῦθεν ἀποφασιστικά μέτρα θὰ τὰ καταστήσουν συναγωνιστικῶτερα. Αὐτή εἶναι ἡ μοιραία τῶν πραγμάτων ἔξελιξις.

ΤΑ ΠΑΡΗΛΙΑ

Καὶ μία ἄλλη πτυχὴ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ. Μάς τὴν ὑποδεικνύει ἐφοπλιστής εὐρυτάτης γνώσεως καὶ ἐπαγγελματικῆς δραστηριότητος. Μᾶς γράφει:

«Τὰ παρηλικά πλοῖα ἔχουν συχνότητα ἀτυχημάτων μεγαλυτέραν καὶ αἱ ἔξ αὐτῶν περισσότεραι ζημίαι τῶν ἀσφαλιστῶν παρέχουν τὴν δικαιολογίαν τῆς αὐξήσεως τῶν πραγμάτων

ANTONIO MARTINA s.p.a.

Capitale Soc. Int. Vers. Lit. 30.000.000

FORNITURE NAVALI - PROVVEDITORIA MARITTIMA

SHIP CHANDLER

B R I N D I S I

FRESH AND DRY PROVISIONS
SPIRITS AND LIQUORS
DECK AND ENGINE STORES
ALSO OWN LAUNDRY SERVICE

MAGAZZINI E FRIGORIFERI
ESTERI - NAZIONALI
VIA CONGREGAZIONE 19 - 25
VIA R. MARGHERITA 13 - 16
TEL: UFFICIO 23553
FUORI ORARIO 23574
TEL: MARTINA - BRINDISI

σφαλίστρων. Τὴν πληρώνουν καὶ τὰ πρόβατα καὶ τὰ ἐριφία καὶ τὰ παλαιὰ καὶ τὰ νέα σκάφη, ἀφού κακῶς οἱ ἀσφαλισταὶ δὲν λαμβάνουν ὑπὸ ὅψιν τὰ records ἐνὸς ἐκάστου ἐφοπλιστοῦ ιδιαιτέρως. Αὐτὸς δὲν τοις συμφέρει.

»Η Λιβερία σώμας, δρθώς πράττουσα, προσπίζουσα τὰ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς σκάφη, ἀπήγορευσεν ἡδη πρὸ πολοῦ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ νηοδόγιον τῆς πλοίων παρηλίκων. Διατὶ τὸ αὐτὸν μέτρον νὰ μὴ ληφθῇ καὶ ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα; Ο καιρὸς πλέον παρῆλθε ποὺ ὁ "Ἐλλην ναυτίλος" ἦτο ὁ πληβεῖος τῆς διεθνούς ἐφοπλιστικῆς κοινότητος. Τώρα προβαδίζουμεν. Ή ποιοτική βελτίωσις τοῦ ἐλληνικού πλωτοῦ ὑλικοῦ ἐπετεύχθη ἡδη. Οἱ ἀριθμοὶ τὸ ἀποδεικνύουν. Ή ἀπαγόρευσις τῆς ἔδης νηολογήσεως σκαφῶν μεγάλης ἡλικίας, ὑπερεικοστεοῦς, θὰ προστατεύσῃ οὐσιαστικά τὰ συμφέροντα τῆς ὅλης Ναυτιλίας μας, θὰ ενισχύσῃ τὴν ἀσφαλιστικὴν ἐκτίμησην πρὸς τὸν ἐλληνικὸν κίνδυνον, ἀ-
ποθὲ τεραπονημένη τὰ ἄτυκνά μας, ἀλλα και-

φου οὐ περιορίσθων τὰ στυχήματα, αρά καὶ οἱ ζημίαι τῶν ἀσφαλιστῶν.
»Γνωρίζω ὅτι διαμαρτυρίαις ζωηραὶ θὰ ἀκουσθοῦν, ἀπὸ τὴν πρότασίν μου αὐτῆν. Τὰ γνωστά ἐπιχειρήματα τῆς εἰσόδου εἰς τὸν ἐφοπλισμὸν τῶν μικροκεφαλούχων διὰ νάγινους μίαν μήμεραν καὶ αὐτοὶ τρανοὶ καὶ μεγάλοι, θὰ μᾶς προβληθοῦν. Κατ' ἐμὲ ἀνάγονται εἰς παρωχημένην ἐποχὴν. Τώρα ὁ συνεταιρισμὸς διευκολύνει τὴν συγκέντρωσιν κεφαλαίων διὰ τὴν ἀγόρασθη τὸ νεωτέρας ἡλικίας πλοίουν καὶ ὁ διαινετόμος εἶναι εὐχέρεστερος, ἀφοῦ καὶ οἱ ἔδω Τράπεζαι διὰ τῶν ἐγγυητικῶν ἐπιστολῶν καθιστοῦν δυνα-

τηγάνη την έπι πιστώσει ἄγοραν.
»Μέγαθα δὲ είναι τὸ ὄφελος διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ἀπό τὸ μέτρον αὐτὸν τῆς ἀπαγορεύουσεως. Θὰ ἡδυνάμην ἀκόμη νὰ προτείνω τὴν προτίμησιν ἀπό τοὺς ἄγοραστάς ἐλληνικῶν πλοίων καὶ οὗτοι ἔνονται. Οὔτω, τούλαχιστον, δὲν θὰ προστίθενται καὶ ἄλλα παρήγκια εἰς τὰ ὑπάρχοντα.

«Πολὺ ἀμφιβάλλω ὃν ἡ "Ενωσίς τῶν Ἐ-
φοπλιστῶν θὰ θελήσῃ νὰ εἰσηγηθῇ καὶ νὰ
ύποστηρίξῃ τὴν πρότασίν μου. Είναι ἀντι-
δημοτική Ἑγγά, πάντως, τὴν θεωροῦ ἴκανην
νὰ βελτιώσῃ τὴν δισφαλιστικήν μας θέσιν.
Εἰς τοὺς ἀμροδίους ἐναπόκειται πάσσα πε-
παιτέος ἔνέσγεια».

Η Α.Ο.Μ. ΚΑΙ ΤΟ ΜΠΟΥΚΟΤΑΖ

Ἡ ἀκόλουθος ἐπίστολὴ τοῦ Γεν. Γραμματέως τῆς Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν κ. Μπλάζιθ ἐδημοσίευθεν πρό τινος εἰς τὸν Ἀγγλικὸν Τύπον. Ἀναφέρεται εἰς τὸ μπούκοτάς τοῦ ὑπὸ «σκυπαίσας εὐκολίας» πλοίων. Κατὰ συνέπεια

μάς ἐνδιαφέρει. Ὁ κ. Μπλάθ ἐμφανίζεται μαχητικώτερος τοῦ προκατόχου του κ. Ἰμ-
χωφ. Είναι ὁ κινήσας τὴν ναυτεργατικὴν ἀ-
περγίαν εἰς τὴν Ἀγγλίαν καί, καθ' ἄπλη-
ροφορούμεθα, δὲν διάκειται καὶ τόσον εὐμε-
νῶς πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν μας ὑπόθεσιν. Τὴν
βλέπει ὑπὸ τὸ πρίσμα τοῦ Ἀγγλου συνδι-
καλιστοῦ. Αἱ ἐλληνικαὶ κατακτήσεις εἰς τὸν
τάλασσον στίθιον φαίνεται νὰ τὸν ἔνοχλουν.
Δὲν ἔχηγούνται ἄλλως ὥρισμέναι περικοπαὶ
τῆς ἐπιστολῆς του. Θέλει ὁ κ. Μπλάθ νὰ
ἀγνοῇ τὸ γεγονός, ὅτι τὰ ὑπὸ τὰς «σημαίας
εὐκολίας» — τὴν λιβεριανὴν κυρίων — εἴ-
ναι τὰ νεώτερα τοῦ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας
ἐμπορικοῦ στόλου, ὅτι τὰ συνχότερα ἀτυχή-
ματα δὲν συμβαίνουν εἰς τὰ λιβεριανά καὶ τὰ
παναμαϊκὰ σκάφη ἀλλὰ τὰ τοῦ Λιβάνου καὶ
ὅτι τὸ καθεστώς τῶν ἐλληνικῶν συλλογικῶν
συμβάσεων ἀπαραμείσων κρατεῖ καὶ εἰς τὰ
ἐλληνικῆς διαχειρίσεως ὑπὸ ἔνεας σημαίας
πλοία, ὅπως καὶ εἰς τὰ ὑπὸ τὴν Κυανο-
λευκον.

Γράφει μεταξύ άλλων ό κ. Μπλάϋθ εις τὴν ἐπιστολήν του:

“Ως έγραψε συναργάτης σας — της ‘Λόδζ’¹ Αλιστ² — είναι δυνατόν νά καταστῇ έμφανής συντόμως μία σημαντική μείωσης τοῦ μεγέθους τοῦ στόλου τῆς Λιδερίας, ως ἀποτέλεσμα τῶν φρούριογινών παραχωρήσεων τῶν νῦν προσφρούριονσιν εἰς τοῦς ‘Ελληνας πλοιοκτήτας ὑπὸ τῆς Κυδερνήσεως των, ὅπως τοὺς προτέρεψῃ νά γηραιογήσουν τὰ πλοῖα των εἰς τὴν πετρίδα τῶν*.

Δυστυχός, δὲν πιστεῖτο έτι εἰναι: δυνατὸν νά χαμένεται: ή νά ἐπιτευχθῇ οἰαδήποτε πτώσις, καὶ δὴ συματική, διὰ φρολογικῶν παραχωρησούντων καὶ μόνων. Οἰαδήποτε καὶ ἂν είναι ἡ ἀπὸ φρολογικῆς ἀπόφευξη πρός τοὺς πλοιοκήτας παραχωρησίας, οὗτοι δὲν πρόκειται: νά καταβάλλουν φόρους μικρότερους τῶν οπό τὰ νησολόγια «εἰκολίκα» δυναπάρκων φόρων, εἴτε — καὶ πιθανός τούτο είναι: καὶ τοῦ φόρου συματικιτάτων — οὐάρχει δυνατότης μεγαλεύσας ἐλευθερίας ἐκμεταλλεύσεως τῶν στόλων τους ἀπὸ τὴν ἀπειρίστοντας ἐλευθερίαν τὴν διποίκη γειτούντων σύμβοσιν.

Τούτο ισχύει εἰδίκως εἰς τὸν τομέα τῆς ἐργασίας. Τα νηολόγια «εὐκολία» δὲν ἐπιβάλλουν περιορισμός ἐπὶ τῆς ἔμνικότητος καὶ δεν καθορίζουν κλίμακας ἀλλαγής συνθέσεως πληρωμών. Λαφύλδη, η ἔξαρτης υψηλή εἰδίκωτις ἀποχημάτων εἰς τοὺς στόλους «εὐκολία» πρέπει νὰ φεύγεται — ἐν μέρει — εἰς τὴν ἔλλειψιν τοιούτων περιορισμῶν. Έχων πρόγραμμα: θυσιστήρεται, ὃς συμβαίνει δινότα, οὐτὶ τὰ πλοιά «εὐκολία» εἰνικὴ ἐπηγρομένης ἵστησιν ικανοποιητικός μὲν οἰκείης πόλεων εἰναι· οὐλαζεῖς ὑποταξίαι, ἐν τοιούτην πειρατείας

γεννηταί: τό δέρθινημα, έάν ή Κυβέρνησης τῆς Αιθερίας οὐδὲνά πάντα μέτρηψή εἰς τὸν I.M.C.O., τό απόθεντος Γραφείουν Ἐργαζούς (I.L.O.) ή τὴν Διεθνήν "Ομοσπονδίαν Μεταφορών (I.T.F.) ηδὲ διενεργήσαν διερδηλητούς ἔρευναν ἐμπειρογνωμόνων, προσκεμένου, φερεῖται, περὶ τοῦ κρατοῦντος συστήματος ἐξετάσεως τῶν ιωπαρχίων διὰ τὴν ἀπόκτησην τῶν Αιθερίων πατητῶν, ὡς καὶ περὶ τῶν ἀπατούμενων προσδικών. Καὶ έάν ή Κυβέρνησης τῆς Αιθερίας δεν ἐπιτρέψῃ τὴν τοιωτῆς ἔρευναν, ποιός οὐδὲνται: διό λόγος τῆς τοιωτῆς ἀρνήσεως;

Καὶ περαιτέρω ὁ κ. Μπλάϋθ ἀναφέρει:

«Καὶ οὖν ἡ κατά ἔτη 1959-61 ἐγκαταλείψις τῶν νησολογίων «εὐκολίας» ἣτο δυνατόν νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὰς Ἑλληνικὰς φορολογικὰς παραχωρήσεις, ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει τις συνέδημη μετά τὸ 1961 θύται νὰ ἀναληφθῇ ὅ όντως ΟΥΠΟΔῆμος τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ; Μήπως ἐπρόκειτο περὶ εἰποδιῆς νέων φύρων ἢ περιορισμῶν ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως; Οὐχι.

Διοτυχώς, διά διαφόρους λόγους, δὲν έπραγματοποιήθη μετά τό 1958 μεγάλης αλλαγούς μπούσκων, ἐν τούτῳ σ' εξαιρετικήμεναν ἀπό τού 1958 ἐπιτυχώς μπούσκων ἀτομικῶν πολλῶν πλοίων θάτικας «Πάνχολιδ» καὶ οἱ πλοιοκτήταις οὐαγράδημαν νὰ ουαγράψουν συμφωνίας, διὸ ὁν παρεχώρησαν εἰς τὰ πληροφατά τους λογικών μισθώσεων καὶ θρησκευτικών, ὡς επίσης καὶ τὴν προστασίαν τῶν ἑργατῶν αυτῶν συνδικάτων ἀπό περιττέων ἐκπειτάλλεσσιν.

— Καθόδους ἀφόρετο τὴν στάσιν τῶν Βρετανῶν πλαισιωτηρῶν ἔκανε τὸν «γηπατίδων εὐκολίας», φρονθ̄ δὲ σκηνὴ θύροιδης παρατίθεται ἐκ τοῦ ἀγνοίου, διότι ἐνῷ πρὸ ἑδῶν περιθέσιν γὰρ κατεπολεμήθουν ή νά περιερίζουν τὴν Δάντανον τὴν στάλων αὐτῆς τῆς Καταγορίας, φαίνεται ὅμως τὸ ρώμα γάρ ἔχουν ἔγκακτα λαίψεις: τὸν ἀγόνια.

Η Διεθνής Οροσπονδία Μεταχωρών (I.T.F.) ως και εί νυκτικά παρκρυψάδες της είναι: ἀπόφασισιμένα, δημος συνεχίσουν τὸν ἄγρον μέχρις ὅτου αὐτὰ τὰ παράσιτα τῆς διεθνοῦς νυκτιλίας τὸ δικαίον και τῆς τάξεως τῶν ἀνοικτῶν θυλασσῶν ὑποταχθὸν και τερπατοῦ οὕτω ή ἐκμετάλλευσις τῶν νυκτεργκάτων, προλέσσως ἐκ περιοχῶν ὑψηλοῖς βαθμοῖς ἀνεργίας και χαμηλῆς κοινωνικῆς στάθμης*.

Η ΚΟΡΩΝΙΣ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

‘Απὸ τὴν πρὸ τριῶν μηνῶν ἀπὸ τῶν στηλῶν τούτων δημοσιεύθησαν ἔκθεσιν τοῦ Πραδέρου τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν κ. Στατῆ Ἀνδρεάδη, οἱ ἀναγνῶσται μας είχον τὴν εὐκαιρίαν νὰ πληροφορηθοῦν ἐξ υπευθύνων χειλέων μίαν ἐκπληκτικῶν γόνιμων σειράνιναυτοιλικῶν μέτρων, τὰ ὅποια ἡ Εθνικὴ Κυβέρνησις ἐθέσπισεν ύπερ τῆς Ναυτιλίας.

Και ή δραστηριότης αύτη, άπλλαγμένη προκαταλήψεων και όραματισμών, όρθιο μούσα τάς άληθεις άνάγκας τής ναυτιλλομένης Ελλάδος, συνεχίσθη και κατά τὸ διαρρέουσαν τρίμηνον, γοργῆ, γόνιμος και όρθι. Τὸ ύπτιο τῆς 'Ενωσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸ Κομμίττη τοῦ Λουδίνιου, καταρτισθὲν σχέδιον νόμου περὶ φορολογίας τῶν πλοίων, ἐγένετο πλήρως δεκτόν και ἀπέτελεσε τὸ κείμενον τοῦ Α. Νόμου 465/1968.

Ο 'Υπουργός της Ναυτιλίας κ. Χολένας, μετά συνεργασίαν μὲ επέκπροσώπους της 'Ενώσεως, πρόδην εἰς τὴν λῆψιν τῶν ἀποφάσεων ἐκείνων, αἱ όποιαι συνθέτουν τὸν ὄμεσον πραγματισμὸν τῆς Ναυτικῆς ΕΠΑΝΙΔΕΣΩΣ. Τρεῖς Δημόσιαι Σχολαὶ Μηχανικῶν Ε.Ν. — τῆς Σύρου, τῆς Θεσσαλονίκης καὶ τῶν Χανίων — καὶ δύο Δημόσιαι Σχολαὶ Προπαιδεύσεως (Ναυτοπαίδων) Ε.Ν. εὑρίσκονται ὑπὸ ἁμεσοῦ ἴδρυσιν καὶ μετὰ πεποιθήσεως πλέον προσδοκᾶται ἡ εἰς τὸν δυνατὸν συντομώτερον χρόνον ἔναρξις τῆς λειτουργίας των. Παραλλήλως ἀπεφασίσθη ἡ προετοιμασία τοῦ προγράμματος τῆς διδακτικῆς ὥλης εἰς τὰς Σχολὰς Μετεπαίδευσεως, τῶν ὅποιων ἡ ἴδρυσις εἶναι πλέον εἰς τὴν ὄδον τῆς ὄριστικῆς πραγματοποίησεως.

¹ Απεφασίσθη ἐπίσης τριήμερος πανελλήνιος ἔξόρμησις — διὰ τὴν 19, 20 καὶ 21

SHIP REPAIRERS

ELGIN MARINE ENGINEERS

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

DURBAN

TELEGRAMS AND CABLES : "BANGLA"

TELEGRAMS AND
TELEX : 6 - 7462

TELEX : 67482
TELEPH : 876951

ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΚΑΙ ΤΕΛΕΙΩΤΕΡΑ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΟΙΑΣΔΗΠΟΤΕ ΦΥΣΕΩΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ. ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙ-
ΜΕΛΗΜΝΗ ΕΡΓΑΣΙΑ. ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΤΑΣ ΠΛΕΟΝ ΣΥΓΧΡΟΝΟΥΣ ΕΓΚΑΤ-
ΣΤΑΣΕΙΣ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ.

Όκτωβρίου — όργανουμένη άπό το 'Υπουργείον, άποσκοπούσεις είς τὴν ἐνημέρωσιν τῶν νέων ἐπὶ τῶν συνθήκων τῆς ναυτικῆς ἑργασίας. Διὰ τὴν ἔξορμησιν ταύτην ἔχητήθη ἡ συνεργασία τῆς Ἐνώσεως καὶ προσεφέρθησαν παρ' αὐτῆς, τοῦ Κομμίτη καὶ τοῦ Ναυτικού 'Επιμελητηρίου αἱ σχετικαὶ δαπάναι. Παραλλήλων ἡ 'Ἐνωσις Ἐποπλιστῶν προπαρασκεύαζει τὰς προϋποθέσεις μιᾶς εὐρύτερας διαφωτίσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ κοινοῦ περὶ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. 'Η διαφωτίσις αὐτῇ, μόνιμος καὶ καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους διενεργουμένη, θὰ ὀργανωθῇ καὶ θὰ ἐκτελεσθῇ μὲ τὴν ἀπαραίτητον συνεργασίαν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου.

Ἡ πρόσφατος κάθοδος εἰς τὸ 'Υπουργείον τοῦ κ. Μακαρέζου καὶ αἱ ἀπό κοινοῦ μετὰ τοῦ κ. 'Υπουργού τῆς Ναυτιλίας ληφθεῖσαι ἀποφάσεις, σημειώνουσαν ἀληθῆ σταθμόν, διότι προωθῶν πρὸς τὰς λύσεις τῶν θεμάτων, ὡς τὸ 'Ασφαλιστικόν, τῆς Ναυτικῆς Πίστεως καὶ τῶν 'Επισκευαστικῶν Κέντρων, τὰ ὄποια, ὅπως καὶ πλῆθος ἄλλων, παρὰ τὰς ἐπιμόνους εἰσηγήσεις καὶ αἰτήσεις τῆς Ἐνώσεως δὲν εἶχον ἐπὶ ἔτη τύχει προσοχῆς τινος. Ἡ συνεργασία τῆς Ἐνώσεως καὶ τῶν δυναμένων νὰ ἔχουν ἔγκυρον γνώμην ἐφοπλιστῶν ἔχητήθη καὶ — ὡς πάντοτε προθύμως — προσεφέρθη, ἵνα καὶ δοθούμεναι λύσεις είναι καὶ βιώσιμοι καὶ προσημοσμέναι πρὸς τὰ γενικὰ συμφέροντα τοῦ πλοίου, ἀλλὰ καὶ τὴν ἀπτὴν πραγματικότητα.

Καὶ ἐπακολουθεῖ ἡ κρίσις. Τὸ δριστικὸν κείμενον τοῦ νέου Συντάγματος τῆς χώρας οὐθετήστησε πλήρως τὸ ὑποβολθὲν πρὸς τὴν 'Εθνικὴν Κυβέρνησιν αἴτημα τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν, περὶ συνταγματικῆς κατοχυρώσεως τῶν ληφθέντων ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας μέτρων. Πράγματι, διὰ τοῦ ἄρθρου 23 τοῦ νέου Συντάγματος ἀπόκτοντὸν η ὑξηλὴ μένη τοῦ πικήνη ἵσχυν πλὴν τοῦ γνωστοῦ N.D. 2687/1953 καὶ τὰ ὑπὸ τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως ψηφισθέντα νομοθετήματα, δηλαδὴ οἱ A.N. 89/67 καὶ 378/68, ὡς καὶ ὁ A.N. 465/68, διὰ τῶν ὄποιων κυρίως θεμελιώθη ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλιακὴ Πολιτική.

Ἄλλα τὸ ἄρθρον 23 τοῦ νέου Συντάγματος περίεχε καὶ ἔτι πλέον τούτων. Τὴν δυνατότητα τῆς βελτιώσεως τῶν ληφθέντων μέτρων, διότι εἰς τὸ ὄρθρον τοῦτο λαμβάνεται πρόνοια μελλοντικῆς ἐκδόσεως ἑνὸς εἰσέτι — κατὰ περίπτωσιν — νομοθετήματος, ηὗξημένης καὶ τούτου ισχύος. Ἡ πρόβλεψις αὐτὴ προδίδει δυναμικὴν θεώρησιν τῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας, ἡ ὅποια ὑπὲρ πᾶσαν ἄλλην ἀνθρωπίνην δραστηριότητα, ὑφίσταται ἐξελίξεις ἐνίστεται ἀπροβλέπτους.

Ἡ ἐπιτυχῆς — καὶ εὐχόμεθα εὐτυχῆς — ἀντιμετώπισις καὶ ρύθμισις τῶν ζωτικῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας, ὥφειλεται εἰς ἔνα πολὺ κοινὸν μυστικόν: 'Αφ' ἑνὸς μὲν εἰς τὴν ἀντικειμενικὴν καὶ τὴν ὄρθην διάγνωσιν τῶν γενικῶν ζητημάτων τοῦ πλοίου καὶ τὴν καθοδικὴν — διὰ τοῦ πρὸς τὴν 'Ε-

ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΩΣ ΙΣΧΥΡΟΠΟΙΕΙΤΑΙ

Συνεπής ἡ Κυβέρνησις πρὸς τὰς ἐπαγγελίας τῆς κατωχύρωσε διὰ τοῦ κυρωθέντος μὲ τὴν ψῆφον τοῦ 'Ελληνικοῦ λαοῦ Συντάγματος τὰ δύο βασικὰ ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας μας μέτρα: τὸ φορολογικὸν καὶ τὸ τῆς ἔδω ἐγκαταστάσεως τῶν Ναυτικῶν Γραφείων.

Τὸ ἄρθρον 23 ἀναφέρεται εἰς τὰς ἀνωτέρω δύο προβλέψεις:

"Ἄρθρον 23

1. Τὸ κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 112 τοῦ Συντάγματος τῆς Ιηνας 'Ιανουαρίου 1952 ἐκδοθὲν νομοθετικὸν διάταγμα ὑπ' ἀριθ. 2687 τοῦ ἔτους 1953 «περὶ ἐπενδύσεως καὶ προστασίας κεφαλαίων ἔξωτερικοῦ», ὡς αὐθεντικῶς ἡμηνεύθη διὰ τοῦ νομοθετικοῦ διατάγματος ὑπ' ἀριθ. 2928 τοῦ ἔτους 1954 καὶ τῆς παραγράφου 3 τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ νομοθετικοῦ διατάγματος ὑπ' ἀριθ. 4256 τοῦ ἔτους 1962, διατηρεῖ τὴν ἦν ἐκέκτητο τυπικὴν ισχύν. Νεώτερος νόμος, ἐφ' ἀπαξ ἐκδιδόμενος, δύνανται νὰ τροποποιήσηται τὸν πρόκειται κεφαλαία τοῦ ἔξωτερικοῦ.

2. Ο ἀναγκαστικὸς νόμος ὑπ' ἀριθ. 465 τοῦ ἔτους 1968 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρωσεως ἐνίων διατάξεων τοῦ νόμου 1880») 1951 περὶ φορολογίας τῶν πλοίων, διευρύνων τὴν προστασίαν τῆς Ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας πέραν τῆς παρεχομένης διὰ τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ νομοθετικοῦ διατάγματος 2687 τοῦ ἔτους 1953 «περὶ ἐπενδύσεως καὶ προστασίας κεφαλαίων ἔξωτερικοῦ», δὲν δύνανται νὰ τροποποιηθῆται. Νεώτερος νόμος, ἐφ' ἀπαξ ἐκδιδόμενος, δύνανται νὰ τροποποιηθοῦν. Νεώτερος μόνος πρὸς παροχὴν μείζονος προστασίας.

3. 'Ο ἀναγκαστικὸς νόμος ὑπ' ἀριθ. 89 τοῦ ἔτους 1967 «περὶ ἐγκαταστάσεως ἐν 'Ελλάδι ἀλλοδόπων ἐμποριομηχανικῶν ἑταίρειῶν», καὶ ὡς συμπληρῶν τοῦτον ἀναγκαστικὸς νόμος ὑπ' ἀριθ. 378 τοῦ ἔτους 1968, δὲν δύνανται νὰ τροποποιηθοῦν. Νεώτερος νόμος, ἐφ' ἀπαξ ἐκδιδόμενος, δύνανται νὰ τροποποιηθῆση τούτους μόνον πρὸς παροχὴν μείζονος προστασίας.

Θνικὴν Κυβέρνησιν ὑποδηληθέντος ὑπομνηματος — παρουσίασιν ἐνώπιον τῶν ἀρμόδιων κυβερνητικῶν κλιμακίων τῶν ζητημάτων — δῶλων ἀνεξαρέτως — ὑπὸ τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν καὶ τοῦ Κομμίτη, ἀφ' ἔτερου δε εἰς μίαν πρωτοφανῆ καὶ ἀσυνήθη διὰ τὴν 'Ελλάδα στοργὴν πρὸς τὸ πλοίον καὶ ὅρθην κατανόησιν τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων, τὴν ὄποιαν μὲ ἀποφασιστικότητα καὶ ὅρθοδοσύνην ἐπέδειξαν πρῶτος ὁ Πρόεδρος τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως κ. Γ. Παπαδόπουλος καὶ ὡς ἀπὸ συνθήματος ὁ ἔξαρτος κ. Μακαρέζος, ὡς 'Υπουργός μας κ. Χολένας, ὅπως καὶ οἱ λοιποὶ συνάδελφοι των ἐν τῇ 'Εθνικῇ Κυβερνήσει.

ΠΡΙΝ ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΥ ΑΡΓΑ

Θέλομεν νὰ συστήσωμεν εἰς τοὺς ἐφοπλιστᾶς μὲ περισσοτέρας προσοχὴν καὶ πρόθυμον τὴν διάθεσιν νὰ ἐγκύψουν εἰς τὰ αἰτήματα καὶ τὰς κρατουσίας μεταξὺ τῶν ναυτικῶν μας ἀπόφειται ἐπὶ τῶν ἐπαγγελματικῶν τῶν ζητημάτων. Οἱ Πλοιάρχοι εἰναι σωστοί οἱ μόνοι ποὺ ἡμεροῦν νὰ καταστοῦν οἱ κοινωνοὶ τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων συζητουμένων θεμάτων καὶ τῶν διατυπουμένων ἀπὸ τὰ πληρώματα ἀπόφεων.

Αἱ στήλαι αὐτοὶ δὲν ἔπαισαν εὐήκουον νὰ τείνουν τὴν προσοχὴν τῶν ἐπὶ τῶν σκέψεων καὶ τῶν ἀνησυχιῶν τῶν ναυτικῶν μας. Πιστεύουν δτὶ ἔργον ἐποικοδομητικὸν ἐπιτελοῦν δεχόμεναι καὶ συζητοῦσαι ὅτι προσ-

πίπτει εἰς τὴν ἀντίληψιν τῶν σχετικῶν μὲ τὴν θέσιν τοῦ ναυτικοῦ μας, τὰ προβλήματα καὶ τὰς ἀντισυχίας του.

'Ἐπ' αὐτῶν ἀκριβῶς τῶν προβλημάτων — τῶν κυριωτέρων — ἐπισύρομεν τὴν προσοχὴν τῶν ἐφοπλιστῶν. Δὲν ἔξαρτάται, βεβαίως, δῶλων ἡ ἐπίλυσις ἀπὸ τὴν πρωτόβουλον αὐτῶν ἐνέργειαν. Η συμπαράστασις ὅμως ἐπιβάλλεται ἀπὸ συνήθειαν τῶν πλοιοφορητῶν τοῦ πλοιοφορητήσας. Τὰ πληρώματα πρέπει νὰ είναι ικανοποιημένα. Ἐργάζονται τότε μὲ περισσοτέραν προθυμίαν: είναι ἀποδοτικότερα ὑπὲρ τοῦ πλοίου.

Καὶ τὸ πρώτον κύριον πρόβλημα τῶν ναυτικῶν μας — τὸ ἐντονώτερον προβαλλόμενον — είναι η βελτίωσις τῆς συνταξιοδοτήσεως των. Εισφέρουν πολλά, ἀνάλογον θέλουν καὶ τὴν παροχὴν τῆς συντάξεως, τὴν ἔξασφαλισιν τῶν ἐτῶν τῆς ἀπομοχίας των, τὴν οἰκογενείας των, τὴν στοιχειώδη συντήρησιν.

Ἐν συνεχείᾳ τὸν ναυτικὸν ἀπασχολεῖ ἡ ἔξασφαλισις τοῦ ἐπιουσίου κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἀνεργίας, τῆς μὴ ἀποκλεισμένης εἰς μίαν ἐπιχείρησιν, ἔξαρτωμένην ἀπὸ τὸσους ἀσταθμήτους παράγοντας. 'Επιμόνως αἰτεῖται η σύστασις τοῦ εἰδικοῦ χωριστοῦ Ταξειδίου, τοῦ ὅποιου η λειτουργία νὰ ἀρχίσῃ, σταταὶ ὅποταν η ἀνάγκη τὸ καλέσῃ.

Τὴν αὐξησιν τῶν ἡμερών ἀδείας θεωροῦν οἱ ναυτικοὶ ὡς δικαίων ἀνταπόδοσιν τῆς ἐπιτηδευτικῆς έργασίας των. Καὶ τονίζουν εἰς σχετικάς ἐπιστολάς των: «Τὸ παράπονό μας είναι δτὶ ἔργοςόμεθα 15 καὶ 20 μῆνες στὸ πλοίο καὶ μερικές φορές περισσότερο, διότι δὲν ἔρχεται ὁ ἀντικαταστάτης. Στὸ διάστημα αὐτὸ δτὸν ξεμπαράρωμε, μᾶς δίνουν ἄδεια 12 ή 15 μῆμερων. 'Επιστρέφομεν εἰς τὴν πατρίδα διὰ νὰ ἔκουρασθούμε. Λίγες οἱ ἡμέρες τῆς ἀδείας. Παραμένουμε 3 καὶ 4 μῆνες. 'Εξοδεύμε τὶς οἰκονομίες μας καὶ χρεωνόμεθα. 'Επιστρέφομε στὸ πλοίο γιατὶ τὸ τέλος η ἴδια ιστορία ἐπαναλαμβάνεται. Βγαίνομε στὴν σύνταξι γέροι καὶ ἀπένταροι».

Τὴν θέσπισιν τῶν οἰκογενειακῶν βαρῶν ζητοῦν ἐπίσης οἱ ναυτικοί. Εἰς ἄλλας ναυτιλίας ὑπάρχει ἡ σχετικὴ πρόβλεψις. 'Ο οἰκογενειάρχης ναυτικὸς — ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὰ πράγματα — είναι καὶ ὁ καλύτερος. 'Ἐργάζεται μὲ περισσοτέρων προθυμίαν. 'Εχει οἰκογενείαν νὰ συντηρήσῃ καὶ χάριν αὐτῆς ἐπιδίεται εἰς τὴν ἔργασίαν του μὲ πληρεστέρων τὴν συναίσθησιν τοῦ καθήκοντος. Δὲν ἔγκαταστείπει ἀκαίρως τὸ πλοίον, δὲν

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

DURBAN

P. O. Box 336
General Ship Chandlers — Cold Storage Proprietors
Deck and Engine Room Suppliers

Represented by: ELEFTHERIOS PHOCAS

λιποτακτεῖ, δὲν εἶναι φευδασθενής, ἀγαπᾶ τὴν ἐργασίαν του καὶ τοὺς ἐργοδότας του. «Διατί — μᾶς γράφουν — τοῦ καλού αὐτοῦ θαντικού οἰκογενειάρχου νὰ μὴ ἀναγνωρίζωνται αἱ περισσότεραι ἀνάγκαι καὶ ἡ κα-
λυτέος ἀπόδοσίς του».

Η κλιμάκωσις έπιστης τού μισθου, άναλόγως τῶν ἔτῶν ὑπηρεσίας, ὑπογραμμίζεται ἀπό τοὺς ναυτικούς μας. Προσφάτως ἐσχολίασταιν τὸ αἴτημα τούτο. Είναι δίκαιον, ὅρθων καὶ πληρωμών. «Θὰ παύσουν νὰ ἔγκατταλείπουν τὰ πλοῖα — μᾶς γράφει πλοίαρχος ἀπὸ τὴν Ἰατρωνίαν — ὅταν ἡ μισθοδοσία τῶν πληρωμάτων κλιμακωθῇ ἀνάλογα μὲ τὰ χρόνια τῆς ὑπηρεσίας ἐκάστου, ὅταν, δηλαδή, οἱ πετειράμενοι ναυτικοί, οἱ καὶ περισσότερα ἀποδίδοντες, ἔχουν καὶ καλύτερον μισθὸν ἀπό τὸν νέον, ποὺ πρωτοεισέρχεται εἰς τὸ ἐπάγγελμα».

Διατυπώνουν ἀκόμη τὸ αἴτημα οἱ ναυτικοί, ὅπως ὁ μισθός των ἀρχίζῃ ἀπὸ τὴν ἡμέραν τῆς προσλήψεως των εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ ἐξόδους των γίνεται μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς ἐπανόδου των.

Καὶ τὸ τελευταῖον ἐκ τῶν ὅσων ἐν συντομίᾳ ἀναφέρομεν: Συμφωνούν μὲν τὸ νέον ἑδεσματολόγιον πολλοὶ τῶν ἐπιστολογράφων μας. Ἰδιαιτέρως ὅμως μᾶς τονίζουν τὴν ποιότητα τῶν ἑδεσμάτων. Φόβος συνέχει πολλούς, ὅτι ἀντὶ καλοῦ δυνατοῦ νὰ προέλθῃ ἐκ τοῦ νέου ἑδεσματολογίου ἡ δυσαρέσκεια, ἢν ἡ παρασκευὴ τοῦ φαγητοῦ καὶ ἡ ποιότης τῶν υλικῶν δὲν είναι ἡ πρέπουσα.

Τὸ περιεχόμενον ἐπίστολῶν καὶ συνοπτικῶν ἔθεσεων ἐπὶ τῶν συζητουμένων εἰς «τις τριτεζαρίες» τῶν πλοίων μετεφέρεμεν. Μᾶς παρακαλούν πολοὶ νὰ λάβουν γνώσιν οἱ ἐφοπλισταῖ. Αὐτὸ καὶ πράττομεν, προσθέτοντες: πρὶν εἶναι πολὺ ὄργα. Μή λησμονῶμεν ὅτι οἱ ἐλλοχεύοντες ἔχορι τῆς Ναυτιλίας μας ἐπὶ τῶν πληρωμάτων καὶ δι' αὐτῶν προσταθοῦν νὰ στηρίξουν τὰς ἐπιθέσεις των.

ΘΛΙΒΕΡΑ ΚΡΟΥΣΜΑΤΑ

¹Αναφέρονται δύο περιπτώσεις κατά τὰς όποιας δύο πλοιοκτῆται ἡρήθησαν νά έξο-
φλήσαντας τὰς τε λεισιδίκων εἰπιδικ-
σθείσας ὑπὸ τῶν δικαστηρίων ἀπαιτήσεις
ἰσαριθμών ναυτικῶν. Πρόκειται πρότερη ἐπανα-
λήψεως θλιβερῶν κρουσμάτων, τὰ όποια κατά τὸ
παρελθόν παρουσίασαν μίαν συχνότητα
τοιαύτην, ὃστε τοῦ Υπουργεῖον νά θεσπίσῃ
τὴν ἐπιβολήν κυρώσεων κατὰ τῶν δυστρο-
πούντων φύλειτεών.

"Ηδη διά τὴν μίαν περίπτωσιν ἐγένετο χρῆσις τῆς κυρώσεως ταύτης. Έξεδόθη ἀπόφασις, βάσει τοῦ νέου Α.Ν. 373/1968, διὰ τῆς ὁποίας ἀπαγορεύεται εἰς τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. ή κορηγοίς ἀδείας ναυτολογίσεως πληρωμά-



MANILA PHILIPPINES
Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ
«Adamson» (Phil) Inc.

Liner, Chartering and General Shipping Agents

Manager Director: ALEKOS ADAMOPOULOS

For your Agency in Philippines for an expert attention to all your problems and everything concerning shipping, consult the "ADAMSON" (PHIL) INC.

540 T. M. Kalaw Str, or. P.O.Box, 1606-MANILA PHLLIPINES

Cables: ADAMOPOLOS—Telex: 7420101 — Tel. 4-99-71 — 40-14-60

ένος πληρώματος ἀληθῆς ἀθλος, ἡ προσφυγὴ εἰς τὰς ὑπηρεσίας ἀλλοιδαπῶν καθίσταται ὁ σημέραι πλέον ἐπιτακτική.

"Ελλειψις Ἐλλήνων ναυτικῶν παρατηρεῖται, ίδια, προκειμένου περὶ παλαιότερας ναυπηγήσεως σκαφῶν καί, πρὸ πάντων, περὶ μονίμως ἀπασχολουμένων εἰς ταξίδια τῶν ἀστικῶν θαλασσῶν. Πληρώματα, τὰ ὅποια ἀποστέλλονται ἐκεὶ δαπάναις τοῦ πλοίου, μετὰ βραχείαν παραμονὴν προθαίνουν εἰς μονομερεῖς καταγγελίας τῶν συμβάσεων των καὶ πλαίνοντοῦν δι' ιδικῶν των δαπανῶν. Τὸ πλόιον, μὴ δυνάμενον νὰ κινηθῇ ἀνεύ βασικοῦ πληρωμάτος, πρέπει νὰ μετακαλῇ ἐξ Ἐλλάδος νέους ναυτικούς καὶ νὰ ύφισταται τὴν βρειταίν δαπάνην τῶν συνεχῶν ναυταποστολῶν.

Μόνη διὰ τὴν ἐπιβίωσιν τῶν παλαιοτέ-

ποιησε την επιτοπία των πράξεων από την οποία προέρχεται η απόδοση της πολιτικής στην πόλη. Η πολιτική πράξη στην πόλη πρέπει να είναι ένας πράγματος που διατηρείται στην πόλη για την προστασία της και της ανάπτυξής της. Η πολιτική πράξη στην πόλη πρέπει να είναι ένας πράγματος που διατηρείται στην πόλη για την προστασία της και της ανάπτυξής της.

Τοιαύται ἐγκρίσεις καὶ πλαισότερον καὶ προσφάτω παρεσχέθησαν εἰς πλείστας περιπτώσεις, θὰ παρέχωνται δὲ καὶ εἰς τὸ μέλλον, «έφ' ὅσον ἔτι τῶν πραγμάτων κατα- στὴ τούτῳ ἐπιβεβλημένον».

ΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ

Δέν φαίνεται νὰ συγκινήται καὶ τόσον ἡ Αἴγυπτος διὰ τὸ ἀνιογμα τῆς Διώρυγος. Τὰ σταχάνει ἀπὸ τὰ διόδια προκαταβάλλονται εἰς αὐτὴν τὸ πάρ την Σαουδικὴν Ἀραβίαν καὶ θύεσσι, ἐνῷ ἐν τῷ μεταξὺ ἡ ἀνακάλυψις νέων ἀποθεμάτων πετρελαίου εἰς τὰς δυτικάς περιοχάς τῆς χώρας καὶ προσφάτως εἰς αὐτὸν τὸν Κόπτον του Σουέζ, ἀντισταθμίζει πλήρως τὰ ἔσοδα ἀπὸ τὴν Διώρυγα. Η Αἴγυπτος ἀποθαίνει χώρα ἔξαγωγικὴ πετρελαίου.

Καὶ τὸ γεγονός ὅτι ἡ κατασκευὴ τοῦ πετρελαιοισθανοῦ πρωθεῖται, ὑπόδεικνει τὸ δημητέραι μειούμενον ἐνδιάφερον αὐτῷ τοῦ Καίρου διὰ τὴν Διώρυγα. Αἱ διελεύσεις τῶν πολλῶν μεγάλων πετρελαιοφόρων ὄπωσδήποτε ἀποκλέονται. Ἡ διακίνησις τῶν φορτίων διὰ τῆς Διώρυγος θὰ κατέλθῃ κάτω τοῦ ἡμίσεος καὶ θὰ χρειασθούν προσπάθειας ἔτῶν καὶ φεράλαια σημαντικά, ὅσον καὶ δυνησερετα, διὰ νὰ αὐξηθῇ τὸ βύθισμα τῆς μέχρι πρὸ ἑτούς θεωρουμένης ὡς τῆς κυριτέρας ἀρτηρίας τῶν ἀπὸ θαλασσῆς επεισοδίων.

μεταφορών. Διά τὴν Ναυτιλίαν εἰδικώτερον, τὸ κλεισμόν τῆς Διώρυγος κατέστησεν ἀναγκαῖαν τὴν ἀναπροσαρμογὴν τῆς συγκροτήσεως της. Πλοῖο ταχύτερα, μεγαλύτερα, διὰ νὰ δέχωνται ναύλους χαμηλοτέρους, τακτικεύαζονται πολλά. Τὸ μεταφορικὸν κόστος ὑποβιδάζεται, παρὰ τὰ διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου μακρύτερα ταξίδια. Καὶ τὰ πλοῖα αὐτὰ εἶναι τὰ μέλλοντα νὰ συγκεντρώσουν τὸ μέγιστον τῆς μεταξὺ Μέσους καὶ "Απω" Ἀνατολῆς πρόστιγνη Δυτ. Εὑρώπων καὶ τὴν Ἀμερικὴν κινητούσεως. Ἡ Διώρυξ ἀχρηστεύεται. Αἱ ὑπερσίαι της, χάριν τῶν ὅποιων καὶ ἡγοιχθη, ἔπαισσαν νὰ εἶναι τόσου ὑπολογίσιμοι. Αἱ ἀνωμαλίαι τῆς Μέσους Ἀνατολῆς ἐπέσπεισαν τὴν ἀχρηστοποίησήν της. Θὰ ἐπήρχετο ὥπωσδήποτε ἀπὸ τὰς ἐπιτυχείσας προδούς εἰς τὴν ναυπηγικήν.

Δέν είναι, βεβαίως, ὅμοιος ἐπιζημίων συνεπειῶν διὰ τὴν ἐν ὑπηρεσίᾳ Ναυτιλίαν ἢ στροφὴ αὐτῇ πρὸς τὰ μεγαλύτερα, τὰ ταχύτερα σκάφη. Ὁ πληθωρισμὸς τοῦ τοννάδα δὲν είναι ἀνταρφέυκτος. Τὰ μικρότερα σκάφη διημέραι καθίστανται ἀντιοκονομικά. Θάξεις καλουθοῦν μετέχοντας κατὰ τὸν δύκον τοννάδη εἰς τὰς μεταφοράς, ἐφ' ὅσον οἱ λιμένες δὲν θὰ χωρεύνται τὰ μεγαλύτερα σκάφη καὶ μόνον διὰ τὰς μεταφορτώσεις μερίδων μηκών φορτίων.

Καὶ αἱ ἔξελίξεις αὐταῖ, ἔρχονται νὰ ἀπο-

δείξουν, δια μίαν ἀκόμη φοράν, πόσον εὐπαθής είναι ή ναυτική ἐπιχείρησις, δεχομένη πρώτη αὐτή τὸν ἀντίκτυπον, όχι μόνον ἀπὸ τας ἔκστοτε πολιτικού οικονομικάς ἀνωμαλίας, ἀλλὰ καὶ τὰς τεχνολογικάς ἔξειδες εἰς ἓνα κόσμον τόσας ἐμφανίζοντας ἀπρόσπιτους συχνὰ ρευστάς καταστάσεις. Δυνατὸν τὰ προσφάτου ναυπηγήσεως σκάφη ἐνωρίτερον κάθε προβλέψεως νὰ είναι αὔριον ἀντιονομικά.

Γεννάται ὅμως τὸ ἑρώτημα: Θὰ συνεχίσουν ή Σαουδικὴ Ἀραβία καὶ τὸ Κουθεῖτ τὴν κατ' ἔτος καταβολὴν εἰς τὴν Αἴγυπτον τῶν 247 ἑκατ. δολ. ὡς ἀποζημίωσιν διὰ τὸ κλείσιμον τοῦ Σουέζ. Καὶ τὸ πρόκειται νὰ συμβῇ, ἀν ἡ συμφωνία τοῦ Χαρτούμ δὲν ἀνανεωθῇ; Τί θὰ πράξῃ ἡ Αἴγυπτος; Μήπως λόγω τοῦ οικονομικοῦ ἀδιεξόδου εἰς ὁ θὰ περιέλθῃ, θὰ ἐπιζητήσῃ τὴν συνδιαλλαγὴν μὲ τὸ Ἰσραὴλ, ὥστε ἡ Διώρυξ νὰ ἀρχίσῃ ἀποδίδουσα τὰ διόδια;

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

Θὰ ἐπιστῆσωμεν τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδίων, οἵτινες ἐφορεύουν ἐπὶ τῆς ἐκτελέσεως τῶν δρομολογίων τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν καὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν σχετικῶν μὲ αὐτὰ προβλέψεων. Πρόκειται περὶ τῆς συγκοινωνίας κατὰ τὸν χειμῶνα. Δέν πρέπει ἐπ' οὐδεὶν λόγῳ νὰ ὑποστοῦν κατὰ τὸν χειμῶνα αἱ νῆσοι καὶ οἱ ἄγονοι λιμένες τῆς χώρας τὰ δεινὰ τὸν παρελθόντος. Οἱ Νόμοις εἰναι ρητός, δὲν ἐπιδέχεται, δηλαδή, ἀμφισθήτεις καὶ ἐκτροπά. Τὰ σκάφη ποὺ ἀναλαμβάνουν δρομολόγια κατὰ τὸ θέρος, είναι ὑποχρεωμένα νὰ ἐκτελέσουν τὰς αὐτὰς γραμμὰς καὶ τὸν χειμῶνα, ἐκτὸς τῶν ὄσων ἡμερῶν θὰ χρειασθοῦν διὰ τὴν τακτικὴν ἐπιθεωρήσιν των. Εἰς τὸ παρελθόν οἱ Νόμοις κατεστρατηγείτο. "Υπὸ μυρίας δικαιολογίας κατώρθωναν οἱ ἐπιτήδειοι νὰ διαφεύγουν τῆς ὑποχρέωσεως των διὰ τὰ χειμερινὰ δρομολόγια. Ἐπανήρχοντο ἐπὶ σκηνῆς μὲ τὴν ἐλευσιν τοῦ θέρους διὰ νὰ μετάσουν τῆς κινήσεως, τὴν ὄποιαν νόρμη ἐδίκαιουντο νὰ ἔξυπηρτησουν μόνον τὰ σκάφη, ποὺ ζημιώνοντα ἔξετέλεσαν τὴν γραμμὴν καὶ τὸν χειμῶνα.

Συνήθεις αἱ διαμαρτυρίαι καὶ τὰ ζωηρὰ παρόπονα τῆς ἐπαρχίας, τῆς ἔξυπηρτου μένης ἀπὸ τὰ ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη, διὰ τὴν σκανδαλώδη αὐτὴν καταστάσιν τῆς διακοπῆς ἢ καὶ ἀραιώσεως μέχρι τοῦ ἀπαραδέκτου τῶν δρομολογίων κατὰ τοὺς ἐπτὰ μῆνας τοῦ έτους. Οἱ ἀδικούμενοι νομιμόφορες ἐφοπλισταὶ ἀντιμετωπίζουν καὶ αὐτοὶ τὴν ἀνάγκην τῆς καταστρητήσεως τοῦ Νόμου.

Καὶ ἔαν δῆλοι τὴν τακτικὴν τῆς παρανομίας ἀκολουθήσουν — αὐτὸν συνέδη πρὸ ἐτῶν — διερωτώμεθα πῶς θὰ ἔξυπηρτηθούν αἱ συγκοινωνίαι;

Μία κατηγορηματικὴ δῆλωσις τοῦ "Υπουργείου πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ ιδιοκτέρα σύστασις περὶ τῆς καθολικῆς συμμορφώσεως πρὸς τὸν Νόμον εἰναι, καθ' ἡμᾶς, ἐπιβεβλημένη. Νὰ προειδοποιούμενοι πρὸ τοῦ προτίθεμενοι νὸν ὑπεκφύγουν τῶν ὑποχρέωσεων τῶν διὰ τὰς ὁδοὺς εὐχαρίστους συνεπείας. Δέν θὰ δικαιοῦνται νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὰ δρομολόγια τοῦ θέρους. Νόμως θὰ ἀποκλεισθοῦν.

Αὐτὸν ὅμως τὸν ἀποκλεισμὸν δὲν ἐφοδῆθησαν εἰς τὸ παρελθόν οἱ παροπλίζοντες τὰ σκάφη τῶν ἐφοπλιστῶν. Πρόχειροι στὸ συλλογισμός τῶν: "Αναγκάζεται ἐπὶ τῶν πραγμάτων τὸ "Υπουργείον νὰ μᾶς παραχωρῷ τὰ δρομολόγια κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον. Πῶς ἀλλως θὰ ἔξυπηρτούντο αἱ συγκοινωνίαι, ἡ μεγαλύτερα κίνησις; Τὰ παροπλιζόμενα εἶναι καὶ τὰ μεγαλύτερα, τὰ καλύτερα. "Ανευ αὐτῶν ὁ συνωτρισμός, τὰ ταξίδια μὲ τοὺς ὑπεραριθμούς ἐπιβάτας, αἱ ταλαιπωρίαι τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ καὶ αἱ συναφεῖς διαμαρτυρίαι. Ἐκόντες ἄκοντες θὰ μᾶς ἐπιτρέπουν τὰ θερινὰ δρομολόγια.

Αὐτὴ είναι ἡ σκέψις, ἡ καὶ ὅδηγούσα εἰς τὴν παρανομίαν. "Ας τὴν ἔχουν υπ' ὄψιν των οἱ ἀρμόδιοι καὶ ἃς πράξουν ἀναλόγως. Αἱ κυρώσεις αὐστηρότεραι δικαιολογούνται. "Α-

νεπίτρεπτος είναι ἐπὶ τῆς σημερινῆς Κυβερνήσεως ἡ δικαίωσις τῶν ἐπιτηδείων.

ΕΝΤΟΚΟΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ

Μεταξὺ ἀλλων ὑποδείξεων της πρὸς τὴν Ἐθνικὴν Κυβερνήσιν, ἡ "Ενωσις Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν είχε διατυπώσει καὶ τὴν πρότασιν τῆς καθιερώσεως τοῦ θεσμοῦ τῶν ἐντόκων καταθέσεως παρ' Ἐλληνικᾶς Τραπέζαις ταῦτας τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν. "Η ἀθρόα ἐγκατάστασις ἐν Ἐλλάδι τῶν Ναυτιλιακῶν Γραφείων καὶ ἡ προσδοκώμενη ἀνάπτυξης τῆς δραστηρίης αὐτῶν φρονούμενος ὅτι ἐπιβάλλει μίσια μελέτη τοῦ θέματος.

"Η χρηματοδότησις τῶν δαπανῶν τῶν ἐν Ἐλλάδι Ναυτιλιακῶν Γραφείων γίνεται, συνήθως, δι' ἐμβασμάτων ἐπὶ τοῦ ἔξωτεροκύττα. Τὰ ἐμβάσματα ταῦτα συνίστανται εἰς τοιαῦτα ποσὰ στοιχεῖα διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν ἐν τῶν Ἑλλάδι ἔξοδων τῶν Γραφείων, μέχρι δὲ ἔξαντλησεώς των τὰ ἐμβάσματα ταῦτα προσθύνται εἰς ἔξωλογιστικὸν λογαριασμόν. "Αν καὶ τὰ εἰς χείρας τῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως μετρητὸς δὲν είναι τόσον μεγάλα, διότι αἱ ὑποχρεώσεις των εἰναι ἀδιάκοποι καὶ συνεχῶς ἀνανεούνται, ὑφίστανται περιθώρια διὰ τὴν δημιουργίαν ἐν τοῖς λογαριασμῶν.

"Υπάρχει μία ποικιλία καταθέσεων, προθεσμιακῶν, σύνεως, μετά προειδοποίησιν κλπ. "Ας καθιερωθῇ μία ἐξ αὐτῶν, κατὰ τὴν ἐπιθυμίαν τοῦ καταθέτου, μὲ τὴν παραλλήλον χορηγήσιν ἐπιτοκίου. Αἱ καταθέσεις αὐταὶ εἰναι λίαν πιθανῶν νὰ ἀποτελέσουν τὸν πηγὴν εἰσαγωγῆς καὶ τὸν πυρήνα σημαντικοῦ συναλλαγματος.

Εἰς τὰς Ἐλληνικὰς Τραπέζας ἐναπόκειται νὰ ἀνάπτυξουν δραστηρίητα, ἵνα διευρύνουν τὴν πλεάστειν των, αὐξήσουν τὰ ποσά τῶν καταθέσεων των, ἐθισθοῦν εἰς τὰς συναλλαγάς των μετὰ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ, τὸ πιθανώτερον, κατευθύνουν τούτους καὶ εἰς ἄλλα περιοχάς ἐπιχειρήσεων ἐντὸς τῶν ὄριων τῆς χώρας. "Ἐάν δὲ κρίνωμεν ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι αἱ εἰς δολλαρία καταθέσεις παρ' ἀγγλικᾶς Τραπέζαις ἀποδίδουν ἐπιτόκια αἰσθητῶς ὑψηλότερα τῶν εἰς λίρας, θὰ πρέπει νὰ πιστεύωμεν εἰς τὸ ἐπωφελές τοῦ θεσμοῦ καὶ διὰ τὴν Ἐλλαδα.

"Ας σημειωθῇ, τέλος, ὅτι ἐπειδὴ ὁ ἔξωλογιστικὸς λογισμὸς είναι ἀτοκος διατηρεῖται πάντοτε εἰς χαμηλή ἐπίπεδα, ἀφού αἱ καταθέσεις εἰς ζένας Τραπέζας είναι τοκφόροι. "Αν, τούναντίον, καὶ ἐδῶ θεσπισθῇ ἡ πληρωμὴ τοῦ ἐπιτοκίου διὰ τὰς ἔξωλογιστικὰς ἀναμφισθήτητον ὅτι θὰ

«Ἐάν ἐπιτύχῃ ἡ προσπάθειά μας τῆς προσελκύσεως τῶν ἐφοπλιστῶν μας, πέραν τῶν ὠφελημάτων ποὺ θὰ ἔχῃ ἡ οἰκονομία μας ἀπὸ τὴν μεταφορά, ἔστω καὶ τοῦ μεγαλυτέρου μέρους μόνον, τῶν κεφαλαίων τους στὴν Ἐλλάδα, θὰ ἔχῃ ἐπιλυθή συγχρόνως καὶ τὸ πρόβλημα τῆς ἀνεργίας. Γιατί, ὅπως φαντάζεσθε, θὰ ύπαρξῃ μεγάλη ζήτησης προσωπικού καὶ γιὰ τὴν ἐπάνδρωσι τῶν πλοίων καὶ γιὰ τὰ γραφεία ποὺ θὰ ἀνοίξουν...

Τὸ μεγαλύτερο μέρος τῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν μας είναι νεώτερα καὶ ἀπ' τὰ ἀμερικανικά. Δὲν ἀπέχουμε καὶ πολὺ δὲ ἀπὸ τοῦ νὰ φθάσουμε τὰ 32 ἐκατομμύρια τοννών. "Οπότε καὶ θὰ εἴμαστε ἡ μεγαλυτέρα ναυτιλιακή δύναμις στὸν κόσμο!

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ λοιπόν:

"Η ναυτιλία καὶ ὁ τουρισμὸς θὰ μποροῦσαν νὰ ἀντισταθμίσουν τὶς συναλλαγαὶ για ματικές ἀνάγκες μας κατὰ τὸ μεγαλύτερο μέρος τους, ὥστε νὰ ἐπιτευχθῇ ὁ ἐπιθυμητὸς ρυθμὸς ἀναπτύξεως τῆς χώρας εἰς τοὺς λοιποὺς τομεῖς. Τότε δὲ θὰ ἔχουμε λύσεις καὶ τὸ κολοσσιαῖο πρόβλημα τοῦ ισοζυγίου τῶν πληρωμῶν μων."

N. MAKAREZOS
Υπουργός Συντονισμού

αὐξήθησαν αὗται. Καὶ αὐτὸν πιστεύομεν νὰ μᾶς ἐνδιαφέρει.

ΑΙ ΠΙΣΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

"Απὸ τὸν εἰς τεῦχος κυκλοφορήσαντα ἀπολογισμὸν τῆς Ἐλληνικῆς Τραπέζης Βιομηχανικῆς Αναπτύξεως διὰ τὸ 1967 παραλαμβάνομεν τοὺς σχετικούς μὲ τὴν πιστοδότησιν τῆς Ναυτιλίας ἀριθμούς. Ήξυμένη είναι αὕτη ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ προηγούμενα ἔτη.

Ούτω τὸ σύνολον τῶν χρηματοδοτήσεων ἀνήρχετο τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1967 εἰς 322.946.000 δραχμῶν, ἔναντι 260.892.000 τοῦ 1960 καὶ 193.769.000 τοῦ 1965. Σημαντικὴ ἡ διαφορά, ἀποδεικνύουσα τὴν παρά

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

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

Cables to all offices: "KYKLADES"

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ — Teleph. 24 28 75 / 76 - 44 39 47

Head office: 2000 Hamburg 1, Steinortweg 8, Teleph. 24 28 75 / 76,

Telex "SIPCO" No. 02 13445

Branch offices at:

2800 Bremen,	Am Wall 128/134	P.O.Box 23,	Teleph: 3 16 71,	Telex: 02 44375
2850 Bremerhaven,	Columbusbahnhof 11,	P.O.Box 2187,	Teleph: 4 54 13 / 4	
2880 Brake,	Am Pier,	P.O.Box 66,	Teleph: 33 30	
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

της νέας Διοικήσεως της Τραπέζης πληρεστέραν κατανόησιν της ανάγκης, όπως ή Ναυτιλία και δή ή αγχιτοπλουσά τύχη της οικονομικής συμπαραστάσεως.

Τονίζεται άλλως τε εις τὴν σχετικήν μὲ τὴν πιστοδότησιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἀνακοίνωσιν, ὅτι ή Τράπεζα ἔστρεψε τὴν συμβολὴν της «πρὸς τὴν δημιουργίαν ὡρισμένων παραγωγικῶν κλάδων, ὡς τῆς ὀχηματαγωγοῦ ναυτιλίας καὶ τῆς ὑπερποτίου ἀλιείας, οἱ ὄποιοι ἀποτελοῦν νέαν ἐμπειρίαν εἰς τὴν χώραν μας, η δὲ ἀνάπτυξίς των διανοίγει εὐρείας προοπτικάς εἰς τὸν τουρισμὸν καὶ τὰς μεταφορὰς ἀφ' ἐνός καὶ τὴν παραγωγήν βασικῶν εἰδῶν διατροφῆς (ἀλεια) ἀφ' ἔτερου».

Θὰ δη, βεβαίως, ἀνίσχυρος ή Ε.Τ.Β.Α. νὰ παράσῃ τὴν χρηματοδότησιν εἰς τὴν μεγάλην Ναυτιλίαν. Τεράστια τὰ δι' αὐτῆς ἀπαιτούμενα κεφάλαια καὶ αὐτὰ ή ἐλληνική χρηματαγορά καὶ δή χαμηλότοκα καὶ πρθεσμίας μακρᾶς δὲν τὰ διαθέτει.

Οπωσδήποτε δύμας, αἱ πρὸς τὴν μικρὰν Ναυτιλίαν καὶ τὴν μεσογειακὴν τοισύτην πιστοδότησίς εἰναι, πράγματι, ἔδοχος παραγωγικῶν — ἐπιλεγομένων, βεβαίως, τῶν ἀσφαλῶν τοποθετήσεων — καὶ αὐτὰ ἔξειπον εἰς τὸ παρελθόν. Διὰ τῶν νέων πιστωτικῶν μέτρων πιστεύομεν νὰ διευρυνθοῦν. Η Ναυτιλία — αὐτὴ ή πηγὴ τόσου πλούτου διὰ τὸν τόπον μας — ἡγοεῖτο ἀπὸ τὴν ἐλληνικὴν χρηματαγοράν.

ΧΩΡΟΝ ΔΙΑ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ

Ασφυκτικῶς περιωρισμέναι εἰναι αἱ σχολαὶ Ἀσπροπύργου. Χώρος ἀρχικῶς δι' αὐτῶν προριζόμενος κατελήθη ἀπὸ ἄλλην ὑπηρεσίων καὶ παρὰ τὰ ἐπίμονα εἰς τὸ παρελθόν διαδέματα δὲν κατώρθωσε τὸ Υπουργεῖον Ναυτιλίας νὰ διευρύνῃ τὸν περίβολον τῶν σχολῶν.

Τώρα δύμας αἱ ἀνάγκαι τῆς Ναυτιλίας εἰς ἀξιωματικοὺς εἰναι μεγάλαι καὶ ἐπιτακτικαὶ. Δὲν δηδούτων νὰ προβλεφθοῦν ὅταν αἱ σχολαὶ τοῦ Ἀσπροπύργου πρὸ 15ετίας περίπου συνιστώντω. Ἐκ τῶν πραγμάτων ἐπιδιδλεῖται ή ἀνέγερσις καὶ ἄλλων κτισμάτων διὰ νὰ στεγασθοῦν οἱ περισσότεροι μαθηταὶ, διὰ νὰ διευρυνθοῦν αἱ αἴθουσαι τῶν διδακτηρίων καὶ τῶν ὄργανων.

Ο χώρος ποὺ διαθέτουν αἱ σχολαὶ δὲν ἐπαρκεῖ ὑπωσδήποτε διὰ τὰς νέας ἔγκαστας στάσεις, αἵτινες θὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὸ μέλλον τὴν εἰσόδοχην διπλάσιον ἀριθμὸν μαθητῶν μηχανικῶν, ναυτίλων καὶ ἀσυρματιστῶν. Ἀναποδράστως θὰ χρειασθῇ ἡ παραχώρησις μέρους ἔστω τὸν παρακειμένου γηπέδου.

Τὸ σχετικόν, κατὰ συνέπειαν, αἴτημα δέν νὰ ὑποβληθῇ καὶ εἰς τὴν παρούσαν Κυδέρησιν, τῆς ὁποίας εἶναι γνωστὴ ἡ πρὸς τὴν Ναυτιλίαν στοργὴ καὶ ἡ περ' αὐτῆς ἀποφασιστικὴ τῶν ζητημάτων ἀντιμετώπισις.

Περιέργως τὸ ζῆτημα δὲν ἔθιγε κατὰ τὰς προσφάτους περὶ ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως συζητήσεις. Ἐθεωρήθη ἵσως ματαία σχετικὴ τις νέα προσπάθεια. Η ἀνακίνησις δύμας

τοῦ ζητήματος ἐπιβάλλεται. Η ναυτικὴ ἐκπαιδεύσις ἀποτελεῖ τὸ πρωταρχικὸν πρόβλημα τῆς Ναυτιλίας μας. Ή κατάρτισις τῶν περισσότερων ἀξιωματικῶν εἶναι ἡ προϋπόθεσις τῆς ὑποστάσεως, καὶ τῆς ἀναπτύξεως τῆς. "Ἄς ὑποβληθῇ τὸ αἴτημα. Εἴμεθα βέβαιοι ὅτι θὰ συναντήσῃ τὴν κατανόησιν.

ΒΙΒΛΙΑ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

Μέ γοργὸν ρυθμὸν συνεχίζει τὸ Ἰδρυμα Εὐγενίδου, τὸ λαμπρὸν ἔργον τῆς ἐκδόσεως τῶν ἐκπαιδευτικῶν κειμένων, τὰ ὄποια θὰ συγκροτήσουν τὴν βιβλιοθήκην τοῦ ναυτικοῦ. Μετὰ τὰ Ἀγγλικὰ καὶ τὰ Μαθηματικά, εἰδε πρὸ ἡμέρων τὸ φῶτης τῆς δημοσιότητος τὸ τρίτον κατὰ σειρὰν ναυτικὸν βιβλίον τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ε.Ν. Πρόκειται περὶ τῶν «Νεοελληνικῶν Ναυτικῶν Ἀναγνωστάτων», τὰ ὄποια θ' ἀποτελέσουν τὸ ἐκπαιδευτικὸν βοήθημα εἰς τὴν διδασκαλίαν τοῦ μαθηματος τῶν Ἐλληνικῶν, τὰ ὄποια οἱ μαθηταὶ τῶν Σχολῶν διδάσκονται ἐν τῷ κύκλῳ τῆς γενικότερας — βασικῆς πάντων — μορφώσεως των. Παραστήλως πρόκειται περὶ μιᾶς ναυτικῆς ἀνθολογίας, η ὄποια ἐλειπεῖται ἐντελῶς ἐκ τῆς ἐλληνικῆς βιβλιογραφίας. Οἱ ἀναλαβόντες τὴν συγκέντρωσιν τοῦ ὑλικοῦ, ὁ Πλοιάρχος Λ. Σ. κ. Ξέν. Ἀντωνιάδης, διστις ἔχρημάτισεν ἐπὶ σειράν ἑταῖρον Διευθυντῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως, καὶ οἱ εἰδικὸς διδασκαλὸς παρὰ τῷ Πανεπιστημίῳ Ἀθηνῶν φιλόλογος κ. Κ. Μανάφης, ἐπέτυχον νὰ περιλάβουν εἰς κομψότατον τόμον — εἰς τὴν φιλόκαλον ἐμφάνισιν τοῦ ὄπου μᾶς ἔχει συνηθίσει τὸ Εὐγενίδειον — πλούσιωτάτην μερίδαν τῆς θαλασσινῆς μας φιλολογίας, εἰς τὴν ὄποιαν μὲ τὴν γραφίδα τῶν δοκιμωτέρων λογοτεχνῶν μας, ἀπεικονίζονται οἱ εἰρηνικοὶ καὶ πολεμικοὶ ἀγώνες τῆς φυλῆς μας εἰς τὸν θαλασσισμὸν στίσιον καὶ ἡ ὄποια εἶναι ἀνάγκη νὰ γίνη κτῆμα ὅχι μόνον τῶν μαθητῶν, ἀλλὰ παντὸς ναυτικοῦ καὶ παντὸς Ἐλληνος.

Εἰς ἄλλας στήλας τοῦ παρόντος, κρίνεται ὑπὸ τῶν ὄρμοδιν καὶ ὀξιολογεῖται τὸ ἔργον. «Ημεῖς συγχαίρομεν τοὺς συγγραφεῖς διὰ τὸ ἔθνικὸν ἔργον τῶν καὶ συγχαίρομεν ἀκόμη δι' ἄλλην μίαν φορὰν τὸ Ἰδρυμα Εὐγενίδου διὰ τὴν ἀνεκτίμητον προσπάθειαν, ἢν καταβάλλει εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως καὶ δι' ἡδοκόληρος ἡ ναυτιλομένη Ἐλλάς τοῦ εἶναι εὐγνώμων.

Ἀπόκειται τώρα εἰς τὸ Κράτος, εἰς τὰ Ὑπουργεῖα Ἐμπ. Ναυτιλίας καὶ Ἐθνικῆς Παιδείας ν' ἀξιοποιήσουν τὴν προσπάθειαν ταῦτην. Διότι, ἐκτὸς τῶν Δημοσίων Σχολῶν, τὰ Ναυτικὰ Γυμνάσια καὶ αἱ ιδιωτικαὶ Ναυτικαὶ Σχολαὶ, θὰ ἔχουν τεραστίως νὰ ωφεληθοῦν ἐκ τῆς χρησιμοποιήσεως τοῦ νέου τούτου βιβλίου, καθὼς καὶ ὄλων τῶν βιβλίων τοῦ Εὐγενίδειου Ἰδρυμάτος.

ΠΛΩΤΑ ΜΟΥΣΕΙΑ

Εἰναι βέβαιον, ὅτι ὁ πλούτος τῶν μουσειακῶν ἔγκαστας στάσεων δὲν συμβαδίζει μὲ τὸν ὄποιας ἀρχαιολογικοὺς ἡ καλλιτεχνικοὺς θη-

σαυρούς, τοὺς ὄποιας ἡ κάθε χώρα διαθέτει ὡς κειμήλια τῆς ιδικῆς της ιστορίας, ἀλλὰ μὲ τὰ διατιθέμενα ὑλικὰ μέσα διὰ τὴν συγκέντρωσιν καὶ τὴν προβολήν των. Η παρατήρησις αὐτῆς δικαιολογεῖ τὴν ἀφθονίαν τῶν πάσης φύσεως Ἀγγλικῶν καὶ Ἀμερικανικῶν Ἰδρυμάτων μουσειακοῦ χαρακτήρος, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς πενίαν ἄλλων χωρῶν, αἵτινες διαθέτουν πολὺ μακρότεραν καὶ πλέον ἐνδιαφέρουσαν ιστορίαν.

Τὰ ἐνεθυμήθημεν αὐτά, ὅταν ἀνεγνώσαμεν εἰς τὸν ναυτιλιακὸν Τύπον ὅτι οἱ Ἀγγλοι ἐτοιμάζονται νὰ μεταφέρουν ἐκ τῶν ηγετώντων Μπρίτανος τοῦ Νοτίου Ατλαντικοῦ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μπρίτστολ, ἵνα ἐκ τῶν πρώτων ἀπτομποίων τοῦ κόσμου καὶ τῆς Ἀγγλίας, τὸ «Great Britain». Πρόκειται, πράγματι, περὶ τὸν πρώτον σιδηροῦ καὶ τὸν πρώτου ἐλλικοφόρου πλοίου, τὸ ὄποιον ἐναυτήγησε τὸ 1843 ὁ διάσημος ναυπηγός Isambard Brunel. Η ἐπαναφορά εἰς τὴν ἀρχικὴν του κατάστασιν, η ἀποκατάστασις τῶν φθορῶν, η ρυμούλησης του εἰς τὴν Αγγλίαν καὶ ἡ τελικὴ μουσειακὴ του διασκευή, ὑπολογίζεται ὅτι θὰ στοιχίσουν ἄνω τῶν 150.000 λιρῶν, διὰ τὴν ἔξεύρεσιν τῶν ὄποιων ἡνοίχθησαν ἡδη πίνακες εἰσφορῶν καὶ ἐλήφθησαν ὑποσχέσεις κρατικῆς ἐνισχύσεως. Πραγματοποιουμένης τῆς μεταφορᾶς ἐλπίζεται, ὅτι τοῦ θὰ καταστῇ ὁ πυρήνης μουσείου πλοτῶν μέσων, ιδιαιτέρας ἐθνολογικῆς σημασίας, ἀλλὰ καὶ τουριστικῆς ἀξιοποίησης.

Χαρακτηριστικὸν ἐπὶ τοῦ προκειμένου εἶναι, ὅτι οἱ ἐνδιαφέρομενοι παράγοντες συνιστοῦν τὴν ταχείαν ἐκτέλεσιν τοῦ σχεδίου, δεδομένου ὅτι οἱ πάντοτε γρηγορούντες Ἀμερικανοὶ ἐπιχειρηματίαι, ἐκινήθησαν ἡδη διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ σκάφους εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα, ἵνα ἀποτελέσῃ πρώτης τάξεως τουριστικὸν ἀξιοθέατον, διότι μετὰ τῶν δύο πολὺ νεωτέρων, ἀλλὰ καὶ πολὺ μεγαλύτερων ἀπογόνων τού, ητοι τοῦ «Κουήν Μαίρη» καὶ «Κουήν Ελίζαμπεθ», τὰ ὄποια ὡς γνωστὸν ζοῦν ἡδη τὸν ἀμερικανικὴν προσφυγίαν. Τὸ «Great Britain» ἔξετέλει τὴν ὑπερατλαντικὴν γραμμήν.

Τὰ πλοια—μουσεῖα δὲν εἶναι οὐτε νέα οὐτε πρόσφατα ίδεα. «Ολοι σχεδὸν τὰ ναυτικὰ κράτη διαθέτουν ἐν ἡ περισσότερα ἐκ τῶν πλέον ἐνδόξων σκαφῶν τῆς ιστορίας των, διὰ νὰ ἐνθυμίζουν εἰς τὰς νέας γενεάς τὰς ἀνάγκας δάφνας τοῦ παρελθόντος καὶ νὰ προσελκύσουν τοὺς ἀποδαμάζοντας περιηγητὰς ἐκ τῶν περάτων τοῦ κόσμου. «Οχι δὲ μόνον τὰς πολεμικὰς δάφνας, ἀλλὰ καὶ τὰς εἰρηνικωτέρας τοιαύτας τῶν ἀνακαλύψεων καὶ τῶν ἔξερευνητικῶν ἀποστολῶν.

Εἰς τὴν χώραν μας, οἱ πύργοι καὶ οἱ θωρακες τοῦ ἐνδόξου «Ἀδέρφωφ», ἀναπτυσσόμενον εἰς τὰ γαλήνια θύδατα τοῦ Πόρου, φέρουν εἰς τὸν νοῦν τὰς ἐνδόξους ἡμέρας καὶ τὰς νίκας τοῦ 12. Πόσα καὶ πόσα δύμας παλαιότερα σκάφη δὲν θὰ ηδύναντο νὰ ἐνθυμίζουν εἰς τὰς ιδιοκύς μας καὶ τοὺς ἔνους, τοὺς ναυτικούς ἀγώνας καὶ τὴν ναυτικὴν ἐπίδοσιν τοῦ γένους τῶν Ἐλλήνων!

‘Αλλ’ εἴπομεν ὅτι μουσεῖα καὶ θησαυροὶ δὲν συμβαδίζουν πάντοτε. Πολὺ περισσότερον εἰς τὸν νοῦν τὰς ἀναγνώσουν τὰς παστικές γῆγαντες ταῦτα πελάγεα σκαφή τοῦ θερινού περιόδου τῆς φυλῆς μας, οἱ οποίες μέτρησαν τὰς νεαρές της θησαυρούς τοῦ περιόδου της φυλῆς μας.

Η ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΙΣ ΤΟΥ ΑΠΟΠΛΟΥ

Ἐχρειάσθησαν τεσσαράκοντα σχεδὸν χρόνια διὰ νὰ καταργηθῇ τελικῶς τὸ περίφημον ἐκείνο «ναυτιλιακὸν δίπλωμα». Συνέθη τούτο διὰ τοῦ A.N. 388/1968, ἀφοῦ ἐπὶ τέσσαρας δεκαετίας τὰ ἐλληνικὰ σκάφη «ἔδει» νὰ είχονται ἐφόδιασθη διὰ τοῦ «διτλώματος», ἵνα διὰ τούτου ἀποδεικνύων τὴν πρὸς ναυσιπλοΐαν ικανότητά των. «Ἐγγραφον περιττόν, δεδομένου ὅτι οἱ ἀνεγνώσμενοι ὑπὸ τοῦ Κράτους Νηογνώμονες ἐκάλυπτον πλήρως τὴν περίπτωσιν διὰ τῆς ἐκδόσεως τῶν σχετικῶν πιστοποιητικῶν. Διατύπωσις

EΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

PANDORA MARITIME AGENCIES (Pty) Ltd.

SHIP AGENTS & BROKERS

524/526 ALBANY HOUSE WEST — 65 VICTORIA EMBANKMENT,

DURBAN

SOUTH - AFRICA

Cobles: "PANDORA"

Phone: 62921

Telex: 7500 DN

P.O.Box 2110

D. P. SYRRIS — G. B. GOULACOS

έπιχειρήσεις. Ή τυχόν μείωσις τών τιμών τών είσιτηρών τών νέων δέριωθουμένων θα διπλανώνει τούς έπιβάτες από τα έντονα υπηρεσίδια μικρότερα και διλιγόντερον άνετα αεροσκάφη. Καταβάλλεται συνεπώς προσπάθειας καταρτίσεως κανονισμάν, δυνάμει τών όποιων αι συνθήκαι μεταφοράς εἰς τὰ γιγαντιαῖς δέριωθουμένων νὰ μη διαφέρουν από τὰς συνθήκας μεταφοράς εἰς τὰ έντονα υπηρεσίδια δέριωθουμένων.

Κατά τὴν παρούσαν στιγμὴν αἱ αεροπορικὲς ἑταῖραι ἔχουν ὑπὸ παραγγελίαν 1200 δέριωθουμένων, τὰ όποια θὰ παραδοθοῦν κατὰ τὰ τέσσαρα προσεχῆ ἔτη. Τὰ δύο τρίτα ἐξ αὐτῶν εἶναι τοὺς συνηθους στενού εἰς χῶρον τύπου. Ἐπιδιώκεται οὕτω ἡ προστασία τῶν ἐπενδύσεων εἰς τὰ διλιγόντερον άνετα σκάφη τῶν.

Πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ ἀνερχομένου κόστους κινήσεως, τὸ όποιον ἐπιβαρύνεται ἀπὸ τὰς δαπανὰς ἔξυπηρτήσεως τῶν δανείων ποὺ ἀπαιτοῦν αἱ γενιαὶ μεγάλαι παραγγελίαι, αἱ αεροπορικὲς ἑταῖραι ἐπιδιώκουν ὅπως διατηρήσουν εἰς τὰ παρόντα ἐπίπεδα τοὺς ναύλους διὰ τὰς εὐπόρους τὰξ εἰς, χωροῦσαι ταυτοχρόνως εἰς τὴν καθιέρωσιν νέων εὐκολιῶν διὰ τὸ εὔρυ κοινόν, τὸ όποιον ἀδυνατεῖ νὰ καταβάλῃ ἀντίτιμον ψηλῶν είσιτηρῶν.

Οἱ ταξειδιωτικοὶ ἀντιπρόσωποι θὰ δύνανται νὰ κλείνουν ἀεροσκάφη δι' ὄμάδας πρόσωπων εἰς 175 δολλάρια κατ' ἀπομονὰ διὰ ταξείδιον Λονδίνου - Νέας Υόρκης μετ' ἐπιστροφῆς, ἔναντι 300 δολλαρίων κατὰ τὴν παρούσαν στιγμὴν.

Δέοντος ἐπίσης νὰ σημειωθῇ διὰ διὰ τὴν τοσάρτηρο μεταξὺ Νέας Υόρκης - Αθηνῶν μετ' ἐπιστροφῆς, διὰ τὸν ναύλος ἀνέρχεται σήμερον εἰς 230 δολλάρια, τὸ ποσὸν δὲ τοῦτο ἀναμένεται νὰ μειωθῇ σημαντικῶς.

Αἱ ἀνωτέρω ἑξελίξεις πᾶν ἄλλο ἡ προιωνίζουσαν εὐόποιον μέλλουν διὰ τὰς ὑπερωκεάνια. Διὰ τὸ ἀλληγούν μάλιστα ὑπερωκεάνιον εἴδους τελευταίως τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος λίαν ἀποθαρρυντικαὶ πληροφορίαι.

Συγκεκριμένως ἐγγνώσθη διὶ, «μεταξὺ ἄλλων, δύο ἀμερικανικαὶ ἀεροπορικαὶ ἑταῖραι, η «Overseas National Airways» καὶ η «Capitol International Airways», ἔζητησαν τὴν ἔγκρισιν τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν διενέργειαν, κατὰ τὸ 1969, 120 ἑκτάκτων δρομολογίων (τσάρτερς) εἰς Ἀθήνας, προκειμένου νὰ καλύψουν τὰς μέχρι τοῦδε αἰτήσεις τουριστῶν, οἱ όποιοι ἐπιθυμούν νὰ ἐπικεφθοῦν τὴν Ἑλλάδαν».

«Ἀλλ' ἐάν πραγματοποιηθοῦν διὰ τῶν δύο ἐν λόγῳ ἔξιν ἑταῖρῶν 120 πτήσεις, πρὸς 120 ἐπιβάτες τοὺς όποιους παραλαμβάνει ἕκαστον ἀεροσκάφος, ὁ ἀριθμὸς ὑπερβαίνει τὰς 18.000 ἐπιβατῶν, ἥτοι ὑπερκαλύπτει τὴν ἐτησίαν ἐπιβατικήν κίνησιν ἐνός ἐκ τῶν ὑπερωκεάνιων μας.

«Υπάρχουν ὅμως καὶ ἄλλαι αἰτήσεις ἀεροπορικῶν ἑταῖρῶν πρὸς ἔγκρισιν πτήσεων τοσάρτερς. Ἔὰν τελικῶς ἔγκριθούν, σημαντικὸς ποσοστὸς ἐπιβατικῆς κινήσεως θὰ ἀφαιρεθῇ ἀπὸ τὰ ἀλληγούν ὑπερωκεάνια, εἰς περίοδον μάλιστα καθ' ἥν δρομολογεῖται εἰς τὴν γραμμὴν Ἑλλάδος - Βορ. Ἀτλαντικοῦ ἡ πολυτελεστέρα μονάς τοῦ ὑπερωκεάνιου μας στόλου, τὸ «Ἀμερικανίς», διὰ τὸ μέλλον τοῦ όποιου τόση αἰσιοδοξία κρατεῖ ἀπὸ μέρους ὅλων, ἀρμοδίων καὶ ἐνδιαφερομένων.

ΑΙ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ

Μᾶς ἀπῆσχόλησε καὶ ἄλλοτε τὸ ζήτημα. Διατί καθυστεροῦν αἱ ἑκατοντάριστες τοῦ N. A.T. πρὸς τὰ ἐφοπλιστικά γραφεῖα διὰ τὰς εἰσφοράς καὶ τὰς ἔξοφλήσεις τῶν ναυτολογίων;

Αἱ διαμαρτυρίαι δὲν λείπουν, διότι ἡ καθυστέρησις αὐτὴ — ἐτῶν καὶ ὅχι μηνῶν — προκαλεῖ ἀνωμαλίας εἰς τὴν δισχείρισιν τῶν πλοίων. Ἐπιστεύετο ὅτι χάρις εἰς τὸ μηχανογραφικὸν σύστημα, διὰ τὸ όποιον οὐκ ὁλίγα ἀδαπανήθησαν, ἡ διεξαγωγὴ τῆς λογιστικῆς ὑπερεσίας θὰ προσελάμβανε ρυθμὸν ταχύτερον, ἀνάλογον καὶ πρὸς τὸν ἔντονον παλμὸν τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότη-

τος. Ἀπὸ τὰ ἀκουόμενα παράπονα διὰ τὰς ἑκατοντάριστες τῶν ναυτολογίων δὲν φαίνεται ἡ προσπάθεια αὐτὴ νὰ ἀπέδωσε τὰ δύσσα διὰ τὴν ἔξυπηρτήσιν τῶν συναλλαγῶν προεβλέποντο.

Κάτι, πάντως, πρέπει νὰ γίνῃ διὰ τὴν ἐνημέρωσιν τῶν δοσοληψιῶν μὲ τὰς ὑπηρεσίας τοῦ Ἰδρυμάτος. Αἱ σημειούμεναι καθυστέρησεις δὲν είναι ἐποικοδομητικαὶ τῆς κολῆς συνεργασίας τῶν συναλλασσομένων μὲ τὸ N.A.T.

ΣΤΕΓΗ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Εἰς τὰ πλαίσια τῆς λαμβανομένης μεριμνῆς, κατόπιν σειρᾶς εύνοϊκῶν νομοθετικῶν μετρῶν ἐπὶ μέρους τοῦ Κράτους, διὰ τὴν ἀπόκτησιν στέγης τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, ἡ «Ἐθνικὴ Κτηματικὴ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος» ἐκυκλοφόρησε καλαίσθητον ἔκδοσιν, διὰ τῆς όποιας προτρέπονται οἱ ναυτικοί μας ὥσπες ἔγγραφούν εἰς τὸ Στεγαστικὸν Ταμιευτήριον διὰ τὴν ἀξιοποίησιν τοῦ προϊόντος τῆς σκληρᾶς ἐργασίας των. Πρὸς πληρεστέραν κατανόησιν τῶν πλεονεκτημάτων τοῦ θεσμοῦ τῶν Στεγαστικῶν Ταμιευτηρίων, πέραν τῶν διαμοσιευμένων εὐήληπτων στρέμμων, παρατίθενται σχόλια καὶ ἄρθρα τοῦ ναυτιλιακοῦ τύπου καὶ «σλόγκαν» πείθοντα ἀπολύτως περὶ τοῦ συμφέροντος τῶν ναυτικῶν διὰ τῆς ἔγγραφῆς των εἰς τὸ Στεγαστικὸν Ταμιευτήριον. Ἰδού μερικά ἐξ αὐτῶν:

- Δὲν είναι ἀπαραίτητος ἡ κατάθεσις σταθερῶν ποσῶν κατὰ μῆνα.
 - «Ἐπιτόκιον 6% διὰ τὰς εἰς συνάλλαγμα καταθέσεις.
 - «Ἐλευθέρα ἀνάληψις καταθέσεων ἀνευ πρειδοτοποιησίας ἢ προθεσμίας.
 - Διανειδότησις ὑπὸ τοῦ Στεγαστικοῦ Ταμιευτηρίου μετά ἔξαμπλων. "Οριον διανειδότησεως διὰ τοὺς "Ἑλληνας ναυτικοὺς 200.000 δρχ.
 - Διανατότης ἔξοφλήσεως τοῦ δανείου μετά 15 ἔτη.
- Εἰς τὸ φυλλάδιον δὲν παραλείπεται νὰ

FOR SALE: IMMEDIATE DELIVERY

FOR AP2 VICTORY VESSELS

1. Complete set of Main Reduction Gears including casing, spare parts.

This is the only unused unit available in the world today.

2. Complete Sets 300 KW, 230 V.D.C. Turbo Generators.
3. L.P. & H.P. Main Turbine Rotors, G.E.

FOR T-2 TANKERS

General Electric Main Turbine and Generator including installation material—unused.

PROPELLERS CIMAVI Type.

DIESEL ENGINE
Enterprise DSG-8
750 H.P. 600 R.P.M.
600 H.P. 450 R.P.M.

Only used as standby less than 400 hours.

We specialize in parts for CIMAVI, CIA and VICTORY type vessels and solicit your inquiries for same.

MARINE MACHINE CORPORATION

REGULAR SUPPLIERS TO MOST OF THE WORLD'S LEADING STEAMSHIP COMPANIES

1123 BROADWAY - NEW YORK N.Y. 10010 - Telephone: 924-5610

Cable: MAMACHIN

τονισθή ή σταθερότης της δραχμής ώς νομίσματος, συμφώνως πρός διεθνεῖς διαπιστώσεις, ώς και τὸ ἀρτίως λειτουργούν ἐλληνικὸν τραπεζικὸν σύστημα.

ΤΟ Τ.Α.Ν.Π.Υ.

Μετὰ τὴν ὑποδολὴν τῆς ἀναλογιστικῆς μελέτης διὰ τὸ Τ.Α.Ν.Π.Υ. ὑπὸ τοῦ καθηγητοῦ κ. Στεριώτη, ἐλπίζομεν βασίμως, ὅτι τὸ θέμα τὸ ὅποιον ἔχει δημιουργηθῆ διὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ Ταμείου, θά εύρῃ τὴν λύσιν του. Χιλιάδες εἰναιοὶ οἱ ἐργαζόμενοι ναυτικοὶ πράκτορες καὶ ὑπάλληλοι, οἱ ὅποιοι ἀγώνιοῦν διὰ τὴν τύχην τοῦ Ταμείου, τὴν κόνην ἔξασφάλισιν τῆς ἀπομαχίας των.

Ἡ ὑποδολὴθείσα ἀναλογιστικὴ μελέτη εἶχε ζητηθῆ ὑπὸ τοῦ διοικητικοῦ συμβούλιον τοῦ Τ.Α.Ν.Π.Υ., ἀπὸ τῆς ἀναλήψεως τῶν καθηκόντων τῶν νέων μελῶν του. Ἀλλὰ καθυστέρησεν ἡ ἐκπόνησίς της μὲν ἀποτέλεσμα πολλὰ σχόλια νὰ ἴσουν τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος, ἀπῆκούντα τὰς ἀνησυχίας τῶν ἄσφαλτισμένων.

Ο 'Υπουργὸς 'Ἐργασίας κ. 'Απ. Βογιατζῆς, εἴμεθα βέβαιοι ὅτι θὰ ἔξετάσῃ τὰς προτάσεις τοῦ ἀναλογιστοῦ μὲ τὴν ἐπιβαλλομένην προσοχήν, προκειμένων νὰ δώσῃ τὴν λύσιν ἡ ὅποια θὰ ἀποκαταστήσῃ τὸ κύρος τοῦ Τ.Α.Ν.Π.Υ. Μεταξὺ τῶν ἄσφαλτισμένων ὑπάρχουν ἄτομα ἵκανά καὶ ἔγγωνα σμένου ηθικοῦ κύρους, τὰς ὅποιας θὰ ἡδύναντο νὰ παράσχουν πολύτιμον βοήθειαν εἰς τὴν σχετικὴν προσπάθειαν τοῦ κ. 'Υπουργοῦ.

Ο Κ. ΜΠΡΙΣΙΜΙΤΖΑΚΗΣ

'Αποχωρῶν ὁ κ. Μπρισιμιτζάκης τῆς Διεύθυνσεως τοῦ τμήματος Δημοσίων Σχέσεων τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυτηγείων, συνοδεύεται ἀπὸ τὰς εἰλικρινεῖς εὐχάς καὶ τὰ συγχαρητήρια διὰ τὸ ἐπιτελεσθὲν ἔργον του ὅλων σῶν καθ' οἰονδήποτε τρόπον συνειργάσθησαν μὲν αὐτόν.

Κατεῖχε θέσην προϋποθέτουσαν λεπτότητα χειρισμῶν, σχέσεις φιλικοὺς μὲ πολυποίκιλον κόσμον, γνῶσιν προσώπων καὶ πραγμάτων καὶ πρὸ παντὸς ήθος καὶ ὑπομονῆς. Καὶ ἐπέτυχε πλήρως καθ' ὅλην τὴν ὑπερδεκετή θητείαν ὁ κ. Μπρισιμιτζάκης. Κοινὴ ἡ ἀναγνώρισις. Προέβαλε κατὰ τὸν ἐποικοδομητικῶτερον τρόπον τὴν δῆλην ὑπόθεσιν τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυτηγείων, δικαιουμένην, πράγματι, τῆς ἀμερίστου συμπαραστάσεως καὶ τῆς στοργῆς δῶλων μας.

ΟΡΩΗ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΑ ΛΥΣΙΣ

'Απὸ πολλῶν ἑτῶν αἱ στήλαι αὐταὶ δὲν ἔπαιπον νὰ ὑπομιμήσκουν εἰς τοὺς ἀρμόδιους πόσον ἄδικος καὶ ἀναχρονιστική ἦτο ἡ διάταξις δι' ἣς ὑπερχεούτο διὰ τὰς ὀφειλὰς ἐκ ναυτολογίους ἔναντι τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ ὁ πλοιάρχος τοῦ πλοίου.

'Εὰν ὑπὸ ἄλλας συνθήκας τῆς Ναυτιλίας ἡ διάταξις ήτο ἐπιβεβλημένη καὶ εἶχε νόημα, ὑπὸ τὰς σημερινὰς ἥτο καὶ ἀκατανόητος.

"Αν ὁ πλοιάρχος προέβαινεν εἰς αὐτούσιας κρατήσεις, ὡς παλαιότερον, ἐκ τοῦ μισθοῦ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πλορώματος, ἡ ὃν μετεῖχε τῶν κερδῶν ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, δίκαιον θὰ ήτο νὰ διατηρηθῇ ἡ περὶ εὐθύνης αὐτοῦ διάταξις. Σήμερον, δομῶς, τὰ πάντα διενεργοῦνται μέσω τῶν Γραφείων. Ο πλοιάρχος δὲν ἔχει τὴν εὐθύνην τῶν πληρωμῶν οὔτε καὶ τῶν κρατήσεων.

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ., δρόψως πράξαν, ἐνέκρινε κατὰ τὴν τελεταίαν συνεδρίασίν του τὸ κείμενον νομοθετικῆς διατάξεως διὰ τῆς ὅποιας τοῦ λοιποῦ οἱ πλοιάρχοι δὲν θὰ εὐθύνονται διὰ τὰς ἐκ ναυτολογίου ἀπαιτήσεις τοῦ Ταμείου. Τὸ πλοῖον ναί, ὅχι αὐτοί.

Οὕτω η συμπαθεστάτη τάξις τῶν πλοιάρχων, οἵτινες τόσα συνεισφέρουν καὶ πράττουν διὰ τὸ πλοῖον, ἀπαλλάσσεται μιᾶς ἀνυπάρκτου εὐθύνης καὶ τῶν ὅχι ἀτιθάνων ταλαιπωριῶν. Πολλοί, πράγματι, ὅχι μόνον ἐταλαιπωρήθησαν, ἀλλὰ καὶ ἐπληρώσαν τὰς εὐθύνας ἄλλων.

ΠΕΡΙ ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΝ

Μὲ δεδικαιολογημένον ἐνδιαφέρον παρακολουθούσιον ὅλοι οἱ περὶ τὴν Ναυτιλίαν ἀσχολούμενοι τὰς περὶ τὸ ἀσφαλιστικὸν συζητήσεις. Θὰ ἐτολμούσαμεν νὰ ὑποσημειώσουμεν, ὅτι δὲν βλέπομεν εἰς τὴν σχετικὴν ἔρευναν καὶ τὰς συζητήσεις νὰ ἐκτιμῶνται ἀρκούντων τῶν καὶ νὰ ὑπολογίζωνται καὶ οἱ ἀκόλουθοι παράγοντες:

I.—Εἰναιοὶ γνωστὸν εἰς τοὺς ἀσχολουμένους μὲ τὰ ἀσφαλιστικά, ὅτι ἡ σύμβασις ἀσφαλίσεως εἰναιοὶ συμβόλαιοι «ιιιεργίμε bona fide», δηλαδὴ συμβόλαιον τῆς πλέον ἀπολύτου καλῆς πίστεως. Εἰναιοὶ ἀραγε τοῦ δέσμουν ὅτι αἱ ἀρχαὶ αὐταὶ τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως τυγχάνουν γενικῆς ἀποδοχῆς ἐν τῇ πορείᾳ τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως καὶ παρ' ὅλων γενικῶν.

II.—'Υπάρχει ἀραγε ὁμοιομορφία ἡσφαλισμένων ἀλληλικῶν ναυτικῶν συμφερόντων, τόσον ἀπὸ ἀπόφεως ἰδιοκτητῶν τῶν μονάδων, ὅσον καὶ ἀπὸ ἀπόφεως εἴδους ἀσφαλιστέας περιουσίας, ὡστε νὰ ἡμπορῷ νὰ γίνῃ ἐνιαία σύμβασις; «Ἄς ἀναλογισθῶν μὲρος στιγμὴν τὴν τεραστίαν διαφόρων μεταξὺ τῶν διαφόρων ἐφοπλιστῶν μας, τῶν διαφόρων κατηγοριῶν ἐφοπλιστῶν, τόσον κατ' ἐπιφάνειαν, ὅσον καὶ κατὰ ποιότητα ἀσφαλιστέου σκάφους, ὅσον τέλος καὶ κατὰ νοοτροπίαν.

III.—'Υπάρχει κεφάλαιον ἀλληλικὸν διατεθειμένον (λόγῳ μικρᾶς ἀποδόσεως τῆς ἀσφαλιστικῆς ἐργασίας ἐν συγκρίσει μὲ ἄλλας ἐπενδύσεις) νὰ ἀναλάβῃ καὶ ποσοστὸν ἐστω τοῦ τεραστίου δγκου τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας καὶ ἐκάνῃ ὑπάρχη πού εἶναι τοῦτο. Εἰναιοὶ εἰς 'Ελλάδας ἡ ἀλλαχοῦ;

IV.—'Εχομεν στελέχη ικανά νὰ χειρισθοῦν τὰ τῆς ἀσφαλίσεως (καθορισμὸν ἀσφαλίστρων, ὑπολογισμὸν στατιστικοὺς averaging adjusting, ἀσκήσιν ἐλέγχου κ.λ.π.); Τὸ καθ' ἡμάς καὶ αἱ ὑπάρχουσαι μικραὶ ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρίαι ναυτικῶν κινδύνων στοιχειώδη μόνον ὄργανων εἰδικὴν διαθέτουν, ἀκολουθοῦσαι ἐν παντὶ κατὰ τε τὴν ἀσφαλίσεων τῶν κινδύνων καὶ τοὺς διακανονισμοὺς ἀποζημιώσεως τοὺς ἐν ἀλλοδῆῃ leading underwriters. Δὲν ἔχομεν λοιπὸν οὐ-

τε ἀρκετὸν ἀριθμὸν εἰδικευμένων προσώπων ποὺ θὰ ἀσχοληθοῦν μὲ τὸ θέμα καὶ θὰ ὄργανώσουν τὸν φορέα, οίος τούλαχιστον συζητεῖται.

V.—Συμπέρασμα: Πρέπει λοιπὸν νὰ μη γίνῃ τίποτε; Κάθε ἄλλο νὰ γίνη, ἀλλὰ νὰ γίνῃ τὸ ἐφίκτον καὶ μὲ συντηρητικότητα ἀνάλογον μὲ τὸ θέμα. Καθ' ἡμᾶς τὸ ἐφίκτον, πέραν τῶν ἡδη ὑπαρχουσῶν ἐταριῶν ἀσφαλίσεως πλοίων, εἰναιοὶ η μετάκλησις 2 η καὶ περισσοτέρων εἰδικῶν τῆς Λονδίνειου ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς, ὅπως μελετήσουν τὴν ὄργανη τῆς ἀσφαλίσεως ἐλληνικῶν σκαφῶν παρ' ἐλληνικοῦ φορέως, ὁ ὅποιος ἐλληνικὸς φορεὺς πρέπει νὰ ἔχῃ τρεῖς κατηγορίας κεχωρισμένας ἐφοπλιστῶν, τούτεστιν μεγάλων, μεσαίων καὶ μικρῶν ἐφοπλιστῶν. "Οταν γίνη ἡ μελέτη τῆς συνεργασίας τῶν ἐνδιαφερούμενών εἴσοδοι στῶν ἀσφαλιστικῶν μικρῶν κατ' ἀρχὰς ποσοστὸν κινδύνου, ὃν πρέπει νὰ ἀναλαμβάνῃ ἔκαστος ἀσφαλιστικούς φορέως. 'Η συμμετοχὴ εἰς τοὺς ἄνω φορεῖς πρέπει νὰ εἶναι ὑποχρεωτικὴ διὰ νόμου, εἰς τρόπον ὡστε νὰ μετάσχουν ὑποχρεωτικῶς ὅλοι οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς τὴν προσπάθειαν (ἥτις ἔχει γενικὸν ἔθνικὸν σκοπὸν) μέσω τῶν ἀνωτέρω τριῶν κατηγοριῶν. 'Η Διοίκησις τῶν φορέων νὰ εἶναι εἰς χείρας τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ξένων κατ' ἀρχὰς εἰδικῶν. Τὸ Κράτος νὰ ἔχῃ ἐπίτροπον πρὸς σκηνήσιν ἐλέγχου, ἐὰν μάλιστα ηθελεν εἰσόφερει κεφάλαια ἢ παράσχει ἔγγυησης διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν ἀσφαλιστικῶν φορέων.

Μὲ τὰς ἀνωτέρω σκιαγραφούμενας ἀπλῶς προϋποθέσεις εἰναιοὶ δυνατή ἡ ἔναρξις μιᾶς ἀσφαλιστικῆς προσπαθείας, ἥτις μὲ δειλὰ κατ' ἀρχὴν βήματα δύναται σύν τῷ χρόνῳ νὰ ἀνδρωθῇ καὶ νὰ φέσῃ καὶ εἰς leading underwriter. "Άλλως κινδυνεύουμεν νὰ περιπλέξουμεν τὸ θέμα μεταξὺ καλῶν προθέσεων καὶ ὑπερβολικῆς αἰσιοδοξίας, πάντως δὲ μακράν τῆς πραγματικότητος.

Τὸ σεβαστὸν 'Υπουργείον Ναυτιλίας πρέπει νὰ ἔξετάσῃ καὶ ὑπὸ τὸ ἀνωτέρω πρήστα τὸ δόλον ἀσφαλιστικὸν θέμα.

XΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ

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.

OTTHMARSTRASSE 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

THE DOXFORD
AND SUNDERLAND
SHIPBUILDING
AND ENGINEERING
COMPANY LIMITED

Shipbuilders up to 140.000 tons deadweight
Doxford J engines 6.000 to 22.500 B.H.P.

Sternframes and rudders

Shafting.

Switchboards and Control Consoles.

Steam and Electric Deck Machinery.

Ship Repairs at Sunderland.

Complete marine electrical installations
anywhere in the United Kingdom

ΕΝ ΙΣΧΥΓΙ' ΤΑ ΝΕΑ ΠΙΣΤΩΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

ΔΙΑ ΠΡΩΤΗΝ ΦΟΡΑΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΤΑΙ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Εύνοούν πλήρως τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὰς συναφεῖς μὲ αὐτὴν ἐπιχειρήσεις, διευκολύνουν τὸ ἔργον των καὶ τὰς φέρουν ἐπὶ τέλους ἔγγυτερον πρὸς τὴν Οἰκονομίαν μας οἱ νέοι κανόνες χρηματοδοτήσεως, οἱ ἀπό σήμερον (1 Οκτωβρίου) ισχύοντες, κατόπιν σχετικῆς ἀπόφασεως τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς. Εἰς ίδιαίτερον κεφάλαιον ἀναφέρονται τὰ πιστωτικὰ διὰ τὴν Ναυτιλίαν μέτρα. Τὰ δημοσιεύομεν κατωτέρω:

Υ. ΝΑΥΤΙΛΙΑ

1. Ἐπιτρέπεται ἡ χρηματοδότησις τῶν ἐν Ἑλλάδι ἀνεγνωρισμένων ναυτικῶν γραφείων, πρακτορείων καὶ ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, ὡς ἀκόλουθως:

(α) Διὰ δανείων μέχρι δρχ. 750.000 κατ' ἀνώτατον δρ. ον κατὰ πλοίον πρὸς ἀντιμετώπισην δαπανῶν διεξοδισμοῦ ὡς καὶ διαφόρων ἑξδόδων καὶ λοιπῶν ὑποχρεώσεων τῶν προσεγγιζόντων εἰς ἐλληνικούς λιμένας πλοίων ἐκτελούντων πλόας ἑξωτερικού.

(β) Διὰ δανείων μέχρι 200.000 δρχ. κατὰ πλοίον ἐλληνικῆς πλοιοτήσης ἐκτελούν πλόας ἑξωτερικού πρὸς ἀντιμετώπισην δαπανῶν πληρωμῆς μισθῶν εἰς ἀπόλυτον ναυτικούς, χορηγήσεις προκαταβολῶν εἰς οἰκογενείας ναυτιλομένων, καταβολῆς ἑξδόδων πρετοιμασίας ἀπόστολῆς πληρωμάτων εἰς τὸ ἑξωτερικόν κλπ. ἐκτάκτων ἀναγκών.

Ἡ ἑξόφλησις τῶν ὡς ἀνώ χρηματοδοτήσεων δέοντας νὰ ἐνεργήσῃ ἐντὸς 60 ἡμερῶν τὸ βραδύτερον ἀπὸ τῆς χορηγήσεως δι' εἰσαγωγῆς ιστούσου συναλλάγματος.

(γ) Διὰ προεξοφλήσεως γραμματίων ἡ συναλλαγματικῶν 3μήνου κατ' ἀνώτατον δρ. διαφορείας ἀνεν διακινητικῶν μέχρι συνδιλικού ποσεῦ 250 χιλ. δρχ. κατὰ ναυτιλιακήν ἐπιχειρήσεων ἡ γραφείον διαχειρίσεως πλοίων ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίας καὶ μέχρι ποσοῦ 50 χιλ. δρχ. κατὰ γραφείον πρακτορεύσεως πλοίων ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίαν. Ἡ χρηματοδότησις δύναται νὰ ἐπαναχορηγήσῃ μετὰ τὴν πάροδον 15 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἑξοφλήσεως ἑκάστης ἀναλήμψης.

2. Ἐπιτρέπεται ἡ χρηματοδότησις ἑλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων:

(α) Διὰ δανείων μέχρι ποσοστοῦ 50% τῶν εἰσπρακτέων ναύλων τῆς ναυλώσεως (ἐξαιρέσει τῶν ναύλων διακινητήσεως εἰς τὸ ἑστατράκον) ἡ τῶν μισθωμάτων τῆς χρονοναυλώσεως, πλοίων ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίαν, μὲ διηγημάτων κατ' ἀνώτατον δρ. προσκομίσεως τοῦ οἰκείου ναυλοσυμφώνου. Εἰς τὴν περίπτωσην τῆς Μεσογειακῆς φορτηγού ναυτιλίας τὸ ἀνωτέρω ποσοστὸν αύξανεται εἰς 70%.

(β) Δι' ἀνοικτοῦ λογαριασμοῦ μέχρι ποσοστοῦ 15% τοῦ ὑπὸ αὐτῶν εἰσαχθέντος κατὰ τὸ προηγούμενον ἔτος συναλλάγματος ὡς καὶ τοῦ εἰς δραχμάς καταβαλλομένου ἀντίτιμου ναύλων καὶ εἰσιτηρίων, ἐφ' ὅσον τούτῳ ἑξομοιούται, κατὰ τὴν παρὰ τῇ Τραπέζῃ τῆς Ἑλλάδος ισχύουσαν διαδικασίαν πρὸς συνάλλαγμα.

Ἡ τοιαύτη χορηγήσης ἐνεργούμενη βάσει τῶν ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος προμένων στοιχείων δέοντας νὰ παρουσιάζῃ αὐξομείωσεις ἀναλόγως τῶν ἑκάστοτε ἀναγκῶν τῆς ἐπιχειρήσεως.

3. Ἐπιτρέπεται ἡ παροχὴ δανείων δι' ἀγοράς πλοίων νηολογημένων ὑπὸ ἔνην σημαίαν, ὑπὸ τοὺς ἀκόλουθους δρους:

α) Δέοντας προσκομίζηται ἀδεια σκοπιμότητος τοῦ ὑπουργείου Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας.

β) Τὸ ἀγορασθόμενον πλοίον δέοντας νὰ νηολογηγήσῃ ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίαν, ἡ δὲ χο-

ρήσης τοῦ δανείου θὰ λαμβάνῃ χώραν ὑπὸ τὰς ἀκόλουθους προϋποθέσεις.

(ι) Ἡ ἐλευθέρως πώλησις καὶ ὑποθήκευσις τοῦ πλοίου εἰς ἀλλοδαπούς καὶ ἡ διάσεις τοῦ συναλλάγματος ἐπὶ τῆς πωλήσεως ἡ ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως θὰ ἐπιτρέπεται μόνον μετὰ τὴν διλοσχερῆ ἑξόφλησιν τοῦ δανείου δι' ἑκαρηγήσεως ἀναλόγου ποσοῦ συναλλάγματος.

(ii) Ἐν περιπτώσει ἐπιτάξεως τοῦ πλοίου, ἡ ἀποζημιώσις θὰ καταβάλληται εἰς συνάλλαγμα καὶ δραχμάς ἀναλόγως τοῦ ὄφειλομένου μέρους τοῦ δανείου.

(iii) Τὸ ποσέν τοῦ χορηγηθησομένου δανείου δὲν δύναται νὰ ὑπεοδαίνῃ τὸ 70% τῆς συνδιλικῆς δαπάνης ἀγορᾶς τοῦ πλοίου μὲ ἀνώτατον δριν 12.000.000 δραχμῶν κατὰ πλοίον.

(iv) Ἡ προθεσμία ἑξοφλήσεως δέν δύναται νὰ ὑπερβῇ τὴν δετίαν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας; τῆς οἰκείας δανειστικῆς συμβάσεως, ἡ δὲ ἑξόφλησις τοῦ δανείου, δέοντας νὰ καθορίζηται δι' ίσων τοκοχεωλατικῶν δόσεων κατ' ἀνώτατον δρ. διαφορείας, ἀρχομένων τὸ ἀργότερον ἐντὸς ἐποχής ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς δανειστικῆς συμβάσεως. Προκειμένου περὶ πλοίων τῆς Μεσογειακῆς ναυτιλίας ἡ ἀκτοπλοΐας τὸ ἀνώτατον δρ. διαφορείας τῆς προθεσμίας ἑξοφλήσεως δρίζεται εἰς 10 ἥτη.

4. Ἐπιτρέπεται ἡ παροχὴ δανείων πρὸς ἐφοπλιστικάς ἐπιχειρήσεις διὰ τὴν κατασκευήν, μετασκευήν, ἐπισκευήν ἢ συμπληρώσεις πλοίων ἐν Ἑλλάδι καὶ μέχρι ποσοστοῦ 80% τῶν δαπανῶν τούτων. Ἡ ἑξόφλησις τῶν δανείων τούτων θὰ διενεργήται δι' ίσων ἐπιστολῶν τὸ πολὺ τοκοχεωλατικῶν δόσεων, τῆς πρώτης δριζομένης τὸ βραδύτερον ἐντὸς ἑξαμήνων ἀπὸ τῆς παραδόσεως τοῦ πλοίου καὶ τῆς τελευταίας τὸ βραδύτερον ἐντὸς 10ετίας.

Εἰς τὸ τρίτον κεφάλαιον τῆς ἀποφάσεως τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς, τὸ σχετικὸν μὲ τὰ ἐπιτόκια τῆς προμηθείας χρηματοδοτήσεως, καθορίζονται ἐπιτόκια διάφορα τοῦ γενικοῦ τοιούτου διὰ τὴν χρηματοδότησιν πρὸς ἀγοράν πλοίων 10% πλέον προμηθείας 1% ἐπησίως. Ἐπίσης διὰ τὴν χρηματοδότησιν ἐπισκευῶν, μετασκευῶν καὶ συμπληρώσεων πλοίων εἰς Ἑλληνικά ναυπηγεία καθορίζεται ἀνώτατον δριν 6%, πλέον προμηθείας 0.5%.

Ἀνώτατον δρ. διαφορείας προμηθείας διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων εἰς Ἑλληνικάς ναυπηγικάς ἐπιχειρήσεις.

Διευκρινίζεται ἐν τῇ ἀποφάσει ὅτι διὰ τὴν χρηματοδότησιν διὰ κεφάλαια κινήσεως χλόδων καὶ ὑπεκλάδων, μὴ ἀναφερομένων εἰδικῶν ἐν τῇ παρούσῃ, ισχύει τὸ γενικόν δριν ἐπιτοκίου 8% (8% πλέον προμηθείας). Ὁ π.χ. προκειμένου περὶ χρηματοδοτήσεως ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων.

Ἡ ισχὺς τῶν διὰ τῆς ἀποφάσεως καθορίζομένων εἰδικῶν ἐπιτοκίων καλύπτει δλόκληρον τὸ ἔτος 1968, ητοι τὰ νέα ἐπιτόκια θὰ ὑπελογισθοῦν διὰ τῆς ἐπιστροφῆς τόκων εἰς τὸ τέλος τοῦ ἐν λόγῳ ἔτους.

Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ

Α.Ε. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

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

● ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

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

● ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

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

● ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

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

● ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

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



Τὸ δόλωμα

τοῦ Θεοῦ.

— Γιατί τὸ λέει αὐτό; "Απαντούσα. Μήτι ποὺς καὶ ἡ ζωὴ στὴ στεργιά δὲν ἔχει τὰ ἀπρόσπτα της; Δὲν ἔχει τὶν κακοτυχίες της; "Ἄς πούμε πῶς ξεκινᾶς μὲ τὸ μουλάρι σου γιὰ τὴν πρωτεύουσα. Στὸ δρόμο σὲ πιάνει δυνατὴ βροχὴ. Καταιγίδα σὰν νὰ πούμε. Καὶ σὲ μιὰ στιγμὴ, γλιστρᾶ τὸ ζωντανὸ σου καὶ τέφτει σ' ἑνα βάραθρο, παρασύροντας καὶ σένα ποὺ βρίσκεσαι στὴ ράχη του. Νὰ βγῆς ἀπὸ ἑκατὸν μέσα, ἀδύνατο. Βάζεις φωνές καὶ κανεῖς δὲν σ' ἀκούεις. "Ερχεται ἡ νύχτα καὶ οὐ είσαι πάντα μὲ τὸ μουλάρι σου τραυματισμένο μέσα στὴ χαράδρα. Σταματάεις ἡ βροχὴ γιὰ νὰ ἀκολουθήσῃ ἡ παγωνιά ἡ ἀντιφορή. Γιὰ πέξ μου τώρα, σάν τι θὰ κάμψης;

— Αὔτοῦ εἰναι ἄλλο. Δὲν είναι τὸ ίδιο. Καὶ ἀν πεθάνης, δὲν θὰ σὲ φάνε τὰ ψάρια. Θὰ λυώσης πάνω στὸ χῶμα. Δὲν είναι καθόλου τὸ ίδιο.

Φυσικά, τέτοιοι ἀνόητοι διάλογοι σήμερα δὲν γίνονται καὶ σὲ τέτοια διάρτηματικά δὲν θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ ἀπαντᾷ ἡ ἐπιτροπὴ τῆς ἐνημερώσεως. Τοῦτο δὲν σημαίνει δὲν δὲν ὑπάρχουν πιὰ θέματα σχετικῆς περιεργείας καὶ ἀναλόγου συζητήσεως. Θέματα καὶ ἐρωτήματα ποὺ δὲν προβάλλονται μόνο ἀπὸ ἀνθρώπους τῆς ἐνδοχώρας, ἀλλὰ ἀπὸ τὸν καθένα.

— Πόσο καιρὸ δέλειψες τώρα τελευταῖς; Μὲ ρώτησες ἔνας στὴν γενέτειρά μου.

— Σωστά τρία χρόνια! "Απάντησα μὲ υφος ἥρωϊκο.

— Καὶ τὴ γυναῖκα σου ποιὸς τὴν εἶχε ἀναλάβει; "Ο παπᾶς...

Δύσκολο, πολὺ δύσκολο νὰ ἔγγηση ὁ ἀνθρώπος τῆς ὑπαίθρου, ἀλλὰ καὶ κάθε ἀνθρώπος, τὸ δὲ μπορεῖ νὰ γίνεται οἰκογενειακὴ ζωὴ μὲ τὸν σύζυγο ἀπουσιάζοντα δυὸς καὶ τρία χρόνια. Κάτι τέτοιο συνέβανε κάποτε στὸ πρῶτα χρόνια τῶν μεταναστεύσεων δημόρουνα χώριζαν γιὰ πέντε καὶ δέκα χρόνια. Θλιβερὴ καὶ βαρεία ἀνάμνηση ἀφίσεις κείνο τὸ περιστατικό στὰ χωρία μας. Ή λατκή μούσα τὸ ἀποθανάτιση μὲ τραγούδι:

«Ἀνάθεμά σε ξενητείᾳ μὲ τὶς πολλές σου λίρες π' ἀφίνεις ὄφρανά παιδιά καὶ τὶς γυναῖκες ξῆρες! ...»

Τώρα καὶ στὴν ἀποδημία τὰ ζευγάρια φεύγουν μαζί, ἔστω καὶ ἀν δχι ἀπὸ τὴν πρώτη ημέρα. Τὸ ἀποκαρδιωτικὸ φαινόμενο, μόνο ἡ θάλασσα ἐπιμένει νὰ τὸ παρουσιάζῃ.

“Ωστε, ξαναγυριώντας στὸ ρόλο τῆς ἐπιτροπῆς ποὺ ἡ σπωμιοῦθη τὶ διαφωτιστικὴ αὐτὴ ἔξομησθη στὴν ἐνδοχώρα μας, ἐπιμένουμε νὰ νομίζουμε δὲν ἔχει ἀνάγκη προετοιμασίας, ἀκριβῶς πάνω σ' αὐτὰ τὰ προβάλλομενα θέματα. Στὶς ἀπαντήσεις, δηλαδή, ποὺ σὲ κάθε τῆς βῆμα θὰ είναι ὑποχρεωμένη νὰ δίδῃ στοὺς περιέργους συζητήτας τῆς τῆς ὑπαίθρου. "Υπάρχει πολὺ ύλικὸ ρομαντικὸ περιεχόμενο γύρω ἀπὸ τὴ ζωὴ τῆς θάλασσας, ποὺ ὀπωδόπιτε θὰ προηγηθῇ κάθε συζητήσεως. Αὐτὸῦ θὰ είναι κάτι σὰν προσφόρα ψυχαγγίας, κάτι σὰν πρόλογος στὸ σκοπὸ τῆς ἐπιτροπῆς ἡ τοῦ κλιμακίου τῆς ἐπιπροπῆς. Μερικὲς εἰκόνες καραβιών, εἰκόνες μεγάλων λιμανιών, εἰκόνες κασμοξακουσμένων καναλιών καὶ ἄλλων θαλασσινῶν τοπίων. Σὲ συνέχεια, μερικὲς κινηματογραφικὲς προβολές ἀπὸ τὴ ζωὴ στὶς θάλασσα καὶ ἀπὸ τὰ συναπαντήματα τῶν ναυτικῶν μας ἀνὰ τὴν "Υδρόγειο. "Ενας κατάπλους ἑλληνικοῦ τουριστικοῦ πλοίου σὲ ἔξωτικό νησί. Μία ἀμυντικὰ κάποιας ἑκεὶ στὶς Μπαχάμες, ὅπου "Ἐλληνες ναυτικοὶ περνοῦν δρες ἔξδου, ἐνῷ στὴ «ράδα» διακρίνεται ἀγκυροβολημένο τὸ καράβι τους. Μία ἑορταστικὴ συνδιαίτηση σ' ἔνα σαλόνι ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ πλοίου, ὅπου δὲ Καπετάνιος τοσυγκρίζει τὸ ποτήρι του μὲ τοὺς ναύτες του. "Ενας ἥλιοθασίλεμα στὸν Ισημερινὸ καὶ μιὰ ἀνατολὴ στὸ Βόσπορο.

Δὲν είναι δύμως δῆλοι οἱ διάνθρωποι ἐκεῖ στὴν ἐνδοχώρα μας ἐπιδεκτικοὶ σὲ ρομαντικά, γεωγραφικά καὶ ιστορικά θέματα. Σκλάβοι τοῦ μεροκάματον καὶ δούλοι τῆς μάνως - Γῆς οἱ περισσότεροι. Περισσότερες σχέσεις ἔχουν μὲ τὰ ζῶ τους παρὰ μὲ περιγραφές καὶ φιλολογίες. Μία κουτοπονηρά πρωτόγονη, πουτράδα μικρού παιδιοῦ τους κατέχει στὴ ζωὴ τους, μέχρι τέλους. "Οπωδόπιτε, λοιπόν, σὰν ἀκούσουν τὰ πρῶτα λόγια τοῦ σκοποῦ τῶν ἐνημερωτῶν, θὰ προβάλλουν δημήτη τὴν πρώτη ἐρότηση:

— Καὶ ποιὸ είναι τὸ μεροκάματο ποὺ πληρώνουν ἑκεὶ στὰ βαστόρια;

Θὰ τοὺς ἀναπτυχθῇ τὸ «συμβατικὸ μισθολόγιο», ἐνῷ ἀμέσως καὶ πρὶν ἐκδηλωθῇ ἡ κά-

THE WEST OF ENGLAND STEAMSHIP OWNERS, PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION LTD.

(Founded 1886)

CLASS I. PROTECTION and INDEMNITY

CLASS II. FREIGHT DEMURRAGE and DEFENCE

CLASS III. SHIP'S OFFICERS AND/OR CREW STRIKES

CLASS IV. PORT AREA STRIKES

General Manager: R. S. FORT

1, LLOYD'S AVENUE, LONDON, E.C.3

Telephone : 01 - 481 8961

Telex : WESTENG LONDON 262130

Cables : WESTENG

X ΡΕΙΑΖΕΤΑΙ, πράγματι, μιὰ διαφωτιστική ἔξδρυμηση στὴν ἐνδοχώρα, μὲ στόχο τὴν ἐνημέρωση τοῦ πλεονάζοντος ἑκατὸν εργατικοῦ δυνατικοῦ, ιδιαίτερα τῶν Ἑλληνοπαίδων, γύρω ἀπὸ τὰ πλεονεκτήματα τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. Εἶναι ἀλήθεια, ὅτι σχετικές πληροφορίες ἑκεὶ ἄν δὲν είναι ἀνύπαρκτες, πάντως είναι πολὺ συγκεχυμένες. Νομίζω δύμας ὅτι, ἡ ἐπιτροπὴ πού, ὅπως ἀκούμε, ἀναλαμβάνει αὐτὴ τὴν ἀποστολή, θὰ πρέπει, πρὶν εἰκινήσῃ, νὰ ἔτοιμάστη καὶ κάπιο πόλωστάσιο ἐπιχειρημάτων, ἀλλὰ καὶ ἀπαντήσεων στὰ ἔρωτήματα καὶ ἄλλα ἐπιχειρήματα, ὅπου θὰ προβληθούν ἀπὸ τὸν ἀνθρώπους τῆς ἐλληνικῆς μεσογειακῆς καὶ ὀρεινῆς ὑπαίθρου. Δὲν θὰ συναπτώσουν καὶ ἀρχὴν ἀπότικαὶ ἀτμόσφαιρα, ἑκεῖ, πρὸς τὴ ναυτικὴ ἐπίδοση. "Αν μάλιστα, μιὰ τέτοια ἀποστολὴ γινόταν τέσσερες - πέντε δεκαετίες πρὶν, τότε ἀμφιβάλλω ἄν διδίνει κανεῖς προσοχὴ σὲ τέτοια κρητύματα. Οι πόλεμοι σῶμας οἱ μακρινοίνες ἐποχές στρατεύσεων, ἡ καλὴ πάτα συγκοινωνία μὲ τὰ παράλια κέντρα καὶ γενικά ἡ εύρυτερη τώρα συναλλαγὴ κέντρων καὶ ἐνδοχώρας, ἔχει ἀρκετὰ πληροφορημένον δῆλο τὸν λαό μας περὶ πλοίων, περὶ ναυτικῶν καὶ γενικῶν περὶ Ναυπίλιας. Εἴπαι, λοιπόν, ὅτι μεγάλη διαφορὰ πληροφοριῶν ὑπῆρχε ἑκεὶ πρὸς σαράντα - πενήντα χρόνων. Καὶ τοῦτο τὸ βεβαιώνων ἔξι ἑδίας ἀντιλήψεως, δεδομένους δὲν καὶ ἡ δική μου προέλευση πηγάζει ἀπὸ τὴ βαθεῖα ἐνδοχώρα μας. "Απὸ τὰ δρεῖνότερα καταπότια της. "Οταν δὲ ξαναγύριζα πότε - πότε ἑκεῖ, ἀντιμετώπιζα πολιορκία περιέργων, μὲ προβολὴ ἔρωτήματων γιὰ γέλια καὶ γιὰ κλάματα.

— Κροτεῖ πολλὲς δῆρες τὸ ταξεῖδι σας μὲ τὰ καράβια; Μὲ ρωτούσαν.

— Γιὰ δῆρες μιλάτε; Απαντούσα καὶ ἔγω μὲ ὄφος μεγάλου Σεβάχ. Δὲν λέτε καλύτερα μῆνες! ...

— Μῆνες; Γιὰ τὸ δόνομα τοῦ Θεοῦ. Μῆνες δόλοκληρους στὴ θάλασσα; Μέσα στὸ νερό;

— Βεβαίως, μέσα στὸν "Οκεανό. Μέρα - νύχτα ταξιδεύοντας.

— Καὶ τὴ νύχτα; Πῶς βλέπετε τὴ νύχτα;

Πῶς ξεχωρίζετε τὸ δρόμο καὶ δὲν παραστατίζετε;

— "Υστερα ἀναλάμβανε τὴ συνέχεια ἄλλος περιέργος.

— Δὲν μᾶς λέεις, τί θὰ γίνη ἑκεῖ στὸν "Οκεανὸ σὰν τύχη νὰ τρυπήσῃ τὸ πλοίο;

— Τὰ πλοῖα δὲν τρυποῦν γιατὶ είναι φτιαγμένα ἀπὸ χονδρές λασμαρίνες καὶ ἀντέχουν πολύ.

— Λέμε ὃν τρυπήσῃ. "Αν τύχη δηλαδή καὶ τρυπήσῃ. Τί θὰ γίνη τότε;

— Τότε μᾶς δημούμε δῆλοι στὶς βάρκες, ἀφοῦ πρώτα διάσουμε σῆμα στὰ ἀλλα πλοῖα μὲ τὸν ἀσύρματο, δῶστε νὰ ἐλθουν νὰ μᾶς πιάσουν.

— Καὶ ἄν δὲν ἐλθουν ἄλλα πλοῖα; "Αν δηλαδή δὲν είναι κοντά καὶ δὲν ἀκούσουν τὸ σῆμα;

— Τότε θὰ σηκώσουμε τὰ πανιά, ποὺ ἔχουν οἱ βάρκες, ἡ θὰ βάλουμε μπροστά τὴ μηχανή τους, ἄν ἔχουν, καὶ θὰ ταξιδεύουμε ὃς διους συναντήσουμε κάπιο πλοίο.

— Καὶ ἄν δὲν μεταξὺ γίνη μεγάλη τρικυμία, θὰ ἀντέξουν οἱ βάρκες νὰ ταξιδεύουν;

— Τότε τί νὰ σᾶς πῶ. Ζήτημα τύχης είναι ὄλα αὐτά.

— Τὸ βλέπεις λοιπόν; Παίζετε τὴ ζωὴ σας στὴν τράπουλα μὲ τὰ πλοῖα σας. "Ενῷ σὰν πατάει κανεῖς τὸ χῶμα, πατάει στὸ σπίτι

πως ψυχρά έντυπωσις, οι τού κλιμακίου έχουν τόν τρόπο νά συνεχίσουν:

— Βεβαίως, δέν υπάρχει άξιόλογη διαφορά από τά ήμερομίσθια της έντρας. Άλλα σήμειώσατε τούτο: Δέν πρόκειται περί ήμερομίσθιου άλλα περί μισθού μηνιαίου και συνεχούς. Τροφή έκλεκτη και άφθονος δωρεάν, δέν δωρεάν και τά έξοδα νοσηλείας σε περιπτώσεις άσθενειών. Συμπληρωματικά σάς γνωρίζουμε ότι τώρα έχει άποκρυσταλλωθή ή σκέψις, διότι τό δημόσιο λάθος κλιμακωτήν μορφήν, δώσε δι ναυτικού πού συνεχίζει πλέον της πεντασίας νά έργαζεται, νά έχη διάφορον μισθόν από τόν πρωτοεισερχόμενον στή θάλασσα. Αύτη δέ ή κλιμάκωσις θά γίνεται και μετά τήν δεκαετίαν, είκοσαετίαν κ.λ.π. Μελετάται δέ ή λεπτομέρεια μιάς τοιαύτης νομοθεσίας, δώσε νά μή γίνεται νοθεία ούτε νά άποδαίνη εις ζημιάν άντι άφελειάς τών δικαιουμένων τούτων προσαυξήσεων στάς άποδοχάς των.

Προσέρχεται δεύτερος περίεργος τής ένδοχώρας:

— Συχνά - πυκνά μαθαίνουμε από τίς έφημερίδες πώς και στή θάλασσα πέφτει κεστάτι και δένουν τά καράδια. Τί γίνεται τότε; Πληρώνονται οι ναυτικοί τό μισθό τους; Συνεχίζεται ή τροφή τους ή τούς βγάζουν έξω από τά καράδια;

Δύσκολη, πράγματι, η θέση τού ένημερωτικού κλιμακίου. Άλλα ή διέξοδος δέν είναι άνυπαρκτη:

— Ό μισθός και ή τροφή τών ναυτικών διακόπτεται στίς σπανιώτατες αύτες περιπτώσεις. Τέτοιες άνεργίες ίμως δέν έχουν ποτέ μεγάλη έκταση. Είκοσι ώς τριάντα τοίς έκαπτο τό πολύ και μὲ διάρκεια δρι μεγαλύτερη τού έξαμηνον. Τότε τό Κράτος, διά τών άσφολιστικών ταμείων τών ναυτικών, προδλέπει και χορηγεί στούς άνεργους ναυτικούς ειδικά έπιδόματα άνεργίας. Αύτά τά έπιδόματα σήμερα έχουν συμβολικό, κάπως, υψος. Πάντοτε ίμως προδλέπεται νά έξελιχθουν σε ύπολογίσιμα οικονομικά βοηθήματα, δώσε οι άνεργοι ναυτικοί νά μή συναντούν διοποριστικά άδιέξοδα. Έν πάση περιπτώσει ίμως, τά βάσιμα σημειωνά προγνωστικά βεβαιώνουν διή ή άνεργία στή θάλασσα δέν πρόκειται νά μᾶς άχληση γιά είκοσι τούλαχιστον χρόνια από τήμερα.

Τρίτος περίεργος θέλει λεπτομέρειες συν-

ταξιδοτικές. Πανέτοιμοι και έδω οι τού κλιμακίου, θά παρουσιάσουν στοχεία περιουσιακά τού Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, πίνακες συνταξιοδοτουμένων μὲ συντάξεις ύψους στά 80% τού μισθού τών έργαζομένων. Βεβαίως — θά όμοιογήσουν — ύπάρχουν και συντάξεις τινές κατωτέρου έπιπεδου. Πρόκειται περί χηρών, άνηλίκων όφραν και μερικών σπανιών εύεργετικών περιπτώσεων συνταξιούχων, μὲ έλαχιστην άσκησην τού ναυτικού.

Και οι έδω φαίνεται πώς πήρε τέλος τό έργοποτοποιόν, ή δέ συζήτησις σκορπά στής λεπτομέρειες. Νά ίμως όπου σε κάποια στιγμή παρουσιάζεται και διάμελικτος άλλος περίεργος:

— "Άν καλοκατάλαβα —άρχιζε νά λέν— οι θαλασσινοί μπορούν, άλλα και πρέπει νά έργαζωνται συνέχεια μὲ τά πλοία. Μήπως ίμως, μαζί μὲ τά πολλά και εύεργετικά μέτρα πού ύπάρχουν, άλλα και πού προβλέπονται νά γίνουν ύπερ τού ναυτικού έπαγγελματος, προδλέπεται και κάποιος Νόμος πού νά άπαγορεύτην ύπερ τό γάμο στούς ναυτικούς;

— «Νομίζω —συνεχίζει διάμελικτος αύτός—

— οι θαλασσινοί μπορούν, άλλα και πρέπει νά έργαζωνται συνέχεια μὲ τά πλοία.

Μήπως ίμως, μαζί μὲ τά πολλά και εύεργετικά μέτρα πού ύπάρχουν, άλλα και πού προβλέπονται νά γίνουν ύπερ τού ναυτικού έπαγγελματος, προδλέπεται και κάποιος Νόμος πού νά άπαγορεύτην ύπερ τό γάμο στούς ναυτικούς;

— «Νομίζω —συνεχίζει διάμελικτος αύτός—

— οι θαλασσινοί μπορούν, άλλα και πρέπει νά έργαζωνται συνέχεια μὲ τά πλοία.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή τής γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

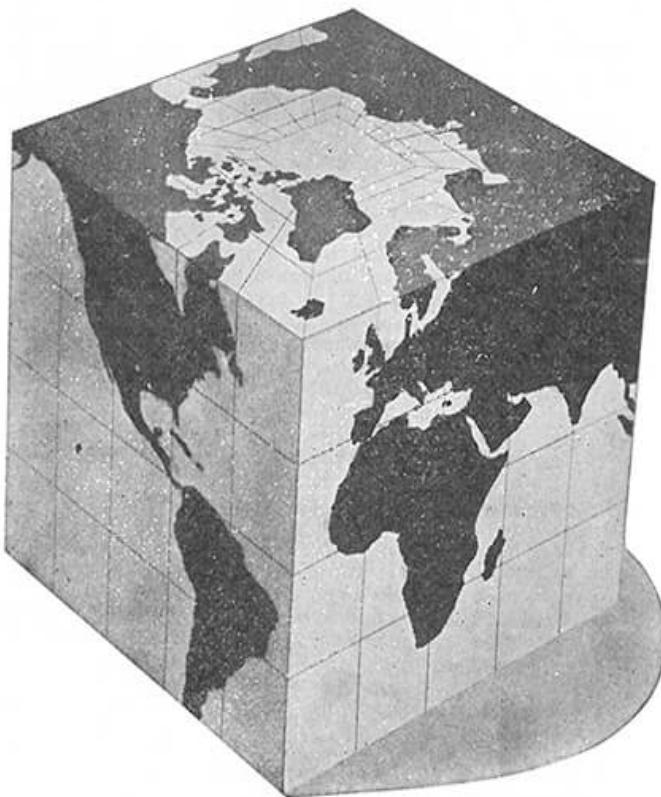
— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

— Ή απόρρητη στής παραπάνω συνέχειας αύτής της τά ζωή της γυναικείας τού ναυτικού και τών γονιών τού ναυτικού.

Drew Ameroid Products are in every corner of the world.



Tanker Cleaning Dept for upgrading and dry docking using new

AMEROID® TANK SPRAY

AMEROID® TANK SPOT

AMEROID® TANK STRIP

Supervised cleaning of tankers at sea.

We solicit inquiries to your nearest Drew office shown.

AJAX
AMSTERDAM
ANTWERP
ARUBA
ASHTABULA
AUGUSTA
BALBOA
BALTIMORE
BARCELONA
BEAUMONT
BILBAO
BOMBAY
BORDEAUX
BOSTON
BREMEN
BROWNSVILLE
BUENOS AIRES
BUFFALO
CADIZ
CALCUTTA
CAPE TOWN
CEUTA
CHARLESTON
CHICAGO
CLEVELAND
COLON
CORPUS CHRISTI
CRISTOBAL
CURACAO
DULUTH SUPERIOR
DUNKIRK
DURBAN
EMDEN
FT. LAUDERDALE
FLUSHING
FREMANTLE
GALVESTON
GENOA
GHENT
GOTEBORG
HALIFAX
HAMBURG
HONG KONG
HOUSTON
IMMINGHAM
ISTANBUL
JACKSON
KARACHI
KIEL CANAL
KITAKYUSHU
KOBE
LAS PALMAS
LE HAVRE
LISBOA
LIVERPOOL
LONDON
LOS ANGELES
MADRID
MARSEILLE
MELBOURNE
MIAMI
MOBILE
MONTEVIDEO
MONTREAL
NAGASAKI
NANTES
NAPLES
NEWCASTLE
NEW ORLEANS
NEW YORK
NORFOLK
OSAKA
OSLO
PAINESVILLE
PALERMO
PHILADELPHIA
PIRAEUS
PORT COLBORNE
PORT DE BOUC
PORT SAID
PORTLAND, ME.
PORTLAND, ORE.
QUEBEC CITY
RIJEKA
RIO DE JANEIRO
ROTTERDAM
ROVANIEMI
SAN FRANCISCO
SAN PEDRO
SAO PAULO
SAVANNAH
SEATTLE
SINGAPORE
SOUTHAMPTON
ST. JOHN N.B.
SWANSEA
SYDNEY
TAMPA
TARANTO
TENERIFFE
TOLEDO
TORONTO
TRIESTE
VALLETTA
VENICE
WEST VANCOUVER
WILHELMSHAVEN
YOKOHAMA

So is Ameroid Service.

**DREW
CHEMICAL
CORPORATION**
MARINE DIVISION



522 FIFTH AVENUE / NEW YORK, N.Y. 10036

EUROPEAN SALES OFFICES: Main Office: Rotterdam 1: Drew Chemical Nederland N.V. / P.O. Box 932 / Leeuwenstraat 19.
London, England E.C.2: Drew Chemical (U.K.) Ltd. / Moor House / London Wall / Piraeus, Greece: George D. Kranios, 27 Akti Miaouli

Έθνικά ναυτιλιακά προνόμια

ΤΟΥ Κ. ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΟΥ

Η Έλλας ἐπικυρώσασκ τὸ 1925 τὴν σύμβασιν τῆς Γενεύης τοῦ 1923 περὶ διεθνοῦς καθεστώτος τῶν θαλασσών λιμένων, προσεχόρησε ἐξ τῶν διάδεκα τῶν κρατών, τὰ δὲ ποια κατέστησαν συμβατικούς δίκαιους τὴν διεθνῆ ἀδρόφρονήν τοῦ ἀνοίγματος τῶν λιμένων. Δέχεται ἐξ ἄλλου, γενικῶς μὲν ἀνευ νομιμῆς ὑποχρεώσεως, εἰδικῶς δὲ ἐπὶ τῇ βάσει τῶν μετὰ διακρότων κρατῶν προσεκύνοντων συμβάσεων, τόσον τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ κράτους τῆς ομηρίας ἐπὶ τῶν ἐν τῇ ἀνοικτῇ θαλάσσῃ πλοίων, δυον καὶ τῷ γενικῇ ἀρχῇ τῆς ἀδικίασης διελέσσως διὰ τῶν κρατικῶν τούτων ήτο φυσικὸν νῦν διατηρήση διὰ θετῶν δικτέσσων τούτων προτερικοῦ η διεθνοῦς δίκαιου τὰ διὰ τὴν προστασίαν τῆς ναυτιλίας τῆς κριθέντα ὡς ἀναγκαῖα πλεονεκτήματα, διτιν

και ἀπετέλεσαν τὰ ἔθνικά χωτιλίακά προνόμια. Τοιούτη γενικῶς ἀναγνωρίζουμεν σήμερον εἰναὶ τὸ πρόνομιον ἀποπλοΐσκη, τὸ προνόμιον ρυμουλκήσεως καὶ τὸ προνόμιον ἀλιείας, ἔτινα κατὰ κανόνα ἀποτελοῦν προνόμια ὑπέρ τῶν ἔθνικῶν πλείων εἰς τὰς πλείστας τῶν πεπολεῖταιρίνων γχρωτῶν τοῦ κόσμου.

ΠΡΟΝΟΜΙΟΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ

Τοῦτο ἀναγριφισθῆτως είναι: τὸ παλαιότερον τῶν ἐν Ἑλλάδι καθημερινών, εἰς διατάξιν τῶν κυριαρχικῶν δικαιομάτων τῆς τότε μολίς ἀποκατασταθείσης ἔλευθερίας μετέ.
Πράγματι τὸ Διάταγμα περὶ Ἑρμ. Νευτιλίας τοῦ 1836 ὅριζε: ἐν δρόμῳ. Ζ ὅτι: «τὰ ἑντόπια πλοῖα ἔχουσιν ἀποκλειστικῶν τὸ δικαιώματα νὰ μετακομίζων: τὰ προΐντια τοῦ τόπου ἀπὸ ἣν εἰς ἄλλουν λιμέναν τοῦ Βασιλείου». Προσθέσθεν ἀφρούρηγής τῆς διατάξεως ἀπετέλει: ἡ ἀπὸ λιμένος εἰς λιμέναν τῆς Ἑλλάδος μεταφορά, γητοὶ ἡ κατὰ τὴν ὁρολογίαν τῆς ἐποχῆς καλουμένη ἀκτεμπορία. Δευτέραν δὲ προσθέσθεν ἡ μεταφορά προϊντιῶν τοῦ τόπου, γητοὶ τῶν προϊντιῶν τῆς γεωργίας ἡ βιομηχανία καθώς καὶ παντὸς ἄλλου εἴδους καὶ ἀμπερόσιματος ὅπερ εἰσαγύθεν ἀπειλὴ ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἀφοιούσιθη τελωνείακων πρός τὰ ἑντόπια ἐμπορεύματα. Χαρακτηριστικὸν είναι δὲ: ἡ διάταξη, δὲν δύναιται περὶ μεταφορᾶς ἀπεικόνιν, ἀλλὰ μόνον περὶ μεταφορᾶς ἐμπορεύμάτων.

Ἐξαίρεσιν ἀπὸ τοῦ κανόνος εἰσίγγαγεν κατὸ τοῦτο τὸ δρόμο. Ζ τοῦ Α.Ε.Ν. δεγέρμενον τῶν ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἀμοιβαιότητος διάφορον ρύθμισμα τοῦ Δημάτου δὲ συνθήκην τοῦ Κράτους. Πράγματι: δὲ αἱ συνθήκαι ἀμπερίου καὶ ναυτιλίας μετά τινων χωρῶν, ἐπέτρεψαν ἐπὶ τῷ δρόμῳ τῆς ἀμοιβαιότητος τὴν διεξαγωγὴν ἀκτοπλοϊκῶν μεταφορῶν, ἐξ ὧν συμβούσιον τῶν μετὰ τῆς Ἀγγλίας συνθήκην τοῦ 1887, τῶν μετὰ τῆς Ἰταλίας τοῦ 1889 καὶ ἰδιαίτερων τῶν μετὰ τῆς Τουρκίας τοῦ 1855 καὶ 1903. «Αντιθέτως εἰς πλείστας ἄλλας συνθήκας τῆς ἐποχῆς, περιέχει: διάταξης δὲ» τοις τὸ δικαιώματα «τοῦ διανεγρεψτοῦ τὴν ἀκτοπλοῖαν ἀπὸ λιμένος εἰς λιμέναν ἐν τῇ χώρᾳ ἔκστοτο τῶν κρατῶν, θέλει: κανονίζεσθαι σημφόνων πρός τοὺς ἐν ἴσχυι νόμους καὶ διατάγματα» (Βελγίου, Δανίας κλπ.) ἢ ὅριζεται ἀπειροφράστως ὅτι: «ἡ θαλασσία ἀκτεμπορία θέλει γινεθῆν υπὸ μόνην τῆς ἐγχώριας πολιτείας» (Ολλανδίας, Νορβηγίας, Ρου

γρίας χλπ.) Η τέλος παρεχόντα σι οροι του μάλλον εύνοοςιμένου κράτους (Ρωσίκ, Γερμανία).

Τό σετω από τον 1836 καθιερώθηκαν άκτοπλοισκόν προνύμιον ἔλαβε την όριστικήν αυτοῦ νομικήν διαιρέσφωσιν διά τον Νόμου 6059 τοῦ 1931 περὶ άκτοπλοισκῶν συγκεντωνιῶν καὶ μεταχερον. Διό τοῦ νόμου τούτου τὸ δικαίωμα τῆς άκτοπλοικῆς διεποπάθη εἰς δύο εἰδικώτερα προνύμια, οἵτοι τὸ προνύμιον άκτοπλοικόν καὶ τὸ προνύμιον μεταχεροδὲς ἐπιδικτών. Τὸ πρώτον είναν δικαιώματα γενικῶν, δι' οὗ ἐπιφύλαξσοταν ὑπὲρ τοῦ ἔλληνικον πλοίου ή μεταξὺ ἔλληνικῶν λιμένων διὰ Θαλάσσης μεταχεροὰ προσώπων καὶ πραγμάτων. Ηρθαιτε: δηλαδὴ περὶ θυμικοῦ προνύμιου ἐκφράζοντος τὴν δικαιώσην τοῦ εἰς τὸν παράκτιον θαλάσσαν καὶ τοὺς λιμένας κυριαρχοῦν δικαιώματος τῆς χώρας καὶ σκοπούντος τὴν προστασίαν τοῦ ἔλληνικον πλοίου καὶ τῆς δημιοτίκας ἀσφαλείας. Τουναντίον τὸ προνύμιον μεταχεροδὲς ἐπιδικτών είναι προνύμιον εἰδικόν, ὑπὲρ ὥρισμένης κατηγορίας πλοίων, τῶν καλούμενῶν ἐπιδικτών καὶ ακοπεῖ τὴν προστασίαν τοῦ ἐπιδικτηγοῦ πλοίου καὶ τοῦ ταχεδιεύνοντος κοινοῦ.

Τὸ δὲ προνόμιον ἀκτοπλοΐας, περιλαμβάνει τὰς μεταξέν δύο ή πλειστούς λιμένων τῆς χώρας θαλάσσιας μεταφοράς, παρεχόμενος σύντο διά την πρώτην ποράν τον νομοθετικοῦ δρασμοῦ τῆς ἀκτοπλοΐας. Δέντις πεται ἐν τούτῳ θεὶς ἀκτοπλοίας σημαῖνει τὸν ἔξ οὐδοκήτηρον ἐντὸς τῶν γηρικῶν ὑδάτων πλόου, ἀφοῦ εἰναι βέβαιον θεὶς κατὰ τὰ μεταξέν ἐλληνικῶν λιμένων ταξιδίοις, τὰ πλοῖα ἐξέρχονται, κατ' αὐτάνγκαν ή διὰ τὸ σημαφέρον τοῦ ἀπὸ εὐθείας πλοῦ, τῆς αιγαλίας· δύος ζώνων. Εἰς τὰς ἐλληνικὰς θαλάσσας, τὰς βρυθούσας νήσους ἀπαρχόντων μεταξέν των ἡ ἀπὸ τῆς Ἑγαρᾶς περισσότερον τῶν 6 μιλίων, ἡ ἐκ τῆς αιγαλίτιδος ζώνης ἔξεδος ἀποτελεῖ τὸν κανόνα τῆς ἀκτοπλοΐας μεταφορᾶς, καθόπις εἰς τούτον νά αἱρεται ἡ ἔννοια τῆς ἀκτοπλοΐας.

Τό προνόμιον τῆς ἀκτοπλοΐας περιλαμβάνει τὴν μεταφορὰν ἐπίθατον καὶ ἐμπορευμάτον. Ἐν ἄλλοις λόγοις τὸ δικαιώματα τῶν ἑταῖρων μεταφορῶν ἐπιφύλασσεται ὑπὲρ τῶν ἔλληνικῶν φορτηγῶν καὶ ἐπικτεχνηγόνων πλοίων, ὅποι ἀρνητικὴν δὲ διατύπωσιν ἀπογορεύεται ἡ ἀπὸ Ἑλλήνικοῦ λιμένου εἰς Ἑλλήνικον λιμένα μεταφορὰν πεποιημένη ἢ παραγόντων ὅπερ ἔνιον

ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ:

Δώσατε έντολήν εἰς τοὺς Μεσίτας σας νὰ τοποθετοῦν μικρὸν μέρος τῶν ἀσφαλίσεών σας εἰς Ἑλληνικὰς ἑταιρίας Θὰ εἶναι πρὸς τὸ συμφέρον σας

Α. Ε. ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

OPIZON
HORIZON

INSURANCE CO. LTD.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΧΡΙΣΤΟΣ Γ. ΑΧΗΣ

ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ & ΠΕΝΤΕΛΗΣ 7 – ΑΘΗΝΑΙ 118 – ΤΗΛ. 221.835 – ΤΗΛΕΓΡ. «ΟΡΑΣΦΑ»

TELEX NO. 216.158 Hori GR

πλοίων. Δεδομένου ότι την έθνικότητα τούς
ακάρους προσδιορίζει: ή σημαία ακότοτος, ή πεταλίο
ή άπαγράδυνας: έκταντες: ήπια παντός πλοίου
φέροντας ξένην σημαίαν, ασχετικότερο της 10χρο-
νίας του πλοιοκτήτου ή φαστολιστό. Διόν απο-
τελεῖ μεταφοράν επιβατών μεταξύ έλληνικών
λιμένων και έποιμνως δένει άπαγρορεύεται: ή
όποιο των ξένων τουριστών πλοίων άποδειξεις
περιηγήσαντας εἰς ένα ή πλειονάς διαδρομικών έλ-
ληνικών λιμένων πρός έπικουρην τῶν άξο-
θέατων. Αντιθέτως άποτελούν άπαγροτείκαν
άκτοπλοικαν, κι μεταφοραὶ επιβατών άρχικῆς
προσελεύσεως η τελικοῦ προορισμοῦ ξένωτερικοῦ,
τημένα τῶν δύοπολων έκταντεις μεταξύ έλληνι-
κών λιμένων ἐπὶ τῇ βάσει τῶν καλούμενών εἰ-
σιτηρίων συναγείας. Κατ' ἔξαριστον ού νόμος
έπιτρέπει τὴν διάλογοποιού σάκρων μεταφο-
ράν επιβατών μεταξύ έλληνικών λιμένων, κα-
τόπιν άλλεις τού ουργοῦ 'Εμπ. Ναυτιλίας.
Η ἔξαριστος σκοπεῖ νά καλύψῃ τὰς έκτασίους
περιπτώσεως τῆς μεταφορᾶς ἀσθενών, ξεναγών
καὶ διεμρύγων, ὡς καὶ πρακτόρων η ἀντιρρο-
σιώπων τῆς ἐπιχειρήσεως. Μολονότι: μικρὸς ἐ-
φαρμογῆς, η διάταξις ἐκριθή ἀναγκαῖα διὰ νά
καλύψῃ τὴν ουργικὴν ἐνέργειαν, ητος δὲν
εὑρίσκειν ἔρεισμα έν τῇ προτειχισμόν νομισθε-
σία.

Τό προνόμιον τῆς ἀκτοπλοΐας δὲν περιέλαβεν, ώς ήτο πάρα μεν, τὴν εἰς τοὺς ἄλλην κυρίους λιμένας ἀποδίθασιν ἐπιτεττὼν η ἐκφρέτωσιν ἐμπορευμάτων, προερχομένων ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ η τὴν παραλαβὴν ἐπιτεττῶν καὶ ἐμπορευμάτων προορίζομένων δι' ἀμεσον μεταφοράν εἰς τὸ ἔξωτερον· Λαμφρότεραι καὶ πράξεις αὗται ἐπετράπυγαν ἑλευθέρως εἰς τὰ ξένα πλοῖα, ὅποι τὸν δρόν τῆς ἀμοιβαινότητος. Τοῦτο ήτο φυσικόν, δεδομένου ὅτι ἀντίθετος τακτική, οδόποτε ἀλλώτας ἐφράξομεθείσεις ἐν 'Ελλάδι, δημόνον θά ἐνεθύμητε τὰ ἀπὸ μαρκρίου ἐγκαταλειφθέντα ναυτιλιακά προστατευτικά μέτρα τοῦ 17ου καὶ 18ου αἰώνος — τινῶν ἐκ τῶν ὅποιων ἐν τούτοις γίνεται ἀπροκάλυπτος χρήσις ὅποι χρημάτων τινῶν ἐπί στρατον — ἀλλὰ δεῖται κυρίως θά ήτο ἀκριτὸς ἀντίθετος πρὸς τὸ συμφέρον τῆς μεγάλης ἄλλην κυρίους ναυτιλίας, τῆς ταυτίζοντος τὴν ὑπερβούν καὶ τὸ μέλλον τῆς πρὸς τὸν ρόλον της ώς διεθνοῦς μεταφορέως. Ἀπὸ τοῦ 1925, ἀλλώστε, η 'Ελλάς είχε δικαιηροῦσε διεθνῶς τὴν τοικύνθη θέσιν τῆς κυριότητας τὴν περὶ ακαθετιστὸς τῶν θυλλασίον λιμένων σήμερον τῆς Γενεύης.

Μόλις είναι άνάγκη ν' ἀναφερθῇ δις: σκοπός τοῦ ἀκτοπλοΐκοῦ προνομίου είναι ἡ προστασία τῆς ἔθνικῆς νυκτικίας. Ὡς οὐσιωτική ἀδυνατία τοῦ Κράτους πρὸς ἄμεσον ἐίναισχουν αὐτῆς εἶτα δι': ἐπιχειρηγηγήσεων εἶτα διὰ προτημέσων καὶ δι' ἀείποτε ωκεαρχούς ρόλους τῆς ὡς διεθνοῦς μεταφρέσεως, ἀποτελοῦν χαρακτηριστικὴ μηδὲ φιστάμενα εἰς τὰς ἐπωτερικὰς θαλασσικές ουγκοτονίας. Ἡ ἐπιφύλαξις ἐπομένων τῶν ἑντὸς τῶν θαλασσιῶν ὅρων τοῦ Κράτους διακινουμένων φορτίων καὶ ἐπιδιατάν θητέρων τῶν ἔθνικῶν πλοίων καὶ ἡ ἀπαλλαγὴ τῶν τελευτών τούτων ἀπὸ τοῦ θανατικοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν ἔνων ναυτιλίδων, ἥτοι ἡ φυική, ἡ ἀναγκαῖα καὶ ἡ μόνη ἐνίσχυς; Ἡν τῷ Κράτος ἥδηντο γὰ παράσχει. Ἡ ἐνίσχυσις δημιου ἀπῆ πέρι τῶν ἔθνικοιον οἰκουμενικῶν στόχων οὓς ἐπιδίδει, παρουσιάζεται δις κυριολεκτικῶς ζωτικῆς διὰ τὴν χώρων σημασίας, ἀπὸ τῆς ἀπόφεως ἔθνικῆς ἀσφαλείας καὶ ἐξασφαλίσεως τῆς ἐπικοινωνίας τῶν διεκμερισμάτων τῆς εἰς πάνα τητακτονικού περιστασιν. Διότι εἴναι: προφανές δις εἰς μίκην χώρων μὲ τὸν ὄργανον διαιωνισμὸν καὶ τὴν νησιωτικὴν σύνθεσιν τῆς Ἐλλάδος, ἡ ἐγκατάλειψις τῶν ἐπωτερικῶν θαλασσιῶν ουγκοτονίαν εἰς ἔνων κείρεις καὶ ἡ ἀποστέρησις τοῦ ἀκτοπλοΐκοῦ τῆς στόλου, θά τοισθο μὲ πολλαῖς ἔννοιαις ἀδυνατούσις.

Τό προνόμιο με το οποίο μεταφέρεται στην αρχή της δικαιοδόσης είναι δικαιώματα δικαιοδοσίας που διατάσσονται στην αρχή της δικαιοδόσης. Το προνόμιο της δικαιοδόσης είναι δικαιώματα δικαιοδοσίας που διατάσσονται στην αρχή της δικαιοδόσης.

τόπιαν ἀδειάς παρακληθῆ ἐπιμέτωπον ὑπὸ φορτη-
γοῦν πλεύσιν εἰς ἐκπάτους τινὰς περιστάσεις,
ποὺς ἡ ἔλλειψις τῆς ἀνεπάρκειας τῆς θερᾶς ἐπιδιατή-
γον τοις πλεύσιν ἐξυπηρέτησεν λαμπείνον τινῶν, ἢ
Ἀντιπεπερπάντοις ἐπάκτους θηριοῖσιν ἀνάγκην: καὶ
τέλος ἡ μεταφορά τῶν ἀναγκαίων συνοδῷν τοῦ
φορτείου. Σκοπὸς τῆς θερᾶς τοῦ προνομίου τούτου
παρεχομένης εὐνοίας είναι ἀμέσως μετὰ ἡ προ-
τείας τῆς ἐπιμεταγγοῦν νωπύτλιας, ἐμμέσως δὲ
ἡ ἀσφάλεια καὶ ἀνεσίς τοι ταξιδεύοντος κοι-
νοῦ. Οἱ πρώτοι ἐπιδιώκεται διὰ τοῦ ἀποκλει-
σμοῦ τοῦ ἀλμύρου ἀνταγωνισμοῦ, ὃ δὲ δεύτε-
ρος διὰ τῆς ἐπιβολῆς εἰς τὰ ἀναγνωρίζομενα
νά της ἐπιμεταγγήλη πλοιού διαφόρων ὑποχρεώσεων
ἀσφαλείας, ὕγιεινῆς, ἀνέσεως αλπ.

ΠΡΟΝΟΜΙΟΝ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΩΣ

Τό έάν η ἀκτοπλοία υπὸ τὴν εὑρυτέραν αὐτῆς ἔννοιαν ως μετακύμαιος πραγμάτων μεταξὺ ἐλληνικῶν λιμένων, περιλαμβάνει καὶ τὴν ρυμιούλησιν, ἀποτελεῖ ζήτημα ἀμφισβητούμενον. Η ἀπὸ σημείου εἰς σημεῖον ρυμιούλησης μεταφόρτου φορτηγίδος ἀποτελεῖ ἀσφαλῶς μεταφοράν προβότων, ἡ δὲ ρυμιούλησης τῆς κανῆς φορτηγίδος δύναται νὰ θεωρηθῇ διὰ ἀποτελεῖ μεταφοράν πράγματος. Δυσκολωτέρα ἐν τούτοις παρίσταται: η ἐπέκτασης τῆς ἔννοιας εἰς τὴν περιποτιών τῶν ἐντὸς τῶν λιμένων ρυμιούλησιν ἔργωνταιν καθ' ἥδη δι'. Ἐλέωντος η οὐθήσεως μετατόπισις τοῦ δρυιζημένου η ἀποπλέοντος πλοίου, δὲν παρέχει ὄμοιος γουμένων τὴν εἰκόναν τῆς κυρίων μεταφορᾶς. Τό ζήτημα πάντοις ἔχει θεωρητικὸν χαρακτῆρα, η δὲ δι' εἰδικοῦν νόμου ρύθμισις παχ' ἡμίν τῶν τοῦ προνοιόντος τῆς ρυμιούλησης εἴπελλοισεν ἐν τῇ πράξῃ: τὰς ἀμφισβητήσεις.

"Ο Α.Ν. της 19.11.1935 «περὶ ρυμουλκήσως ἐντὸς τῆς αἰγαλίθεος ζώνης», ποιούμενος γράψαν τὴς σύγχρετίας ρυθμίσεως τῆς ὑπερσείας ρυμουλκήσως ἐντὸς τῶν ἔθνων διαμένουν, πῃ παράγει τὸ δρῦς. 10 τοῦ εἰς τὴν σήμανσιν τῆς Γενεύης περὶ κυβεστότος τῶν θελλασίων λυμάνων προσαρτήμανον Κανονισμοῦ καὶ ἔχον τις πρότυπον αριστεύον Γαλλικὸν νόμου τοῦ 1926, διεφύλαξεν ὑπὲρ τῶν ἑλληνικῶν πλοίων πάσας τὰς πρᾶξεις ρυμουλκήσως, ὃν μάλιστα καὶ ἐπιχειρεῖ τὴν ἀπεριθμήσαν. Εἰς τὴν ἔννοιαν αὐτῆς ὑπάγει κατ' ἀρχὴν τὴν ρυμουλκήσην πλοίου, νυκτιγάματος ἢ ἐπέροις ἀντικειμένου, διατίθεται δὲ ἀπὸ ἀπόδειξεως τοπικής

έκτάξεως τὰς πράξεις ρυμουλκήσεως εἰς: α) ρυμιούλκησην ἐντὸς τοῦ λιμένος, β) ρυμουλκη-σιν ἀπό σημείου εἰς σημεῖον τῆς ἀκτῆς, γ) ρυμιούλκησην ἀπό σημείου εἰς τὸν ἄκτην καὶ ἀντιστρόφως καὶ δ) ρυμουλκήσην μεταξὺ σημείων ἐντὸς τῆς αἰγιαλίτιδος ζώνης. Εἰρήθω ἀκόμη δια: ἐκτὸς τοῦ γενικοῦ τούτου δικαιώματος ρυμουλκήσεως, θεραπείας ἀνάγγυνωρίζει: εἰς τὰ ἀλληγούν πλοῖα γενικῶς, καθειροὶ εἰδικῶν προσώπων ὑπὲρ τῶν «ρυμουλκῶν» πλοίων διὰ πάσας τὰς ἐντὸς τῶν λιμένων ναυαρχίας των, πράξεις τὰς ὅποιας δύνανται: ταῦτα λόγῳ τοῦ εἰδικοῦ προσρεματικοῦ καὶ ἔξοπλοις μοι των νά τεκτέλουσσον.

Η ρομανικήσσας είναι τον λαϊκόν, τῶν τῶν κατά κανόνα δι- ἔλξεως μετακινήσεων, τῶν γειριζόντων πλοίων, περιλαριδάνιας τάξης πάσσων φύσεως μεταφοράς ἐμφόρτων ή ἀφόρτων πλοιών μέσων. Η ἑκάτης τῶν λιμένων ρυμούλκη- σις δύναται ν' ἀφορθῇ εἰς πλοιά, κατά κανόνα ἀστερηγμένα προσκαρπίων τῆς ίδιας αὐτῶν πρα- τηγορίου δυναμίσεως. Ἐπίσης εἰς πλάνην φύσεως πλοιῶν ναυπηγήματα, ώς εἰς φορτηγίδες, οι γε- ρανοὶ κλπ., ἄτινα διὰ τοῦτον η ἔλξεως με- ταφερόμενα εἰς τὸν προσριζόμενον τον, συνιστοῦν τὸν κύριον ὅγκον τῶν ἀργακῶν τοῦ εἴδους αὐτοῦ. Ὡς ναυπηγήματα δέοντα νά θεωρήσουμεν εἴτε δόλικηρα πλοιά, ναυαγήματα ηδη, εἴτε τη- μικτα κόπτον, τοῦ φορτίου των η δοῦλο ἔξαρτομεν των. Τέλος εἰς τὰ «ἔτερα ἀντικείμενα» τοῦ Νό- μου. Οὐδὲ ὅπαχθωσι τὰ παντός εἴδους ἐπιπλέοντα ἀντικείμενα, νός οι σημαντήσεις, οὐδεποτέ δικοὶ κλπ. Σκόπιμον είναι τὸν ἀναχερθῆ ὅτι προκειμένης ρυμούλκησεως ἑκάτης λιμένων, η ἔλξης τῆς ἀκτοπολίτεως εἰς τὰς περιπτώσεις ἔ- λξους ἐκ τῆς αἰγαλείτιδος Κύνης πρὸς μετα- φοράν μεταξὺ δύο ἐλληνικῶν λιμένων, δὲν πρέ- πει, παρὰ τὴν γραμματικὴν διατύπωσιν τοῦ Νόμου, νά είναι διάφορος τὴν ἀνωτέρω ἐπὶ τοῦ ἀκτοπλεούντος πονηρούντος δικτυωθεῖσαν.

Συνεπώς πρόδει τάς παρί ἀνοίγματος τῶν λι-
μένων συμβάσεως, ὁ Νόμος τοῦ 1935, ἐπέτρεψε
ρητῶς εἰς τὰ ἔνα πλοῖα τὴν δημιουργίαν «μῆ-
κτοντούσιν» ρυμουλκήσεων, ώστε τὴν ἔννοιαν
τῆς ρυμουλκήσεως ἀπὸ τοῦ ἔξτρωτηκοῦ πρό-
δει τὴν Ἑλλάδαν καὶ ἄντιτρόθιως, πλοίον, ναυ-
γηγμάτων ἡ διλλων ἀντικειμένων. Συνεπής δὲ
πρόδει τὰς ἀρχὰς τῆς διδικτύου διέλευσεως ἐπέ-
τρεψε τὴν διε τῆς αἰγαίων διέλευσην.
Ἔναν συμπλοκόμυτον πλοίον, ἐπ' οὗ τὰ

PAVLEDIS

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

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

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

Cable "Shipchip" Tel : 457720

Pavledis Marine Supplies,
51 Moor Street,
MADRAS.

Cable "Naftiko" Tel: 29840

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

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

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

Cable "Metal"
Tel: 361446

LONDON REPRESENTATIVES:

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

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

Representatives.
Marine Repairs, Shipping
Representatives.

μετακεφέρομενα προσέρχονται και προσορθίζονται διά το έξιτοπεριου ή την άνοικην θάλασσαν. Τέλος μετά δεδικιασιογνήματην επωπείσεις διά την τάχη των ένων ή υπάλασσον κινδυνεύοντων, επιτρέπει την εἰς ἐκτάκτους περιστάξεις προσφορ-
νοῦς κινδύνου, ἐνέργειαν ρυμουλκικῶν πράξεων
ηπὸ δέσμων πλοίων, τόσον ἐν τῇ παρακτίῳ ἑλ-
ληγηκυ θαλάσσῃ, οἷον καὶ εἰς αὐτὸς τούτους
τοὺς ἑλληγηκούς λιμένας. Ἐπειδὴ μᾶλιστα ἐ-
χεττὶ τὸ δικαιώματα τῆς ἐπιμέτρους τῶν δέσμων
πλοίων ἐν τῷ ἑλλειψώσι η ἀπουσίας καταλ-
ήγουν ἑλληγηκῶν μέσουν, ὑπεστηρίχηται η ἀπο-
φύσις οὗ διὰ τῆς διατάξεως ταῦτης ὅμητουργει
μέμψισθαι καὶ προνόμιον νυκτιγιακρέσεως ἡπέρ
τῶν ἑλληνικῶν πλοίων.

ΠΡΟΝΟΜΙΟΝ ΑΛΙΕΙΑΣ

Μετρήσεις ήπέρ τῶν ἑλληνικῶν πλοίων ἐπιψυλάξσων τῆς εἰς τὰ χωριά θύσαται ἀλιείσας, οὕτως τὸ Διάταγμα τοῦ 1836 περὶ Ἑμπ. Ναυτιλίας, οὕτως ἡ λοιπὴ πλατεῖα ναυτιλιακή νομοθεσία, διελάχθεντες τι. Ἐν τούτοις ἔδιδόσκετο γενικῶς καὶ ἐφημρύζετο πιστῶς ἐν τῇ πρᾶξῃ, ὅτι ἡ ἐντὸς τῆς αἰγαίου λίθους ζώνης, ἡ τὸ σύρος ὑπελογίζετο τόπος εἰς τρία ναυτικὰ μίλια, ἀλιείσια τῶν ἔξιν τοῦτον πλοίων ἀπηγορεύετο. Ἡ ἀντίληψής αὕτη θετόταν εἴτε τὴν παράκτιον θάλασσαν κυριαρχεῖν δικαιουμένων τῆς χώρας, μεταξὺ τῶν ὅποιων περιελαυδάνετο βεβαίως καὶ τὸ δικαίωμα τῆς περιχώτου ἀλιείσις, τοῦ ὅποιος οὐδεμία ἔχεισθενήσεις θείσ-ταχο, διὰ γενικῆς τινος ἡ εἰδικῆς παραχωρήσεως. Σηματεύοντες δὲ τὸν μόνον σοβαρὸν κίνδυνον διέτεραχε τόπος ἡ ἀλιευτικὴ μαρα-οικονομία ἐκ τῶν πειραιωτηγούσων τὰ ἑλληνικὰ παράλια ἵτακικῶν ἀνεμοτραπῶν, ἐμείσων σο-ρθροῦς τὸ γεγονός δει: ἡ δὲ ἀνεμοτραπῶν ἀλι-είσις είχε γενικῶς ἀπαγορευθῆ (Διάταγμα 19. 1.1878) εἰς ἀπόστασην μικροτέρων τῶν 3 μι-λίων, ἀπὸ τῆς Ἑρακλεᾶς, ηὗται συνέπιπτε πρὸς τὸ σύρος τῆς αἰγαίου λίθους ζώνης.

Αποδεξθέμενος πιθανόν τὴν θέσιν γενικήν
ἀρχήν, ὁ νεώτερος περὶ ἀλισίκων Νόμος 652 τοῦ
1915 δὲν ἔργει θετικῶς τὸ προσδόκιμον, τῆς ἀ-
λισίκων εἰς τὰ χωρακά οὔτε πατεῖ, ἀλλὰ θεωρεῖν τοῦ-
τοῦ δεσμόμανον, ἐπέτρεψε τὴν ἀλισίκων εἰς τὰ
γενικά πλειά οὗτον τὸν έσσον τῆς θυμοτιμηθεγοτο-

Τοικήτη σύμβιωσις μεταξύ 'Ελλάδος και ζένης χώρων, έπιτερόπουσα ἐπ' ἀμοιβαινότητης τὴν παράκτιον ἀλιείσιν ὑπὸ ζένων πλοίοιν, δὲν ὑφίσταται, τὸ δὲ ἀλιευτικὸν προνόμιον τῶν ἐλλήνων ακαρπῶν ἔμφραγματεσσαὶ σῆμαρον ἀπεριθρίστον καὶ δῆλον ἐπὶ ἐκάστους αἰγαίωντες διός ζένης 6 ναυτικῶν μιλίων ἀπὸ τῆς ἀκτῆς Προσφάτως τὴν ισχὺν τοῦ προνομίου ἥλθε νὰ ἐπικυρώσῃ κατὰ τὸν πανηγυρικότερον τρόπον, τὸ ἄθροιτον 401 τοῦ Ηπονικοῦ Καθηκόντος (Ν. 1492/1950) δημιουργεῖται ποινὴν φυλακίσεων εἰς τοὺς ἀλλοδαπούς οἵτινες ἀλιεύοντων παρανόμως ἐν τῇ αιγαίωντες διός ζένης τοῦ ἐλληνικοῦ κράτους.

Εκ της ρητής μνείας τοι N. 652/1915, είσ το προνόμιον πεπλανιδάντων: οὐχί μόνον ἡ ἀλιεύσις ἰχθύων, ἀλλὰ καὶ σπόργων καὶ κοραλλίων. Εξ ἀλλού μολοντὸν δὲν μηνυμένουνται: ὅποι τοι Νόμοι, δὲν είναι δυνατόν νὰ ἔξερεθῇ τῆς ἐννοίας τῆς ἀλιεύσιας, ἡ ἄγρα τῶν πάσης φύσεως ὀστράκων. Περὶ ὥρισμάν του μάλιστα ἔχει τόνον, ὃς τῶν ὀστράκων, μυτίλων, ὀστακών καὶ γίνεται ρητὴ μνεία εἰς διαφόρους διατάξεις: τηδεῖ ἀλιευτικής νομιμεσίας.

Η ἐπιφύλαξης τοῦ προνομίου ἀφορᾷ εἰς τὰ ἔλληνικά πλοῖα γενικῶς. Ή περαιτέρω ἀσκη-
σις τῶν διαφόρων ἀλιτευτικῶν συστημάτων θυ-
τῶν ἀντιστοίχου τόπου ἔχεις: καυσμένων ἀλιτευ-
τικών αὐτοφόρων, ὑπάγεται εἰς πλέοντας τεχνι-
κούς, χρονικούς καὶ τοπικούς περιορισμούς,
δι' ὧν ἐπιχειρεῖται κυρίως ἡ προστασία τῆς θα-
λασσικής πατρίδος ἀπὸ τῆς ἀλογίστου ἐμπειστα-
λέσσωσης. ΟΝ. 652/1915 ἤπειρεις ποινὴν προ-
στίθουν εἰς τὰ ἔξιν πλοῖα, τὰ παρανόμως ἀλι-
τεύοντα εἰς τὰ ἔλληνικά περάλια, ἀλλὰ τὸ κα-
ταργήσαν τὴν διάταξην ταύτην ἔφθον 401 τοῦ
Ποινικοῦ Κώδικος, ὅμιλα εօχι περὶ πλοίου,
ἀλλὰ περὶ προσώπουν ἀλλοεπαπόν. Ἐκ τούτου
ἔγνωνθη τὸ ζήτημα ἂν τὸ προνόμιον καλύπτει
οὐκά μόνον τὴν φργανωμένην διὰ σκαρφώ-
άλισκαν, ἀλλὰ καὶ τὴν ἀτομικῶς ἀπὸ Ἑρρεῖ,
λέγοντος ἡ ἀλογία ἀσκούμενην ἔραστειν κακήν. Στι-

διάξει, δὲν ἔμπιπται εἰς τὴν ἀπαγόρευσιν τοῦ νόμου καὶ εἶναι ἐλευθέρη πάντας.

* * *

Καταλήγοντες, οφειλούμενοι νά συμπειθώσουμεν
ὅτι τά δύο άνω αναπτυχθέντα τρία προνόμια,
ἀποτελοῦν τά κυρίως καὶ γενικῶς ἀναγνωρι-
ζόμενα ώς τοιμάτια. Έν τοῖς δύοις συγγρα-
ψεῖς προσθέτουν καὶ ἄλλα τινά, μεταξὺ τῶν δύ-
ποιών τό κυριώτερον είναι τό προνόμιον τῆς
ναυαγικιαρίσεως, δηπερ ἐθίζουμεν εἰς τό περι ρυ-
μουλκήσεως καφάλαιον καὶ τοῦ διποιού τὴν κατ-
έπαγγελμα ἀσκήσαιν τριτὸν ἐπιφύλαξαν οὐ πέρ
τῶν ἑλληνικῶν πλοίων τό σχέδιον τοῦ Κάθιστρος
Δημ. Ναυτ. Δικαιού. Έντε ἄλλου τόσον ή πλέον
γηραῖς, δύον καὶ τά ναυτιλιακά τέλλη, ὡς δι-
καιωμάτων εὑνοεκῆς μεταχειρίσεως τῶν ἑλλη-
νικῶν σκαφῶν, δῶν εἰναὶ δυνατῶν γά διωρηγ-
θοῦ σήμερον ώς προνόμια, ίδια μετά τὰς πε-
ρὶ ισημερινῶν μεταχειρίσεως ρήτρας τῶν πολυμερῶν
ἢ διμερῶν σημβάσεων, τὰς διποιας ἔχει οὐπο-
γράψεις ἢ Ἑλλάς.

Επίγειον εν τελεί οτι το σχεσιον των κροκο-
κος Δημη. Ναυτ. Δικαιον, εἰς τὰ δέκαρον 11 ἀ-
νγγειορίες ὡς ἀποκλειστικά δικαιώματα τῶν
ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων, τὴν ἀκτο-
πλοΐαν, τὴν ρυμούλησιν, τὴν ἄσκησιν ναυαγο-
σωστικῆς ἐπιχείρησιν καὶ τὴν ἀλιείαν. Πε-
ραιτέρω εἰς τὰ δέκαρα 164, 165 καὶ 185 διατά-
ρει τὸ ἀκτοπλοϊκὸν προνόμιον εἰς δύο εἰδικό-
τερα τοικύδα, ἐν ὑπέρ τῶν ἐπιβατηγγάνων πλοίων
διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμά-
των μέχρι ὃ τόνων κατὰ μερίδα καὶ ἐν ὑπέρ
των φορτηγῶν πλοίων διὰ τὴν μεταφορὰν ἐμ-
πορευμάτων ὃν τὸ κατὰ μερίδα βάρος ὑπερβαί-
νει τούς 5 τόνους. Αἱ πλεισται τῶν ἔξαιρεσεων
τοῦ N. 6059, μεθοδευόμεναι: καὶ ἀπλουστευό-
μεναι: εἰς διαδικασίαν, διατηροῦνται. Εἰς τὰ
δέκαρα 198 καὶ 199 προσδιορίει τὴν καὶ τὴν ἐ-
πιτρέψιν γά καὶ μικραντικήν τῆς ρυμούλησις
καὶ ἐπιβατησιον ἀρωγῆς καὶ τέλος εἰς τὰ
δέκαρα 200 καὶ 201 ἐπιτρέπει τὴν ἄσκησιν τῆς
ἀλιείας ὑπὸ πλοίων κατηγορίαν εἰδικὴν ἀ-
δειαν τῆς Ἀρχῆς, τῆς δὲ σποργαγκαῖσις ὑπὸ
πλοίων ἐφιθυδιαζομένων δι' εἰδικῶν τεχνικῶν
μέσων.

ΞΕΝΟΦΩΝ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ПРОТИЧАТЕ ТЯ

TORPEDO MARINE PAINTS



REG. TRADE MARK

BRITISH PAINTS LTD

TORPEDO - HELLAS

**Η περισσότερον πεπειραμένη υπηρεσία
ναυτικών χρωμάτων είς όλον τον κόσμον**

DR. STEPHANOS D. PATERAS & CO.
"VIVECHROM"

5, CHARILAOU TRIKOUPI STREET, PIRAEUS, TEL. 429.056

AUGUST 1968
LAUNCHING OF THE FIRST
SD 14
AT HELLENIC SHIPYARDS'
SKARAMANGA YARD



Η ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΙΣ ΩΣ ΘΕΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΡΧΑΙ - Ο ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

ΤΟΥ Κ. ΣΠΥΡΟΥ ΑΘΑΝΑΣΟΥΛΙΑ

ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΡΑΚΤΟΡΟΣ - ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΟΥ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

(Συνέχεια εκ του προηγουμένου)

Α') Μηχανικός έξοπλισμός διά φορτο-εκφορτώσεις:

"Η μεταβολή έκ των χειροκίνητων μηχανημάτων είς τὰ μηχανοκίνητα, έλασε χώρων εἰς μίαν περίοδον μεταξύ 1932 - 1941. Κατά τὴν περίοδον αὐτήν ἔγινε ἡ πρώτη ἀγορά τῶν τρακτέρ τῶν ντόκι μεταξύ τῶν ἀνυψωτῶν ὄχημάτων. 'Η πρώτη ἀγορά μηχανημάτων κινούμενων ταπήτων καὶ κινητῶν γερανῶν ἔγινε ἐπίσης κατὰ τὰ ἔτη αὐτά. 'Η πρώτη ἀγορά τρακτέρ τῶν ντόκι ἔγινε κατὰ τὸ 1918 καὶ τῶν ἀνυψωτῶν ὄχημάτων κατὰ τὸ 1928. Τὰ γεγονότα αὐτὰ δίδουν μίαν ίδεων περὶ τῆς ταχύτητος τῆς μηχανοποίησεως εἰς τὸ θαλάσσιον πεδίον, ἡ ὅποια, παρὰ ταῦτα, δὲν δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς ταχεῖα.

Β') Μεταφορά καὶ φορτοεκφόρτωσις ἐμπορευμάτων:

Διὰ νὰ μειωθῇ ἡ δαπανηρὰ χρησιμοποίησις ἐργατικῆς δυνάμεως καὶ διὰ νὰ ἐπέλθῃ κάπιος βαθμὸς ἀποδικότητος εἰς τὰς ἀργασίας τῶν λιμενῶν πρέπει νὰ καταβληθοῦν ἀδιάκοποι προστάθμειαι διὰ τὴν μείωσιν τῶν σταδίων φορτοεκφόρτωσεως ὅλων τῶν ἐμπορευμάτων, τὰ ὅποια μεταφέρονται ὑπὸ τῶν πλοίων, καὶ δὰ τὴν βελτίωσιν τῶν μηχανημάτων οὗτος διὰ τὴν φορτοεκφόρτων μὲ διάλυσις μειονεκτήματα. Αἱ προσπάθειαι πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν εἶχον ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἐπινόησιν ποικίλων φορτοεκφόρτωτικῶν μηχανημάτων. 'Εκαστον χρησιμοποιεῖται εἰς τὰς περιπτώσεις δὰ τὰς ὅποιας εἶναι καταλληλοτέρων ἀπὸ κάθε ἄλλων τύπων μηχανημάτων. Ταῦτα δύνανται νὰ ταξινομηθεῖν εἰς δύο κατηγορίας: εἰς μηχανήματα τὰ ὅποια εἶναι καλύτερα διὰ φορτοεκφόρτωσιν, καὶ εἰς μηχανήματα τὰ ὅποια εἶναι καλύτερα διὰ μεταφοράν.

Θὰ καθορίσωμεν τὴν μεταφορὰν ὡς τὴν ὁρίζονταν μετακίνησιν τοῦ φορτίου, ἐπὶ μᾶς ἀποστάσεως πλέον τῶν 100 μέτρων. 'Η φορτοεκφόρτωσις καθορίζεται ὡς ἡ κάθετος ἡ σχετικῶς βραχεῖα δρίζοντα μετακίνησις τοῦ φορτίου, δηλ. κάτω τῶν 100 μέτρων.

Γ') Τὸ τρακτέρ καὶ τὸ ρυμουλκὸν ὄχημα (νταλικός) συγκρινόμενα πρὸς τὸ περονοφόρον ὄχημα καὶ τὴν παλλέταν:

'Η καλύτερα σύγκρισις μεταξὺ μηχανημάτων καταλληλοτέρων διὰ μεταφορὰν καὶ μηχανημάτων καταλληλοτέρων διὰ φορτοεκφόρτωσιν, γίνεται μεταξὺ τοῦ συνδυασμοῦ τρακτέρ καὶ ρυμουλκούμενων, τοῦ περονοφόρου ὄχηματος καὶ τῆς παλλέτας.

Τὸ πρώτων εἶναι ἀπαραίτητως ἔνας συνδυασμὸς ὄχημάτων διὰ μεταφοράν, ἐνῷ τὰ δύλα εἶναι μόνον διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν.

Εἰς πολλάς ἔργασίας, τὰ ἔξοδα εἶναι περισσότερα, ἀπὸ ὅ, τι θὰ ἔπειτε νὰ είναι, ἀπλῶς καὶ μόνον, διότι δὲν γίνεται ὅρθι ἐκλογὴ τῶν καταλλήλων μηχανημάτων, τὰ ὅποια πρέπει νὰ χρησιμοποιηθοῦν. 'Ιδου μερικοὶ ἀριθμοὶ τῆς χρησιμοποίησεως περονοφόρων ὄχημάτων διὰ ρυμουλκούς ἐπὶ ἀποστάσεως 300 - 1.000 ποδῶν διὰ παρόμιοις ἐμπορεύματα. Παραπήρηστε τὴν παραγωγικότητα εἰς τὸν νομόντας κατὰ ἐργάτην — ὥραν ἐπιτευχθεῖσαν εἰς διάφορα μήκη ρυμουλκήσεως.

Διὰ τῆς χρησιμοποίησεως περονοφόρων ὄχημάτων:

Ἐμπόρευμα	Μῆκος ρυμουλ-κήσεως πόδες	Τόνοι κατὰ ἐργάτην - ὥραν
"Υάλινοι φιάλαι εἰς κιβώτια	900	0,47
"Άλευρα εἰς σάκκους	300	3,58
Πυρίμαχοι πλίνθοι εἰς τελ. λάρα	1000	1,05

Θὰ ἐπερίμενε κανεὶς εἰς περιπτώσεις βραχυτέρου μήκους ρυμουλκήσεως ἡ παραγωγικότης νὰ είναι μεγαλύτερα καὶ πράγματι ὅπως φαίνεται εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα εἶναι μεγαλύτερα. 'Η ούσια εἶναι ὅτι τὸ μέγεθος παραγωγικότητος δὲν πρέπει νὰ διαφέρῃ τόσον. Πρέπει νὰ καταστῆ φανερόν, ὅτι εἶναι ἀσύμφορον ἀπὸ οικονομικῆς ἀπόμενως εἰς ἕνα περονοφόρον ὄχημα νὰ ἐκτελῇ ἕνα γύρον 1000 ποδῶν μὲν ἔνα μόνον παλλεταρισμένον φορτίον, δύναται νὰ ρυμουλκήσῃ τέσσαρα ἔνος ἔξι τέτοια φορτία, ἐνῷ ἔνας ἐργάτης θὰ ἐφόρτωνε δύλα τρακτέρ μὲ τὸ περονοφόρον ὄχημα.

Διὰ χρησιμοποίησεως περονοφόρων ὄχημάτων:

Ἐμπόρευμα	Μῆκος ρυμουλ-κήσεως πόδες	Τόνοι κατὰ ἐργάτην - ὥραν
"Υάλινοι φιάλαι εἰς χαρτοκιβώτια	65	1,27
"Άλευρα εἰς σάκκους	60	8,06
Πυρίμαχοι πλίνθοι εἰς τελ. λάρα	160	6,79

Δίτροχα χειραμάξια:

'Η κοινὴ χειραμάξα θὰ παραμείνη ἔνα χρησιμόν ἐργαλεῖον διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν τοῦ φορτίου δυσονδήποτε κι' ἀν μηχανημάτη ή ὅλη ἔργασία. Εἰς περιπτώσεις δύπου ή χρησιμοποίησις ἔργατῶν δὲν εἶναι δα-

πανηρά, ἡ ἀγορὰ χημανημάτων δὲν εἶναι ἐπωφελῆς συμφώνως πρὸς τὰς ἀρχὰς τῆς ἀποσθέσεως.

Αἱ δίτροχοι χειράμαξαι εἶναι οἰκονομικαὶ μόνον δὰ πολὺ κοντινάς μετακινήσεις ἐμπορευμάτων, καὶ τοῦτο, μόνον διὸν τὸ κόστος τῆς ἀνθρωπίνης ἔργασίας εἶναι ἔξαιρετικά χαμηλὸς ἡ ἐάν υπάρχουν εἰδίκαι περιπτώσεις ὅπως μικρὸς δύκος κινήσεως ἡ περιορισμένος χώρος ἔργασίας.

Δ') Τετράτροχοι χειράμαξαι μετὰ πλατφόρμας:

Ο τύπος τοῦ ὄχηματος τούτου εἶναι ἐπίσης χρησιμός εἰς περιπτώσεις ποὺ τὸ κόστος τῆς ἔργασίας εἶναι εὐθηνὸν ἢ δύκος κινήσεως εἶναι πολὺ μικρὸς διὰ νὰ ἔξασφαλιστὴ τὴν ἀγορὰν μηχανοκινήτων ὄχημάτων. Εἶναι πολὺ πολὺ ταχύτερος καὶ εὐκολότερος ὁ χειρισμὸς τοῦ ὄχηματος τούτου ἀπὸ τὸν τύπον τῶν διτρόχων ἀμαξῶν κατὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ φορτίου ἐκ τῆς ἀποδάθρας καὶ πρὸς τὴν ἀπόδαθραν εἰς τὸν λιμένας. 'Η χρησιμοποίησις τῶν ὄχημάτων μὲ πλατφόρμες καταργεῖ τοὺς προσθέτους χειρισμούς καὶ μεώνει τὸ κόστος καὶ τὰς ζημίας εἰς τὸ φορτίον.

Ε') Ο συνδυασμὸς τρακτέρ καὶ ρυμουλκούμενών:

Ο συνδυασμὸς τρακτέρ καὶ ρυμουλκούμενών εἶναι ἔξαιρετος διὰ μεταφοράς. 'Ενα σπουδαῖον, ἀπαραίτητον καὶ ἀναγκαῖον μέτρον διὰ τὴν ἀποτελεσματικὴν χρήσιν τῶν μηχανημάτων αὐτῶν εἶναι ἡ λεία ἐπιφάνεια εἰς τὸ δάπεδον τῆς ἀποδάθρας καὶ εἰς τὸ τύπον τοῦ φορτίου, δύναται νὰ τρακτέρ θὰ μπροῦσε νὰ ρυμουλκήσῃ τέσσαρα ἔνος ἔξι τέτοια φορτία, ἐνῷ ἔνας ἐργάτης θὰ ἐφόρτωνε δύλα τρακτέρ μὲ τὸ περονοφόρον ὄχημα. 'Η χρησιμοποίησις εἰς τὸν καλύτερα διὰ τὸν συνδυασμὸν συζεύξεων ρυμουλκούμενών εἰς τὸ διποσθέμενον. 'Ο πρώτιστος σκοπός του, εἶναι ἡ ρυμουλκήση ἐνὸς ἀριθμοῦ ρυμουλκούμενών. Δύναται ἐπίσης νὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν ὀθησίν σιδηροδρομικῶν ὄχημάτων καὶ διὰ τὴν ἀποδάθρας καὶ εἰς τὸ τύπον τοῦ φορτίου τῆς ἀποδάθρας καὶ εἰς τὸ διάστεγον τοῦ ντόκι. Τὸ τρακτέρ εἶναι ἔνα εὐκολοκίνητον, βενζινοκίνητον ὄχημα μὲ ἔνα προφύλακτηρα ἐκ χάλυβος εἰς τὸ ἐμπρόσθιον μέρος καὶ ἔνα μηχανισμὸν συζεύξεων ρυμουλκούμενών εἰς τὸ διποσθέμενον. 'Ο πρώτιστος σκοπός του, εἶναι ἡ ρυμουλκήση ἐνὸς ἀριθμοῦ ρυμουλκούμενών. Δύναται νὰ δύναται νὰ τρακτέρησται τὸν διάστημα τῶν ρυμουλκούμενών εἰς τὸν κόστος καὶ τὰς ζημίας εἰς τὸ φορτίον.

Τὸ ρυμουλκούμενον, εἶναι πραγματικῶς ἔνας ειδικός τύπος τετρατρόχου ὄχηματος (πλατφόρμας). Δύναται διὰ τὰς ὄχημάτας πλατφόρμας.

ΣΤ') Τὸ περονοφόρον ὄχημα:

Τὸ περονοφόρον ὄχημα εἶναι τὸ περισσότερον χρησιμοποιούμενον φορτοεκφορτωτικὸν μηχανῆμα. Τὸ φορτίον ύποστητέεται εἰς μίαν παλλέταν, ἡ ὅποια μεταφέρεται ἐπὶ ἑνὸς ζεύγους παραλλήλων ράθδων, αἱ ὅποιαι προεξέχουν εἰς τὸ ἐμπρόσθιον μέρος ἀπὸ τὸ σῶμα τοῦ ὄχηματος. Αἱ ράθδοι αὐτῶν ἡ αἱ διάλαιμα εἶναι λεπτοί καὶ ἀλαφρῶν λοξευμάτων καὶ προσκολλημένα εἰς τὸ ὄχημα δι' ἑνὸς ισχυροῦ σκελετοῦ. Σχεδὸν δύλα αὐτὰ τὰς ὄχημάτας τὰ χρησιμοποιούμενα εἰς τοὺς λιμένας εἶναι ἔξωπλισμένα μὲ μίαν ἐπινόησιν

**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

ποδίζεται ή μετακίνησή του κατά τήν μεταφοράν του είς τήν άποβαθραν.

Κατά τήν τοποθέτησιν τού έμπορεύματος είς τάς παλλέτας όταν τούτο πρόκειται νά ταξιδεύση παλλεταρισμένον ή σταν καθίσταται δυνατή ή καταδόλη μεγαλυτέρας φροντίδος έπι τού ζητήματος τούτου, έπιτυχάνεται καλυτέρα χρησιμοποίησής τής διαθεσίμου έκτασεως τής παλλέτας, διά τής τοποθετήσεως τού φορτίου συμφώνως πρός μερικά καθωρισμένα ύποδειγματα. Κατά τήν τοποθέτησιν τού φορτίου είς τάς παλλέτας, μερικά έμπορεύματα δύνανται νά προεξέχουν κατά 1 ίντσαν πέραν τού καταστρώματα τής παλλέτας. Τούτο γίνεται είς περιπτώσιν απεσαλίων βαρελιών καί ξυλίνων κιβωτίων. Πρέπει δε νά άποφεύγεται είς περιπτώσεις έμπορευμάτων συσκευασμένων έντός σάκκων ή χαρτοκιβωτίων. "Ολαι αί δύνανται τακτοποίησεις τού φορτίου είς τάς παλλέτας 48X48 δύνανται νά μειωθούν είς 4 βασικά ύποδειγματα, τά όποια καθορίζονται με τάς άκολουθους όνο-

μασίας: Block, Row, Pinwheel καί Brick.
Block: Δι' ένα τετράγωνον ή στρογγυλὸν κιβώτιον θά χρησιμοποιήσαι πάντοτε τὸ ύπόδειγμα παλλέτας 48X48 ίντσας. Τούτο είναι ολιγώτερον προτιμότερον έξι άλλων τῶν ύποδειγμάτων, διότι είς αὐτό δὲν δύναται νά γίνη σταυροειδής στοιχειοθέτησις διά νά συγκρατήται τὸ έμπόρευμα σταθερόν.

Row: Τὸ ύπόδειγμα τούτο, είναι ἀπό τὰ πλέον κοινά, καί χρησιμοποιεῖται διά ἐπιμήκη έμπορεύματα, τῶν όποιων τὸ πολλαπλάσιον τού πλάτους καί τὸ πολλαπλάσιον τού μήκους είναι κατά προσέγγισιν 48 ίντσαν. Εἰς τὸ ύπόδειγμα τούτο, γίνεται θαυμάσια ή σταυροειδής στοιχειοθέτησις διά τῆς τοποθετήσεως στρωμάτων έμπορευμάτων ἐναλλάξ κατά γωνίας 90ο.

Pinwheel: Τὸ ύπόδειγμα τούτο χρησιμοποιεῖται εύρεως διά ἐπιμήκη έμπορεύματα, τά όποια δὲν τακτοποιούνται εύχερως είς παλλέταν τύπου Row. Ή σταυροειδής στοιβασία, γίνεται εύκόλως διά τῆς ἀντιστροφῆς

τῶν ἑναλλασσομένων στρωμάτων ἐμπορεύματος. Ή κυριωτέρα ἀντίρρησις διά τὴν χρησιμοποίησιν τού τύπου τούτου, είναι τὸ γεγονός, ότι συνήθως δημιουργεῖται μία ὅπη είς τὸ κέντρον τοῦ φορτίου. Τὸ ύπόδειγμα τούτο είναι έξαιρετικά εὐέλικτον καί δύναται νά ποικίλεται.

Brick: Τούτο χρησιμοποιεῖται μόνον είς όλιγας περιπτώσεις, δηλαδή, σταν πρόκειται περὶ ἐνός φορτίου (κιβωτίου) τού όποιου τὸ πλάτος είναι τὸ ήμισυ, τὸ ἐν τέταρτον ἢ τὸ 3 τῶν 48 ίντσων. Συχνά, ἔνα κιβώτιον δύναται νά τακτοποιηθῇ καί κατά τὰ δύο ύποδειγμάτων Pinwheel καί Brick. Έν τούτοις, σταν χρησιμοποιήσαιται ὁ τύπος Pinwheel σχηματίζονται μόνον τέσσαρες ἔως ὅκτε στήλαι καί τούτο διέσι διά ολιγώτεραν σταθερότητα είς τὸ φορτίον. Πρέπει νά ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ότι τὰ ύποδειγμάτων ταῦτα, δὲν δύνανται νά ἐφαρμοσθῶν ύπο πρακτικάς συνθήκας ἐργασίας είς τού περισσοτέρους λιμένας. Έν πρώτοις τὰ κιβώτια τοποθετούνται έντος τῶν παλλετῶν εἰς τάς άποδάρας, είς τάς περισσοτέρας περιπτώσεις μόνον διά τὴν μεταφοράν των εἰς τὸ περίζωμα τῆς άποδάρας. Δεύτερογ, αἱ συμφωνίαι τῆς ἐνώσεως ἐργατῶν ἐμποδίζουν τὴν πλήρη χρησιμοποίησιν τῆς παλλέτας διά τού περιορισμού τού φορτίου, εἰς ἔνα ωρισμένον ἀριθμόν κιβωτίων ἢ εἰς ἔνα καθωρισμένον ὑψος μὲ τὸν τελευταῖον στοχίον χρησιμοποιούμενον συχνά διά νά συγκρατῇ τὸ φορτίον δόλ μαζί. Τὰ ύποδειγμάτων παλλετῶν είναι μόνον διά τάς παλλέτας τού πλαίου, εἰς τάς όποιας ή ἐπωφελής χρησιμοποίησις τού χώρου ἔχει μεγάλην σπουδαιότητα.

Θ') Παλλεταρισμένα φορτία ἐν σχέσει πρός τὸ μη παλλεταρισμένον:

"Αν καὶ πιθανός δὲν ὑπάρχει ἀμφούδια εἰς τὴν σκέψιν τού ἀναγνώστου περὶ τού γεγονότος ότι τά παλλεταρισμένα έμπορεύματα μειώνουν τὴν ἐργατικὴν δύναμιν, ἡ όποια ἀπατεῖται διά τὴν μεταφοράν τού φορτίου θὰ δώσωμεν ἔμφασιν εἰς τούτο, ἐάν παρουσιάσωμεν μίαν ποσοτικήν σύγκρισιν μεταξὺ τῶν ἐργασῶν εἰς τάς όποιας χρησιμοποιεῖται παλλέτας, καί ἐκείνων εἰς τάς όποιας δὲν χρησιμοποιεῖται. Ο κατωτέρω πίνακας είναι ἔνα σχέδιον τὸ όποιον δεικνύει τὴν καθαρὰν οἰκονομίαν εἰς ἐργάτας - δώρας κατά τὴν φόρτωσιν 100 τόνων φορτίου γενικού παλλεταρισμένου συγκρινούμενου μὲ τὴν φόρτωσιν τού ίδιου φορτίου ώς ἀλεύθερα δέματα.

'Απαιτούμενοι ἐργάται - δραι παλλεταρισμένον ταρισμένον

Παλλεταρισμένα έμπορευμάτων καὶ δύναμιο τῶν παλλετῶν εἰς τὴν ὄποιητην τού ἀποστολέως . . .	50	0
Φόρτωσις, εἰς αὐτοκίνητα εἰς τὴν ὄποιητην τού ἀποστολέως	8	50
'Εκφόρτωσις αὐτοκίνητων εἰς ἀποδάραν	9	24
Φόρτωσις καὶ στοιβασία ἐπὶ τού πλαιού	37	47
'Εκφόρτωσις πλοίου, εἰς λιμένα προφορισμού	24	164
Φόρτωσις τού αὐτοκίνητου εἰς τὸ νησί	8	54
'Εκφόρτωσις τού αὐτοκίνητου παραλήπτη	9	57
'Ολικοὶ ἐργάται - δραι		145 396

"Ἐκ τού ἀνωτέρω πίνακος βλέπομεν διτὶ τὸ μη παλλεταρισμένον φορτίον εἰς τὴν περιπτώσιν αὐτήν, χρειάζεται περίπου 2 ½ φορές περισσοτέρους ἐργάτας - δρας ἀπό τὸ παλλεταρισμένον φορτίον. 'Έσαν γνωρίζωμεν τὴν ωρισμένην ἀμοιβήν τῶν ἐργατῶν λιμένος καὶ τῶν ὄλλων ἐργατῶν εἰς μίαν δοθεῖσαν περιπτώσιν, θα μπορούσαμε εὐκόλως νά ύπολογίσωμεν καὶ τὴν διαφορὰν εἰς τὸ κόστος. Ή χρησιμοποίησις παλλέτας ἀπό έμπορικής ἀπόφεως δημιουργεῖ μερικά προβλήματα τὰ όποια μειώνουν τὸ δλικὸν ποσόν τῆς οἰκονομίας εἰς τὸν ἀνωτέρω πίνακα.

I') Τὸ παλλετάρισμα ώς διεξάγεται σήμερον:

"Ἐκ τῶν ἀνωτέρω είναι φανερὸν διτὶ τὸ παλλετάρισμα, είναι πιό οἰκονομικὸν διά σύντομα

ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Τὸ φυλάδιο
τοῦτο δὲ
μωροῦσε νὰ σᾶς
βοηδόση.



"Αν ὑπάρχῃ πιθανότης νὰ πιάσετε σὲ λιμάνι τῆς Μεγάλης Βρετανίας γράψτε νὰ σάς στείλουμε τὸ εἰδικό φυλλάδιο μας Σάς έχγει πώς η MIDLAND BANK

Θὰ σᾶς βοηθήσῃ νὰ κάνετε οίκονομίες
ἐκ τοῦ ἀσφαλοῦς.

Πληρώνει τόκο στὴ λεπτά σας,
στέλνει τὰ χρήματά σας στὸ οπίτε σας.

Συμπληρώστε αὐτήν τὴν φόρμα: ταχυδρομήστε τὴν σήμερα!

Σάς παρακαλοῦ νά μοι στείλετε τὸ φυλλάδιο σχετικά μὲ τὶς τραπεζικὲς υπηρεσίες ποὺ θάνει.

ΟΝΟΜΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

ΤΑΧΥΔΡΟΜΗΣΑΤΕ ΤΟ ΣΤΗΝ:



Midland Bank

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

* Όλη ἡ έπιλογογραφία μὲ τὴν Τράπεζα μπορεῖ νὰ γίνεται στὰ Ελληνικά.

δρομολόγια όπου τὸ κόστος τῆς ἑργασίας εἶναι υψηλὸν εἰς ἀμφοτέρους τοὺς λιμένας προελεύσεως καὶ προορισμοῦ. Καὶ πράγματι, εἰς τοιαύτας περιπτώσεις ἡ παλλέτα ἀποδεικνύεται ἄκρως ικανοποιητική σύμερον. Παράδειγμα αἱ Καναδικαὶ Ἀκτοπλοΐκαι Γραμμαὶ (Canada Steamship Lines Ltd), αἱ ὁποῖαι ἐκτελοῦν δρομολόγια μεταξὺ τῶν λιμένων τῶν Μεγάλων Λιμνῶν. Παλλεταρίζουν δὲ τὰ εἰδὴ ἐμπορεύματος, ἔκτος ἀπὸ σωλῆνας, καρούλια καλωδίους καὶ ἄλλα δγκώδη μὲν ιδιόρρυθμον σχῆμα ἐμπορεύματα. Οἱ τελευταῖοι οὐτοὶ τύποι προσκολλῶνται ἐπάνω εἰς ἄλλας μονάδας ἄλλου τύπου ἐμπορεύματος ικανού νὰ φορτωταί διὰ μηχανημάτων.

Οὐαὶ τὰ φορτία φθάνουν εἰς τὰ ντόνια σιδηροδρομικῶς ἡ διὰ αὐτοκίνητων. Μερικοὶ ἀποστολεῖς φορτώνουν ἐπὶ ίδιων τῶν παλλετῶν καὶ ἡ ἑργασία ἔχει συντονισθῆ ἔως τὸν βαθὺν ποὺ ἡ ἀτμοπλοΐκὴ ἐταιρεία δὲν ἐπιβάλλει ναυλῶν διὰ τὸ βάρος ἡ κυβικὴ τὰ δποῖα καταλαμβάνονταν ὑπὸ τῆς παλλέτας εἰς τὸ ταξίδι τῆς ἐπιστροφῆς. Μία δεύτερη διαρρύθμισις εἶναι ἡ Ἰδρυσις ἐνὸς «Ταμείου Παλλετῶν» μὲν ἔνα γκροῦπ (ἀποστολέων). Τοῦτο ἀπαιτεῖ ἔνα σύστημα Λογιστρίου διὰ τὴν ἀνταλλαγὴν τῶν παλλετῶν μεταξὺ τῶν ἀποστολέων καὶ τῆς ἀτμοπλοΐκης ἐταιρείας. Τρίτη διαρρύθμισις τῆς ἐταιρείας μὲ τὸν σκοπὸν νὰ ἐνθαρρύνῃ τὴν χρησιμοποίησιν τῆς παλλέτας, εἶναι νὰ ἔνοικα ἀλλα κὰ μην χρεών ναύλον δι' αὐτὰς ἐπὶ πλοίων τῆς ἐταιρίας μας.

Ἡ Καναδικὴ Ἀτμοπλοΐκὴ Ἐταιρεία, χρησιμοποιεῖ πλοῖα μὲ πλευρικὰ ἀνοιγμάτα, ἀνυψωτήρας ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ κουραδόρους μὲ περιωρισμένα κενά διστομάτα. «Ἐτσι χρησιμοποιεῖται τὸ περιονόφρον ὄχημα καὶ ἐπιτυγχάνεται ὡς συνδυασμὸς τρακτέρ καὶ ρυμουλκούμενων εἰς τὸν ὑπέρτατον βαθμὸν. Φορτοεκφορτώνουν 1 ἑκατομμύριον τόννων παλλεταρισμένου φορτίου κατ' ἕτος καὶ ἔχουν ἐπιτύχει ταχύτητα 7 τόνων κατὰ ἑργάτην - ὥραν. Εἰς αὐτὴν τὴν ἑργασίαν χρησιμοποιοῦνται περίπου 60.00 παλλέται. Τὰ χρησιμοποιούμενα μεγέθη εἶναι κυρίως 46X66 ἵντσες μὲ μερικὴν χρησιμοποίησην μεγέθους 48X48 ἵντσες καθὼς καὶ 38X66 ἵντσες.

ΙΑ') Σύνοψις τῶν πλεονεκτημάτων τοῦ παλλεταρισμένου φορτίου:

1.— Ἀπαιτούνται ὀλιγώτεροι ἑργάται διὰ τὴν φορτοεκφορτωσῶν τοῦ φορτίου εἰς τὸν λιμένα τόσον τῆς φορτώσεως ὅσον καὶ τοῦ προρισμοῦ.

2.— «Ὑπάρχουν ὀλιγώτεραι πιθανότητες ὑπεξαιρέσεως καὶ βλάβης.

3.— Ἡ συσκευασία δύναται νὰ παραλειφθῇ εἰς ὥρισμένα προϊόντα, τὰ δποῖα παλλεταρίζονται προσεκτικῶς μὲ ἀποτέλεσμα τὴν σημαντικὴν οἰκονομίαν.

4.— Εἰς ὥρισμένα παλλεταρισμένα φορτία μόνον μία ἡ δύο ἑπιγραφαὶ ἀπαιτούνται διὰ τὴν ἀναγνώρισιν τοῦ ἐμπορεύματος. Εἰς μὴ παλλεταρισμένα φορτία, τὰ ἔξοδα διὰ τὰς ἑπιγραφάς, εἶναι σημαντικῶς μεγαλύτερα. Τοῦτο ἔνιοτε δὲν περιλαμβάνεται ὡς

ἔξοδον φορτώσεως διότι αἱ ἑπιγραφαὶ ἐπιτίθενται υπὸ τῶν ιδίων τῶν ἀποστολέων. «Οταν, δῆμως, ἐτοιμάζωνται τῇ διοθετίᾳ ἄλλης ὑπηρεσίας, τότε φυσικὰ πληρώνονται ξεχωριστά καὶ δὲν ὑπολογίζεται ὡς ἔξοδον τῆς φορτώσεως, τῆς δποίας εἰς τὴν πραγματικότητα ἀποτελεῖ μέρος.

5.— Δημιουργοῦνται ὀλιγώτερα προβλήματα προσωπικοῦ, δότι ἀπαιτούνται ὀλιγώτεροι ἑργάται διὰ τὴν φορτοεκφορτωσῶν παλλεταρισμένων φορτίων. «Η διεγαγωγὴ τῆς ἑργασίας γίνεται μὲ περισσότεραν ἀσφάλειαν. Λγώτεροι ἀνδρες, λιγώτερα δυστυχήματα καὶ διὰ τοῦτο τὰ ἀσφάλιστρα θὰ ἔπειτε νὰ μειωθεῖσαν.

IB') Κοντέινερ μονάδων φορτίου:

«Ἡ ἀρχὴ τῆς ἐνοποίησεως μᾶς λέγει ὅτι, οἰκονομία πραγματοποιεῖται εἰς τὴν φορτοεκφορτωσῶν σῶν ἡ μονάς ἐμπορεύματος αὐξάνεται εἰς τὸ μέγεθος. Τοικοτρόπως, τὸ παλλεταρισμένον ἐμπόρευμα ἀποδεικνύεται οἰκονομικόν, ὅταν ἡ ἑργασία συντονίζεται μέσω τῶν διαφόρων φορτοεκφορτωτῶν καὶ τοῦ μηχανικοῦ ἔξοπλομού. Κατὰ τὸν ίδιον τρόπον καὶ διὰ τὸν ίδιον λόγον τὰ Κοντέινερ ταξιδίων καὶ ἀποδείχθησαν οἰκονομικά δι'. Ὅρισμένα εἰδὴ ἐμπορεύματων. «Ὑπάρχουν ἑκατοντάδες τύπων μεταλλικῶν Κοντέινερ ἐν χρήσει σήμερον. «Ἡ Ἐταιρία, ἡ δποία πωλεῖ τὰ Κοντέινερ ἀνάφερει πλέον τὸν 2.000 ἐν χρήσει. Μία φίρμα ἀπὸ τὰς περισσότερων χρησιμοποιούσας Κοντέινερ εἶναι ἡ Ἐταιρία A. H. Bull and Company, ἡ δποία ἐκτελεῖ δρομολόγια μεταξὺ τῶν λιμένων τῶν ἀνατολικῶν παραλίων τῶν Ἕνων Πολιτειῶν καὶ τῶν δυτικῶν Ἰνδῶν, ἔχει ἐν χρήσει 500 - 600 Κοντέινερ φορτίου. Τὸ Κοντέινερ βοηθά εἰς τὴν ἀσφάλη καὶ οἰκονομική μεταφοράν τοῦ φορτίου κατά τρεῖς τρόπους: 1) «Ἡ ὑπεξαίρεσις μειώνεται εἰς τὸ ἐλάχιστον. 2) «Ἡ πιθανότης βλάβης μειώνεται κατά πολὺ. 3) Τὸ κόστος τῶν φορτοεκφορτώσεων μειώνεται κατά τὸν ίδιον τρόπον διὰ τοῦτο εἰς τὰ παλλεταρισμένα φορτία. Τὸ Κοντέινερ εἶναι καλὸς ίδιος διὰ φορτία τὰ διάφορά του. Τὸ Κοντέινερ θεωρούνται λίγα ὑπεξαιρέσιμα, διπλαὶς ὑποδήματα, ὠρολόγια, φάρμακα, σιγαρέττα, Ιματισμὸς καὶ κοσμήματα.

«Ἐναὶ ἐν τῶν πρώτων προβλημάτων τὰ ὄποια ἀντιμετώπισαν οἱ χρησιμοποιούντες τὰ Κοντέινερς ήσαν τὰ Τελωνειακὰ τέλη, τὰ δποῖα ἐπλήρωναν διὰ τὰ Κοντέινερς κατὰ τὴν ἀφίξην εἰς τὸν λιμένα παραδόσεως τῶν ἐμπορεύματων ὡσάν νὰ ήσαν καὶ αὐτὰ ἐμπορεύματα. Τὰ προβλήματα αὐτὰ ἔχουν ἐκτοτε λυθῆ καὶ σήμερον ὑπάρχει ἀποτολεμένος ὁ δόπιος στέλνει ἐμπορεύματα ἀπὸ τὸ Λονδίνον εἰς ἔνα λιμένα τῆς Νοτίου Εὐρώπης περνῶντας τὰ σύνορα διαφόρων Κρατῶν μὲ ἐλαχίστας διατυπώσεις καὶ μεγίστην προστασίαν διὰ τὰ ἐμπορεύματα του.

«Ἐκ τῶν κεκρυμμένων πλεονεκτημάτων τῶν Κοντέινερς εἶναι ἡ καλὴ ἐξυπηρέτησης τοῦ πελάτου. «Ὁ ἀγοραστής τοῦ ἐμπορεύματος δὲν ἔχει φέλει προκαταβολικῶς τὴν ἀξίαν τῶν

ἐμπορευμάτων τὰ ὄποια ἔχουν παραγγελθῆ ὀλίγας ἐδιδούματα πριν. Διὰ τοῦτο, τὰ ἐλλιπῆ καὶ ὑποστάντα βλάβην κατὰ τὴν μεταφοράν ἐμπορεύματα, πρέπει νὰ παραγγελθῶν ἐκ νέου καὶ τοῦτο σημαίνει ἀναγκαστικῶς πρόσθετον περισσόδον αναμονῆς αὐτῶν. Τὰ Κοντέινερς παρέχουν μεγίστην προστασίαν εἰς τὸ φορτίον τὸ ὄποιον μεταφέρουν καὶ τὰ ἐμπορεύματα φθάνουν εἰς καλὴν κατάστασιν καὶ κατὰ τὸν ἀναμενόμενον χρόνον ἀφίξεως των.

Διὰ νὰ είναι τὰ Κοντέινερς οἰκονομικά πρέπει νὰ μεταφέρουν φορτίον καὶ εἰς τὸ ταξίδιον τῆς ἐπιστροφῆς. Διὰ τοῦτο πρέπει νὰ ὑπάρξῃ πλήρης συνεργασία μεταξὺ ἀποστολέων καὶ μεταφορέων. Μία ἑταῖρία στέλνει σιγαρέττα, μπύρα, σακχαρώδη προϊόντα, Ιματισμόν, φίλμ, πυροβόλον ὅπλα καὶ παρόμοια προϊόντα εἰς τὰς Δυτικὰς Ἰνδίας καὶ φέρει πάλι τὰ Κοντέινερς γεμάτα ρούμι, ταχυδρόμειον, ψιλικά, καπνὸν καὶ παρόμοια ἐμπορεύματα.

Θά δη τὸ ἔκτὸς τοῦ σκοποῦ τῆς μελέτης ἔαν ἐπεξέτεινον ταύτην εἰς περιγραφὴν καὶ ἀλλού τῶν διὰ τὰς φορτοεκφορτωσίες χρησιμοποιούμενων μέσων καὶ ἑργαλείων. «Ἀπλῆν κατονομασίαν μόνον θὰ ἐπιχειρήσω διότι οἱ μὲν εἰδικοὶ ἀναγνῶσται τῆς μελέτης θὰ ἀναγνωρίσουν τὰ συνήθη καὶ γνωστὰ αὐτοῖς μέσα καὶ ἑργαλεῖα, οἱ λοιποὶ δὲ ἐνδιαφερόμενοι θὰ ηδύναντο νὰ ἀνατρέξουσι εἰς τὰ εἰδικὰ ἐπὶ τοῦ θέματος μελέτημάτων. Οὕτω τὸ τετράτροχον αὐτοκίνητον σκευαμάξιον, τὰ ἀνυψωτικά ὄχηματα εἰδικῶν πλατφορμῶν, τὰ ὄχηματα με σφιγκτήρας, τὰ ὄχηματα μὲ γερανούς, τὰ Unit Carriers (ἡ ἀλλα Staddle Truck ἢ Carrier Rors), τὸ Trainloader, ἡ ἐναέριος σ.δηροτροχία, τὸ διὰ τοῦ ἀσύρματον ἐλεγχόμενον σύστημα αὐτομάτου φορτώσεως, οἱ μεταφορεῖς διὰ κυλινδρίσκων, οἱ Power Conveyors, οἱ δι' ἀτέρμονας μεταφορεῖς μειώνεται, οἱ ἀρτάνη (σαμπάνι), η ἀτέρμων ἐκ ζημπερού τοιωτή, η συρμάτινος ἀρτάνη, τὸ Skotter, η φοσκιά, η πλατφόρμα, δίσκος, τὸ ἀεροπλάνο, η ἔξι ἀλύσσουσα ἀρτάνη, η γάφα, τὸ δίκινον καὶ μεταλλικόν, η γάφα μὲ κολασοῦν, η σκύλα, οἱ γάτζοι, η γάλωσσα, τὰ εἰδικὰ διὰ τὸ δημοσιογραφικὸν χάρτην ἑργαλεῖα, αἱ ἀρτάναι δι' αὐτοκίνητα, αἱ δοκοὶ ισοζυγισμοῦ κτλ. είναι τὰ συνήθως χρησιμοποιούμενα ἑργαλεῖα καὶ μέσα, ἐκεὶ δόπιοι η φορτοεκφορτωσῆς ἀποτελεῖ βασικήν ἐπιδίωξιν διὰ τὴν πραγμάτωσιν τοῦ κυριωτέρου σκοποῦ τοῦ λιμένος, ὡς μέσου συγκοινωνιασκοῦ.

Δέν είμαι ὑπὲρ τῆς ἄνευ κρίσεως μιητήσεως τῶν ἐν τῇ ἑννη. Πιστεύω ότι η μελέτη τῶν συμπερασμάτων τῶν ξένων εἰδικῶν ἐπὶ σκοπῷ, ὅχι μιμήσεως, ἀλλὰ προσαρμογῆς, είναι καθήκον παντὸς ἀσχολουμένου μὲ τὰ τοῦ λιμένος. Μικρὰ προσφορά καὶ ἐμοῦ είναι η παρούσα μελέτη.

Πειραιεύς, 1968

ΣΠΥΡΟΣ ΑΘΑΝΑΣΟΥΛΙΑΣ

Your Agents AT JEDDAH Port

P.O.Box 205

Cables "ATASA"

Tel. 5216

ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES

SHIPPING AGENTS AND STEVEDORES

Directors : ANDREAS ELLINAS
MICHAEL ELLINAS

For Best Service, Quick
Despatch, Competitive Rates

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

Sub-Agencies : Yenbo - Giza - Dammam



τίθεσιν των άρμοδίων παραγόντων, διά τὴν ἀνατίμησιν τῶν ἐν λόγῳ δικαιωμάτων. Τὸ θέμα εἰσήχθη ἀρχικῶς εἰς τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Ο.Λ.Π., τὴν 9ην Ἀπριλίου ἑ.ξ. Ὁ κ. Σπ. Ἀθανασούλιας ἔγένεται καὶ ἐπέτυχεν ἀναβολὴν τῆς συζητήσεως, πρὸς πληρεστέραν μελέτην. Συνεκροτήθη μᾶλιστα καὶ ἐπιτροπὴ ἐκ τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ, τοῦ κ. Λιμενάρχου καὶ τοῦ κ. Ἀθανασούλιας καὶ τὸ θέμα ἐπανήλθεν εἰς τὴν συνεδρίασιν τῆς 18ης Ἰουνίου, καθ' ἥν καὶ πάλιν ἀνεβλήθη, τῇ αἰτήσει τοῦ κ. Σπ. Ἀθανασούλιας. Τὸ θέμα, διὰ τρίτην φοράν, ἐπανεισήχθη εἰς τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Ο.Λ.Π., τὴν 25ην Ἰουνίου, ὅποτε καὶ τελικῶς ἐνεκρίθη.

Μία ὅμως ἐπανεξέτασις τῶν θεοτικομένων αὐξήσεων δὲν θὰ ἔblλωται. Ἀπεναντίας θὰ ικανοποίει τοὺς ἐφοπλιστικοὺς παράγοντας, ὃς καὶ τὴν Διεθνὴ Ναυτικὴν "Ενωσιν, ἡ ὁποία, ὅρθων θὰ ἡτο νὰ κληθῇ δι'" ἐκπρόσωπον της εἰς τὴν συνεδρίασιν, διὰ νὰ ἀκουσθούν καὶ αὐτῆς αἱ ἀπόψεις.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗΝ ΙΚΑΝΩΤΕΡΩΝ

"Ἀπομακρύνονται μετά τινας ἡμέρας τῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ο.Λ.Π., βάσει τοῦ Νόμου περὶ 35ετίας, οἱ κάτωθι διευθυνταὶ κ.κ.: Χρ. Καπλάνης Οἰκονομικῶν Ὑπηρεσιῶν, Στ. Γεωργουλάκος Ἐκμεταλλεύσεως, Φ. Κυριάκης Ναυτικῆς Διευθύνσεως, Βασ. Ἀδριανόπουλος Διοικητικοῦ, Ἀν. Καραμπελᾶς Προμηθεών, Δημ. Μάλλουστης Στατιστικῆς καὶ Μελετῶν, Νικ. Κουλουσάρης ὑποδιευθυντῆς Φορτοεκφορτώσεων, Ἀλ. Βελονάκης Ἐλέγχου, Γεωργίας Γιαννάκου Μηχανολογιστικοῦ, Π. Φωτιάς ὑποδιευθυντῆς Φορτοεκφορτώσεων καὶ Θ. Βάκος Ἐλευθέρους Ζώνης.

"Ἐπίσης, ἔχουν συμπληρωσει 35ετῆ ὑπηρεσίαν δύο τμηματάρχαι α' κατηγορίας, πέντε εἰσηγηταί, τρεῖς τμηματάρχαι β' κατηγορίας, ἐξ εἰσηγηταί β' κατηγορίας καὶ ἔτεροι ὄκτω ὑπάλληλοι. Μέχρι τέλους τοῦ τρέχοντος ἔτους ὅλοι οἱ ἀνωτέρω — ἔκτος δύο περιπτώσεων κατὰ τὰς ὁποίας ἡ 35ετία συμπληροῦσται ἐντὸς τοῦ 1969 — ἀπομακρύνονται καὶ αὐτοὶ κανονικῶς.

Διὰ τὸν Ο.Λ.Π. δημιουργεῖται, βεβαίως, θέμα σοβαρόν, δοθεντὸς ὅτι οἱ ἀπομακρυμένοι, μὲ τὴν μακρὰν θητείαν τῶν εἰς τὸν λιμένα καὶ τὴν γνῶσιν τῶν λειτουργιῶν τούτου, ἀφήνουν κενόν, ὅπερ πρέπει νὰ καλυφθῇ ἀπὸ τὸ στέλέχη ικανού καὶ δεδοκιμασμένα. Ἀναφερόμεθα, κυρίως, εἰς τὴν ἀπομάκρυνσιν τῶν ἔνδεκα διευθυντῶν, οἱ ἀντικαταστάται τῶν ὁποίων δυσκόλως θὰ ἔξειρεθούν. Καὶ δὲν πρόκειται ἀπλῶς διὰ τῆς προσαγωγῆς τῶν ὑφίσταμένων νὰ καλυφθοῦν αἱ θέσεις - κλειδιὰ ἐνὸς ὄργανοισμοῦ, τόσην συγκεντρωνοτοῦ κίνησιν καὶ τόσον εὐρείαν ἔχοντος ἀποστολῆς. Οἱ καταλληλότεροι πρέπει νὰ ἐπιλεγοῦν. Οἱ λιμὴν δὲν εἶναι ὑπόθεσις γραφειοκρατικῆς διαδικασίας. Εἶναι λειτουργία ἔξειδικευμένων. "Ισως νὰ ἐπρεπε νὰ ἔξεισθαι καὶ τὸ ἐνδέχομέν της παράτασος τῆς θητείας τῶν ἀπομακρυμένων ἐπὶ ἦν ἡ ἐπὶ δύο ἔτη, προκειμένου νὰ ἔτοιμασθούν ἐπαρκῶς οἱ μέλλοντες νὰ τοὺς διαδεχθοῦν καὶ ἡ ἐπιλογὴ τῶν ἰκανωτέρων νὰ είναι εὐχερεστέρα.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΜΙΑ ΑΠΟΡΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

"Ἔχω μίαν ἀπορίαν καὶ τὴν διατυπώνω ἐδῶ εἰς τὴν σελίδα αὐτῆν τῶν «Ν.Χ.», μὲ τὴν ἐπέδια πώς ἴστος ἔχω μίαν ἀπάντησιν.

Γιατὶ οἱ μισθοὶ μας καὶ αἱ κρατήσεις μας ύπερ N.A.T., T.P.E.N., O.G.A. κ.λπ., εἶναι διατυπωμένοι εἰς λίρας Ἀγγλίας καὶ ὅχι εἰς δραχμάς;

Γίνεται σὲ κανένα ἄλλο κράτος τοῦ κόσμου αὐτός;

Καὶ γιατὶ δὲν ἀπλοποιούμεν τίς λίρες, τὰ σελλίνια καὶ τίς πένιες μὲ τίς πιὸ εὔκολες δεκαδικές δραχμές μας;

Μετά τιμῆς
Π. Κ. ΜΠΕΝΕΤΗΣ
Πλοίαρχος E.N.

Μεξικόν, Σεπτέμβριος 1968

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Θίγει ὁ φίλος ἐπιστολογράφος μας θέμα σημαντικόν. Θὰ ἡτο, πιστεύει σύτος, δυνατὸν νὰ ὑπολογίζωνται οἱ μισθοὶ εἰς δραχμάς; Θὰ τὸ ἐδέχοντα οἱ ναυτικοὶ μας; Πρὸ τίνος μᾶς ἀπότοξθόλες τὸ ζῆτημα αὐτό, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἀναπροσαρμογῆς τῶν μισθῶν, λόγω τῆς ὑποτιμήσεως τῆς λίρας. 'Ορθή, πάντως, ἡ παρατήρησις.

Η ΕΞΑΓΟΡΑ ΔΙΑ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΗΣΙΝ

Κύριε Διευθυντά,

"Ἡ Ἐθνικὴ μας Κυβέρνησις δὲν ἀφίνει ὡς γνωστὸν καμμίαν εὐκαίριαν καὶ καμμία ἀκτῖνα τοῦ δημοσίου βίου χωρὶς τὴν ἐπαγρύπνησιν τῆς καὶ χωρὶς τὸ ούσιαστον ἐκδηλούμενον ἐνδιάφερόν της. 'Ωστε, ἀγνώμονες θὰ εἴμεθα καὶ ἡμεῖς οἱ ναυτικοὶ ἀν παρεδέπταμεν τὰ ἐκάστοτε προβαλλόμενα ὑπὲρ τῆς τάξεως μας προτατευτικά καὶ κοινωνικά μέτρα. Θὰ ἡδύνατο πᾶς ναυτικός νὰ ἀναλογισθῇ σειράν διόλκηρον ἐπαναστατικῶν ἐκδηλώσεων εἰς τὸν τομέα μας, ἐπὶ θεμάτων ἀπὸ πολλοῦ χρονιζόντων, ἀλλὰ καὶ ἄλλων, ἀτίνα ἐμφανιζόμενα, λαμβάνοντας τὴν ἀμεσον τακτοποίησιν, χωρὶς θορύβους καὶ ὀχληρᾶς ἐκδηλώσεως τῶν ἐνδιάφερομένων. 'Η ἀπόδοσις εἰς τοὺς ναυτικοὺς τοῦ Σανατορίου τῶν Μελισσίων, ἡ ἀμεσος ἀποκατάστασις τοῦ συμβατικοῦ μισθολογίου Ποντοπολίοις, μετά τὴν ὑποχώρησιν τῆς τιμῆς τῆς Λίρας, ἡ τακτοποίησις τῶν συντάξεων, ἡ προσαρμογὴ τῶν παροχῶν τῶν ταμείων προνοίας, ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις καὶ σειρά ἀπελεύθερος ἀλλων Κυβερνητικῶν μέτρων ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ναυτικῶν ιδιαιτέρως, ἀποτελοῦν τὴν ἀναμφισθῆτον ὄρθην τοπικήν καὶ στοργὴν εἰς τὸν τομέα μας. 'Αλλὰ μὲ τὴν γενικὴν αὐτὴν ἀναγνώσιν, ἀς μὴν θεωρηθῆ κακοτιστικά μου μία παρατήρησις, τὴν ὁποίαν θεωρῶ καθῆκον μου νὰ ὄνται πέντε, ἐπὶ ἐνὸς προστατευτικοῦ μέτρου ὑπὲρ τῶν παλαιοτέρων ναυτικῶν καὶ τὸ δόπιον μέτρον, ἀσφαλῶς ἀπὸ ἔλλειψιν ἐπαρκούς μελέτης τῶν ἀρμόδιων ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου, ἀλλὰ

καὶ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, καταντᾶ ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τοῦ ἀκατανόητον καὶ μᾶλλον ἀπαράδεκτον. Πρόκε ταὶ περὶ τοῦ ἔξης;

'Ο Νόμος 4502/66 περὶ N.A.T., ἀποκλείει τὴν ἔξαγορὰν ναυτικῆς ὑπηρεσίας ἐπὶ πλοίων ζενών σημαιών, πέραν τῆς πεντατείας, ἀπὸ τῆς πραγματοποίησέως της. Καὶ διὰ μὲν τὸ πρώτον ἔτος αἱ εἰσφοραὶ εἶναι δεκταὶ ἀτόκως μὲ τὴν στάθμην ἥτις τηρεῖται διὰ τὸ σήμερον ὑφιστάμενον μισθολόγιον, διὰ τὴν προηγούμενην δὲ ἀλλην τετραετίαν, ἀξιώται τόκος 1% μηνιαίως, ἥτοι 12% ἑτησίως.

"Ἐτερος, 'Αναγκαστικός Νόμος τοῦ 1968, ἐπιτέρπει ἔξαγορὰν τοῦ ίδιου λόγου ναυτολογίων ἀπὸ τὸν έτος 1942 μέχρι τοῦ 1962. Εἰς τὸν Νόμον αὐτὸν ἀνεφέρετο ὅτι τὸ υψός τῆς ἔξαγορᾶς θὰ ἡτο τὸ σήμερον ισχύον μὲ τὸ σημερινὸν μισθολόγιον καὶ ἀ τὸ κως. Πλὴν ὅμως, κατόπιν μεταγενεστέρας σκέψεως, ἔθεωρηθη ἀνακολουθος ἡ ἀπόφασις αὐτή, δεδομένου ὅτι διὰ τὴν τελευταίαν μολις τετραετίαν, δηλαδή ἀπὸ 1963 - 1967, ήξειδούτο τόκος 12% ἑτησίως. Πῶς μὲ τὸ πρώτον θὰ ἡννοεῖτο ἡ ἀτόκως ἔξαγορά εἰκοσιν διλοκήρων ἐπηρεούμενης προγενεστέρων ἔξαγορῶν; 'Ως δὲ πληροφορούμεθα, τὸ 'Υπουργείον, κατόπιν εἰσηγήσεως τοῦ Δ.Σ. τοῦ N.A.T., τροποποιεῖ τὸν τελευταίον αὐτὸν 'Αναγκ. Νόμον, μὲ προσθήτη διὰ τὴν ἔξαγοράν τῶν παλαιοτέρων ἐτῶν τοῦ ποσοῦ 48% διὰ τόκους. Καὶ ίδιον τὸ όξυμαρον σχῆμα. Καταλογιζομένης τῆς γενικῆς ἔξαγορᾶς διῶν τῶν παλαιών ναυτολογίσεων εἰς τὸ σημερινὸν υψός τῶν μισθῶν, διπλασιάτες ἐπιβάλλεται ἕνας διπλασιασμός, τουλάχιστον, τὴς ὄφειλῆς, δεδομένης τῆς διαφορᾶς τῶν μισθολογίων τῶν ἔξαγοραζομένων ἐπωχῶν. Προστιθεμένης δὲ καὶ τῆς ἐπιδιαρύνσεως τοῦ 48%, φθάνουμεν εἰς τὸν τριπλασιασμὸν τοῦ ίδιου τοῦ υψούς τῆς διλης ἔξαγορᾶς. 'Αναλυτικότερον: 'Ο μισθὸς τοῦ ἀσυρματιστοῦ μεταξὺ ἑτῶν 1942 - 1962 κατὰ μέσον δρον δὲν ὑπερέβανε τὰς 60 λίρας Ἀγγλίας. 'Ηδη, καλεῖται νὰ καταβάλῃ εἰσφοράς διὰ τὴν ἔξαγοράν μὲ μισθολογίων τῶν ἔξαγοραζομένων ἐπωχῶν. Προστιθεμένης δὲ καὶ τῆς ἐπιδιαρύνσεως τοῦ 180 λιρῶν!... χωρὶς νὰ σημειωθῇ ὅτι ἔξαγοράζων τώρα καλεῖται νὰ καταβάλῃ καὶ τοῦ ἐργοδότου τὴν μερίδα. 'Εαν λοιπὸν μεταφέρωμεν εἰς δώμους ἀφίμοις δῆλα αὐτὰ τὰ ἀξιούμενα ποσά, καταλήγομεν νὰ ὑπολογίσωμεν ὅτι διὰ τὴν μηνιαίαν ἔξαγοράν παλαιᾶς ὑπηρεσίας ἀσυρματιστοῦ ἐπὶ πλοίον ζένης σημαίας, θὰ ζητηθοῦν δραχμαὶ 2.500 μηνιαίας ἢ ἵστος καὶ ἀκόμη, δεδομένου ὅτι τοῦ έτος N.A.T. κλπ., ὑπάρχει καὶ τὸ Ταμείον Προνοίας. Δερωτώμακι, ποιὸν κέρδος θὰ ἡδύνατο νὰ προκύψῃ ἐκ τῆς τοιαύτης ἔξαγορᾶς καὶ ποιὸς θὰ είναι αὐτὸς ὁ ἀφέλης, δοτικής θὰ θυσιάστη αὐτὸς τὸ ποσόν μὲ ἀντικειμενικού κέρδους ἐκατὸν ἢ καὶ διακοσίων, ἵστο, δραχμῶν μηνιαίως εἰς τὴν σύνταξιν του καὶ ἄπειζηση νὰ τὰς λάθη. Πάντως, τὰ χρήματα, τὰ ὀποῖα τὰς λάθη, περιέχονται ἀνεπιστρεπτοί εἰς τὸ N.A.T.

"Θὰ τὸ πολὺ δικαία ἡ προσθήτη τόκου, χαμηλοτέρου πάντως τῶν 12%, διὰ τὴν ἔξαγοράν, ἀν δὲ ὑπολογισμός της ἐλάμβανε ὡς βάσιν τὰ ἐκάστοτε ισχύοντα μισθολόγια, τῆς περιόδου τῶν ἔξαγοραζομένων ναυτολογίσεων δηλαδή. 'Η, ἀτόκως, ἐφ' ὅσον αἱ ἔξαγοραὶ θὰ ὑπελογίζονται μὲ τὸ σημερινὸν μισθολόγιον καὶ τὰ σήμερον ισχύοντα, 'Επὶ πλέον, διὰ τὴν διμορφισμὸν καὶ ἀφοῦ διπλαδόποτε τὸ πλείστης τοῦ N.A.T. 1963 - 1968. Μετὰ πλείστης τιμῆς Δ. Χ. 'Ασυρματιστῆς Α'.

CEUTA

"HALF A CENTURY EXPERIENCE AT YOUR SERVICE"

AMARANTINIS (CEUTA) LTD.

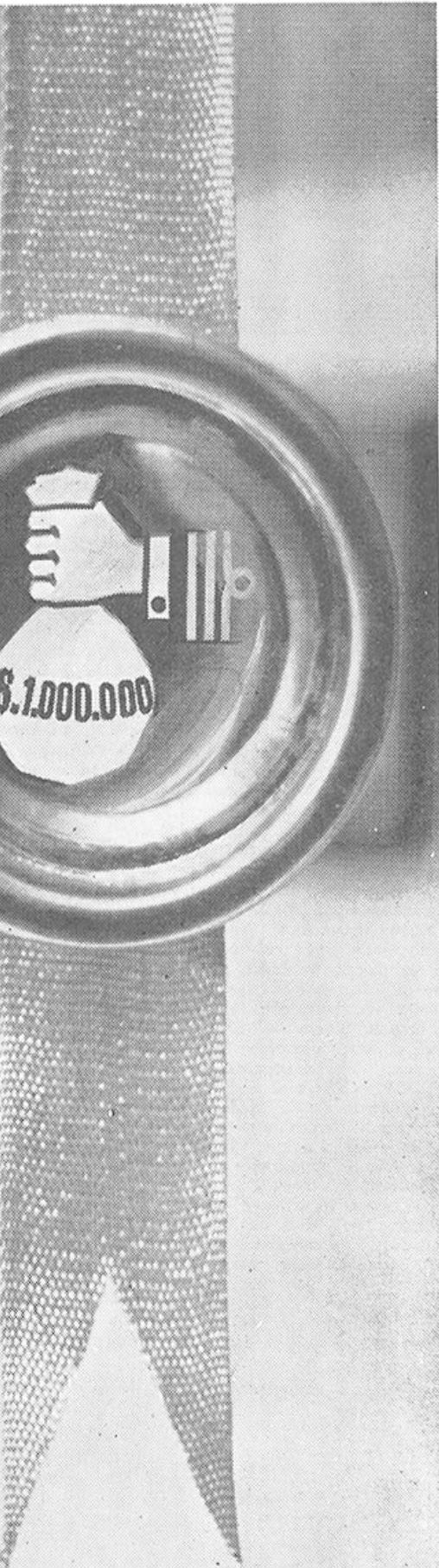
GENERAL SHIPCHANDLERS

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

Mail :
P.O.B. N° 96

Telephones :
Office hours : 2927
After : 1268 & 3076

A TORNULEX TANK COATING GUARANTEES ITSELF



No sheet of paper with an impressive signature can give better guarantees for long-life protection than Tornulex tank coatings themselves. Nevertheless, we do have a number of certificates from different authorities, regarding the qualities of Tornulex tank coatings.

Pieter Schoen Marine Paints

IN GREECE (AGENTS) : THE PIRAEUS SUPPLY CO., 14 G. SKOUZE STREET, PIRAEUS

Η ΠΟΛΥΤΕΛΕΣΤΕΡΑ ΜΟΝΑΣ

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ:

ΔΙΑΡΡΥΘΜΙΣΙΣ: εύρυτατοι οί κοινόχρηστοι χώροι
και τὰ διαμερίσματα

ΑΝΕΣΕΙΣ: τὸ ἄκρον ἄωτον τῆς εὐμαρείας
και τῆς ψυχαγωγίας



ΕΠΡΕΠΕΝ, ὃν ἦτο τούτο δυνατόν, ὅλοι οἱ "Ἐλλήνες νὰ ἐπεσκέπτοντο τὸ νεώτερον αὐτὸ ἀπόκτημα τῆς Ναυτιλίας μας, τὸ «Ἀμερικανῖς». Θά ήσθάνοντο ἀσφαλῶς τὴν αὐτὴν ὑπερφάνειαν, τὴν ὥσην ὁμογενεῖς εἰς τὴν Νέαν Υόρκην καὶ ἐπίσημοι εἰς τὸν Πειραιάν κατὰ τὴν ἐπίσκεψίν των εἰς τὸ αἰγλήν σκάφος. Νοῦς φωτεινὸς καὶ θέλησις ἀκατάλητος συνέλαβε τὴν δημιουργίαν του.

Χείρες Ἑλληνικαὶ τὸ ἔσχεδίασαν καὶ τὸ κατέσκευασαν.
Ἐδαπανήθησαν πολλά, πάρα πολλά. Κανείς, οὐδὲ ἡμεῖς, ποὺ ἐγγύτερον παρηκολούθησαμεν τὸ δύσκολον ἔγχειρημα τῆς ριζικῆς μετασκευῆς, ἐνὸς τόσον μεγάλου σκάφους μὲ ἀξιώσεις πολλάς, δὲν ἥδυνατο νὰ πιστεύσῃ εἰς τὸ δαπανηθὲν ποσόν: "Οκτὼ ἑκατομμύρια δολλάρια!" Ἀλλὰ πέραν αυτῶν μόχθος σκληρὸς κατεβλήθη διὰ νὰ περαιωθῇ τὸ ἔργον, διὰ νὰ παραδοθῇ ἀμεμπτον, τέλειον, πραγματικὸν κομφοτέχνημα. Καὶ κατέστη τελικῶς τὸ ὑπερωκεάνιον «Ἀμερικανῖς» πλωτὸν ἀνάκτορον. "Ἡ προσωπικὴ συμβολή, ἡ πίστις καὶ ἡ ἐμπινευσίς τοῦ κ. Ἀντωνίου Χανδρῆ ὑπῆρξαν ἀναμφιδόλως οἱ κύριοι παράγοντες τῆς δημιουργίας ἐνὸς ἐπιβατηγοῦ ἀπαραίτηλου πράγματος. Τὸ ἀπέθαυμάσαμεν πρὸ ἡμερῶν εἰς τὸν λιμέναν τοῦ Πειραιῶς, ὅπου τὸ «Ἀμερικανῖς» κατέπλευσε τὴν 18ην Σεπτεμβρίου, διὰ πρώτην φορὰν ἀπὸ τοῦ παρθενικοῦ του ταξιδίου εἰς τὴν Νέαν Υόρκην.

Προέτρεξεν δῆμως τῶν προσωπικῶν μας ἐντυπώσεων ἡ ἔξωθεν κολή μαρτυρία. "Ἡ Ἀμερικανικὴ κοινὴ γνῶμη — αὐτοὶ οἱ ἀρμόδιοι τῆς «Κόστ Γκάρντ» — ἔξετίμησαν δεόντως τὰς μοναδικὰς ἀνέσεις τοῦ «Ἀμερικανῖς», τὴν μέχρι χλιδῆς ἀνεσιν, ἐπίπλωσιν καὶ διακόσμησιν του καὶ τὴν πλήρη ἀσφάλειαν — Σόλας 1960 καὶ 1966 — ποὺ προσφέρει τὸ πράγματι ἡ 6 θιστον τον σκάφος. Περὶ τούτου εἰδικώτερον θὰ ἀσχοληθῶμεν κατωτέρω.

"Ἡ ἐνθουσιώδης ὑποδοχὴ τῆς ὅποιας ἔτυχεν εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης τὸ Ἑλληνικὸν ὑπερωκεάνιον ἀπὸ μέρους ὅχι μόνον τῶν δημογενῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν ἐκπροσώπων τῶν μεγάλων ταξεδιωτικῶν γραφείων, ὑπερέβη πᾶσαν προσδοκίαν. "Υπῆρξεν ἡ ἀναγνώρισις τόσων κόπων καὶ τόσων δαπανῶν. Καὶ ἡ ἐμπρακτος ἀπόδειξις: "Ἐκλείσθησαν ἄπασαι καὶ θέσεις κατὰ τὰς δύο κρουαζίέρας, τὰς ὅποιας ἔξετέλεσεν ἡδη, ἐνῷ πολλαὶ ἐπίμονοι ζητήσεις θέσεων ὑπὸ ὅλων περιηγητῶν δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ ἴκανοποιηθοῦν.

Δικαιωνούνται οὕτω ἐκ προσιμίου αἱ προβλέψεις τοῦ κ. Ἀντωνίου Χανδρῆ, πιστεύοντος ἀκραδάντων εἰς τὸ μέλλον τῶν πέντε, πρὸς τὸ παρόν, ὑπερωκεάνιον του. Παρά τὴν πανθυμολογουμένην κρίσιν, τὴν ὅποιαν διέρχεται διεθνῶς τὸ ἐπιβατηγόν πλοίον γραμμῆς, συνεπείᾳ τοῦ διαρκῶς ἐντεινομένου ἀνταγωνισμοῦ τοῦ ἀεροπλάνου, τὴν συστηματικὴν ἀποχώρησιν ἀπὸ τὸν στίβον πολλῶν ὑπερωκεάνιων, τὴν συγχρόνευσιν ἑταῖρων κολοσσῶν διὰ τὴν ἐπιβίωσίν των, τὰς ἀλλεπαλλήλους ἐκποίησεις μονάδων μεγάλων, πολυτελῶν, ἔτι δὲ καὶ τὴν σποραδικὴν ναυπήγησιν νέων τοιούτων, δ. κ. Ἀντώνιος Χανδρῆς δὲν ἀπεθαρρύθη, οὐδὲ ἐπ' ἐλάχιστον ἐκάμ-

φθη. Βλέπει ίσως πέραν τοῦ ζοφεροῦ ὄριζοντος, ἕκει ἀκριδῶς ὅπου οἱ ἄλλοι δὲν ἡμποροῦν νὰ ἴδουν. Καὶ αἰσιοδοξεῖ. Μετ' αὐτοῦ αἰσιοδοξούμενον καὶ ἡμεῖς. Πιστεύομεν διὰ τὴν πλήρως θά δικαιωθῇ εἰς τὴν μεγάλην προσπάθειάν του. Γνωρίζομεν τὸν ἄνδρα. "Ηρκεσε μία ὀκταετία διὰ νὰ κατακτήσῃ τὰς ἀκραίας θέσεις εἰς τὸν στίβον τῆς παγκοσμίου ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας.

"Ο κ. Ἀντώνιος Χανδρῆς δημιουργῶν τὸ «Ἀμερικανῖς», τὸ πολυτελέστερον, ἀλλὰ καὶ τὸ ἀσφαλέστερον Ἑλληνικὸν ὑπερωκεάνιον, ὑπέρεχον ἐμφανῶς τῶν πολλῶν ξένων, μὴ ὑστεροῦν τῶν δύο ἡ τριῶν ἐπιλέκτων, πειθεῖ τοὺς πάντας περὶ τοῦ τί δύναται νὰ προσφέρῃ κατ' ἀποκλειστικότητα τὸ σύγχρονον ὑπερωκεάνιον, τὸ μέσον αὐτὸ τῆς ἐπικοινωνίας τῶν ἡπειρών, ἀλλὰ καὶ τὸ μοναδικὸν ψυχαγωγίας, εἰς τὸν συμμερινὸν ἀπαιτητικὸν ἐπιβάτην: "Ἀνετόν καὶ ἀσφαλές ταξεδίον, ἡγεμονικούς δρους διαβιώσεως, διαρκῆ ἐναλλαγὴν ἐντυπώσεων, ὑποδειγματικὴν ἐξυπηρέτησιν, ποικιλίαν ἐλκυστικῶν διασκεδάσεων.

ΤΕΛΕΙΑ Η ΔΙΑΡΡΥΘΜΙΣΙΣ

 Α ἐπιχειρήσωμεν μίαν λεπτομερῆ κατὰ τὸ δυνατὸν περιγραφήν τοῦ τιμῶντος τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίασκην παράδοσιν καὶ ἐπίσησιν ὑπερωκεάνιον μας. Εἶναι τὸ ἀπότομον δείγμα τοῦ τί δύναται νὰ ἐπιτελέσῃ ὁ Ἐλλην εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα.

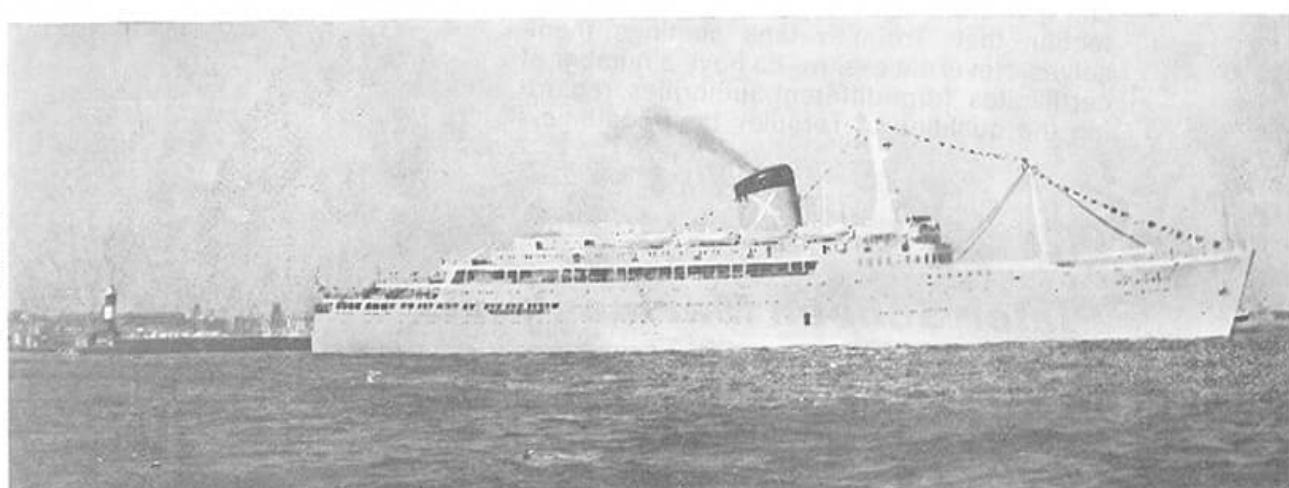
"Ἡ πρώτη ἐντύπωσις, τὴν ὅποιαν ἀποκομίζει ὁ ἐπισκέπτης, εἶναι ἡ ἐκτιληκτικῶς τελεία ἑσωτερικὴ διαρρύθμισις τοῦ σκάφους. "Ἡ εύρυχωρία τὴν διακρίνει. Δὲν είναι, ὅπως συνήθως, δαιδαλώδης. Εύρυτατοι οἱ ἑσωτερικοί διάδρομοι καὶ τὰ καταστρώματα περι-

πάτου. Εύρυτατοι οἱ κοινόχρηστοι χώροι, ύψηρεφεῖς. Γυμνὸν κυριολεκτικῶς παρελθήθη ἀπὸ τοὺς ἐπιχειρήσαντας τὴν μετασκευὴν τοῦ σκάφους, μὲ μόνον τοὺς λέβητας καὶ τὰς μηχανὰς του («σκέτη σκάφη») καὶ μᾶς παρεδόθη ἐντὸς ἑτους (Αὔγουστος 1967 - Αὔγουστος 1968) ἵνα Palace, ἀμιλάδωνεν μὲ τὰ πολυτελέστερα τοῦ κόσμου, ἀφάστου ἀνέσεως καὶ πολυτελείας. "Ἐκ πρώτης ὄψεως μέτριος ὁ δύκος αὐτοῦ (20.000 τόνων γκρός περίπου). "Ὑπερμέγεθες δῆμως διὰ τὸν ἐστωτικὸν αὐτοῦ. Οὐδὲ καὶ ὁ ἐλάχιστος χώρος τῶν ἐννέα καταστρωμάτων του παρέμεινεν ἀνεκμετάλλευτος.

ΑΠΛΕΤΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΙ ΦΩΤΙΣΜΟΣ

"Ολαὶ αἱ καμπίναι πρώτης καὶ τουριστικῆς θέσεως, πλευρικαὶ, ἀσυνήθως μεγάλαι, μονόκλινοι καὶ δίκλινοι, μὲ τουαλέτταν. Πραγματικὰ διαιμερίσματα. Διαθέτει καὶ μεγαλύτερα τοιαῦτα μὲ κοιτῶνα καὶ σαλόνι, τόσον εἰς τὴν α' θέσιν, δύον καὶ εἰς τὴν τουριστικήν. "Ἡ κλειστοφοδία εἶναι τὸ μόνιμον συναίσθημα, ἀπὸ τὸ ὅποιον διακατέχεται κατὰ κανόνα δὲ ἐπιβάτης εἰς τὰ ἀεροπλάνα καὶ εἰς τὰ κακῆς διαρρυθμίσεως πλοΐα, ὅπου πρυτανεύει ἡ ἑσωτερικὴ καμπίνα καὶ ἡ αἰθουσα εἰς τὸ βάθος τοῦ πλοίου διὰ τὴν ἑσοκονόμησιν τοῦ χώρου πρὸς δημιουργίαν περισσότερων κατὰ τὸ δυνατὸν καμπινῶν. Εἶναι τὸ «Ἀμερικανῖς» οἱ δροὶ πλήρως ἀντεστράφησαν, κατὰ τρόπον μάλιστα ὑπερθολικόν: "Ο ἀριθμὸς τῶν καμπινῶν ἐμειώθη ἐμφανῶς καὶ ἡ μεταφορικὴ ικανότης τοῦ σκάφους ἐπίσης, πρὸς δημιουργίαν εύρυτάτων κοινοχρήστων χώρων ἢ διὰ τὴν κατ'

Τὰ βασικὰ σχέδια τοῦ κ. Ἀντ. Χανδρῆ,



Τὸ «ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ» ἐνῷ ἔκπλεσι του λιμενού της Πειραιῶς διὰ τὸ παρθενικὸν τον ταξίδιον.

ΤΟΥ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΜΑΣ

ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ ΤΗΣ ΑΥΡΙΟΝ

ΑΣΦΑΛΕΙΑ : άπολυτος ή άσφαλεια ταξιδίου

(SOLAS 1960 & 1966)

ΔΙΑΚΟΣΜΟΣ : πρωτότυπος, έντυπωσιακός, καλαίθητος, βαρύτιμος

καθώδηγησαν τούς έπι κεφαλής τούς πολυαριθμούς έπιπτελείου, τό διόποιον έπραγματοποιήσαν τήν μετασκευήν, τούς άρχιμηχανικούς κ.κ. Ζαφειρόπουλον και Κάπαρην, εἰς τό έργον των. Νυχτημέρων έπι μῆνας έμόχθησαν έπι τού προσωριμούν εἰς τό Πέραμα σκάφους. Τά πάντα απεξήλωθησαν καὶ έτεθησαν ἐξ ἀρχῆς αἱ βάσεις διὰ τήν δημιουργίαν περισσοτέρων κοινοχρήστων χώρων καὶ ολιγωτέρων ἀλλὰ πλέον ἀνέτων καμπινῶν. Εὔρυτατοι, χωρὶς τάς γνωστάς διακοπάς τής συνεχειῶν οἱ διάδρομοι, ἀπλέως φωτιζόμενοι. Σαλόνια ἔνθυμίζοντα εἰς εύρυχωριαν, βαρύτιμον πολυτέλειαν, ἐπίπλωσιν καὶ διάκοσμον αιθύνσας δεξιώσεων ἔνοδοχείου τῶν καλῶν ἡμέρων, ἀνετα, πρὸς τὸν ἀνοικτὸν ὄριζοντα προσανατολισμένα, τραπεζαρίαι, μεγαλοπρεπῆ κλιμακοστάσια διπλῆς καθόδου καὶ ἀνόδου, ἐκ τῶν συναντώμενων μόνον εἰς ἀνακτορικοῦ τύπου οικοδομήματα. Καὶ τὸ κυριώτερον: Παντοῦ ἡ ὁροφὴ ἐγγύζει εἰς ὅμοιος ἀπὸ τοῦ διπέδου τὰ τρία περίτονο μέτρα, εἰς ὡρισμένα δὲ σημεῖα τὰ ὑπερβαίνει κατὰ πολὺ. Καὶ τὸ γεγονός αὐτὸν παρέχει καὶ τὸ μέτρον τῶν ριζικῶν μετασκευῶν, τάς διόποιας ὑπέστη τό «Ἀμερικανίς» ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τοῦ χώρου, ἐάν μάλιστα ληφθῇ ὑπ' ὅψιν ὅτι σημαντικόν τημά της ὁροφῆς κατελήθη ἀπὸ τὸ σύστημα τῶν σωληνώσεων τοῦ τεχνητοῦ κλιματισμοῦ, τοῦ δικτυουμένου εἰς δλόκηρον τὸ σκάφος.

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ δὲν θὰ ἥτο ἄσκοπον νὰ ἀναφερθῇ δι, διὰ νὰ ἀποκλεισθῇ οἰονδήποτε παράπονον ἢ δυσμενής ἐντύπωσις εἰς βάρος τῆς καλῆς φήμης τοῦ πλοίου, ἐποπθετήθησαν ἐπ' αὐτῷ δύο μηχανήματα κλιματισμοῦ, μολονότι τὸ ἐν ὑπερεπαρκεῖ. Οὕτω, εἰς περίπτωσιν βλάσφημος τοῦ ἐνός, θὰ τίθεται ἀμέσως εἰς λειτουργίαν τὸ δευτέρον.

Συνωμηλήσαμεν μὲ ἐπιβάτας, οἱ διόποιοι θὰ συνέχισον τὸ ταξεδίον των μὲ τὸ «Ἀμερικανίς». Οὗτοι, μολονότι εἶχον ἀρκετὸν χρόνον εἰς τὴν διάθεσίν των νὰ ἔξειθουν, παρέμενον ἐπὶ τοῦ σκάφους. Εἰς ἐρώτησιν μας διατί δὲν δράττονται τῆς εὐκαιρίας ητούς οἰκουμένου τὰ ἀξιοθέατα τοῦ Πειραιῶς καὶ τῶν Ἀθηνῶν, ἀπήντησαν: «Εἶναι τόσον εὐχάριστος η ἀτρόμοφαιρα ἐντὸς τοῦ πλοίου, διότε προτιμῶμεν νὰ παραμεινωμεν ἐδῶ. "Άλλως τε ἔξω επικρατεῖ θερμοκρασία 35 βαθμῶν».

ΜΟΝΑΔΙΚΑΙ ΑΙ ΑΝΕΣΕΙΣ

ΑΛΛΑ καὶ διὰ τὴν προσωπικήν ἀνεσιν τῶν ἐπιβατῶν η πλοιοκτήτρια ἐταιρία ἔλασθεν ιδιαιτέρων πολυτελές διαμέρισμα, ὑπερέχουσαι διότις αὐτοῦ εἰς ἀνέτεις. Κάθε μία διαθέτει χώλ, ὑπνοδωμάτιον, λουτρόν ἐπενδεδυμένον διὰ χρωματιστοῦ μαρμάρου, συσκευὴν τηλεοράσεως, ἀρίστην ἐπίπλωσιν, ἐντοιχισμένα ἐρμάρια, τηλέφωνον, μεγαφωνικὴν ἔγκατάστασιν, ἀπλετὸν φυσικὸν καὶ τεχνητὸν φωτισμόν. «Ολαὶ αἱ καμπίναι εἰναι ἔξωτερικαὶ μονάκλινοι καὶ δικλινοι. Εσωτερικαὶ δὲν ὑπάρχουν. Ο διάκοσμος εἰς αὐτὰς ἐναλλάσσεται εἰς σχέδια καὶ χρώματα. Οι τοίχοι εἰναι ἐπενδεδυμένοι διὰ καλαίσθητων ποικιλοχρώμων ἀκάυστων ταπήτων, πέραν τοῦ πυριμάχου ὄλικου

«μαρινάϊτ», διὰ τοῦ διόποιον εἶναι ἔσωτερικῶς ἐπενδεδυμένον τὸ σκάφος ἀπ' ἄκρου εἰς ἄκρον. Ή περίπτωσις πυρκαϊᾶς καὶ τῆς ἐπεκτάσεως τῆς εἶναι παντελῶς ἀπίθανος.

Ο ἐπιβάτης ἔχει ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν εἰς τὴν διάθεσιν του θερμόν, ψυχρὸν καὶ παγωμένον ὑδωρ εἰς τὴν καμπίναν του, δύναται δὲ νὰ ἐπικοινωνῇ τηλεφωνικῶς μὲ οἰονδήποτε σημεῖον τοῦ κόσμου; χάρις εἰς τάς τελειοτάτας τηλεπικοινωνιακάς ἔγκαταστάσεις τοῦ ὑπερωκεανού.

Παραμένει διόμως νὰ διευκρινισθῇ εἰς τί ἀραγε διαφέρουν αἱ καμπίναι τῆς τουριστικῆς ἀπὸ τάς καμπίνας τῆς πρώτης θέσεως. «Ἐκπρόσωπος τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας ἐδήλωσε: «Προφανῶς εἰς τὸν χαρακτηρισμὸν καὶ μόνον».

Πράγματι, αἱ καμπίναι τῆς τουριστικῆς διαθέτουν τάς ίδιας ἀκριβῶν ἀνέσεις τῆς πρώτης θέσεως, μὲ μόνην τὴν διαφορὰν ὅτι εύρισκονται κατὰ ἐν κατάστρωμα κάτωθι τοῦ ἀνώτερου τοιούτου.

Τὸ «Ἀμερικανίς» δύναται νὰ παραλάβῃ 83 μόνον ἐπιβάτας πρώτης θέσεως καὶ 780 τουριστικῆς. Παρὰ τὴν μεγάλην χωρητικότητά του, τὸ ὑπερωκεανὸν θὰ δέχεται συνολικῶς μόνον 863 ἐπιβάτας, διταν δὲ ἐκτελῆ κρουαζίέρας, δ ἀριθμὸς μειούται εἰς 625 ἐπιβάτας. Προσωπικὸν διὰ τὴν ἔξυπηρέτησίν των 145 θαλαμητόλοι! «Ἐπελέγησαν οἱ ἄριστοι, οἱ διμιούντες καὶ τὴν Ἀγγλικήν.

ΤΟ ΑΒΥΘΙΣΤΟΝ ΠΛΟΙΟΝ

ΑΝ διόμως ἐλήφθη ιδιαιτέρω μέριμνα διὰ τὴν ἀνεσιν καὶ τὴν συνεχῆ ἐναλλαγῆν ἐντύπωσεων, ὡστε νὰ ἀποκλείεται ἡ περίπτωσις ἀνίας τῶν ἐπιβατῶν — περὶ τοῦ ἐκπληκτικοῦ καὶ βαρυτίμου διακόσμου τῶν κοινοχρήστων χώρων θὰ διμιλήσωμεν κατωτέρῳ — τεραστία κατελήθη προσπάθεια καὶ μεγάλα ποσὰ ἀδαπανῆμησαν — τὰ περισσότερα ἵσως — ὡστε νὰ καταστῇ τὸ «Ἀμερικανίς» πραγματικῶς ἀδύντιστον πλοίον. «Ἐχει πράγματι ἔξασφαλισθῇ τὸ ἀνώτατον δριον

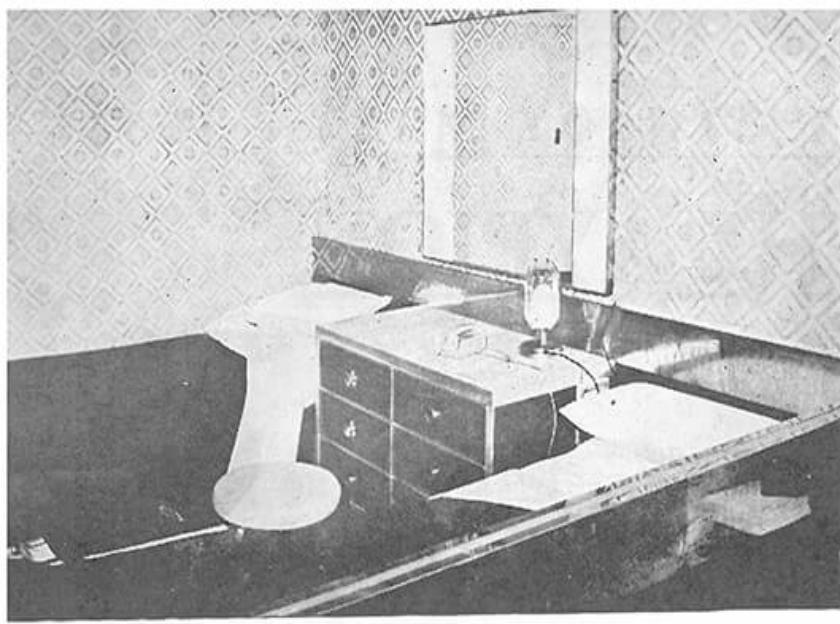


Νοῦς καὶ θέλησις

στεγανότητος τοῦ σκάφους εἰς περίπτωσιν ἀτυχήματος. Πέραν τῶν 13 ὑδατοστεγώς καὶ αὐτομάτως κλεισουδῶν θυρῶν, αἵτινες διασχωρίζουν τὸ σκάφος εἰς ισάριθμα στεγανὰ πυρασφαλή διαμερίσματα, ἔχουν κατασκευασθῆ ἔτερα δύο στεγανὰ διασχωρίσματα ἔξικνούμενα ἀπὸ τὸ ἀνώτατον κατάστρωμα μέχρι τῶν διπυθμένων. Οὕτω, ἔστω καὶ ἀν τὸ ἐν στεγανὸν διασχώρισμα δὲν λειτουργήσῃ, τὸ σκάφος θὰ ἔξασκολουθήσῃ νὰ ἐπιπλέῃ.

«Ἄλλα καὶ ἡ περίπτωσις ἐπεκτάσεως τοῦ πυρός ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀποκλείεται. Ός ήδη ἐλέχθη, τὸ «Ἀμερικανίς» ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς διεθνεῖς συμβάσεις περὶ ἀσφαλείας ζωῆς ἐν θαλάσσῃ τοῦ 1960 καὶ τῆς πυρασφαλείας τοῦ 1966, ἐπὶ πλέον δέ, διὰ τοῦ συνδυασμοῦ μεθόδων, δύναται νὰ προσαρμοσθῇ εἰς οἰονδήποτε νέον κανονισμὸν ἀσφαλείας, ποὺ θὰ ἥθελε προκύψει μέχρι τοῦ 1975. Τοιαῦτα δρακόντεια μέτρα ἀσφαλείας μόνον ἐπὶ τοῦ νέου Κιουνάρτερ ἐλήφθησαν. Αὔτοὶ μόνον καὶ τὸ «Ἀμερικανίς» εἶναι πλήρως προσηρμοσμένα εἰς τοὺς νεωτέρους κανονισμούς ἀ-





Καμπίνα δίκλινος τής τουριστικής θέσεως

σφαλείας.

Πράγματι έφηρμόδισθαν καὶ αἱ τρεῖς βασικαὶ μέθοδοι προστασίας, συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ SOLAS 1960 καὶ τοῦ IMCO 1966, ήτοι κατεσκευάσθησαν ἐσωτερικαὶ διαχωριστικαὶ φρακταὶ ἔξ εἰδικού πυριμάχου ὑλικού καὶ ἐποθετήθησαν συστήματα αὐτομάτων κατὰ συντήρουν («σπρῆγκλερς») καὶ συστήματα συναγερμού διὰ τὴν ἔξαρκιδωσιν καὶ κατάσβεσιν τῆς πυρκαϊᾶς εἰς οἰονδήποτε σημεῖον τοῦ σκάφους ηθελεν ἐκδηλωθῆ.

Διὰ τὴν ἀνωτάτην κλάσιν τοῦ ὑπερωκεανού ἐπέδειψαν δύο Νηογνάμονες, ὁ Ἀμερικανικός καὶ ὁ Βρετανικός, ὡς καὶ ἡ ίδική μας Ἐπιθέρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων.

Εἰς τὰ πλεονεκτήματα τοῦ σκάφους ἐπιβάλλεται νὰ ἀναφερθῇ ἡ σταθερότης ἀπὸ τοῦ πρώτου ταξεδίου καὶ ἡ παντελής Ἑλλεψις κραδασμού (vibration). Εὔρειαί ἐργασίαι ἔξετελέσθησαν καὶ εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Ἡ ἵπποδύναμις ηγήθη ἀπὸ 12.000 εἰς 14.000 H.P., τὸ δὲ σκάφος ἀναπτύσσει ὑπερεσιακὴν ταχύτητα 19,5 κόμβων. Τὸ ὑπερωκεανού διαθέτει ἀγγλικού τύπου σταθερωτήρας τοῦ National Physical Laboratory.

Παρὰ τὴν διακόσμησην, μὲ τὴν διακρίνουσαν ἀριστονέαν χρωμάτων, συμπληρώνουν οἱ πολυτελεῖς τάπητες καὶ ἡ ἀναπαυτικὴ ἐπίπλωσις, τὸ πλεῖστον ἐλληνικῆς κατασκευῆς, διὰ τὴν ὄποιαν ἐδαπανήθησαν ἀνά τῶν 25 ἐκατομμυρίων δραχμῶν. Διὰ τὴν κατὰ διαμέρισμα ἐπίπλωσιν θὰ ἀναφερθῶνται κατωτέρω, κατὰ τὴν περιγραφὴν τῶν κοινοχρήστων χώρων.

Λαϊσθησίαν. Τὰ διατεθέντα ὑπέρογκα ποσὰ διὰ τὴν διακόσμησην εἶχον ὡς συνέπειαν τὴν συγκέντρωσιν ἐντὸς τοῦ ὑπερωκεανού βαρύτιμων πρωτοτύπων ἔργων τέχνης, ἐκφραζομένης δι' ὅλων τῶν εἰκαστικῶν της μορφῶν: Ἀγάλματα, ἀνάγλυφοι παραστάσεις, ψηφιδωτά, μεταλλογυπτική, βιτρώ, ἐναρμόνισις σχημάτων, χρωμάτων καὶ φωτισμοῦ. Τὸ μέταλλον, τὸ κρύσταλλον καὶ τὸ μάρμαρον ὑπεραφθονούν. Παντοίας προελεύσεως ἀκριβά ύλικά ἔχρησιμοποιήθησαν.

Ἡ καθαρῶς διακοσμητικὴ ἐργασία εἰς τοὺς κοινοχρήστους καὶ λοιποὺς χώρους τοῦ ὑπερωκεανού δέν ὑστερεῖ εἰς πρωτοτύπιαν καὶ πρακτικότητα ἐν ταύτῳ. «Ἐκαστον ἐκ τῶν ἐννέα καταστρωμάτων τοῦ πλοίου ἔχει τὸ ἰδιοκόν του χρώμα. Κάθε αἴθουσα — δέκα τοιαύτας διαθέτει — τὸν ἕιδον αὐτῆς τύπον, ξεχωριστὴν ἐπίπλωσιν, πρὸ παντὸς ἄνεσιν. Καὶ παρέχεται ἡ ἐναλλαγὴ ἐντυπώσεων εἰς τὸν ἐπιβάτην. Τὸ ἐπιτρέπεται νὰ ζησῃ νυχθημέρον τὴν ζωὴν τῆς εύμαρείας, τῆς ἀπολύτου ψυχωγαγίας.

Τὴν διαθέτει διακόσμησην, μὲ τὴν διακρίνουσαν ἀριστονέαν χρωμάτων, συμπληρώνουν οἱ πολυτελεῖς τάπητες καὶ ἡ ἀναπαυτικὴ ἐπίπλωσις, τὸ πλεῖστον ἐλληνικῆς κατασκευῆς, διὰ τὴν ὄποιαν ἐδαπανήθησαν ἀνά τῶν 25 ἐκατομμυρίων δραχμῶν. Διὰ τὴν κατὰ διαμέρισμα ἐπίπλωσιν θὰ ἀναφερθῶνται κατωτέρω, κατὰ τὴν περιγραφὴν τῶν κοινοχρήστων χώρων.

ΤΑ ΕΝΝΕΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ

Τὸ «Ἀμερικανίζα διαθέτει ἐννέα καταστρώματα, ἐπίκοινων ὑπόταξιν διὰ κλιμακοστασίων καὶ δύν ἀναβατήρων. Μετὰ τὸ κατάστρωμα τῶν σωσιδίων λέμβων («Μπώτ Ντέκε»), ἀκολουθεῖ τὸ «Σάν Ντέκε», ὃπου εὑρίσκονται αἱ καμπίναι τῆς πρώτης θέσεως.

Πρὸς τὴν πρώταν εύρισκεται ἡ αἴθουσα «Γαλαζίας». Ἀντικρύζει τὴν θάλασσαν. Χρησιμοποιεῖται ὡς τραπεζαρία τῆς σ' θέσεως, ἀναπαυτήριον καὶ «νάϊτ κλάμπ». Τὸ ἑστιατόριον ιδιαιτέρως εἶναι δυναμικότητος 50 ἀτόμων. Ἡ διακόσμησης τοῦ χώρου, φιλοτεχνηθεῖσα ὑπὸ Ἰταλῶν καλλιτεχνῶν, εἶναι υποβλητική. Βαρύτιμος τάπητης, ταπεσταρία, κρυφός φωτισμός. Εἰς ιδιαιτέρων χώρου λειτουργεῖ μπάρ, ἐνῷ εἰς μίαν γωνίαν ὑπάρχει τζάκι - καπνιστήριον πρὸς δημιουργίαν οικείων. Ἐπικρατεῖ τὸ βαθύ ἐρυθρὸν χρώμα. Χαλκούν ἄγαλμα νεαροῦ παιζοντος αὐλόν συμπληρώνει τὴν δὲην διακόσμησιν.

ΤΟ «ΑΘΕΝΣ ΝΤΕΚ.»

Ἐπεταί τὸ «Αθενς Ντέκ.», ἀνήκοντα εἰς τὴν τουριστικὴν θέσιν, τὸ ὅποιον περιβάλλεται ἔξωτερικῶν ἀπὸ τὸ κατάστρωμα περιπάτου. Περιλαμβάνει συνεχεῖς κοινοχρήστους χώρους ἀπὸ τῆς πρύμνης μέχρι τῆς πρώσας. Πρὸς τὴν πρύμνην ὑπάρχει τεραστία αἴθουσα χοροῦ (ή «Μαϊϋφαρ»), καταγαζομένη τὴν ἡμέραν ἀπὸ τὸ φυσικὸν φῶς. Ἀκολουθοῦν πρὸς πρώταν τὸ καπνιστήριον, τὸ «Κλάμπ Ρούμ.», τὸ «Κάρτρουμ», ἡ αἴθουσα «Γκάλερυ», ἡ βιβλιοθήκη καὶ ἡ εύρυτάτη τραπεζαρία «Ποσεδών.». Πρόκειται περὶ χαρακτηριστικοῦ ἐλληνικοῦ χώρου σχεδιασθέντος παρ' «Ἐλλήνος ἀρχιτέκτονος». Τὸ ἐμπρόσθιον διαχώρισμα καλύπτεται δι' ὥξειδωμάνου εἰς καλλιτεχνικά σχήματα χάλιδος, ἐπὶ τῶν ὄποιον ὑπάρχει σχεδιασμένη εἰς μέλαν χρώμα ἀρχαία ἐλληνικὴ τρίτηρης. Τὸ ὄπισθιον διαχώρισμα μεταξύ τῶν δύο υαλίνων θυρῶν, εἶναι τούχος ἐκ μαρμάρου, ἐπὶ τοῦ ὄποιον ὑπάρχουν ἀνάγλυφα δελφίνια ἐκ χαλκοῦ. Εἰς ἑκάστην πλευράν τοῦ τοίχου ὑπάρχουν δύο πρωτότυπα χάλικαν ἀγάλματα, ἐλληνικῆς τέχνης. Τὸ ἐναντιαριστά τὸν Σειλινόν, σύντροφον τοῦ ἀρχαίου θεοῦ τοῦ οἴνου Βάκχου καὶ τὸ ἔπειρον κερασίδια παρομοίων πρὸς ἔκεινην ἡ ὄποια ἐτίθεται εἰς τὴν πρώταν ἀρχαίων ἐλληνικῶν πλοίων. Τὸ ἐναπομένον διαχώρισμα καλύπτεται δι' ἀπομιμήσεων ἀρχαίων ἐλληνικῶν νομισμάτων. Ἡ αἴθουσα ἔχει διάζωμα ἐξ ὀρειχάλκου ἐμπνευσμένον ἀπὸ ἀρχαίον ἀθηναϊκὸν ἀγγείον. Ἡ ἐπίπλωσις εἶναι βρετανικὴ καὶ δύοισι πρὸς ἔκεινην πού δὲ χρησιμοποιοῦθει εἰς τὸ σαλόνι τῆς πρώτης θέσεως τοῦ «Κουήν Ελίζαμπεθ ΙΙ». Οἱ ταππῆτες καὶ τὰ παραπετάσματα εἶναι ἐπίσης βρετανικῆς κατασκευῆς. Τὸ μπάρ εἶναι Ἰταλικῆς κατασκευῆς. Τὰ ἀγάλματα, οἱ μαρμάρινοι τοίχοι, τὸ παρέκκλιτον καὶ οἱ πλευρικοὶ λαμπτήρες εἶναι καὶ αὐτά ἐλληνικῆς τέχνης. «Ἐπ» εὔκαιρια δέοντα νὰ τονισθῇ ὅτι ἐγένετο εἰς πρωτοφανῆ ποσότητα χρησιμοποίησις μαρμάρου πρὸς ἐπένδυσιν τόσον τῶν κοινοχρήστων χώρων. δύον καὶ τῶν καμπινῶν.

Ἡ αἴθουσα «Γκάλερυ» ἐσχεδιάσθη κυρίως ὡς διόδος διὰ τοὺς ἐπιθυμούντας νὰ ἔξυπηρητηθοῦν τὴν νύκτα εἰς τὸν μπουφέ κρύων ἐδεσμάτων, ἡ δι' ἐκθέσεις ἔργων τέχνης. Τὸ ἐσωτερικὸν διαχώρισμα τοῦ εύρεος



ΜΟΥΣΕΙΟΝ ΕΡΓΩΝ ΤΕΧΝΗΣ

Δὲν νομίζομεν ὅτι θὰ ἡδύνωτο νὰ γίνη τίποτε περισσότερον ἐπὶ τοῦ «Ἀμερικανίς» ἀπὸ πλευρᾶς διακοσμήσεως. Πρωτότυπος, καλαίσθητος, βαρύτιμος. «Ἀφειδῆς» ἡ πρὸς τοῦτο διαπάνη, ἀλλὰ καὶ πλουσία ἡ ἐμπνευστική. «Ο χειρακτηροῦ: σμός του ὡς «πλωτὸν ἀνάκτορον» ἀνταποκινεῖται πλήρως εἰς τὴν πραγματικότητα. Τὸ ἐπιτελείον τῶν Ελλήνων καὶ ζένων καλλιτεχνῶν — δὲ «Ἐλλην κ. Νικολῆς καὶ ὁ Ἰταλός κ. Καντού — ειργάσθη μὲ εύσυνειδησίαν, συνέπειαν καὶ αἰσθησιν τοῦ καλαισθήτου, τοῦ ὡραίου. «Ἐπελέγησαν οὗτοι μεταξὺ τῶν καλυτέρων καὶ ἐμπειροτέρων. Τὰ ἔργα τῶν ἀποθεωμέζονται ἐπὶ τοῦ «Ἀμερικανίς». Τὸ ἀφηρημένον ἐναρμονίζεται πλήρως μὲ τὰ συγκεκριμένα καὶ ἐναλλαγὴ σχημάτων καὶ χρωμάτων εἰς τὰ διάφορα διαμέρισματα τοῦ σκάφους, φαίνεται ὅτι ἔγιναν υαφῶν μὲ γνώμονα τὴν ἐντυπωσιάζουσαν κα-

τούτου διαδρόμου διεκοσμήθη μὲν ἀναπαράστασιν τῶν τριῶν καραβελῶν τοῦ Κολόμβου καὶ δελφινών. 'Ἐλληνες οἱ καλλιτέχναι. 'Ἀκολουθεῖ τὸ «Κλάμπ ρούμ», τὸ ὅποιον ἔχει διακοσμητὴ δόπιος ἄκριδῶς καὶ τὸ «Ραντεβού μπάρ» καὶ ἡ αἰθουσα παιγνιοχάρτων διὰ καστανόχρως δέρματος καὶ μὲν διακοσμητικούς καθρέπτας. Ἡ ὅλη ἐντύπωσις γίνεται περισσότερον εύχαρις διὰ συνδυασμοῦ ἐπιτραπέζιων πορτατίφ χρώματος τυρκουάζ. Τὸ «Κλάμπ ρούμ» ἔχει ἐπὶ πλέον διακοσμητὴ διὰ μιάς ζωδιακῆς παραστάσεως ἐξ ἀνοιξεῖδών τοῦ όρειχάλκου, κατασκευασθείσης εἰς Ἑλλάδα.

Τὸ «Ραντεβού μπάρ» συνίσταται ἐκ περιμετρικοῦ μπάρ διαμέτρου 20 μέτρων. Ἡ ἐπίπλωσις εἶναι ἐπενδεδυμένη διὰ τοῦ ιδίου ψηλού ως καὶ οἱ τοῖχοι, ἥτοι διὰ δέρματος. Τὰ τραπέζια εἰναι τὰ ιδία ως εἰς τὸ «Κλάμπ ρούμ» χρώματος τυρκουάζ. Τὸ ἐμπρόσθιον διαχώρισμα τοῦ «Ραντεβού μπάρ» φέρει διακόσμησιν ἐκ συγκολλημένων μετάλλων, ἀναπαριστῶσαν μίαν πόλιν. Ἐντυπωσιακὴ ἐπίσης εἶναι ἡ αἴθουσα παιγνιοχρότων διακοσμημένη μὲν ὑπερμεγέθεις φιγούρας. Τέλος ἡ βιβλιοθήκη καὶ τὸ γραφεῖον εἶναι νεοελληνικοῦ στύλου. 'Υπάρχει ἐκεὶ ἄγαλμα ἀρχαίας κορασίδος τῶν Ἀθηνῶν καὶ πλουσία βιβλιοθήκη.

Ἀκολουθεῖ ἡ αίθουσσα χοροῦ «Μαϊάφαιρ», κύριον χαρακτηριστικὸν τῆς ὅποιας εἶναι οἱ 2.600 λαμπτήρες, τοποθετημένοι ἐπὶ ισαρίθμων κυψελῶν διαχωρισμάτων εἰς τὴν ὄροφήν ἐξ ἀλουμινίου. Ἡ πρὸς τὴν πρύμνην πλευρά τῆς αίθουσῆς εἶναι ὑαλόφρακτος, προσφέρει δὲ εἰς τὸν ἐπιβάτην ὥραιαν θέαν πρὸς τὰς δύο κολυμβητικάδες δέξιαινας. Ἡ ἐπίπλωσις τῆς αἰθουσῆς εἶναι ἀναπαυτικὴ καὶ ἔξαιρετικῶς κομψή. Ἰταλοὶ τεχνῖται εἰργάσθησαν.

TO "ZEPYR ZALEM NTEK,"

'Ακολουθεῖ τὸ «Ντέκ Ιερουσαλήμ» μὲν τὰς

καμπίνας τῆς τουριστικῆς θέσεως. Εἰς τὴν πρύμνην ὑπάρχει τὸ «Ἀκουστικὸν μπάρ», μὲν πρὸς τὰς δύο κολυμβητικάδες δέξιαινας, ἐκτεινόμενον εἰς δόλοκληρον τὸ πλάτος τοῦ πλοίου καὶ διακοσμημένον μὲν φηφιδωτά συνολικῆς ἐπιφανείας ἀνά τῶν 70 τετραγωνικῶν μέτρων, μὲν παραστάσεις ἀπό τὴν Ἰλιάδα. 'Ἐλληνες καλλιτέχνης τὰ κατεσκεύασεν. 'Υπάρχει ἐκεὶ ἐπίσης δισκοθήκη διὰ τοὺς λάτρεις τῶν μοντέρων χορῶν.

'Ἐν συνεχείᾳ ἐκτείνεται τὸ «Ούάσιγκτων Ντέκ», περιλαμβάνον ἐπίσης καμπίνας τῆς τουριστικῆς θέσεως καὶ ἐπονται τὸ «Ρώμη Ντέκ» μὲν καμπίνας, δύο τραπέζαρις καὶ κοινοχρήστους χώρους, τὸ «Λισσαδῶν Ντέκ» περιλαμβάνον κατὰ τὸ ἥμισυ (πρὸς πρύμνην) καμπίνας καὶ κατὰ τὸ ἔτερον ἥμισυ κοινοχρήστους χώρους, γυμναστήριον, ἐνδιαίτηματα πληρόματος καὶ χώρων διὰ τὰς προμηθείας τοῦ σκάφους καὶ, τέλος, τὸ «Οττάβα Ντέκ», περιλαμβάνον δλιγωτέρας καμπίνας καὶ χώρους διὰ τὸ πλήρωμα καὶ τὰς ἀποσκευάς τῶν ἐπιβατῶν.

Τὰ πάντα προεβλέθησαν ἐπὶ τοῦ «Ἀμερικανίς» διὰ τὴν ἀνεσιν καὶ τὰς ἀνάγκας τῶν κινηματοθέατρον χωρητικότητος ἀνά τῶν 100 θεατῶν, «φρή σόπτη», κομμωτήρια ἀνδρῶν καὶ κυριών, ἔτι δὲ καὶ νοσοκομείον κατεσκευασμένον μὲ τοὺς πλέον αὐστηροὺς κανόνας τῆς ύγιεινῆς, δυναμικότητος τῶν 2% τῶν ἐπιβατῶν καὶ ἀπομονωτήριον δυναμικότητος τοῦ 1% τῶν μεταφερομένων ἐπιβατῶν. Εἰδικὸν ιατρικὸν προσωπικὸν καὶ δομᾶς τραυματοφορέων ὑπηρετουν ἐπὶ τοῦ σκάφους.

Διὰ τῆς ἀκωτέρω λεπτομεροῦς, κατὰ τὸ δυνατόν, περιγραφῆς τοῦ «Ἀμερικανίς», ἐπεδίδωμεν ἀφ' ἐνὸς μὲν νάνης ἔξαρωμεν τὰς πρωτοφανεῖς ἀνέσεις καὶ τὸν ψηφλὸν βαθμὸν ἀσφαλείας τοῦ ὑπ' ἀριθ. I ἐλληνικοῦ ὑπερω-

κεανίου, ἀφ' ἐτέρου δὲ νάνης ἔξαρωμεν, ἔστω καὶ ὑποτυπωδῶν, τὸ εὐρύτερον κοινόν, τὸ δόποιον δὲν ἔχει ἵσως συνειδητοποιηθεῖ τὸ μέγεθος τῆς ἐπιτελεσθείσης ἐδῶ εἰς τὸ Πέραμα ἐργασίας ἀπό τὸ «Ἐλληνας τεχνίτας».

Οἱ 1.100 ἐργάται, οἵτινες εύσυνειδήτως ἀπησχολήθησαν ἐπὶ ἑτοῖ σχεδὸν ἐπὶ τοῦ ὑπερωκεανίου καὶ αἱ ἐκαποντάδες ἀλλων ποὺ εἰργάσθησαν εἰς διαφόρους ἐλληνικάς βιομηχανίας ἀποκλειστικάς διὰ τὸ «Ἀμερικανίς» (τέσσαρα περίπου ἑκατομ. δολ. ἐδῶ ἐδαπανήθησαν), παρέδωσαν εἰς τὸ παγκόσμιον ἐπιβατικὸν κοινὸν μίσια καταπλήσσουσαν, ἐν παντὶ ἄφογον μονάδα κλάσεως, ἐνώ ταυτοχρώνας ἀπέδειχαν τὰς ικανότητάς των, γεγονός ὅπερ ἀποτελεῖ ὀξιόλογον προηγούμενον, συντελούν εἰς τὴν προσέλκυσιν νέων παρεφερῶν ἐργασιῶν.

Πρέπει νά είναι βέδαιος δ. κ. Χανδρῆς, ὅτι κατήγαγε μίαν νίκην, ἐν μέσω ὅχι δίλγων δυσχερειῶν καὶ ἀντιδράσεων ἀτυχῶς. Πανηγυρικὴ ἡ ἀναγνώρισις τοῦ πρωτοβούλου ἐργούν του. Πολλὰ τὰ ἐδῶ αὐτοῦ ὀφέλη τῆς Οἰκονομίας μας.

K. ΔΟΥΚΑΣ

ΚΑΛΟΘΕΛΗΤΩΝ ΑΠΟΡΙΑΙ

Καλοποσαίρετος ἐπιστολογράφος ἐφιστᾶ τὴν προσοχὴν μας ἐπὶ τοῦ προκληθέντος θορύβου ἐκ τῶν ἔξατμίσεων τῆς καπνοδόχου τοῦ πλευρισμένου εἰς τὴν προβλήταν ὑπερωκεανίου «Ἀμερικανίς». Ήρευνήσαμεν τὸ θέμα. Πράγματι, ὁ θόρυβος ἦτο ἀκουστός. 'Ἐπεσκευάζετο ἡ ἀτμοκίνητος ἡλεκτρογεννήτρια καὶ κατ' ἀνάγκην ἐτέθησαν εἰς λειτουργίαν αἱ δηζελοκίνητοι τοιαῦται. 'Ο θόρυβος τῶν μηχανῶν δῆζελ εἶναι γνωστός. Αἱ ἔξατμίσεις διὰ τῆς καπνοδόχου διωχθετούντο. Αὐτά διὰ νάνης ικανοποιηθήτη ἡ περιέργεια τοῦ ἐπιστολογράφου μας.

Best Wishes to R.H.M.S. "AMERIKANIS,, on the occasion of her regular voyages for NATIONAL HELLENIC AMERICAN LINE.

All paints for the conversion including special Fire Retardant interior systems throughout the accommodation supplied by

E. WOOD LIMITED

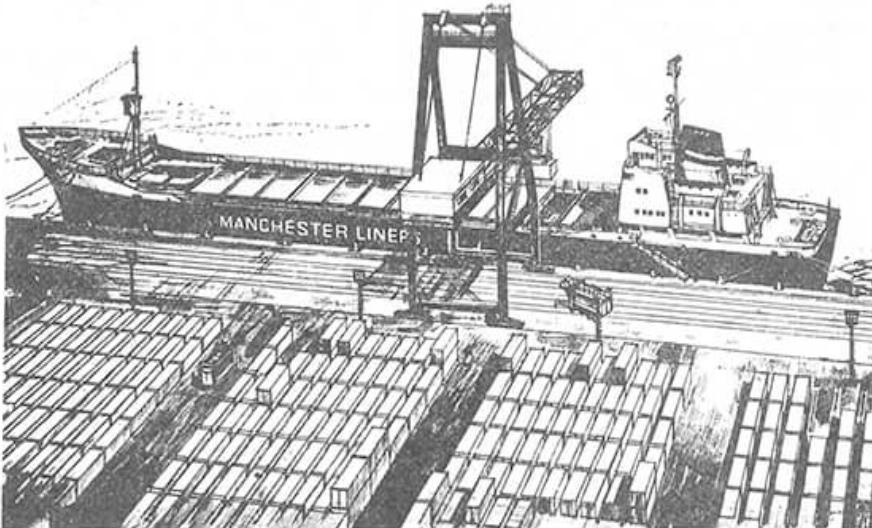
18, LONDON STREET, LONDON, E.C.3.

Agents in Piraeus:

THE MEDITERRANEAN SHIPS STORES Co. "ORLOFF,"
AKTI MIAOULI STREET 65 - PIRAEUS

Η ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΙΣ ΤΩΝ ΚΟΝΤΕΪΝΕΡΣ

'Έκτιμήσεις τοῦ παρόντος Προοπτικαὶ τοῦ μέλλοντος



ΟΙ ΦΟΒΟΙ ΤΟΥ ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΝ

Τὸ «Economist» τοῦ Λονδίνου ἔξετάζει, εἰς εἰδικὸν παράρτημα τοῦ τελίκου της 14ης Σεπτεμβρίου, τὸ ὅλν θέμα τῆς προστικῆς διακινήσεως ἐμπορευμάτων κατὰ τὴν μετά τὸ 1970 περιόδον. Πρόσειται περὶ ανασκοπήσεως ιδιαιτέρων ἐνδιαφέροντος, ἡ δότοις φρέστεται εἰς τὸν τακτικὸν συνεργάτην τοῦ ἐγκρίτου ἀγγλικοῦ περιοδικοῦ κ. Ρόμπιν Σάντερς. «Ἐκ τῶν Ιδιαιτέρων ἀναφερομένων εἰς τὴν ἀπόθαλάσσην διὰ κοντένερος παγκόσμιον ἐμπορευματικήν διακίνησιν, παρατίθενται ἵναυθα τὰ μείζονος ἐνδιαφέροντος σημεῖα.

「Υπενθυμίζεται — ἐν προλόγῳ — ὅτι βασικὴ ἐπιδιώξις τῶν διὰ κοντένερς μεταφορῶν εἶναι ἡ ριζικὴ μείωσις τοῦ μεταφορικοῦ κόστους καὶ ἡ μεγάλη βελτίωσις τοῦ χρονικοῦ παράγοντος μεταφορᾶς καὶ ὅτι ἡ τοιαύτη ἐπιδιώξις ἐδράζεται ἐπὶ συντήματος ἀλοκληρωμάτων καὶ ἐνοποιημένων ἀπό ἥπατος καὶ θαλάσσης ταχυτάτων διακινήσεων διὰ τυποποιημένων ἐμπορευματοκιβωτίων — κοντένερες τοῦ διεθνοῦς τύπου ὑψους 8 ποδῶν, πλάτους 8 ποδῶν καὶ μήκους 10 ποδῶν ἢ τῶν πολλαπλασιών τούτων 20 ἢ 30 ἢ 40 ποδῶν (ἐπέρα οὐσιωδεστάτη πλευρὰ τῆς διεθνοῦς τυποποιήσεως εἶναι ἡ τυποποίησις δῶλων τῶν σχετικῶν ἔχαρτημάτων καὶ ὀργάνων).

Η ΕΙΣΒΟΛΗ ΕΙΣ ΤΟΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΝ

«Ἡ ἐπανάστασις τῶν κοντένερων — διότι ὡς «έπανάστασις» ἔχει ἐπανειλημένως καὶ προσφωδὸς χαρακτηρισθῆ — ὀφείλει τὴν γένεσιν της εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Τὸ 1955 ἡ Πάν 'Ατλαντικού Κορπορέϊσιον (μετέπειτα ἀποκληθεῖσα «Σῆ - Λάντ») ἐπειραματίσθη μὲ φορτία ἐμπορευματοκιβωτίων ἐπὶ καταστρώματος δεξαμενοπλοίου, μεταξὺ N. Υόρκης καὶ Χιούστον. Τὰ ἐμπορευματοκιβώτια ἐφορτώντων ἀπὸ ἥπατος, τῇ βοηθείᾳ μεγάλου γερανού, καὶ μετά παρέλευσιν τριμήνου τὰ ἔξοδα διακινήσεως τῶν φορτίων ὑπειδίσθησαν ἀπὸ \$ 5.83 κατὰ τὸν τόνον εἰς μόνον 15 σέντς κατὰ τὸν τόνον! 'Ο πειραματισμὸς αὐτὸς ἀπετέλεσε καὶ τὸν πρόδρομον τῆς τακτικῆς γραμμῆς κοντένερες τῆς Σῆ - Λάντ μεταξὺ N. Υόρκης καὶ Πουέρτο Ρίκο. Εἰς τὴν γραμμὴν αὐτὴν, τὰ ἔξοδα τῆς ἐν λιμένι διακινήσεως τοῦ φορτίου διὰ πλοίων - κοντένερες ἐφθασαν νά είναι εἰκοσάκις χαμηλότερα τῶν διὰ συνήθων φορτήγων πλοίων τῆς γραμμῆς καὶ οἱ χρόνοι παραμονῆς εἰς τὸν λιμένα ἐμειώθησαν ἀπὸ 7 ημέρας εἰς 15 ὥρας.

Τὴν «Σῆ Λάντ» ἡκολούθησεν ἡ Μάτσον Λάστ διὰ τακτικῆς γραμμῆς κοντένερες μεταξὺ τῆς Χαρῆς καὶ τῆς ἀκτῆς Εἰρηνικοῦ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Παρὰ ταῦτα, ἡ «Σῆ - Λάντ» μόλις πρὸ διετίας ἐτόλμησε νά εἰσέλθῃ εἰς τὸν 'Ατλαντικὸν διὰ πλοίων - κοντένερες. Τὸ παράδειγμά της ἐμιμήθησαν καὶ ἄλλαι ἀμερικανικαὶ ἐταιρίαι τακτικῶν γραμμῶν καὶ ᾧρχισαν μετατρέπουσαι πρὸ τοῦ

εἰς πλοῖα - κοντένερες τὰ φορτηγά των καὶ νά τὰ δρομολογούν εἰς τὴν γραμμὴν 'Ατλαντικοῦ. 'Ἐν συνεχείᾳ καὶ αἱ εὐρωπαϊκαὶ ναυτιλιακαὶ ἐταιρίαι, διαβλέπουσαι ἀμερικανικὴν ἐπιδίωξιν κατατήσεως τοῦ τομέως των, συνεπτύχθησαν εἰς ὀμάδας καὶ κονσόρτησα πρὸ τὸν σκοπὸν ναυπηγήσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως πλοίων - κοντένερες. Οὕτω πως, κατὰ τὰ τέλη 1967 περισσότερα τῶν 20 ναυτιλιακῶν συγκροτημάτων τακτικῶν γραμμῶν ἔξεμεταλλεύοντο γραμμὰς κοντένερες τοῦ 'Ατλαντικοῦ, τὸ πλείστον ὄμως τούτων διὰ τῆς μεταφορᾶς ἐμπορευματοκιβωτίων - κοντένερες διὰ τῶν συνηθῶν φορτηγῶν πλοίων των. Ταυτοχρόνως ὄμως ἐτέθη ἐπὶ ποδὸς καὶ ἡ κίνησις πρὸς ναυπηγήσιν εἰδικῶν πρὸς τοῦτο πλοίων - κοντένερες καὶ τὴν διὰ τούτων ἐγκαθίδρυσιν διεθνῶν τακτικῶν γραμμῶν κοντένερες εἰς τὰς κυρίας ἀνά τὴν ὑφήλιον θαλασσίας ἐμπορικάς δόδυς.

Μέχρι τέλους τοῦ τρέχοντος ἔτους ἐνένεα ναυτιλιακαὶ ἐταιρίαι ἡ ὄμάδες — καὶ μὲ προσποτικὴν περισσότερων — θά προσφέρωνται ὄπως μεταφέρουν εἰς τὸν 'Ατλαντικὸν διὰ πλοίων των πλήρη ἡ μερικὰ φορτία εἰς κοντένερες. 'Αντιστοιχος εἶναι καὶ ἡ ὀλματώδης ἔξελιξις — ἀπὸ τῆς τοιαύτης εἰσβολῆς τοῦ 'Ατλαντικοῦ κατὰ τὰ τελευταῖς δύο ἔτη — εἰς τὴν δυναμικότητα τῶν μεγάλων λιμενών πρὸς ὑποδοχὴν καὶ διακίνησιν κοντένερης, ἥτις καὶ ἀντανακλά τὴν ταχείαν ἀνάπτυξιν τῶν διὰ κοντένερες διακινήσεων ἀνά τὴν Εὐρώπην. 'Η τοιαύτη ὀλματώδης ἔξελιξις ἐφαίνεται εἰς τὸν κάτωθι πίνακα:

ΔΙΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΟΝΤΕΪΝΕΡΩΝ			
Ρόπτερνταρ	'Αμερέρσα	Λονδίνον	
1966	—	43.620	16.600
1967	1.600	57.020	48.805
1968	2.500	—	
(καθ' ἑδομάδα)	(ἔπησίων)	(ἴπησίων)	

Ταχύρυθμοι ἔξελιξις πρὸς κοντένερες δὲν ἐστημέωθησαν εἰς τὸν 'Ατλαντικὸν μόνον. Εἰς ἀντίδρασιν κατὰ τὸν ἀμερικανικὸν συναγωγισμοῦ εἰς τὸν 'Ατλαντικὸν, αἱ βρετανικαὶ ἐταιρίαι τακτικῶν γραμμῶν πεπτίζουσαι δύο μεγάλα κοντένερες. Τὸ πρῶτον ἀπὸ τὸ Overseas Containers Ltd («OCL»), τὸ ὅποιον ἀπαρτίζουν ἡ ὄμάδα P. & O. καὶ αἱ ἐταιρίαι της Μπρίτις Κομμογονούλθου, «Φέρνες Γούλθους καὶ «Οστεαν Στήμπιτ». Τὸ δεύτερον κονσόρτησιν ἥτο τὸ Associated Container Transportation («ACT»), τὸ ὅποιον ἀντιπροσωπεύει τὰς ἐταιρίας Μπέν Λάιν, Μπλού Στάρ, Κιούναρ, Έλλερμαν Λάινες καὶ Χάρρισον. Τὰ δύο αὐτὰ συγκροτήματα ἔχουν ἥδη ὑπὸ ναυπηγήσιν 9 εἰδικὰ πλοῖα - κοντένερες (6 τὸ OCL καὶ 3 τὸ ACT), διὰ

τῶν διποίων — ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ Φεβρουαρίου — θὰ λειτουργήσῃ κοινοπραξία ἔνδομαδιαὶς τακτικῆς γραμμῆς μεταξὺ Μεγάλης Βρετανίας καὶ Αὐστραλίας. Πλὴν αὐτῆς, προγραμματίζεται παρομοία τακτικὴ γραμμὴ Μεγάλης Βρετανίας καὶ Νέας Ζηλανδίας, ἀπὸ τῶν πρώτων ἔτῶν τῆς μετά τὸ 1970 δεκαετίας.

Κατὰ τὸν λήξαντα μῆνα Σεπτέμβριον, τὸ πρῶτον Ιαπωνικὸν πλοίον - κοντένερο ἀπέπλευσε ἀπὸ τὴν ἀκτὴν Ειρηνικοῦ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἐν κοινοπραξίᾳ μὲ τὴν Μάτσον Λάιν. 'Η «Σῆ - Λάντ», ἡ ὄποια μεταφέρει στρατιωτικὰ φορτία διὰ κοντένερες εἰς τὸ Βιετνάμ, θά παραλαμβάνῃ φορτία ἐκ τῆς Ιαπωνίας κατὰ τὰ ταξίδια ἐπιστροφῆς εἰς Ηνωμένας Πολιτείας. 'Ἐπίσης οἱ Ιαπωνες μελετούν τὴν ναυπηγήσιν πλοίων - κοντένερες διὰ τὰς κυρίας ἀνά τὴν Αὔστραλιαν καὶ τρία τῶν μελοδίων τοῦ κονσόρτησιου «OCL». Εἶχουν ὑπὸ ἐκπόνησιν ἔκθεσιν περὶ ἐξυπηρετήσεως τῆς ἀπὸ Ιαπωνίας καὶ Χόγκ Κόρκ πρὸς Εὐρώπην ἐμπορευματικῆς διακινήσεως διὰ κοντένερες, ἀπὸ τῶν πρώτων ἔτῶν τῆς μετά τὸ 1970 περιόδου. 'Ο τύπος τῶν φορτίων τῶν διακινουμένων μεταξὺ Ιαπωνίας, Χόγκ Κόρκ καὶ Εὐρώπης προσφέρεται περισσότερον πρὸς μεταφορὰν διὰ κοντένερες παρὰ δύο τούτος τῶν φορτίων Εὐρώπης/Αὔστραλίας.

Τὰ μπάλια κάρριερς καὶ τὰ φορτηγά πλοῖα τράμπτε μεταφέρουν τὸ ἡμισυ περίπου τῶν ξηρῶν φορτίων τῶν ἀπὸ θαλάσσης ἀνά τὴν ύφηλιον διακινουμένων. Τὸ ὑπόλοιπον, τὸ ὄποιον ὡς πρὸς τὸ 1966 ἀνήλθεν εἰς 400.000.000 τόνους (πρόκειται περὶ τῶν πλέον προσφάτων διαθεσίμων στατιστικῶν), θὰ διακινηθῇ ὀλόεν καὶ περισσότερον διὰ πλοίων - κοντένερες. Κατὰ 1980 πολλαπλά τὸ 630.000.000 τόνους φορτίων θὰ μεταφέρουνται διὰ πλοίων - κοντένερες ἀνά τὰς υπερποτίους γραμμάς. Τὰ ἐν ἐνεργείᾳ πλοῖα - κοντένερες ἀνέρχονται εἰς 50. Μέχρι τοῦ 1970 θὰ ἀνέλθουν εἰς 300 τούλαχιστον καὶ θὰ κολουθήσουν πολὺ περισσότερα.

ΔΙΕΥΡΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ

«Ἡ πεμπτούσια τοῦ ὀλοκληρωμένου καὶ ἐνιαίου συστήματος μεταφορῶν διὰ κοντένερες είναι ὅτι εἰς μόνον φορεὺς μεταφορᾶς ἀναλαμβάνει τὴν εὐθύνην καὶ τὸν ἔλεγχον τοῦ ἐντὸς τοῦ κοντένερες φορτίου μέχρι τελικοῦ προορισμοῦ, διὰ ἥπατος καὶ θαλάσσης κατὰ περίπτωσιν, καὶ ὅδεινει πρὸς τοῦτο διὰ τοῦ πλεόντος τοῦ πλοίου παραμονῆς εἰς τὴν ένδιαιμέσων μεσαζόντων προσώπων καὶ ἐταιριῶν. 'Η Μπέλλ Λάιν, ἡ ὄποια ἐκμεταλλεύεται τακτικὰς γραμμὰς κοντένερες μεταξὺ Ιρλανδίας, Μεγάλης Βρετανίας

νίας και ΒΔ Εύρωπης, υπολογίζει ότι διά της παρ' αυτής προσφοράς ένιαίς διά κοντέινερς μεταφοράς και ένιαίς ναύλου, έπιτυγχάνει τὸν ἀποκλεισμὸν 11 μεσαζόντων. Κατ' αὐτὸν δύμας τὸν τρόπον ὁ ἔνιαίος φορεὺς μεταφορᾶς δῆμιουργεῖ ἡ διευρύνει ἀντιστοίχως τὰ συμφέροντά του, κατὰ τὴν ἀπορρόφησιν τῶν λειτουργῶν καὶ τοῦ κέρδους τῶν μεσαζόντων. 'Ο φορεὺς πάνει νὰ εἰναι πλοιοκτήτης καὶ μόνον. Διὰ τῆς στροφῆς πρὸς τὰς διὰ κοντέινερς μεταφοράς, οἱ πλοιοκτήται μεταβάλλονται εἰς διεθνεῖς φορεῖς μεταφορῶν καὶ ὄφειλον νὰ ἀσχολθεῦν καὶ μὲ τὰ στοιχεῖα ἐκείνα τῆς διὰ ἑράς διακινήσεως καὶ τῶν συμφέροντων Ἑρᾶς (χερσαίᾳ μέσα μεταφορᾶς, ἀποθηκευτικούς χώρους κ.ἄ.). Βαθμηδόν, ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ πλοίου



περιπτίπτει εἰς δευτερεύουσαν μοῖραν. Οἱ πλοιοκτήται τῶν φορτηγῶν τακτικῶν γραμμῶν, οἱ πλοιοκτήται καταβάλλονται προσπέθεισαν νὰ γίνουν ἔφοδοι καταβάλλονται κοντέινερς, θὰ ἔξελιχθούν κατ' ἀνάκην εἰς ἀπόλους «έκμεταλλευτάς κινθίων», δηλαδὴ ἐμπορευματοκιβωτίων - κοντέινερς. Μέριμνά των θὰ είναι ἡ πλήρωσις τοῦ ἐμπορευματοκιβωτίου διὰ (καταλήλου) φορτίου, ἡ πλήρης διακίνησις τοῦ κοντέινερ καὶ ἡ ἐν γένει παρακολούθησις του.

ΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

Εἰς τὴν γραμμὴν Μεγάλης Βρετανίας / Αὔστραλιας 9 πλοία - κοντέινερς, ικανὰ νὰ μεταφέρουν 1.300 ἐμπορευματοκιβώτια - κοντέινερς ἔκστοτον, θὰ ἀντικαταστήσουν 80 συνθήσιμους τύπου φορτηγά πλοία τακτικῶν γραμμῶν. 'Ἐν πλοίον - κοντέινερ τῆς χωρητικότητος τῶν 9 ἀρκεῖ δι' ὀλόκληρον τὸ ἐμπόριον τῆς Γαλλίας πρὸς Αὔστραλιαν καὶ δύο μόνον Γερμανικά πλοία - κοντέινερς ἀρκούν διὰ τὸ ἀντίστοιχον ίδιον τῶν ἐμπόριον. Τὰ δλανδικά φορτία μόλις φθάνουν διὰ νὰ πληρώσουν πλοίον - κοντέινερ κατὰ τὰ τρία τέταρτα καὶ τὰ Ιταλικά θὰ είναι ἀρκετά διὰ νὰ ὑποστηρίξουν δόλκηρον πλοίον - κοντέινερ, ὑπὸ τοῦ προϋπόθεσιν ὅτι ἡ Ιταλικὴ Κυβέρνησις θὰ εὐλογήσῃ τὴν ἐνικοποιημένην ναυτιλιακὴν τακτικὴν γραμμῆν, τὴν καλούμενην νὰ συμμετάσχῃ εἰς τὴν ούμπραξιν τῆς γραμμῆς Εὐρώπης / Αὔστραλιας. Τὸ φαινόμενον αὐτὸν καταδεικνύει τὴν δραματικὴν μειώσιν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου τακτικῶν γραμμῶν, - .ιν λαμβάνοντας χώραν. Τὸ φαινόμενον τῆς τοιαύτης μειώσεως εἰς τὸν τομέα τοῦ Αἰτλαντικοῦ ὑπτήρευν ὄδυνηρον καὶ τὸ αὐτὸν θὰ γίνη αἰσθητὸν καὶ ἀλλαχοῦ.

'Ο ἀμερικανικὸς οἰκονομικὸς συμβούλευτικὸς οἶκος 'Αρθουρ Δ. Λίτλ δημοσιεύει λίαν συντόμως ἀξιῶν λόγου μελέτην, ἐκπονηθεῖσαν διὰ λογαριασμὸν τοῦ Συμβούλιου Λιμένων τῆς Μεγάλης Βρετανίας. 'Η μελέτη αὐτὴ περιέχει ὑπόλογισμὸν τοῦ δυναμικοῦ τῆς διὰ κοντέινερος διακίνησεως ὃς τὸν Βόρειον Αἰτλαντικὸν ίσον πρὸς 4.500 ἐμπορευματοκιβώτια - κοντέινερς μῆκος 20 ποδῶν πρὸς ἐκάστην κατεύθυνσιν καθ' ἔδυμάδα καὶ ἵσον πρὸς 5.000 ἐμπορευματοκιβώτια - κοντέινερς ἔδυμαδαίσιας μέχρι τὸν 1970. 'Η αὐτὴ ἐκθεσὶς ὑπογραμμίζει ὅτι ἐνῷ η σήμερον προσφερομένη δυναμικότης κοντέινερς ἀνταποκρίνεται εἰς διληγότερον τοῦ ἡμίσεος τοῦ μεγίστου τῶν πρὸς διακίνησιν φορτίων, ἡ κατὰ τὸ 1970 δυναμικότης εἰς κοντέινερς θὰ είναι περίπου τοσὴ η κατὰ τὸ άνωτέρα τοῦ μεγίστου τῶν φορτίων. 'Ο Οίκος Λίτλ τονίζει ὅτι οἱ άνωτέρω ὑπόλογισμοὶ εἰναι κατὰ προσέγγισιν καὶ μόνον καὶ ὑπογραμμίζει ὅτι ὁ ἐνδεχόμενος πλεονασμὸς τοῦ δυναμικοῦ χώρου κοντέινερς είναι πιθανὸν νὰ είναι άνωτερος

τῶς ὑπόλογισμῶν του.

'Η ἀνωτέρω πιθανότης πλεονάζοντος δυναμικοῦ κοντέινερς εἰς τὸν Βόρειον Αἰτλαντικὸν δινίσχυεται καὶ ἐκ τῶν ὑπόλογισμῶν τῶν ναυτιλιακῶν ἐταριῶν τακτικῶν γραμμῶν αἱ ὄποιαι ἔχουν πρητερούν στήμερον τὸν τομέα αὐτὸν καὶ ἐκ τοῦ ἀγώνος ὁ ὄποιος διεξάγεται πρὸς προστασίαν τῆς παρούσης μερίδος των εἰς τὴν ἐμπορικὴν διακίνησιν τοῦ Β. Αἰτλαντικοῦ, πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς μεγάλης εἰσόδου εἰς αὐτὸν τῶν κοντέινερς. 'Η Κόνφεραν δυτικῆς κατεύθυνσεως, ἥτις διέπει τὴν ἐμπορευματικὴν διακίνησιν μεταξὺ τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Εὐρώπης, ἀπέφασίστηκε προσέφερον ἡμίσης προσβούσιας κατά τὸν Μέγιερ Λαΐν καὶ Φίν Λαΐν, διοτι προσέφερον χαμηλοτέρους ναύλους. Ταυτοχρόνως ἡ ἀμερικανικὴ ἐταρία κοντέινερς Μαρίν Λαΐνς εύρισκεται εἰς διένεξιν μὲ ἄλλα μέλη τῆς Κόνφεραν ἡ ὄποια ἔχουν πρητερεῖ τὴν γραμμὴν Η.Π.Α./Μεγάλης Βρετανίας. 'Η ἐταρία αὐ-

τῆς ὑπόλογισμῶν του.

πρήγμασιν ἡ ὑπὸ μελέτην, ἔξι ὁν τὸ 48 θὰ εἴναι ἀμιγοῦς τύπου καὶ τὰ 2 μικτοῦ. Εἰδικώτερον, κατὰ τὰ ἀνωτέρω, τὰ ὑπάρχοντα 25 ἀμιγοῦς φύσεως πλοία - κοντέινερς θὰ ἔνισχυθοῦν συνολικῶς δι' ἔτερων 107 (τῶν 59 ὑπὸ κατασκευήν, πλέον τῶν 48 ὑπὸ διαπραγμάτευσιν πρὸς ναυπήγησιν ἡ μελέτη).

Κατὰ χώρας, προέχουσα καταφανῶς είναι ἡ θέσις τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, αἱ ὄποιαι ήσαν καὶ αἱ ιστορικῶς πρωτοπόροι εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν διὰ κοντέινερς μεταφορῶν. 'Η ἐνέργεια δύναμις τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἀνέρχεται εἰς 10 σκάφη, ἔξι ὁν τὰ 2 είναι ἀμιγή πλοία - κοντέινερς καὶ τὰ 8 μικτά, ἔκ κατασκευῆς, ἐνῷ ἔτερα 82 (19 ἀμιγή καὶ 63 μικτοῦ τύπου) πλοία - κοντέινερς τελούν ἐπίσης ἐν ὑπηρεσίᾳ ἐκ μετατροπῆς προερχόμενα. 'Απὸ τὴν ἀπόνευσην νέων κατασκευῶν αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι καὶ πάλι πρωτεύουν διὰ 46 πλοίων - κοντέινερς ὑπὸ κατασκευήν (30 ἀμιγοῦς καὶ 16 μικτοῦ χαρακτήρας) καὶ ἔτερων 15 ἀμιγοῦς τύπου ὑπὸ διαπραγμάτευσιν ἡ μελέτην. Οὕτω τὸ γενικόν, πάρος φύσεως, σύνολον πλοίων - κοντέινερς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ὑπόλογιζεται νὰ ἀνέλθῃ εἰς τὸ σχετικῶς ἔγγυς μέλλον εἰς 71 σκάφη (ἥτοι τὸ τρίτον σχεδὸν τῆς παγκοσμίου δυνάμεως τῶν 235 πλοίων - κοντέινερς).

'Ως πρὸς τὰς λοιπὰς χώρας, σημειεύεται ἡ Μεγάλη Βρετανία εἰς τὴν δευτέραν θέσιν διὰ 14 ὑπὸ κατασκευής ἀμιγοῦς τύπου πλοίων - κοντέινερς καὶ ἡ Ιταπωνία εἰς τὴν τρίτην διὰ 6 τοῦ αὐτοῦ τύπου ὑπὸ κατασκευήν. 'Ἄξια σημειώσεως τυγχάνει καὶ ἡ Νορβηγία διὰ 12 ὑπὸ διαπραγμάτευσιν ἡ μελέτην ἀμιγοῦς τύπου πλοίων - κοντέινερς, ἐν συνεχείᾳ τῶν 6 ὑπάρχοντων καὶ 2 ὑπὸ κατασκευής μικτοῦ τύπου πλοίων σύνολον 20). Καὶ ὅλαις χώραις δύμας, παρὰ τὸν μικρὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων - κοντέινερς τὰ ὄποια ἐμφανίζουν, κατέχουν δυναμικῶς σημαντικὴν θέσιν ὡς ἐκ τῆς συμμετοχῆς των εἰς διεθνῆ κονσόρτια.

Διαπιστούται οὕτω, καὶ διὰ τῶν ἀνωτέρω ιππωνικῶν στατιστικῶν, ἡ αὐξανομένη ἐπικράτησις τῶν πλοίων - κοντέινερς — καὶ δὴ τῶν ἔχειδικευμένων τοιούτων — εἰς τὰς ὑπερποντίους τακτικάς γραμμάς, κατόπιν δρα-

ΙΑΠΩΝΙΚΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

'Η Ιαπωνική 'Ἐταιρία Διερευήσεως τῶν διὰ κοντέινερος Μεταφορῶν — ἡ ὄποια είναι δρύγωσις ιδρυθεῖσα τὸ 1966 ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου Μεταφορῶν τῆς Ιαπωνίας — ἔξεπόνησε ἔκθεσίν της μὲ ἀναλυτικὰ στοιχεῖα στατιστικῆς διερεύσεως τῶν ἔξελιξεων εἰς τὸ τομέα τῶν πλοίων - κοντέινερς, βάσει τῶν δεδομένων τῆς Ιηνίου Απριλίου 1968. Τὰ κύρια στοιχεῖα τῆς μελέτης αὐτῆς, ὡς ἀδημοσιεύθησαν προσφάτως, ἔχουν εἰς διάταξιν πίνακος καὶ κατὰ χώρας ὡς ἔξης:

Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΚΟΝΤΕ-Ι-ΝΕΡΣ

	'Υπὸ ἐκμετάλλευσιν			'Υπὸ κατασκευήν			'Υπὸ μελέτην ή διαπραγμάτευσιν			Σύνολα πάσης φύσεως
	'Αμιγή πλοία - κοντέινερς	Μικτά πλοία - κοντέινερς	Σύνολα	'Αμιγή πλοία - κοντέινερς	Μικτά πλοία - κοντέινερς	Σύνολα	'Αμιγή πλοία - κοντέινερς	Μικτά πλοία - κοντέινερς	Σύνολα	
α) 'Εκ μετασκευῆς:										
'Ην. Πολιτείαι	2	8	10	30	16	46	15	—	15	
Μεγ. Βρετανία	—	—	—	14	—	14	—	—	14	
Ιαπωνία	—	—	—	6	—	6	6	—	6	
Σουηδία	3	—	3	1	—	1	—	—	4	
Γαλλία	—	—	—	2	—	2	3	—	3	
Όλλανδια	1	—	1	1	—	1	—	—	2	
Αυτ. Γερμανία	—	—	—	4	—	4	—	—	4	
Βέλγιον	—	—	—	—	—	—	4	—	4	
Νέα Ζηλανδία	—	—	—	—	2	2	2	2	4	
Αύστραλια	—	—	—	—	1	—	—	—	1	
Νορβηγία	—	—	—	—	—	12	—	12	12	
Μερικά σύνολα	6	8	14	59	18	77	40	2	42	
β) 'Εκ μετατροπῆς:										
'Ην. Πολιτείαι	19	63	82	—	—	8	—	8	90	
Νορβηγία	—	6	6	—	2	2	—	—	8	
Βέλγιον	—	4	4	—	—	—	—	—	4	
Γενικά σύνολα	25	81	106	59	20	79	48	2	50	

Κατὰ τὸν ἀνωτέρω πίνακα, τὸ σύνολον τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν πλοίων - κοντέινερς ἀνήρχετο — κατὰ τὴν Ιηνίου Απριλίου 1968 — εἰς 106, ἔξι ὁν τὸ 25 ήσαν ἀμιγή πλοία - κοντέινερς καὶ τὰ 81 μικτὰ ποιατὰ (δηλαδὴ κατασκευὰ διὰ κοντέινερς καὶ κοινὸν φορτίον). 'Ο παγκόσμιος στόλος πλοίων - κοντέινερς πρόκειται νὰ ἔνισχυθῇ μὲ 79 σκάφη ὑπὸ κατασκευήν, ἔξι ὁν τὸ 59 θὰ είναι ἀμιγή πλοία - κοντέινερς καὶ τὰ 20 μικτά, καὶ περαιτέρω μὲ 50 σκάφη τὰ ὄποια εὑρίσκονται ὑπὸ διαπραγμάτευσιν πρὸς ναυ-

δυρρύθμου πωας πρώτης φάσεως ἀναπτύξεως ἐλάχιστας ἐντορμοσμένης μὲ τὰ ἀρχιθεν ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν ἐπισημανθέντα οἰκονομικὰ καὶ λοιπὰ πλεονεκτήματα τῶν διὰ κοντέινερς ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν. 'Η ἐπικράτησις τοῦ πλοίων - κοντέινερς εἰς τὰς ὑπερποντίους μεταφορᾶς ἀποτελεῖ πλέον τετελεσμένον γεγονός.

ΕΠΙΦΥΛΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΕΝΔΟΙΑΣΜΟΙ

Παρὰ τὴν πανθομολογουμένην ἐπικράτησιν τῶν πλοίων - κοντέινερς εἰς τὰς ἔξεις

τῶν τακτικῶν γραμμῶν, παρὰ τὰ προφανῆ οἰκονομικά καὶ λοιπά πλεονεκτήματά των, ύπαρχουν καὶ οἱ διατηρούντες ἐπιφύλαξεις καὶ ἐνδοιασμούς, ἀπήχσιν τῶν ὁποίων ἀποτελοῦν ὠρισμένα σχόλια εἰς τὸ τεύχος Σεπτεμβρίου τοῦ ἔγκριτου ἀγγλικοῦ περιοδικοῦ «The Motor Ship».

Ἀναφέρονται αἱ δαπάναι διὰ τὴν ναυπήγησιν τῶν πλοίων - κοντέινερς καὶ τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων - κοντέινερς, τῶν ἀναγκαίων λιμενικῶν ἔγκαστασάσεων καὶ ἔξοπλισμῶν καὶ δικτύων προσπελάσεως, αἱ διόποιαι εἶναι δυνατὸν νὰ δημιουργήσουν προβλήματα πολλαῖον.

Διατυπούνται ἡ παρατήρησις ὅτι ἐνδεχόμενος ὑπερκορεσμὸς ἐνίων τακτικῶν γραμμῶν δύναται νὰ ἀνατρέψῃ εὐκόλως τὴν λεπτὴν οἰκονομικὴν ισορροπίαν πλεονεκτημάτων, τὴν διόποιαν παρέχουν τὰ πλοῖα - κοντέινερς. Προϋπόθεσις τῆς τοιούτης οἰκονομικῆς ισορροπίας εἶναι ἡ μεγίστη ἐκμετάλλευσις τῶν ψηλοῦ κόστους ναυπηγήσεως πλοίων - κοντέινερς, ἵνα ἔξαφαλισθούν τὰ πλήρη οἰκονομικά τῶν πλεονεκτημάτων. Προσθήκη ἐνὸς ἥ καὶ δύο τοιούτων πλοίων εἰς ὡρισμένην τακτικὴν γραμμὴν εἶναι πιθανόν νὰ προκαλέσῃ αὔξησιν τοῦ ναυλολογίου τῆς δεδομένης γραμμῆς πρὸς καλύψιν τοῦ εἰς αὐτὴν δημιουργούμενου οἰκονομικοῦ ἀλλείμματος.

Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ ἀνησυχία διὰ τὸν ἀντίκτυπον ἐπὶ τοῦ ἐκτοπισμοῦ, ὑπὸ τῶν πλοίων - κοντέινερς, τῶν κοινῶν φορτηγῶν πλοίων ἀπὸ τῆς ἀπόφεως, τῶν ἐπιπτώσεων τοῦ τοιούτου ἐκτοπισμοῦ ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς τῶν τράμπος, τῆς ναυπηγικῆς δραστηριότητος, τῆς παραγωγῆς ναυτικῶν μηχανῶν καὶ βιοητικῶν μηχανιμάτων, ὄργανων ναυσιπλοίας κ.λ.π. Ἡ ἕκτασις ἐκτοπισμοῦ τῶν κοινῶν φορτηγῶν πλοίων ὑπὸ τῶν πλοίων - κοντέινερς ἔχει ὑπόλογοισθῇ ὑπὸ τοῦ κ. Μόριας Γκίφφορητ, Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ 'Εθνικοῦ Συμβουλίου Λιμένων τῆς Μεγάλης Βρετανίας, εἰς ἀναλογίαν 7 - 10 κατὰ πλοίον - κοντέινερ. Πρόκειται ἐνταῦθα περὶ ἀνησυχίας, ἥτις παραγνωρίζει τάς — ἐπαραλλήλους μὲ τὴν ἐπικράτησιν τῶν πλοίων - κοντέινερς — γενικωτέρας καὶ εὐρυτέρας ἀνοδικὸς ἔξελιξις καὶ εἰς τὸν δύκον τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου.

ΚΑΤΑ ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΕΞΑΜΗΝΟΝ ΤΟΥ 1968

ΠΑΡΕΛΟΘΗΣΑΝ ΤΑΝΚΕΡΣ 4,5 ΕΚΑΤΟΜ. ΤΟΝΝΩΝ

ΠΟΣΟΣΤΟΝ ΑΝΩΤΕΡΟΝ ΚΑΤΑ 50% ΕΝ ΣΥΓΚΡΙΣΕΙ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΙΔΙΑΝ ΠΕΡΙΟΔΟΝ ΤΟΥ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟΥ ΕΤΟΥΣ. ΤΕΛΟΥΝ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ ΣΚΑΦΗ 42.089.400 ΤΟΝΝΩΝ. Η ΤΑΣΙΣ ΑΥΣΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΦΑΙΝΕΤΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΖΟΜΕΝΗ

ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΟΝΤΑΙ 16.460.000 ΤΟΝΝΩΝ D.W.

Κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους αἱ παραδόσεις νεοτεύκτων δεξαμενοπλίων ἀνήλθον εἰς 4,5 ἑκατομμύρια τόννων d.w. Πρόκειται περὶ ποσοστού κατὰ 50% ἀνωτέρου τῆς παραδοθεσης χωρητικότητος κατὰ τὸ ἀντίστοιχον ἔξαμηνον τοῦ 1967. 'Αφ' ἔτέρου, ὃ δύκος τῶν διαιλύσεων ὑπελείφθη κατὰ 50% περίπου τῆς ἀντιστοίχου περιστινῆς περιόδου.

Εἰς τὴν τακτικὴν ἐπισκόπησιν τῆς ἔταιριας Jolin I, Jacobs & Co, Ltd, ἐπὶ τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλίων ἀναφέρονται, ὅτι αἱ πρόσθετοι παραγγελίαι ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ τρέχοντος ἔτους ἀνήλθον εἰς 6,5 ἑκατομμύρια τόννων d.w. Τοῦτο ηὗξησε τὸν ἀριθμὸν τῶν ὑπὸ παραγγελίαν τάνκερς τὴν 30ήν 'Ιουνίου εἰς 303, τῶν διόποιων ἡ χωρητικότης ἀνήλθεν εἰς τὸ ἐπίπεδον ρεκόρ τῶν 42.089.400 τόννων.

Ἡ εἰς d.w. χωρητικότης τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλίων ηὗξηθη κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πρώτου ἔξαμηνου 1968 κατὰ 4%.

ΑΙ ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΑΣ ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ

Ἡ μεγαλυτέρως αὔξησις ἐστημείωθη καὶ πάλιν εἰς τὴν λιβεριανὴν σημαίαν, μὲ 1,3 ἑκατομμύρια τόννων d.w. Περίπου τὰ 50% τοῦ συνόλου τούτου ἀναφέρονται εἰς νέας ναυπηγήσεις. Σημαντικὴ αὔξησις ἐστημείωθη καὶ εἰς τὴν βρετανικὴν σημαίαν, μὲ 870.000 τόννων ἐν συγκρίσει πρὸς 300.000 τόννων μάρτιν κατὰ τὸ προηγούμενον ἔξαμηνον. Ἡ ίταλικὴ σημαία ηὗξηθη κατὰ 420.000 τόννων,

ἐνῷ ἡ ιταπωνική, ἥτις ἔξακολουθεῖ νὰ καταλαμβάνῃ τὴν τετάρτην θέσιν τῆς παγκοσμίου εἰς δεξαμενόπλοια χωρητικότητος, ηὗξηθη μόνον κατὰ 370.000 τόννων, ἔναντι χωρητικότητος ἐνὸς ἑκατομμυρίου τόννων προστεθείσης κατὰ τὸ δεύτερον ἔξαμηνον τοῦ 1967.

Ἡ Νορβηγικὴ σημαία ἔξακολουθεῖ νὰ κατέχῃ τὸν δεύτερον εἰς μέγεθος στόλον, ἀλλ' ἡ χωρητικότης ἐμειώθη κατὰ 213.000 τόννων διακρούοντος τοῦ πρώτου ἔξαμηνου 1968. Ἡ μείωσις αὕτη δοφίλεται εἰς τὴν ἐκποίησιν τῶν παρηλίκων σκαφῶν ἐν ἀναμονῇ παραδόσεως νέων μονάδων.

Μία νέα σημαία, ἡ τῆς Σομαλίας, προστεθεῖ εἰς τὸν παγκόσμιον στόλον τῶν δεξαμενοπλίων, μὲ 4 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 69.000 τόννων.

Ὕπο Ἑλληνικὴν διαχείρισιν τελεῖ χωρητικότης ἐκ 16.460.000 τόνων. Πρόκειται περὶ ποσοστού κατὰ 7% ὑψηλοτέρου, ἔναντι τοῦ Δεκεμβρίου 1967. Μεγάλη δημοσιότητης ἐδόθη προσφάτως εἰς τὰς προσπαθείας τῆς 'Ελληνικῆς Κυβερνήσεως νὰ προσελκύῃ εἰς τὰ ἑλληνικὰ νηολόγια τὴν ὑπὸ λιθεριανήν καὶ ἀλλας σημαίας χωρητικότητα.

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Αἱ δοθεῖσαι πρόσθετοι παραγγελίαι ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ τρέχοντος ἔτους ἀνήλθον εἰς 6,5 ἑκατομμύρια τόννων, μὲ συνέπειαν τὴν αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑπὸ παραγγελίων δεξαμενοπλίων τὴν 30ήν 'Ιουνίου 1968 εἰς 303, συνολικῆς χωρητικότητος ρεκόρ ἐκ 42.089.400 τόννων. Τὸ σημαντικότερον χαρακτηριστικὸν εἰς τὰς ἐν λόγῳ παραγγελίαις είναι τὰ μεγάλα σκάφη καὶ τὰ ὑπογραφέντα συμβόλαια δι' ἀκόμη μεγαλύτερα τάνκερς, ἀπίνα δὲν περιελήφθησαν εἰς τὴν παρούσαν στατιστικήν.

ΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Αἱ προγραμματισθεῖσαι συμπληρώσεις τῶν ὑπὸ παραγγελίαν τάνκερς ἔχουν ὡς ἀκολούθως:

B' 'Εξάμ.	'Αρ. Πλοίων	Χωρητ. d.w.
1968	71	7.462.400
1969	124	16.890.600
1970	81	12.661.500
1971	24	4.436.200
1972	3	638.700
	303	42.089.400

ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ

Ο ἀριθμὸς τῶν ὑπὸ παραγγελίαν τάνκερς διὰ λογαριασμὸν τῶν ἑταῖρων πετρελαίου τὴν 30ήν 'Ιουνίου 1968 ἐμειώθη κατὰ 8, ἀνελθὼν εἰς 136, ἀν καὶ ὁ δύκος τῆς χωρητικότητος παρεμένειν εἰς ἄνω τῶν 18 ἑκατομμυρίων τόννων, ἥτοι τὰ 43% τοῦ συνόλου τῆς ὑπὸ παραγγελίων χωρητικότητος. 'Εξ ἀλλου, αἱ παραγγελίαι διὰ τοὺς ιδιώτας ἐφοπλιστάς ηὗξηθησαν κατὰ 10% ἀνελθόνται εἰς 24 ἑκατομμύρια τόννων, ἥτοι τὰ 57% τοῦ συνόλου τῆς ὑπὸ παραγγελίων χωρητικότητος.

Ἡ μεγαλυτέρως μέση χωρητικότης ὑπὸ παραγγελίων διὰ λογαριασμὸν ἑταῖρων πετρελαίου ἀνήλθεν εἰς 5 ἑκατομμύρια τόννων διὰ τὴν 'Εσσο, 4 ἑκατομμύρια διὰ τὴν Σέλλ καὶ 2 ἑκατομμύρια διὰ τὴν Τεξάκο.

Ἡ μεγάλη αὔξησις εἰς τὴν ὑπὸ παραγγελίων χωρητικότητα διὰ τὸ βρετανικὸν πη-

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ULYSSES

INDEPENDENT LINE

ΤΑΚΤΙΚΗ ΜΗΝΙΑΙΑ ΓΡΑΜΜΗ
ΨΥΓΕΙΩΝ - ΠΛΟΙΩΝ

ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ - ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ

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

ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ - ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΝ

γενικῶν φορτίων καὶ φρούτων

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

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

«ULYSSES CASTLE»: 'Αναμένεται 15ην 'Οκτωβρίου ἐκ Μπουένος "Αὔρες.
«ULYSSES REEFER»: 'Αναμένεται εἰς Μπουένος "Αὔρες τέλος Σεπτεμβρίου καὶ θέλει φορτώση ἐκεῖθεν καὶ Μοντεβίδεο. 'Αναμένεται εἰς Πειραιά τέλος 'Οκτωβρίου.
«ULYSSES ISLAND»: 'Αναχώρησις ἐντεῦθεν διὰ Σάντος καὶ Μπουένος "Αὔρες ἀρχὰς 'Οκτωβρίου.

λόγιον, δὲν όφείλεται τόσον εἰς νέας παραγγελίας, δύον εἰς τὴν ὑπὸ τῆς Σὲλλ κατανομήν πάνκερς τῶν 200.000 τόνων ὑπὸ βρετανικήν σημαίαν, πράγμα διπέρ δὲν είχεν ἀποφασιθῆ πρότερον.

Τὸ ὑπὸ παραγγελίαν τονᾶς, τοῦ ὅποίσι η σημαία, ἀν καὶ δὲν ἔχῃ εἰσέτι προσδιορισθῆ ἐπακριθῶς, φαίνεται ὅτι θὰ προστεθῇ εἰς τὴν λιθερισμήν κυρίως, μὲν ὥρισμένας προσθήκας εἰς τὸ παναμαϊκὸν καὶ ἀμερικανικὸν νηολόγιον, ηὗξθη εἰς τὸ τεράστιον σύνολον τῶν 18,3 ἑκατομμυρίων τόνων. Κατὰ προσέγγισιν τὸ 58% τοῦ συνόλου τούτου ἀνήκουν εἰς ιδιώτας πλοιοκτήτας, τὸ δὲ ὑπόλοιπον εἰς τὰς ἑταῖρις πετρελαίων. Ἐκ τοῦ συνόλου τούτου 6 σκάφη εἶναι χωρητικότερας ἑκαστον ἄνω τῶν 300.000 τόνων, 20 σκάφη ἄνω τῶν 250.000 τόνων καὶ 101 σκάφη ἄνω τῶν 200.000 τόνων d.w.

ΟΙ 10 ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΙ ΣΤΟΛΟΙ

Οἱ δέκα μεγαλύτεροι στόλοι δεξαμενοπλοίων συγκειμένων ἐκ σκαφῶν ἄνω τῶν 10.000 τόνων κατὰ τὴν 30ῆν Ιουνίου 1968, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1967 ἀνήκουν εἰς τὰς κάτωθι χώρας:

Κράτος	'Αρ. Πλοίων	Χωρητ., d.w.
Λιθερία	624	24.933.144
Νορβηγία	381	16.286.396
Βρετανία	396	13.983.841
Ισπανία	150	9.972.547
Η.Π.Α.	355	8.493.290
Πονταράς	126	4.580.976
Γαλλία	97	4.131.949
Ρωσία	156	3.630.198
Ιταλία	106	3.509.485
Έλλας	128	3.070.169

ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ

Παρὰ τὰ δύο γράφονται —τονίζεται περαιτέρω εἰς τὴν ἔκθεσιν— καὶ λέγονται, διτεῖναι τεχνικῶς δύνατὴ η ναυπήγησις κολοσσῶν μέχρις ἐνὸς ἑκατομμυρίου τόνων, φαίνεται διτεῖναι διπλοντικῶς θά εἶναι ἐπιθυμητὴ η διακοπὴ τῆς ἔξελίσσεως τῶν μεγεθῶν, διότι ἐλλείπουν οἱ ἀκραῖοι σταθμοὶ καὶ αἱ εὐκολίαι ἐπισκευῶν, ἐνῷ σημαντικῶς μειούνται καὶ τὰ οἰκονομικά δόλη ἐκ τῆς ναυπηγήσεως μαρμάθη πέραν τοῦ δρίου τῶν 200.000 - 300.000 τόνων.

Εἰδικώτερον, λόγω τῆς μη ὑπάρχεως ἐπισκρῶν ἀκραίων σταθμῶν πρὸς ἑκφόρτωσιν τῶν ὑπερδεξαμενοπλοίων, μελετάται η μερικὴ ἑκφόρτωσις τούτων ἐν πλῷ ὑπὸ σκαφῶν μικροτέρου μεγέθους, τῶν 70.000 τόνων. Ἐάν η συνεργασία αὕτη ἀποτελεσματικῶς συντονισθῇ καὶ ἐπιλυθούν ἄλλα ἀνακύπτοντα προβλήματα, ὡς ὁ χειρισμός κατὰ τὴν διάρκειαν δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν, σημαντικαὶ διπλαναὶ θὰ ἔξοικον μοντοῦ, αἵτινες θὰ ἔχειαν διὰ τὴν κατασκευὴν ἀκραίων σταθμῶν.

Ὦ πρὸς τὴν συμμετοχὴν τῶν σκαφῶν τούτων εἰς τὰς μεταφοράς πετρελαίων εἰς τὴν ἔκθεσιν ἀναφέρεται, διτεῖναι Ιουνίου καὶ

Δεκεμβρίου 1967 περίπου 67% η 4,1 ἑκατομμύρια τόνων τῆς διαθεσίμου εἰς μικτὰ σκάφη χωρητικότητος, ἀπησχολήθη εἰς τὰς μεταφοράς πετρελαίου, ἐνῷ κατὰ τὸ πρῶτον ἔξαμηνον 1968 τὸ ποσοστὸν ἀνῆλθεν εἰς 71%, ἤ 9,6 ἑκατομμύρια τόνων ἀπησχολήθησαν εἰς φορτία πετρελαίων.

Η ΑΥΡΙΟΝ

Καὶ ἡ ἔκθεσις προβαίνει περαιτέρω εἰς τὰ πεπραγμένα τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν α' ἔξαμηνον τοῦ ἕτους. Ἐπεξηγεῖ τὰς σημειωθείσας διακυμάνσεις καὶ βάσει ἀριθμῶν συγκεκριμένων ἀναφέρεται εἰς τὸ διαθέσιμον τονᾶς καὶ τὴν ζήτησιν αὐτοῦ. Διαπιστώνται διτεῖναι ὅτι τὸ τονᾶς δὲν ἦτο ὑπέρτερον τῶν ἀναγκῶν, λαμδανομένου ὑπὸ δύνιν καὶ τοῦ γεγονότος τῶν διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου ταξιδίων. Ἀλλὰ ἡ ἔξαντλησις τῶν ἀποθεμάτων πετρελαίου εἰς τὰ διύλιστήρια σπεδείχθη περὶ τὰ μέσα τοῦ ἔξαμηνου τόσον σοφερά, ὥστε ἔχρεισθη νὰ προστρέψουν αἱ ἑταῖραι ἐπειγόντως εἰς τὴν ἀγοράν διὰ τὴν ναύλωσιν πλοίων. Ἐκείθεν καὶ τὸ μίνι μπούμ τοῦ Μαΐου. Ἐναυλώθησαν τότε σκάφη 9 ἑκατομ.

Καὶ ἡ αὔριον ἀναμφισθῆτως, κατὰ τὴν ἔκθεσιν, ἔχαρτάται ἀπὸ τὸ ἀνοιγμα τῆς Διώρυγος. Δὲν προβλέπεται τούτῳ λίαν προσεχές. Ὁ χειμὼν θὰ παρέλθῃ μὲ κλεισμένην τὴν Διώρυγα. Ὕπερ τῶν ἐφοπλιστῶν στρέφεται τοι δῆῃ ἡ κατάστασις. Αἱ καιρικαὶ συνθήκαι κατὰ τὸ χειμῶνα θὰ ἔχουν ἄμεσον τὴν ἐπιδρασίν των εἰς τὴν ζήτησιν τονᾶς. Ἀλλὰ καὶ τὸ διαθέσιμον τονᾶς δισμέραι βαίνει αὐξανόμενον, ὥστε αἱ ἑταῖραι νὰ δύνανται νὰ ἐλέγχουν ὅπωσδήποτε τὴν ἀγοράν, ἡ σταθερότης τῆς διποίας δὲν τίθεται πλέον ἐν ἀμφιβόλῳ.

ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΙΑΙ — ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ Ε.Π.Ε.

ΗΝΩΜ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ

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

TELEPHONE:

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

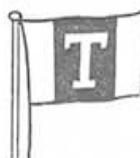
TELEGRAMS:

"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:

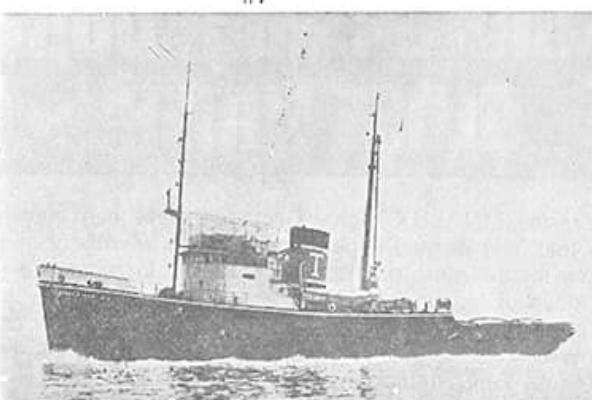
"TSAVLICO" & "SALVETOW"

ΩΡΑΙ ΕΚΤΟΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

672.202, 412.260

983.655 & 425.088



ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΤΗΝ ΥΦΗΛΙΟΝ

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΒΑΣΕΙΣ

ΕΙΣ ΝΗΣΟΥΣ ΤΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΩΚΕΑΝΟΥ

• ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ • ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

ΚΑΙ ΙΝΔΙΚΟΝ ΩΚΕΑΝΟΝ

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ

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

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

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

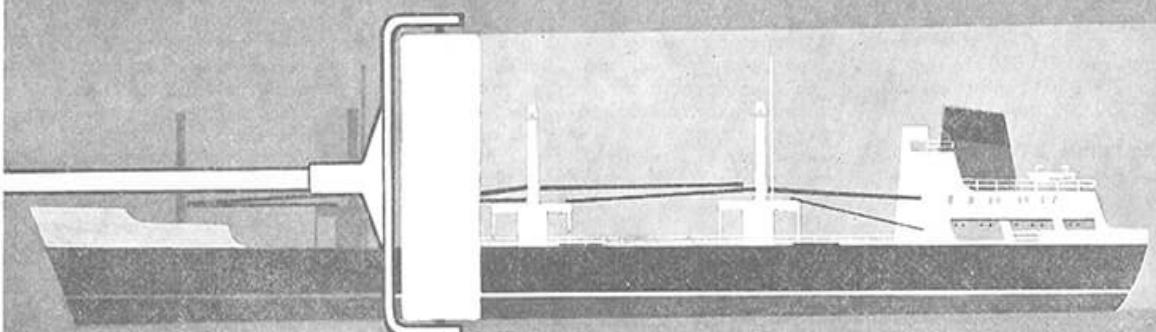
CABLES : "TRIMINSUR", LONDON, E.C.3.

AFTER OFFICE HOURS TELEPHONE :

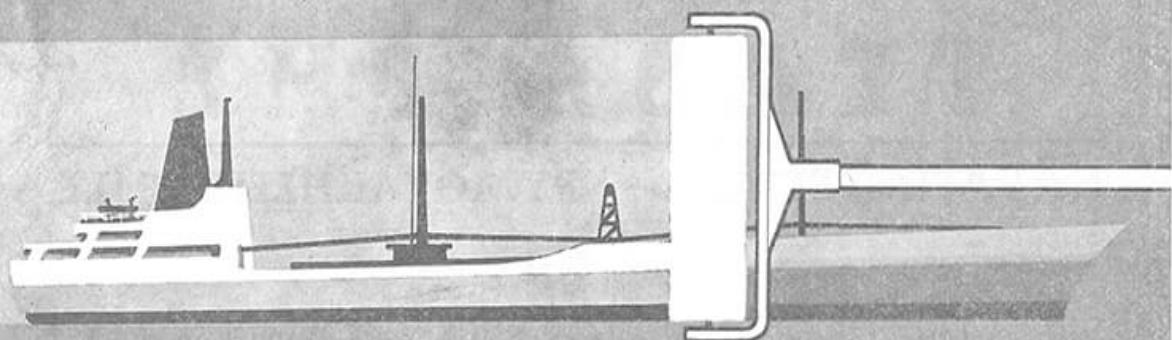
01-882 (FOXLANE) 1022 & BILLERICAY (ESSEX) 3921

MAINTENANCE PAINTING ECONOMICS

2 YEARS BETTER than ordinary paints



2 YEARS BRIGHTER than ordinary paints



-THAT'S LINALUX HIGH DURABILITY GLOSS FINISH...

Formulated on polyurethane resins, LINALUX High Durability Gloss Finish keeps that 'just painted' look better and longer than ordinary marine gloss paints, an essential factor in these days of larger vessels, reduced crews, limited time for maintenance painting and the need for real economy.

LINALUX High Durability Gloss Finish retains its gloss and colour in excess of 2 years under all conditions. Its tough surface is easily cleaned and eliminates the need for frequent repaints.

Damaged areas can quickly and easily be recoated and touched-in without being conspicuous.

For vessels in service, expensive and complicated primer systems are unnecessary as LINALUX High Durability Gloss Finish can be applied direct to clean, sound existing paintwork.

It is the ideal choice for superstructures and topsides, and its built-in resistance to fumes and oil makes it also especially suitable for engine and pump rooms.

For further details write or telephone to:-

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD · PAINTS DIVISION · MARINE SALES DEPARTMENT
WEXHAM ROAD · SLOUGH · BUCKS · Telephone: SLOUGH 23851



Η ΑΛΙΕΙΑ

Η ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΥΠΕΡΠΟΝΤΙΟΥ ΑΛΙΕΙΑΣ

ΤΟΥ Κ. Ι. Γ. ΜΕΛΙΣΣΙΝΟΥ

Η Ε.Λ.Υ.Π.Α.Λ., αναλαμβάνουσα τὴν συγκέντρωσην τοῦ συνόλου τῆς παραγωγῆς τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας καὶ τὴν ἀποκλειστικὴν δάσκαλην αὐτῆς, θέλει εὑρεθῆ μισθίων πρὸ τοῦ προδόλματος τῆς ρυθμίσεως τῆς παραγωγῆς αὐτῆς ἐντὸς τῶν δρίων ἔκεινων, ἅτινα δὲν θὰ δημιουργούν τὴν συστάσεων συνεχῶς αὐξανομένων ἀδιαθέτων ἀποθεμάτων, ἀπαιτούντων τὴν διάθεσιν ὀλοέν τεριστοτέρων κεφαλαίων μὴ ἀποδομένων ἀπὸ τὴν κατανάλωσιν.

Τὰ ὑπάρχοντα στατικά στοιχεῖα, προερχόμενα ἀφ' ἑνὸς ὑπὸ τῶν δελτίων τῆς Στατιστικῆς 'Ὑπηρεσίας καὶ ἀφ' ἔτερου ὑπὸ τῶν συγκεντρωμένων ἀπὸ αὐτᾶς τὰς ἀλιευτικὰς ἐπιχειρήσεις, διδουσι μίαν εἰδόνα τῆς εἰς ἴχθυορὰ καταναλωτικῆς ικανότητος τοῦ πληθυσμοῦ τῆς 'Ἐλλάδος καὶ τὴν ἑτη 1964 καὶ 1965 (νωπῶν καὶ κατεψυγμένων) καὶ ἀφ' ἔτερου τῆς καταναλώσεως κατεψυγμένων ἀλιευμάτων, παραγωγῆς τῶν ἑλληνικῶν ἀλιευτικῶν ἡ καὶ ξένων. Τὰ στοιχεῖα αὐτὰ εἰναι:

τῶν ἑτῶν 1964 - 1965. Αἱ διαφοραὶ αὗται εἰναι σὶ κατωτέρω:

Έτη	Προϊόντα κοτὲ στατιστικῶν ἀλιευτικῶν ἐπιχειρήσεων	Προϊόντα κατὰ τὴν ἐποχὴν στατιστικὴν	ΔΙΑΦΟ- ΡΑΙ
1964	19.818	21.410	— 1.592
1965	25.924	28.853	— 2.929

Πρωτοβλέπων τις τὰς ἄνω διαφοράς δύναται νὰ συναγάγῃ μερικὰ βασικοῦ ἐνδιαφέροντος γενικά συμπεράσματα, συνοψιζόμενα κατωτέρω:

α) 'Η παραγωγὴ τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1962 καὶ 1966 ηὗη ἀπὸ 16.150 τόν. εἰς 29.022 τόν., ἥτοι κατὰ 12.872 τόνων·

β) Αἱ εἰσαγωγαὶ ξένων ἀλιευμάτων κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον ἔμει ὀδησσοῦ ἀπὸ 5.545 τόν. εἰς 4.798 τόν., ἥτοι κατὰ 747 τόνους.

γ) 'Η κατανάλωσις μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1962 καὶ 1966 ηὗη ἀπὸ 21.183 τόν. εἰς 35.

λικῆς χωρητικότητος 51.214 τόνων καὶ καθορᾶς 19.509.

'Εκ τῶν πλοίων αὐτῶν, προκειμένου νὰ ἔξετασθῇ ἡ πραγματικὴ παραγωγικότης τοῦ κλαδίου τῆς 'Ατλαντικῆς ἀλείας, πρέπει νὰ ἀφέτεσθεν τὰ κάτωθι σκάφη:

Κατηγορίαι σκαφῶν	Αριθμός σκαφῶν	Όλης χρησιμότητης εἰς τόν.	Καθαράς εἰς τόν.
Πλοία ἐφευνών	1	227	103
Πλοία ἐργοστάσια - ψυ- γεία	1	3.181	1.192
Πλοία Μεσογειακῆς ἀ- λιείας, πλοία χρησι- μοποιούμενα ως με- ταφορικά, πλοία πα- ρωπλισμένα, πλοία μὴ τεθέντα έν τέρεγεια .	26	18.234	5.542
Σύνολον	28	21.642	6.837

Οὕτω ἀπομένουν σκάφη δυνάμενα νὰ θεωρηθῶν ἐν συνεχείᾳ ὑπηρεσίᾳ, ἀσκοῦντα ἀλιείαν ὑπερπόντιον καὶ προσκομίζοντα τὴν ἀλιευτικήν αὐτῶν παραγωγὴν ἐν 'Ἐλλάδι:

37 σκάφη ὅλης χωρητ. 29.572 τόνων καὶ καθαρᾶς 12.672 τόν.

Τὰ τελευταῖς αὐτὰ 37 σκάφη εἰναι κατανεμημένα μεταξὺ 22 πλοιοκτητῶν καὶ διαθέτουν καθαράν ψυκτικήν χωρητικότητα 12.600 τόνων.

'Η δυναμικότης τῆς ἡμερησίας παραγωγῆς ἐνὸς ἀλιευτικοῦ — ἀναλόγου τῶν ἱκανοτήτων τοῦ σκάφους, τοῦ ὅλης περιόδου εἰς ὃ ἀλιεύει, τοῦ εἶδους τῶν ἀλιευμένων ἵχθυων, τῆς ικανότητος καὶ καταστάσεως τοῦ ὅλιευτικοῦ τοῦ ἔξοπλισμοῦ, τῶν καιρικῶν συνθηκῶν καὶ ἀλλων τυχαίων συμβεδηκότων — δύναται νὰ ποικιλλῇ ἀπὸ 1 μέχρι 30 τόνους ἡμερησίων. Μεταξὺ τῶν ἑλληνικῶν ἀλιευτικῶν ὑφίστανται μικρά καὶ μεγάλα, πολιστὰ καὶ νεώτερα, κακῶς, μετρίως καὶ κακῶς ἔξωπλισμένα, ἐπιμένως ὃ ὑπολογισμός τῆς ὅλης διαθέσιτος παραγωγῆς αὐτῶν εἰναι λίγων δυσχερής καὶ δύναται νὰ ἔκθετη τὸν ἀναλαμβάνωντα τὸν ὑπολογισμὸν εἰς εὔκολον κριτικὴν.

Προκειμένου νὰ ὑπολογισθῇ ἡ ἔτησία παραγωγικότης ἐνὸς ἀλιευτικοῦ, ἀλιεύοντος εἰς μεγάλας ἀποστάσεις — τῆς τάξεως τῶν 2.000 - 2.900 μίλων — ἀπὸ τοῦ τόπου προσκομίσεως τοῦ φλεύματος, δέον νὰ ληφθῇ ὡς βασικός συντελεστής ὃ τρόπος καθ' ὃν θὰ πραγματοποιήσῃ καὶ μεταφορὰ τοῦ ὅλιευματος, δηλαδὴ ἐάν τὸ ἀλιεύματα θὰ μεταφέρεται διὰ τοῦ ίδιου ἀλιευτικοῦ ἐκ τῶν ἀλιπέδων εἰς τὸν τόπον καταναλώσεως ἡ ἔτησία διὰ τοῦ ὅλοκλουθηται καὶ οἰκονομικῶς ὅφθῇ μεθόδος τῆς χρησιμοποίησεως διὰ τὴν μεταφορὰν πλοίου - ψυγείου, δημητρίει τὸ παραλαμβάνη τὸ ὅλιευμα ἐξ αὐτοῦ τοῦ ἀλιπέδου.

'Εάν ὑπολογίσωμεν τὴν ἀποδοτικότητα τῶν ἑλληνικῶν ἀλιευτικῶν, βάσει ἀμφοτέρων τῶν μεθόδων μεταφορᾶς, τότε κατὰ τὸ διάστημα ἐνδεκαετίου ἔργοστασίας ἐκάστου ἀλιευτικοῦ — εἰς μὴν κατ' ἑτης ἔκπιπτεται ως ἀναγκαῖος διὰ τὴν ἐπιθεώρησιν τοῦ σκάφους

Α) ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

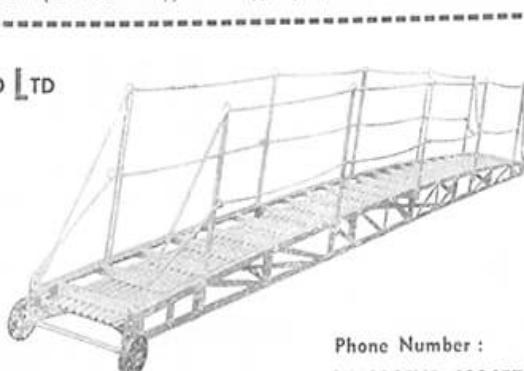
Έτη	Παραγωγὴ Ἑλληνική; ἀλιείας	Εἰσαγωγαὶ ξένων ἀλιευμάτων	ΣΥΝΟΛΟΝ	Κατανάλωσις	Διαφορό
1962	16.150	5.545	21.695	21.183	— 512
1963	18.313	5.144	23.457	23.264	— 211
1964	19.818	8.203	28.021	27.909	— 112
1965	25.924	8.553	34.477	31.006	— 3.451
1966	29.022	4.798	33.811	35.547	— 1.376

Β) ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕ- ΣΙΑΣ

Έτη	Κατεψυγμένα	Νωπά	ΣΥΝΟΛΟΝ
1964	21.410	53.598	75.008
1965	28.853	53.459	82.312

Εἰς τοὺς κωποὺς ἵχθυων περὶ λαμβάνονται εἰς ὅλιευσις ποσότητες ὑπὸ τῆς λιμναίας καὶ ποταμίου ἀλιείας — ἔλλαχιστον ποσότητον — ὑπὸ τῆς παρακτικοῦ καὶ ποταμού, ἀπέδωσε τὰ τέλη 1964 καὶ 1965 τὰς ἀλιευτικὰς ἀναλίσκεις.

Ἐκ τῆς παραβολῆς τῶν στοιχείων τῶν δύο ὡς ἄνω στατιστικῶν προκύπτει ἡ ὑπαρ-
ξίας δ αφορῶν εἰς τὰ κατεψυγμένα προϊόντα



TYNE GANGWAY CO LTD

HOWDON - ON - TYNE
ENGLAND.

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ,
ΚΛΙΜΑΚΕΣ,
ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ,
ΑΠΟΣΤΕΛΛΟΝΤΑΙ
ΕΙΣ ΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ
ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Phone Number :
WALLSEND 623657

— δυνάμεις νά είπωμεν, ότι ή ήμερησία παραγωγής έκάστου τών άλιευτικών είς την περιπτωσιν μεταφοράς του άλιεύματος δι' αυτών θά είναι ίση πρός τρεις τόνους ήμερησίως, κατά μέσον δρου, έάν δε ή μεταφορά διενεργήται υπό ψυγείου, τότε δύναται νά ύπολογισθεί ό μέσος δρος παραγωγικότητας είς 5 τόνους ήμερησίως.

Αι άνωτέρω άναφερόμεναι παραγωγικότητες, άντιστοχούσαι εις τρεις περίπου ή τέσσερις άλιευτικάς έξιορμήσεις έκάστου άλιευτικού κατ' έτος, θά άποδησουν συνολικήν πιστήτης άλιεύματος 3 τον. X 335 ήμέρας = 1.005 τόνουν άλιεύματος μέχρι 5 X 335 ήμ. = 1.675 τόνουν ή συνολικών διά 37 άλιευτικά 37.815 τόν. έως 51.975 τόν.

Αι άνωτέρω άποδόσεις άναφέρονται πάντοτε εις λίαν έκλεκτικήν άλιείαν και παρουσιάζονται, παρασθολή μὲ την καταναλωτικήν δυναμικότητα της 'Ελληνικής άγοράς, — ώς έμφανίζεται αύτη έκ τών στατιστικών — ώς ύπερβαθισμούσαν αύτην έπησίας κατά 2.268 έως 16.400 τόν.

Θά ύπάρχουν αισιόδοξοι, οϊτινες θά προβάλλουν το ένδεχμενον της αύξησεως τῆς καταναλωτικής ικανότητος τού κοινού, αύξησεως ήτις θά έπιτευχθῇ διά τῆς συστηματικήσεως τῆς διαθέσεως και τῆς διαφορίσεως αύτού. Βεβαίως δὲν άποκλείεται ή αύξησης τῆς καταναλώσεως και πρέπει νά αναμένεται. Δὲν πρέπει δημάρτωση συγχρόνων νά λησμονήται, δητι ή Ε.Δ.Υ.Π.Α.Λ. είναι όργανοι μόνος έπιφορτισμένος μὲ τὴν άναπτυξιν τού συνόλου τῆς άλιευτικής βιομηχανίας και έπομενων παραστηλήλων πρός τὰς προσπαθειας, ἀς άστρολάνθανα καταβάλλῃ διά τὴν δάσσιν και εύρυτέρων κατανάλωσιν τῶν κατεψυγμένων προϊόντων τῆς ύπερποντιού άλιείας, θέλει καταβάλλει παραστηλήλων άναλόγους προσπαθειας και διά τὴν διάδοσιν τῶν νωπῶν άλιευμάτων προελεύσεως τῆς έγγυς Μεσογειακής άλιείας και τῆς παραστικού τοισάντης. Μεγαλυτέρα διάδοσις τῶν νωπῶν ίχθυών

καὶ δή τοιαύτη πέραν ώριμένου δρίου είναι πτ.θενόν και δυνατόν νά έπιφέρῃ μείωσιν τῆς καταναλώσεως τῶν κατεψυγμένων προϊόντων. Επειδή άνεφερα περὶ έπιλογῆς εἰς άλιεύματα νομίζω χρήσιμου νά παραθέσω κατωτέρω τὰ εἶδη τῶν ίχθυώρων, ἀτίνα προσκομίζονται συνήθως υπὸ τῶν άλιευτικῶν υπερποντιού άλιείας. Είναι τὰ ίχθυώρα πρὸς τὰ δόπια είναι έθιμον τού καταναλωτικῶν κοινού και ἀτίνα ως ἐκ τούτου παρουσιάζουν ζήτησιν. Τὰ εἶδη αὐτὰ παραθέτω υπὸ τὰς κοινάς γνωστὰς ἐν τῇ άγορᾳ όνομασίας αὐτῶν, παρ' ἔκστρω δὲ τούτων έθεωρησα σκόπιμον δημάρτωση διά χαρακτηριστικού γράμματος καθορίσω τὴν κατάστασιν ή μορφήν, ύψος ἢν τὸ είδος διατίθεται εἰς τὴν κατανάλωσιν.

A) ΙΧΘΥΕΣ

- 1) Αύγα ψαριών
- 2) Βασιλόδωφαρα (β)
- 3) Βλάχοι: (α), (β)
- 4) (Γαλέοι (Σκύλοι) (β), (γ)
- 5) Γλώσσες (α), (δ)
- 6) Γοφάρια (β)
- 7) Ζακέτες (β)
- 8) Καπόνια (α)
- 9) Κέφαλοι
- 10) Κοκκάλια (α)
- 11) Κοκκινόφαρα (α), (β)
- 12) Κολιοι (α)
- 13) Κουρμπίνες (α), (β)
- 14) Κουτσομόρες (α)
- 15) Λαυράκια (α), (β)
- 16) Λιθρίνια (α)
- 17) Λιθρινομπάρμπουνα
- 18) Λίτσες (γ)
- 19) Λούτσοι (β)
- 20) Μαγιάτικο (α), (β), (γ)
- 21) Μερλούτσες (α), (β) (Merlueius - Merlueius)

Σημ.: (α) άλοσωμα, (β) άκέφαλα, (γ) φέτες, (δ) φιλέττο, (ε) παραστηλήλεπίπεδα.

- 22) Μπακολιάροι (α), (β) (Gadus - Callarias)
- 23) Μπαλάδες (α)
- 24) Μπαρμπούνια (α)
- 25) Μπούροι (α), (β)
- 26) Μυλοκόπια (α), (β)
- 27) Νιγρίτες (β)
- 28) Παλαμίδες (α)
- 29) Πετραγκούρια (α)
- 30) Ρέγγες
- 31) Ρίκια
- 32) Ροφοι (β)
- 33) Σαργοί (β)
- 34) Σκαριμοί (α)
- 35) Σκάροι (α), (β)
- 36) Στείρες (α), (β)
- 37) Συναγρίδες (α), (β), (γ)
- 38) Συναγριδοπούλες (α)
- 39) Σφυριδάκια (α)
- 40) Σφυρίδες (α), (β)
- 41) Τόννοι (α)
- 42) Τσιπούρες (α)
- 43) Φαγκριά (α), (β)
- 44) Φαγκρόπουλα (α).

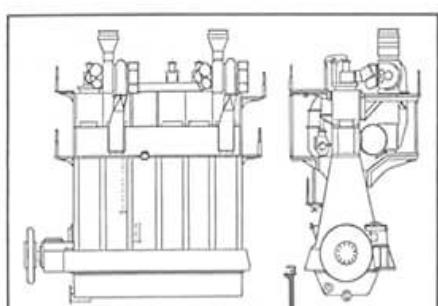
B) ΚΕΦΑΛΟΠΟΔΑ

- 1) Καλαμαράκια (α)
- 2) Καλαμάρια
- 3) Κταπόδια
- 4) Σουπιές.

C) ΜΑΛΑΚΟΣΤΡΑΚΑ

- 1) Αστακούρα (β)
- 2) Αστακοί (α)
- 3) Γαρίδες (α)
- 4) Καθούρια
- 5) Καραδίδες.

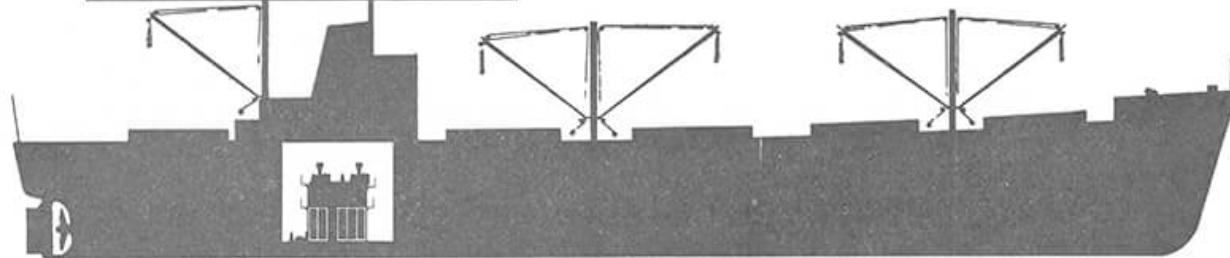
Πρός πραγματοποίησιν τῆς έκλεκτικῆς άλιείας σημαντικαὶ ποσότητες άλιευμάτων μετά τὴν έκκενωσιν τού σάκκου τού δικτύου ἐπὶ τού καταστρώματος, ἀπορρίπτονται εἰς τὴν θάλασσαν, εἴτε διότι δὲν είναι βρώσιμα,



LIBERTY SHIP REPLACEMENT VESSELS

with

BURMEISTER & WAIN
DIESEL PROPULSION



B & W K 62 EF

High-pressure turbocharged, low-speed,
2-stroke, single acting, cross-head type
direct coupled Marine Diesel Engines
developing 1340 BHP per cylinder (Max.
Cont. Rating) at 144 rpm.

5 cyl. K62EF : 6,700 BHP

BURMEISTER & WAIN



General Representatives for GREECE
GÖSTA ENBOM Co. LTD.,
Akti G. Kondili 12
Piraeus 24.

είτε δότι δὲν περιλαμβάνονται μεταξύ τῶν εἰδῶν ἔκεινων ἀτιαστὴν ἡ ἀγορὰ τὰ ἀπορροφᾶ, εἴτε λόγῳ μικροῦ μεγέθους, εἴτε διοῖ αἱ τιμαὶ πωλήσεως αὐτῶν εἶναι σχετικῶς εὔτελεῖς καὶ δὲν κρίνεται συμβέρουσα ἡ διατήρησις αὐτῶν ἐπειδὴ ψυκτικῷ χώρῳ.

Αἱ τιμαὶ πωλήσεως ἀλιευμάτων τῶν πραγματερέντων εἰδῶν, ἀναλόγως τοῦ εἰδοῦς καὶ τῆς καταστάσεως ὑψοῦ ἡ πωλοῦνται, ποικιλλῶν ἀπὸ δρχῶν 5 κατὰ χιλιόγραμμον, μέχρι δραχμῶν 45.

Παραθέτω κατωτέρω τινάς τῶν ἐν Ισχῷ καθαρῶν τιμῶν πωλήσεως, μὲν παράδοσιν εἰς ἀπόθηκας - ψυγεῖα τῶν ἐπιχειρήσεων, αἵτινες ἀναλόγως τοῦ εἰδοῦς ἐμφανίζονται ὡς κατωτέρω:

	Δραχμαὶ ἀνὰ κχ/μον
Κοκκάλια, Σουπιές χονδρές	5
Πετραγκούρια, Σουπιές μέρες	7 - 7,50
Λαυράκια δλόκληρα	8
Κουρμπίνες δλόκληρες, Λούτσοι δλόκληροι, Νιγρίτες ἀκέφαλες, Σκάροι δλόκληροι, Συναγρίδαι δπούλες	9
Γεφάρια, Καρράς, Κοκκινόφαρα δλόκληρα, Λίτσες ἀκέφαλες, Λίτσες φέτα, Στείρες δλόκληρες, Φαγκρόπουλα	10 - 10,50
Βασαλόφαρα, Λαυράκια ἀκέφαλα, Λιθρίνια, Λούτσοι ἀκέφαλοι, Μιτούριοι ἀκέφαλοι, Φαγκριά δλόκληρα	11 - 11,50
Καλαμάρια μεγάλα, Κουρμπίνες ἀκέφαλες, Μυλοκόπτια δλόκληρα, Σκάροι ἀκέφαλοι, Σουπιές φιλέπτο	12 - 12,50
Βλάχοι, Ζακέττες, Κέφαλοι, Μαγγάτικο, Μυλοκόπτια ἀκέφαλα, Στείρες ἀκέφαλες	13 - 13,50
Κοκκινόφαρα ἀκέφαλα, Κταπόδια ἀκέφαλα εἰς σελοφάνη, Συναγρίδες δλόκληρες, Σφυρίδες δλόκληρες, Τσιπούρες	14 - 14,50
Γαλέος εἰς φέταν, Φαγκριά ἀκέφαλα	16
Καλαμάρια μέτρια	18
Συναγρίδες ἀκέφαλες	20
Μιταρμπούνι β' διαλογῆς	22,50
Καλαμαράκια μικρά	25
Μιταρμπούνια α' διαλογῆς	27
Καρδούρια, Μιταρμπούνια α' διαλογῆς	29
Καραβίδεις	30
Γαρίδες ἀναλόγως μεγέθους	30 - 32
Αστακοί ἀναλόγως μεγέθους	35 - 40
Αστακούραι	45

Ἐάν λάθῃ τις ὡς δεδομένων τὴν διαφαινούμενην ὡς ἐπικειμένην συστάσεων ἀδιατέτων ἀπόθεμάτων, τὸ ἀκριβέστερον μῆρος τῆς ἀξίας τῶν ὅποιων θά ἔξαρτάται ἐκ τοῦ εἰδοῦς αὐτῶν, δημοσιεύεται ἀμέσως διὰ τὸ διαθέτον τοῦ ἀλιεύματος, τὴν Ε.Λ.Υ.Π.Α.Λ., πρόσλημα ρυθμίσεως τῆς ἀλιευτικῆς παραγωγῆς.

Αἱ λύσεις τοῦ προβλήματος θὰ πρέπει νὰ ἀναζητηθοῦν ἀμέσως καὶ ἀπὸ τῆς ὥρης

λειτουργίας τῆς Ε.Λ.Υ.Π.Α.Λ. Καὶ αὐταὶ δυνατάν νὰ ἀναζητηθοῦν ἡ εἰς μᾶλλον εὔκολον ἄλλη ἀντικοινομικὸν μέτρον τοῦ πραποτίσματος τῶν ὅπλων πολυδιπάνων καὶ ἀκαταλήγων ἡ εἰς τὸν ὄρθρον τοιοῦτον τῆς ἀπασχολήσεως τῶν καταλληλοτέρων εἰς ἀλιείαν πρὸς ἄλλους τοικεῖς.

Οἱ τομεῖς περὶ ὧν ἀνώτερω εἶναι, δι' ἀριθμὸν μεν σκαφῶν, δέ Βόρειος Ἀτλαντικός, διόπτην ἀλιευτικὰ τινα θὰ δύναντο νὰ ἀπασχολήσουν εἰς τὴν ἀλιείαν τῆς ρέγγας καὶ τοῦ βασκολάου πρὸς περαιτέρα ἐπεξεργασίαν καὶ διάθεσιν εἰς τε τὴν Ἐλληνικήν, ἀλλὰ καὶ τὴν διενῆ, δι' ἔτερον δὲ ἀριθμὸν ἡ συστήματος ἀπασχολήσης εἰς τὴν ἀλιείαν μαλακοστάρων πρὸς διάθεσιν εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ίδιως, ἀλλὰ καὶ εἰς μικρὰς ποσότητας εἰς τὴν ἑλληνικὴν ἀγοράν.

Ἡ λύσις αὐτῇ, ητὶς θὰ ἀπησχάλει τὰ ὑπερόριμα σκάφη καὶ θὰ ἔφερεν αὐτά πρὸς τὸν πραγματικὸν τῶν προσορμόν, ἀπαιτεῖ βαθεῖαν μελέτην καὶ ἀρτίαν ὄργανων τῶν ἐπιχειρήσεων, ἵνα μὴ ἀντί κέρδους ἀποφέρει καταστρεπτικὰς ζημίας.

I. Γ. ΜΕΛΙΣΣΙΝΟΣ

ΔΙΕΘΝΗ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ

Τὸ ζῆτημα τῆς ἀλιείας ἐντὸς τῶν προεκτόθεντων χωρικῶν ὑδάτων τῆς Μαυριτανίας ἔξακολουθεῖ νὰ ἀπασχολῇ σοθαρῶς τοὺς Ἐλληνας πλοιοκτήτας ἀλιευτικῶν.

Πολλὰ περίεργα διεδραματίσθησαν κατὰ καιροὺς γύρω ἀπὸ τὸ θέμα αὐτό. Ἡ ἀνάμιξις εἰς τὰ τῆς παροχῆς ἀδειῶν ἀλιείας Γάλλου ὑπηκόου, κατόχου τοῦ σχετικοῦ προνομίου τῆς Μαυριτανίκης Κυβερνήσεως, ἀντὶ νὰ ἀπλοποιήσῃ, περιέπλεκε ἐκάστοτε τὸ ζῆτημα μέχρι σημείου ὥστε ἡ παροχὴ ἀδειῶν νὰ καθίσταται ἀντικείμενον εἰδικῶν ἐκάστοτε διαπραγματεύσεων καὶ νὰ ἔξαρταται ἐκ τῶν διαθέσεων τοῦ Γάλλου ἀνάδοχου.

Πολλὰ τὰ ἄστοπα εἶχον διαπιστωθῆν. Περιήλθον προφανῶς ταῦτα εἰς γνῶστην τῆς ἐνδιαφερομένης Κυβερνήσεως καὶ τὴν ἡνάγκασαν νὰ κινήσῃ τὸν ποινικὸν Νόμον κατὰ γενιθύνων κρατικῶν ὄργανων.

Ἡδη τὴν Μαυριτανίκη Κυβερνήσης ἀπεφάσισε ν' ἀκολουθήσῃ τὴν μόνη ὄρθρην δόδον ἀποστέλλουσα εἰς Ἐλλάδα ἀντιπροσωπείαν, ητὶς πρόκειται νὰ διαπραγματευθῇ ἀπ' εὐθείας μετὰ τῶν ἀρμόδιων Ἐλληνικῆς Ἀρχῶν καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτήτων τὰς χορηγήσεως τῶν σχετικῶν ἀδειῶν ὡς καὶ τοὺς οἰκονομικοὺς δρους ὑψοῦ οὓς οὖται θὰ ἔκδιδονται.

Καίτοι τὰ ἀποτελέσματα τῶν ἀλιευτικῶν ἔξορμήσεων εἰς τὰ Μαυριτανικὰ ὑδάτα δύνανται νὰ χαρακτηρίσθων ἡ πλέον ὡς λιαν πενιχρά, λόγῳ ὑπεραλιείας τοῦ χώρου η καὶ μετακινήσεων τῶν ιχθύων, νομίζομεν ὅτι ἀπὸ Ἐλληνικῆς πλευρᾶς, ἐφ' ὅσον οἱ πλοιοκτήται τῶν ἀλιευτικῶν μας ἔξακολουθούμενοι ἐνδιαφέρομενοι διά τὴν ἀλιείαν εἰς τὰς περιοχάς αὐτάς, πρέπει νὰ προετοιμασθῶμεν καταρ-

τίζοντες ἐνιαίαν ἐπιτροπήν, ἐκ κρατικῶν ἀρμόδιων καὶ ἐκπροσώπων τῶν ἐπιχειρήσεων, ἥτις θὰ διαπραγματευθῇ τὴν ὄλην ὑπόθεσιν ὃς ὑπόθεσιν τοῦ συνόλου τῶν Ἐλληνικῶν ἀλιευτικῶν.

Παραστήλης ἔχομεν τὴν γνώμην ὅτι τὸ Κράτος, ἀπαγκιστρούμενον τῆς γραφειοκρατικῆς πέδης, πρέπει νὰ ἀντιμετωπίσῃ ὑπὸ τὸ πρόσμα τῆς δημιουργούμενῆς πραγματικότητος τὸ θέμα τῆς ἀλιείας ὑπὸ τῶν Ἐλληνικῶν σκαφῶν εἰς ἔνα χωρικά ὑδατα, αἱρομένης μᾶς σιωπηρῶνς ἀναγνωριζομένης παρανομίας: Ἐξηγούμενος:

Παρ' ἥμιν τὰ τῆς εἰσαγωγῆς τῶν ἀλιευμάτων ἔξακολουθούν διεπόμενον ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ Τελωνειακοῦ Κώδικος τοῦ 1910, ἐποχῆς καθ' ἥν διεθνῶς ἡ ἔκτασις τῶν χωρικῶν ὑδάτων περιωρίζετο εἰς τὰ τρία ναυτικὰ μίλια, Ὁ κώδικις χαρακτηρίζει τὰ τρία εἰς ἔνα χωρικά ὑδατα ἀλιευόμενα προϊόντας ὃς ένα τοιαῦτα καὶ ἐπομένως κατατάσσει αὐτὰ μεταξὺ τῶν εἰς καταβολὴν εἰσαγωγῆς διαποκειμένων.

Μεταπολεμικῶν ἡ ζώνη τῶν χωρικῶν ὑδάτων διημηνθή εἰς ἀπάσας σχέδουν τὰς χώρας, ίδια τὰς Ἀφρικανικάς. Ἡ ἐπέκτασις ὑπερβαίνει καὶ αὐτὰ τὰ δώδεκα ἔνιστε μίλια καὶ είχεν ώς ἀποτέλεσμα τὸ νὰ περιληφθοῦν εἰς αὐτὰ ἀπαντά τὰ παρὰ τὰς ἀκτὰς ἐκμεταλλεύσιμα ἀλίτεδα. Μετετράπη σύσιστος κῶς ἡ ὑπερπόντιος ἀλιεία εἰς τοιαῦταν χωρικῶν ὑδάτων.

Τὸ ὑφιστάμενον παρ' ἥμιν καθεστώς σχετικῶς μὲ τὴν εἰσαγωγὴν ἀλιευμάτων ὑπὸ Ἐλληνικῶν ἀλιευτικῶν εἰσικομιζομένων καθορίζεται βάσει διαταγῶν, αἵτινες προβλέπουν διάποτα τὸ ἀλιεύμα — πρὸς ἀπαλλαγὴν καταβολῆς εἰσαγωγικῶν δασμῶν — συνοδεύεται ἀπὸ ὑπεύθυνον δήλωσιν τοῦ πλοιάρχου τοῦ ἀλιευτικοῦ καὶ ἀντίγραφον ἡμερολογίου τοῦ πλοίου, ἐξ ὃν νὰ ἐμφαίνεται διὰ τὴν ἀλιείαν ἐπραγματοποιήθη εἰς διεθνῆ μόνον ὑδατα, ἥτοι ἐκτὸς πάσης ζώνης αἰγιαλίτιδος ζώνης.

Τὸ κάθε ἀλιευτικόν πρὸς ἀπαλλαγὴν τοῦ προϊόντος τῆς αὐλίστερης τοῦ παραβολὴν εἰσαγωγικῶν δασμῶν, ἀδιαφόρως τῆς περιοχῆς εἰς ἣν διλειστεν, καταθέτει τὰς ἀνατέρω βεβαιώσεις — κατὰ κανόνα ψευδεῖς — καὶ εἰσάγει εἰς τὴν χώραν τὸ προϊόν τὸς ἀλιεύματος.

Τὰ τελωνειακὰ δργανα γνωρίζουν διὰ κατατίθεμενα βεβαιώσεις εἰναι ψευδεῖς, ἀλλὰ παραβολέουν τὸ γεγονός, ἵνα παρακαμφή ἡ νόμων νομική πρόβλεψις καὶ μὴ παρεμποδισθῇ ἡ εἰσαγωγὴ τοῦ προϊόντος τῶν Ἐλληνικῶν ἀλιευτικῶν.

Καιρὸς είναι νὰ παύσῃ τὸ καθεστώς τῆς ἐν γνώσει ἀποδοχῆς ψευδῶν δηλώσεων, διὰ τῆς τροποποίησεως τῶν σχετικῶν δασμολογικῶν διατάξεων. Καταντᾶ, πράγματι, κωμικὸν νὰ συνάπτωνται συμβάσεις περὶ ἀλιείας Ἐλληνικῶν ἀλιευτικῶν εἰς χωρικά ὑδατα ἔνιων χωρῶν τῶν ἔκ τοιαῦτης προελέυσεως ἀλιευμάτων, βάσει βεβαιώσεων καθ' ἄπει τὰς ἀλιεύματα προέρχονται: ἔκ διεθνῶν δημονών διατάξεων.

THE LONDON

STEAM-SHIP OWNER'S MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD.

(ESTABLISHED 1866)

'Ασφαλίσεις προστασίας καὶ ἀποζημιώσεως (P & I)

ΔΙΑ ΝΑΥΛΟΝ, ΣΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ

Πληροφορίαι εἰς τοὺς διαχειριστὰς

A. BILBROUGH & CO., LTD.

Telegrams: Bilbrough, London E.C.3

35, SEETHING LANE, LONDON E.C.3

Telephone: Royal 4971

TELEX: 262670

On the other hand, the α -helix is more stable than the β -sheet.

Κατ' ξέρον το Νόμου 4502/66 τὸ φύλ-
λον ἐκκαθάρισμος τῶν διὰ τοῦ νομολογίου βε-
ρικοπέμπτων εἰσφεροῦν ὑποτάξει τίτλων νόμιμον
καὶ ἐκτέλεστόν. Ἀναγγελία συναπτεῖ καὶ π.χ.
τοῦ Ν.Α.Τ., δέσμον κατ' ξέρον 1036 καὶ καινο-
ποιῆται εἰς τὸν ἐπὶ τοῦ πλειστηριασμοῦ ὑπάλ-
ληλον, τὸν ὑπὲρ οὗ ἡ ἐκτέλεσις, τὸν καθ' οὗ
ἡ ἐκτέλεσις, τὸν πλοιάρχον τοῦ πλοίου κατ'-
ξέρον 1076 καὶ εἰς τὸ Νηρόλογον τοῦ Λιμενά-
νος Νηρολογίας τοῦ πλοίου. Ἡ τοικήτη κοι-
νωνοποίησις καθίσταται: ἀπαρτιζόντος, ἀφοῦ ἡ ἀ-
ναγγελία ἔχει τὰ ὑποτάξεις τὰ ὑποτάξεις
καὶ ταχεῖς εἰσεῳδεῖ, ὅταν ἡ ρεῖδε
ταῖς ἡ πατιτησιεῖς τοῦ ἀναγ-
γελλοῦσαν καθιερεύειν νά ἐγγραψῇ ὑπό τοῦ
Νηρόλογον εἰς τὸ βιβλίον καταχεισάντον. Δοθέν-
τος δημοσίου δὲ ἡ κατάσχεσις πλοίου κωλύεται κατ'
ξέρον 1075 τὸν ἀπόπλουν του, ὃ δὲ Αιμενάρ-

γης θίμια τη πρόδη καθίτων ἐπιδέσσει τοῦ ἀντιτυρά-
φου τῆς ἀνθεύσεως κατασχέσεως ὅφειλεν νὰ ἔμ-
ποδίσῃ τὸν ἄπολετον τοῦ πλοίου, φρονήσην ὅ-
τι ἡ ἀναγγελία ἡ ἑρακλεόνην ἐπὶ ἐκτελεστοῦ
τίτλου δέσσιν νὰ ἐπιδέσται καὶ ποὺς τὸν Λιμε-
νάρχην τοῦ λιμένος, ὃπου ἐγένετο ἡ κατασχε-
σία τοῦ πλοίου. Καὶ ἡ μὲν ἐκθεσὶς κατασχέ-
σεως ἐπιδέσται ἐν τῷ δὲ δόῳ ὁ ὑμερών ἀ-
πὸ τῆς ἥμερας καθ' ᾧ ἦγένετο ἡ κατασχεσία;
Ἡ ἀναγγελία ἔντος ποίης προθεσμίκης πρέπει
νὰ ἐπιδέσθῃ;

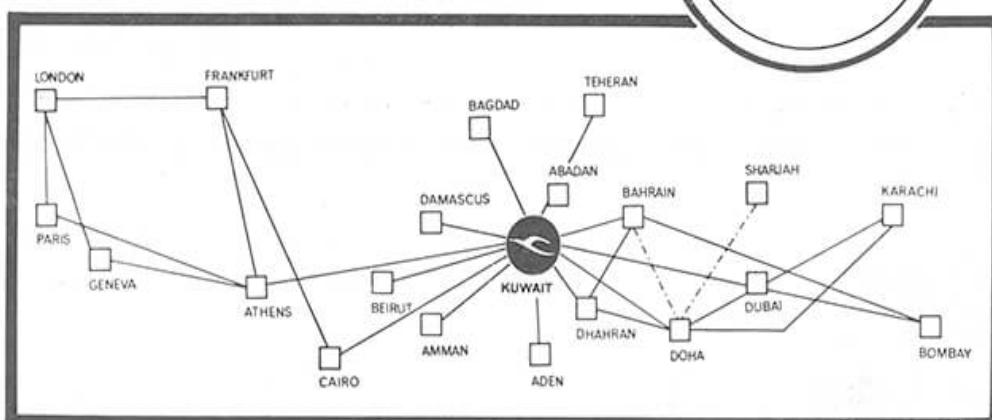
Ἐφ' ὅσον κατ' ἡρῷον 1036 η̄ ἀναγγελία πρέπει νά̄ ἐπιδοθῇ μέχρι καὶ τῆς προτεραιάς τοῦ πλειστηριακοῦ, η̄ δὲ κοινωποίησις τῆς ἐκθέσεως καταχωρέσσεις καὶ σίς τὸν λιμενάρχην τοῦ λιμένου, ὃπου ἔγενετο η̄ καταχωρίσεις τοῦ πλοίου, ἀποκοπεῖ εἰς τὴν περιεμπόδιον τοῦ ἀπόβολου του, ἀδικαστὸν ἔξαγατον τὸ συμπέρασμα δι: μέχρι καὶ τῆς προτεραιάς τοῦ πλειστηριακοῦ πρέπει νά̄ ἐπιδοθῇ καὶ σίς κώτον η̄ στη-

ριζούμενή ἐπὶ ἑκταλεστοῦ τίτλου ἀνάγγελία, εἰς
τρόπους μῶς ἐὰν ὁ κατάσχων τὸ πλεῖον Ικνο-
ποῦθη καὶ ἡρῷ τὴν κατάσχεσιν, νὰ δύνεται ὁ
ἀνάγγελος νὰ εἰπειν τὸ πλειστηριασμὸν καὶ
κατέρρευσην τοῦ θρόνου 1037 περ. Ζ. ἀκινητοποιούν καὶ
καθέδρας τὸ πλεῖον πρὸς Ικνοποίηριν του.

Είναι οικείον ιδιαιτέρα προσοχής ότι ο Νομοθέτης τοῦ Νέου Κώδικος τῆς Πολιτικῆς Δικαιονομίας αναγνώρισε τὴν εἰδικότητα τοῦ Νομού τοῦ Δικαίου, την ιδιομορφίαν τῶν θαλασσίων ἔργων καὶ τὸ ἀπαρχιτηγόν τῆς συμβίωσεως ὑπὲρ ἐξερευνῶν δικτάξεων οἱ ὁκαὶ θρίσσεις ἐν παρ. 4 τοῦ ζηροῦ 1076, οἵτινες κατατάξεις τῶν δικαιωτῶν εἰς τὸν πίνακα κατατάξεως γίνεται τυρωνιμένον καὶ τὰ πρότον λόγον τῶν δικτάξεων τοῦ ΚΩΔΙΚΟΥ ΙΔΙΑΣΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ. Θὰ συνεχίσωμεν δημοσίευσην αὐτοῦ εἰς τὸ πρόσφατον.

ΝΙΚΟΛ. ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑΣ

Η KUWAIT AIRWAYS ήρχισε τὰ νέα της δρομολόγια μέσω Αθηνῶν



Πετάξτε μέ τὰ φονισμένα ἀεριωθούμενά COMET - 4 C

κάθε Δευτέρα ώρα 15.00
ΑΘΗΝΑΙ - ΠΑΡΙΣΙ - ΛΟΝΔΙΝΟ

κάθε Τοιχό μως 17-15

κάθε Παρασκευή ωρα 03:30

ΑΘΗΝΑΙ - ΓΕΝΕΤΥΗ - ΛΟΝΔΙΝΟ

κάθε Παρασκευή ώρα 17.00

ΑΘΗΝΑΙ - ΚΟΥΒΕΙΤ - ΝΤΟΥΜΠΑΤ

(μὲν ὁμεον ἀνταπόκρισιν διὰ Α

κάθε Σάββατο ωρα 15.00

10. Kursus 17-18

ΛΟΙΗΝΑΙ ΚΟΥΒΕΪΤ ΜΠΑΧΡΕΤΗ ΒΟΜΒΑΗ

μὲ θύεαρις ἀνταποκρίσεις διὸ τὰς κιουμυτέος πόλεις τοῦ κόσμου

*άνευ έμπορικών δικαιωμάτων μεταξύ ΑΘΗΝΩΝ - ΠΑΡΙΣΙΩΝ - ΑΘΗΝΩΝ και ΑΘΗΝΩΝ - ΛΟΝΔΙΝΟΥ - ΑΘΗΝΩΝ



Διά πληροφορίας ή κρατήσεις δέσσεων άποταθῆτε εις τό Ταξιδιωτικόν σας Γραφείον - μέλος τῆς IATA ή είς KUWAIT AIRWAYS (Γεν. Πράκτω Δ. Γκολέμη) 'Ελευθ. Βενιζέλου 15, τηλ. 221.795-224.237

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΤΟ ΝΕΟΝ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΝ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΩΣ ΔΙΑ ΠΛΟΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

"Η Baltic and International Maritime Conference έπαιξε γράφασθη — ως άνεγράφωμεν εἰς προγράμμαν τεύχος μαρτίου — νέον πρότυπον συμφωνητικών χρονοναυλώσεων, πρός χρήσην τῶν πλοίων γραμμών, φερόμενον ὑπὸ τὸ καθεδικὸν διοικοῦντα 'L'INERTIME'.

"Ως ἐπειγγεῖται εἰς τὴν ἐγκύρωτον, ήτις ἐξεδόθη ὅριον μετά τοῦ προτύπου ναυλοσυμφώνου, ἔκριθη ὡς ἐπιβαλλομένη ἡ ἐπειγραφαίς προτύπου συμβάσεως πρὸς χρήσιν τῶν χρονοναυλώσεων πλοίων τακτικῶν γραμμών, διότι τὰ ἐν χρήσει συμφωνητικά χρονοναυλώσεως δὲν ἦσαν δυνατὸν νὰ προσαρμοσθῶν πρὸς τὰς ἴδεούσους ἀπαιτήσεις τοῦ πλοίου λάβειν. Ἐκ τοῦ λόγου τούτου οι συμβαλλομένοι ἡγακάλαντο νὰ προσεχθῶσιν τὰ ἐν χρήσει ναυλοσυμφώνων διὰ προσθήκης δρῶν — ἐν πλοΐοις μὴ ἀναγκαῖον — ὡς καὶ διὰ διαγραφῶν ἡ τροποποίησιν δρῶν. Οἱ ἑκάστοτε προστιθέμενοι δροι, συντασσόμενοι ὑπὸ τῶν ἐνδικαφρομένων, διὰδον ἀφορινὴν εἰς διενέξεις.

"Ἐπίσης, ἐν τῇ αὐτῇ ἐγκύρωτῃ τονίζεται διὰ τὰς ἐπιγειρήσεις πλοίων τακτικῶν γραμμών, περίεις τὸ νέον πρότυπον ναυλοσυμφώνων καὶ ἀσφαλῆς οἱ ἐνδικαφρόμενοι θὰ ἐγκύρουσιν εἰς τὴν μελέτην τοῦ κατέμενον τοῦ, δεδομένου διὰ τὴν προέλευσιν τοῦ ἐν τῇ Baltic and International Maritime Conference, ἐξεισφαλῆται εἰδικενὴ ὑποδοχὴν καὶ εὔροτάτην χρήσιν. Πλήρης ἀνάλυσις τῶν διατάξεων τοῦ νέου πρότυπου ναυλοσυμφώνου, δὲν είναι: ἐφικτή ἀπὸ τῶν στηλῶν

τούτων. Περιορίζομεθα νὰ ἐξάρωμεν σημεῖα τινὰ διτίνα καθ' ἥπιδες δέοντα νὰ ἐπισύρουν τὴν προσοχὴν τῶν ἐνδικαφρομένων ἐπιχειρήσεων.

Κυρίως τῶν ἐνδικαφρομένων δροῖς είναι: ὁ προβλέπων τὴν κατανομὴν τῆς εὐθύνης διὰ τὸ φορτίον. Συμφώνων πρὸς τὴν ἀνωτέρων ἐγκύρωτον, εἰς τὸν ὃντα ἐν χρήσεις: ναυλοσυμφώνων, ἀναγκαῖονται οἱ συμβαλλομένοι νὰ προσθέσουν διαφέρουσας δρους, ἐπιτεινοντας τὴν σύγχυσιν καὶ τοῦτο διότι δὲν προσδέχονται εἰς σαφῆ διάκρισιν τῆς εὐθύνης ἔναντι τρίτων καὶ τῆς ἐπωτερικῆς κατανομῆς καθητῆς μεταξὺ πλοϊοκτήτου καὶ χρονοναυλωτοῦ.

Ο νέος δρος τοῦ προτύπου ναυλοσυμφώνου ὅριει διὰ τὸ βασικῶν διεύθυνται ὁ χρονοναυλωτής διὰ πάσα τὰς ἐν τοῦ φορτίου ἀξιώσεις. "Ἐν τούτοις, ὁ πλοϊοκτήτης ὑποχρεούται ν' ἀποκαταστήσῃ τὰς ζημιας τοῦ φορτίου λόγῳ:

(α) Ἀμελείας πρὸς κατάλληλον καὶ ἀπιμελῆ μεταφράση, διατήρησην καὶ μέριμναν διὰ τὸ φορτίον.

(β) Μή εὐλογοῦν ἐκτροπὴν ἐκ τῆς πορείας ὡς κίτην καθορίζεται εἰς τὴν φορτωτικήν, ἀπότο δὲν ἐν τὸν φορτίον διεπάχθη ἡ ἀνεκρίθη υπὸ τοῦ χρονοναυλωτοῦ.

(γ) Μή κατασθολή ἐκ μέρους τοῦ πλοϊοκτήτου, πρὸς καὶ κατὰ τὴν ἐναρξιν ἐπέστου πλοῦ, τὰς δεοδίους ἐπιμελείες ἵνα τὸ πλοῖον κατατηῇ ἀξιόπλουν.

Ἐπειδὴ ὁ χρονοναυλωτής εὐθύνεται διὰ τὴν φόρτωσιν, ἐκφράστων, μεταφράστων καὶ πλοϊοκτήτων τοῦ φορτίου, ἐνεργοπλένων ὑπὸ τοῦ προσάρτου προστηνάντων ὑπὸ τὸν χρονοναυλωτοῦ, πλοϊον τακτικῶν γραμμῶν, ἐπειδὴ δὲ προβλέπεται καθολικὴ ἐφαρμογὴ τοῦ νέου τούτου ναυλοσυμφώνου — οἱ Ἀμερικανοὶ θεωροῦν τοῦτο ὡς ὑπὲρ τῶν πλοϊοκτήτων κυρίως στρεφόμενον — ἐνδιείκνυται: ἡ ἕγκαιρος ἐξοικείωσις πρὸς τὰς διατάξεις αὐτοῦ.

δινάμιος: φορτωτικῆς ἐνσυμπλόσης τοῦς Κανδυάν τῆς Χάγης.

"Ἐπίσης σημαντικός είναι: ὁ δρος τῆς εὐθύνης δι' ἐργατικὰ διαυγήματα. Τὴν εὐθύνην τούτων φέρει ὁ πλοϊοκτήτης, ἐκτὸς ἂν τὸ ἀπόγημα προσεκλήθη ἐκ πρέσεως, ἀμειλεῖται ἡ παραλείψεως τοῦ χρονοναυλωτοῦ ἢ τὸν ὅπερι προστεθεῖται, συμπεριλαμβανομένων καὶ παντὸς ἀλλού προσώπου, διὰ τὸ οποῖον ὁ χρονοναυλωτὴς εὐθύνεται ἐκ τῆς συμβάσεως χρονοναυλώσεως.

"Ἐν σχέσει πρὸς τὴν ρήτραν πολέμου (WAR CLAUSE) ἡ ἐγκύρωτος παρατηρεῖ διὰ μέρη σημειώνειν εἰς τὰς συμβάσεις χρονοναυλώσεως πλοϊον τακτικῶν γραμμῶν, προστιθέτο διὰ περὶ πολέμου ρήτρα τῶν κατά ταξίδιον ναυλώσεων, ήτις διμοιρίας καὶ ἀνεπαρκής είναι καὶ ἀπρόσφορος διὰ τὴν χρονοναυλωτον. Εἰδένεται συνεπῶς νὰ χρησιμοποιηθῇ ἡ ἐν τῷ συμφωνητικῷ χρονοναυλώσεως Μπαλτάτη 1939 ρήτρα πολέμου, ἀφοῦ ἐπηγένθυσει μικραὶ τινὰς τροποποιήσεις. "Ἐπίσης, διεταίνεται ὡς νέαν μαρφήν ἡ περὶ ὑπαναγράφεσσας ἐκ τῆς συμβάσεως ρήτρα.

Εἰδόντος διὰ τὸ ἀνοτέρων σύντομος περίληψης δὲν περνεῖ πλήρη εἰκόνα τοῦ νέου τούτου προτύπου ναυλοσυμφώνου. Περιέχει τοῦτο ικανὸν ἀριθμὸν νέων διατάξεων ὑπαγραφεούσιων ἐκ τῆς πειρίας τῆς κτηθείσεως κατόπιν τῶν δικαιωτικῶν διενέξεων αἵτινες προέκυψαν ἐν τῇ ἐφαρμογῇ ἀλλού ναυλοσυμφώνων, ἀτελῆς προσαρμοσθέντων εἰς τὴν χρονοναυλώσεων πλοϊον τακτικῶν γραμμῶν, ἐπειδὴ δὲ προβλέπεται καθολικὴ ἐφαρμογὴ τοῦ νέου τούτου ναυλοσυμφώνου — οἱ Ἀμερικανοὶ θεωροῦν τοῦτο ὡς ὑπὲρ τῶν πλοϊοκτήτων κυρίως στρεφόμενον — ἐνδιείκνυται: ἡ ἕγκαιρος ἐξοικείωσις πρὸς τὰς διατάξεις αὐτοῦ.

Αμερικανικὴ Νομολογία

• Τραυματισμὸς λιμενεργάτου ἐξ ἐλαττωματικῆς συσκευασίας τοῦ φορτίου. — Εύθυνη πλοϊοκτήτου ἐκ τοῦ δόγματος αναξιοπλοΐας. — Εύθυνη

What makes International Paints international?



International Paints Ltd.

Head Office: GROSVENOR GARDENS HOUSE, LONDON, S.W.1.
Telephone: 01-828 7070 (18 lines). Inland Telegrams: CORROFOUL LONDON.
Telex: 24404 A/B CORROFOUL LDN. Cables: CORROFOUL LDN. S.W.1.



International Paints Co. Inc.

21 WEST STREET, NEW YORK, NEW YORK 10006, U.S.A.

International Paints can be obtained all over the world. They are manufactured at 24 factories in 17 countries, and are available from over 1,000 agents ... that's **INTERNATIONAL AVAILABILITY**

International Paints are the same high quality wherever you buy them — in Milford Haven or Maracaibo ... that's **INTERNATIONAL QUALITY**

International Paints have been developed to meet sea and weather conditions in all seven seas ... that's **INTERNATIONAL EXPERIENCE**

κατασκευαστοῦ τοῦ φορτίου διὰ τὴν συσκευασίαν.

Προβάλλεται τὸ ἔρωτημα κατὰ πόσον δικασκευαστῆς τοῦ φορτίου, διτὶς προέδη εἰς ἐλαττωματικὴν συσκευασίαν τοῦ φορτίου, συνεπείᾳ τῆς δύοποιας ἐκρίθη τὸ πλοῖον ἀναξιόπλουν, ὑποχρεῶνται εἰς ἀποζηγώσιν τοῦ πλοιοκτήτου, διτὶς κατεδικάσθη εἰς ἀποζηγώσιν τραυματισθέντος ἐν τῷ πλοιῷ.

Καταφατικώς ἀπήνησεν εἰς τὸ ἐρώτημα τούτῳ τὸ Ἀμερικανικὸν Ἐφετεῖον ἐν "Ολομελεῖ". Ἐπρόκειτο περὶ υπόθεσεως εἰς ἣν ὁ ἔναγων λιμενεργάτης ἐτραυματίσθη καθ' ἡν στιγμὴν ἥσχολειτο μὲν τὴν φόρτωσιν ἐν τῷ κύτει. Τὸ πλοῖον παρελάμβανεν φορτίον ξυλίνων θυρῶν αἵτινες ἐφορτώνοντο εἰς δέματα. Ἐπάτησεν οὖτος ἐφ' ἔνας τῶν δεμάτων ὅππερ ὑπεκάρησεν λόγω κακῆς σκευασίας καὶ προσκάλεσεν τὸν τραυματισμόν. Ὁ τραυματισθεὶς ἐνήγαγεν τὸν πλοιοκτήτην ἰσχυριζόμενος ὅτι τὸ πλοῖον ἦτο ἀνάξιόπλουν καὶ τὴν ἐταίριαν κατασκευῆς τῶν θυρῶν ἐπὶ τῷ ἰσχυρισμῷ ὅτι ἡ ὑπ' αὐτῆς γενομένη συσκευασίας στὰς δεμάτους τὸν τότε ἐλάττωματική. Ὁ πλοιοκτήτης προσεπικάλεσε τὴν ἐταίριαν φορτοεκφόρτώσεων καὶ οἱ διάφοροι ἐναγόμενοι ἥσκησαν κατ' ἀλλήλων ἀνταπαιτήσεις. Ὁ πρωτοβάθμιος δικαστής ἐν τῷ Περιφερειακῷ Δικαστηρίῳ τοῦ Ὀρεγκον στηρίχθεις εἰς ἐτυμηγορίαν ἐνόρκων ἐπὶ τῶν πραγματικῶν περιστατικῶν, κατεδίκασεν τὴν ἐταίριαν κατασκευῆς τοῦ φορτίου εἰς ἀποζημίωσιν τοῦ πλοιοκτήτου.

Ἐπηκολούθησεν ἐφεσὶς ἡτις ἀνέτρεψε τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν, μεθ' ὅ τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον ἔξηφάνισε τὴν ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου καὶ ἀνέπεμψε τὴν ὑπόθεσιν πρὸς νέαν ἐδίκιασιν ἐνώπιον τῆς ὀλομελείας τοῦ Ἐφετείου.

Κατά τὴν νέαν ταύτην συζήτησιν ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου, τὸ Δικαστήριον ἡσχαλήθη μὲ τὴν ἀξιώσιν τοῦ πλοιοκτήτου κατὰ τοῦ κατασκευαστοῦ τοῦ φορτίου καὶ ἔκρινεν ὅτι ὁρῶς τὸ πρωτοβάθμιον Δικαστήριον ἔθερόσην ὅτι ὁ κατασκευαστῆς τοῦ φορτίου ἐτέλει ἐν ἀμελείᾳ κατὰ τὴν ἐνέργειαν τῆς σκευασίας καὶ ἀκόμη διότι παρέλειψε νὰ προειδοποιηθῇ ἐγκαίρως περὶ τῆς τοιαύτης καταστάσεως τῆς σκευασίας, ὥστε ὁ τραυματισμός τοῦ λιμενεργάτου νὰ ὀφείλεται ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἀμέλειαν ταύτην. Ἡ ἀναξιοπλοία τοῦ πλοίου — ἔκρινεν τὸ Ἐφετεῖον — ὁρῶς ἀπέδθημεν πρωτοβάθμιώς εἰς μόνην τὴν ἐν τῷ κύτει παρουσίαν τοῦ ἐλαστωματικού δέματος. Ἀμέλειος τοῦ πλοιοκτήτου δὲν συνέπρεξεν διότι ούτος δὲν ἐγνώριζεν, οὐδὲ δύνατον οἰσανδήποτε ἐπιμέλειαν καὶ δὲν ἐπεδείκνειν νὰ ἐγνώριζεν, ὅτι ὑπήρχεν ἐντός τοῦ κύτου τό ἐλαστωματικὸν δέμα.

Μετά ταῦτα τὸ Ἐφετεῖον ἔκρινεν ὅτι ἡ εὐθύνη τοῦ πλοιοκτήτου ἐστρίζετο ἐπὶ μόνης τῆς παραβάσεως τῶν ἐκ τοῦ δόγματος τῆς ἀξιοπλοΐας ὑποχρεώσεών του, τούτῳ δὲ ἀνευ συνδρομῆς πταίσματός τινος. Ἡ ἀναξιοπλοΐα τοῦ πλοίου ὡς ἀνασφαλοῦς τόπου ἐργασίας ἐδημιουργήθη ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον ἐκ τοῦ πταίσματος τοῦ κατασκευαστοῦ τοῦ Φωτίου.

"Οταν — συνεχίζει ή ἀπόφασις τοῦ Ἐ-
φετείου — ὁ πλοιοκτήτης ἔξοφλή τὸν νική-
σαντα ἐνάγοντα, ἔξοφλει καὶ ὑποχρέωσιν τοῦ
συνεναχθέντος κατασκευαστού τοῦ φορτίου
καὶ εἰναι ἀνεπιτέρεπτον νὰ ὠφελῆται οὕτω ὁ
τελευταῖος. Ἐν τῇ περιπώσαι ταύτη, αἱ ἀρ-
χαὶ τῶν οἰονεὶ συμβάσεων ἀπαιτοῦν νὰ
ἀποκαταστήσῃ τὴν ζημίαν τοῦ πλοιοκτήτου,
ὁ κατασκευαστὴ τοῦ φορτίου.

ο κατασκευασμή του φορτίου.
‘Επιτροπόθεως — ξέκινε τό ‘Εφετείον —
κηρυσσόμενος τελικώς ύπευθυνος δέ έν αμε-
λειών τελών κατασκευαστής τού φορτίου, κα-
λεῖται νά αποκαταστήσῃ την ζημιάν ής αύ-
τούς ύπορθεν δέ μηνος αύτιος.

Ο Κατασκευασθή τού φορτίου ισχυρίσθη
ὅτι τοιαύτη κρίσις ἀποκλείεται κατ' ἔφαρ-
μογήν τῶν κανόνων οἵτινες ρυθμίζουν τὴν εὐ-
θύνην πλειδών ὑπευθύνων ἐξ ἀστικοῦ ἀδικη-
ματος. Τὸ ἐπίχειρον τούτο ἀπέρριψεν ἡ ἀ-
πόφασις τοῦ Ἐφετείου, διότι οἱ ἐλόγω κα-
νονίσκες ουθεὶς τὰς κατ' ἀλλήλων ἀπαιτή-

σεις προσώπων ἄτινα ἀμοιβαίως ἀλληλοεργασίας τραυματίσθησαν. Ἐν προκειμένῳ ή εὐθύνη τοῦ πλοιοκτήτου ἐκ τοῦ δόγματος τῆς ἀναισιοπλοίας χρεοῦ ἀνεξαρτήτως παπάς σματος, ὅπερ ἀναφερεῖ τὴν δυνατοτήτην ἐφαρμογῆς τῶν κανόνων περὶ εὐθύνης μεταξύ πλεόνων ὑπατιών εἴς ἀστικοῦ ἀδικημάτος.

μιναν τού διεθνούς έμποριου. Παρέπεται δτί
όπως δὲν ἐπιτρέπεται εἰς τὰ ἐν συμβάσει
θαλασσίας μεταφοράς συμβολάδημα μέρη
δάσκης ἔχουν τὴν γαλλική θισγένειαν ἀπαν-
τα, νὰ διαφύγωσιν τὰς δημοσίας τάξεως δια-
τάξεις τοῦ γαλλικοῦ νόμου τῆς 2ας Ἀπρι-
λίου 1936. (Σημ., «Ν.Χ.»: Πρόκειται περὶ
τοῦ νόμου ὅστις εἰσήγαγεν ἐν Γαλλίᾳ τὸ δι-
καίον τῶν Κανόνων τῆς Χάρης), ίνα ὑπο-
δηλωτῶν εἰς τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως
τῶν Βρυξελλῶν, διὰ τὸν αὐτὸν λόγον δὲν ἐ-
πιτρέπεται εἰς τὰ συμβολάδημα μέρη ἔχον-
τα διαφόρους θισγενείας, ἐφ' ὃσον συντρέ-
χουν αἱ προϋποθέσεις ἐφαρμογῆς τῆς Συμ-
βάσεως τῶν Βρυξελλῶν, νὰ αποφύγουν τὰς
ἐπιτακτικούς χαρακτήρος διατάξεις αὐτῆς, ὑ-
ποβιβλάδημενα διὰ συμφωνίας εἰς τὸ ἑσωτε-
ρικὸν δίκαιον ἐνός αὐτῶν ἢ εἰς ἄλλο ἄλλο-
δικαίον.

'Εντεῦθεν προκύπτει ότι τὸ ἐν προκειμένῳ ἔφαρμοστέον δίκαιον εἶναι ή Διεθνῆς Σύμβασις τῶν Βρυξελλῶν τῆς 25 Αύγουστου 1924.

Γαλλική Νομολογία

- Εμποροδικείον Ρουέν. — 8 Φεβρουαρίου 1968. — Διεθνής θαλασσίας μεταφορά. — Ρήτρα έν την φορτωτική περί έφαρμογής αμερικανικού νόμου. — 'Ανισχυρος ούσακις τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν την ιθαγένειαν έπικρατειών, αίτινες έκύρωσαν την Σύμβασιν τών Βρυξελλών του 1924. — 'Επικλησις άνωτέρας βίαιας ύπό του μεταφορέως. — 'Ανάγκη ν' αποδειχθεί συνδρομή γεγονότων άπροσπτων και άκαταμαχήτων. — Πταίσμα περί την στρέψωσιν του φορτίου. — Συνδέεται πρὸς τὴν ἀσφάλειαν καὶ τὴν εὐστάθειαν του πλοίου καὶ ἐπομένως συνιστᾶ ναυτικὸν πταίσμα.

ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

'Επειδή οι φορτωτικοί αιτίνες έξεδδησαν είς άμερικανικούς καὶ καναδικούς λιμένας ἔφερον ἐπὶ τῆς ὀπισθίας αὐτῶν πλευράς ρήτραν ουανάγκωστον, ἐφ' ἣς ἦτο δυνατόν νὰ ἐπιστηθῇ ἡ προσοχή, δυνάμει τῆς ὀπισθίας συνεφωνεῖτο παραπομπὴ εἰς τὰς διατάξεις τοῦ άμερικανικοῦ νόμου τῆς 16 Ἀπριλίου 1936 περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης, συμφώνως δὲ πρὸς τοὺς κανόνας τοῦ γαλλικοῦ Ιδιωτικοῦ διενούς δικαίου, ἡ παραπομπὴ αὐτὴ εἶναι Ισχυρὰ καὶ θὰ ἔδει ν' ἄγγή ἐν προκειμένῳ εἰς μὴ ἐφαρμογήν τῆς ἀπὸ 25 Αύγουστου 1924 Διεθνοῦς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν.

Έν τούτοις, τοιούτη άποκατάστασις έσω-
τερικού νόμου είς τὴν διεθνή Σύμβασιν τῶν
Βουζελλῶν τοῦ 1924 ὑπὸ συμβαλλομένων ἔ-
χοντων ἀπάντων τὴν θαγένειαν ἐπικρήτης ὁν,
αἵτινες ἐκύρωσαν τὴν ἐλύγη Διεθνῆ Σύμ-
βασιν, ἀποτελεῖσαρη καὶ ἀπροκάλυπτον πα-
σάδασιν τῆς Συμβάσεως ταύτης καὶ δέον νὰ
θεωρηθῇ ἀνίσχυρος. Περὶ τούτου παγία εἰ-
ναι ή νομολογία τῶν γαλλικῶν δικαιοποίων,
δὲν προσήκθη δὲ ἔγγραφον οὐδὲ προεβλήθη
Ισχυο-σμός δυνάμενος νὰ δικαιολογήσῃ τὴν
συνδικάτην νέου τινὸς στοιχείου, πείθοντος
τὸ Δικαστήριον διὰ δέον ν' ἀποστῆ τῶν νο-
μολόγωνθηντῶν.

Έπειδή κατά τά ίντο της νομολογίας γενύνενα δεκτά έκ του πνεύματος διπέρ έπεκτάσης κατά τὴν ἐκπόνησιν τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τῶν Βουλευτῶν τοῦ 1924 δύνονται καὶ ἐκ τῆς ἐπιδινεθέσης μερίνων δύναται καθορισθεῖν ἐπακοινών, ποιοῖ εἰς τῶν διατάξεων αὐτῆς δύνανται νὰ τεθῶσιν ἑκάτοντά εφαρμογῆς δι' ἀντίθετου συμφωνίας, προκύπτει διτὶ τὰ 'Υψηλὰ Συμβαλλόμενα Μέρη, προετίθεντο νὰ ύποδολίουν τοὺς ὑπηκόους αὐτῶν, δόσακ' οὗτοι κατήρτιζον σύμβασιν μεταφορᾶς διεθνοῦς χαρακτήρος, εἰς μοναδικὸν δικαίον περιέχον κανόνας ἐπιτακτικούς, οὓς μετά τῆς θέσης τους ἀποκατέτασσον διτὶ τὴν ἀ-

**ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ
ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΚ ΤΑΥΤΗΣ
ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ ΑΥΤΟΥ**

'Επειδὴ ἡ εὐθύνη τοῦ θαλασσίου μεταφορέως ἔναντι τοῦ κυρίου τοῦ φορτίου τεκμαίρεται ἀφ' ἣς ἀπεδείχθησαν αἱ ἀξ.ώνειαι ζημίαις καὶ δ καιοῦνται ὥ μεταφορεύεις ἐπιδίωκων τὴν ἀπαλλαγήν του, ν' ἀνταποδεῖξῃ δι συντρέχει μία ἔτι τῶν ἐν τῷ νόμῳ περιπτώσεων ἀπαλλαγῆς. 'Ἐν προκειμένῳ αἱ ζημίαι δὲν ἀμφισβητοῦνται οὔτε ή αἵτια αὐτῶν ἐγκειμένη ἦτι συνεπία τῆς θαλασσοταραχῆς χαλάρωσαν τῶν σχοινίων δι' ὃν εἰλέν στερεωθῇ τὸ εὔπόρευμα ἐν τῷ κύτει.

εμπορευμάτων την ίδιαν.

Έπειδή ή έναγομένη άταπολοϊκή έταιρος προσβάλλουσα τὴν θαλασσοταραχήν, ζητεῖ τὴν Εῆ τῆς εύθυνης ἀπάλλασσην αὐτῆς λόγων ἀνώτερας βίσιας ή καὶ κακής στερεώσεως τοῦ φούτοιο συντάσσοντος ναυτικῶν πταίσιμα.

Έπειδη άπειδείχθη δι την ήμεραν του άτυχήματος ό ανεμος ήτο Δυτικός πρός Βορειοδυτικόν δυνάμεως 4 έως 6 και ό κυματισμός Βορειοδυτικός δυνάμεως 4 με τάσην αύξησεως 4

Ἐπειδὴ αἱ καιρικαὶ αὗται συνθῆκαι κατὰ τὸν διάπλουν ἀπὸ Μπορντὼ εἰς Βρέστην δὲν φέρουν τὸν χαρακτῆρα τοῦ ἀπρόσπτου ὅπερα συνστά οὐκ τῶν κριτηρίων τῆς διωτέρας Βίσσης.

Έπειδη μετά τὴν χαλάρωσιν τῆς προσδέσσεως τοῦ φορτίου, ἀποδέιχθη ὅτι τὸ πλήρωμα ἡδυνήθη νὰ κατέλθῃ ἐντὸς τοῦ κύτους καὶ νὰ στερεώσῃ τὸ φορτίον ἄμα δὲ καὶ ν' ἀποφράξῃ τὸ ἔκ τοῦ μετακινθέντος φορτίου ἀνοιγὲν ρῆμα εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου, χειρισμού οἵτινες ἀναιροῦν τὸν χαρακτήρα τοῦ ἀκαταπαχήτου τοῦ γεγονότος. Κατ' ἀκολουθίαν, δὲν δύναται νὰ γίνη δεκτὸν ὅτι συνέτρεξεν περιστατικὸν ἀνωτέρας βίσας.

Ἐπειδὴ οὔτε πταῖσμα τοῦ πλοίου δύναται
νά γίνη δεκτὸν ἀποδειχθέντος ὅτι ἡ κατὰ τὴν
φόρτωσιν στεγεώσις τοῦ φορτίου ἥτο τὸ προ-
σῆκουσα; Ἀλλως καὶ ὃν ύφιστατο πταῖσμα
περὶ τοὺς κειρισμούς τῆς προσδέσσεως τοῦ
φορτίου, τὸ πταῖσμα τούτο συνεχόμενον πρὸς
τὴν εὐστάθειαν καὶ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ φορ-
τίου, συνιστᾶ κατὰ παγίσιν νομολογίαν, ναυ-
τικὸν πταῖσμα δι;^ο δὲν εὑνθύνεται ὁ μετα-
φορεὺς.

ARTHUR RAPP LIMITED

OIL AND TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE,

30 / 33 MINORIES.

TELEFONO: 01-124-1424 CABLES: "KOBATANK" TELEX: 28587

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΟΥ MONTE CARLO

Κατά την συνεδρίασιν της έπησίας «Συνδιασκέψεως» τών Ναυτασφαλιστών της 18ης Σεπτεμβρίου, εις Μόντε Κάρλο, τους συνέδρους άπτησχόλησεν ειδίκως τὸ θέμα τῆς άσφαλισεως τῶν σκαφῶν. Κατ' αὐτὴν ύπεδαλον σχετικάς ἐκθέσεις οἱ ἑκπρόσωποι 19 κρατῶν - μελῶν. Αἱ ἐκθέσεις αὐταὶ ἔχαρτητηρίσθησαν ὡς «ζοφεράι», όχι μόνον καθ' ὅσον ἀφορᾶ τὰ τοι παρελθόντος, ἀλλ' ἴδια σχετικῶς μὲ τὰ προβλήματα τοῦ μέλλοντος και ἐνίσχυσαν τὴν πεποίθησιν — τῶν ἐνδιαφερομένων ἀσφαλιστῶν — ὅτι ἐπιβάλλεται αὐξῆσις τῶν ἀσφαλιστρῶν και «αὔστηρότης» τῶν ὄρων ἀσφαλίσεως.

Ο Βρετανὸς ἑκπρόσωπος κ. Λ. Α. Λόκ, ὃς Πρόεδρος τῆς Ocean Hull Committee, συνύψισε τάς ἀνωτέρω ἐκθέσεις τῶν 19 ἐθνικῶν ἀντιπροσωπειῶν. Ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν κυρίων ἀτυχημάτων, ὁ κ. Λόκ εἶπε ὅτι ἐήρει κατάλογον τῶν δι' ὀλικὰς ἀπωλείας ἡσαφαλισμένων ἀξιῶν και ὅτι, βάσει τουτων, τὸ σύνολον διὰ τὴν περίοδον 1966/67 ἀνήρχετο εἰς σχεδὸν £ 80.000.000, κατανεμούμενων περίπου ισοπόσως μεταξὺ τῶν δύο αὐτῶν ἐτῶν. «Οταν συγκεντρώθουν τὰ σχετικὰ στοιχεῖα τῶν ἀπωλειῶν, τότε — ὡς εἶπεν ὁ κ. Λόκ — τὸ σύνολον τοῦ ἀπολεσθέντος τοννᾶς θὰ είναι πιθανῶς τὸ ἀνώτατον ποτὲ εἰρηνικῆς περιόδου.

Ὦς πρὸς τὸ κόστος ἐπισκευῶν, ὁ κ. Λόκ ὑπελόγισεν ὅτι κατὰ τοὺς τελευταίους 12 μῆνας τοῦτο ηὔξηθη κατὰ 6-7% ἐνῷ, κατὰ τὰς ἀνακοινώσεις πολλῶν τῶν ἐθνικῶν ναυτασφαλιστικῶν «Ἐνώσεων» τὸ ἀσφαλιστικὸν κόστος ναυπηγήσεων ὑπῆρξε λίσιν δυσμενές.

Γενικῶς, αἱ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος γενικῶς ἀποφασισθεῖσαι αὐξῆσεις ἀσφαλιστρῶν και υιοθέτησεις ἔξαιρετῶν ποσῶν («deductible») ἀπεδειχθαν, κατὰ τὸν κ. Λόκ, πλήρως δικαιολογημέναι και θὰ ἀποδῶσουν καλά ἀποτελέσματα.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Ο κ. Λόκ ἡσχολήθη, ἐν συνεχείᾳ, ἐν σηματικῇ ἑκτάσει, μὲ τὰ προβλήματα τῶν νεοτεύκτων σκαφῶν και ἀνέφερεν ὅτι — συμφώνως πρὸς τὰ πλέον πρόσφατα στοιχεῖα — τὰ ὑπὸ παραγγελίαν δεξαμενόπλοια ἀνά τῶν 200.000 τόννων d.w. ἀνέρχονται εἰς 120 περίπου και τὰ μεταξὶ 150.000 και 200.000 τόννων ἀνέρχονται εἰς ἔτερα 30 περίπου. Συνολικῶς, τὰ ὑπὸ παραγγελίαν δεξαμενόπλοια ἀνέρχονται εἰς 40.000.000 τόν. Ως πρὸς τὰ μπάλκα κάρριερς, τὸ σύνολον τούτων ὑπὸ παραγγελίαν ἀντιπροσωπεύει τοννᾶς 18.000.000 τόννων και τὸ μεγαλύτερον τῶν σκαφῶν τῆς κατηγορίας αὐτῆς είναι 150.000 τόννων.

'Ἐν σφει τῶν ἀνωτέρω νέων δεξαμενοπλοίων και μπάλκα κάρριερς, τοῦ προσθέτου αὐτοῦ τοννᾶς 60.000.000 τόννων d.w., ἐπιβάλλεται εἰπεν ὁ κ. Λόκ πολιτικὴ καθορισμοῦ τῆς ἀρμοδιούσης διαρθρώσεως ἀσφαλιστρῶν, διότι: «Ἐὰν οἱ κίνδυνοι δὲν ἔκτιμησον ἐπαρκῶς, τὰ γενικὰ ἀποτελέσματα ἀσφαλίσεως σκαφῶν θὰ κινδυνεύσουν σοβαρῶς. Εὐρισκόμεθα πρὸ βασικῶν και ταχειῶν μεταβολῶν εἰς τὰ μεγέθη και τοὺς τύπους τῶν πρὸς ἀσφαλίσιν σκαφῶν εἰς τρόπον ὥστε ἡμεῖς οἱ ἀσφαλισταὶ νὰ ἀντιμετωπίζωμεν τὸν καθορισμὸν τοῦ ἀσφαλιστροῦ διὰ μεγαλύτερους και πλέον περιπλόκους κινδύνους, πρὶν ἡ εμεῖδα βέβαιοι περὶ τοῦ ὄρθου καθορισμοῦ ἀσφαλιστρων διὰ τοὺς προηγμένας μικροτέρους και ἀπλούστερους κινδύνους».

«Εὐρισκόμεθα πρὸ συνεχῶς αὐξανομένης συγκεντρώσεως κινδύνων, ἀντὶ εύρυτέρας κατανομῆς τούτων... «Θὰ τὴν ξαναπάθουμε», ἀσφαλίσως, ὡς συνέδη μὲ τὸ «Τόρρευ Κάνυουν».

Ἐκ τῶν ἀνακοινώσεων/ἐκθέσεων τῶν ἐθνικῶν ναυτασφαλιστικῶν ἀντιπροσωπειῶν, ιδιαιτέρως ἐνδιαφέρουσα ἡτο ἡ ἀνακοινώσις τοῦ Γερμανοῦ ἑκπρόσωπου ὃ ὅποιος, ἀναφέρομενος εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀποφινῶν νεοτεύκτων σκαφῶν, εἶπεν ὅτι 50 μεγάλα δεξαμενόπλοια ἔχειασθη νὰ ἐνισχυθοῦν μετὰ τὰς δοκιμάς των και ἔθεσε τὸ ἐρώτημα μηπως ἡ σύγχρονος ναυπηγικὴ τῶν γιγαντιάων σκαφῶν βασίζεται ὑπὲρ τὸ δέον ἐπὶ τῶν ἡλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν.

Γενικὰς παρατηρήσεις περὶ τῆς σημασίας καθορισμοῦ τῶν ἀσφαλιστρῶν τῶν ναυπηγουμένων σημερον γιγαντιάων σκαφῶν διετύπωσε κατὰ τὴν ἐπὶ τῶν διαφόρων ἐθνικῶν ἐκθέσεων συνοπτικὴν διμιλίαν τοῦ τῆς 18ης Σεπτεμβρίου ὃ Πρόεδρος τῆς Ἐπιτροπῆς Ὑπερποντίων Σκαφῶν Βρετανὸς κ. Λ. Α. Λόκ. Καὶ πέραν ὅμως τῶν παραπτήρων αὐτῶν και ἀλλαὶ γενικοῦ ἐνδιαφέροντος ἐμπειρέχονται εἰς τὴν ειδικὴν ἐκθεσιν τῶν Βρετανικῶν Ἐνώσεων Ναυτασφαλιστῶν ὑπὸ τὸν τίτλον «Ocean Hull Business». Εἰς τὴν ἐκθεσιν ἀστὴν ὑποστηρίζεται ἡ διὰ τὸ μέλλον τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς σκαφῶν μεγάλη σημασία τῆς ἑπαρκούς ἀσφαλιστικῆς διατιμήσεως τοῦ νέου τοννᾶς και θίγεται τὸ θέμα ὅτι και ἀνανεώσεις ἀσφαλιστρῶν ἐπὶ βάσεως «ὡς πρότερον» («as before») ἀποτελοῦνται τὴν πραγματικότητα μειώσεις τῶν ἀσφαλιστρῶν, ἔπειτα ἡ οἵην ὅ παράγων τοῦ πληθωρισμοῦ.

Ἡ Βρετανικὴ ἐκθεσις διακρίνει, ιδιαιτέρως, δύο δυσμενεῖς κατηγορίας ἀσφαλιστρῶν: «τὰ μοναχοδάπορα» («singletons») και τὰ

τάνκερς, τὰ ὅποια ἐθεωροῦντο ἄλλοτε ὡς ἀντιπροσωπεύοντα καλυτέρους τοῦ μέσου ὅρου κινδύνους.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς πρώτης κατηγορίας, ἡ ἀσφάλισις τοῦ ἐνὸς και μοναδικοῦ σκάφους ἀτομικῆς ιδιοκτησίας, ἐπιβάλλεται ὅπως γίνη ἐξ ἀρχῆς ἐπι βάσεως ἐπαρκούς ἀσφαλιστρου, διότι: «Οταν πλοίον τῆς κατηγορίας αὐτῆς καταστῇ ὀλικῇ ἀπώλεια, δὲν πάραπλει ἀνάνεωσίς τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολίους καί, συνεπώς, οὔτε αὐξῆσις πρὸς πληρωμήν. Ἐπίσης, κατὰ κανόνα, τὸ «μοναχοδάπορο» είναι παρήλικον σκάφος ἀγορασθὲν ἄνευ προθέσεως δημιουργίας ιδιωτικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου...».

Ὦς πρὸς τὴν δευτέραν κατηγορίαν, τὴν τῶν τάνκερων, τὰ πράγματα ἔχουν μεταβληθῆ κατὰ τὸ τελευταῖα ἔπι. Ἐσημειώθησαν πυρκαϊαὶ ἐπὶ δεξαμενοπλοίων κατὰ τὰς φορτοεκφορτώσεις τῶν ἡ ἐπισκευάς των, ἐπίσης δὲ ηὔξησησαν αἱ κατὰ τῶν ἀσφαλιστρῶν ἀπαιτήσεις ὡς ἐκ τῶν περιστατικῶν τοῦ πολιορκοῦ τῶν μηχανῶν των.

Ἡ ἐκθεσις λέγει περαιτέρω ὅτι «τὸ κλείσιμον τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ και ἡ παρέκκλισι διὰ τοῦ Κεῖπ ἔχει ηδη προκαλέσει και προκαλέσθησαν πυρκαϊαὶ ἐπὶ δεξαμενοπλοίων κατὰ τὰς φορτοεκφορτώσεις τῶν ἡ ἐπισκευάς των, ἐπίσης δὲ ηὔξησησαν αἱ κατὰ τῶν ἀσφαλιστρῶν ἀπαιτήσεις ὡς ἐκ τῶν περιστατικῶν τοῦ πολιορκοῦ τῶν μηχανῶν των».

Ὦς πρὸς τὰ νέα σκάφη, αὐτὰ διαφέρουν οὐσιωδῶς ἀπὸ τὸ ὑπόλοιπον τοννᾶς και δὲν είναι πλέον λογικὸν διὰ τοὺς ἀσφαλιστρῶν τὰ στηρίζωνται ὡς πρὸς αὐτὰ εἰς τὰ στατιστικὰ και λοιπὰ δεδουλέαντα τοῦ παρελθόντος. Ἐπίσης η αὐξανομένη χωρητικότης τῶν νέων σκαφῶν συνεπάγεται μείωσιν τοῦ κόστους ναυπηγήσεως κατὰ τὸν δι. w. και συνεπῶς ἡ ἀξία τοῦ δ. w. είναι μικροτέρα κατὰ ἀναλογίαν.

Ἡ ἐκθεσις ὑπογραμμίζει περαιτέρω τὴν ἀσφαλούθησιν τῆς ὑπάρχεως μεγάλων ἀτυχημάτων και αὐξῆσιν τῶν ἀπαιτήσεων λόγω ἀμελείας τῶν πληρωμάτων. Οἱ ἀσφαλισταὶ παραπτήρων ἐν τούτοις ὅτι ἡ πειθοὴ ὥρου («deductible») ἔχει ἀγαθὰ ἀποτελέσματα, διότι ὑπογραμμίζει διὰ τὸν πλοιοκτήτην τὴν σημασίαν τῆς κακῆς ἐπιλογῆς πληρωμάτων ἡ κακῆς συντηρήσεως τῶν μηχανῶν.

Ἐκφράζονται, τέλος, ἀνησυχίαι διὰ τὸ μέλλον ἀπὸ τῆς ἀπόφεως τῶν ἐπιπτώσεων τῆς νομιματικῆς ὑποτιμήσεως και τοῦ πληθωρισμοῦ και παρέχονται και στατιστικὰ στοιχεῖα περὶ τῆς αὐξῆσεως τοῦ κόστους τῶν ἐπιπτώσεων εἰς διαφόρους χώρας. Οὕτω εἰς τὸ Ἕνωμένον Βασίλειον τὸ κόστος ἐπισκευῶν ηὔξηση τὸ 1967 κατὰ 4.7%, εἰς τὸ Βέλγιον κατὰ 5.2%, τὸ Μόντρεαλ 1.5%, Δυτικὸν Καναδᾶν 7.8%, Ἀκτὴν Ειρηνικοῦ Η. Π.Α. 5%, εἰς τοὺς λιμένες τοῦ Κόλπου Μεξικοῦ 5.5% και τὰς Μεγ. Λίμνας κατὰ 8%.

YOUR AGENTS

AT JEDDAH

SAUDI ARABIA

JEDDAH
SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES

FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

Long Established and Specialising for years in Agency and Stevedoring, also in liner cargoes
LONDON TROODOS SHIPPING AND TRADING LTD.
 RODWELL HOUSE, MIDDLESEX STR., E1
 TL. BISHOPSGATE 1306 (5 Lines) TX. 25417
 Teleg. TROODOSHIP LON

P.O.BOX 419
 TELEPH. 2429 - 3430
 TELEGR. LOUCAS DJEDDAH
 PIRAEUS 17-19 AKTI MIAOULI, P.O.B. 127
 TELEX : 5521
 TELEPH. : 412.041, 423.185

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ - ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΙΣ ΑΤΟΜΩΝ ΣΤΕΡΟΥΜΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΦΥΛΑΔΑΙΟΥ

Εἰς συνταξιούχον ναυτικόν, δόσις εξήτησεν έγκρισιν προκειμένου νὰ ναυτολογηθῇ ως κυβερνήτης ἐπὶ πετρελαιοκίνητον σκάφους, έγνωσθησαν παρὰ τοῦ 'Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας τὰ ἀκόλουθα: Ναυτολόγησις ως κυβερνήτου ἀτόμου μὴ κεκτημένου ναυτικοῦ φυλαδίου δὲν καθίσταται δυνατή, λόγῳ τῶν ἐκ τῆς θέσεως τούτου ἀπορρεουσῶν νομικῶν καὶ διοικητικῶν ὑποχρεώσεων, αἵτινες θεμελιούνται καὶ μόνον ἐπὶ τῆς ιδιότητος αὐτοῦ ως ναυτικοῦ, ταύτης ἀποδεικνυμένης ἐκ τοῦ ναυτικοῦ του φυλαδίου. Εἰς τὴν πρᾶξιν, ἡ ὑπηρεσία ἐπιτρέπει ως γνωστὸν καθ' ἔξαρτεσιν, λόγῳ τῆς ὑψησταμένης ἐλλείψεως πληρωμάτων, τὴν ναυτολόγησιν ἐπὶ πλοίοιν ἀτόμων μὴ κεκτημένων ναυτικοῦ φυλαδίου εἰς θέσεις σμώμας αἱ ὄποιαι δὲν προϋποθέτουν πτυχίον ἢ ἀδειαν ναυτικῆς ίκανότητος. 'Η ἀνωτέρω ἀπάντησις ἔχει γενικωτέραν σημασίαν διότι ἐξ αὐτῆς σαφῶς συνάγεται ὅτι ἀτομα στερούμενα ναυτικοῦ φυλαδίου, ἀνεξαρτήτως τῶν γνώσεων αὐτῶν, μόνον ως κατώτερον πλήρωμα εἶναι δυνατόν νὰ ναυτολογηθοῦν.

ΜΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΔΕΣΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ ΛΟΓΟΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Εἰς ναυτικὸν δόσις ἀπετάθη εἰς τὸ 'Υπουργείον καταγγέλλων ὅτι ἐπὶ τοῦ πλοίου εἰς δὲ ὑπηρετεῖ δὲν τηρεῖται τὸ ισχὺον ἀδεσματολόγιον, έγνωσθη ὅτι ἡ μὴ ἐφαρμογὴ τοῦ ἀδεσματολογίου ἀποτελεῖ λόγον καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογησεως.

ΜΙΣΘΟΣ

ΠΑΡΟΧΗ ΕΠΙΔΟΜΑΤΟΣ ΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΝΑΦΘΑΛΙΝΗΣ

Εἰς ἐνδιαφερούμενην ἔταιραν τὸ 'Υπουργείον Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐγνώρισεν ὅτι ἡ ναφθαλίνη, κατειργασμένη ἡ ἀκατέργα-

στος, ἀποτελεῖ εὐφλεκτὸν φορτίον. 'Ἐν περιπτώσει φορτώσεως ἐπὶ πλοίου τοιούτου φορτίου, οἱ ὑπηρετούντες ἐπ' αὐτοῦ ναυτικοὶ δικαιούνται ἐπιδόματος 10% ἐπὶ τοῦ βασικοῦ μισθοῦ, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἡ μεταφερούμενη ποσότης φορτίου ὑπερβαίνει τὸ 5% τῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου.

ΣΤΕΡΗΣΙΣ ΜΙΣΘΟΥ ΕΙΣ ΑΡΝΗΣΙΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Εἰς τὸ 'Υπουργείον Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐτέθη ἐρώτημα ύπὸ πλοιάρχου ποντοπόρου φορτηγοῦ πλοίου, ἐὰν εἰς τὸν ἀρνούμενον νὰ ἐργασθῇ ναυτικόν, ἐξ ὑπαιτιότητός του, καθαλλέται μισθὸς δι'. Ὡσας ἡμέρας ἡρηθῆ νὸ ἔογασθῇ. Τὸ 'Υπουργείον, μὲ ἀπάντησιν κοινοποιηθεῖσαν καὶ εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν ἔταιριαν, ἐγνώρισε τὰ ἀκόλουθα: Συμφωνῶς πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 65 τοῦ Κ.Ι. Ν.Δ., ὁ ἀδικαιολογήσας μὴ παρέχων τὰς ὑπηρεσίας του ναυτικός στερεῖται τοῦ ἀναλόγου μισθοῦ δι'. Ὡσας ἡμέρας δὲν εἰργάσθη, ἀπιφύλασσομένου καὶ τοῦ δικαιώματος ἀποζημιώσεως.

'Ἐπει τῆς ἀνωτέρω δοθείσης παρὰ τοῦ Y. E.N. λύσεως κρίνομεν σκόπιμον νὰ μηνημονεύσωμεν τὴν ὑπ' ἀριθ. 188/59 ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς, δι' ὧν διευκρίνιζεται ὅτι ἡ ἐξ ὀπειρίας ἡ ἀνικανότητος μὴ παροχὴ τῆς κανονικῆς ἐργασίας δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ως ἀδικαιολόγητος.

ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΑΜΟΙΒΗ

ΑΡΤΟΠΟΙΗΣΙΣ

'Ἐνδιαφέρουσαν λύσιν ἔδωκεν ἐσχάτως τὸ Προξενικὸν Λιμεναρχεῖον τοῦ Κόμπε τὴν διαφορὰν παρουσιασθείσης κατὰ πρώτην φορὰν εἰς τὰ χρονικὰ τῆς διοικητικῆς πρακτικῆς. 'Ιδιαιτέρων ἐντύπωσιν προκαλεῖ τὸ σκεπτικὸν τῆς δοθείσης λύσεως διαπνεόμενον ὑπὸ φιλεργατικοῦ πνεύματος καὶ θεμελιούμενον εἰς τὰς γενικὰς ὅρχας τοῦ δικαίου. 'Η δοθείσις λύσις, ητος ἔχει ως κατωτέρω, ἐκονοποιήθη εἰς τὴν ἔταιριαν τοῦ πλοίου κατὰ

παράκλησιν τοῦ πλοιάρχου.

Μεταξὺ τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ μαγείρου τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου είχε συμφωνηθῆ ἀρτοποίησις ἐν λιμένι μὲ διώρισμένην ἀμοιβὴν κατὰ ζύμωσιν. 'Ο μάγειρος ἔξετέλει ἀρτοποίησιν καθ' ἔκαστην ἡμέραν, ώς ἐν πλῷ. Τὸ πλοίον ἐπωλήθη εἰς νέους πλοιοκτήτας, οἵτινες ἡλλαγάν τὴν σημασίαν μετονόμασαν τούτο. Μὲ τὴν πώλησιν τοῦ πλοίου ἔξητην παρὰ τοῦ πληρώματος ἡ ἐκκαθάρισις τῶν ἀπατήσεων. 'Ο μάγειρος ὀπήτησε τὴν καταβολὴν τῆς συμφωνηθείσης ἀμοιβῆς. 'Ο πλοιάρχος ἡρείτο μὲ τὸ αιτιολογικὸν ὅτι ἡ λιμένι μὲ διώρισης ἔδει νὰ ἐλάμβανε χώραν καθ' ἔκαστην τρίτην ἡμέραν, ώς τοῦτο ἐγένετο μὲ τὸν προκάτοχον μάγειρον, καθ' ὃσον είχε διαβιβάσει, ώς ισχυρίσθη ὁ πλοιάρχος, μὲ τὸν θαλαμηπόλον τοῦ πλοίου εἰς τὸν μάγειρον ὅτι δέχεται ὅπως ἡ ἀρτοποίησις γίνεται μὲ τοὺς δρους τοῦ προκάτοχου του. 'Υπὸ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ Λιμεναρχείου τοῦ Κόμπε διετυπώθη ἡ ἔξης ἀποψίς: 'Ο μάγειρος δὲν ἐτύγχανεν ὑποχρεωμένος νὰ γνωρίζῃ πόσας ἡμέρας τῆς ἐβδομάδος ἔξετέλει ἀρτοποίησιν ὁ προκάτοχός του, ὅτι, ἀλλα, ἀνεξαρτήτως αὐτοῦ οὐδεὶς ἐνημέρωσεν αὐτὸν περὶ τούτου. 'Αφ' ἦς ἐναυτολογηθῇ ἀπὸ ἐπτάμηνου, ἔξετέλει ἐν πλῷ καὶ ἐν δρώμῳ ἀρτοποίησιν, δίχως νὰ κληθῇ ποτὲ νὰ ἐκτελῇ ταύτην καθ' ἔκαστην τρίτην ἡμέραν. Δὲν γίνεται ἀποδεκτός ὁ ισχυρισμός τοῦ πλοιάρχου ὅτι δὲν ἐγνώριζεν ὅτι ἐγένετο ἀρτοποίησις ἀνά διήμερον, διότι ἐγενέτο καὶ ὁ ἴδιος νωπὸν ἀρτόν. 'Η ἀρτοποίησις κατὰ κανονικὰ χρονικὰ διαστήματα ἐν πλῷ καὶ ἐν δρῷ ἀποδεικνύει τὴν καλὴν πίστιν τοῦ μαγείρου, ὅτι δὲ πλημμελῆς ἐνημέρωσεν τοῦ μαγείρου ντὸ τοῦ πλοιάρχου περὶ τῶν δρῶν ἀμοιβῆς δὲν δύναται νὰ ἀποδῇ πρὸς βλάβην τοῦ μαγείρου καὶ ως ἐκ τῆς γενικῆς ἀρχῆς τοῦ Δικαίου, ὅτι ἐν ἀμφιβολίᾳ τὸ δίκαιον εἰς τὸν ἀσθενέστερον. 'Η ἀνωτέρω λύσις ἔγενετο ἀποδεκτή παρὰ τῆς ἀρμοδίας 'Υπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου.

ΑΜΟΙΒΗ ΓΡΑΦΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ζήτημα ἐγεννήθη ἐὰν εἰς τὸν ἀπασχολούμενον εἰς γραφικήν ὑπηρεσίαν ἀξιωματικὸν τοῦ πλοίου ὀφείλεται ὑπερωριακή ἡ ἰδιαιτέρω ἀμοιβῆ. Εἰς τὸν ἐνδιαφερόμενον ἀξιωματικὸν ἡ ἀρμοδία 'Υπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου ἐγνώρισεν ὅτι δικαιούνται ὑπερωριακῆς ἀμοιβῆς, μόνον ἐφ' ὃσον ἀπασχοληθῇ εἰς γραφικήν ἐργασίαν μετὰ τὸ πέρας τῆς ἡμεροήσιας ἐργασίας καὶ δι' ὃσας δρας ἀσχοληθῇ εἰς ταύτην.

STANDARD & HALL MARINE SUPPLY CO.

DECK — ENGINE — INDUSTRIAL — SPARE PARTS AND MARINE SPECIALTIES

REPRESENTATIVE FOR

BELDAN PACKING — LAVAN COATINGS — JOHNS - MANVILLE PACKINGS — HEMPEL'S MARINE PAINTS —
CROSBY LAUGHLIN DIVISION — MARITEC CHEMICALS — THERMAL REFRACTORIES — WALL ROPE WORKS —
J. H. WILLIAMS CO. — BRIGHT STAR INDUSTRIES — KOPPER'S PISTON RINGS — KILGORE PYROTECHNICS

Boston Lockport Block Co., Inc.

CABLE ADDRESS:
"STANMAR" SAN PEDRO
503 NORTH HARKER AND OLIVER ST.
P.O.B. 500
SAN PEDRO, CALIFORNIA 90731

TELEPHONES:
833-3555, 775-3935
NIGHT TELEPHONES:
831-2871, 831-4476
635-1930, 831-3073
378-1818

MIKE FENTIS — GENE KNODEL — LOU MEYERS — COSMAS FLORATOS
SERVICE AROUND THE CLOCK

ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

ΑΛΦΡΕΜΠΟΡΙΟΝ ΣΙΓΑΡΕΤΤΩΝ

'Η διενέργεια λαθρεμπορίου σιγαρέττων υπό πληρωμάτων έλληνικών πλοίων εύρισκεται τόν τελευταίον καιρὸν εἰς ξεφασιν.' Ήδη τέσσαρα έλληνικά πλοία έχουν συλληφθή ύπό τών Ίταλικών 'Αρχών διὰ τὴν ἀνωτέρω αἰτίαν καὶ ἀναμένεται ή παραπομπή τῶν ὑπευθύνων εἰς τὰς Δικαστικὰς 'Αρχάς.

Τοιαῦται πράξεις, ἀφ' ἕνος μὲν δυσφημοῦν τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν εἰς τὸ ἔξωτερον, ἀφ' ἔτερος δὲ δημιουργοῦν προβλῆματα εἰς τὰ πλοῖα, ὡς ἐπιβολὴν προστιμών, κατάθεσιν χρηματικῶν ἔγγυησεων κ.λ.π.

Τὰ ἀνωτέρω ἀναφέρονται εἰς ἑγκύκλιον ἀποσταλεῖσαν εἰς τὰς Λιμενικὰς καὶ Προξενικὰς 'Αρχάς, ὡς καὶ τὰς ναυτεργατικὰς ὁργανώσεις παρὰ τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας προκειμένον γὰρ ἐπιστήσουν τὴν προσοχὴν τῶν ναυτικῶν μας. Περαιτέρω τονίζεται εἰς τὴν ἑγκύκλιον, ὅτι ὁ Ποινικὸς καὶ Πειθαρχικὸς Κώδιξ τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ προβλέπει στέρησιν τοῦ ναυτικοῦ ἐπιγγέλματος, μέχρι καὶ ὀριστικῆς τοιαύτης, ἐπὶ καταδίκης ύπό ποινικοῦ δικαστηρίου διὰ λαθρεμπορίαν.

'Εξ ἄλλου, κατὰ τὸ ἄρθρον 297 τοῦ Ποινικοῦ Κώδικος, ὃ ἐν προθέσεως εἰσάγων ἐν Ἑλληνικῷ πλοιῷ ἀντικείμενα, ἢ ὑπαρξία τῶν ὅπλων δύναται νὰ ἐπιφέρῃ τὸν κίνδυνον κατασχέσεος ἢ δημεύσεως τοῦ πλοίου ἢ τοῦ φορτίου, τιμωρεῖται διὰ φυλακίσεως μέχρι 3 ἑτῶν. Σημειώτεον, ἡ πρᾶξις τιμωρεῖται καὶ ὅταν ἔλασθε χώραν ἐπέτος τῶν ὅριών τοῦ Κράτους. Προσέτι πρὸς τὰς Λιμενικὰς καὶ Τελωνειακὰς 'Αρχάς ἔχουν ἐκδόθη αὐστηραὶ διαταγαὶ ὥστας ἐντείνουν τὰς προσπαθείας των πρὸς σύλληψιν καὶ παραπομπὴν ἀρμοδίων τῶν συλλαμβανομένων ἐπὶ λαθρεμπορίᾳ.

ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΑΠΟΔΟΣΙΣ ΠΑΡΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ. ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ

Τὸ Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον ὑποχρεῦται νὰ καταβάλῃ εἰς ἔτερον ἀσφαλιστικὸν φορέα τὰς καταβληθείσας εἰς αὐτὸν εἰσφορὰς ἡσφαλισμένου, ὡς ὅποιος μεταγενεστέρως ὑπίκειται ύπό τὴν ἀσφάλισιν τοῦ ἄλλου ἀσφαλιστικοῦ φορέων καὶ ἐσυνταξιοδοτήθη παρ' αὐτοῦ ἢ ἔλασθεν ἐφ' ἀπαξ παροχῆν. Αἱ εἰσπραχθεῖσαι εἰσφοραὶ θὰ καταβληθοῦν παρὰ τοῦ Ν.Α.Τ. ἐντόκως πρὸς 5% ἐτοίμων ἀπὸ τῆς ἡμερομήνιας τῆς ἐκδόσεως τῆς σχετικῆς περὶ ἀπονομῆς ἀποφάσεως.

'Ο Νομικὸς Σύμβουλος τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἔγνωμοδότησεν ὡς ἀνωτέρω, τῆς ἀτομικῆς ταύτης γνωμοδοτήσεως γενομένης ἀποδεκτῆς παρὰ τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας. Εἰς τὴν τεθεῖσαν ὑπὸ ὧν μῆμαν παρὰ τοῦ ἐνδιαφερομένου γνωμοδότησιν ἀναφέρονται προσέτι τὰ ἀκόλουθα:

Αἱ περὶ διαδοχικῆς ἀσφαλίσεως διατάξεις τοῦ Ν.Δ. 4202/1961 'περὶ διατηρήσεως τῶν ἐκ τῆς κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως δικαιωμάτων εἰς περιπτώσεις μεταβολῆς ἀσφαλιστικοῦ φορέων', δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν προκειμένου περὶ τοῦ Ν.Α.Τ., κατὰ ρητὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 3 παρ. 3 τοῦ νομοθέτηματος τούτου. 'Ως πρὸς τὴν ἀσφάλισιν παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. καὶ προκειμένου περὶ μεταβολῆς τοῦ ἀσφαλιστικοῦ φορέων ισχύουν αἱ

διατάξεις τοῦ ἄρθρου 50 τοῦ Βασικοῦ Νόμου 3170/1955 'περὶ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου', ὡς αὐταὶ αὐθεντικῶς ἡμηνεύθησαν καὶ ἐτροποποιήθησαν διὰ τοῦ ἄρθρου 27 τοῦ νεωτέρου νόμου 4502/1966.

Οὕτω, ἐφαρμοζομένων τῶν ἐν λόγῳ διατάξεων, ἐὰν ὁ ἔτερος ἀσφαλιστικὸς φορεὺς συνταξιοδοτήσῃ ἢ καταβάλῃ ἐφ' ἀπαξ παροχὴν εἰς τὸν παρ' αὐτῷ ἡσφαλισμένον, τὸ Ν.Α.Τ. ὑποχρεύσται νὰ καταβάλῃ εἰς τὸν ἔτερον ἀσφαλιστικὸν φορέα τὰς διὰ τὸν εἰρημένον καταβληθείσας ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. εἰσφοράς, ἐντόκως πρὸς 5% ἐτοίμων ἀπὸ τῆς ἡμερομήνιας τῆς ἐκδόσεως τῆς σχετικῆς περὶ ἀπονομῆς ἀποφάσεως. ('Ατομικὴ γνωμοδότησις Νομικοῦ Συμβούλου Υ.Ε.Ν. ὑπ' ἀριθ. 13/1968).

ΣΥΛΛΟΓΙΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΗΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ

Παρὰ τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐκυρώθη τὴν 10ην Σεπτεμβρίου 1968 ἡ Συλλογικὴ Σύμβασις 'Ἐργασίας καὶ ἀμοιβῶν τῶν πληρωμάτων τῶν πετρελαιοκήνητων καὶ ιστιοφόρων, ἢ ὑπογραφεῖσα τὴν 12ην Αύγουστου 1968 ύπό τὸν ἑκπροσώπων τῆς 'Ἐνώσεως Ἰδιοκτητῶν ἀφ' ἐνὸς καὶ τῶν ἐπαγγελματικῶν ὁργανώσεων τῶν ναυτικῶν ἀφ' ἔτερου. 'Η ισχὺς τῆς Συλλογικῆς Σύμβασεως ταύτων, ἀρχεται απὸ τὴν Αὔγουστον 1968 καὶ λήγει τὴν 31ην 'Ιουλίου 1969.

Μισθολόγιον τῶν ἀμειβομένων εἰς δραχμὰς πληρωμάτων τῶν πετρελαιοκήνητων καὶ ιστιοφόρων ἔως 500 κ.ο.χ. διὰ πλόας μεταξὺ Ἑλληνικῶν λιμένων, καθορίζεται ὡς κατωτέρω:

	Δρχ.
Κυβερνήτης πλοίου	151-500 κ.ο.χ. 5.010
Κυβερνήτης πλοίου	81-150 κ.ο.χ. 4.176
Κυβερνήτης πλοίου	25- 80 κ.ο.χ. 3.820
Ναύκληρος	2.595
Ναύτης	2.500
Μηχανικὸς ΜΕΚ ὡς πρῶτος	4.690
Μηχανικὸς ΜΕΚ ὡς δεύτερος	3.860
Μηχανοδηγὸς Α' τάξεως	3.345
Μηχανοδηγὸς Β' τάξεως	2.790
Χειριστὴς κάτοχος πτυχίου	1.505
Ναυτόπαις μὲ δημηνὸν ὑπηρεσίαν	1.350
Ναυτόπαις ἄνευ ὑπηρεσίας	600

Εἰς τὰς περιπτώσεις κατὰ τὰς ὅποιας τὸ πλοίον μεταφέρει εὑφέλετος ἡ ἐκρηκτικὰς ὕλας, τὸ ἀνώτατον μισθολόγιον καταβάλλεται ὡς ὑδημένον κατὰ ποσοστὸν 10%. 'Ἐπίστης κατὰ 10% ὑδημένον καταβάλλεται εἰς περίπτωσιν ἐπεκτάσεως τῶν πλόων μεταξὺ λιμένων ἐσωτερικοῦ καὶ ἔξωτερικοῦ.

Τροφοδοσία: Τὸ ἡμερήσιον ἀντίτιμον τροφῆς δι' ἔκαστον ἄνδρα τοῦ πληρωμάτος ὁρίζεται εἰς δραχμὰς 24. Εἰς περίπτωσιν ἐπεκτάσεως τῶν πλόων εἰς λιμένας τῆς ἀλλοδαπῆς, τὸ ἡμερήσιον τοῦτο ἀντίτιμον τροφῆς αὐξάνεται κατὰ 25%, ἡτοι εἰς δραχμὰς 30. Εἰς ἔκαστον πλοίον θὰ συντάπται μερίμνη τοῦ πλοιάρχου ἢ κυβερνήτου διμελῆς ἐπιτροπῆς (ἔξι ἐνὸς μέλους προσωπικοῦ καταστρώματος καὶ ἔξι ἐνὸς τοῦ προσωπικοῦ μηχανῆς), ἡτοι ἐναλλασσόμενη καθ' ἐδδομάδα θὰ διαχειρίζεται τὸ ἀντίτιμον τῆς τροφῆς καὶ θὰ ἐπιμελήται τῆς προμητείας τῶν απαραιτήτων τροφίμων διὰ τὴν παρασκευὴν

τοῦ συσσιτίου, εἰς τὸ ὅποιον δέον νὰ μετέχουν ὑποχρεωτικῶν πάντα τὰ μέλη τοῦ πληρωμάτος τοῦ πλοίου καὶ ὁ κυβερνήτης.

'Η Ἐπιτροπὴ συσσιτίου δέον νὰ τηρῇ βιβλίον τροφοδοσίας, εἰς τὸ ὅποιον θ' ἀναγράφεται καθ' ἐκάστην τὸ εἶδος καὶ ἡ ὁξεία τῶν προμηθευμένων τροφίμων καὶ τῶν ἀπαραιτήτων ὑλικῶν διὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ συστίου. Τὸ βιβλίον τροφοδοσίας ὑπογράφεται ύπὸ τῶν μελών τῆς Ἐπιτροπῆς καὶ θεωρεῖται καθημερινῶς ύπὸ τοῦ πλοιάρχου, στοιχεῖς τοῦ ἀντίτιμου τροφοδοσίας.

'Ο πλοιάρχος καταβάλλει εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν τὸ ἀντίτιμον τῆς τροφῆς προκαταβολικῶν ἀνὰ διήμερον μὲν ὀστικοῖς τὸ πλοίον εὑρίσκεται ἐν λιμένι, διὰ πάσας δὲ τὰς ἡμέρας πλοῦ συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς προβλεπομένης ἐπιβαρύσεως αὐτοῦ. 'Ἐπιστροφὴ εἰς τοὺς ναυτικοὺς τυχὸν περισσεύματος ἐπὶ τῆς τροφοδοσίας ἀπαγορεύεται. Τοῦτο δέον νὰ διατίθεται πρὸς βελτίωσιν τοῦ συσσιτίου.

Τὸ πλοίον ὑποχρεούται ὅπως διαθέτῃ τὰ ἀπαραιτήτων μαγειρικὰ σκεύη παρασκευῆς φαγητοῦ ὡς καὶ τὰ εἰδή ἐστιάσεως τοῦ πληρωμάτος. 'Ἐπίσης νὰ διατίθεται ύπὸ τοῦ πλοίου ὑδωρ καὶ καύσιμος ὑλη.

Δῶρον Χριστούγεννων τὸν γέννην καὶ οἱ σχ. α. Εἰς τὰ πληρώματα τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας περὶ ὃν παροῦσα Σύμβασις, καταβάλλεται ὡς δῶρον μισθὸς ἐνὸς μηνὸς ἐπ' εὐκαιρία τῶν ἑορτῶν τῶν Χριστουγέννων καὶ τοῦ Νέου "Ἐτους καὶ δέκα πέντε ἡμερῶν ἐπ' εὐκαιρία τῶν ἑορτῶν τοῦ Πάσχα. 'Ο χρόνος καταβολῆς τῶν ἑορτῶν τὸν λήψην τούτου θὰ ὀρίζωνται διὰ πολιοκτήτων.

Ναυτιλίας. Ναυτικοὶ Χρηγεῖται εἰδικὸν πρὸς ναυτολόγησιν σημείωμα παρὰ τὴν οἰκείας ἐπαγγελματικῆς ὁργανώσεως. 'Η διάταξις τοῦ παρόντος ἄρθρου δὲν ἔχει ἐφαρμογὴν προκειμένου περὶ ναυτολόγησεως πλοιοκτήτων.

Τὸ ἀνωτέρω ἄρθρον ύπὸ τὸν τίτλον «Ναυτοδόγησις» κατὰ τὴν κύρωσιν τῆς παρούσης Συλλογικῆς Σύμβασεως παρὰ τοῦ Υ.Ε.Ν. ἐξηρέθει παρασείναν ἀνεπικύρωτον, ὡς ἀντικείμενον εἰς τὸν Νόμον.

'Ι σχ. α. τροποποιίας καὶ οἱ σχ. α. Η παροῦσα Συλλογικὴ Σύμβασις ισχύει απὸ τῆς Ιησ. Αὔγουστου 1968 καὶ λήγει τὴν 31ην 'Ιουλίου 1969.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ισχύος της, δύναται νὰ τροποποιηθῇ κατόπιν συμφωνίας τῶν συμβαλλομένων μερῶν, τῆς τροποποιήσεως ὑποκειμένης εἰς τὴν ἔγκρισιν τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

'Η παρούσα δύναται δύο μηνας πρὸ τῆς λήξεως νὰ καταγελθῇ παρ' ἐνὸς τῶν συμβαλλομένων μερῶν, αὐτὴ δύος παραμένει ἐν ισχύι μέχρι λήξεως τῆς ισχύος, ἡτοι μέχρι τῆς 31ης 'Ιουλίου 1969.

'Επίλυσις διαφορῶν τοῦ πλοίου πρὸ τῆς λήξεως της ισχύος της, διαφοράς η διαφορὰ κατὰ τὴν έφαρμογὴν καὶ ἐρμηνείαν τῶν δρῶν τῆς παρούσης Συλλογικῆς Σύμβασεως θὰ ἐπιλύεται διαιτητικῶς διὰ πολιοφάσεως τοῦ Υ.Ε.Ν.

SEABROKERS, INC.

45 ROCKEFELLER PLAZA * NEW YORK, N.Y. 10020

TELEX: RCA 22 4688 22 4689 I.T.T. 42
TELEPHONE: 212-582-3711

CABLE: SEABROKERS, N.Y.
0344 42 0375 W.U. 25 522 62 266

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΤΟ ΑΝΕΠΑΝΔΡΩΤΟΝ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΝ

Άπο τοῦ 1966 έργαζονται έπιτυχώς τὰ εἰδικῶς ναυπηγηθέντα σκάφη μεταφοράς ύγραερίων «TEVIO» καὶ «TRAQUAII». Τὸ μέγιστον τῆς ἐπιτυχίας αὐτῆς οφείλεται εἰς τὸ πλήρωμα καὶ εἰδικά τόπον εἰς τοὺς μηχανικούς. «Η ἔπανδρωσις τοῦ μηχανοστασίου περιλαμβάνει δύο μόνον διξιοματικούς μηχανικούς ήμεριτής ἔργασίας. Κατὰ τὰς νυκτερινὰς ὥρας ἀπό 20.00' μέχρι τῆς ἐπομένης 07.00' δὲν ἔκτελεῖται φυλακή ἐπὶ τῷ μηχανοστασίῳ. Αἱ θερμοκρασίαι καὶ πιέσεις τῆς μηχανῆς διατηροῦνται αὐτομάτως εἰς προκαθισμένους βαθμούς μέσω καταλλήλων — τοποθετημένων ἀπό κατασκευής — προειδοποιητικῶν/προστατευτικῶν μηχανισμῶν.

«Απαντά τὰ ὄργανα τοῦ μηχανοστασίου καθ' ὅλην τὴν περίοδον λειτουργίας τῶν πλοίων εἰργάσθησαν πλέον ἡ ίκανοποιητικῶς. Τὰ μόνα σφάλματα, ἀπτινα ἐσμειώθησαν, ἥσαν τὰ εἰς μηχανήματα συναγερμοῦ λιπάνσεως σημειωθέντα καὶ δύο πτώσεις αὐτομάτων διακοπῶν ἐπὶ ἑνὸς τῶν πινάκων ἀλέγουν. Δοθέντος ὅτι τὸ σύστημα σταματᾷ εἰς ἀμφοτέρους αὐτὰς τὰς περιπτώσεις, οὐδεμία βλάβη προήλθε. «Απαντες οἱ αὐτόματοι διακόπται εἰναι εἰς καψύλαις κεχωρισμένα κατὰ διακόπητην, ὡς ἡ ἀλλαγή εἰναι ζήτημα λεπτῶν.

«Η κυρία μηχανή, δῆλος τύπου V πολύστροφος, μεταδίδουσα τὴν κίνησιν μέσω κινητού αναστροφῆς καὶ μειώσεως στροφῶν, ἀλειτούργησεν ἀνευ οὐδεμίας ἀνωμαλίας.

Κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ πλοίου, ὅτε ἡ δεξαμενὴ τῆς ἡρᾶς παρουσιάσεις ἐπικίνδυνον ὑψωσιν τῆς στάθμης τοῦ ἐν αὐτῇ ὑγραερίου, αὐτόματον σῆμα κρατεῖ τὰς ἀντλίας τοῦ σκάφους, ἀλειεῖ τὰς βαλβίδας τοῦ πλοίου καὶ κλείει συγχρόνως τὴν εἰσαγωγὴν τῆς δεξαμενῆς ἡρᾶς.

Κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον, ἔαν κατὰ τὴν φόρτωσιν παρουσιασθούν ἀνάλογοι συνθῆκαι, αἱ ἀντλίαι καὶ αἱ βαλβίδες τῆς ἡρᾶς κλείονται αὐτόματάς.

Τὸ σύστημα ἀπέδειξεν ὅτι, διὰ τῆς ἀπολαγῆς τῶν ἀξιωματικῶν μηχανικῶν ἀπό τὴν ἐκτέλεσιν τῆς καθιερωμένης φυλακῆς, ἐπιτυχάνεται μία πολὺ ὑψηλοτέρα στάθμη συντήρησεως τοῦ μηχανοστασίου καὶ τῶν ἐν αὐτῷ μηχανῶν καὶ ἔσαρτημάτων.

ΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟΝ ΛΑΪΝΕΡ

«Ἐπτὰ φορτηγά γραμμῆς, ναυπηγηθέντα ἡ ὑπὸ παραγγελίαιν εἰς Σουηδίαν καὶ Νορβηγίαν διὰ λαϊνού σμὸν τῆς ἑταίριας Μάερσκ Λάϊν (κ. Μόλλερ τῆς Κοπεγχάγης), θὰ ἔξυπερτησούν τὴν τακτικήν ἐδδομαδίαίσιν γραμμῆς B. Ἀμερικῆς - «Απῶ Ανατολῆς - Νοτιοανταλικῆς Ασίας. Μὲ τὰ σκάφη αὐτὰ ἐπεβλήθη ὁ κ. Μόλλερ καὶ ἔγενετο δεκτὸς εἰς τὴν Κόνφερανς. Θεωροῦνται ὡς τὰ τελειότερα εἰς τὸ εἶδος των. «Ἐνσωματώνουν δι, τι αἱ τεχνολογικαὶ ἔξελίξεις καὶ αἱ σύγχρονοι μεταφορικαὶ ἀπαιτήσεις ὑπαγορεύουν. Τὰ πέντε ἔξ αὐτῶν ἀνέλαβον ἡδη ὑπηρεσίαν. Τὸ τελευταῖον παραδοθεῖν εἴναι τὸ «Chastine Maersk».

Είναι δηλοκίνητα, μήκους 560 ποδῶν, 13.940 τὸν. d.w. Τὰ καταστρώματα εἰναι ἀνοικτά, ἔλευθερα ὑπερκατασκευές. Πέντε πλευρικαὶ θυρίδες, τῶν ὅποιων ὁ χειρισμὸς εἴναι ὑδραυλικός, χρησιμεύουν διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν παλλετετασμένων φορτίων. Αἱ θυρίδες εἰναι διατεταγμέναι εἰς τὸ ὑψοῦ τοῦ δευτέρου καταστρώματος, διότε νὰ ἐπιτρέπεται ὁ μᾶλλον ἀποδοτικὸς χειρισμὸς τῶν φορτίων.

Τριπλά στόμια κυτῶν προεβλέφθησαν εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 5 κύτος διὰ τὴν φόρτωσιν Κοντένερς. Τὰ σκάφη ἔχουν ίκανότητα παραλαβῆς 400 ἐμπορευματοκιβώτιων τῶν 20 πο-

δῶν μήκους.

«Η μηχανὴ σύγκειται ἐκ μιᾶς ἐνεακούλινδρου, ἀπλῆς ἐνέργειας διχρόνου στροβιλοφορτιζομένης μηχανῆς δῆξελ, ίκανῆς νὰ ἀναπτύξῃ δύναμιν πέδης 18.900 πόπων εἰς 110 στροφὰς ἀνά λεπτόν. Τὰ βοηθητικὰ μηχανῆματα περιλαμβάνουν τρεῖς ὀκτακούλινδρους μηχανῆς δῆξελ Μπέργκεν τετραχρόνους στροβιλοφορτιζομένας, ἔξ δων ἕκαστη ἀναπτύσσει δύναμιν πέδης 1050 πόπων εἰς 720 στροφὰς ἀνά λεπτόν.

Τὸ πλοίον διαθέτει πρωραίαν ἔλικα ὕσεως Κα - πε - ω παρέχουσαν δύον 11 τόνων καὶ είναι μηχανοστάσιον μὲ σύστημα σταθεροποιήσεως τύπου Φλιπ.

Εἰς ὑψηλὸν βαθμὸν είναι αὐτοματοποιημένον τὸ πλοίον. Δύναται νὰ ταξιδεύῃ μὲ σύστημα σταθεροπάθωτον τὸ μηχανοστάσιον του, τοῦ ἐλέγχου τῆς μηχανῆς ἔξασφαλιζομένου ἔξ δοκολήρου ἀπό τῆς γεφύρας.

«Ἀπαντες τὰ ὄργανα, τὰ συστήματα ἐλέγχου κλπ. είναι συγκεντρωμένα εἰς κλιματισμένην αἰθουσαν ἐλέγχου, εύρισκομένην ἐπί τοῦ τρίτου καταστρώματος τοῦ μηχανοστασίου.

ΤΑ 312.000 ΤΟΝΝΩΝ

«Ἀνεκοινώθησαν ἀπό τὰ Ναυπηγεία Ισικαναθάζια - Χαρίμα καὶ ἄλλαι χαρακτηριστικαὶ τινες λεπτομέρειαι τῶν δύο τῶν 312.000 τόν. τάνκερς τοῦ κ. Λούντβιχ.

Κόστος: 20 ἑκατομ. δολ. ἔναντι τῶν 12 ἑκατομ. τοῦ «Τόκιο Μαρού» καὶ τῶν 15 ἑκατ. τοῦ «Ιντεμίτσου Μαρού».

Είναι διπλέλικα (δύο μηχαναί, δύο ἔλικες) διὰ πρώτην φοράν εἰς σκάφη τόσον μεγάλα. Είναι βαθύτερα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ μῆκος των καὶ τοῦτο πρὸς αὐχησον τῆς οἰκονομίας. (Μήκος 346 μέτρα, ἔναντι 324 μέτρων τοῦ «Ιντεμίτσου Μαρού», μὲ ὑψος 32 μέτρα, ἔναντι τῶν 23,2 μέτρων τοῦ «Ιντεμίτσου Μαρού»).

Πλήρες σύστημα πυροσβεστικόν. Τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος ἀπό ἀφεκτα ύλικα.

Τὰ κύρια σημεῖα τοῦ σκάφους ἐνισχυμένα ὑπὲρ τοὺς κανονισμούς.

ΜΗΧΑΝΗ ΔΗΖΕΛ ΙΣΧΥΡΟΤΕΡΑ ΚΑΙ ΜΙΚΡΟΤΕΡΑ

Τὸ ἀμερικανικὸν βιομηχανικὸν συγκρότημα Κόλτ τοῦ Μπελόρτ, Ουίσκόνσιν, προωθεῖ εἰς τὴν ἀγοράν νέαν μηχανὴν ντῆξελ παραγωγῆς τῆς παραφύδος τοῦ Φαίρμπανκς Μόρς Πάουερ Σύστεμας. «Ισχυρίζεται ὅτι ὁ νέος αὐτὸς τύπος μηχανῆς παρέχει οὐσιώδεις οἰκονομίας εἰς κόστος καυσίμων καὶ χώρου ἐπὶ ποντοπόρων πλοίων.

«Η Φαίρμπανκς Μόρς πιστεύει ὅτι — ἀναλόγως τῶν κυβικῶν καὶ τοῦ βάρους της — καὶ ἡ νέα ντῆξελ είναι ἡ ισχυροτέρα ποτὲ κατασκευασθεῖσα μηχανὴ καὶ ἐπίσης ισχυρί-

ζεται ὅτι θὰ είναι λίαν συναγωνιστικὴ κατὰ δολλάριον μηχανὴ ἀπὸ τῆς ἀπόφεως συντηρήσεως καὶ ιπποδυνάμεως, ἐν συγκρίσει πρὸς οἰαδήποτε ἄλλα πρωστήρια κατασκευάσματα.

«Η νέα ντῆξελ ἀναπτύσσει δύναμιν 1.250 πόπων χαλινωτηρίου κατὰ κύλινδρον, ἐν συγκρίσει μὲ 500 κατὰ κύλινδρον τὴν διόποιαν ἀναπτύσσεσσον συνήθως αἱ ἄλλαι μηχαναὶ ντῆξελ ἐν ὑπηρεσίᾳ. Τούτο σημαίνει ὅτι θὰ είναι δύναμιν ὅπως οὗτος δύναμιν τοιούτων τοιούτων μηχανῶν ντῆξελ 18κυλινδρων.

«Η νέα ντῆξελ Φαίρμπανκς Μόρς ἔχει, ὡς ηδη ἐλέχθη, τὸ πλεονέκτημα ὅτι δεν είναι δύκαδης καὶ ὅτι χαρίζει ισχυράν ιπποδύναμιν. Τούτο ἐπετεύχθη διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως δύο ἐμβόλων κατὰ κύλινδρον, ἀντιθέτων φορᾶς, καὶ ἐν μέρει ἀπὸ τὴν μεγάλην ταχύτητα τῆς μηχανῆς ητης τῆς εἰς τὰς 450 στροφὰς κατὰ λεπτόν. Αἱ συνήθεις μεσαίου μεγέθους ναυτικαὶ μηχαναὶ ντῆξελ ἀναπτύσσεσσον τὴν διατετιμημένην ισχύν των εἰς τὰς 105 στροφὰς κατὰ λεπτόν καὶ ἀπαίτουν διὰ τούτο μεγαλύτερον κυβισμόν.

ΤΟ ΤΑΧΥΤΕΡΟΝ ΠΛΟΙΟΝ

Μυστικὸν τοῦ Κράτους ἐθεωρείτο ἡ μεγίστη ταχύτης τοῦ ὑπερωκεανού «Ηνωμέναι Πολιτείαι», ἐπιστεύετο ὅτι ἀνήρχετο αὐτὴ εἰς τὰ 36 μίλια. Φθάνει διποτάρα πάντας τοῦ προτερεότερον ἐπιπλέοντα τὰ 42 (77 χιλιόμετρα). Είναι τὸ ταχύτερον ἐμπορικὸν σκάφος τοῦ κόσμου. Οἱ ὄκτω λέδητες του καὶ οἱ τέσσαρες ἀτμοστρόβιλοι ἀναπτύσσεσσον δύναμιν 240 χιλ. πόπων.

NEON ΑΠΟΡΡΥΠΑΝΤΙΚΟΝ

«Η Μπρίτις Πετρόλεουμ παρουσίασε νέον προϊόντον καθαρισμού τῶν δεξαμενῶν τάνκερς τὸ «BP Marine Tank Cleaner». Ἀρχικῶς παρασκευάσθην ὑπὸ τοῦ προτελείου ἐρευνῶν τῆς ομάδος τῶν ἑταίρων BP πρὸς χοήσιν κυρίως εἰς τὸν ίδιον τῆς στόλου δεξαμενοπλοίων ἐν πλῷ καὶ πρὸ τοῦ δεξαμενού των, τὸ προϊόν αὐτὸν εἶχε τόσην ἐπιτυχίαν, ὥστε τώρα προσετέθη εἰς τὴν μεγάλην ποικιλίαν τῶν εἰδικῶν ἀπορρυπαντικῶν πού ἡδη ἡ BP ἐμπορεύεται ἀνὰ τὸν κόσμον.

Κατὰ τὴν ἐπέξεργασίαν τοῦ νέου προϊόντος ἀντικειμενικός σκοπὸς ὑπῆρχεν ἡ παραγωγὴ ἐνὸς ἀπορρυπαντικοῦ καθαρισμοῦ δεξαμενῶν πραγματικῶν δραστικοῦ καὶ συγχρόνων ὀλιγύτερων διαπανηρού τῶν προϊόντων τοῦ συναγωνισμοῦ. Ἀμφότεροι οἱ ὡς ἄνω ἀντικειμενικοὶ σκοποὶ ἐπετεύχθησαν.

«Η BP ἐμπορεύεται τὸ «Marine Tank Cleaner» ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν River Plate Shipping καὶ τὴν Trading Agency Limited τοῦ Λονδίνου, αἱ διποταρίαι τὸ πρωμηθεύοντας ηδη εἰς διαφόρους ναυτικὰς ἑταίριας, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς Olymprie Maritime. Πλὴν τῆς διανομῆς τοῦ προϊόντος ἡ River Plate Shipping παρέχει τὰς ὑπηρεσίας εἰδικευμένων διὰ τὴν μελέτην καὶ ἐκτέλεσιν ἐργασιῶν ἀπορρυπαντεσσως εἰς δολους τοὺς τύπους τῶν πετρελαιοφόρων.

J. LEETE & SON (Cargo Superintendents) Ltd.

L O N D O N

LONDON HOUSE CRUTCHED FRIARS LONDON E.C. 3

ADD. TELEPHONE No. ROYAL 6401 (10 LINES)

TELEGRAPHIC ADDRESS TO READ "SEABURDOCK" LONDON TELEX 25940

STEVEDORING & TALLYING K.A.P.

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς τοὺς κυριωτέρους Λιμένας

Διευθύνεται προσωπικῶς ὑπὸ τοῦ "Ελληνος"

Kou ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ

Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάρτισίν του εἰς τὰ

Ναυτιλιακὰ ζητήματα.



σεις εἰς τὸν κλάδον τοῦτον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν θὰ τοὺς ἐπιτρέψουν τὴν εὐχερῆ πραγματοποίησιν τοῦ ὀνέιρου τῶν.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Ο ΚΩΔΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

"Ἐλλειψις ἀποφασιστικότητος καὶ καταλλήλου πολιτικῆς διὰ τὸ ἀμερικανικὸν πλοῖον ἐκ μέρους τῆς Διοικήσεως δημιουργεῖ κινδύνους ἔθνικῆς καταστροφῆς".

Τοῦτο ἐδήλωσεν ἐνώπιον τῆς Ἐπιτροπῆς Ἀθναγάριας τῆς Ἀμερικανικῆς Λεγενώνος ὁ κ. Φράνκ Νέμεκ, εἰς ἑκ τῶν ἑξεχόντων ἀμερικανικῶν ναυτιλίας παργόντων καὶ πρόεδρος τῆς ἑταῖριας «Λάύκη», ητις, ὡς γνωστόν, διαθέτει στόλον δλόκητρον ἐξ αὐτοματοποιημένων φορτηγῶν σκαφῶν.

"Λίαν συντόμως — προσέθεσεν υύτος — αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι δὰ ἀδυνατοῦν νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰς στρατιωτικάς των ἄναγκας διὰ τοῦ παρόντος πεπαλαιωμένου στόλου. Ἐκτὸς ἂν ληφθοῦν τὰ κατάλληλα μέτρα ἐγκαίρως, η χώρα δὲν θὰ ἔχῃ κατὰ τὴν προσεχῆ δεκατετάραν ἀμερικανὸν στόλον ἐπαρκούντα διὰ τὴν Ικανοποίησιν τῶν ἀνάγκων ἐκ περιφρισμένων συγκρούσεων ως τοῦ Βιετνάμ η τῆς Κορέας".

Περαιτέρω ἐτοίσεν ὅτι «τὸ μεγαλύτερον ἔθνος τοῦ κόσμου, ως εἶναι αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, δέον νὰ διαθέτῃ κατάλληλον πλωτὸν ὑλικὸν διὰ νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὰς μελλοντικὰς ἐμπορικὰς καὶ ἀμυντικὰς του ἄναγκας. Ἀλλὰ τὰ ἔτη 1972 - 1977 θὰ εἶναι τὰ κρίσιμα ἔθνικά μας ἔτη».

Ο πρόεδρος τῆς ἑταῖριας «Λάύκη», διστιστή τὴν μαζικήν ναυπήγησιν πλοίουν, προειδοποίησεν ὅτι η δημιουργία τῆς κρισίμου καταστάσεως ὠφείλετο εἰς τὴν ἀπρόθυμίαν τῶν ἑκάστοτε Κυβερνήσεων νὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν πραγματικότητα, οἵτι δηλαδή μέγας καὶ σύγχρονος ἐμπορικὸς στόλος θὰ απῆται την μακροπρόθεσμον ἐξεύρεσιν ἔθνικῶν πόρων.

'Ο κ. Νέμεκ πιστεύει ὅτι η ναυτική βιομηχανία καὶ τὸ ἐργαστικὸν δυναμικὸν θὰ ἡδύναντο νὰ ἀποδεχθοῦν ἐν ρεαλιστικὸν πρόγραμμα πρὸς δημιουργίαν ισχυροῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ἀλλ' ἐτοίσεν ὅτι ἐφ' ὃσον ἀσκεῖται πρόχειρος πολιτική ὑπὸ μὴ ἐμπείρων εἰς τὰ τῆς θαλασσίας ἐπιχειρήσεως ἀπόμων, αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι θὰ ἀντιμετωπίζουν πάντοτε ἄλιτα σχετικὰ προβλήματα.

Περαίνων ἐτοίσεν ὅτι, ἐὰν δὲν ὑπῆρχε τὸ

ναυπηγικὸν πρόγραμμα τῶν ἐπιδοτούμενῶν τακτικῶν γραμμῶν, αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι δὰ εύρισκοντο σῆμερον εἰς τὴν δυσχερῆ θέσιν νὰ ἐμπιστεύωνται καὶ τὰς μεταφορᾶς τῶν γενικῶν ἐμπορευμάτων τῶν εἰς τὰ ξένα πλοῖοι.

ΔΙΕΞΟΔΟΣ ΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ

Εἰς πρόσφατον ἄρθρον περὶ τῆς αὐδανομένης εἰσόδου τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν συγκροτημάτων εἰς τὸν τομέα τῶν κρουαζιέρων, τὸ ἀμερικανικὸν περιοδικὸν «Newsweek» ἐπισημάνει τὴν προέχουσαν βαρύτητα τοῦ παράγοντος τῆς ἐκσυγχρονισμένης καὶ «ενεανίκης» ἐμπανίσεως τῶν κρουαζιέροπλοιών. Εἰς τὸ ἄρθρον αὐτὸν ἀποκαλύπτεται ὅτι, χάρις εἰς τοισύτην ἐμφάνισιν τῶν πλοίων του, τὸ συγκρότημα Ἀμερικανὸν Ἐξπορτ - Ιζπραντσεν Λάινς ἐπέτυχεν αὐξησιν τῶν ἑσδῶν του κατὰ 12½% καὶ ἐλπίζει εἰς μελλοντικὴν κάλυψην θέσεων κατὰ 90% εἰς τὰ δύο κρουαζιέροπλοια «Ιντεπέντενς» καὶ «Κονστιτούσιον» διὰ τὸ 1969.

Τὸ «Newsweek» ἐπιλέγει, ὡς περαιτέρω παράδειγμα, τὸ νεότευκτον «Κουήν Ελίζαμπεθ 2» καὶ λέγει ὅτι τὸ νέον ὑπερωκανίον/κρουαζιέροπλοιον διαθέτει μέγαν ἀριθμὸν αἴθουσῶν ἐστιαστορίων, «νάιτ - κλάμπ», 14 μπάρς, αιθούσας καλλωπισμοῦ, ἀκόμη καὶ κέντρα δισκομήκης, καὶ γενικῶς ἔχει διευθετήθη τοῦτο κατὰ τρόπον ἐλκυστικὸν δι' ἐπιβάτας οἰασδήποτε ληκίκιας, πάσης φύσεως συμφέροντων καὶ ἀποχρώσεως. Τὸ ἀμερικανικὸν περιοδικὸν καταλήγει, λίαν ἐπιγραμματικῶς:

«Οἱ χορεύει τοῦ «σουνίγκα» τραβοῦν τὸν δρόμον των, οἱ ὀπαδοί τῶν ἀνέσεων τὸν ίδικο των καὶ χάρις εἰς τὰ 13 καταστρώματα βολεύονται ὅλοι».

Ός πρὸς τὸ συγκρότημα Ἀμερικανὸν Εξπορτ - Ιζπραντσεν Λάινς, τοῦτο ἀνέθεσε — απὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους — τὴν πρακτόρευσιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τῶν δύο κρουαζιέροπλοιών του «Ιντεπέντενς» καὶ «Κονστιτούσιον» εἰς τὴν ὄργανωσιν Diners/Friggazy, ητις καὶ ηκολούθησε τὴν νέαν πολιτικὴν τῆς ιδιαιτέρας προσδολῆς τοῦ ἐκσυγχρονισμένου χαρακτήρας τῶν δύο αὐτῶν κρουαζιέροπλοιών μὲν τὰ ἐπιτυχῆ, ως ἀνωτέρω, ἀποτελέσματα. Η ὄργανωσις Φουγκάσου ὑποστηρίζει ὅτι ἡ νέα αὐτὴ πολιτικὴ «διημύρνει τὴν ἀγορὰν τῶν κρουαζιέρων, οἱ γηραλεῖοι ἐπιβάται ἐξακολουθοῦν νὰ ἔλκωνται πρὸς τὰς κρουαζιέρας καὶ ταυτοχρώνως αὐξάνει τὸ ποσοστόν τῶν νεαρῶν ἐπιβατῶν, καὶ εἰς ζέυγη καὶ ως ἀπλὰ δτομα».

Ός διαπιστώνει καὶ τὸ ἀμερικανικὸν περιοδικόν, μετά τὴν πτώσιν τῆς ὑπερωκανίου διακινήσεως ἐπιβατῶν Β. Ἀτλαντικοῦ, η διέξοδος τῶν κρουαζιέρων ἐλκύει τὸ ιδιαιτέρον ἐνδιαφέρον τῶν ἐφοπλιστικῶν συγκροτημάτων. Μάλιστα δέ, διὰ μερικὰ τῶν ἐπιβατηγῶν συγκροτημάτων, αἱ κρουαζιέρας ἀντιπροσωπεύουν τὴν μόνην πηγὴν μελλοντικῶν δι' αὐτὰ ἐσόδων.

Η ΣΟΒΟΥΣΑ ΚΡΙΣΙΣ

Η μανία τῆς συγχωνεύσεως, τῆς δημιουργίας μεγαλυτέρων οἰκονομικῶν συγκροτημάτων, τῆς ἐπιχειρηματικῆς διαφοροποίησεως, ητις ἀπό τινων ἐῶν τείνει νὰ καλύψῃ τὸ σύνολον τῆς Ἀμερικανικῆς Οἰκονομίας, εἰσήλασε καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

Άν τις πιστεύει τὰ καταγγελλόμενα ἀπὸ τὰς δύο ἀμερικανικὰς ναυτεργατικὰς ὁρ-

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΝ ΟΛΛΑΝΔΙΑ ΔΙΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

POSEIDON

MARITIME & MERCANTILE AGENCIES

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Ι. Π.

ΣΑΚΕΑΛΑΡΙΔΗΣ

KORTENAARSTRAAT 18B

ROTTERDAM — HOLLAND

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ :

POSEIDON — ROTTERDAM

γυνώσεις, αἱ δύο μεγάλαι ἔταιρια τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, η United States Lines καὶ ἡ Moore - McCormack Line ἀπορροφῶνται ἡ μὲν ἀπὸ τὸ συγκρότημα Walter Kidd & Co., ἡ δὲ ἀπὸ τὴν μητέρα ἔταιριαν City Investing. «Εἰσβολὴν» (invasion) χαρακτηρίζουν τὴν συγχώνευσιν αὐτὴν οἱ προστάμενοι τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων.

Καὶ ἥρχισαν αἱ πρῶται διαδόσεις περὶ ἀλλαγῆς σημαίας εἰς τὸ ὑπερωκεάνιον «United States», ἵνα τοῦτο καταστῆ συναγωνιστικῶν καὶ περὶ «λοκάσιτο» κατὰ τῶν ὑπερμέτρων ἀξιώσεων τῶν ναυτικῶν, αἴτινες καὶ θὰ ὑποχρεώσουν τελικῶς, παρὰ τὰς ἐπιχορηγήσεις, νὰ παροπλίσουν καὶ νὰ ἔκποιησουν τὰ ἐπιβατηγά τῶν σκάφων.

Εἶναι, πάντως, γεγονός, ἀνεξαρτήτως ἂν εἶναι ἀκριβῇ τὰ διαδιδόμενα ἀπὸ τοὺς ναυτεργατικούς κύκλους, ὅτι ἐντὸς τοῦ ἀμέσου προσεχούς μέλλοντος ἔξελίξεις ἀποφασιστικαὶ θέλουν σημειωθῆνεις εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν. Δυσδιάστατος πλέον ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν ὑπερωκεάνιν. Μόνον ὡς κρουαζιέρπλοιον δυνατῶν νὰ ἐπιβιώσουν καὶ ὅχι ὑπὸ τὴν Ἀστερόδεσσαν.

Ἐν τῷ μεταξὺ παροπλίζεται καὶ τὸ «Κονστιτούσιον». Σταματοῦν αἱ ζημιαί. «Ισως νὰ μετασκευασθῆται καὶ αὐτό, ὅπως τὸ ἀδελφόν του ἡ Ἰντεπέντεψ τοῖς κρουαζιέρπλοιον μιᾶς θέσεως. Κόστος περὶ τὰ 4 ἑκατομ. δολ.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΑΞΙΚΗ ΒΙΒΛΟΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τὸ ὑπεργείδιον Μεταφορῶν ἔξεδωσε προσφάτως τὴν 14ην Λευκὴν Βίβλον ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας, ἀνακεφαλαιώνυσσαν τὰ τελευταῖα ἐπιτεύγματα τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας τῆς χώρας. Εἰς τὴν Βίβλον ἀναφέρεται ὅτι ἡ Ιαπωνία εἶναι ἡ πρόμπτη ναυτιλιακὴ δύναμις τοῦ κόσμου καὶ αἱ ιαπωνικαὶ ἔταιραι αἱ πέτητσαν μεγαλυτέραν ἀνταγωνιστικήτητα. Ἀλλά, τονίζεται, ἡ παγκόσμιος ναυτιλιακὴ βιομηχανία εἰσέρχεται τώρα εἰς περίοδον τεχνολογικῶν ἀνανεώσεων καὶ αἱ συνήθαις καθίστανται δυσκολότεραι, λόγῳ τοῦ αὐξανούμενου ἀνταγωνισμοῦ καὶ τῆς ἐμφανίσεως

ναυτιλιακῆς δραστηριότητος ἐκ μέρους τῶν ἀνάπτυξισσέννων χωρῶν.

Τὰ σημαντικότερα σημεῖα τῆς Βίβλου εἰναι τὰ ἀκόλουθα:

Τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον παρουσίασε σῆφεσ.ν κατά τὸ 1967 ἐν μέρει λόγῳ τῆς ὑφέσεως τῶν ἐργασιῶν εἰς Η.Π.Α., καὶ Δυτικήν Εὐρώπην καὶ εἰς τὴν νομισματικήν ἀστάθειαν εἰς τὸν κόσμον. Τὸ ἀποτέλεσμα εἶναι ὅτι αἱ ἔξαγωγαὶ ηὔξησαν μόνον κατὰ 4,7% ἢ 189.200 ἑκ. δολλάρια, ἔναντι 9,6% τοῦ 1966. Ἡ δεινής ὑπερπόντιος κίνησις ηὔξησε κατά τὰ εἰς 1.880 ἑκ. τόνους, ἔναντι 1.790 ἑκ. τόνων τὸ 1966.

Ἐν τῷ μεταξὺ τὸν Ἰούνιον 1967 ὑπῆρχον 44.375 ἐμπορικὰ σκάφη εἰς τὸν κόσμον (χαλύβδινα ἄνω τῶν 100 τόνων) συνολικοῦ ἐκτοπίσματος 182.100.000 τόνων μὲν αὐξησιν 10.970.000 τ. ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους.

Ἡ μεγαλυτέρα αὐξησις ἐστημειώθη εἰς Ιαπωνίαν μὲ 2.160.000 τ., ἀκολουθούμενην ἀπὸ τὴν Λ.δερίαν (2 ἑκ. τόνους), τὴν Νορβηγίαν (1.960.000 τ.) καὶ τὴν Σοβιετικήν «Εινσιν» (1.130.000 τ.). Οὕτω τὸν Ἰούνιον 1967, ἡ Λ.δερία εἶχε τὸν μεγαλύτερον ἐμπορικὸν στόλον εἰς τὸν κόσμον, ἀκολουθούμενη ἀπὸ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, τὰς Η.Π.Α., τὴν Νορβηγίαν, Ιαπωνίαν καὶ Σοβιετικήν «Εινσιν» κατὰ τὴν σειράν ταῦτην.

Οἱ ιαπωνικοὶ στόλοι περιλαμβάνουν 1.053 πλοῖα (ἄνω τῶν 3.000 τόνων) συνολικοῦ ἐκτοπίσματος 14.890.000 τόνων, μετέφερεν 9.340.000 τόνους ἔξαγωγῶν, 134.020.000 τόνους εἰσαγωγῶν καὶ 4.680.000 τόνους δι' ἐμπόριον μεταξὺ τρίτων χωρῶν. Εἰς τὸ ἔξωτερο κόλπον ἐμπόριον τῆς χώρας, τὰ ιαπωνικά σκάφη μετέφερον τὰ 37,4% τῶν ἔξαγωγῶν καὶ τὰ 47,0% τῶν εἰσαγωγῶν.

Τὸ ισοζύγιον πάντως τοῦ λαμπροῦ τῶν μεταφορῶν τῆς Ιαπωνίας ἔχειροτέρευεσε κατὰ τὸ 1967, λόγῳ τῆς άμεσησεως τῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἀνόδου τῶν ναύλων ἐξ ἀφορμῆς τοῦ κλεσίματος τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ. Αἱ πληρωμαὶ ναύλων ηὔξησαν κατὰ 260 ἑκ. δολλάρια, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν αὐξησην τοῦ ἐλειμμάτων εἰς 600 δολλάρια. Τούτο σύν ἐπὶ

πλέον πληρωμῶν 198 ἑκ. δολλάριων δι' Ἐξόδων τῶν ιαπωνικῶν πλοίων εἰς λιμένας τοῦ Ἑξατερικοῦ ἀνεβίασαν τὸ ἔλλειμμα τοῦ ναυτιλιακού λογαριασμοῦ τοῦ ἔτους τούτου εἰς 798 ἑκ. δολλάρια ἢ 280 ἑκ. δολλάρια ἐπὶ πλέον, ἔναντι τοῦ 1966.

Πάντως, ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῆς Ιαπωνίας ἀντιπροσωπεύει τὰ 9,3% τοῦ παγκοσμίου στόλου καὶ μετέχει κατὰ 16,5% τῶν παγκοσμίων ὑπερπόντιων μεταφορῶν. «Οσον ἀφορᾷ ιδιαίτερως τὸ ἀκατέργαστον πετρέλαιον, σ.δημορετάλευμα καὶ ἀνθρακα, ἢ Ιαπωνίας ἔχει μεγάλην συμμετοχήν εἰς δύον καὶ ἀπόστασιν.

Κατὰ τὰ ἔρχομενα ἔτη ἀπαιτεῖται ἀπὸ τὴν Ιαπωνικὴν Ναυτιλίαν νὰ μειώσῃ τὸ διεθνὲς μεταφορικὸν κόστος διὰ τοῦ ἐκσυγχρονισμοῦ εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς τῆς ναυτιλίας κῆς δραστηριότητος μὲ τὴν εἰσαγωγὴν τῆς φορτώσεως μὲ κοντένερος καὶ τὴν ναυπήγησιν μεγάλων εἰδικῶν φορτηγῶν, περιλαμβανομένων τῶν πετρελαιοφόρων. Ταυτοχρόνως, ἡ ναυπήγησις ποντοπόδων πλοίων δέοντας νὰ πρωθηθῇ σταθερῶς εἰς μεγάλην κλίμακα διὰ νὰ βιοθῆσῃ τὴν χώραν νὰ βελτιώσῃ τὸ ἐμπορικὸν τῆς ισοζύγιον καὶ κερδίσῃ καλυτέρων θέσιν εἰς τὴν παγκόσμιον ναυτικήν Εινσιν κατὰ τὴν σειράν ταῦτην.

ΕΠΙΤΕΥΓΜΑ ΚΛΛΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

Χάρις εἰς τὴν ἀγαθὴν συνεργασίαν μεταξὺ τῶν μεγάλων ιαπωνικῶν ναυτηγείων Μιτσούμπισι καὶ Ισικαβατζίμα ἐπετεύχθη ὅπως τὸ δεύτερον τῶν ἔξι τοῦ κ. Λούντβιχ ναυπηγούμενων ὑπερδεξαιρεοπλοίων «Γιούνιβερς Κουβέιτο» 312.000 τόνων d.w. ἔκαστον, ναυπηγηθῆ ἐντὸς 11 καὶ μόνον μηνῶν.

Τὰ δύο ιαπωνικά ναυτηγεία ἀνέλαβον ὅπως κατασκευάσουν ἔκαστον ἀνὰ τρία τῶν ἔξι υπερδεξαιρεοπλοίων, τὰ ὅποια προορίζονται διὰ τὴν μεταφορὰν πετρελαίου ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον εἰς τὸν ἀκραίον σταθμὸν Μπάντρου Μπαΐϋ τῆς Ιρλανδίας, διὰ λογαριασμὸν τῆς Γκάλφ «Οίλ. Τοῦ πρώτου —τοῦ «Γιούνιβερς Αίρλαντ»— συνεπληρώθη ἡ ναυπηγησις. Ἐκτελεῖ ἡδη τὸ παρθενικόν του ταξίδιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

TRITON SCHIFFAHRTSKONTOR GMBH

2 HAMBURG II STUBBENHUK 10

Phone 364157, Telex 213347 TRITO D, Telegrams to all ports: TRISCHIFF

SHIPS AGENTS - SHIPBROKERS - CLEARANCES - CHARTERING SALE and PURCHASE

KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ HAMBURG : Captain G. A. LYGNOS G. WEIST

KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ BREMEN : Mr. GUNTHER BERGMANN

PERIFERIKA ΓΡΑΦΕΙΑ
NORDENHAM, BRAKE, BREMERHAVEN, PLEASE APPLY TO MAIN OFFICE AT BREMEN

E M D E N :

TRITON SCHIFFAHRTSKONTOR GMBH

297 NEPTUNHAUS DELFT 34

WILHEMSHAVEN:

TRITON SCHIFFAHRTSKONTOR GMBH

294 WILHEMSHAVEN EBERSTASSE 124

LUBECK, KIEL, BRUNS BUTTELBOG, HOLTENAU
PLEASE APPLY TO MAIN OFFICE AT HAMBURG

Κατά τὴν κατάρτισιν τῶν σχεδίων ναυπηγήσεως τῶν ἔξι ὑπερδεξαιμενοπλοίων, τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμίτισ αἱέλασθον, διὰ τοῦ Τεχνικοῦ Ἰνστιτούτου Ναυκασάκι, παραφύσθησαν τῶν, τὴν μελέτην καὶ τὰ πειράματα, τὰ σχετικά μὲ τὸ σχῆμα τοῦ σκάφους, ὡς καὶ τὰς ἐρεύνας τάς ἀφορώσας εἰς τὰ μεσαῖα καὶ πρώτα τῆματα τοῦ σκάφους καὶ τὰ ὑπερκατασκευάσματα. Τὰ ναυπηγεῖα Ἰσικαβάτζιμα αἱέλασθον τὴν ἐθύμηντην μελέτην τῶν λοιπῶν τημημάτων τοῦ πλοίου.

Παρὰ τὴν ἀνωτέρω κατανομὴν προμελετῶν καὶ πειραμάτων, τὰ ὀλοκληρωμένα σχέδια χρησιμοποιοῦνται ἀπὸ κοινοῦ καὶ ὑπὸ τῶν δύο ναυπηγείων, λίαν δὲ χαρακτηριστικὸν τυγχάνει καὶ τὸ γεγονός, δῆτα ἀμφότερα τὰ ἱσπωνικά ναυπηγεῖα διδουν τὰς παραγγελίας των δι' ὑποκατασκευάς καὶ ἔξαρτηματα τῶν ναυπηγήσεων, εἰς τοὺς αὐτοὺς κατασκευαστικούς οἶκους.

ΙΣΡΑΗΛ

ΔΕΚΑ ΑΛΛΑ ΨΥΓΕΙΑ

Μετά την συντελεσθείσαν παραδοσήν των δύκων μεγάλων πλοιών - ψυγείων άπό τα Νορβηγικά ωντηπέραια, άντιμετωπίζεται ή κατασχώσιμη έπειρα δέκα ή πάνω τους αύτούς δρους διά την Ισραηλινή «Μαριτάμ Φρούτ». «Ενναρεῖς παραδοσήν μετά τό 1970.

ITALIA

ΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟΝ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

Με Ελλειμμα μεγαλύτερον (133 έκατομμυρίων δολαρίων έναντι 103 του 1966) ξεκλεισε τό ιστού για πληρωμών διά τάς μεταφοράς όποια θαλάσσης της 'Ιταλίας. 'Εν τούτη η συναλλαγματική εισφορά της Ναυτιλίας έβελτιώθη, άνελθούσα εις 674 έκατομ. δολαρίων (έναντι των 540 έκατομ. δολ. του προηγουμένου έτους). Τούτο άποδιθεται εις το γεγονός ότι, μετά τό κλείσιμον του Σουέζ, πηγήθησαν σημαντικώς οι ναυάλι. Τά κέρδη του 'Ιταλικού έφοπλισμού έκ των μεταξύ τρίτων χωρών μεταφορών έγγνωρισαν ιδιαιτέρως Ικανοποιητικά έπιπτεδα. Πρόσδοσην έπισης έσημείωσαν αι δι' Ιταλίκων πλοίων διενεργείσθαι εξαγωγαί, ένων τά σημαντικώτερα παθητικά υπόλοιπα παρουσίασαν αι διά ξένων πλοίων μεταφοραί Ιταλικών φορτίων.

Εις έκστομψίας δόλλαρίων, οι ναῦλοι έκ τῶν ἔξαγωγών ἀνήλθον εἰς 120, τῶν μεταξὺ τρίτων χωρῶν δι' ιταλικῶν πλοίων εἰς 373,5 καὶ τῶν ἐπιβατικῶν μεταφορῶν εἰς 122. Τὰ ἔσοδα έκ τῶν εἰς Ἰταλίαν διπλανῶν τῶν ἔξαγωγών πλοίων ἀνήλθον εἰς 218, συμποσούντα οὕτω τὸ ἐνεργητικὸν τοῦ ισοζυγίου εἰς 833,5 έκστος δόλλαρίων. 'Έξ ἄλλων, οἱ ναῦλοι τῶν εἰσαγωγῶν ἔφθισαν εἰς 693 ἑκατόμ., αἱ ἐκ τῶν Ἰταλῶν ἐπιβατῶν ἐπὶ ξένων πλοίων εἰς 13,2 καὶ ἐκ τῶν ἔξόδων τῶν ιταλικῶν πλοίων εἰς τὸ ἐξωτερικὸν εἰς 259,5, συμποσούντα τὸ παθητικὸν τοῦ ισοζυγίου εἰς 966 ἑκατομψίας δολλαρίων. Παθητικὸν ὑπόλοιπον δολ. 136,2 ἑκατόμ.

МЕГАЛН ВРЕТАННІЯ

ΕΙΣ ΤΟ ΠΡΟΣΚΗΝΙΟΝ Ο ΡΩΣΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ

Από τών άρχων Αύγουστου, οι Ρώσοι υπέβαλον αίτησην εις την Κονφερένσα Κόντινεντ/Αυστραλίας διά την εις αυτήν εισδοχήν των. Ανεξαρτήτως ομών της τύχης της αίτησης αύτής, κατά γνωσθείσας πληροφορίας, οι Ρώσοι είναι άποφασισμένοι όπως έγκαθιδρύουσον τακτικήν γραμμήν Βαλτικής/Κόντινεντ/¹Ανατολικής Αφρικής και τών λιμένων Αυστραλίας Πέρθ, Μελβούρνης και Σίδνευ, διά τακτικών δρομολογίων άπό τών άρχων του προσεχούς έτους. Δηλαδή, θα δράσουν ώς «άσουτσάιντερς».

Τὸ Σοβιετικὸν ναυτιλιακὸν συγκρότημα Baltic Steamship Company, τὸ ὁποῖον ἐλέγχει καὶ τάς ἀντιστοίχους ναυτιλιακάς ὄργανώσεις τῶν τομέων Ἐσθονίας καὶ Λεττονίας, διασέτει ἐμπορικὸν στόλον 180 πλοίων. Πιθανολογείσατο διτὶ τὸ συγκρότημα αὐτὸν θάρη πραγματοποιήσῃ δύο δρομολόγια τακτικῶν γραμμῶν Αὐστραλίας, κατὰ μῆνα.

Κατά τόπο Πρόεδρον τής αντιστρόφου Κόνφερας Αύστραλίας/Εύρωπης κ. Χ. Β. Στάινλαντ, ή Σοβιετική "Ενωσις και ή Πολωνίας έκπονουν προγράμματα διαθέσεως 36 πλοίων ως είς την γραμμή Εύρωπης/Αύστραλίας και άποδηλώνεις είς την έξασφάλιση των 16% της έμπορευματικής διακινήσεως της Κόνφερας Αύστραλίας δι' έκπτωσεως των ναύλων κατά 15%. Ο Πρόεδρος της 'Ομοσπονδιακής Επιτροπής Φορτηγών 'Εριού της Αύστραλίας έδηλωσεν, ότι ή ανωτέρω σοβιετική και πολωνική πρόκλησης είναι δυνατόν νά δηγήσῃ — και διά συμμετοχής άλλων χωρών — είς έξοντωτικὸν πόλεμον ναύλων.

Ἐν τῷ μεταῦτῳ ἐγνῶθη ὅτι ἔταιρια ἐδρέύουσα εἰς τὰς Βρυξέλλας, ηγίες ὑπῆρχε καὶ ἡ ὑποκινήτρια τῆς κινήσεως αὐτῆς, ὡς καὶ δύο βρετανικαὶ καὶ δύο γαλλικαὶ ἔταιρια, ἀνάβεστον τὴν μεταφόρων 400.000 δεμάτων ἔριον εἰς σοδιετικά καὶ πολωνικά πλοῖα, ἀντὶ εἰς πλοῖα τῆς Κόνφερας Αὐστραλίας/Εὐρώπης. Ἐπίσης, ρωσικὸν φορτηγόν, τὸ «Karachajevo Cherkessija», ἐπλέυρισε προσφάτως εἰς τὸν λιμένα τῆς Β.Δ. Αὐστραλίας Brisbanε καὶ παρέλαβε 2.000 δεμάτων Αυστραλιανού ἔριον, προοριζομένων διὰ τὴν Νότιον Εύρωπην.

Χαρακτηριστική ἐν προκειμένῳ είναι καὶ ἡ περαιτέρω δῆλωσις τοῦ Προέδρου τῆς Ἐπιτροπῆς Φορτών τοῦ Ἑρίου, ότι ἐλλείψει παραχωρήσεων κινήτρων ἐκ μέρους τῆς Κόνφερανς — κατά τάξις προσεχεῖς διαπραγματεύεις τοῦ Ὁκτωβρίου, πρὸς ὑπογραφὴν νέας συμφωνίας — καὶ ἄλλοι φορτώται είναι ἐνδεχόμενος νῦν ἐπιφελεγθῆσθαι τῶν ὑπὸ τῶν Ρώσων καὶ Πολωνῶν προσφερομένων χαμηλοτέρων νομάνων.

Αι έταιρίαι τακτικών γραμμάτων της Κόνφερας καταβάλλουν τώρα προσπαθείς πρός καθορισμέν νέου ναυλωλογίου των υπέρ των Ανταρτών φροτώνται. Εξ αλλού, ή εύρυτέρας 'Ομοσπονδιακή 'Επιτροπή 'Εξαγωγέων 'Υ-

περποντίου Μεταφορᾶς τῆς Αύστραλίας ἐδήλωσεν, διὶ τὸ πλειονότητα τῶν Αύστραλῶν ἔξαγωγέων ἀπέφασις νόος μποϊκοτάρι τὰ ρωσικά καὶ πολωνικά πλοῖα, τὰ οποία σκοπὸν ἔχουν νόο διαπάσσοντα τὴν ἔγκαθιδρυμένην Κόνφεραν Αύστραλίας/Εὐρώπης.

'Η Κυβέρνησις τῆς Αὐστραλίας, ήτις παρακολουθεῖ τάς ἔξελίζεις αὐτάς ἐκ τοῦ σύνεγγυς, εἶναι ἐνδέχομενον νὰ λάβῃ μέτρο διπλωματικοῦ προτέρηψη τῆς διάσπασιν τῆς Κόνφερανς καὶ τὴν ματαίωσίν της φορτώσεις τῶν Αὐστραλιανῶν ἔξαγωγίμων προϊόντων ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν τακτικῶν γραμμῶν τῆς Κόνφερανς. 'Ο 'Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας τῆς Αὐστραλίας κ. Ι. Σίνκλερ ἐδήλωσεν, ότι ἔχει τὸ πρός τοῦτο ἐκ τοῦ νόμου δικαίωμα, βάσει τοῦ Νόμου περὶ Μονοπλωίων. 'Ο 'Υπουργὸς διηγκρίνησεν ἐπίσης διτ, κατ' ἀρχήν, οἱ Αὐστραλοὶ ἔξαγωγεῖς εἶναι ἐλεύθεροι νὰ χρησιμοποιήσουν τὰ ρωσικά καὶ πολωνικά πλοια, τὰ διποιαὶ διατελοῦν καὶ εἰς συναγωγισμὸν μεταξὺ των. 'Επίσης, διτ, ἡ Κυβέρνησις τῆς Αὐστραλίας δὲν ἔναντιούται εἰς τὴν προτιμήσιν ρωσικῶν καὶ πολωνικῶν ἐκ μέρους τῶν Ρώσων καὶ Πολωνῶν ἀγοραστῶν προϊόντων Αὐστραλίας. 'Αντιρρήσεις ἔχει ἡ Κυβέρνησις τῆς Αὐστραλίας κατὰ τῶν διεσταυρωμένων μεταφορῶν, ἐφ' ὅσον ἀπότελεσμα αὐτῶν εἰναι· ή διάσπασις τῆς ὑφισταμένης δργανώσεως τῆς Κόνφερανς. 'Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, ἡ Κυβέρνησις τῆς Αὐστραλίας θὰ λάβῃ μέτρα πρὸς προστασίαν τοῦ συστήματος καὶ τῆς δραστηριότητος τῆς Κόνφερανς, ητοι ἔξασθαλίζει· κατ' αὐτήν — τὴν διαθεσιμότητα χώρου διὰ φορτώσεις. Παρόμοια μέτρα θὰ ἀπέβλεπον καὶ εἰς τὴν ἀποτροπὴν ὑπερπροσφορᾶς τονιάζεις εἰς τὰς γραμμὰς Αὐστραλίας.

ΣΟΥΗΔΙΑ

ΗΥΞΗΜΕΝΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Συμφώνως πρός έξαμηνιάν ἔκθεσιν τῆς 'Ενώσεως Σουηδῶν Ναυπηγῶν, αἱ κατὰ τὰ τέλη 'Ιουνίου 1968 παραγγελίαι διὰ ναυπηγήσεως εἰς Σουηδικά ναυπηγεῖα ἀνήρχοντο εἰς 93 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος d.w. 4.600.000 τόνων, ἔναντι 97 σκαφῶν χωρητικότητος 3.300.000 τόνων d.w. κατὰ τὰ τέλη 'Ιουνίου 1967.

Αι κατά τὸ πρώτων ἔξαμηνον τοῦ 1968 καθελκύσεις ἀνῆλθον εἰς 31 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 909.000 τόνων d.w. καὶ αἱ παραδόσεις εἰς 53 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 1.030.000 τόνων. Αἱ καθελκύσεις καὶ παραδόσεις τοῦ πρώτου ἔξαμηνον 1967 ἦσαν κατά τι ἀνώτεραι.

Τὰ κατά τὸ πρῶτον ἡμίσου τοῦ 1968 ὑπογραφέντα νέα συμβόλαια ναυπηγήσεων ἀντιπροσωπεύουν 22 πλοία χωρητικότητος 1.264.000 τόνων d.w., ἔναντι παραγγελιῶν διὰ 12 πλοία χωρητικότητος 383.000 τόνων d.w. κατά τὸ ἀντίστοιχον ἥμισυ τοῦ 1967.

Κατά χώρας προελέυσεως, αἱ παραγγελίαι προηλθον κατὰ 30% ἀπὸ τὴν Νορβηγίαν, 20% ἀπὸ τὴν Λιθερίαν, 18% ἀπὸ τὴν Σουηδίαν καὶ 10% ἀπὸ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν.

‘Ως πρός τὴν φύσιν τῶν παραγγελθέντων πλοίων, ἐπὶ συνόλου 93 πλοίων χωρητικότητος 4.600.000 τόνων, τὰ 28 πλοῖα χωρητικότητος συνοιλικῆς 2.940.000 τόνων — ητοι ἄνω τῶν 60% κατά την χωρητικότητα — ἡσαν δεξιαινεόπλοια.

332449 GRAM :
OFF. 327422 LEONEGRIS
TEL.
RES. 332202 B O M B A Y
I. C. NEGRIS
SHIPCHANDLERS, GENERAL MERCHANT
SHIP REPAIRERS AND CHIPPING & PAINT
ING CONTRACTORS
P. O. BAG 5121
273/277 NARSHI NATHA STREET
ANANT DEEP 5th FLOOR
BHAAT BAZZAR
B O M B A Y — 9

Οι κ. κ. Α. 'Αγγελικούσης και Δ. Εύθυμιου
ΣΥΝΕΣΤΗΣΑΝ ΕΙΣ ΛΟΝΔΙΝΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΠΩΝΥΜΙΑΝ :

AGELEF SHIPPING CO. (LONDON) LTD.
Ibex House - Minories - LONDON E. C. 3

CABLES : ADELPHOTIS - LONDON E.C.3.
TELEX : LONDON 886795
TELEPH. : 01480 - 5161/5 (5 LINES)

Παντὸς εἴδους ναυτιλιακαὶ ἐργασίαι

**ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ**

Εις τό 'Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας ύπεβληθησαν αιτήσεις διά την έγγραφήν εις τό έλληνικον νηολόγιον, βάσει τού άρθρου 13, τών κάπωθι σκαφών:

1. «Τόλμη» φορτηγόν (πρώην λ.δεριανὸν ύπό τό αύτό δνομα) 6.971 τόν. γκρός, τοῦ 1949, άνήκον εις τήν έταιριαν «Τόλμη» (κ.κ. Α. 'Αγγελικούσης - Δ. Εύθυμιού Ε. Π.Ε.).

2. «Μαΐανδρος» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν ύπό τό αύτό δνομα) 15.983 τόν. γκρός, τοῦ 1963, άνήκον εις τήν έταιριαν «Μαΐανδρος» (κ.κ. Λιθανός 'Ελλάς Α. Ε.).

3. «Άτλαντικ Στάρ» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν ύπό τό αύτό δνομα) 15.985 τόν. γκρός, τοῦ 1963, άνήκον εις τήν έταιριαν «Στάρ» (κ.κ. Λιθανός 'Ελλάς Α. Ε.).

4. «Λεωνή» φορτηγόν πρώην άγγλικόν «Shirley Christines» νεοαγορασθέν, 6.724 τόν. γκρός, τοῦ 1950, άνήκον εις τόν κ. 'Αχ. Χαλκούσην.

5. «Άγνη» φορτηγόν (πρώην «Agbo» σημαίας 'Ακτής 'Ελεφαντοστοῦ), νεοαγορασθέν, 4.447 τόν. γκρός, τοῦ 1947, άνήκον εις τήν έταιριαν «Καρένα» (Κίρκη Ναυτιλίας καὶ 'Επιχειρήσεις Ε.Π.Ε.).

6. «Ηρακλής» φορτηγόν (πρώην άγγλικόν «Ακούστικ») 7.173 τόν. γκρός, τοῦ 1947, άνήκον εις τήν έταιριαν «Νάταλ» (κ. Ρ. Βάλδης).

7. «Χρυσούλα» φορτηγόν (πρώην λιθεριανὸν «Laury Sophia»), νεοαγορασθέν, 2.096 τόν. γκρός, τοῦ 1945, άνήκον εις τήν έταιριαν «Κέαναβ» («Gregomar Shipping Agencies»).

8. «Γεώργιος» δεξαμενόπλοιον (πρώην «Hoegh Fulmar» νορβηγικόν), νεοαγορασθέν, 22.699 τόν. γκρός, τοῦ 1960, άνήκον εις τήν 'Ανώνυμον Μακεδονικήν 'Εταιρίαν Ναυτιλίας καὶ 'Εκμεταλλεύσεων καὶ 'Επιχειρήσεων «Κάμα».

9. «Μινούτσι» φορτηγόν (πρώην λιθεριανὸν ύπό τό αύτό δνομα) 6.122 τόν. γκρός, τοῦ 1948, άνήκον εις τήν έταιριαν «Μινούτσι» (κ. Βασ. Ε. Τρικόγλου).

Δύο πλοῖα τύπου ΟΒΟ, 150.000 τόνων ἔκαστον, ναυπηγούμενα δῆδαν εἰς 'Οζάκα 'Ιαπωνίας, θά έγγραψή εις τό έλληνικὸν νηολόγιον δό Πρόεδρος τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν καθηγητῆς κ. Στρατῆς 'Ανδρεάδης.

Τούτο ἀνεκοίνωσεν εις τόν Πρόεδρον τής Κυβερνήσεως καὶ τούς 'Υπουργούς Συντονισμού καὶ Ναυτιλίας διὰ σχετικοῦ τηλεγραφήματός του.

ΑΙ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Τάς έγγραφέντα κατά μῆνα Αύγουστον εις τό νηολόγιον του Προβενικού Λιμενιαρχείου Λονδίνου ήσαν τά κάπωθι:

«Επικ Κολοκοτρώνης» δηξελοκίνητον δεξαμενόπλοιον, 37.339 τόν. γκρός, τοῦ 1965, δύναμις μηχανῆς 20.760 ιππων.

Τιμὴ δολλάρια 7.000.000 (κ. I. Κολοκοτρώνης).

«Αίγιος Στάρ» δηξελοκίνητον δεξαμενόπλοιον, 12.296 τόν. γκρός, τοῦ 1953, δύναμις μηχανῆς 7.500 ιππων. Τιμὴ δολλάρια 815.000 (κ. N. Παπαλίδης).

«Εμμανουήλ Κολοκοτρώνης» δηξελοκίνητον δεξαμενόπλοιον, 20.735 τόν. γκρός, τοῦ 1957, δύναμις μηχανῆς 14.500 ιππων. Τιμὴ δολλάρια 2.700.000 (κ. I. Κολοκοτρώνης).

«Πρωτόν» δηξελοκίνητον φορτηγόν 6.772 τόν. γκρός, τοῦ 1948, δύναμις μηχανῆς 9.700 ιππων. Τιμὴ δολ. 530.000 (Γ. Μανόπουλος).

«Παναγιώτης» δηξελοκίνητον φορτηγόν 935 τόν. γκρός, τοῦ 1954, δύναμις μηχανῆς 1.000 ιππων. Τιμὴ δολ. 135.000 (Γ. Σπανόπουλος).

«Τζών Κολοκοτρώνης» δηξελοκίνητον δεξαμενόπλοιον 21.240 τόν. γκρός, τοῦ 1956, δύναμις μηχανῆς 14.500 ιππων. Τιμὴ δολλάρια 2.700.000 (κ. I. Κολοκοτρώνης).

«Άγιος Γιώργης» δηξελοκίνητον φορτηγόν 16.565 τόν. γκρός, τοῦ 1962, δύναμις μηχανῆς 7.500 ιππων. Τιμὴ λίρ. 915.000 (Μάνλεμος).

«Σοφία Κολοκοτρώνη» δηξελοκίνητον φορτηγόν 14.319 τόν. γκρός, τοῦ 1962, δύναμις μηχανῆς 7.500 ιππων. Τιμὴ δολλάρια 2.583.521 (κ. I. Κολοκοτρώνης).

«Μαΐρη» δηξελοκίνητον φορτηγόν 22.390 τόν. γκρός, τοῦ 1968, δύναμις μηχανῆς 13.800 ιππων (Οίκος N. Εύσταθιου).

**ΤΡΙΑ ΑΚΟΜΗ ΦΟΡΤΗΓΑ
ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ**

'Η έκδηλωσις τής πίστεως τού έλληνικοῦ έφοπλισμού πρὸς τήν 'Εθνικήν Κυβέρνησιν συνεχίζεται μὲ τό δολονέα αύξανόμενον ρυθμὸν τής ψώφουσεως τής 'Ελληνικῆς σημαίας εἰς πλοῖα των ύπό ξένην τοιαύτην. Οὕτω τρία δάκρυμα πλοῖα διλκῆς χωρτικότητος 19.210 τόνων, πρόκειται νὰ έγγραφουν εἰς τό έθνικόν νηολόγιον, κατόπιν αιτήσεων τῶν πλοιοκτητῶν των εἰς τό 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας. Πρόκειται περὶ τῶν φορτηγῶν σκαφῶν «Άγνη» 6.850 τόνων τής έταιρίας «Carena Fuerte Shipping Co S.A., Panamá», «Ηρακλής» 9.850 τόνων, πλοιοκτησίας τής έταιρίας «Natal Shipping S.A., Panamá» καὶ «Χρυσούλας» 2.510 τόνων, πλοιοκτησίας τής έταιρίας «Keenan Shipping Company Mongolia - Liberia» τού κ. Γουλανδρῆ.

Η ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΣ ΕΠΙ ΤΟΥ "ΟΛΥΜΠΙΑ".
Τήν 27ην Σεπτεμβρίου ἐνηλογήθη εἰς τό προξενικόν λιμεναρχεῖον τής Νέας 'Υδρκης τό υπερωκεάνιον «Ολύμπια», τής «Γκρήκ Λάιν» τού κ. Γουλανδρῆ.

Τήν ἐπομένην, εδήδης μετά τόν κατάπλουν τού σκάφους εἰς Νέαν 'Υδρκην, έγένετο ἐπ' αὐτῷ η τελετὴ τής ἀνψηφώσεως τής κυανολεύκου.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΙΑΙ

Μπάλκ κάρριερ 32.000 τόν. d.w. παρηγγέλθη εἰς τά ναυπηγεία Μιτσούνι ἀπό τόν κ. Πολέμην. Μηχαναὶ δῆξελ, τύπου B. & W. 11.

200 ιππων. Τιμὴ 4.2 έκατομ. δολ. Παράδοσις Νοέμβριον 1969.

— Δύο δεξαμενόπλοια τῶν 100 χιλ. τόν. ἔκαστον παρηγγέλθησαν ἀπό τόν κ. Κούλουθρον εἰς τά ναυπηγεία Μιτσούνι, Μηχαναὶ B. & W. Ταχύτης 15.5 μιλ. Παράδοσις τό πρώτον τέλος 1969 καὶ τό δεύτερον α' έξαμηνον 1970.

— Τρία τῶν 200 χιλ. τόν. περίπου ἔχει παραγγείλει εἰς τά ναυπηγεία Μιτσούμπισι ὁ κ. Βασ. Π. Γουλανδρῆς — ἐκπρόσωπος τῶν κ.κ. Υἱῶν Π. Γουλανδρῆ. Τοῦ τρίτου ἡ παραγγελία συνήθη τήν 2αν Αύγουστου μὲ κόστος 15 ἑκατομ. δολ. Παράδοσις περὶ τά μέσα τοῦ 1971.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Καθειλκύσθη τήν 9ην Αύγουστου ἀπό τάς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων 'Ισικαβατζίμα-Χαρίμα πά 40.500 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Άκουαπράϊντ» τοῦ Οίκου τοῦ κ. 'Ιω. Μιχ. Καρρᾶ.

— Καθειλκύσθη ἐπίσης τήν 9ην Σεπτεμβρίου ἀπό τάς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων «Ωστιν & Πλιγκεργκιλ τό S.D.14 «Ντεγκέντο» 15.000 τόν. τῆς έταιρίας «Ιονμάρ» (Οίκος Λυκιαρδοπούλου).

— Ἀπό τάς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Χακοντάπτε καθειλκύσθη τήν 28ην Αύγουστου τό μπάλκ κάρριερ «Άουρόρα II» 15.700 τόν. γκρός, τῆς έταιρίας «Σωτέρας» (κ.κ. Ξυλάς καὶ Περιβολάρης).

— Τήν 15ην Σεπτεμβρίου ἀπό τάς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Μιτσούνι καθειλκύσθη τό μπάλκ κάρριερ «Άουρόρα II» 15.700 τόν. γκρός, τῆς έταιρίας «Σωτέρας» (κ.κ. Ξυλάς καὶ Περιβολάρης).

— Τήν 10ην Σεπτεμβρίου ἀπό τάς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Ούραγκας καθειλκύσθη τήν 10ην Αύγουστου τό δεύτερον ἀδελφὸν μπάλκ κάρριερ «Ητοτώ» 37.000 τόν. γκρός, ἐλληνικῶν συμφερόντων. Παράδοσις Νοέμβριον.

ΤΟ "ΜΑΙΡΗ,, ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ

Δὲν εἶναι τό δεύτερον, ώς ἀνεγράψαμεν, ἀλλὰ τό τρίτον, κατά σειράν, παραληφθὲν ἀπό τά ναυπηγεία τοῦ Νοριτσερέκη μπάλκ κάρριερ τῶν 38.550 τόν. d.w., διπέρ ονομάσθη «Μαΐρη», τοῦ Οίκου Εύσταθιου. Μηχανὴ ἑξακύλινδρος, 13.800 ιππων Σούλτζερ καὶ δχι M.A.N. Ταχύτης 15.8 μιλ.

Τέταρτον ἀδελφὸν σκάφος ἔχει παραγγελθῆ.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τό ύπό παναματίκην σημαίαν λίμπερτο «Άδαμας» 7.265 τόν. γκρός, τοῦ 1944, ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς «Απω 'Ανατολής, ἀντὶ 135.000 δολαρίων.

— Τό T-2 λιθεριανὸν «Ναυτίλος», 14.294 τόν. γκρός, 23.622 τόν. d.w., τοῦ 1943 ἐπωλήθη εἰς Γερμανοὺς διαλυτάς.

— Εἰς ἀγοραστάς «Απω 'Ανατολής ἐπωλήθη τό λίμπερτο «Αριστοτέλης», 7.254 τόν. γκρός, τοῦ 1943, τόν d.w. 10.485.

— Τό φορτηγόν «Βέλγιον», 2.025 τόν. γκρός, τοῦ 1946, ἐπωλήθη εἰς Γιουγκοσλαύους διαλυτάς.

— Τό ύπό λιθεριανὴν σημαίαν λίμπερτο «Βίζας», 7.194 τόν. γκρός, τοῦ 1943, ἐπωλήθη εἰς Κινέζους διαλυτάς, ἀντὶ 58.000 λιρῶν.

— Τό ύπό λιθεριανὴν σημαίαν λίμπερτο «Βίζας», 7.268 τόν. γκρός, τοῦ 1942, ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας διαλυτάς, ἀντὶ 138.000 δολαρίων.

— Τό φορτηγόν «Αγγελος I. Ξελάς», 2.912 τόν. γκρός, τοῦ 1940, διαλύεται εἰς Σπέτζιαν.

— Τό ύπό λιθεριανὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον T-2 «Κέρδερος», 18.671 τόν. γκρός, τοῦ 1943, ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς καὶ ἀπετεφράθη εἰς τόν λιμένα τοῦ Χόγκ Κόγκ.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τό ύπό λιθεριανὴν σημαίαν φορτηγόν «Άρες» 6.706 τόν. γκρός, τοῦ 1942, μετωνυμάσθη «Αφρόδη». 'Η λιθεριανὴ διετηρήθη.

— Τό ύπό λιθεριανὴν σημαίαν λίμπερτο «Σάν Τζώρτζ» 7.267 τόν. γκρός, τοῦ 1942,

μετωνομάσθη «Σουέρτε». Η λιβανική διεπορήθη.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Παρ' Έλλήνων ήγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον σουηδικόν δεξαμενόπλοιον «Camilla» 11.261, τόν. γκρός, 17.420 τ. d.w., τοῦ 1953. Θὰ παραληφθῇ εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους.

— Τὸ Ἑλληνικῶν συμφερόντων ἀτμοκίνητον φορτηγὸν «Κωνσταντινούπολις» 10.044 τόν. γκρός, 15.180 τ. d.w., τοῦ 1957, ήγοράσθη παρὰ λίθερ ανῆς ἑταῖρίας καὶ παραδόθην μετωνομάσθη «Μάνη». Ή κυανόλευκος ἀντεκατεστάθη διὰ τῆς λιθεριανῆς.

— Τὸ δόλλαρικὸν μότοροπιτ «Glen Urquhart», 494 τόν. γκρός, 750 τόν. d.w., τοῦ 1949, ήγοράσθη παρ' Έλλήνων, ἀντὶ τιμῆς 20.000 λιρ. Παραληφθὲν μετωνομάσθη «Αγιος Φανούριος». Σημαία ἡληνική.

— Τὸ ἀτμοκίνητον ἄγγλικὸν φορτηγὸν «Manchester Mariner», 7.757 τόν. γκρός, 9.692 τόν. d.w., τοῦ 1955, ήγοράσθη παρ' Έλλήνων ὅμοιο μετὰ τοῦ «Manchester Spinner», οὐτος τὴν ἀγορᾶν ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας.

— Τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Αρκτούρους» 18.743 τόν. γκρός, τοῦ 1953, ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαπούς. Μετωνομάσθη «Permit Samudra III».

Τὸ ὑπὸ νορβηγικήν σημαίαν δεξαμενόπλοιον «Hoegh Fulmar» ήγοράσθη ὑπὸ τῆς Ἀνωνύμου Μακεδονίκης ἑταῖρίας Ναυτιλιστῶν Ἐκμεταλλεύσεων καὶ Ἐπιχειρήσεων «ΚΑΜΑ». Τὸ νεοσυγραφθὲν δεξαμενόπλοιον 22.699 κώρων διλίκης χωρητικότητος, ναυπηγήσεως τοῦ 1960, θὰ παραληφθῇ εἰς τὸν λιμένων τοῦ Ρόπτερνταμ καὶ θὰ μετωνομασθῇ εἰς «Γεώργιος». Ή παραλαβὴ τοῦ νέου δεξαμενόπλοιού θὰ πραγματοποιηθῇ τὸ πρώτον δεκαήμερον τοῦ προσεχούς μηνὸς.

ΠΑΡΑΛΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' ἑταῖρίας κυπριακῆς ἄγγλικῶν φορτηγῶν «Huntsfield», 9.483 τόν. γκρός, τοῦ 1958 παραληφθὲν, ὑψωσε τὴν κυπριακήν σημαίαν, διατηρήσαν τὸ αὐτὸ δινομα.

— Παρελήφθη τὸ ἐλβετικὸν φορτηγὸν «Riggi», 6.160 τόν. γκρός, τοῦ 1953, ὑψωσαν τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Απτικόν».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Έλλήνων νορβηγικῶν μπάλων κάρρων «Lundefjell» 19.006 τόν. γκρός, τοῦ 1951, παραληφθὲν μετωνομάσθη «Νέστωρ». Σημαία ἡληνική.

— Παρελήφθη ἐπίσης τὸ νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Trollfoss», 12.488 τόν. γκρός, τοῦ 1955 καὶ μετωνομάσθη «Μαριμπέλλα 111». Σημαία λιθεριανή.

— Τὸ παραληφθῆσόμενον εἰς Γένοβαν τὴν 15ην Οκτωβρίου ἐλβετικὸν φορτηγόν «General Dufour» 4.779 τόν. γκρός, τοῦ 1949. Μετωνομάσθη «Δημήτρης Μεθενίτης».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Έλλήνων σουηδικὸν φορτηγόν «Kolsnarens», 3.550 τ. γκρός, τοῦ 1945, παραληφθὲν μετωνομάσθη «Ντόλφιν». Σημαία κυπριακή.

— Τὸ ἀγορασθὲν ἄγγλικὸν φορτηγόν «Manchester Spinner» 7.717 τόν. γκρός, τοῦ 1952, παραληφθὲν μετωνομάσθη «Εστία». Σημαία ἡληνική.

— Τὰ πωληθέντα εἰς ινδικὰ συμφέροντα λιμπερτούς «Μπεταλούνας» καὶ «Μπεταδίστας παραδόθεντα μετωνομάσθησαν «Varunadutis» καὶ «Varunaderi», ὑψώσαντα τὴν ινδικήν σημαίαν.

— Τὰ πωληθὲν εἰς λιθεριανὰ συμφέροντα φορτηγὸν «Ομοιούμ Τρέντερ», παραδόθεν, μετωνομάσθη «Thor». Η λιθεριανὴ διεπορήθη.

ΕΓΓΡΑΦΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΔΑΝΕΙΟΝ

Διὰ τὴλεγραφήματός του πρὸς τοὺς κ.κ. Μακαρέζον καὶ Χολένον ὁ κ. Π. Καλλιμανόπουλος ἔγνωσε τὴν ἀπόφασίν του ὅπως ἔγγραφῇ εἰς τὸ ὄμολογιακὸν δάνειον διὰ ποσοῦ 100 χιλ. δολ.

— Επίσης διὰ ποσοῦ 50.000 δολ. ἔνγραφῇ ὁ κ. Ν. Παπαλιός.

— Οσαύτως διὰ τὴλεγραφήματός του

πρὸς τὸν κ. Μακαρέζον ὁ διευθυντής τῆς ἑταῖρίας «Οριεντ Μίντ Ήστ Έλλάς» κ. Δημ. Χαλκιάς ἔγνωσεν ὅτι κατ' ἐντολὴν τοῦ κ. Μάρκου Μ. Λύρα ενεγράφῃ εἰς τὸ ὄμολογιακὸν δάνειον διὰ τοῦ ποσοῦ τῶν 25 χιλ. δολ.

— Επίσης τοῦ κ. Γερ. Ἀφεντάκη, ἐφοπλιστοῦ διὰ ποσὸν 100.000 δολ., ἔτερον ποσὸν 50.000 δολ. κατετέθη τὴν παρελθούσαν ἔδδομάδα ὑπὸ τοῦ ίδιου εἰς τὴν Ιονικήν καὶ Λαικήν Τράπεζαν διὰ τὸν αὐτὸν σκοπὸν.

— Ο κ. Ἀνδρεάδης ἀνεκοίνωσε τὴν πρωσαπικήν του — ἀνένταρτην τῶν Τραπεζῶν του — συμμετοχὴν εἰς τὸ δάνειον διὰ ποσοῦ 100 χιλ. δολαρίων.

— Επίσης οἱ κ.κ. Ἀδελφοί I. Χανδρή διὰ ποσοῦ ἑκατὸ χιλιάδων δολαρίων.

Οἱ κ.κ. I. καὶ Γ. Δάμπασης διὰ ποσοῦ δέκα χιλιάδων δολαρίων.

ΠΙΣΩ ΣΤΗ ΓΗ

Εἰς τὸ ὑπουργείον Συντονισμοῦ ὑπεγράφῃ ἡ σύμβασις διὰ τὴν τουριστικὴν καὶ βιομηχανικὴν ἀξιοποίησιν μεγάλης ἐκτάσεως εἰς τὴν περιοχὴν Σιθωνίας τῆς Χαλκιδίκης. Τὴν σύμβασιν ὑπέγραψαν ἐκ μέρους μὲν τοῦ ἀληνικοῦ Δημοσίου ὁ ὑπουργός Συντονισμοῦ κ. Ν. Μακαρέζος, ἐκ μέρους δὲ τῆς ἀνωνύμου ἑταῖρίας «Τουριστικὴ Γεωργικὴ Ἐξαγωγικὴ» ὁ ἐκπρόσωπος ταῦτης ἐφοπλιστὴς κ. I. Καράρας.

Τὰ ἥργα θὰ εἶναι συνολικῆς δαπάνης 7 ἑκατὸ χιλιάριων, τὰ ὅποια θὰ εἰσαχθοῦν ἐκ τοῦ ἑξωτερικοῦ, θὰ πραγματοποιηθοῦν δὲ παρὰ τὸ χωρίον Νέος Μαρμαρᾶς καὶ ἐπὶ ἐκτάσεως 17.000 περίπου στρεμμάτων. Συγκεκριμένως, προβλέπεται ὅτι θὰ κατασκευασθῶν ἐντὸς δεστίας ξενών πολυτελείας, ἐλαιουργείον δυνατικότητος 500 - 1.000 τόνων, οινοποιείον μετὰ συγκροτήματος ποτῶν, ἐμφιαλώσεως κ.λ.π., καθὼν καὶ μελισσοτροφείον. Επίσης θὰ φυτευθοῦν 35.000 ἐλαιόδενδρα, 3.500 στρέμματα ἀμπελῶνων, 3.000 δένδρα, ἀμύνδολεῶν, 10.000 ἐσπεριδοειδῶν κ.λ.π. καὶ θὰ ἔξυγιανθῇ τὸ ἐκεῖ ἔλος ἐκτάσεως 475 στρεμμάτων. Τέλος, η σύμβασις προβλέπεται τὴν ἐντὸς ἐπτατίσιας δημιουργίαν ζενδροχειτικῶν ἐγκαταστάσεων 1.000 - 1.200 κλινῶν καὶ «Μπανγκαλόου», ἀθλητικὸν κέντρον καὶ ἔγκαταστάσεις ψυχαγωγίας, ώστε νὰ καταστῇ ἡ περιοχὴ ἀξιόλογον τουριστικὸν κέντρον.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ

Διετέθη συμπληρωματικὴ πίστωσις ὑψους 15.387.000 δρχ. πρὸς ἐπιτάχυνσιν τοῦ προγράμματος ἀνεγέρσεως Δημοσίων Σχολῶν Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως. Οὕτω, τὸ σύνολον τῶν διτιθεμένων διὰ τὸ 1968 πιστώσεων τοῦ περιόδου 3.000 δρχ. εἰς τὸν νευραλγικὸν τοῦτον τομέα ἀνήλθεν εἰς 32.132.000 δρχ.

Η ὡς ἄνα συμπληρωματικὴ πίστωσις κατατένεται ὡς ἀκολούθως:

1) Διὰ τὴν ἀγορὰν ἐκτάσεως πρὸς ἀνέγερσιν τῆς Δημοσίας Σχολῆς Πρόπαιδευσεως Ναυτικῶν «Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ» εἰς Θεσσαλονίκην 1.300.000 δρχ.

2) Διὰ τὴν ἀγορὰν οἰκοπέδου καὶ τὴν ἀνέγερσιν κτιρίου τῆς Δημοσίας Σχολῆς «Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ» Χανίων 6.000.000 δρχ.

3) Διὰ τὸ Κέντρον Μετεκπαίδευσεως στελεχῶν «Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ» 2.500.000 δρχ.

4) Διὰ τὸν ἔξοπλισμὸν δι' ἡλεκτρονικῶν όργάνων τῶν Δημοσίων Σχολῶν «Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ» 4.000.000 δρχ.

5) Διὰ συμπληρωματικὰ ἥργα εἰς τὰς Ναυτικὰς Σχολὰς «Ασπροπόρου» καὶ Κύμης 1.587.000 δρχ.

Σχετικὴν ἀπόφασιν ὑπέγραψεν ὁ ὑπουργὸς Συντονισμοῦ κ. Μακαρέζος.

ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

· Ο ὑπουργὸς «Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Χολένας δι' ἔγγραφου του πρὸς τὸ ὑπουργείον Εμπορίου ἔζητησεν ὅπως αἱ ἐγκαθιστάμεναι ἐν «Ελλάδι» ναυτιλιακαὶ ἑταῖροι βάσει τῶν A.N. 89(67 καὶ 378)68 δικαιοῦνται τῆς αὐτοκινήτων αὐτοκινήτων.

σον ἐμπίπτουν φορολογικῶς εἰς τὴν «Εφορίαν Φορολογίας Πλοίων, ἀπαλλαγοῦν τῶν ὑποχρέωσεων ὑποδιδῆς εἰς τὸ «Υπουργείον «Εμπορίου τῶν Ισοδογισμῶν τῆς έδρας αὐτῶν.

· Ομοίως δι' ἔτερου ἔγγραφου του διὰ κ. Χολένας πρὸς τὸ «Υπουργείον Οἰκονομικῶν ἔζητησεν ὅπως καὶ οἱ «Ελληνες κατὰ τὸ γένος ἐφοπλισταὶ οἱ κεκτημένοι τὴν ἔξην ιθαγένειαν οἱ ὄποιοι ἐγκαθιστοῦν ἐν «Ελλάδι» τὰς ναυτιλιακὰς τῶν ἐπιχειρήσεις βάσει τῶν A.N. 89(67 καὶ 378)68 δικαιοῦνται τῆς αὐτοκινήτων αὐτοκινήτων.

* * *

Αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, ὑπαγόμεναι εἰς τὰς διατάξεις τῶν A.N. 89(67 καὶ 378)68, θὰ δύνανται νὰ ταχυδρομοῦν ἀνεύ ἐλέγχου τὰς συστημένας πρὸς τὸ ἑξωτερικὸν ἐπιστολάς των. Προϋπόθεσις, νὰ ἀναγράφεται ἐπὶ τοῦ φακέλου καὶ εἰς τὴν θέσιν τοῦ ἀποστολέως τὸ δόνομα τῆς ἑταῖρίας, ἡ σφραγὶς καὶ ἡ μονογραφὴ τοῦ διευθυντοῦ τῆς.

Οὕτως αἱ ἐνδιαφερόμεναι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις θὰ πρέπει νὰ υποβάλουν εἰς τὸ Y. E.N. Βεβαίωσιν, εἰς τὴν ὅποιαν θὰ ἀναγράφωνται:

· Ο τίτλος τῆς ἐπιχειρήσεως, δὲ τύπος τῆς σφραγίδος αὐτῆς καὶ ἡ μονογραφὴ τῶν διευθυντῶν.

· Αἱ βεβαιώσεις θὰ σταλοῦν πρὸς τὰ Κεντρικὰ Ταχυδρομεῖα «Αθηνῶν - Πειραιῶς.

ΤΟ «ΚΑΛΛΙΑΝΑΞ..

Τὸ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν δ)π) «Καλλιάναξ», ὅπερ κρατεῖται ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν ἀρχῶν τῆς Κένυας εἰς λαμοῦ ἀπό τὴς 17ης Μαΐου, πρόκειται νὰ ἐκπλειστηρισθῇ εἰς Μομπάσα τὴν 9ην Οκτωβρίου, κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ ἀνωτάτου δικαστηρίου τῆς Κένυας.

· Τὸ «Καλλιάναξ» ἀπαλλαγὴν τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἀδιαφόρως τῆς προσεγγίσεως ἡ μὴ εἰς λιμένας τοῦ ἐτέρου κράτους ἐλληνικῶν πλοίων διὰ φόρτωσιν ἡ ἐκφόρτωσιν ἐπιπεριόδων ἡ ἐπιβίσθασιν ἡ ἀποδίβασιν ἐπιβατῶν.

· Τὰ ἀνωτέρω δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν διὰ κράτη, μεθ' ὧν ἡ «Ελλάς» ἔχει συνάψει διμερεῖς συμβάσεις, περὶ ἀποφυγῆς διπλῆς φορολογίας εἰσοδημάτων προερχομένων ἐκ τῆς ἐκπαταλλεύσεως πλοίων ἡ ἀεροσκαφῶν, καθ' ὃς, ὑπὸ τῶν κατ' ιδίαν διατάξεων αὐτῶν, δρίσης, συμβάσεις, περὶ της παρατοπής της προστάτευσης της πατριαρχίας.

· Τὰ ἀνωτέρω δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν διὰ κράτη, μεθ' ὧν ἡ «Ελλάς» ἔχει συνάψει διμερεῖς συμβάσεις, περὶ της προσεγγίσεως ἡ μὴ εἰς λιμένας τοῦ ἐτέρου κράτους ἐλληνικῶν πλοίων διὰ φόρτωσιν ἡ ἐκφόρτωσιν ἐπιπεριόδων ἡ ἐπιβίσθασιν ἡ ἀποδίβασιν ἐπιβατῶν.

· Τὰ ἀνωτέρω δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν διὰ κράτη, μεθ' ὧν ἡ «Ελλάς» ἔχει συνάψει διμερεῖς συμβάσεις, περὶ της προσεγγίσεως ἡ μὴ εἰς λιμένας τοῦ ἐτέρου κράτους ἐλληνικῶν πλοίων διὰ φόρτωσιν ἡ ἐκφόρτωσιν ἐπιπεριόδων ἡ ἐπιβίσθασιν ἡ ἀποδίβασιν ἐπιβατῶν.

· Τὰ ἀνωτέρω δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν διὰ κράτη, μεθ' ὧν ἡ «Ελλάς» ἔχει συνάψει διμερεῖς συμβάσεις, περὶ της προσεγγίσεως ἡ μὴ εἰς λιμένας τοῦ ἐτέρου κράτους ἐλληνικῶν πλοίων διὰ φόρτωσιν ἡ ἐκφόρτωσιν ἐπιπεριόδων ἡ ἐπιβίσθασιν ἡ ἀποδίβασιν ἐπιβατῶν.

· Τὰ ἀνωτέρω δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν διὰ κράτη, μεθ' ὧν ἡ «Ελλάς» ἔχει συνάψει διμερεῖς συμβάσεις, περὶ της προσεγγίσεως ἡ μὴ εἰς λιμένας τοῦ ἐτέρου κράτους ἐλληνικῶν πλοίων διὰ φόρτωσιν ἡ ἐκφόρτωσιν ἐπιπεριόδων ἡ ἐπιβίσθασιν ἡ ἀποδίβασιν ἐπιβατῶν.

· Τὰ ἀνωτέρω δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν διὰ κράτη, μεθ' ὧν ἡ «Ελλάς» ἔχει συνάψει διμερεῖς συμβάσεις, περὶ της προσεγγίσεως ἡ μὴ εἰς λιμένας τοῦ ἐτέρου κράτους ἐλληνικῶν πλοίων διὰ φόρτωσιν ἡ ἐκφόρτωσιν ἐπιπεριόδων ἡ ἐπιβίσθασιν ἡ ἀποδίβασιν ἐπιβατῶν.

· Τὰ ἀνωτέρω δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν διὰ κράτη, μεθ' ὧν ἡ «Ελλάς» ἔχει συνάψει διμερεῖς συμβάσεις, περὶ της προσεγγίσεως ἡ μὴ εἰς λιμένας τοῦ ἐτέρου κράτους ἐλληνικῶν πλοίων διὰ φόρτωσιν ἡ ἐκφόρτωσιν ἐπιπεριόδων ἡ ἐπιβίσθασιν ἡ ἀποδίβασιν ἐπιβατῶν.

· Τὰ ἀνωτέρω δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν διὰ κράτη, μεθ' ὧν ἡ «Ελλάς» ἔχει συνάψει διμερεῖς συμβάσεις, περὶ της προσεγγίσεως ἡ μὴ εἰς λιμένας τοῦ ἐτέρου κράτους ἐλληνικῶν πλοίων διὰ φόρτωσιν ἡ ἐκφόρτωσιν ἐπιπεριόδων ἡ ἐπιβίσθασιν ἡ ἀποδίβασιν ἐπιβατῶν.

· Τὰ ἀνωτέρω δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν διὰ κράτη, μεθ' ὧν ἡ «Ελλάς» ἔχει συνάψει διμερεῖς συμβάσεις, περὶ της προσεγγίσεως ἡ μὴ εἰς λιμένας τοῦ ἐτέρου κράτους ἐλληνικῶν πλοίων διὰ φόρτωσιν ἡ ἐκφόρτωσιν ἐπιπεριόδων ἡ ἐπιβίσθασιν ἡ ἀποδίβασιν ἐπ

ζεται οτι ή χώρα εις ήν αι ἐπιχειρήσεις αύται υπόκεινται εις φορολογίαν, ἐπι τῇ βάσει θεσπιζομένων ἐν αὐταῖς κριτηρίων (ἔδρα ἐπιχειρήσεως, λιμνη νηολογήσεως κ.λ.π.).

Ταύτα διμορφίνησε τὸ 'Υπουργείον Οικονομικῶν διά τῆς ὑπ' ἀριθ. Ε. 17404 ἔγκλιον του.

ΑΠΟΦΕΥΓΟΝΤΑΙ ΑΙ ΤΑΛΑΙΠΩΡΙΑΙ

Ρυθμίζεται νομοθετικῶς, κατόπιν συντονών ἐνεργειῶν τοῦ Προέδρου τῆς Πανελλήνιου 'Ενώσεως Πλοιάρχων κ. Γερασ. Τσαγανέα, τὸ θέμα τῆς συνυπευθυνότητος τῶν πλοιάρχων E.N. εἰς τὰς ἑκ τῶν ναυτολογίων φειλάτς τῶν πλοιοκτητῶν. Συγκεκριμένας καταργεῖται ἡ ἐν λόγῳ συνυπευθυνότης, καθιερουμένης τοιαύτης μόνιν τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ πρακτόρων τῶν πλοίων.

Τὸ ἐν λόγῳ θέμα ἀπησχόλει ἀπὸ μακροτάτου χρόνου τὴν τάξιν τῶν πλοιάρχων καὶ πολλάκις ἔγενετο αἵτια νὰ ὑποστούν οὗτοι τολαιπωρίας καὶ ζημίας.

Η ΝΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ ΤΗΣ Π.Ε.Μ.Ε.Ν

'Η σύνθεσις τῆς νέας διοικήσεως τῆς Πανελλήνιου 'Ενώσεως Μηχανινῶν E.N.:

Πρόεδρος ὁ κ. Ν. 'Αγαλόπουλος, γενικὸς γραμματεὺς α' ὁ κ. 'Αργ. Ψαρρός, γενικὸς γραμματεὺς β' ὁ κ. Δημ. Κουρεντζῆς, ταμίας ὁ κ. Θ. Γκόφας καὶ σύμβολοι οἱ κ.κ. N. 'Αλευρομάγειρος, Εύαγ. Βιτωράτος, Δημ. Γεωργίου, 'Εμμ. Δαρέντας, Εύθ. Ζωνίας, Διον. Καψοκαβάδης, Βασ. Κιζηράκος, Παν. Λαζανώνικας, 'Αθ. Μήτρου, Η Γεωργίου, Κυρ. Νέτιχ, Στέφ. Παξινός, 'Αντ. Παπατζιάδης, Νικ. Παπουλής, Θεοδ. Περιμένης, Διον. Πλέσσας, 'Αλ. Ροδίτης καὶ 'Αρ. Χρυσαφόπουλος.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατά τὸ παρελθόν 150ήμερον ἔχορηγήθησαν ὑπὸ τοῦ N.A.. συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς, ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Σωτ. Ρουμπελάκην δρχ. 1.000, Στυλ. Ρήνων δρχ. 1.099, 'Ελένην χ. μητ. Νικ. Μυκονιάτη δρχ. 1.000, Β. Χαδαντάν δρχ. 1.000, Γεώργ. Στάλαν δρχ. 1.000, Ματθ. Παντζόπουλον δρχ. 3.446, 'Ιω. Κουτοφαρην δρχ. 3.000, 'Αν. Πιτσικάλην δρχ. 1.566, 'Ηλ. Βερβενιώην δρχ. 1.629, Παν. Μικρούλην δρχ. 1.000, 'Ιω. Κωνσταντίνου δρχ. 1.706, Μαρίαν χ. μ. Βασ. Σταυριανούπολον δρχ. 1.056, Δέσποιναν χ. Σταμ. Γεωργαντή δρχ. 3.364, Κ. Καλαφάτην δρχ. 3.450, Βασιλ. χ. μητ. Εύθ. 'Ηλιοπούλου δρχ. 1.000, 'Ιω. Πάσχαν δρχ. 1.142, 'Ηρ. Ψαρρὸν δρχ. 1.539, Μαρίαν χ. Νικ. Παναγιωτοπούλου καὶ τὰ τέκνα τῆς δρχ. 4.840, Νικ. Μαθιουδάκην δρχ. 2.218, Κων. Κονταρήν δρχ. 3.013, 'Ιω. Τσουκαλᾶν δρχ. 1.412, Παντ. Ἀγκιστρώητη δρχ. 1.218, 'Αναστασίαν χ. Σ. Τηλιακοῦ καὶ τὰ τέκνα της δρχ. 1.642, Σπ. Σουρμελῆν δρχ. 3.860, Παν. Λαζαρόπουλον δρχ. 1.000, Γαρφαλλίν χ. 'Ιω. Μπελέση δρχ. 1.517, Γουλ. Δεναζᾶν δρχ. 2.514, Γεώργ. πατ. Τζανῆ Ντάλαρη δρχ. 2.150, Μπαλήν Τζούμαν δρχ. 1.348, Μαρίαν Ταραμπίκου δρχ. 1.933, Νικ. Λιάτζουραν δρχ. 4.184, Χαρ. Βαλάσην δρχ. 1.000, 'Ιω. Φυγάν δρχ. 1.189.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΤΙΚΑΙ

Σταματίαν χήραν Γ. Καρατζᾶ καὶ τὰ τέ-

κνα τῆς δρχ. 1.530.

ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΕΙΣ

Δήμητραν χήραν Ε. 'Ανδρέου δρχ. 1.711, 'Ορσαν όφ. Κυρ. Κρέστα δρχ. 1.000, 'Ελένην χήραν 'Εμμ. Γκότση καὶ τὸ τέκνον τῆς δρχ. 1.693, Εύανθιαν χήραν 'Ηρ. Γερογιάννη δρχ. 2.906, Εύδοκίαν χήραν 'Αν. 'Ηλιοπούλου δρχ. 1.000, Χρυσ. όφ. 'Ανδρ. Στρατηγάκη δρχ. 1.000, Μαρίκαν χήραν Δ. Οικονόμου δρχ. 1.000, Ζαχαρ. χήραν 'Αθ. Πραγιά δρχ. 1.000, 'Ελένην χήραν Δημ. Δροσάκη δρχ. 1.000, Δήμητραν χήραν Χρ. Καραβίδη δρχ. 1.399.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ

Κατά τὸ δεύτερον 150ήμερον τοῦ Σεπτεμβρίου ὑπεγράφησαν εἰς τὸ N.A.T. συμβάσεις σταφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας, Ἑλληνικῶν συμφερόντων:

«Σουέρτε», κυπριακόν, τόνων γκρός 7.258 ἀπὸ 15.9.68, ἐκπρασωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Κων. Παπαδημητρίου, «Κουήν Σολίτκα», λιθεριανόν, τόνων γκρός 10.000 ἀπὸ 8.4.68, ἐκτροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. 'Αβραάμ Ρωμάνο. «Εῦη 'Αντωνάτος», κυπριακόν, τόν. γκρός 3.627 ἀπὸ 27.6.68, ἐκτροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Μιχ. Γ. Ξυλά. «Ἐρατώ», ὑπὸ σημαίαν Σομαλίας, τόνων γκρός 7.194 ἀπὸ 27.10.1967, ἐκπρασωπούμενον ὑπὸ τῆς ΝΕΠΕ ΦΡΑΝΚΟ.

Κατά τὸ ἴδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφη τοῦ καταβόγου τῶν σταφαλίσεων τὸ πλοίον «Μπλού Πένναντ», λιθεριανόν, τόνων γκρός 7.285 ἀπὸ 1.9.68, λόγῳ πωλήσεως.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἐπελθουσῶν μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα εἶναι ήσφαλισμένα εἰς τὸ N.A.T. ἀνέρχεται εἰς 1.071, τόνων γκρός 14.659. 580.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ:

ΝΕΟΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΝΑΓΡΩΣΜΑΤΑ

Ξ. Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΟΥ & Κ. Α. ΜΑΝΑΦΗ
(Ἐδεσσος 'Ιδρυματος Εύγενίδου)

Τῇ ἐπιμελείᾳ τοῦ ἐ.ἄ. πλοιάρχου Λ.Σ. κ. Ξενοφώντος Α. 'Αντωνιάδου καὶ τοῦ φιλολόγου κ. Κων. Α. Μανάφη, ἔξεδθη ὑπὸ τοῦ 'Ιδρυματος Εύη. Εύγενίδου πρώτου τόμού τῶν Νεοελληνικῶν Ναυτικῶν 'Αναγνωσμάτων ὡς ἐγκεκριμένον ἐκπαιδευτικὸν κείμενον τῶν Δημοσίων Σχολῶν 'Εμπ. Ναυτικοῦ.

Πρόκειται περὶ ἐνός κομψοῦ τόμου, περιέχοντος ναυτικὲς ἀνάγνωσματα, ἐμπνευσμένα ὥστε ἀπὸ τὴν θάλασσαν. 'Οπως ἀναφέρεται εἰς τὸν πρόλογον, τὸ βιβλίον αὐτὸν ἀπευθύνεται κυρίως μὲν πρὸς τοὺς μαθητὰς τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν, ἀλλὰ λόγω τοῦ περιεχομένου του ἀπευθύνεται καὶ πρὸς ὄλοκληρον τὸν ναυτικὸν κόσμον.

Οι κ.κ. 'Αντωνιάδης καὶ Μανάφης εἰργάσθησαν μὲν πραγματικὸν ζῆλον, κατορθώσαντες νὰ ἐπιλέξουν τὰ πλέον ἀντιπροσωπευτικὰ κείμενα —αὐτοτελῆ ἢ ἀποστάσματα—

τῶν συγγραφέων ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ Σολωμοῦ καὶ ἐντεύθεν.

Εἰς τὰς 400 σελίδας τῶν «Νεοελληνικῶν Ναυτικῶν 'Αναγνωσμάτων» των, ὁ κ. 'Αντωνιάδης, διατελέσας ἐπὶ σειρὰν ἐπὼν Διευθύντης Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως καὶ ὁ διακεκριμένος φιλόλογος κ. Μανάφης, παρουσιάζουν τὰς ναυτικὰς ἐποπτίτας τοῦ ἔθνους, τὴν δράσιν καὶ τὴν ἀνοδικὴν πορείαν τῆς ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, καὶ γενικῶς τὸν ἀγώνα τοῦ 'Ελληνος πρὸς τὴν θάλασσαν, κατὰ τὴν μακραίωνα ιστορίαν του.

Μέ τὰς στροφὰς τοῦ ἑθνικοῦ ὕμνου, αἱ ὁποῖαι ψάλλουν τὰ κατορθώματα τῶν πυρπολητῶν μας, ἀρχίζει τὸ βιβλίον, διὰ νὰ συνεισθῇ μὲν τὰ συλλασσιά ἀνηγήματα τοῦ Παπαδιαμάντη, τοῦ Ράδου καὶ τοῦ Καρκαβίτσα, ποὺ ἀποτελοῦν ἀληθινὰ ἀριστουργήματα τῆς νεοελληνικῆς φιλολογίας. Τοὺς ἐνδόξους κατὰ τὴν θάλασσαν ἀγώνας τραγουδούν τὰ ποιήματα τοῦ Κάλβου, τοῦ Παλαμᾶ, τοῦ Πάλλη καὶ τοῦ Στρατήγη καὶ τὰς νίκας τοῦ Στόλου μας εἰς τοὺς νεωτέρους πολέμους διηγοῦνται αἱ ιστορίαι σελίδες τοῦ Μελά, τοῦ Τσουκαλᾶ καὶ τοῦ Λάσκου. 'Η ζωὴ τῶν ναυτικῶν εἰς τὴν ἐποχὴν τῆς γραφικῆς ιστορίας ναυτιλίας ζωγραφίζεται εἰς τὰ ἀποστάσματα τοῦ Καιροφύλλα, τοῦ Μυριβῆλη, τοῦ Κόντογλου καὶ τοῦ Πρεβελάκη. Δὲν λείπει τὸ «Μαρίνος Κοντάρας» τοῦ 'Εφταλίωτη, ὁ «Μηνᾶς ὁ Ρέμπελος» τοῦ Μπαστιά καὶ ὁ «Σκελετόβραχος» τῆς Βλάμη, ἐνῷ ἡ ζωὴ ἐπὶ τοῦ συγχρόνου φορτηγοῦ πλοίου ζωντανεύει εἰς τὰ ποιήματα τοῦ ναυτουποίητου Καβδαδία, εἰς τὸ θαυμάσιον ἀπόσπασμα τοῦ Σούνκα, καθὼς καὶ εἰς τὰ ἔργα τοῦ Βενέζη καὶ τοῦ Φωτεινοῦ. Τέλος τὸν μόχθον τοῦ ἀλιέως ἀπεικονίζουν αἱ σελίδες τοῦ Τανάγρα, τοῦ Κατηφόρη καὶ τοῦ Ποταμίου καὶ εἰς τὰ λαμπρὰ χρονογραφήματα τοῦ Νιρβάνα καὶ τοῦ Παπαντωνίου προβάλλει τὴν ἡ μαγεία τοῦ ύγρου στοιχείου ποὺ τὸ φάλλουν, ὁ καθεὶς μὲ τὸν τρόπον του, εἰς τὰ ποιήματα των ὁ Δροσίνης, ὁ Καδάφης, ὁ Σικελιανός, ὁ Πορφύρας, ὁ Ούρανης καὶ τόσοι ἄλλοι ἀπὸ τὸ πάνθεον τῶν νεοελλήνων ποιητῶν μας.

Πρέπει ιδιαιτέρως νὰ ξερθῇ ἡ ἔμπνευσις τῶν κ.κ. 'Αντωνιάδη καὶ Μανάφη νὰ προσφέρουν εἰς τοὺς μαθητὰς τῶν δημοσίων ναυτικῶν σχολῶν τὰ ὠραιότερα ναυτικά μας ἀγηγήματα, ὑπὸ μορφὴν ἐκπαιδευτικοῦ κειμένου. 'Εξοικειώνονται περισσότερον μὲ τὸ ναυτικὸν κλῆμα οἱ νέοι μας ναυτικοὶ καὶ ἀγαποῦν περισσότερον τὴν θάλασσαν καὶ τὸ πλοῖον μὲ τὴν ἀγωγήν, τὴν ὅποιαν τοὺς καλλιεργεῖ τὸ ἐκδόθεν ἔργον.

Πέραν αὐτοῦ, τὸ νέον βιβλίον τοῦ Εὐγενίδειου, ὑπὸ τὴν μορφὴν τῆς ναυτικῆς ἀνθολογίας, ἐκάλυψε, μέχρις, τὸν μεγάλης Βιβλιογραφίας. Λαὸς νεανῶν τῆς ἑλληνικῆς βιβλιογραφίας. Λαὸς ναυτικώτατος, ὡς ὁ ἑλληνικός, δὲν ἡτονῶν νὰ μὴ γεννήσῃ τοὺς λογοτέχνας, οἱ ὅποιοι θὰ ἔψαλλον τὸν αἰώνιον ὕμνον τῆς θαλασσῆς. 'Απὸ τὸ ἔργον αὐτῶν τῶν λογοτεχνῶν, συνεκεντρώθη τὸ υλικὸν τῶν Νεοελληνικῶν Ναυτικῶν 'Αναγνωσμάτων, τὰ ὅποια παραλήπτως πρὸς τὰς ἄλλας ἀνθολογίας τοῦ πεζοῦ καὶ ποιητικοῦ λόγου μας, πρέπει νὰ κοσμοῦν πάσαν ἑλληνικὴν βιβλιοθήκην.

I. Φ.

COLOCOTRONIS LTD SHIP BROKERS

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

Tanpy Building
17/19 Akti Miaouli.
Piraeus - Greece
Telephone : 471 - 523/527
Telegrams : Sifco - Athens



ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΛΟΥΔΑΣ ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ

ΑΙ ΑΠΩΛΕΙΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟ 1967

ΤΗΝ ΠΡΩΤΗΝ ΘΕΣΗΝ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ

Συμφώνως πρός στοιχεῖα του Λούδας Ρέτζιστερ αἱ ἀπώλειαι τοῦ παγκοσμίου στόλου ἔξι ἀτυχημάτων ἦσαν κατὰ τὸ 1967 αἱ ὑψηλότεραι ποτὲ σημειωθεῖσαι εἰς εἰρηνική περίοδον. Συνολικῶν ἀπώλεσθησαν 337 σκάφη, διλικῆς χωρητικότητος 832.803 τόνων γκρός, σημειωθεῖσής αὐξήσεως κατὰ 10.265 τόνων, ἔναντι τοῦ 1966 καὶ τριπλασίας χωρητικότητος ἔναντι τοῦ 1959.

Ἐκ ναυαγίων ἀπώλεσθησαν 146 σκάφη, διλικῆς χωρητικότητος 464.608 τόνων γκρός, ἔναντι 120 σκαφῶν 276.139 τόνων κατὰ τὸ 1966.

Μέγα μέρος τῶν ἀπωλειῶν ἐκπροσωπεῖ τὸ «Τόρρεϋ Κάννυν» χωρητικότητος 61.263 τόνων γκρός.

Αἱ ἀπώλειαι ἔκ προσαράξεων, πυρκαϊῶν καὶ συγκρούσεων ἦσαν, ἐν τούτοις, κατώτεραι τοῦ 1966. Μόνον τέσσαρα δεξαμενούλιοις ἀπώλεσθησαν ἐκ πυρκαϊᾶς τὸ παρελθόν ἔτος. «Ενέκα συγκρούσεων ἀπώλεσθησαν 34 πλοῖα 62.436 τόνων γκρός, ἔναντι 42 πλοίων 105.199 τόνων κατὰ τὸ 1966.

Ἐκ τῶν 337 σκαφῶν ποὺ ἀπώλεσθησαν τὸ 1967, 16 ἦσαν πετρελαιοφόρα, 65 ἀλιευτικά, 26 μεταλλοφόρα καὶ 19 πλοῖα μεταφοράς τοιμένων.

Τὰς μεγαλυτέρας ἀπωλείας εἰς ἀριθμὸν σκαφῶν ὑπέστη ἡ Ἑλληνικὴ σημαία (41 σκάφη 113.584 τόνων γκρός, τὰ 2,56% τοῦ συνόλου τῶν πλοίων καὶ τὸ 1,53% τῆς συνολικῆς χωρητικότητος τοῦ στόλου της. Ἀλλὰ καὶ εἱς ἀπώλεσθησαν χωρητικότητα τὴν πράτη θέσιν καταλαμβάνει ἡ Ἐλλὰς ἐὰν ληφθῇ ὑπὸ δύος τῆς Ἑλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ λιθεριανῆν, λιθανικήν καὶ παναμαϊκήν σημαίας, Ναυτιλίας. Αἱ τρεῖς αὐταὶ σημαίαι εἶχαν ἐπίσης σημαντικὸν ποσοστὸν ἀπωλειῶν. Αἱ ὑπὸ λιθεριανήν σημαίαν ἀπώλειαι ἔνθησαν εἰς 25 σκάφη, 213.429 τόνων γκρός (1,65% τοῦ συνόλου τῶν πλοίων καὶ 0,94% τῆς συνολικῆς χωρητικότητος τοῦ στόλου της), αἱ ὑπὸ παναμαϊκήν σημαίαν ἄνθησαν εἰς 20 σκάφη 76.310 τόνων γκρός (2,64% τοῦ συνόλου τῶν πλοίων καὶ 1,60% τῆς συνολικῆς χωρητικότητος τοῦ στόλου της) καὶ αἱ ὑπὸ λιθανικήν σημαίαν εἰς 9 σκάφη 44.917 τόνων γκρός (6,47% τοῦ συνόλου τῶν πλοίων καὶ 7,5% τῆς συνολικῆς χωρητικότητος τοῦ στόλου της).

Τὰ διατελέσθησαν, ἔξι ἄλλους, καθ' δόλον τὸν Κόσμον σκάφη, ἀνήλθον κατὰ τὸ 1967 εἰς

798, 3.865.393 τόν. γκρός. Καὶ πάλιν ἡ ἐλληνικὴ σημαία, μετά τὴν ἀμερικανικήν, προπορεύεται τῶν ἄλλων, μὲ 75 σκάφη, 514.747 τόν. γκρός. (Ἡ ἀμερικανικὴ μὲ 135 σκάφη, 939.194 τόν. γκρός. «Ἐπειτα τῆς Ἑλληνικῆς ἡ λιθεριανή, μὲ 74 σκάφη, 536.647 τόνων γκρός καὶ ἐν συνεχείᾳ ἡ παναμαϊκή, μὲ 69 σκάφη, 419.387 τόν. γκρός.

Τὰ παρηλίκα, βεβαίως, ἔρχονται πρῶτα εἰς ὅλικάς ἀπωλείας. Τὰ ἄνω τῶν 15 ἔτῶν ἀποτελεσθέντα σκάφη ἀνήρχοντο εἰς 227.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ»: Πληροφορίαι τῆς 6ῆς Σεπτεμβρίου ἐκ Ντώρμπαν ἀναφέρουν, δῆτα τὸ σκάφος ὑπέστη ἐκτεταμένας ζημίας εἰς τὴν μηχανήν καὶ τοὺς λέβητας, κατὰ τὴν διάρκειαν ταξιδίου του ἐκ Μομπάσας διὰ Ντώρμπαν τὸν παρελθόντα 'Ιούλιον. 'Ἐπιθεώρησις ἔλαβε χώραν εἰς Ντώρμπαν ἀμέσως μετὰ τὴν ἀφίξην τοῦ πλοίου, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἀνελήφθησαν ἐπισκευασίαι.

«ΑΙ·Ι·ΛΑΝΤ ΣΑΝ»: Κατὰ πληροφορίας ἐκ Πόρτ οφ Σπαίνη, τὴν 12ην Σεπτεμβρίου τὸ σκάφος (ἀπὸ Μπέλεμ διὰ Σαβάνναν) ἀνέφερε ζημίας εἰς τὴν πρωστήριον μηχανήν, συνεπείᾳ προηγουμένης προσαράξεως.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ξ.»: 'Αποπλεύσαν ἐκ Μπορτών τὴν 20ήν Σεπτεμβρίου διὰ Πόρτ Σαΐδ, προσήραξε δύο φοράς διαδοχικῶς τὴν νύκτα τῆς ίδιας ἡμέρας λόγῳ βλάβης τοῦ συστήματος πηδαλίου, μὲ ἀποτέλεσμα νά ύποστη περαιτέρα ζημίας εἰς τὸ πηδάλιον. Μόνιμοι ἐπίσκευαι ἔλαβον χώραν εἰς Ποιλάν. Τὴν 24ην Σεπτεμβρίου ἀπέπλευσε διὰ Πόρτ Σαΐδ.

«ΑΛΕΞΦΑΝ»: Τὴν πρωῖαν τῆς 25ης Σεπτεμβρίου ἔξερράγη πυρκαϊά εἰς τὸ κύτος N° 5, ητίς συντόμως ἔξπιπλωθή καὶ εἰς τὸ N° 4. Τὸ σκάφος, μὲ γενικὸν φορτίον, κατηύθυντο διὰ Ντώρμπαν, ὅπου καὶ ἀφίχθη τὴν 11ην π.μ. τῆς ίδιας ἡμέρας. Τὴν ίδιαν ἐσπέραν τὸ πῦρ ἐτέθη ὑπὸ ἐλεγχον τῆς χρήσει CO₂ καὶ ἀρκετῆς ποσότητος ὕδατος, μὲ ἀποτέλεσμα νά ἀποκτήσῃ τὸ σκάφος κλίσιν 15° πρὸς τὰ δεξιά.

«ΑΝΔΡΟΣ»: 'Απὸ Ροζάριο διὰ Ραθένναν, προσήραξεν εἰς Λάς Πάλμας τὴν 10ην Σεπτεμβρίου, λόγῳ θραύσεως τοῦ χιτώνιου τοῦ N° 3 κυλίνδρου. Τὸ χιτώνιον ἀντικατεστάθη

δι' ἀμοιβοῦ καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν πρωῖαν τῆς ἐπομένης, ἀλλὰ τὴν ίδιαν ἡμέραν ἐπέτρεψεν εἰς Λάς Πάλμας μὲ ρήγμα εἰς τὸν ὄπισθιον στροβιλοφορτωτῆρα, ὅπερ ἐπεσκευάσθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος δι' ἡλεκτροσυγκολλήσεως. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν πρωῖαν τῆς 12ης Σεπτεμβρίου διὰ Ραθένναν, διόπι, μετὰ τὴν ἐκφόρτωσην, θά τελεσθοῦν μόνιμοι ἐπισκευαῖ.

«ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ»: 'Αφιχθὲν εἰς 'Αιδοῖ τὴν 17ην Σεπτεμβρίου ἀνέφερε ζημίας εἰς τὴν Ἑλλικήν, αἵτινες ὠφείλοντο εἰς πρόσκρουσιν ἐπὶ ἀγνώστου ἀντικειμένου τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον.

«ΑΟΥΡΟΡΑ ΙΙ»: 'Ἐκρηξίς ἐσημειώθη τὴν 28ην Σεπτεμβρίου εἰς τὸ νεοκαθελκυσθὲν εἰς ιαπωνικά ναυπηγεία ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας φοτηγὸν σκάφος, μὲ ἀποτέλεσμα νά προκληθοῦν σημαντικαὶ ζημίαι καὶ νὰ τραυματισθοῦν πέντε ἄτομα, ἐκ τῶν ὅποιων τρία συσαράω. 'Η ἐκρηξίς ἐσημειώθη εἰς τὴν δεξιανεμήνη ποσίμου ὕδατος, εἰς τὴν πρύμνην τοῦ σκάφους, ὅλιγον μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν βαθῶν. Τὸ αἵτια τῆς ἐκρηξεως παραμένουν ἄγνωστα καὶ κάπως μυστηριώδη. Τὸ «Αουρόρα ΙΙ» καθειλκύσθη τὴν 11ην Σεπτεμβρίου καὶ εύρισκετο εἰς τὸ τελικὸν στάδιον τῆς συμπληρώσεως λεπτομερειῶν. Τὸ ύποστάν σηματικάτης βλάβης 24.000 τόνων σκάφος ἦταν ἡγυροβολημένον εἰς τὰς ἀποδόμαρις τῶν ναυπηγείων τῆς 'Οζάκα.

«ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ»: Τὴν 26ην Αύγουστου διεπιστόθη ζημία καὶ εἰς τὰ τέσσαρα πτερύγια τῆς Ἑλλικής, λόγῳ προσκρούσεως ἐπὶ ἀγνώστου ἐπιπλέοντος ἀντικειμένου εἰς ἄγνωστον τόπον καὶ χρόνον. Τὴν 4ην Σεπτεμβρίου ἀνεκοινώθη εἰς Μόντρεαλ, ὅτι ἀπασιαὶ οἱ ζημίαι εἴτε λέπτους ὑπὸ ἐπισκευήν.

«ΑΡΤΕΜΙΣ»: 'Απὸ Μένα 'Αχμαντί δι' Ιταλίαν, ἀφιχθὲν εἰς Ντακάρ τὴν 24ην Σεπτεμβρίου, ἀνέφερε βλάβην εἰς τοὺς λέβητας.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑ·Ι·Τ»: 'Αφίχθη εἰς Λορέντζο Μαρκές τὴν 6ην Σεπτεμβρίου μὲ ζημίας εἰς τοὺς λέβητας καὶ τὴν μηχανήν. Μετὰ τὸ πέρας τῶν ἐπισκευῶν τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 19ην Σεπτεμβρίου διὰ Ντάρ - ές - Σαλάμη, ἀλλὰ κατὰ τὴν ἔξοδόν του ἐκ τοῦ λιμένος παρεσύμηθη ὑπὸ Ισχυρῶν ἀνέμων καὶ προστράξειν 'Ανειλκύσθη τὴν πρωῖαν ἐπομένης τῆς βοηθείας ρυμουλκῶν τοῦ λιμένος. Τὸ σκάφος δὲν ὑπέστη ζημίας, τὴν δὲ ἐπόρεαν τῆς 20ης Σεπτεμβρίου ἀπέπλευσεν ἐκ νέου διὰ τὸ προορισμόν του.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ»: Εἰς Μόζι τὴν 17ην Σεπτεμβρίου ἀνέφερε ζημίας ἐκ κακοκαιρίας, ἀς ὑπέστη κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὄπιο Χιούστον διὰ Χακάτα προσφάτου ταξιδίου του.

«ΒΑΚΗΣ»: 'Απὸ Στοκχόλμην διὰ Πόρτ Σουδῶν ἔμφορτον, ὑπέστη σοβαρὰς ζημίας εἰς τὴν μηχανήν λόγῳ κακοκαιρίας. Τὴν 5ην Σεπτεμβρίου ἀφίχθη εἰς Τζέντα. Τὴν 22ην Σεπτεμβρίου, μετ' ἐπιθεώρησιν, ἐπετράπη ὁ ἀπότολος τοῦ σκάφους, ὑπὸ τὴν προύποθεσιν τελέσεως ἐπισκευών εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμού του.

«ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ»: Τὴν 12ην Αύγουστου ἥγγισε τὸν βυθὸν εἰς Νέαν Υόρκην. Αἱ προκλήσεισαι ἐλαφραὶ ζημίαι ἀποκατεστάθησαν.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΑΛΛΑΝΤΡΥ»: 'Αφιχθὲν εἰς Μόζι τὴν 11ην Σεπτεμβρίου, ἀνέφερεν ἀνωμαλίας εἰς τὴν κυρίως μηχανήν.

Ceres Stevedoring Co. Ltd.
STEVEDORES AND TERMINAL PERATORS
300 SACRAMENT STREET - MONTREAL, I. QUE.
OPERATING : Fort William, Port Arthur, Duluth, Superior, Milwaukee, Chicago, Toledo,
Sorel, Three Rivers, Quebec, Saint John and Halifax.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΕΡΙΤ»: 'Από Μπάνιας δι' 'Αμέρσπου με φορτίον ακαθάρτου πετρελαίου προσήραξεν ξεωθι τού Τερόύζεν την πρώτην της 12ης Σεπτεμβρίου, λόγω κακής δρατότητος. 'Ανειλκύσθη αργότερον, την βοηθεία 11 ρυμουλκών, βάσει άνοικτού συμφωνητικού λόδης και την έπομένην έπλευσε εις 'Αμβέρσαν.

«ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.»: Την 19ην Σεπτεμβρίου άνεικονώθη εις Μαϊάμι ότι υπέστη ρήγμα στη θάλασσας άναφλέζεως.

«ΖΕΥΣ»: Την 11ην Σεπτεμβρίου προσήραξε μεταξύ Λαυρίου και Μακρονήσου. 'Ανειλκύσθη αφίχθη εις Πειραιά την ίδιαν ήμεραν.

«ΗΛΙΑΣ ΛΕΜΟΣ»: 'Υπέστη θραύστην του χιτώνιου του Ν° 2 κυλίνδρου, συνεπεία προσκρούσεως έπι προβλήτος εις Καλκούταν.

«ΙΑΣΩΝ»: 'Από Πόρτ Σουδάν διά Ρότερνταμ, προσήγγισεν εις Λισσαβώνα την 16ην Σεπτεμβρίου, λόγω άνωμαλών εις την μηχανήν. 'Εκτελούνται έπισκευαί.

«ΙΘΑΚΑ ΑΙΓΑΛΛΑΝΤ»: 'Από Μιτουεναδεντούρα διά Νέαν 'Υόρκην, αφίχθη εις Κρίστομπαλ την 11ην Σεπτεμβρίου με ρήγμα εις τό περιόδημα τού στροβιλοφυστήρος. Την 13ην Σεπτεμβρίου άπειπλευσε διά Ν. 'Υόρκην.

«ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ»: Είς Κόμπε την 30ήν Αύγουστου, έπεισκεύαξε ζημίαν εις τόν στροβιλοφυστήρα.

«ΚΑΑΝΟΣ»: Την 20ήν Σεπτεμβρίου άνέφερεν διά ούπεστη έκτεταμένας ζημίας εις τούς αύλους τριών λεβήτων, εις άπόστασιν 890 μιλίων νοτίων τού 'Αμπιτζάν. 'Εκείθεν έρρυμουλκήθη εις Πουάντ Νουάρ υπό τον δηζελόπλοιον «Πλανδώρα». Τό φορτίον παραμένει εις καλήν κατάστασιν.

«ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ»: 'Επειθεωρήθη έν δεξιαμενή εις Μπιλμάπο την 24ην Σεπτεμβρίου πρός έξακριθωσιν ζημιών έκ προσαράξεως, ητης έλασθε χώραν εις Μωρούμαγκον. Διεπιστώθη τόν 2αν παρελθόντος Νοεμβρίου. Διεπιστώθη κάμψιε εις την τρόπιδα και εις τινά έλάσματα τού πυθμένος.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ»: 'Αφίχθη εις Κρίστομπαλ την 11ην Σεπτεμβρίου με βλάδην εις τόν ένδιαμεσον τροχόν τού κυνδακοφόρου αξιονος. 'Ανταλλακτικόν αφίχθη αεροπορικών πρός τοποθέτησιν.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ»: Προερχόμενον έκ Σίδνευ, προσήραξε την 10ην Σεπτεμβρίου έξων τών ιαπωνικών άκτων, άνειλκύσθη δέ τη βοηθεία τριών ρυμουλκών. Δέν διεπιστώθησαν ζημίαι.

«ΚΑΡΠΑΘΟΣ»: Είς 'Αμπιτζάν από 24 Αύγουστου, λόγω βλάδης εις τούς λεβήτας.

«ΚΑΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ»: Πρόσκρουσις έπι προβλήτος εις Ντόρμπαν την 20ην Σεπτεμβρίου. Ζημίαι εις τά άριστερά πλευρικά έλάσματα.

«ΚΑΣΠΙΑΝΑ»: 'Αφιχθέν εις Στεττίνον την 12ην Σεπτεμβρίου, άνέφερε ζημίας εις τόν δεξιού λεβήτα. 'Επισκευαί έπειλεσθησαν κατά την φόρτωσιν τού σκάφους.

«ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟ Σ»: 'Αφίχθη εις Μοντεβίδεο την 14ην Σεπτεμβρίου με άνωμαλίας εις την κυρίως μηχανήν.

«ΚΕΙΠ ΝΕΡΙΤΑ»: 'Ως άνεικονώθη εις Κόμπε την 26ην Σεπτεμβρίου, κατά την διάρκειαν προσφάτου κακοκαιρίας άπωλεσε την κεφαλήν της δεξιάς άγκυρας και ούπεστη ζημίας τό σύστημα πηδαλίου. 'Η άγκυρα αντικατεστάθη δι' άμοιδον.

«ΚΟΝΤΕΣ ΣΑ»: Μέ φορτίον πετρελαιοειδών έξ 'Αρούμπα, προσήραξεν εις την είσοδον τού λιμένος Τάμπα την μεσημβρίαν της 10ης Σεπτεμβρίου, άνειλκύσθη δέ την ίδιαν έσπέραν τή βοηθεία δύο ρυμουλκών. Δέν ύφιστανται έμφανεις ζημιαί.

«ΚΟΡΙΝΘΙΚΟΣ»: 'Από Μπρεμερχάφεν διά Κίναν. 'Ανεικονώθη εις Σιγκαπούρην την 23ην Σεπτεμβρίου, διά ούπεστη ζημίας εις την μονάδα Ν° 3 της πρωστηρίου μηχανῆς.

«ΚΥΘΗΡΑ»: Την 19ην Σεπτεμβρίου συνε-

κρύσθη μετά τού δηζελοπλοίου «Λάγκο Λακάρ», ύποσταν ζημίας εις τό δρύφακτον. Τήν έπομένην άπειπλευσεν έκ Σαλβαρόδ διά Πόρτο Άλεγκρε.

«ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ»: Την 13ην Σεπτεμβρίου άπωλεσεν, εις Σάντος ρόδος, τήν δεξιάν άγκυραν και τόν στρεπτήρα. Τοποθετείται άμοιδον.

«ΛΕΝΚΟ»: Περί τής πυρκαϊάς τού διποίου άναφέρομεν εις τό προηγούμενον τεύχος μας, νεώτεραι πληροφορίαι άναφέρουν διά τό πύρ έπειεταθή εις τά κύτη φορτίου και παρά τάς προσπαθείας τού πληρώματος και τής πρωσοθεστικής ήπιτρεσίας τής Μοζαμβίκης, πλοίον και φορτίον κατεστράφησαν άλοσχερώς. Τό πλήρωμα διεσώθη. 'Ελαφρά έγκαυματα άπειπλευσαν 3 πυροσέστατα.

«ΜΑΡΙΑΝΘΗ»: Είς Κόμπε την 26ην Σεπτεμβρίου πρός άντικαταστασιν βεβλαμμένων τόν αύλων εις τόν άριστερόν και δεξιόν λέβητα. 'Η ζημία προεκλήθη λόγω παρουσίας θαλασσίου θάλασσας εις τόν λέβητας την 20ην παρελθόντος Φεβρουαρίου.

«ΜΑΡΙΑΝΙΝΑ»: 'Ανικούνωσεν εις Μόζι, την 20ην Σεπτεμβρίου διά έχει ζημίας έκ κακοκαιρίας.

«ΜΑΡΙΣΙΡΑ»: 'Αφίχθη εις Σιγκαπούρην την 22αν Σεπτεμβρίου δι' έπιθεώρωσιν ζημιών εις τάς άντιλίας φορτίου. 'Εγένοντο έπισκευαι και τό σκάφος άπειπλευσε τήν έπομένην.

«ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ»: Την 20ην Σεπτεμβρίου άνέφερεν άπωλειαν μιάς λέμβου συνεπεία κακοκαιρίας.

«ΜΙΧΑΗΛ Ε.»: 'Υπέστη έλαφράς ζημίας την 3ην Σεπτεμβρίου, διά τό πολεμικόν πλοίον «Γκουαγίανα» προσέκρουσεν έπ' αύτού εις Λά Γκουάτρα.

«ΜΠΛΑΚ ΝΑΙΤ-Τ»: Την 1ην 'Ιουλίου άπωλεσεν εις 'Ειδάτ τήν άριστεράν άγκυραν μέ τέσσαρα άματα δλόσσου. Την 9ην Σεπτεμβρίου άφιχθη εις Οζάκαν πρός έπιθεώρωσιν και τοποθέτησαν καινούργιονς άγκυρας.

«ΜΥΘΙΚ»: Τήν πρωίαν τής 25ης Σεπτεμβρίου έγένετο έκρηξις, ητης κατέστρεψε τά καλύμματα δύο δεξιαμενών φορτίου. Τό πύρ κατεστάλη έντονα 15 λεπτών. Τό σκάφος ήγυροδόλησεν έξωθι τού λιμένος Τζεμπέλ Ντανάν έν άναμονή άδηγιάν άπο τού πλοιοκτήτας.

«ΜΥΣΤΡΑΣ»: Την 21ην Σεπτεμβρίου άνέφερεν ζημίας εις τόν αύλων τών λεβήτων. 'Εζητήθη έπιθεώρησις. Τό σκάφος άφιχθη εις Σιγκαπούρην ρόδος την 24ην Σεπτεμβρίου.

«ΝΗΣΟΣ ΨΑΡΑ»: Συνεκρύσθη μετά τού δηζελοπλοίου «Σαίν Νικολάς» εις Τσίμπα την 22αν Σεπτεμβρίου. 'Αμφότερον έπειστησαν έλαφράς ζημίας.

«ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ»: 'Επειρατώθησαν εις Μπουένος "Άυρες την 18ην Σεπτεμβρίου, μόνιμοι έπισκευαι εις τό πηδάλιον και τήν έλλικα, έχαρακτηρίσθην ύπό διλκή άπωλεια.

«ΦΑΛΑΚΝΩΝ»: 'Επιθεώρησις εις Νέαν 'Υδρην την 16ην Σεπτεμβρίου διά παλαιοτέρας ζημίας: α) 'Εξ αμελείας φορτοεκφορτών (5-6 Ιαν.), β) έκ προσκρουσεως έπι προβλήτος εις Κοκούρα (21 Φεβρ.), γ) έκ κακοκαιρίας (8 Μαρτ.- 22 'Απρ.) και δ) έξ αμελείας τού πληρώματος (22 Μαρτ.). 'Απασακι αι έπισκευαι άνεβληθησαν.

«Φάστ ΜΠΕΡΝΤ»: 'Από Κάλιξ δι' Έλλαδα με φορτίον ξυλείας. Προσήγγισεν εις Σεύστονα την 14ην Σεπτεμβρίου λόγω βλάδης εις τό θύραυλον κατανός θάλασσας.

«ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ»: 'Από Τάμπα διά Γιοκοχάμαν με φορτίον φωσφάτων. Τήν 16ην

Σεπτεμβρίου άφιχθη εις Κρίστομπαλ δι' επισκευάς ζημιών εις τόν κύλινδρον Νο 1 και τάς βολδίδας έξόδου, τήν δέ έπομένην άπειπλευσε διά τόν προσφίσμον του.

«ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗΣ»: Ζημίαι έκ κακοκαιρίας (Φεβρ., Μαρτ. και Αύγ. 1968). Ζημίαι έκ προσαράξεως εις τά έλλασματα τού πυθμένος (7.2.68). 'Απασακι τελούν υπό έπισκευήν εις Μόζι ταυτοχρόνως με έτερας ζημίας παρελθόντος έών.

«ΝΤΡΑΙ Ι·ΑΝΤΞ»: Τήν 5ην Σεπτεμβρίου ύπεστη θύρωντας έξωτερικώς τών πλευρικών δεξιαμενών 3 και 4 διαν τό δηζελόπλοιον «Σή Κάπταν» προσέκρουσεν έπ' αύτού.

«ΟΡΦΕΥΣ»: 'Υπέστη ζημίας εις τό κατάστρωμα συνεπεία κακοκαιρίας τήν 3ην Σεπτεμβρίου έξωθι τού άκρωτηρίου Σάντα Λουκία. Αι έπισκευαι άνεβληθησαν δι' εύθετώρεν χρόνον.

«ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΛ»: Τήν 18ην Σεπτεμβρίου ύπεστη θύρωντας έξωτερικώς τών πλευρικών δεξιαμενών 3 και 4 διαν τό δηζελόπλοιον «ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΛ» προσέκρουσεν έπ' αύτού.

«ΠΑΚΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ»: 'Από 'Αγιον Φραγκίσκον δι' Ιαπωνίαν. 'Υπέστη βλάδην σίς τήν μηχανήν τήν 13ην Σεπτεμβρίου και έζητησε τήν βοήθειαν ρυμουλκών, ένω έυρισκετο εις θέσιν 41°5' πιλάτος βόρειον και 142°19' μήκος άνατολικόν. 'Αργότερον θυμως συνέχισε τόν πλοιού δι' ιδίων του μέσων και αφίχθη εις Χακοδάτην τήν πρωίαν τής 14ης Σεπτεμβρίου.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΣΙΑΝΗ»: Περί τής πυρκαϊάς, τού διποίου άναφέρομεν τεύχος μας, έχαρακτηρίσθη διλκή άπωλεια και έπωληθη πρόδισ θάλασσαν.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ»: 'Από Φιλιππίνας με 9.200 τόνους κόπρα, αφίχθη εις Αμβούργον τήν 20ήν Σεπτεμβρίου. Κατά τήν έναρξην τής έκφορτώσεως τήν έπομένην, διεπιστώθη πυρκαϊά εις τό κύτος Νο 3, ένω έξηρχετο πυκνός καπνός από τά κύτη Νο 1 και 2. Καταβάλλονται προσπάθειαι κατασθέσεων διά διοξειδίου τού διλρακού.

«ΡΥΘΜΟΣ»: Είς Γιοκοχάμαν τήν 18ην Σεπτεμβρίου, έπεισκευάζοντο ζημίαι έκ προσκρουσεως έπι προβλήτος εις Δάντσιχ (5.12.67) και εις Λάς Πάλμας (26.12.67), προσκρουσεως έπι πλοιού εις Καβασάκι (11.2.68), ώς και παλαιότεραι ζημίαι.

«ΥΠΑΤΙΑ»: 'Οπερ έυρισκεται εις Λορέντζο Μαρκές με ζημίας εις τό πηδάλιον και τήν έλλικα, έχαρακτηρίσθην ύπό διλκή άπωλεια.

«ΦΑΛΑΚΝΩΝ»: 'Επιθεώρησις εις Νέαν 'Υδρην την 16ην Σεπτεμβρίου διά παλαιοτέρας ζημίας: α) 'Εξ αμελείας φορτοεκφορτών (5-6 Ιαν.), β) έκ προσκρουσεως έπι προβλήτος εις Κοκούρα (21 Φεβρ.), γ) έκ κακοκαιρίας (8 Μαρτ.- 22 'Απρ.) και δ) έξ αμελείας τού πληρώματος (22 Μαρτ.). 'Απασακι αι έπισκευαι άνεβληθησαν.

«Φάστ ΜΠΕΡΝΤ»: 'Από Κάλιξ δι' Έλλαδα με φορτίον ξυλείας. Προσήγγισεν εις Σεύστονα την 14ην Σεπτεμβρίου λόγω βλάδης εις τό θύραυλον κατανός θάλασσας. 'Εκείθεν άπειπλευσε τήν 17ην Σεπτεμβρίου διά Χίον.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Σημεῖα θετικής άναζωπυρήσεως δέν έχει άκομη νά έπιστρεψη ή γάρορά, παρά τάς προβλέψεις, ζωτικότητα Ικανοποιητικήν. 'Η Διώρυξ παραμενεί κλειστή, χωρίς νά διαφαίνεται ούδ' άμυδρά τις έπλιτες διά τό άνοιγμά της και δέν έπιληρητο ή θαυμάλωσεις.

Τών στηρόν τής ναυλαγοράς ή μεταφορική κίνησις, χωρίς νά προβλέπεται ζωηροτέρα τής περιστονής, θά έπανεύρη με τήν είσοδον τού χειμώνος τών τακτικών της ρυθμόν. Κτήμα, πάντως, τών μεγάλων μπάλκ κάρριερς άποβαίνει δισημέραι. Αι χρονοαυαλώσεις τέλος άπομένους ή μεγάλης έλπις έργασίας διά τά μετρίας χωρητικότητας «σελεπτερέκερς». Τά χρειάζονται άσκομη αι έταιρίας γραμμών.

'Η κίνησις τής ναυλαγοράς κατά τομείς είχεν έν συντομίας ώς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ - ΚΑΝΑΔΑΣ: 'Υπό τὴν ἀπειλὴν τῆς λιμενεργατικῆς ἀπεργίας — ἡ ἔκτασίς της παρέμενεν ἀκαθόριστος — ἡ ἀδεβαίνωσις ἐπεκράτησεν εἰς τὸν βορειοαμερικανικὸν τομέα. 'Ἐπεφύλασσοντο φορτωταὶ καὶ ἐφοπλισταὶ εἰς τὴν ἀνάληψιν ὑποχρέωσεων. 'Ωρισμέναι πράξεις — ἐλάχισται — 'Οκτωβρίου ἐκλείσθησαν διὰ σιτηρᾶ ἀπὸ τὸν Κόλπον, μὲν τὸν χαμηλὸν ναυλῶν τῶν 3.25 δολ. φίο — 0.45 δολ. κατὸ προηγουμένης ναυλῶσεως — μεγάλα μπάλκα κάρριερ διὰ τὸ Κόντινεντ ('Οκτώβριος). Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 8.25 βάσις 11 ἡμέρας, δολ. 7.95 εἰς σκάφος ἀνέυ φορτωτήρων 33.000 τόν. καὶ 7.25 ἐλευθ. ἐκφόρτ. ('Οκτώβριον). Διὰ τὴν Χιλῆν δολ. 8 μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ. ('Σεπτ.). Διὰ τὴν Μασσαλίαν δολ. 6.25 πέντε ἡμέρας φόρτ., 2.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ. ('Οκτώβριον).

Λιπάσματα ἀπὸ Τάμπαν διὰ Ρότερνταμ ('Σεπτ.) δολ. 4.25 καὶ 4.47½ φίο, ἀναλόγως ὥρων φορτεκφορτώσεως ('Σεπτ.). Θείον ἀπὸ Κόλπον διὰ τὴν Ἀγγλίαν 65/-.

Ἡγεμένη κίνησις ναυλῶσεων ἀπὸ τὰς Μεγάλα Λίμνας καὶ τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον, δι' ἀπωτέρας κυρίως ἡμερομηνίας. Ναῦλοι σταθεροί. Τὰ 5.75 δολ. ἐπληρώθησαν ἀπὸ τὸ Σικάγον εἰς σκάφος 25.000 τόν. δι' Ἀμερικανούς, μὲ συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον πρὸς 2.75 δολ., καὶ τὰ 67/- δι' Ἀγγλίαν ('Οκτ.) εἰς σκάφος 9.600 τόν. Χυτοσίδηρος δι' Ἰαπωνίαν δολ. 9.15, μὲ 2.000 τόν. φόρτωσιν καὶ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν. Διὰ τὸ Μπέργκεν — 'Οσλο σκάφος μικρὸν κορ. Νορδ. 45 ('Σεπτ. - 'Οκτ.) ἀπὸ τὸ Πόρτ 'Αρθρον καὶ διὰ Καρθαγένην ἀπὸ Τολέδο καὶ 'Αγ. Λαυρέντιον, μὲ 1.500 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ. δολ. 8 ('Οκτ.). Χαρακτηριστικόν: Δύο ρωσικὰ σκάφη συνήμη φορτηγὰ διὰ Λαττάκια ἐναυλώθησαν πρὸς 6.80 δολ., τὸ ἐν ('Σεπτ.) καὶ 7.10 τὸ ἔτερον ('Νοέμβρ.). 'Απὸ Ντουλούθ διὰ Βενεζουέλαν μικρὸς δολ. 8.75 μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ. καὶ δι' Ἀμερικανούς δολ. 5.75 μὲ 3.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν.

'Απὸ Μπαϊ Κομῷ διὰ Χοῦλ (σκάφος 24 χιλ. τόν.) 'Οκτ. - Νοέμ. 40/- βάσις 3.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ. Διὰ τὴν 'Ολλανδίαν δολ. 2.50 φίο, διὰ τὴν Ἀμερικανούς — διὰ τὸ Ρότερνταμ ἀπὸ τὸ Πόρτ Καρτιέρ — σκάφος 30.000 τόν. δολ. 2.25 φίο, ὀκτὼ ἡμέρας καὶ διὰ τὸ Μπάρι μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ. δολ. 6.40 εἰς συνήμη φορτηγὸν ('Οκτ.), ἔναντι τῶν 6.75 δολ. διὰ Νοέμβριον εἰς σκάφος τοῦ αὐτοῦ μεγέθους μὲ τὸ προηγουμένον. 'Απόδειξις ἡ διαφορά αὐτῆ τῶν δυσχερείων τοῦ τονιάς ἔγγυς ἡμερομηνίων. Σιτηρά ἀπὸ Τσωτρισι 51/3 ('Σεπτ. - 'Οκτ.) δι' Εἴδουμάσιθ ἡ Γλασκώνη, βάσις 3.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ. (σκάφος 15.000 τόν.). 'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ Μπέλφαστ ('Οκτ.) 37.6. Δι' Ἐλλάδος δολ. 5 ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν ('Σεπτ. - 'Οκτ.). 'Απὸ τὸ Νόρφολκ 45/- διὰ Λίθερπούλ ἡ Μπίρκεχεντ ('Σεπτ. - 'Οκτ.) μὲ 3.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ. 'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ Μάντσεστερ ἔτοιμον πλοῖον 70/- μὲ 2.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ. Διὰ Δυτ. Ιταλίαν δολ. 5 (σκάφος 19.000 τόν.) 'Οκτ. καὶ 4.25 δολ. ἔναν 21.000 τόν., μὲ 3.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν.

Ζωηρότερον τὸ ἐνδιαφέρον τῶν Ἰαπωνῶν διὰ τοὺς γαιτάνθρακας ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδος. Συνεχῆ ταξίδια ἐπληρώθησαν δολ. 6.05 μέσῳ Παναμᾶ. Σκάφη μεγάλα μέσῳ Ἀκρωτηρίου δολ. 6.35 καὶ μικρότερα 6.65 - 6.70 - 7 δολ. ('Οκτ. - Νοέμ.). 'Οκτώ ταξίδια ἀπὸ Ἀπριλί. 1969 εἰς μέγια μπάλκα κάρριερ δολ. 5.85.

Παλαιοσίδηρα ἀπὸ τὴν Βοστώνην διὰ Δυτ. Ιταλίαν (σκάφος 19.500 τόν.) δολ. 4 φίο (10 ἡμέρας) ('Σεπτ. - 'Οκτ.).

ΠΛΕΙΤ: Μετρία τῆς κίνησις. Τὰ 7.50 δολ. ἐπληρώθησαν διὰ μέρος φορτίου εἰς σκάφος 49.200 τόν. διὰ τὸ Κόντινεντ. Τὸ σκάφος προηρχέτο κενὸν ἀπὸ τὴν Κίναν. Εἶναι τὸ μεγαλύτερον ναυλωθὲν ἀπὸ τὸ Πλεῖτ σκάφος. Διὰ τὴν Ιταλίαν συνήμητος σκάφος δολ. 7.50 μὲ 2.000 τόν. διὰ φορτοεκφόρτωσιν καὶ ἔτερον δολ. 10, βάσει ναυλοσυμφώνου Σεντροκόν. Σιδηρομεταλλεύματα ἀπὸ Ρίον δι' Ολλανδίαν δολ. 3.60 καὶ διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 7 φίο, μὲ 3.000 τόν. φόρτ. καὶ 10.000 τόν.

ἐκφόρτ. Διὰ τὸ Περού δολ. 7.50, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ. ('Οκτ.). Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ τὸ Περού διὰ τὴν Ἰαπωνίαν (τρία συνεχῆ ταξίδια) σκάφος 70.000 τόν. δολ. 4.30, ἐναρξὶς 'Οκτ. Μικρότερον (18.000 τ.) δολ. 7 φίο, μὲ 5.000/15.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν. 'Ιχθυάλευρα ἀπὸ Περού διὰ τὴν Ἀδριατικήν δολ. 130.000 φίο, σκάφος 650. 000 κ.π. μὲ 4.000 δολ. ἐπασφάλιστρα ('Οκτώβριον).

ΒΟΡ. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: 'Ελαφρὰ βελτίωσις, χάρις εἰς τὰς ιαπωνικὰς διαταγάς. 'Απὸ τὴν Βρετανικήν Κολομβίαν ('Ην. Πολ.) διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 8 φίο μὲ 6¾ καὶ 8% προμήθειαν ('Οκτ. - Νοέμβρ.) σκάφη 14 καὶ 15 χιλ. τόν. καὶ δολ. 7.25 φίο (ἀμ. φόρτ.). Διὰ τὴν Κίναν 59/6 εἰς μπάλκα κάρριερ. Διὰ τὴν Νότ. Κορέαν 7.25 δολ. ('Οκτ.). 'Απὸ τὸν 'Αγιον Φραγκίσκου διὰ Τσιτταγκόκ γι Τσάλναν σκάφη 19 - 20 χιλ. τόν. δολ. 16.75 επιέρθ τέμρος. Λιπάσματα διὰ τὴν Ινδίαν ἀπὸ Βανκούμβερ ('Οκτ. - Νοέμ.) προσεφέροντο εἰς τὰ 15 δολ. Ποτάσσα ἀπὸ Λόγκ Μπήτς διὰ Ν. Ζηλανδίαν δολ. 8.35.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ - ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗ: 'Υπῆρξεν εὑρεγετικὸς ὁ ἀντίκτυπος εἰς τὴν δῆλη ναυλαγοράν ἐκ τῆς σημειωθείσης ζητήσεως χωρητικότητος ἀπὸ τὸν ἄνω τομέα. 'Η Νότιος Αφρική ἐκλειστεῖ σημαντικὴν χωρητικότητα διὰ τὸν ἀράβισσον 'Αγγιλίαν - Ιαπωνίαν, μὲ ναῦλους βελτιωμένους αἰσθητῶς. Μεγάλα σκάφη ἐναυλώθησαν δι' Ἰαπωνίαν. 'Ο ναῦλος τῶν 78/6 καὶ 77/6 ἐπληρώνετο δι' αὐτά. Διὰ τὰ συνήμη 'σελτερνέκερς' 87/6 ('Οκτ.). Διὰ τὴν Αγγλίαν 61/3 διὰ τὰ μικρὰ καὶ 55/- διὰ τὰ μεγαλύτερα (Νοέμβριον) μὲ ταχείαν ἐκφόρτωσιν (Γλασκώνη). Ζάχαρις ἀπὸ 'Αγ. Μαυρίκιον μὲ ἀρκετὴν κίνησιν. Δι' Αγγλίαν 75/- ('Οκτ.) καὶ 70/- ἀπὸ Λορέντζο Μαρκές. 'Απὸ Μαδαγασκάρην δι' Ήνωμ. Πολιτείας ('Ατλαντ.) δολ. 11 φίο. Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Ν. Αφρικήν δι' Ιαπωνίαν δολ. 4.90-5 ('Οκτ.) εἰς μπάλκα κάρριερ 40.000 τόν. καὶ ἀπὸ Λορέντζο Μαρκές δι' Ήνωμ. Πολιτείας δολ. 6.50 ('Οκτ. - Νοέμβρ.). Δι' Αγγλίαν μικρὸς σκάφος 48/-'Οκτ.) φίο, μὲ 4.000 τόν. φόρτ. καὶ 4 ἡμέρας ἐκφόρτωσιν.

"Ησυχος ἡ ἀγορὰ τῆς Ινδίας, λόγω καὶ τῆς ὑπὸ ἀπειλὴν ἀπεργίας εἰς Μαρμάγκοα. Χυτοσίδηρος δι' Ιαπωνίαν δολ. 9 ἐν Νοέμβριον καὶ 8.75 δολ. ἔαν ἀργότερον, δύο λιμένας φορτώσεως καὶ ἔνα ἐκφόρτωσεως. 'Απὸ Μαντράς καὶ Βίζαγκαπατανάμ δι' Ιντσόν καὶ Ιαπωνίαν χυτοσίδηρος εἰς χελώνας δολ. 8, βάσις 2 - 2 λιμένας ('Σεπτέμβριον). Διὰ τὸ Ρότερνταμ μαγκανέζα 62/- φίο ('Σεπτ.).

Ζάχαρις ἀπὸ Κούγλανδ δι' Αγγλίαν (Νοέμ. - ΔΕΚ.) 107/6. Διὰ Κόντινεντ 105/- μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν 79/6 καὶ 80/6 μὲ 5.000 τόν. φόρτωσιν καὶ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν ἐλευθέρων (Νοέμβριον - Δεκέμβριον). Γαιάνθρακες ἀπὸ Νιούκαστλ δι' Ιαπωνίαν 3.45 δολ. φίο, μὲ 7.500/10.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν ('Οκτ.) εἰς σκάφος 37.000 τόν. Μικρὸν σκάφος δολ. 4.60 φίο, μὲ 4.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτ. ('Σεπτ.). 'Απὸ Γλάδστων - Ιαπωνίαν γαιάνθρακες δολ. 3.20. Μετάλλευμα ἀπὸ Πόρτ Χέλανδ εἰς σκάφος 40.000 τόν. δολ. 2.35 φίο, μὲ 5 ἡμέρας.

Σιτηρὰ δι' Ιαπωνίαν εἰς μπάλκα κάρριερς ('Οκτ. - Νοέμ.) δολ. 7.75.

ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ - ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ: Πολωνικοί γαιάνθρακες δι' Ιταλίαν δολ. 3.50 βάσις 4.000/4.000 φίο φορτοεκφόρτ. ('Οκτ.). Διὰ Πακιστάν 113/- ('Οκτ.).

Ζάχαρις ἀπὸ Πολωνίαν διὰ Καράτσι 110/- ἔως 125/- βάσις 1000/750 φίο φορτοεκφ., εἰς σκάφη 9/11.000 τόν. καὶ 132/6 διὰ Κεϋλάνην. 'Ελαιοσπόροι δι' Ιαπωνίαν (τρεῖς λιμένες) δολ. 15.80 φίο 2.500/2.000 τόν. φορτοεκφόρτ. ('Οκτ. - Νοέμ.).

Λιπάσματα ἀπὸ τὴν Ιταλίαν καὶ Κόντινεντ διὰ Κίναν εἰς τὰς γνωστὰς σταθερὰς τιμὰς ναῦλους. 'Απὸ Κόντινεντ 135/6 φίο μὲ 21 ἡμέρας ἐν συνδώλῳ (σκάφος 14 χιλ. τόν.) καὶ ἔτερον 21 χιλ. τ. ('Σεπτ.) 121/- φίο (1.500/1.500 τ. φορτοεκφ.). 'Απὸ Ραβένναν ἡ Γέλα ('Σεπτ.) 138/6 διὰ Κίναν καὶ ἀπὸ Δυτ. Ιταλίαν 127/6, μὲ 18 ἡμέρας. Κριθὴ ἀπὸ Γαλλίας δι' Ιαπωνίαν δολ. 11.50. Χυτοσίδηρος ἀπὸ Ισπανίαν ἐπὶ Βουλγαρικοῦ σκάφους 12.000 τόν. δολ. 12, μὲ 2.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτ. 'Ετερον σκάφος δολ. 11.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ: Μετρία ἡ κίνησις.

Μπάλκα κάρριερ 27.000 τόν. μὲ παράδοσιν Καραϊβικήν 'Οκτώβριον διὰ 2/4 μῆνας δολ.

3.15. 'Ετερον τοῦ αὐτοῦ μεγέθους μὲ παράδοσιν Σουρινάμ, ἐπαναπάρδοσιν Β. Ειρηνικὸν δολ. 3.20. Κυκλικὸν Περού μὲ παράδοσιν Ιαπωνίαν δολ. 1.95 (16.000 τόν.).

Ταξίδιον ἀπὸ Βρεταν. Κολομβίαν εἰς σύνθετες σκάφους, μὲ παράδοσιν Μεσόγειον δολ. 3.80 ('Οκτ.). Μεγαλύτερον σκάφος μὲ παράδοσιν Αγγλίαν, Κόντινεντ δολ. 3.30. 'Απὸ τὴν Ινδίαν ('Σεπτ. - 'Οκτ.) ταξίδιον Ιαπωνίας δολ. 2.51½, σκάφος 12.000 τόν. Ταξίδιον κυκλικὸν Κόλπου - Ιαπωνίας δολ. 2.95 (σκάφος 22.000 τόν.).

Μπάλκα κάρριερ 40 χιλ. τόν. διὰ 18 μῆνας δολ. 2.06 ('Ιαπωνες). Δηζελοκίνητον 12.000 τόν. 3/5 μῆνας δολ. 3.62½.

'Αζητησία διὰ λίμπερτος ὡς σιταποθήκας. Τὰ μισθώματα ἔξεπεσαν κατὰ 200 δολ. ἡρησίως.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΞΞΑΜΕΝΟΠΑΟΙΩΝ

Αἰσθητὴ ἀνατίμησις τῶν ναῦλων εἰς ἀνώτερον ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ Λύγουστου ἐπίπεδον ἐσημειώθη κατὰ τὸ διαρρεύσαν 150ήμερον τοῦ Σεπτεμβρίου. 'Η προσδοκία διὰ κατεύθους ναῦλους δικαιολογημένη ἐθεωρεῖτο. 'Αγνωστον ὅμως πότε αἱ ἑταῖριαι θὰ ἀντιμετωπίσουν τὰ συμπλήρωσιν τῶν ἀποθεμάτων μὲ τὴν ἔλευσιν τοῦ χειμῶνος. Διετοπούτο δῆμως καὶ ἡ πρόβλεψις περὶ ἐπαρκείας τοῦ εἰς χειρίδια τῶν ἑταίρων τονάζ.

Οἱ ναῦλοι ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον δι' Ηγγλίαν - Κόντινεντ διεκυμάνθησαν ἀπὸ 25 - 10% μείον τοῦ Ιντασκέτη ('Σεπτ.). 'Άλλα καὶ 7½ εἰς σκάφος 90.000 τόν. καὶ ἐν συνεχείᾳ 5%.

Διὰ τὴν Ιαπωνίαν (Σεπτ.) σκάφος 90 χιλ. τόν. 20%, μείον. Μὲ τὸν αὐτὸν ναῦλον ἐπληρώθη καὶ μικρότερον σκάφος.

'Απὸ τὴν Καραϊβικήν πλέον αἰσθητὴ ὑπῆρξεν ἡ ἀνατίμησις. Διὰ τὴν Βορ. Αμερικήν ἔφθασε τὰ 2½ μείον. 'Υπερατλαντικά 25% κατώτερον, ἐν συνεχείᾳ μικρὸν πλοίον ἔτοιμον 15% καὶ μέχρι τῶν 2½ διὰ μέτρια σκάφη ἀμέσου φορτώσεως.

Σκάφος 69.000 τόν. ἀπὸ τὴν Μεσόγειον διὰ τὴν Αγγλίαν - Κόντινεντ ('Σεπτ.) 11% μείον.

'Ανεκοινώθησαν αἱ λεπτομέρειαι μακροχρονίου συμβολαίου τοῦ κ. Κ. Λεμού μὲ τὴν Φίλιππην καὶ ἔτερου μὲ τὴν Χέες διὰ δύο τῶν 250 χιλ. τόν. ναυπηγηθησόμενα σκάφη τοῦ αὐτοῦ ἐφοπλιστοῦ.

Τάιμι τοσάρτερ 33.126 τόν. δι.ω. δολ. 2.50 τὸν τόνον διὰ 18 μῆνας. Παράδοσις Δεκέμβριον. Νεότευκτον 23.950 τόν. δολ. 3.70 διὰ 12 μῆνας. Παράδοσις Δεκέμβριον.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Έκφορτωσιν 'ΟΚΤΑΒΡΙΟΥ 1 - 15. 'ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ' (λιβ.) Πόρτ Καρτιέρ 19.000 τόν. σίτον Ρότερντους δολ. 2.25, Σεπτεμβρίου 20 - 30.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙ-ΟΝΗΡΣ (λιβ.) (εἰς τὰί μετρητά) Ιαπωνίαν δολ. 6.65, ἐλ. ἐκφορτωτικών, Σεπτεμβρίου 15 - 30.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (εἰς τὰί μετρητά) Ιαπωνίαν δολ. 8, ἐλ. ἐκφορτωτικών, Οκτωβρίου 1 - 10.

ΜΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΔΟΣ (λιβ.) Χάμπτον ρόδος 40.000 τόν. γαιανθράκων Ιαπωνίαν δολ. 6.70, ἐλ.

έκφορτωσιν 'ΟΚΤΑΒΡΙΟΥ 1 - 10. **ΒΙΚΤΩΡΙΑ Τ.** (λιβ.) Γουάλτον (Ν.Σ.) 4.500 τόν. γενικὸν φορτίον Νέαν Όρλεάνην, Λέικ Τσάρλς ή Μπράουνσδιλ δολ. 4.50, μὲ 1500/1000 τόν. φορτώσεις εἰς τὴν σελ. 77)

Ημίνοις τῶν Ελληνικῶν Ποίων

ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	έλληνικά συμφέροντα	68	40000	εἰς Κούρε ύπό συμπλήρωσιν
ΑΓΓΕΙΚΗ	έτ. «Σπουδαῖς»	29	1943	άνεχ. Θέουτα 16 Σεπτ. διὰ Γένοβαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Λ.	έτ. «Ἐδέρμιο»	58	8952	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 10 'Ιουλ. διὰ Χοινκάγκ
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ (δ.)	έτ. «Χερούσθειμ»	53	12223	άνεχ. Αἴδι όφ Γκραιπν 21 Σεπτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΖΥΛΛΑ	έτ. «Σάλεξ»	40	2912	ΕΠΩΛΗΘΗ πρὸς διάλυσιν
ΑΓΓΑΔΙΑ	έτ. «Κάρυκα Ὁσεάνικα»	57	11630	ἔφθ. Ντώρμπον 8 Σεπτ.
ΑΓΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Γιουνιθέρρασλ»	44	1920	διπλήθ. Κων) πολιν 16 Σεπτ.
ΑΓΓΙΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάντας Ἀναστασία»	56	7516	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Κουτλάκης - Θανόπουλος	39	1000	άνεχ. Λιοσαθώνα 21 Σεπτ. διὰ Σετουμπάλ
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	Α. Τούντης κ.λ.π.	49	1528	ἔφθ. Λουλέα 19 Σεπτ.
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	έλληνικά συμφέροντα	50	2484	διπλήθ. Κων) πολιν 22 Σεπτ. δι' 'Ινδίαν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Ταμάρα»	43	2809	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Γκράφο Ἀζούλ»	54	6498	εἰς Βάλδις Μπαΐν ἀπὸ 25 Αὔγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Ἀρμενιστᾶς»	68	20500	διπλήθ. Κων) πολιν 21 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Ἀντρεβιρζῖν»	51	7066	ἔφθ. 'Οκινάουα 14 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Ι. Κατοίππης	37	1272	διπλήθ. Κων) πολιν 19 Σεπτ. διὰ Μπουργκάς
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Εὐμέρια»	62	16565	άνεχ. Μόμπιλ 21 Σεπτ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ρούσσος Μπαλόππης	29	2569	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΩΝ	Γ. Ἀποστολόπουλος	17	1860	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	έτ. «Σάνι Θεραπων»	46	7205	εἰς Βάλδις Μπαΐν ἀπὸ 25 Αὔγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Κύρλε»	44	1902	διπλήθ. Κων) πολιν 21 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ριό Πάρντο»	59	8067	άνεχ. Μανίλα 13 Αὔγ. δι' 'Εύρωπην
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεχ. Ντώρμπον 14 Σεπτ. διὰ Γουαμόπα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ν. Βλάχος - Μ. Μακρυνός	46	2414	ἔφθ. Μπάραρον 22 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντάμικα»	51	2029	διπλήθ. 'Εσκουμινς 18 Σεπτ. διὰ Πόρτ ντε Παι
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	έτ. «Ντελαγκράτοια»	53	11558	άνεχ. Αμέρερον 20 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μαρεντέν»	55	8254	άνεχ. Ντακάρ 18 Σεπτ. διὰ Κίναν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Γκολφο Ἀζούλ»	57	9921	διπλήθ. Κων) πολιν 21 Σεπτ. διὰ Πειραιᾶ
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Φουντουλάκης-Ν. Νοταράς	21	2725	άνεχ. Καράβι 17 Σεπτ. δι' 'Αντεν
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	έτ. «Μάρινε Σ.»	54	11077	άνεχ. Μιλάζο 21 Σεπτ. δι' 'Αμβέροαν
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Γιουνιθέρραολ»	46	1892	διπλήθ. Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΑΓΡΑΪΑ	έτ. «Φρανκο»	38	1333	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΝΗ	έτ. «Καρένα»	47	4447	ύπο παραλαβὴν
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Αύλις»	35	3724	άνεχ. Αμέρερον 6 Σεπτ. διὰ Πειραιᾶ
ΑΔΩΝΙΣ	έτ. «Ἀδωνίς»	59	12046	ἔφθ. Βαλτιμόρων 18 Σεπτ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλαῆς	44	1545	έφθ. Ρουέν 19 Σεπτ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Σιγάλας - Πλατῆς	31	2992	άνεχ. Χάρτελεπουλ 11 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Μαρφουντανά»	52	6333	άνεχ. Λουάντα 17 Σεπτ. διὰ Ντακάρ
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	έτ. «Κρηπον»	46	4984	ἔφθ. Κολόμπο 16 Σεπτ.
ΑΘΕΝ	έτ. «Ἀστρο Μαρινέρο»	51	2699	διπλήθ. Γιβραλτάρ 21 Σεπτ. δι' 'Αμβέροαν
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλωμαρ»	59	8132	εἰς Σιγκαπούρων 15 Σεπτ.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τρανποσίφικ»	56	2863	άνεχ. Νεάπολιν 21 Σεπτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'	Έλλ. Ῥαμψή Ν. Αμερικῆς	53	3575	έφθ. Καζαμπλάνκαν 21 Σεπτ. διὰ Μη. 'Αύρες
ΑΘΩΗΤΗΣ	έτ. «Ωκεανία»	59	9010	έφθ. Γιοκοχάμαν 24 Σεπτ.
ΑΘΩΝ	έτ. «Ἀθλοπής»	45	7664	έφθ. Ταϊταγκόκ ρόδες 17 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Ἀθλος»	45	13570	έφθ. Κολόμπα 18 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Αιτζιαν»	44	8481	άνεχ. Γιανδάκον 11 Σεπτ. δι' 'Ιανωνίαν
ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ	έτ. «Κομέθε»	53	12296	έφθ. Κολόμπο 16 Σεπτ. διὰ Μπρέγκα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ἐλληνικήν Α.Ε.»	45	3805	διπλήθ. Ούαντ 23 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΑΙΤΩΛΙΑ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδες 15 Σεπτ.
ΑΙΤΩΛΙΣ	έτ. «Σαρόνικ»	61	14431	έφθ. Γιοκοχάμαν 21 Σεπτ.
ΑΙΚΡΩΤΗΡΙ	έτ. «Μορένια»	57	9175	άνεχ. Γιαβάτα 18 Σεπτ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΑ	έτ. «Σπουδαῖς»	52	1534	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΑ (δ.)	έτ. «Αστροπροπίτοιο»	49	4297	άργει Σύρον ἀπὸ 3 Μαρτ.
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ	Θ. Παπαδημητρίου	48	8783	έφθ. 'Αμβούργον 22 Σεπτ.
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Ἀλερμάτη»	59	9735	διπλήθ. Πανόμα 16 Σεπτ. δι' 'Εύρωπην
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατῆς Ανδρεάδης	44	7207	άνεχ. Σφαίδ 15 Σεπτ. διὰ Νέαν Καρδάλην
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ Σ.	Δ. Σανθόπουλος κ.λ.π.	46	2103	έφθ. Πιλάκ 21 Σεπτ.
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ Σ.	έτ. «Ηλίος»	55	8280	άνεχ. Πούλο Μπούκο 6 Σεπτ. διὰ Σαγκάπον
ΑΙΛΕΣΑΝΔΡΟΣ Τ. II	Δ. Τσουρινάκη	39	3375	έφθ. Σφαίδ 20 Σεπτ.
ΑΙΛΕΣΒΑΣ	έτ. «Ἀλεξισταρ»	37	5574	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 16 Σεπτ. διὰ Τοιταγκόκ
ΑΙΛΕΣΙΑ II	έτ. «Μορτέρο»	47	1597	διπλήθ. Ούαντ 16 Σεπτ. δι' 'Αμβέροαν
ΑΙΛΙΑΚΜΩΝ	έτ. «Ἐμπρός»	54	7234	έφθ. Ντακάρ 19 Σεπτ.
ΑΙΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΩΝΗΡ	έτ. «Ἀλιάκμων»	57	8018	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 Σεπτ. διὰ Γδύνια
ΑΙΛΙΑΡΤΟΣ	έτ. «Ἄργυρο - Ἐλλάς»	58	8077	έφθ. Αλεξανδρείαν 21 Σεπτ.
ΑΙΛΚΜΑΝ	έτ. «Ραιμπόου»	60	9959	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 Σεπτ.
ΑΙΛΚΥΩΝ	έτ. «Σπουδαῖς»	53	1886	άνεχ. Ριό 'Ιανείρο 19 Σεπτ. διὰ Πειραιᾶ
ΑΙΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Ἀλκυωνία»	49	5049	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Σεπτ.
ΑΙΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Χερκολιάνα»	44	7365	άνεχ. Μοριουγκάδο 19 Σεπτ. διὰ Κόντινεντ
ΑΙΛΜΑΡ	έτ. «Ἀλμωβίτα»	42	7272	έφθ. Κοιν 8 Σεπτ.
ΑΙΛΜΠΑ	έτ. «Μαρδέρας»	47	5441	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 Σεπτ. διὰ Κίναν
ΑΙΛΜΠΑ	έτ. «Αστροντεόσ»	42	6967	έφθ. Μη. 'Αύρες 21 Σεπτ.
ΑΙΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τάκνερ Φασιλίτις»	53	12897	άνεχ. Βενετίαν 17 Σεπτ. δι' 'Οδοσόδον
ΑΙΛΟΥΕΤ	έτ. «Κορίνθια»	53	4509	άνεχ. Σαβάνναν 20 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΙΤΑΙ'ΙΡ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	50	10426	διπλήθ. Κων) πολιν 19 Σεπτ.
ΑΙΛΩ	έτ. «Στέλαλη»	39	1830	έφθ. Κρέπιτζαμαυθ 23 Σεπτ.
ΑΙΑΖΑΝΩΝ	έτ. «Ἀκαρνανία»	48	5021	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 19 Σεπτ. διὰ Σαγκάπον
ΑΙΑΖΑΝΩΝ	έτ. «Ιόνιαν Ρομάνο»	49	2166	άνεχ. Σάντος 24 Σεπτ. διὰ Πόρτο 'Αλέγκρε
ΑΙΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Πάρωννη»	55	1962	έφθ. Αγ. Φραγκοκίον 19 Σεπτ.
ΑΙΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάίνερ)	Έθν. 'Ελλ. Γραμ. Αμερ.	52	17042	άνεχ. Χάιφαν 22 Σεπτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΑΙΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Σπουδαῖς»	47	2193	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΜΥΝΑ	έτ. «Ἀμυνα»	49	3809	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΜΟΙΤΡΙΤΗ	έτ. «Μίνι Ζίπ»	45	5838	έφθ. Χίφαν 21 Σεπτ.
ΑΙΜΟΙΩΝ (δ.)	έτ. «Κωλάκη»	58	12727	άνεχ. Σάν Νικόλας ('Αργ.) 16 Σεπτ. διὰ Τρινιντάντ
ΑΙΑΝΑΣ	έτ. «Ἀναδ»	55	8519	άνεχ. Πούλο Μπούκο 21 Σεπτ. διὰ Περοκίδον Κόλπον
ΑΙΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Νόρδερν Μαρίντ Κάρο.»	59	8084	εἰς Κολόμπο ἀπὸ 31 'Ιουλ.
ΑΙΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Θ. Εύσταθιου	52	2039	άνεχ. Κόπιγκ 18 Σεπτ. διὰ Στεττίνον
ΑΙΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Λ. (δ.)	έτ. «Ἀνατόλιαν»	52	12525	έφθ. Αμέρερον 19 Σεπτ.
ΑΙΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	έτ. «Ντάλια»	45	6712	άνεχ. Τζιμπούτι 11 Σεπτ. διὰ Ντόχα
ΑΙΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	11978	άνεχ. Μπαντάρ Μαχούρο 15 Σεπτ. διὰ Μονρόδια
ΑΙΕΝΩΝΗ	έτ. «Ἐνομένα»	45	7144	διπλήθ. 'Ακρωτήριον 20 Σεπτ. διὰ Κωνστάντζαν
ΑΙΕΝΤΑ	έτ. «Ἀνέτται»	54	1503	άνεχ. Πειραιᾶ 21 Σεπτ. διὰ Ραβέναν
ΑΙΑΝΑ Κ.	έτ. «Κάστωρ»	49	4933	άνεχ. Πενάγκα 22 Σεπτ. διὰ Κολόμπο
ΑΙΑΝΑ - ΜΑΡΙΑ	έτ. «Στάρκο»	47	2111	έφθ. Κιελον 21 Σεπτ.
ΑΙΑΝΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Τίτικο»	35	1512	έφθ. Κολόμπο 26 Σεπτ.
ΑΙΑΝΑ Π. Κ.	έτ. «Μαράστορ»	47	5932	άνεχ. Ρεύνιον 13 Σεπτ. διὰ Ντώρμπον
ΑΙΑΝΑ Φ.	έτ. «Ἐφ. Ναβάλ»	48	4804	έφθ. Μπορντώ 13 Σεπτ.
ΑΙΑΝΑΝΣΙΕΣΙΩΝ ΝΤΑΙΗ	έτ. «25η Μαρτίου»	46	8047	άνεχ. Κόμπε 8 Αὔγ. διὰ Χοινκάγκ
ΑΙΑΝΙΤΑ	έτ. «Διαμάντω»	53	2220	διπλήθ. Κων) πολιν 24 Σεπτ.
ΑΙΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	12113	άνεχ. Χορασίδηρο 16 Σεπτ.
ΑΙΑΝΤΕΑ	έτ. «Μαρκοθίστα»	52	1384	άνεχ. Ντακάρ 7 Αὔγ. διὰ Σαγκάπον
ΑΙΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΙΝΙΓΚΕ	έτ. «Ἀγγελικά πτερά»	58	9585	άνεχ. Πρίνς Ρούπερτ 20 Αύγ. διὰ Κίναν
ΑΙΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	έτ. «Ἀγγελικαὶ Δυνάμεις»	59	9584	άνεχ. Ντώρμπον 23 Σεπτ. διὰ Γιβραλτάρ
ΑΙΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	άνεχ. Αμέρερον 17 Σεπτ. διὰ Μπαντάρ Μαχούρο
ΑΙΑΝΤΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρελόζοι»	59	24716	άνεχ. Λονδίνον 20 Σεπτ. διὰ Χούλλ
ΑΙΑΝΤΥΤΡΙΚ	έτ. «Φίλια»	49	7832	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΑΝΤΑΚΗΣ	έτ. «Βισιάρ»	36	2175	έφθ. Βομβάν 16 Σεπτ.
ΑΙΑΝΩΝΗΣ	έτ. «Μαργκερένσια»	46	2957	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΑΝΤΟΝΙΟΣ	έτ. «Πανόχραντος»	38	1832	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ	Κ. Γ. Βεντούρης	50	2167	άνεκ. Τάγκα 20 Σεπτ. δι' 'Ειλάτ ανεκ. Πούλο Μπουκούμ 29 Αύγ. διά Δυρράχιον
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλενσία»	61	10952	εις 'Οζάκαν ύπό συμπλήρωσιν
ΑΟΥΡΩΡΑ II	έτ. «Σωτήρας»	68	15700	έφθ. Γιαβάτα 21 Σεπτ.
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Αθηνιαν»	57	9744	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 14 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργκράντε»	61	11122	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	έτ. «Σηνούαίνης»	49	1502	διπλής Παναμά 21 Σεπτ. διά Τζάκασονβιλ
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ	έτ. «Παρνές»	67	16210	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Αουρόρα»	34	1695	διπλής Γιβραλτάρ 12 Σεπτ. δι' 'Αμερέρσαν
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Εμπρος»	46	5382	άνεκ. Πόρτο Αλέγκρε 21 Σεπτ. διά Καλλάσ
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Ετόλικα»	56	8823	άνεκ. Λάς Πάλμας 22 Σεπτ. διά Βορμάν
ΑΡΓΟΛΙΣ ΣΤΑΡ	έτ. «Αργολίς»	45	8163	διπλής 'Εσκονινς 8 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Οσανφαλίνκ»	61	13553	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ II	Δ. Βεσιλάτος κ.λ.π.	49	1076	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΟ - ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπειντ»	58	10392	άνεκ. Χάρηρν 7 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΓΟ - ΝΑΒΙΣ (δ.)	έτ. «Λεωνία»	51	9488	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 15 Σεπτ.
ΑΡΓΟ - ΧΙΟΣ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπειντ»	58	10391	διπλής Παναμά 23 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΡΗΣ III (δ.)	έτ. «Μαργκουάρτια»	52	12323	έξο. Κορίν 19 Σεπτ.
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	11897	έφθ. Ντώρμπαν 23 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Καστελάτσουν»	46	7783	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 17 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	έτ. «Μεντόμιο»	58	6631	άνεκ. Κορίν 11 Σεπτ. διά Σικαγό
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μίνιας»	45	8422	έφθ. Ρότερνταν 22 Σεπτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΡΙΣΤΕΑ Μ. (δ.)	έτ. «Νέαρχος»	51	9942	έφθ. Αμερέρταν 19 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	έτ. «Αστρο Ρείνάντε»	54	4996	έφθ. Μπέρια 21 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΙΠΠΟΣ	έτ. «Ιωαννίτσα»	40	5419	έφθ. Τζέντα 8 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	έτ. «Μαρνουέστρο»	47	6780	έφθ. Ραγκουν 14 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ	έτ. «Λύρενς»	45	7351	έφθ. Γένοβαν 21 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 13 Σεπτ. διά Σαγκάνι
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Μαρδουέλο»	37	6704	διπλής Παναμά 24 Σεπτ.
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Αρίων»	38	3570	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 30 Ιουλ. διά Σαγκάνι
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Κονζάρο»	50	2339	έφθ. Σαβάνναν 23 Σεπτ.
ΑΡΚΑΣ	έτ. «Ερμῆς»	44	7138	έφθ. Μπιζέρτα 17 Σεπτ.
ΑΡΜΑ	έτ. «Άρμα»	58	9364	άνεκ. 'Αλγερίου 11 Σεπτ. διά Ριο Ιανέριο
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Άρμαρ»	46	5089	έφθ. Σάντος 17 Αύγ.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Άρμπρος»	43	2905	διπλής Βιβράταρ 17 Σεπτ. διά Ρουέν
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Άρμονία»	61	9443	άνεκ. Βίγκο 20 Σεπτ. διά Βαλπαραΐο
ΑΡΟΣ	έτ. «Αλεξία»	48	3783	άνεκ. Ραμπαύλ 15 Σεπτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΡΣΕΝΑΛ	έτ. «Σαρετάπη»	48	3675	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 12 Σεπτ. διά Ταιγκτάο
ΑΡΤΑ	έτ. «Σηγουαίνης»	55	1875	άνεκ. Λάγκος 18 Σεπτ. δι' 'Αμπιτζάν
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	έτ. «Άρτεμις»	50	8785	άνεκ. Μένα 'Ακραντή 17 Σεπτ. δι' Ιταλιαν
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Σηπερία»	62	15781	άνεκ. Θληπαν (N.Y.) 21 Σεπτ. διά Κεμπέκ
ΑΡΤΕΜΟΝ	έτ. «Ντίκτα»	47	3591	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΤΖΥ	έτ. «Άρχογγελ»	63	15983	άνεκ. Λουκέα 20 Σεπτ. διά Θεού νίκην
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Άρδαμποτο»	60	10142	έφθ. Χιροσίμα 14 Σεπτ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ'	έτ. «Ολυμπους»	66	16142	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 15 Σεπτ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Ζεπαγκούς»	68	25755	άνεκ. Αμέρερσαν 28 Αύγ. διά Σαγκάνι
ΑΡΧΟΝΤΑΣ	έτ. «Ντέλ Καριμπι»	51	15961	άνεκ. Μόζι 9 Σεπτ. διά Παναμᾶ
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Αστροβαλέτωρ»	51	2284	άνεκ. Μένα 'Ακραντή 19 Σεπτ. διά Δουνκέρκην
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Αντζελικαπλή»	51	7594	άνεκ. Πόρτ ο Πρινς 22 Σεπτ. διά Σάντο Ντομίγκο
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πανορμίτης»	50	7657	άνεκ. Τεργέστων 21 Σεπτ. διά Ραθέναν
ΑΡΧΩΝ ΧΕΡΟΥΒΕΙΜ	έτ. «Σανχερουέστειρ»	54	5605	άνεκ. Γένοβαν 23 Σεπτ. διά Κίνον
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Άνναλίζα»	48	1955	άνεκ. Πούλο Μπουκούμ 23 Σεπτ. διά Σαγκάνι
ΑΣΗΜΙΝΑ	Γκούμος	39	1007	διπλής Κων) πολιν 18 Σεπτ.
ΑΣΠΙΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Άλαντζε»	48	2577	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΠΙΑΣΙΑ	Ραφ. Δ. Μελακροίνός & Υιοι	47	2465	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 25 Σεπτ.
ΑΣΤΕΡΙ	έτ. «Σηγουαίνης»	51	1851	διπλής Κων) πολιν 22 Σεπτ. δι' 'Αλγερίου
ΑΣΤΕΡΟΜΑΡ	έτ. «Αστρο 'Ασκεντέντε»	47	7173	άνεκ. Λάγκος 21 Σεπτ. διά Μπορντώ
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Αύλια»	51	2959	έφθ. Ντώρμπαν 12 Αύγ.
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Άσλαν»	56	6156	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Σηγουαίνης»	55	1935	άνεκ. Καζαμπλάνκα 19 Σεπτ. διά Λάγκος
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Βλαδινί»	48	1501	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΟ	έτ. «Στάρ»	55	1962	άνεκ. Αστόρια 10 Σεπτ. διά Γκουαγιακίλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Άναδ»	58	9724	άνεκ. Γιοκοχάμαν 21 Σεπτ. διά Δυτ. άκτην Η.Π.Α.
ΑΤΑΛΑΣ	έτ. «Άύλια»	44	7204	άνεκ. Λάγκος 21 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	έτ. «Άτρωτος»	53	13675	άνεκ. Πόρτ Τζέρερσον 20 Σεπτ. διά Κιουρασσό
ΑΤΤΡΟΤΟΣ (δ.)	έτ. «Λάιμπ Τρανσατλ.»	60	29741	διπλής Θέρστανταν 'Αιλαντ 29 Αύγ. διά Ντουμάι
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Εύροσιτηγκ»	53	6160	άνεκ. Ρουέν 20 Σεπτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΤΤΙΚΟΝ	έτ. «Μαργκουάρτια»	53	12305	άνεκ. Μανιλαν 11 Σεπτ. διά Μπαλμπόσα
ΑΥΛΙΣ	έτ. «Σηγουαίνης»	48	1501	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΡΑ	έτ. «Σηγουαίνης»	54	1747	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΡΑ	έτ. «Μεντιτερράν. Φρούτη»	53	1028	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΦΟΒΟΣ	έτ. «Αφροδίσ»	68	35477	άργει Πειραιά από 19 Μειού
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ. «Πιλεύν»	65	21505	έφθ. Μπιλμπάο 17 Σεπτ.
				έφθ. Τοινθαγκτάο 9 Σεπτ.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ · NOTΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

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

διὰ Βραζιλίαν, Ούρουγουάην, Ἀργεντινὴν

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 53-55 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

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

ΒΑΛΜΑΣ	έτ. «Λανάντο»	41	5295	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 25 Σεπτ. διά Κίναν
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Γκόλφο Αζόύλ»	62	10741	άνεκ. Γιοκοχάμαν 18 Σεπτ. διά Σάν Χοε
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Μαγιά»	43	5331	άνεκ. Σάντος 18 Σεπτ. δι' Αμδούργον
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Αστρο Νουέστρο»	55	10825	διπλήθε Κων) πολιν 15 Σεπτ.
ΒΑΣΙΛΙΑ ΆΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Τρανοσεάνικ»	56	21716	έφθ. Χάιφα 22 Σεπτ.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)	έτ. «Θεμιοτοκλήπη»	27	16435	άνεκ. Μάλταν 21 Σεπτ. (Κρουαζιέρα)
ΒΑΣΙΛΙΟΠΑΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	έτ. Γουόρλαντ Μπρίλιανας	59	43373	άνεκ. Μίλφορντ Χάρεν 25 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΒΕΓΑΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	58	20958	άνεκ. Μπάνιας 22 Σεπτ. δι' Αμδέροαν
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	Γουνιθέροσλ Κάρυκο	45	1892	υνεκ. Πειραιά 15 Σεπτ. διά Θεογνίκην
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Αστρο Μαέστρο»	58	13068	άνεκ. Μένα Αχμαντί 1 Σεπτ. διά Λάντς "Εντ
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.	«Ελληνικά συμφέροντα	49	2334	άνεκ. Μπέρα 15 Σεπτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΒΙΓΓΙΝΙΑ (δ.)	έτ. «Βιργίνια»	57	11623	διπλήθε Κων) πολιν 18 Σεπτ. διά Βατούμ
ΒΙΡΜΑ	έτ. «Αστρο 'Ασσουάντε»	54	6132	έφθ. Μη. Αύρες 12 Σεπτ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεκ. Πειραιά 20 Σεπτ. διά Κων) πολιν
ΒΡΟΥΛΙΔΙΑ	έτ. «Δημητρί»	56	8416	εις Βούρδαν όπο 28 'Ιουλ.
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	έτ. «Πυζί»	59	9466	έφθ. Κίγκωτων (Ζαρ.) 22 Σεπτ.
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «Έπος»	43	7276	έφθ. Κοσιν 19 Σεπτ.
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	έτ. «Μποτάρε»	61	18483	άνεκ. Μπαχρέιν 17 Σεπτ. διά Λάντς "Εντ
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Γαληνη»	60	8104	εις Γκότεμπουργκ όπο 3 Αύγ. (Εποκευα)
ΓΑΡΟΥΘΑΛΙΑ	έτ. «Αστρομπέλο»	37	5613	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 25 Σεπτ. δι' Εύρώπην
ΓΕΡΑΝΙΑ	έτ. «Γαληνη»	56	6424	άνεκ. Μπορντάν 10 Σεπτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Δ.	Σπυρ. & Γερ. Λάλης	50	1550	άνεκ. Λας Πάλμας 17 Σεπτ. διά Δουνκέρκην
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	έφθ. Λονδίνον 22 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΑ	Δρογγιτης - Χατζοπούλου	20	1112	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κάμα»	60	22699	ύπο παραλαβήν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Β. Λιθανός	51	7564	άνεκ. Σακάτα 23 Σεπτ. διά Ναχότκα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Χρ. Σαρλίνης	48	1529	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνιας»	48	10928	έφθ. Πειραιά 24 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	έτ. «Δημητρα»	39	6713	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 10 Σεπτ. διά Κίναν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (δ.)	έτ. «Μίνιας»	58	16697	άνεκ. Μένα Αχμαντί 18 Σεπτ. διά Μπέλφαστ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Ενοενάτο»	56	8818	έφθ. Λονδίνον 21 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Μαργουάντοντα»	68	9070	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 16 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	7176	εις Γκότεμπουργκ όπο 4 Σεπτ. διά Ιταλίαν
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Καναδίστα»	60	40908	άνεκ. Τζαμπάλ Ντανά 20 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Χουμανίτας»	63	11194	διπλήθε Βιρβαλάταρ 22 Σεπτ. διά Κίναν
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Μαϊσεφ»	52	10081	διπλήθε Κων) πολιν 18 Σεπτ. διά Δουνκέρκην
ΓΙΝΑ	έτ. «Μαργκούμαρ»	53	4049	έφθ. Αμδέρασσον 22 Σεπτ.
ΓΙΟΔΑΝΤΑ	έτ. «Μπαγινιόλενα»	54	3146	άνεκ. Νέαν 'Ορλέανην 14 Σεπτ. διά Μόμπιλ
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Αστουρίας»	52	8129	έφθ. Πουέρτο Καμπέλο 18 Σεπτ.
ΓΚΑΝΝΕΤ	έτ. «Μπάνια Σαλίνας»	42	7297	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 22 Σεπτ. διά Κουβεΐτ
ΓΚΙΚΙΑΣ	έτ. «Πινδός»	48	2358	έφθ. Κεμπέκ 20 Σεπτ.
ΓΚΛΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρβαλόρα»	58	18998	έφθ. Τζαμπάλ Ντανά 20 Σεπτ. διά Χοντέιντα
ΓΚΟΑΝΤ ΛΑΝΤ	έτ. «Αστροκαριτσα»	30	2838	άνεκ. Βίλεματαντ 22 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	έτ. «Πετρούμαρ»	56	21049	άνεκ. Κούχ Κόγκ 14 Σεπτ. διά Σικανούκβιλ
ΓΚΟΥΤΗ ΧΟΥΟΥ	έτ. «Φραγκούμπουτζ»	49	2641	έφθ. Ταμπότε 23 Σεπτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Ολινάρες»	57	9132	διπλήθε Βιρβαλάταρ 20 Σεπτ. διά Πειραιά
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Μέντη»	45	3826	άνεκ. Ιαπωνίαν 16 Σεπτ. διά Βανκούμπερ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΓ'ΙΜ	έτ. «Ρόμπολο ντέ 'Ορο»	62	15381	άνεκ. Νταρμπάνων 10 Σεπτ. διά Τζακάρτα
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	'Ιω. Λατόπης	52	11580	άνεκ. Λέγκορν 12 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΓΚΡΕΤΑ	έτ. «Ντορικάτ»	47	2533	διπλήθε Βιρβαλάταρ 11 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ	έτ. «Γ. Γκλέιντη»	52	15675	άνεκ. Νιουκαστλ (Άυστρ.) 7 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	έτ. «Οπαλ»	68	22550	άνεκ. Πόρτ Χέντλαντ 17 Σεπτ. διά Ναγκόδια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	έτ. «Ονυζ»	68	22550	άνεκ. Μένα Αχμαντί 11 Σεπτ. διά Μοντεβίδεο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΩΝ (δ.)	έτ. «Ηρων»	61	15979	άνεκ. Νταρμπάνων 11 Σεπτ. διά Βαλένθια
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7227	άνεκ. Γενόβαν 16 Σεπτ.
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	Ίστροι κ.λ.π.	52	1549	έφθ. Γενόβαν 16 Σεπτ.
Δ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (δ.)	έτ. «Μαργκουάρντια»	55	12146	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 15 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΔΑΝΑΟΣ	έτ. «Δανάς»	39	4565	άνεκ. Λάγκος 21 Σεπτ. διά Λίβερπουλ
ΔΑΦΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	5957	άνεκ. Κέιπ Τάουν 8 Σεπτ. διά Κίναν
ΔΕΛΔΟΙ	Μαρκαντονάνακης	48	1553	διπλήθε Βιρβαλάταρ 18 Σεπτ. διά Βιρυττών
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιολία»	59	9312	άνεκ. Ακίτα 13 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.	έτ. «Βέλκος»	37	2002	άνεκ. Λέγκορν 19 Σεπτ. διά Χάιφαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Δ.	έτ. «Κέα»	47	5135	έφθ. Σλουσίκη 19 Σεπτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Π.	έτ. «Αγ. Παρασκευή»	43	7359	έφθ. Σουέζ 24 Σεπτ.
ΔΕΣΠΙΩ	έτ. «Ιόνικη»	44	7265	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 24 Σεπτ. διά Πειραιά
ΔΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΑΩΝ (δ.)	«Σινηπικ Ντεβέλομπεντ»	63	16417	έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 Σεπτ.
ΔΗΑΙΑΝ ΛΗΤΩ (δ.)	«Σινηπικ Ντεβέλομπεντ»	64	16417	άνεκ. Μένα Αχμαντί 30 Αύγ. διά Πουσάν
ΔΗΑΙΑΝ ΣΠΡΙΤ (δ.)	«Σινηπικ Ντεβέλομπεντ»	61	16417	άνεκ. Λιοσσάνων 15 Σεπτ. διά Μαρακάιμπο
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Αιόλος»	61	9326	έφθ. Λιβερπουλ 21 Σεπτ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	έτ. «Θηρογούνιες»	55	3534	άνεκ. Χογκ Κόγκ 29 Αύγ. διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φιλιόσι»	63	10524	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 25 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ	έτ. «Μ'νερβα»	44	13488	έφθ. Ιλίδιο 18 Σεπτ.
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	Δημ. Κυριακού	38	2996	εις Λορέντζο Μαρκές όπο 4 'Ιουν.
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Μαυραρές»	44	9589	έφθ. Μη. Αύρες 27 Αύγ.
ΔΗΜΟΣ	έτ. «Μαρμπινέας»	52	8790	άνεκ. Ήσον Λόντον 14 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΗΝΤΑΛΔΕΩΝ	έτ. «Αχ. Λακούσης	43	7244	άνεκ. Καλκούταν 25 Σεπτ. διά Μασάουα
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	έτ. «Αρκαδία»	43	7260	άροει Πειραιά όπο 29 'Ιουλ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Διαμαντής»	42	6946	έφθ. Μαντράς 24 Σεπτ.
ΔΙΑΜΑΝΤΟ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	έφθ. Μπάθουρστ (Ρ.Γ.) 15 Σεπτ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ	έτ. «Φράνκο»	22	1754	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Λ.	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	έφθ. Καλκούταν 23 Σεπτ.
ΔΙΟΣΚΟΡΟΙ (δ.)	Σπ. & Γερ. Λάλης	50	1515	άνεκ. Λίμπεκ 3 Αύγ. δι' Αρχάγγελον
ΔΙΡΟΥΣ II	έτ. «Τζελίνη»	60	13335	εις ταξίδια Ράς Σουκέρ - Σουέζ
	έτ. «Αστρο Ντικόζο»	59	7801	έφθ. Αθήνες 19 Σεπτ.

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

"MEDOV"

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

I. A. T. A. Agents

30 VIA BALBI, GENOA

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

Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping



ΔΙΟΝΗ	έτ. «Παρίντα»	57	9722	έφθ. Μασσαλίαν 21 Σεπτ.
ΔΩΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	έτ. «Μαρδάλορ»	52	12132	όνεχ. Βενετίαν 22 Σεπτ. δι' 'Οδησσόν
ΔΩΡΑ (δ.)	έτ. «Πολύκιος»	49	11771	διπλήθε. Ούσαντ 22 Σεπτ.
ΦΩΡΟΦΕΑ	έτ. «Παν - Όσεαν»	25	3297	έφθ. Τζιμουτού 21 Αύγ.
ΔΩΡΟΣ	έτ. «Μαροί - Όσαν»	49	4721	όνεχ. Λιοσσώνα 22 Σεπτ. διά Κριστομπαλ
Ε. ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	έτ. «Χένγκιφ»	42	7388	όνεχ. Βενετίαν 21 Σεπτ. διά Ραθέναν
ΕΒΕΡΕΣΤ	έτ. «Γουσόρλντ Γουάιντ»	43	7131	όνεχ. Καράτοι 14 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΙΡΗΝΗ	Σ. Νταϊφάς κ.λ.π.	21	2988	διπλήθε. Κωνυπούριν 3 Σεπτ. δι' Εύρωπην
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΑ	έτ. «Ρηνούλα»	43	8292	έις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	Α'Φοι Καρμίρη	44	2074	όνεχ. Βαλένθια 17 Σεπτ. διά Λύμπεκ
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	Σ. Μπιλίνς	48	3269	όνεχ. Πουάντ α Πίτρ 16 Σεπτ. διά Γκαλθέζ
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	έτ. «Μαντόμεν»	49	4841	όνεχ. Κολόμπο 19 Σεπτ. διά Μπασέν
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΛ	έτ. «Θάρρος»	54	7835	όνεχ. Λας Πάλμας 5 Σεπτ. διά Κίναν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Καρνέσιον»	63	14203	έφθ. Μπαντίτα 18 Σεπτ.
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Άλμπιον»	52	4392	διπλήθε. Γιβραλτάρ 13 Σεπτ. διά Μπουργκάς
ΕΚΤΟΡ	Ε. Σαρλάς κ.λ.π.	50	2718	έφθ. Μπαντάρ Σαπούρ 9 Σεπτ.
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Στανίπα»	44	5202	όνεχ. Χάλμαστον 19 Σεπτ. δι' 'Ελλάδα
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Γιουνάτεντ Σ.Ε.»	63	1197	υπό παραλαβήν
ΕΛΕΝΑ Δ.	έτ. «Σάν Νικολάζ»	51	2699	έφθ. Μάντοσετερ 22 Σεπτ.
ΕΛΕΝΑ Μ.	έτ. «Χροσέλενη»	58	5729	έις Πειραιᾶ ἀπό 11 Ίουλ. (έπισκευα)
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Εύοινος»	58	2739	διπλήθε. Κωνυπούριν 28 Αύγ. διά Βάρναν
ΕΛΕΝΗ	Π. Α. Στεφανῆς	39	1742	έφθ. Κουδήτη 21 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Άνδρια»	48	8430	έφθ. Αίλ σφ Γκραίν 26 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Βιοτίο Ριος»	52	12228	έφθ. Κούδασι 1 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Άλαντζε»	47	2548	έφθ. Χάιφαν 17 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ ΚΥΡΙΑΚΟΥ	έτ. «Ελενη»	39	2958	αργεί Περαμά ἀπό 2 Απρ. 1967
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνως»	49	11389	έφθ. Γιασούχαμαν 1 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ Μ.	έτ. «Ελενημαρί»	58	6172	έφθ. Κούνταλόρε 16 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ Σ.	έτ. «Μάρορελιδι»	48	3829	όνεχ. Κολόμπο 17 Αύγ. διά Κίναν
ΕΛΕΝΗ Τ.	έτ. «Τούνελ»	46	2680	όνεχ. Δουνκέρκην 14 Σεπτ. διά Πουάντ α Πίτρ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	Λ. Δ. Γορδελάς κ.λ.π.	46	2271	διπλήθε. Μπρούνωμπούτελ 15 Σεπτ. διά Γκαέτα
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	Η.Δ. Τομπούλης	29	2581	έφθ. Ρόττερνταν 19 Σεπτ.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κ. Μπότας & Σιά	21	1549	έφθ. Χάιφαν 17 Σεπτ.
ΕΙΖΑ	έτ. «Θηρειά»	47	3596	αργεί Πειραιᾶ ἀπό 2 Απρ. 1967
ΕΙΡΙΕ	έτ. «Μάουντπλέζαντ»	44	5554	έφθ. Γιασούχαμαν 1 Σεπτ.
ΕΙΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαΐμος	43	7186	έφθ. Κουνταλόρε 16 Σεπτ.
ΕΙΛΑΣ	έτ. «Άλαντζε»	48	2548	όνεχ. Κολόμπο 17 Αύγ. διά Κίναν
ΕΙΛΑΣ	έτ. «Τρανόπασιφικ»	56	2862	όνεχ. Γένοβαν 27 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΕΙΛΑΣ ΛΑΚΥΩΝ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	43	7989	όνεχ. Δουνκέρκην 14 Σεπτ. διά Πουάντ α Πίτρ
ΕΙΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	Τρανόπασιφικ	62	6666	διπλήθε. Νέαν Όρλεάνην 7 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΕΙΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΔΑ	Τρανόπασιφικ & Γιουνιβ.	61	7293	όνεχ. Νέαν Όρλεάνην 7 Σεπτ. διά Νέαν Όρκην
ΕΙΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ	έτ. «Άστρο Φίομε»	54	8121	έφθ. Κούνταλόρε 16 Σεπτ.
ΕΙΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανόπασιφικ & Γιουνιβ.	60	7293	έφθ. Κούνταλόρε 16 Σεπτ.
ΕΙΛΕΝΙΚ ΝΤΟΛΟΙΝ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	όνεχ. Κούνταλόρε 16 Σεπτ. διά Καλκούτταν
ΕΙΛΕΝΙΚ ΠΑΤΩΝΗΡ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	62	6659	όνεχ. Γένοβαν 27 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΑΝΜΗΜΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7989	όνεχ. Νέαν Όρκην 6 Σεπτ. διά Χορμούχηρ
ΕΙΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	όνεχ. Νέαν Όρκην 6 Σεπτ. διά Καλκούτταν
ΕΙΛΕΝΙΚ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	57	7068	έφθ. Καλκούτταν 12 Σεπτ.
ΕΙΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	39	6281	όνεχ. Καράτοι 18 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΕΙΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	έφθ. Πειραιᾶ 11 Σεπτ.
ΕΙΛΗΝΙΚΗΚ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	εις Σκαραμαγκά ύπο συμπλήρωσιν
ΕΙΛΗΝΙΚΗΚ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ	«Σ. Κουμάνταρος»	68	8500	όνεχ. Νέαν Όρκην 13 Σεπτ. διά Καλκούτταν
ΕΙΛΗΝΙΚΗΚ ΔΑΣ	Τρανόπασιφικ	56	7510	όνεχ. Νέαν Όρκην 13 Σεπτ. διά Καλκούτταν
ΕΙΛΗΝΙΚΗΚ ΔΩΣΑ	Τρανόπασιφικ	56	7510	όνεχ. Αντεν 20 Σεπτ. διά Καλκούτταν
ΕΙΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	διπλήθε. Γιβραλτάρ 8 Σεπτ. διά Κέιπ Τάουν
ΕΙΛΗΝΙΚΟΝ ΠΙΝΕΥΜΑ	έτ. «Τρανόπασιφικ»	57	7063	όνεχ. Σαβάνην 23 Σεπτ. διά Κόρπους Κρίστι
ΕΙΛΗΝΙΚΟΝ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	έφθ. Τεργέστον 20 Σεπτ.
ΕΙΛΗΝΙΚΟΝ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	έφθ. Ντώρμπαν 17 Σεπτ.
ΕΙΛΗΝΙΣ (Δείνερ)	έτ. «Μαρφουέρτζα»	32	18564	έφθ. Σίδνευ 26 Σεπτ.
ΕΙΛΗΝΙΣΠΟΝΤΟΣ	έτ. «Κανάρρος»	55	8140	έφθ. Μη. Αύρες 23 Σεπτ.
ΕΙΩΝΑ	Π. Παππῆς & Ν. Κουκουνάς	25	4004	όνεχ. Αμπιτζάν 13 Σεπτ. διά Σαντάντερ
ΕΙΠΙΔΑ	Π. Παππῆς & Ν. Κουκουνάς	46	3472	όνεχ. Κολόμπο 18 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΕΙΠΙΣ	έτ. «Μάχη»	48	2474	προσήρπαξεν έξωθι Λαττάκια 21 Δεκ.
ΕΙΠΙΣ Π.	έτ. «Πρίντεζη»	38	2265	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΜΕΡΑΛΤ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	46	2957	όνεχ. Μανίλαν 18 Σεπτ.
ΕΙΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ	έτ. «Ευιά»	48	3623	όνεχ. Μανίλαν 19 Σεπτ. διά Σουριγκάο
ΕΙΜΜΑΝΟΥΗΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Βαλιέντε»	57	20736	όνεχ. Πούντα Καρντόν 9 Σεπτ. διά Βίλελοχαφεν
ΕΙΝΟΤΗΣ	έτ. «Μάρφο»	56	10529	όνεχ. Ναγκόνια 13 Σεπτ. διά Παναμά
ΕΙΝΟΤΗΣ	έτ. «Άστρομερίτο»	54	8146	διπλήθε. Γιβραλτάρ 12 Σεπτ. διά Δυρράχιον
ΕΙΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτόν)	«Λ. Κολοκοτρώνη»	65	37338	όνεχ. Μένο Άχαντι 21 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΙΡΑΤΩ (δεξ.)	έτ. «Μαϊώφερ»	52	10081	όνεχ. Νέαν Όρκην 16 Σεπτ. διά Κιουρασάο
ΕΙΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	Βεντούρος	43	1589	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (ὑπερωκ.)	Ίω. Λάτσης	35	23580	έφθ. Χάρης 11 Αύγ. 1967
ΕΙΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (δ.)	έτ. «Μάρφο»	66	48083	όνεχ. Χάρης 11 Αύγ. 1967
ΕΙΡΗΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Μάρφο»	44	2872	έφθ. Εμδεν 21 Σεπτ.
ΕΙΡΟΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Τεανομούντο»	52	15925	όνεχ. Τείμπλ Μπαίν 19 Σεπτ. διά Περικόν Κόλπον
ΕΙΣΠΕΡΑΝΤΑ	έτ. «Αρνυρός»	42	5312	όνεχ. Μαυρίκιον 15 Σεπτ. διά Τοιταγκόγκ
ΕΙΣΠΕΡΙΣ (δ.)	έτ. «Ανδράλια»	58	12168	έφθ. Σάο Λουΐς 16 Σεπτ.
ΕΙΣΤΙΑ	έτ. «Εστία»	52	7717	έφθ. Αυθερόναν 19 Σεπτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	Σ. «Ελευθεριάδης»	54	10261	όνεχ. Ρόττερνταμ 16 Σεπτ. διά Μπιζέρτα
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Θ. Χ. (δ.)	Ν. I. Βαρδίνογιάννης	51	15800	έφθ. Τοίμπα 23 Σεπτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Φοάνκο»	67	10867	όνεχ. Μομπάσα 21 Σεπτ. διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	έτ. «Άστρο Ακόρντε»	61	8999	έφθ. Πόρτ Εθεργκλέιντς 18 Σεπτ.

POTEN & PARTNERS, INC.

ASSOCIATED WITH: ADDISON OUTWATER ASSOCIATES, INC.

TANKER & SHIP BROKERS

711 THIRD AVENUE

*

NEW YORK, N.Y. 10017

Phone: Oxford 7-5858

*

Cable Address: "Potentank"

WILLIAM F. POTEN, SR.

RANDOLPH HARRISON

BUNKER SALES

PAUL GERMOND

ΕΥΤΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	άνεκ. Πούλο Μπούκου 20 Σεπτ. δι' Εύρωπην
ΕΥΔΡΟΜΟΣ		έτ. «Βίτζες Μοντιάλες»	43	7234	άνεκ. Σάρος 13 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΕΥΔΩΡΑ		έτ. «Εύδωρα»	48	2358	άνεκ. Ντώρηπον 18 Σεπτ. διά Βαλδίς Μπαιν
ΕΥΦΑΛΙΑ		έτ. «Κόκκορπτη»	44	7255	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 16 Σεπτ. διά Τσιταγκόκ
ΕΥΛΑΛΙΑ		έτ. «Καλιρέφε»	54	2198	άνεκ. Πειραιά 14 Σεπτ. διά Θεονίκην
ΕΥΡΙΔΗΣ		έτ. «Εύριδης»	43	2972	έφθ. Μονρόδια 24 Σεπτ.
ΕΥΡΥΑΛΟΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	6132	έφθ. Ναυγκόγια 22 Σεπτ.
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	άνεκ. Φ λαδέλειαν 22 Σεπτ. διά Κιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	9659	διπλής Παναρά 20 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ		έτ. «Σάν Νικόλαος»	56	8985	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 17 Σεπτ. δι' 'Ινδίαν
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	διπλής Παναμά 1 Σεπτ. διά N. 'Υόρκην
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	διπλής Παναμά 1 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	έφθ. Τζακάρτα 21 Σεπτ.
ΕΥΡΥΤΑΝ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	9095	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 30 Αύγ. δι' 'Ινδίαν
ΕΥΤΥΧΙΑ		έτ. «Φελίτσια»	65	9844	έφθ. Ντακάρ 19 Σεπτ.
ΕΥΤΥΧΙΑ	Γ. Τζώρτζη & Κ. Συκιάς	10	1165	άργει Πειραιά άπο 15 'Ιουν.	
ΕΥΧΑΡΙΣ		έτ. «Μαργαρώνη»	43	7249	άνεκ. Λουάντα 15 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ZAN		έτ. «Αστρογκουάρντια»	49	21867	ΕΠΩΛΗΘΗ πρός διάλυσιν
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ		έτ. «Άνκλαντη»	61	10965	άνεκ. Αστόρια 14 Σεπτ. δι' 'Οκινάουα
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ.	Ζαχάρης - Βασιλάς	49	1791	είς μεσσεγιακάς μεταφοράς	
ΖΩΗ ΚΟΛΟΚΤΩΡΩΝ (δ.)		έτ. «Μαρμπονάτσα»	53	15645	άνεκ. Ιμιγκάχιαν 17 Σεπτ. διά Σαρδηνίαν
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ		έτ. «Μαρδέλλα»	57	10173	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 19 Σεπτ. διά Δυρράχιον
ΗΛΙΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Άδελφότης»	52	11901	άνεκ. Βανκούβερ 16 Σεπτ. διά Κίναν
ΗΛΙΑΣ ΣΥΛΑΣ		έτ. «Έλιρε»	57	9060	διπλής Κων) πολιν 22 Σεπτ. διά Πειραιά
ΗΛΙΑΣ Π.		έτ. «Πάλμπρος»	47	2287	έφθ. Καζαμπλάνκα 20 Σεπτ.
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ		έτ. «Σκαραμαγκάς»	47	7356	άνεκ. Κολόμπο 12 Σεπτ. διά Τζακάρτα
ΗΡΑΚΛΗΣ		έτ. «Νάταλα»	47	7173	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Αύγ.
ΗΡΩΝ II		Ν. Δ. Καρατζάς	44	1815	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδις 1 Σεπτ.
ΗΘΑΙΣΤΟΣ		έτ. «Βουλκάνη»	66	21347	άνεκ. Πούλο Μπούκου 20 Σεπτ. διά Σαγκάν
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 Σεπτ.
ΘΑΛΕΙΑ		έτ. «Μηλού Χάντρα»	44	1662	διπλής Γιβραλτάρ 21 Σεπτ. διά Γδύνια
ΘΕΛΗΣΙΣ		έτ. «Ιστόπης»	59	12031	έφθ. Ντπτρόιτ 25 Σεπτ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Ιόνιον»	44	7258	έφθ. Βιζαγκαποτάνιαν 21 Σεπτ.
ΘΕΟΔΩΡΑ		έτ. «Μαρδίβια»	43	7236	έφθ. Βενετίαν 21 Σεπτ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Λ.		Έφοι Λάλη	50	1507	άνεκ. Λήθ 4 Σεπτ. διά Χόνινγκθαϊκ
ΘΕΟΛΟΓΟΣ		έτ. «Μαρκορόνα»	61	16561	άνεκ. Βανκούβερ 13 Αύγ. διά Κίναν
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ		έτ. «Θεοφανώ»	63	15982	άνεκ. Σιγκαπούρημ 4 Σεπτ. διά Κόλπον (ΗΠΑ)
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)		έτ. «Ποσειδωνία»	58	15895	άνεκ. Πόρτ Άρθουρ 16 Σεπτ.
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)		Έλλην. Δεξαμενοπλοία	49	8311	έφθ. Σουρμπάνια 14 Σεπτ.
ΘΕΩΡΙΣ		Έλλην. Δεξαμενοπλοία	38	3581	άνεκ. Πειραιά 20 Σεπτ. διά Κόνακρυ
ΘΗΡΑΙΟΣ		Έγγελάκης	35	2680	είς θέσιν 61.45 B - 1.7 Δ 23 Σεπτ. διά Μπάρρου
ΘΗΣΕΥΣ		έτ. «Άλτζα»	46	1988	διπλής Γιβραλτάρ 26 Σεπτ. δι' 'Ατλαντικόν
ΘΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)		έτ. «Ναυαρίσσα»	65	40043	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 8 Σεπτ. διά Μπαχρέιν
ΙΑΣΩΝ		Νομικός . Άλεξάτος	51	2071	έφθ. Λισσαβώνα 16 Σεπτ.
ΙΖΟΜΠΕΛ		έτ. «Τζένεραλ. Κάριερς»	57	9746	άνεκ. Ντακάρ 16 Σεπτ. διά Κίναν
ΙΘΑΚΗ		έτ. «Ούλιασες»	68	9000	είς Σάντερλαντ υπό συμπληρωσιν
ΙΛΙΟΝ		Σαρλάς . Παπαδέλης	48	3630	έφθ. Μπέλεμ 24 Αύγ.
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)		Έλλην. Δεξαμενοπλοία	52	8633	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 7 Αύγ. διά Μπαχρέιν
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ I. (δ.)		Έλλην. Δεξαμενοπλοία	53	9506	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 14 Αύγ. διά Πλατζού
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ II. (δ.)		Έλλην. Δεξαμενοπλοία	50	8255	άνεκ. Ντεντρόν 18 Σεπτ. διά Βάρρι
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ		έτ. «Βιανκράντε»	49	1991	έφθ. Αμπού Ντραμπ 17 Σεπτ.
ΙΡΕΝΑ		Έλλην. Δεξαμενοπλοία	43	7232	άνεκ. Χάρην 18 Σεπτ. δι' 'Αβάναν
ΙΤΑΛΙΑ		Α. Γεωργιου-Δ. Σαραφείδης	29	1808	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 8 Σεπτ. διά Βηρυττόν
ΙΩΑΝΝΑ		έτ. «Ολιοπο»	46	6749	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 22 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΑ		Έλληνικη Α.Ε.	50	5305	διπλής Κων) πολιν 23 Σεπτ. διά Πειραιά
ΙΩΑΝΝΑ B. (δ.)		έτ. «Ροζαντόρ»	48	2340	είς Σιράχα άπο 25 Αύγ.
ΙΩΑΝΝΗΣ		Ν. Χανιώτης	56	12230	διπλής Κων) πολιν 25 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ		έτ. «Βασικός»	38	4740	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδις 2 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Γλαύκη»	48	1845	έφθ. Μορμουγκάδο 20 Σεπτ.
		έτ. «Σαλαμίς»	67	20568	

MTS Ι Α Ρ Ω Ν

MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

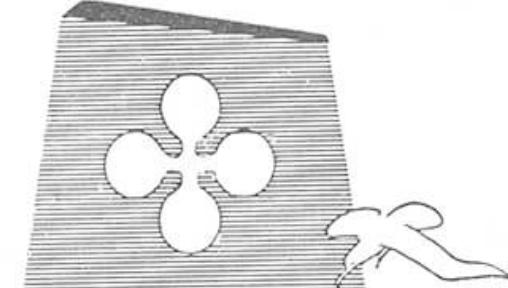
TSS ΕΡΜΗΣ

TSS ΠΗΓΑΣΟΣ

MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ

MV ΑΔΡΙΑ

ΤΑΚΤΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΙ' ΕΠΙΒΑΤΑΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ
ΙΤΑΛΙΑΣ·ΕΛΛΑΔΟΣ·ΚΥΠΡΟΥ·ΙΣΡΑΗΛ
 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΑΙΓΑΙΟΝ



ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ
 ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40.562-477.946

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ερδίκα»	55	8799	έφθ. Χάθρην 22 Σεπτ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	«Αφοι Γουλανδρή	44	7277	έφθ. Μοριαυγκάδα 15 Σεπτ.
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ	έτ. «Άστρο Ναθεγκάντε»	52	10160	διπλόθε Κωνιών πολιν 18 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	έτ. «Άστρο Τριντέντε»	49	7612	άνεχ. Μητέρα 19 Σεπτ.
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	έτ. «Μαρντεβόντο»	46	8420	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 23 Σεπτ. διά Κίναν
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	έτ. «Μαρπάρεντ»	48	7548	άνεχ. Ντακάρ 11 Σεπτ. διά Καράτοι
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάσοπ Τάνκερς»	60	14076	άνεχ. Χάθρην 15 Σεπτ.
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	14	1148	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΛΙΑΝΑΣ	έτ. «Στέλλα Πολάρις»	38	2368	εις Λασού από 17 Μαΐου
ΚΑΛΛΙΔΩΡΑ	έτ. «Καλλιδώρα»	42	2697	άνεχ. Αύγουσταν 17 Σεπτ. διά Κοτόνου
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	έτ. «Ιντάλιορια»	55	11798	έφθ. Λίθερπουλ 2 Σεπτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	έτ. «Άστρο Ναθέρα»	55	4504	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδες 14 Σεπτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	N. Μιχαλος & Υιοι	44	7249	διπλόθε Κωνιών πολιν 23 Αύγ. διά Κωνοτάντζαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αίλα Γκράντε»	65	15932	έφθ. Γλασκώνων 20 Σεπτ.
ΚΑΛΛΙΠΑΤΕΙΡΑ	έτ. «Χοππάτη»	37	2348	διπλόθε Κωνιών πολιν 12 Αύγ. διά Μπουργκάς
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	51	7154	έφθ. Πειραιάδ 22 Σεπτ.
ΚΑΛΥΨΟ	έτ. «Κάλυμνος»	50	1518	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΑ ΤΡΕΙΣ-ΤΕΠΕΡ	έτ. «Άθανασιδην-Γεωργόπουλος	48	1953	άνεχ. Χόγκ Κόνκ 20 Σεπτ. διά Ταθάσου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Τ.	«Αφοι Τσουρινάκη	36	4031	εις Βομβάνων από 23 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΟΣ	έτ. «Γιουνάιτεντ Μπαλκ.»	57	16098	έφθ. Λιτελότον 21 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	68	9000	έλις Σάντερλαντ ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	«Πρέλομπαλ Μπάλκ Κόρ.»	68	23080	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 15 Σεπτ. διά Βακαγιάμα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Αστροκλάρο»	53	5185	άνεχ. Άμερερον 21 Σεπτ. διά Καζαμπλάνκα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Πράμος»	51	3921	διπλόθε Ούσαντ 14 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τραμπ Τσάρτεριγκ»	55	8902	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 25 Σεπτ. διά Βαλτιμόρων
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝΟΥ	έτ. «Κερκότεις»	50	4876	έφθ. Κολόμπο 20 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Οσεάνικ Μπάλκ»	68	24668	άνεχ. Σακάι 7 Αύγ. δι' 'Ιννοσίμα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.	έτ. «Ολυμπίας»	68	15400	διπλόθε Παναμά 24 Σεπτ. διά Τόκιο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΜΟΣ	έτ. «Κόλιμεναρι»	67	24734	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 22 Σεπτ. δι' 'Ολλανδίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΟΣ (δ.)	έτ. «Αστροπροτέκτωρα»	58	16357	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 21 Σεπτ. διά Μένα 'Άχμαντ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΟΣ	έτ. «Γιουνάιτ. Τσάρτεριγκ»	66	16164	άνεχ. Ναούρου 19 Σεπτ. διά Μπούμπουρυ
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	Παλαιοκρασσάς	46	4576	έφθ. Μογκαντίσιο 5 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Μαρεπίκο»	50	7622	άνεχ. Σίδνεϋ 22 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑ ΜΙΧΑΗΛΗΣ	έτ. «Μαρπόροφος»	43	7176	διπλόθε Ούσαντ 22 Σεπτ. διά Καράτοι
ΚΑΠΤΑΣΠΥΡΟΣ	έτ. «Μαρμπράδα»	49	7591	άνεχ. Ρότερνταμ 21 Σεπτ. διά Μπιλμπάρο
ΚΑΠΤΑΣΤΑΜΑΤΗΣ	έτ. «Έφ Μάρινερς»	60	7401	εις Μπιλμπάρο από 20 'Απρ. (έπισκευα)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Σάντα Σεσιλία»	60	8717	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 Σεπτ. διά Σάντος
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ (δ.)	έτ. «Γεροντίνα»	51	8864	έφθ. Πειραιάδ 23 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Μαρέρο»	60	8493	άνεχ. Βανκούμπερ 22 Σεπτ. διά Κίναν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΑΓΙΚΑΛ	έτ. «Ιντερ. Σ. Τρέιντερς»	62	9229	έλις Σιγκαπούρων ρόδες 23 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Σάλιξ»	53	11164	άνεχ. Μένα 'Άχμαντι 6 Σεπτ. διά Μοντεβίδεο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Μπράτ Στάρ»	47	9956	διπλόθε Γιβραλτάρ 19 Σεπτ. διά Λά Παλίς
ΚΑΡΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	47	8288	έφθ. Σάντος 20 Σεπτ.
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	έτ. «Λιά»	34	2037	έφθ. 'Αμπιτζάν 23 Αύγ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	έφθ. Ντακάρ 9 Σεπτ.
ΚΑΣΟΣ	«Αφοι Βασιλιά	22	1584	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Παλμύρα»	43	7312	έφθ. Στεττίνον 15 Σεπτ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ανιομόντε»	51	9956	έφθ. Ντάρμπαν 20 Σεπτ.
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	έτ. «Βασιλικά»	53	1901	άνεχ. Πόρτ Λιμον 15 Σεπτ. διά Πουέρτο Μπάριος
ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ	έτ. «Καστρέντζα»	49	2351	έφθ. Τζάκσονβιλ 23 Σεπτ.
ΚΑΣΤΩΡ	«Αφοι Γράτουσ	44	7148	έφθ. Ταϊταγκόδη 4 Σεπτ.
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνονπους»	60	10494	έφθ. Ναγκόγια 23 Σεπτ.
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κρέθων»	51	2373	άνεχ. Χάιφαν 15 Σεπτ.
ΚΑΤΕ Ν. Δ.	έτ. «Αρδζα»	65	18723	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 14 Σεπτ. διά Τοινθάγκτάο
ΚΑΤΙΓΚΟ (δ.)	«Αφοι Κολοκοτρώνη	50	11136	διπλόθε Γιβραλτάρ 10 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΚΑΤΙΓΚΟ Χ. (δ.)	έτ. «Κρήτη»	53	10016	εις θεών 46.17 β - 7.44 δ 26 Σεπτ. δι' 'Αμερερον
ΚΕΙΠ ΝΕΡΙΤΑ	έτ. «Σαρόντιον»	57	9075	άνεχ. Κόπιτε 22 Σεπτ. διά Ναγκόγια
ΚΕΙΠ ΝΤΑΛΕΜΟΣ	έτ. «Αστρονεπτούνο»	50	12240	άνεχ. Κοκκαλάμων 15 Σεπτ. διά Λός 'Αντζελες
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κο - Βεντούρα»	62	10494	διπλόθε Ούσαντ 20 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Λουκέρο»	44	5069	έλις Σιγκαπούρων 24 Αύγ. διά Ρότερνταμ
ΚΕΡΚΗΣ	I. Βενέτος & Σαμανούδης	47	2126	έφθ. Νιούσκεφεν 24 Σεπτ.
ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Σαρδένη»	48	4030	εις Πειραιά από 13 'Ιουν.
ΚΙΡΚ ΑΙΓΕΥΣ	M. Νομικός	56	8362	άνεχ. Μουρόπαν 20 Σεπτ. διά Χιροσίμα
ΚΙΡΚ ΘΗΣΣΕΥΣ	έτ. «Περσούες»	57	9153	άνεχ. Ναγκόγια 14 Σεπτ. διά Τάουνοβιλ
ΚΙΡΚ ΛΕΟΝΙΔΑΣ	έτ. «Σαρπτη»	63	15740	έφθ. Σικαγό 23 Σεπτ.
ΚΙΡΚ ΜΙΝΩΣ	έτ. «Ελλην. Αστήρ»	58	11156	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 12 Σεπτ.
ΚΙΡΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Πύλος»	63	15378	έφθ. Ναγκόγια 18 Σεπτ.
ΚΙΜΩΛΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	39	4866	έφθ. Μη. 'Αύρες 22 Σεπτ.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ

ΘΗΡΑΓΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Α/Π "ΑΝΤΩ,"
Καθημερινής δρασ 8.45 π.μ. διά:
ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ

Α/Π "ΑΠΟΛΑΩΝ,"
Καθημερινής δρασ 9 π.μ. διά:
ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ —
ΠΕΙΡΑΙΑ

*Επιστροφή Αδημηρέρν.

"ΜΙΑΟΥΛΗΣ," Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ," —
*Εκάστην Δευτέρων:
δρασ 11 : διά ΚΥΘΩΝ — ΣΕΡΙΦΩΝ — ΣΙΦΩΝΟΝ —
ΚΙΜΩΛΟΝ — ΜΗΛΟΝ

Εκάστην Τρίτην:

δρασ 13 : διά ΜΥΚΟΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

* 17 : διά ΣΥΡΟΝ — ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΑΗΝΗΝ

*Εκάστην Πέμπτην:

δρασ 13 : διά ΣΙΦΝΟΝ — ΜΗΛΟΝ — ΙΩΝ — ΟΙΑΝ
ΘΗΡΑΝ

* 13 : διά ΠΑΤΜΟΝ — ΑΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ
ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

Εκάστην Σάββατον:

δρασ 13 : διά ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ —

ΑΓ. ΚΗΡΥΚΩΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ —

ΒΑΘΥ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ — ΑΓ. ΚΗΡΥ-

ΚΩΝ — ΠΕΙΡΑΙΑ

* 18 : διά ΜΥΤΙΑΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ — ΧΙΟΝ

ΚΙΜΩΝ (δ.)		έτ. «Πρώτη»	61	16025	ύπο παραλαβήν
ΚΙΝΗ (δ.)		έτ. «Κίνη»	61	25409	ύπο παραλαβήν
ΚΙΟΝΙ		έτ. «Αττικά»	48	1922	εἰς Μπαΐα ἀπό 26 Ιουν.
ΚΙΡΙΝ		έτ. «Κολυμπάρη»	56	9403	ἀνεχ. Σάντος 22 Σεπτ. διά Μοντεβίδεο
ΚΙΡΜΑΝ		έτ. «Οσεανίκα ντε Τράνο»	44	7060	ἀνεχ. Μαντράς 21 Σεπτ. διά Κουνταλόρε
ΚΛΑΣΣΙΚ		έτ. «Μπελαμάρη»	44	7190	ἀνεχ. Μαντράς 25 Σεπτ. διά Καμπούτι
ΚΛΑΥΔΙΑ		έτ. «Κλαυδία»	66	9844	ἔφθ. Κολόμπο 20 Σεπτ.
ΚΛΕΑΚΗ		έτ. «Άντιγόνη»	55	8487	ἀνεχ. Αγ. Φραγκιόκον 15 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΛΕΙΟ		Α. & Δ. Χανδρής	47	935	ἄργει Πειραιά ἀπό 16 Φεβρ.
ΚΝΩΣΣΟΣ		Κ. Ευθυμιάδης	49	2146	ἀνεχ. Κόπερβικ 25 Αύγ. δι' Αρχάγγελον
ΚΟΜΟΙΝΤΕΝΣ (δ.)		έτ. «Κόδιφιντενέζ»	50	9959	ἀνεχ. Μπέιρα 15 Σεπτ.
ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Μαρδένουθο»	56	20825	διῆλθε Παναμά 19 Σεπτ.
ΚΟΡΙΝΘΙΚ		έτ. «Πόρτλαντη»	59	10914	ἔφθ. Σιγκαπούρην ρόδος 23 Σεπτ.
ΚΟΡΩΝΙΣ		έτ. «Διαμοντι»	46	2361	ἀνεχ. Τζιμπούτι 19 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)		έτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10315	ἀνεχ. Ραβένην 20 Σεπτ. διά Βαρκελώνην
ΚΟΣΜΑΣ II		Ζαχάρης - Βασιλαΐς	47	1106	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΡΗΤΑΝ ΓΟΥΓΙΝΤ		έτ. «Κάντα»	21	1187	ἀνεχ. Πειραιά 15 Σεπτ. διά Μύκονον
ΚΡΗΤΗ		Κ. Βογιατζίδης	44	7207	ἔφθ. Βορμάνη 27 Αύγ.
ΚΡΟΝΙΟΣ		έτ. «Κρονίος»	51	2372	ἀνεχ. Βαλενθίνη 9 Σεπτ. διά Λά Γκουαίρα
ΚΡΟΝΟΣ		έτ. «Ελά Σάκο»	48	8610	ἀνεχ. Λάς Πόλμας 21 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ		έτ. «Μιραμάρη»	59	9360	ἀνεχ. Κομή Μπαΐν 17 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΚΥΘΗΡΑ		έτ. «Ζαδές»	52	5156	ἔφθ. Ρίο Ιανέριο 22 Σεπτ.
ΚΥΘΗΝΟΣ		έτ. «Ζαδές»	46	3648	ἔφθ. Μπ. Αύρες 14 Σεπτ.
ΚΥΚΛΑΔΕΣ		έτ. «Ζαφίρη»	39	3287	διῆλθε Μπρούνουμποτέλ 18 Σεπτ. διά Χαμίνα
ΚΥΜΑ		Ρούσσος & Σιά	38	2838	ἀνεχ. Δάντοις 20 Σεπτ. διά Βίομαρ
ΚΥΠΡΟΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	ἔφθ. Αμβέρσα 22 Σεπτ.
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ		έτ. «Κυρά»	49	2032	ἀνεχ. Δάντοις 19 Σεπτ. διά Δυρράχιον
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΑ		έτ. «Αύρα»	56	9086	ἔφθ. Χοινάκης 29 Αύγ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΥΡΑ ΜΑΡΘΑ		έτ. «Λίμανιον»	43	7291	ἔφθ. Κολόμπο 26 Σεπτ.
ΚΥΡΙΑΚΗ		έτ. «Αλχάμιο»	45	3312	ἀνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 16 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ		Ίω. Κατουσλάκος	38	4840	ἀνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 9 Ιουλ. διά Κίναν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Π. Κ.		«Ελληνικό ουμφέροντα»	23	1200	ἀνεχ. Φιλαδέλφειον 21 Σεπτ. διά δυτ. Αφρικήν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ		«Ελλ. Θαλάσ. Μεταφ.»	57	10044	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ		έτ. «Καραβένα»	44	7077	ίσες (MANI) απαισιά Λιβερίας
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ		Λ. Κ. Μιχαλος	54	8063	ἀνεχ. Βαρκελώνην 20 Σεπτ. διά Γεύνια
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		έτ. «Μάρφο»	67	15355	ἔφθ. Μαυρίκιον 23 Σεπτ.
ΚΩΣΤΑΣ ΘΡΑΓΚΟΣ		έτ. «Λεντούμα»	53	5921	ἀνεχ. Κείπ Τάουν 20 Αύγ. δι' Απω. Ανατολήν
ΚΩΣΤΑΦΛΩΡΑ		έτ. «Δός Χέρμανος»	56	8474	ἀνεχ. Γιαβάτα 4 Σεπτ. διά Σαλίνα Κρούζ
ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Αίτζιαν»	65	14088	ἀνεχ. Λός Αντζελες 18 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΗΣ		έτ. «Οσεανίκη»	56	8108	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 18 Σεπτ. διά Κίναν
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ		Ίω. Κολοκοτρώνης κ.λ.π.	51	3435	ἀνεχ. Χούκ Κόγκ 5 Σεπτ. διά Γουαμπόδα
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΟ		έτ. «Λόπονι»	43	3886	διῆλθε Παναμά 15 Σεπτ. διά Μπουεναδεντούρα
ΛΑΙΔΑΣ		έτ. «Κούμτεκαλη»	49	2273	ἀνεχ. Χούκ Κόγκ 10 Σεπτ. διά Σιμπού
ΛΑΓΙΩΝ ΟΦ ΔΗΔΟΣ		έτ. «Χριστοκούμη»	50	2494	ἔφθ. Κολομπό 25 Σεπτ.
ΛΑΓΙΩΝ ΟΦ ΜΑΡΑΘΩΝ		έτ. «Αττικά»	60	14431	ἔφθ. Αμαγκοσάκι 20 Σεπτ.
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)		έτ. «Αλφα»	61	9486	ἔφθ. Μπιλμπάο 19 Σεπτ.
ΛΑΜΠΡΟΣ Μ. ΦΑΤΣΗΣ		έτ. «Ντιομάντε»	62	10515	ἔφθ. Αμβούργον 22 Σεπτ.
ΛΕΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Θεοδώρα»	46	3495	ἔφθ. Ντουάλα 14 Σεπτ.
ΛΕΩΝΑΡΔΟΣ		έτ. «Αστρο Ντινάμικο»	49	7557	ἔφθ. Ρόττερνταμ 20 Σεπτ.
ΛΕΥΚΙΔΗΣ		έτ. «Εκάραστελη»	36	4997	διῆλθε Μπρούνουμποτέλ 16 Σεπτ. δι' Ιταλίαν
ΛΕΥΝΗΣ		Έκ. Χαλκούπης	50	8408	ἔφθ. Πούλο Μπούκον 22 Σεπτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς Κορέαν)
ΛΕΥΝΗΣ		Έκ. Χαλκούπης	50	6724	ύπο παραλαβήν
ΛΕΥΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ		έτ. «Φάρονς»	65	15738	ἀνεχ. Πόρτ Αλμπέρνη 21 Σεπτ. διά Νανάϊμο
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Αστρο Μαντάντο»	59	12843	ἔφθ. Καράτοις 20 Σεπτ.
ΛΙΒΟΡΝΟ		έτ. «Τρανσόπασιφικη»	52	4995	ἀνεχ. Χιούστον 20 Σεπτ. διά Βιρτστόν
ΛΙΔΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ		Λ. Κ. Μιχαλος	43	7291	ἀνεχ. Κολόμπο 17 Σεπτ. διά Κίναν
ΛΙΔΑ		έτ. «ΣΞ Γκλόρη»	35	5228	ἀνεχ. Κολόμπο 8 Σεπτ. διά Μομπάσα
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ		έτ. «Μαρκούνα»	51	4142	ἔφθ. Σαδόνα 20 Σεπτ.
ΛΙΝΔΟΣ		έτ. «Τόρρες»	62	10833	ἔφθ. Χιούστον 22 Σεπτ.
ΛΙΝΤΑ		έτ. «Μαρβέντο»	60	14302	ἀνεχ. Γιοκοκάμαν 21 Σεπτ. διά Κίναν
ΛΙΣΣΑΒΟ		έτ. «Κάλα»	51	2428	ἔφθ. Φιλαδέλφειον 24 Σεπτ.
ΛΟΝΔΙΝΟΝ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	διῆλθε Γιρβάλταρ 17 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΛΟΝΤΟΝ		έτ. «Μαρλόγκρο»	38	2588	ἔφθ. Κάρπ 18 Σεπτ.
ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥΥΔ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)		έτ. «Στάνιμορ»	51	11317	διῆλθε Λίζαρπον 22 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΛΟΡΕΝΤΖΟ (δ.)		Έκ. Χαλκούπης	54	10024	ἔφθ. Ραβένην 18 Σεπτ.
ΛΟΥΚΑΣ Ν.		έτ. «Ιόνιαν Ναδιγκ.»	64	9615	ἔφθ. Κολόμπο 4 Σεπτ.
ΛΟΥΚΙΑ Μ.		έτ. «Πλιμνούποι»	42	7080	ἀνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 22 Σεπτ. διά Κόντινεντ
ΛΟΥΚΙΑ Ν.		έτ. «Μουζάκης»	46	4249	ἀνεχ. Χούκ Κόγκ 20 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΜΑΓΚΑΝΑ		έτ. «Ιατρού»	48	1600	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Μαιανδρος»	63	15983	ἔφθ. Τοιμπα 17 Σεπτ.
ΜΑΙΡΗ		έτ. «Μίνιμαρη»	68	22250	ἀνεχ. Καζαμπλάνκο 4 Σεπτ. διά Κίναν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)		«Ελληνικ Μπάλι Τράνον»	67	38286	ἀνεχ. Τζιμπούτι 17 Σεπτ. διά Ράς Σουκείρ
ΜΑΝΙΚΟ		έτ. «Αρνικό Σπιτιγκ»	64	2763	ἔφθ. Σαιίντ Πάτερς (Ν.Σ.) 22 Σεπτ.
ΜΑΝΑΡΑΚΙ		έτ. «Μονδράκι»	45	7021	ἀνεχ. Αμβούργον 10 Σεπτ. δι' Ινδίαν
ΜΑΝΕΣ		έτ. «Μοτοράθεδ»	55	8526	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΟΟΣ		Μαρκαντονάκης	37	1322	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΙΝΑ		έτ. «Ντοροκάτη»	37	1344	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)		έτ. «Βαρνίμα»	51	11022	ἀνεχ. Πουέρτο λό Κρούζ 12 Σεπτ. διά Μοντεβίδεο
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)		Έλλην. Δεξαμενονόλοιδα	45	3766	ἀνεχ. Σιγκαπούρην 18 Σεπτ. δι' Ινδονησίαν
ΜΑΝΤΟ		έτ. «Μόντων»	30	1041	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΟΥΝΤ ΣΙΝΑΙ		έτ. «Σαρίτα»	44	2902	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (επίθ.)		Ίω. Λάτοπος	45	9900	ἔφθ. Τόκιο 13 Σεπτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)		Ίω. Λάτοπος	51	16440	ἔφθ. Πειραιά 4 Σεπτ.

N. J. GOULANDRIS LTD.

Lee House, London Wall, LONDON E.C.2

CABLE ADDRESS: LANFALL - LONDON - TEL. NATIONAL 8481

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.

660 Madison Avenue, NEW YORK, N.Y. 10021

CABLE ADDRESS: "OKEANIS,, - NEW YORK - TEL. 838-6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II Merarchias Street, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS - TEL. 421.011, 012, 013

ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πυθαγόρας»	66	18569	έφθ. Γιοκοχάμαν 16 Σεπτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκορίνετ»	53	11376	διπλής Παναμά 10 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΓΚΕΤΙΝΑ	έτ. «Μαργκετίνα»	49	4316	άνεχ. Ζόντερχαμ 17 Σεπτ. διά Νιού Λόντον
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Γενέραλ Κάρριερς»	66	18569	έφθ. Τοινδαγκτάρ ρόδς 8 Σεπτ.
ΜΑΡΘΑ (δ.)	έτ. «ΕΛ - ΡΑ»	49	10123	έφθ. Νεάπολιν 12 Αύγ.
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Ιντ. Νηπθέλοπμεντ»	44	4958	εψ. Ιωκοσιάκα 22 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μπέκος»	50	2853	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ιονίαν»	62	9455	έφθ. Κιέλον 19 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ	Μητρόπουλος & Σιά	32	1597	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ III	Δημ. Γιολδάσης	53	825	άνεχ. Θεούταν 22 Σεπτ. δι' Αμπεργτόν
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ	έτ. «Μόρεμαρ»	56	8799	άνεχ. Ναγκόνια 18 Σεπτ. διά Λός Αντζελες
ΜΑΡΙΑ Ε. (δεξ.)	έτ. «ΕΛ - ΡΑ»	52	10607	διπλής Γιβραλτάρ 14 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντανίαν»	57	10311	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 Σεπτ. δι' Η.Π.Α.
ΜΑΡΙΑ Μ.	Α. Μπινιάρης κ.λ.π.	48	2661	εἰς Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πλατάνιν»	41	5294	έφθ. Ειδονούμανθ 21 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ (δ.)	έτ. «Σολίδη»	58	12512	άνεχ. Μένα Ακραντι 17 Σεπτ. διά Μοντεβίδεο
ΜΑΡΙΑ Τ.	έτ. «Ελεστον»	36	1597	άνεχ. Χάνκο 15 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΑΝΗΣ	έτ. «Μαρκάριο»	43	7219	έφθ. Μπάναγκαρ 17 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πονδίστα»	57	10314	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑΜ (δ.)	έτ. «Ντοράντο»	55	12951	άνεχ. Μιλάνο 8 Σεπτ. διά Νέαν Υόρκην
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	Ίω. Λάτσης	50	16394	έφθ. Πειραιά 19 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ IV (έπιδ.)	Ι. Λάτσης	44	9892	εἰς ακτοπλοϊκά ταξίδια
ΜΑΡΙΑΝΝΑ V.	έτ. «Ούδιτ Στάρ»	40	9255	άνεχ. Μπαντάρ Σαρόνη 14 Σεπτ. διά Σουέζ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗ	Ίω. Λάτσης	37	23732	άργεις Ελευσίνα από 20 Απρ. 1967
ΜΑΡΙΓΩ	Α. & Μ. Μπουσούσες	47	1595	άνεχ. Αμμόκωστον 16 Σεπτ. διά Λαύριον
ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ	«Γέμελος» Μαρ. «Εντερν.»	68	10016	άνεχ. Ντακάρ 5 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΓΩ Φ.	έτ. «Ροδόσιο»	53	5842	έφθ. Κορράλ 12 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Αιλάντερς»	55	5118	άνεχ. Φρυμάντη 18 Σεπτ. διά Κολόμπο
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Μαρσέντα»	56	8959	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έλληπνικά συμφέροντα	24	2359	έφθ. Αλεξανδρειαν 18 Σεπτ.
ΜΑΡΙΛΕΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «ΝΕΚΑ»	53	15789	άνεχ. Καλάδο 17 Σεπτ. διά Τοιμόποτε
ΜΑΡΙΛΕΝΑ Π.	έτ. «Μαριλένα»	52	8151	άνεχ. Καλκούτταν 21 Σεπτ. διά Βιζακαπανάν
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	44	7279	έφθ. Πειραιά 19 Σεπτ.
ΜΑΡΛΙ (δ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20827	διπλής Ακρωτήριον 19 Σεπτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΜΑΡΜΙΝΑ	Ν. Γκούμας	44	2817	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΟΥΛΙΩ Β.	έτ. «Βουλκάν»	50	1694	έφθ. Μπάραρα 23 Σεπτ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Νύνιβέρσαλ»	55	9125	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 13 Σεπτ. διά Κίναν
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	Ίω. Λάτσης	52	11197	έφθ. Σουέζ 25 Σεπτ.
ΜΑΡΥΣΠΙΛ	έτ. «Αλμυρατρος»	54	3315	άργεις Σουέζ από 12 Απρ.
ΜΑΡΥΝΙΑ	έτ. «Πλειτ Σιππιγκ»	49	5038	διπλής Μπρούνοντουτελ 21 Σεπτ. διά Μοντεβίδεο
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9168	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 23 Αύγ. διά Κίναν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνδια»	57	8906	έφθ. Καράτοι 13 Ιουλ. διά Σαγκάνην
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	έτ. «Μιραλάγκο»	55	7471	έφθ. Ταΐν 9 Σεπτ.
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Αύτολουκος»	57	6057	εἰς Παλέρμο από 1 Ιουν.
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φούνταν»	57	9168	έφθ. Μαυρίκιον 16 Σεπτ.
ΜΕΓΑΛΑΛΟΧΑΡΗ II	Έλληνικός Μαριτ. Τρασοπ.	65	14264	άνεχ. Μπριούνταιν 19 Σεπτ. δι' Ασταμπούλα
ΜΕΛΕΤΙΟΣ	έτ. «Μαρογκούρο»	44	7277	έφθ. Σουέζ 6 Σεπτ.
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. «Μέλυταφ»	38	5226	έφθ. Κουβεΐτ 17 Σεπτ.
ΜΕΛΙΤΟΝ	έτ. «Φρίντον» Ιντερκοντ.	68	10100	έφθ. Πουέρτο Καμπέλο 13 Σεπτ.
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαραρέπρεσο»	46	3949	άνεχ. Ιτέαν 15 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αίτζιαν Φράιτ»	60	14431	διπλής Παναμά 14 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΙΣ	έτ. «Ραούσα»	44	7282	άνεχ. Νέαν Όρλεανην 21 Σεπτ. διά Σάντο Ντομίγκο
ΜΗΛΕΑ	έτ. «Τραμουντάνα»	46	5836	άνεχ. Κέιν Τάουν 8 Σεπτ. διά Βορδάνην
ΜΗΤΕΡΑ	έτ. «Αταντικί»	43	7131	Τζίμπουτη 4 Σεπτ. διά Κίναν
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Άκινς»	49	9004	έφθ. Πούλο Μπούκομ 22 Σεπτ.
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Σπάτο»	45	5130	άνεχ. Γεωκούμαν 16 Σεπτ. διά Βανοκύθερον
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Κόστα ντε Μάρφιλ»	63	10514	άνεχ. Ελεξάνδρειαν 20 Σεπτ. διά Κωνσταντζαν
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μανφίμπα»	49	8172	άνεχ. Πιούμπην 22 Σεπτ. διά Κωνσταντζαν
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Μαργούκουρντια»	68	9101	έφθ. Σεφούν 19 Σεπτ.
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτοράνδερς»	57	9200	εἰς θέσιν 56.18 B - 1.55 A 23 Σεπτ.
ΜΙΝΑ	«Επτανησιακή ΝΕΠΕΠ»	53	1972	έφθ. Βορτώνην 18 Σεπτ.
ΜΙΝΑ	έτ. «Βερίνε»	56	1961	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 25 Αύγ. διά Κίναν
ΜΙΝΟΥΤΣΙ	έτ. «Μίνουτσι»	48	6122	έφθ. Μαντζινόλι (Μεξ.) 11 Σεπτ.
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πυθαγόρας»	59	9855	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΣΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	Ίω. Λάτσης	39	1552	έφθ. Λαττακία 19 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΑ	Χρ. Σαρλής & Σιά	33	1503	έφθ. Νέαν Όρλεανην 21 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΑ Ε.	έτ. «Πινελόπη»	56	6051	έφθ. Σεφούν 19 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	έτ. «Ταλαδέρα»	56	8046	άνεχ. Μπείρα 10 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκρέάντα»	57	12230	έφθ. Αμβούργον 22 Σεπτ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	έτ. «Μίνιμιχ»	68	23067	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 Σεπτ. διά δυτ. ακτὴν Η.Π.Α.
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	έτ. «Στανίπα»	52	1965	άνεχ. Κολόμπο 2 Σεπτ. διά Σαγκάνην
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΤΟΣ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	έφθ. Λαττακία 19 Σεπτ.
ΜΠΕΛΙΟ Φ.	έτ. «Φρανακίλη»	52	8111	έφθ. Οζάκαν 19 Σεπτ.
ΜΠΙΛΛΙ	έτ. «Παν. - Οσεαν»	36	5275	άνεχ. Σπαλάτον 15 Σεπτ. διά Καρράρα
ΜΠΡΑΙΤ	έτ. «Μπράιτ»	43	2836	εἰς Σουέζ από 18 Μαΐου (έπιοκευαί)
ΜΠΡΟΔΕΡΣ	έτ. «Στυλκό»	50	2424	έφθ. Ανκόνα 18 Σεπτ.
ΜΠΡΟΥΚΟΙΔΑΝΤ	έτ. «Γιουνίον» Εντερόρπαζ	39	3971	έφθ. Καλκούταν 15 Σεπτ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	έτ. «Ελλην. Γραμμή Ν. Άμερ.	34	2709	έφθ. Σάντον 17 Σεπτ.
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Μύριαμ»	44	3889	έφθ. Καζαμπλάνκαν 21 Σεπτ.
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	άνεχ. Τεργεύστον 13 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Παπαδημητρίου	47	9957	διπλής Γιβραλτάρ 17 Σεπτ. διά Κωνσταντζαν
ΜΥΡΤΙΔΙΑΤΙΣΣΑ	έτ. «Σαλαμινία»	57	9345	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 20 Αύγ. διά Λίθερπουλ
ΜΩΤΡΙΚ	έτ. «Βικτωρίανα»	56	5309	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 23 Σεπτ.
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	έφθ. Πόλτ Σουίτεγκαρ 19 Σεπτ.
ΝΑΓΙΑΣ Κ.	έτ. «Λούτοκατ»	50	5326	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 15 Σεπτ. διά Νάντην
ΝΑΓΙΣ	έτ. «Γκόμια»	51	2697	έφθ. Μαυρικίου 20 Σεπτ.
ΝΑΝΟ	έτ. «Μαίανδρος»	50	1391	άνεχ. Αντεν 22 Σεπτ.
ΝΑΥΣΙΠΟΡΟΣ	Βλαχάκος & Σιά	44	1287	έφθ. Μιδδλεσεμπρω 21 Σεπτ.
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	έτ. «Μαρκρεσίντα»	46	2270	έφθ. Ιμιγκαμ 18 Σεπτ.
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ (δ.)	έτ. «Στάροπι»	49	14672	έφθ. Παλέρμο 12 Σεπτ.
ΝΕΑ ΜΟΝΗ	έτ. «Ινομάεν»	47	4981	άνεχ. Μπαγιόν 17 Σεπτ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΝΕΙΤΤΟΥΝ	έτ. «Εσπερία»	54	7968	έφθ. Κιέλο 23 Σεπτ.
ΝΕΡΙΝΑ	έτ. «Πιούνιτεντ Σ.Ε.»	63	1247	έφθ. Πειραιά 20 Σεπτ.
ΝΕΣΤΩΡ	έλληπνικά συμφέροντα	51	19006	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Σεπτ. διά Μπρεμερχάφεν

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Hellenic Register of Shipping

Representatives of:

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (Uruguay)

Eng. Pablo J. More

Surveyor:

Mr. Stam. Elefteriu

Director:

TELEGRAMS: ARGOSHIP

TELEPHONE: 82226

ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Νέστωρ»	49	2079	διπλήθε Κων) πολιν 28 Αύγ. διά Μπουργκάς
ΝΕΦΕΛΗ	έτ. «Μπλάντα»	53	8150	άνεχ. Ντακάρ 7 Σεπτ. διά Μαυρίκιον
ΝΕΦΟΣ	έτ. «Πολίχρι»	56	7911	έφθ. Καλλάρ 15 Σεπτ.
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	έτ. «Σκανδιναύιαν»	38	1770	διπλήθε Κων) πολιν 22 Αύγ. διά Γαλάτοι
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	48	2000	άνεχ. Χόγκη Κόγκη 21 Σεπτ. διά Σιμπού
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	49	1953	άνεχ. Όζάκαν 16 Σεπτ. διά Ναγκόγια
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΟΣ	Θ. Γεωργόπουλος	49	1851	άνεχ. Άλεξανδρειαν 18 Σεπτ. διά Κατάνιο
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	Α. Αθανασιάδης	54	1964	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 21 Αύγ.
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	Θ. Γεωργόπουλος	47	1953	έφθ. Ταιμπα 22 Σεπτ.
ΝΗΣΟΣ ΨΑΡΑ	έτ. «Βένιμουθ»	47	1700	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΗΤΑΣ	Π. Τσενές κ.λ.π.	47	1526	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Μαρασιέντα»	53	1503	άνεχ. Ακαμπα 17 Σεπτ. διά Γιέμπο
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. Νταϊφάς κ.λ.π.	44	3911	έφθ. Μασσαλίαν 20 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΟΥΛΗΣ	έτ. «Χαρίκατ»	47	2271	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ.	έλληνικα συμφέροντα	11	1459	έφθ. Γρύνια 24 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εφιλόν»	58	8460	άνεχ. Πύλον 29 Αύγ. διά Μπαχάμας
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.	Μαΐρη & Γεώργ. Αντωνάτος	20	1283	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Βάρωνημπροσ»	49	15980	άνεχ. Αύγουστον 22 Σεπτ. διά Νέαν Ύόρκην
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Τοικοντινένταλ»	44	7179	άνεχ. Ντώρμπαν 16 Σεπτ. διά Κολόμπο
ΝΙΚΟΣ Σ.	έτ. «Οακ Σίππιγκ»	62	28651	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 25 Σεπτ.
ΝΙΝΗ	έτ. «Παγκαλάντες»	60	10236	έφθ. Πλόδε 13 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΒΑΐΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Παλαμάντες»	57	10904	έφθ. Γενόβα 25 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Πανκοκούιστα»	58	10662	άνεχ. Σπέτζια 11 Σεπτ. διά Μελθούρην
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πλασιφικ Κάρριερς»	66	25820	άνεχ. Ορλέανην 13 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	έτ. «Πρίωμα	59	12390	άνεχ. Βενετίαν 20 Σεπτ. διά Τεργέστην
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πουερτό Ρίπλα»	59	8846	άνεχ. Νιού Πλύμουθ 8 Σεπτ. διά Μπαντάρ Μαχσάχρ
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πάντοντ»	58	8639	έφθ. Λα Παλίς 17 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΝΤΑΣΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	61	15092	διπλήθε Παναμά 17 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	62	15110	άνεχ. Τάμπα 22 Σεπτ. διά Κριστούμπαλ
ΝΟΡΘ ΧΑΐΝΕΣ	έτ. «Άλκο»	48	2302	διπλήθε Κων) πολιν 1 Σεπτ. διά Βάρναν
ΝΟΤΗΣ	Α. Παναγάκος	47	2093	άνεχ. Πειραιά 12 Σεπτ. δι' 'Οράν
ΝΤΑΡΔΙΝΙΚ	έτ. «Άργεντονόπος»	62	14150	έφθ. Ντώρμπαν 24 Σεπτ.
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Γλυφάδα»	36	2763	έφθ. Λάγκος 19 Σεπτ.
ΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Ιαν. - Έουρόπα»	57	7285	άνεχ. Νιούκαστλ (Άντιρ.) 14 Σεπτ. διά Νότ. Κορέαν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Ηρόδοτης»	56	8716	έφθ. Κακίναντα 20 Σεπτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	έτ. «Μπαρμπερφέκτα»	59	13365	έφθ. Νέαν Όρλεανην 14 Σεπτ.
ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΥ	έτ. «Νύμφη»	54	8251	άνεχ. Βομβάνη 23 Σεπτ. διά Κολόμπο
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	διπλήθε Ούσαντ 19 Σεπτ. δι' 'Όντα
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Αιτζιάν»	57	9367	άνεχ. Καλκούταν 22 Σεπτ. διά Σακάι
ΟΘΩΝ	έτ. «Ολγα Σ.»	48	2372	διπλήθε Κων) πολιν 10 Αύγ. διά Βάρναν
ΟΛΓΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	άνεχ. Πειραιά 22 Σεπτ.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σάν Ανδρέας»	47	1831	έφθ. Βεομούδας 22 Σεπτ. (κρουσιζέρα)
ΟΛΝΤ ΝΤΡΗΜ	έτ. «Τρανσατλάντικα»	53	17362	άνεχ. Μίδδλεσορμπω 14 Σεπτ. δι' 'Άλεξανδρειαν
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερ.)	έτ. «Εύδοια»	37	2312	άνεχ. Λειζέρες 21 Αύγ. διά Μπάραρα
ΟΛΥΜΠΙΚ	έτ. «Ομάδα»	50	5593	άνεχ. Σφάλ 8 Σεπτ. δι' 'Άλθανιαν
ΟΜΑΛΑ	έτ. «Μερτερδρήβι»	47	1663	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 14 Σεπτ. διά Κίναν
ΟΝΕΣΤΙ	έτ. «Σαλαμίς»	39	5235	έφθ. Κουβέιτ 6 Σεπτ.
ΟΝΗΣΙΔΑΟΣ	Κ. Γράτσος	45	7258	έφθ. Σικάγο 21 Σεπτ.
ΟΝΤΡΥ	έτ. «Αστροκρεόντο»	56	10929	έφθ. Σαΐν Τόμας 11 Σεπτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	έτ. «Οριεντ Μήντ Ήτ»	45	7787	διπλήθε Παναμά 21 Σεπτ. διά Μανίλαν
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Οριεντ Μήντ Ητ»	64	9483	άνεχ. Ντώρμπαν 15 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΪΝΕΡ	έτ. «Αστρονάτο»	49	5684	έφθ. Σιγκαπούρην 24 Σεπτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Οφρεύς»	56	9942	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 21 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Πίνγασος»	61	16622	άνεχ. Τοινβαγκάτο 23 Σεπτ. διά Μαϊσύουρον
ΟΡΟΦΕΣ	έτ. «Οσεάνικ»	61	10996	διπλήθε Παναμά 19 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Αρκλεσίος»	50	2529	εἰς Πειραιά ἀπό 22 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Ούλανδες Σιππινγκ»	54	2731	έφθ. Μη. Αὔρες 16 Σεπτ.
ΟΥΑΛΥΣΣΕΣ Α'ΙΓΑΝΤ	έτ. «Αντικλεία»	50	3187	άνεχ. Αύγουστον 12 Σεπτ. διά Μη. Αὔρες
ΟΥΑΛΥΣΣΕΣ ΡΗΟΕΡ	έτ. «Βαλντόρο»	63	15370	άνεχ. Ντακάρ 9 Αύγ. διά Σαγκάνην
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	Δ. Δραγώνας & Σιά	49	1238	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Εύρον»	53	2204	άνεχ. Μασσαλίαν 3 Σεπτ. διά Κίναν
ΟΥΗΑΙΑ	έτ. «Ρίμνες»	47	2740	άνεχ. Ρουέν 19 Σεπτ. διά Βουλγαρίαν
Π. ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ρέγιες»	60	9317	άνεχ. Βιζαγκαπατάνη 11 Σεπτ. διά Φορμόζαν
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Μαροσέανο»	58	23607	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 24 Σεπτ.
ΠΑΪΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	56	16250	άνεχ. Μένο Αμπντουλά 8 Σεπτ. διά Λισσαβώνα
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Άγγελάκης	51	5170	έφθ. Νταμπιέρ 20 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΞΙΑΝΗ	Γ. Φουντουλάκης	22	2759	ΕΠΛΑΗΘΗ πρός διάλογον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Γοιαντόρο»	44	7251	άνεχ. Κοσταζούδηκος 21 Σεπτ. διά Τάμπα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «Άκμε»	57	10508	έφθ. Γιοκαίδη 19 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	έτ. «Τζένεραλ-Μαρ. Εντερ.»	47	2576	διπλήθε Λίζαρτ 14 Σεπτ. διά Β. Ατλαντικόν
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.	Τουρινάκης	39	2456	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ	Ν. Αλαφάδης	50	1012	έφθ. Ανκόνα 18 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	διπλήθε Κων) πολιν 18 Αύγ. διά Βάρναν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΙΙ	Π. Κουλούρης	47	1346	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Πίνγασος»	50	5593	έφθ. Αμδύρηγον 20 Σεπτ.
ΠΑΝΑΟΡΑ	έτ. «Αριόσυντο»	47	2811	έφθ. Πουάντ Νουάρ 22 Σεπτ.
ΠΑΝΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Μαρτρόφικο»	44	7233	έφθ. Σουέζ 14 Σεπτ.
ΠΑΝΟΣ	έτ. «Ντά Κόστα»	45	4229	άνεχ. Σουέζ 14 Σεπτ. διά Ντουμπάι
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (δ.)	έτ. «Μαρτρογκρέδο»	55	11430	έφθ. Πειραιά 31 Αύγ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Αστροπρόσπερο»	48	5146	έφθ. Ρόττερνταν 12 Σεπτ.
ΠΑΝΟΡΑΙΑ	έτ. «Πανωραία»	39	4550	έφθ. Αυδύργον 20 Σεπτ.
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΛΑΙΜΟΥ (δ.)	έτ. «Γεροντίνα»	59	13205	άνεχ. Αρντρασάν 15 Σεπτ. διά Κιουρασάο
ΠΑΡΙΣ	Ε. Σαρλάς κ.λ.π.	54	2421	άνεχ. Μίδδλεσορμπω 19 Σεπτ. δι' 'Αμυόχωστον
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Κανέρο»	44	7371	άνεχ. Τοινβαγκάτο 8 Σεπτ. διά Γουαμπόνα
ΠΑΤΙΟΝΙΚ	έτ. «Μοντιάλ»	56	8984	έφθ. Κάνταλ 2 Σεπτ.
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	έφθ. Κωνόν 9 Σεπτ.
ΠΑΤΡΙΣ (λίνερ)	Α. Χανδρής	50	16259	διπλήθε Κων) πολιν 21 Αύγ. διά Βάρναν
ΠΑΥΛΑΟΣ Β. (δ.)	Ν. Σ. Βαρδινογιάννης	51	15861	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	έτ. «Χρυσοδαλάντου»	55	2387	έφθ. Αμδύρηγον 20 Σεπτ.
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	Χρ. Μ. Σαρλής	47	1800	έφθ. Πουάντ Νουάρ 22 Σεπτ.
ΠΕΛΙΑΣ	έτ. «Ντετέμπε»	46	8590	έφθ. Σουέζ 14 Σεπτ.
ΠΕΝΝΥ	έτ. «Σαν Παντελεήμων»	41	3496	άνεχ. Περιπλόν 24 Σεπτ. διά Σιδνεϋ
ΠΕΝΤΑΣ	έτ. «Πεντάς»	65	21374	άνεχ. Σαούδ 3 Σεπτ. διά Σιράχα
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23601	άνεχ. Αύγουστον 23 Σεπτ. διά Ρόττερνταν
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	έτ. «Φράνικον»	48	1652	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	έτ. «Περικλῆς»	56	20778	έφθ. Κοινίν 9 Σεπτ.
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρνάτο»	63	33462	άνεχ. Άιλ οφ Γκραίν 17 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	άνεχ. Μελδόνιουν 24 Σεπτ. διά Σιδνεϋ
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	56	15852	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 15 Σεπτ. διά Τρίνινταν
ΠΕΡΣΙΑΝ ΚΑΜΒΥΣΗΣ ΙΙ	έτ. «Μαρούετα»	45	7643	άνεχ. Ντώρμπαν 19 Σεπτ. διά Νταμράμ
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κάνοπους»	57	11089	έφθ. Ταιγκάτο 28 Αύγ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Τορκούάτο»	61	10072	έφθ. Βανκούμπερ 23 Σεπτ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗΝ	έτ. «Ζαδέ»	41	3307	έφθ. Μπαρμάντος 18 Σεπτ.
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομέριοιλ Μαριτάιμ»	54	6154	έφθ. Ρόττερνταν 19 Σεπτ.
ΠΙΣΤΙΣ	έτ. «Κύρκα»	43	1794	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΙΑΤΩΝ (θεξ.)	έτ. «Μαΐνφερ»	50	10776	άνεχ. Νέα Αργολίδη 9 Σεπτ. διά Νεάπολιν
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Κάνοπους»	58	9603	έφθ. Τοινβαγκάτο 2 Σεπτ.
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Μαρκομάντο»	63	10736	άνεχ. Ντακάρ 12 Σεπτ. διά Πόρσυκρουν
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Κάνοπους»	58	9603	έφθ. Εσπεράν 14 Σεπτ.
ΠΟΛΙ	έτ. «Πανεμάξ»	54	8825	διπλήθε Παναμά 11 Σεπτ. δι' 'Ιταλίαν
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Κάνοπους»	61	9956	έφθ. Κοινίν 4 Σεπτ.
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	έτ. «Μαρούεια»	49	2755	άνεχ. Χιούστον 23 Σεπτ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	έτ. «Νάδα Στρόβιλοι»	62	11135	έφθ. Μπριούμποιν 23 Σεπτ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	έτ. «Ατλάντα»	57	9797	άνεχ. Σιδνεϋ (Ν.Σ.) 16 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	Στρ. «Ανδρεάδης	43	14425	άνεχ. Βανκούμπερ 6 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΟΛΥΦΗΜΟΣ	έτ. «Πολύφημος»	47	8485	έφθ. Ανκόνα 13 Σεπτ.
ΠΟΠΗ	έτ. «Οσεανγκουάινης»	38	2561	άνεχ. Σαλβαδόρ 16 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΠΟΠΗ Π. Κ.	έτ. «Πλειάς»	37	4840	έφθ. Μπέλεμ 6 Σεπτ.

ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Παγκόδιον. Ναυτιλ. 'Ετ.	53	4085	ύπο παραλαβήν.
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Μαριντίπλα».....	65	20529	διπλήθε Παναμά 4 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Κωνσταγιάννης».....	30	4184	ανεχ. Ντώρμπαν 18 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ·ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Νουέμα Σεβίλλα».....	64	40098	ανεχ. Νέαν 'Υόρκην 9 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. Ιω. Λάτος.....	64	37987	ανεχ. Ι κότεμπούργκ 20 Σεπτ. δι' Αρζέδ.
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Νόρθερν».....	54	16210	εις Ντώρμπαν 20 Σεπτ.
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Κάνονους».....	58	10996	ανεχ. 'Οζακαν 20 Σεπτ.
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρενκάντο».....	59	13116	εφθ. Λιοσσάθνα 19 Σεπτ.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	έτ. «Προμηθέυς».....	68	35491	ανεχ. Κούρε 30 Αύγ. διά Χιλήν
ΠΡΟΟΔΟΣ	έτ. «Μαρπρίμο».....	51	2063	ανεχ. Χόγκ Κόγκ 25 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΠΡΟΣΩ	έτ. «Πρόσω».....	68	35000	ανεχ. Αματερόνταμ 17 Σεπτ. διά Σάντος
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Μπλάκοπι».....	56	9218	ανεχ. Πούλη Μπούκον 18 Αύγ. διά Γένοβον
ΠΡΩΤΟΝ (μικτόν)	έτ. «Αστήρη».....	60	18889	διπλήθε Παναμά 8 Σεπτ. δι' Ειρηνικόν
ΠΡΩΤΟΝ	Γ. Μανόπουλος.....	48	6771	έφθ. Γκάλθεστων 14 Σεπτ.
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	Ραφ. Μελαχροίνός & Υιοί	21	1515	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΩΛ (δ.)	Ίω. Λάτος.....	52	10224	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Σεπτ.
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	έτ. «Λαμία».....	37	5910	εφθ. Σάντος 25 Αύγ.
ΡΑΛΛΙΑ	έτ. «Μπλού Όριζαν».....	56	6055	εφθ. Βομβάνη 13 Σεπτ.
PANTIAN MENT	έτ. «Μαρεζάκτα».....	46	3920	εφθ. Ξέρον 23 Σεπτ.
ΡΕΓΓΙΝΑ	έτ. Κοοπεραΐτηκ 'Εντζινιερς	54	1196	ανεχ. Καζαμπλάνκα 19 Σεπτ. διά Μωχαμέντια
ΡΕΓΓΙΝΑ Δ. (δ.)	έτ. «Ναπέρη».....	54	12858	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 15 Αύγ. διά Σουεζ
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Άνεσις».....	55	7790	διπλήθε Κων) πολιν 30 Αύγ. διά Πειραιά
ΡΙΤΑ V.	έτ. «Ραχκαϊ».....	51	2062	άργει Πειραιά από 30 'Ιουν.
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	ανεχ. Αονδίνον 21 Σεπτ. διά Κων) πολιν
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	έτ. «Τρανσπορσιφίκη».....	45	3855	ανεχ. Αονδίνον 19 Σεπτ. δι' Άλεξανδρειαν
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Μπινκονοφίλδη».....	48	5487	έφθ. Πόρραγκρουν 21 Σεπτ.
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες».....	60	19300	εις Ντώρμπαν από 14 Αύγ.
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμιές».....	56	21081	έφθ. Τζαμπλά Ντανά 4 Σεπτ. δ.ά Ρόττερνταμ
ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΓΟΡΟΥΑ	έτ. «Ασπιμ».....	47	7173	έφθ. Γιοκοκάμαν 5 Σεπτ.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	άδ. «Αγγελάκη & Σια	47	1575	διπλήθε Κων) πολιν 18 Σεπτ. διά Μπουργκάς
ΣΑΛΑΜΙΣ (δεξ.)	έτ. «Μάγεντη».....	52	10081	διπλήθε Ιδραλτάρ 16 Σεπτ. διά Πόρτ Καρτίε
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Σάμος».....	66	17057	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 5 Σεπτ. διά Ντάρεν
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Μαριανέλα».....	37	2409	ανεχ. Αλεξανδρειαν 21 Σεπτ. διά Σφάλ
ΣΑΝΤ ΖΤΟΝ	έτ. «Βαλερόδα».....	58	9104	ανεχ. Γιοκοκάμαν 20 Σεπτ. διά Γουαμπά
ΣΑΝΚΤ ΤΖΑΚΟΜΠ	έτ. «Γλώσκα».....	43	1595	ανεχ. Ρουέν 6 Σεπτ. διά Λάγκος
ΣΑΝΤΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Σίππη. Ντεβελόπμεντ».....	57	10376	επν. Γιοκοκάμαν 22 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Σάντα 'Αλισία».....	63	13841	ανεχ. Μπριούποιν 4 Σεπτ. διά Τόκιο
ΣΑΝΤΑ ΑΝΘΟΥΣΑ	Α. Ν. «Αθανασιάδης».....	49	2681	ανεχ. Στεττίνον 20 Αύγ. δι' Άρχαγγελον
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κατερίνα».....	20	1599	έφθ. Πειραιά 21 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΚΡΟΥΖ	Γ. Θεούρης κ.λ.π.	36	1684	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΣ	έτ. «Σάντα Καικιλία».....	60	8772	ανεχ. Μασσαλίον 21 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	Α. Ν. «Αθανασιάδης».....	49	1768	διπλήθε Κων) πολιν 23 Σεπτ. διά Πειραιά
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	έτ. «Περίσσα».....	51	3812	ύπο παραλαβήν
ΣΑΝΤΡΑ Ν.	έτ. «Σόδια».....	47	8434	ανεχ. Μαυρικιον 14 Σεπτ. διά Κίναν
ΣΑΣΣ	έφθ. Αφοί Σιγάλα	40	5360	εις Πειραιά από 13 Μαΐου (έπισκευασι)
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ	«Γιουν. Μαριτ. 'Εντερπράζ».....	46	3921	έφθ. Βιρτστόν 22 Σεπτ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους».....	55	16241	ανεχ. Καράτοι 19 Σεπτ. διά Χάρυκ 'Αιλαντ
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ».....	63	3098	διπλήθε Ιδραλτάρ 19 Σεπτ. διά Κωνσταντζαν
ΣΗ ΜΠΡΗΣ	έτ. «Μαρέστε».....	50	2837	έφθ. Κολόμπο 9 Σεπτ.
ΣΗΛΑΒ (δ.)	έτ. «Εσσονίλιτα».....	52	3256	έφθ. Κόρκ 18 Σεπτ.
ΣΙΟΝΙΑ	έτ. «Αστροέστε».....	51	11102	ανεχ. Σ.γκαπούρην ρόδις 31 Αύγ. διά Ντουμάτι
ΣΙΑΒΕΡ ΚΡΕΣΤ	έτ. «Σιλιδέρ Κρέστ».....	51	2691	ανεχ. Γιοκοκάμαν 10 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Αμάντα».....	43	7275	διπλήθε Εσκουμινς 19 Σεπτ. δι' Έιδονμασούθ
ΣΙΜΠΑ	έτ. «Κατάνι».....	48	5957	διπλήθε Γιδραλτάρ 16 Σεπτ. διά Βάρναν
ΣΙΜΠΙΑ	έτ. «Σίμπια».....	46	2010	έφθ. Κολόμπο 12 Σεπτ.
ΣΙΣΟΥΛΑ	έτ. «Αριστείδης».....	40	4499	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΙΦΟΝΟΣ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ».....	62	3097	διπλήθε Παναμά 18 Σεπτ. διά Χιλήν
ΣΙΚΙΝΟΣ	έτ. «Μαρμάνα».....	53	2340	έφθ. Αμδούργον 22 Σεπτ.
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Κόραλ».....	48	3745	ανεχ. Σάντος 10 Σεπτ. διά Πειραιά
ΣΜΑΡΑΓΔΑI	έτ. «Σήγκαλ».....	53	3011	άργει Κυνόδουραν από 25 'Απρ. 1967
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	έτ. «Ναυαρίνο».....	37	2160	ανεχ. Ραένα 10 Σεπτ. διά Μπάρ
ΣΟΥΚΙ	έτ. «Φράνκο».....	28	1660	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ	Χρ. Σαρλίδης & Σια	45	1598	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Λέστομ».....	29	7030	έφθ. Αμδούργον 20 Σεπτ.
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έτ. «Αιδάκλιο».....	62	15596	ανεχ. Μπρέμερχαρφεν 24 Αύγ. διά Κίναν
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ Α'ΙΓΑΝΤ	έτ. «Εντηθόρο».....	47	5000	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Σεπτ.
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΣΗΜΑΝ	έτ. «Μαρδιγιά».....	50	6557	έφθ. Γουαμπά 14 Σεπτ.
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο».....	57	9460	διπλήθε Εσκουμιν 19 Σεπτ. διά Σαγκάν
ΣΠΕΤΕΣΑΙ	έτ. «Στανί».....	42	5193	εις λορεντζό Μαρκές από 3 Μαρτ.
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Ζάρυρ».....	43	3327	ανεχ. Κούζχαρεν 23 Σεπτ. δι' Αοντόντ
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ. «Μαρφάμα».....	54	12808	έφθ. Χαλίφα 17 Σεπτ.
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	έτ. Ιω. Λάτος	26	5648	έφθ. Πειραιά 19 Σεπτ.
ΣΠΥΡΟΣ Λ.	Σπύρος Λάλης	40	2209	έφθ. Καντίζ 18 Σεπτ.
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτ. «Σουαρέζ».....	59	10801	άνεχ. Λός Αντζελες 22 Σεπτ. διά Μόζι
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Μ.	έτ. «Νίλοκαμ».....	38	3304	διπλήθε Κων) πολιν 22 Σεπτ.
ΣΤΑΜΑΤΣ Η. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα».....	56	8878	έφθ. Χακάτα 15 Σεπτ.
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Ποεσίδωνια».....	56	8789	ανεχ. Πούλο Μπούκον 14 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ II	έτ. «Κοντίνενταλ».....	44	2341	διπλήθε Μπρούνυμπουτελ 17 Σεπτ. δι' Άρχαγγελον
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Αστροβίδιο».....	44	7223	ανεχ. Κολκούτων 23 Σεπτ. δι' Αντενέ
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	έτ. «Σταύρος Σίππιγκ».....	64	44726	ανεχ. Νίτονζες 17 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	Σ. 'Ελευθεριάδης	49	8630	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	Στ. Μάτσας	45	4014	έφθ. Πασάγιες 9 Σεπτ.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μ.	Στ. Μπαζεδάνης	47	1998	έφθ. Γκράντον 13 Σεπτ.
ΣΤΥΛΑΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	«Γενική» Α.Ε.	39	7401	άνεχ. Αγ. Βίκεντιον 24 Αύγ. διά Κίναν
ΣΥΜΦΩΝΙΑ	έτ. «Στάρ φ Αθενες».....	44	1732	έφθ. Ντουμπάι 23 Σεπτ.
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ	«Γιουν. Μαρ. 'Εντερπράζ».....	52	2073	άργει Πειραιά από 25 'Ιουλ.
ΣΥΡΕΝ (δ.)	έτ. «Συρέν»	56	16817	ανεχ. Πόρτα Τόρες 31 Αύγ. δι' Αρζέδ
ΤΑΞΙΑΡΧΗ	έτ. «Βαλίντα»	46	7767	έφθ. Δουνκέρκην 21 Σεπτ. (έπισκευασι)
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Γκιγκιλίνης - Καλκασίνας	36	1460	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ ΜΙΧΑΗΛA	έτ. «Πολίνια 'Αρμαντόρα»	48	815	ανεχ. Σεμερούνγκε 31 Αύγ. διά Κίναν
ΤΑΡΠΟΝ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Τάρπον»	53	7564	ανεχ. Μαυρικιον 11 Σεπτ. διά Σαγκάν
ΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	56	20332	έφθ. Ταύλην 4 Σεπτ.
ΤΑΥΡΟΣ	Π. Βράγκος	39	1502	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΑ	έτ. «Σαντιλάνα»	49	5610	ανεχ. Ντακάρ 7 Σεπτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΤΕΛΑΜΩΝ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	9236	εις Ντάρεν από 27 'Ιουλ.
ΤΖΑΤΙΣΕΡΗ	έτ. «Σύνεσις»	61	7558	άνεχ. Ρόττερνταμ 11 Σεπτ. διά Μακασάρ
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡY	έτ. 'Αχ. Χαλκούπονς	56	7989	άνεχ. Ελεύσμερ Πόρτ 18 Σεπτ. διά Μαρόκο
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Ρούμπισταρ»	62	16563	έφθ. Βρέμην 22 Σεπτ.
ΤΖΩΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Θεο» νίκη	65	40043	άνεχ. Δουνκέρκην 28 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρκερίντον»	56	20736	άνεχ. Σπίρενς 23 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΤΙΝΤΑΧΟΔΗ	έτ. «Βλασσόδεαν»	53	12962	άνεχ. Πούλη Μπούκον 12 Αύγ. διά Κίναν
ΤΙΝΤΕΩΤΖΕΛ	έτ. «Θαλής»	43	4313	έφθ. Νταμάριμ 19 Σεπτ.
ΤΙΤΑΝ	έτ. «Σπλάιον»	53	4327	διπλήθε Μπρούνυμπουτελ 13 Σεπτ. διά Ρίγα
ΤΟΛΜΗ	Παπαχρήστου	47	1832	έφθ. Χαρτλεπούλ 20 Σεπτ.
ΤΟΛΜΗ	έτ. «Τόλμη»	49	6971	έφθ. Λιοσσάθνα 21 Σεπτ.
ΤΟΥΛΑ Ν.	έτ. «Σλανικά συμφέροντα	54	1336	άνεχ. Φρουμάντ 4 Σεπτ. διά Κίναν
ΤΟΥΛΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Σήλοσιμπι»	53	3411	εις Κυνόδουραν από 6 Δεκ. 1966
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Ετερονίτο»	56	8297	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 21 Σεπτ.
ΤΡΕΙΝΤ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	άνεχ. Μη. 'Αρερες 17 Σεπτ.
ΤΡΕΙΝΤ'ΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	έτ. «Τρέιντ Λάινς»	45	7635	άνεχ. Ντώρμπαν 18 Σεπτ. διά Τζακάρτα
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	έτ. «Τρέιντ Λάινς»	45	7667	έφθ. Λιοσσάθνα 22 Σεπτ. διά Τζακάρτα
ΤΡΕΝΤΜΠΑΝΚ	έτ. «Ντάισμαντ Φράιτερ»	65	15932	άνεχ. Αρματερόνταμ 17 Σεπτ. διά Σαντος
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	62	8741	εις Κυνόδουραν από 25 'Ιουν.
ΤΥΧΗ	έτ. «Πρόθιντεν»	48	11172	έφθ. Βομβάνη 9 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΥΔΡΑΙΟΣ III	έτ. «Αστροσιντ»	52	5410	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 21 Σεπτ.
ΥΠΑΤΙΑ (δ.)	Ραφαήλ - Μελαχροίνός & Υιοί	38	5239	άνεχ. Μη. 'Αρερες 17 Σεπτ.
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Υπατία»	48	8583	άνεχ. Ντώρμπαν 18 Σεπτ. διά Τζακάρτα
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ	έτ. «Βίκιγκ Τρείντερ»	59	23678	έφθ. Βομβάνη 9 Σεπτ. δι' Αρούμπα
	έτ. «Υπέρμαχος»	37	4298	έφθ. Γουαμπά 30 Αύγ.

ΦΑΙΔΡΑ	έτ. «Μαρούσιο»	65	15597	έφθ. Βηρυττόν 20 Σεπτ. είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΙΗ	έτ. «Κανάβι»	46	1334	άνεχ. Τρινιντάντ 21 Σεπτ. διά Βενεζουέλαν
ΦΑΛΗΡΩΝ	έτ. «Φόληρον»	39	1880	άνεχ. Άοντόντ 17 Σεπτ.
ΦΑΛΚΟΝ	έλληνικά συμφέροντα	45	2878	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	Πετσαγκούράκης & Τζαδάρας 22	3117	άνεχ. Θεούτα 10 Σεπτ. διά Λαττάκια	
ΦΑΝΗ	Μουνδέας	38	2564	άνεχ. Σούντοβα 17 Σεπτ. διά Χιον
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ	έτ. «Άλας»	44	1906	άνεχ. Κόπερβιλ 19 Αύγ. διά 'Αρχάγγελον
ΦΙΛΙΑ	έτ. «Επτανησιακή»	44	1596	άνεχ. Μαυρίκιον 20 Σεπτ. διά Ντώρμπον
ΦΙΛΑΤΡΙΚ	έτ. «Μωρτών»	56	5471	έφθ. Πειραιᾶ 9 Σεπτ.
ΦΙΝΕΛΙΤΥ	έτ. «Κέρσοσιπ»	51	2277	έφθ. Σάντος ρόδις 17 Σεπτ.
ΦΑΡΩΡΑ	έτ. «Οσεανγγουαίνη»	36	2642	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 29 Αύγ. διά Σαγκάν
ΦΑΡΩΡΑ Ν.	έτ. «Διαπόρι»	54	3534	άνεχ. Σάν Νιέγκο 13 Σεπτ. διά Μαζατλάν
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Άμφιων»	57	9950	έφθ. Ντακάρι 19 Σεπτ. είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΟΡΕΡΑΝΝΕΡ	έτ. «Μαρύκιον»	43	5327	έφθ. Στοκχόλμην 20 Σεπτ. διά Θεονίκην
ΦΟΥΡΣΟΥΝΤ ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Κοζνιτάς»	56	1082	έφθ. Γκάλλε 11 Σεπτ.
ΦΡΑΝΣΙΣ	έτ. «Στην ποίη»	36	4345	έφθ. Κουβέιτ 10 Σεπτ.
ΦΡΟΣΥΝΗ	έτ. «Αστροβάλια»	43	6815	άνεχ. Μομάσα 16 Σεπτ. διά Σουέζ
ΦΡΩΣΩ ΜΑΝΩΛΟ	έτ. «Ρέντ Στάρ»	49	1987	έφθ. Τρίπολην (Λιδίης) 14 Σεπτ.
ΧΑΔΙΕΣ	Μ. Καπότας Κ.λ.π.	27	2448	έφθ. Λονδίνον 11 Αύγ.
ΧΑΔΣΟΥΝΤ	έτ. «Βάπτελ»	46	1563	έφθ. Τοιγκάτο 7 Σεπτ.
ΧΑΝΙΑ II	Μαρκοντωνάκης	47	1209	έφθ. Αλεξανδρειαν 22 Σεπτ.
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Άκμε»	60	9319	άνεχ. Τζακάρτα 9 Σεπτ. διά Φιλιππίνας
ΧΑΡΑΥΓΗ (δ.)	Ι. Σ. Λάτος	44	11632	έφθ. Πειραιᾶ 11 Σεπτ.
ΧΑΡΙΕΤ	έτ. «Χάροιετ»	46	6939	έφθ. Πόρτ Αλφρεντ 21 Σεπτ.
ΧΑΡΙΛΑΟΣ (δ.)	Παπαδημητρίου	50	9787	άργει Πόρτ Αλφρεντ 27 Σεπτ.
ΧΑΡΠΕΦΤΖΕΛ	έτ. «Σπηχόρες»	53	4669	έφθ. Κονταματού 17 Σεπτ.
ΧΕΡΜΑΝΟΣ	έτ. «Άλτεέο»	44	2675	άνεχ. Χάρδην 13 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Φρήντομ»	68	9500	άνεχ. Παναμά 12 Σεπτ. διά Αγγλίαν
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	έτ. «Φρήντομ»	68	10121	άνεχ. Πενάγκ 18 Σεπτ. διά Κολόμπο
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Φρήντομ»	67	10086	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 13 Σεπτ. διά Σαγκάν
ΧΙΑΝ ΣΕ·ΥΛΟΡ	έτ. «Φρήντομ»	68	10121	άνεχ. Πατσίδη 20 Αύγ. διά Κίναν
ΧΙΑΝΤΕ ΙΡΙΝΑ	έτ. «Νόροκρπκ»	44	2463	άνεχ. Πενάγκ 18 Σεπτ. διά Κολόμπο
ΧΙΑΝΤΕ ΜΑΝΙΤΑ	έτ. «Νόροκρπκ»	45	2464	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 11 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΧΙΟΣ	Άφοι Κοντού	44	1752	έφθ. Κονταματού 11 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ	έτ. «Ντεβελόπμεντ»	53	8458	άνεχ. Πάλμας 5 Σεπτ. διά Κίναν
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μαρφάντη»	53	11310	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 11 Σεπτ. διά Ινδονησίαν
ΧΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μάγιο»	54	16194	έφθ. Οζάκαν 2 Σεπτ.
ΧΗΡΗΓΚΑΛ	έτ. «Χοίνκαλα»	45	2886	διπλήθ. Γιβραλτάρ 22 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΧΡΥΣΑΥΓΗ	έλλ. ουμφέροντα	46	1059	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Κενάδη»	45	2096	ύπο παραλαβήν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Θ.	Έλληνικά συμφέροντα	52	1224	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΙΣΤΟΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Μαρεσούμα»	43	2074	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ	έτ. «Μπλού Σή»	45	4204	άνεχ. Χόκη Κόγκ 7 Σεπτ. διά Ντάρεν
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Οσεάνικα»	49	7526	άνεχ. Μπάραν 22 Σεπτ. διά Νιούκαστλ
ΨΑΡΑ	έτ. «Πάδει»	25	958	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΨΑΡΑ (δ.)	έτ. «Μαρκομέραιο»	55	12534	έφθ. Τοίμα 16 Σεπτ. διά Τόκιο
ΟΚΕΝΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Ωκεανομάχος»	55	9242	άνεχ. Νιούκαστλ (Αύστρ.) 16 Σεπτ. διά Τόκιο

Tα υπό Sevias σημαντικά

ΑΒΙΣ ΟΡΝΙΣ (σημ. Γιβρ.)	έτ. «Λεοπάρδ»	56	5403	είς θεοίν 23 Β. -- 16.50 Δ. 23 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Μασεντόνιαν»	44	7212	έφθ. Χάμπτον ρόδις 11 Σεπτ.
ΑΓΑΠΗ (δ.)	έτ. «Βάγκουαρντ»	53	11417	έφθ. Φιλαδέλφειον 19 Σεπτ.
ΑΓΓΕΛΑ	έτ. «Άγγελα»	52	3694	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 19 Σεπτ. διά 'Ονδούραν
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	έτ. «Χάρι»	56	12230	άνεχ. Καράτοι 18 Σεπτ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	έτ. «Κυπαροσία»	59	15660	άνεχ. Τεκουνίμα 3 Σεπτ. διά Ντουμάδι
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (κυπρ.)	έτ. «Άύρα»	48	8482	άνεχ. Κατάνια 20 Αύγ. διά Κεύδων
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Αθηνίαν»	53	11133	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 12 Σεπτ. διά Ινδονησίαν
ΑΓΓΕΛΟΣ Π.	έλλ. ουμφέροντα	49	2179	έφθ. Πειραιᾶ 8 Σεπτ.
ΑΓΓΗΝΟΡ (κυπρ.)	έτ. «Ανίνωρα»	43	7139	έφθ. Κολόμπο 11 Σεπτ.
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2847	έφθ. Πειραιᾶ 16 Σεπτ.
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΞΙΑΝΗ (δ.)	έτ. «Άρμαντρές»	56	20153	έφθ. Αντεν 22 Σεπτ.
ΑΓΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑ (κυπρ.)	έτ. «Εύτυχια»	47	4805	έφθ. Γιαδάταν 20 Σεπτ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Ακρωτήρι»	43	7157	διπλήθ. Κων/ποιλον 13 Σεπτ. διά Γαλάτοι
ΑΓΓΙΑ ΣΚΕΠΗΝ (κυπρ.)	έλληνικά ουμφέροντα	47	2531	άνεχ. Παναμά 12 Σεπτ. διά Τοιγκάτο
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	έτ. «Τρίνιτο»	53	11010	άνεχ. Σαδενάν 10 Σεπτ. διά Άρούμπα
ΑΓΓΙΟΓΑΛΟΥΣΙΑΝΑ	έτ. «Αγιογαλαύδαινα»	43	7265	άνεχ. Πουέρτο Καμπέλο 12 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β (δ.)	έτ. «Αριστοτέλη»	56	20140	άνεχ. Λάς Πάλμας 22 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΑΓΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ (κυπρ.)	έτ. «Ανάστασις»	49	2358	άνεχ. Χόκη Κόγκ 27 Αύγ. διά Χούγκαν
ΑΓΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	έτ. «Βαλεντίνη»	40	2667	προσφράζειν είς 'Αιλεύ 'Αιανά 8 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	έτ. «Νικολάος»	53	11024	άνεχ. Κόμπε 4 Σεπτ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (π.)	έλληνικά ουμφέροντα	55	3392	έφθ. Πειραιᾶ 17 Σεπτ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΣ (δ.)	έτ. «Αδαμαντία»	53	13256	είς Νέαν 'Υόρκην ύπο 2 'Ιουν.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κοστανέρα»	56	15881	άνεχ. Μένα Ακμαντι 19 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΑΔΑΜΑΣ (π.)	έτ. «Εσπερόντζα»	44	7265	άνεχ. Καμαίδι 7 Σεπτ. διά Οζάκαν (ΕΠΩΛΗΘΗ πρός διάλ.)
ΑΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Αδελφοί»	50	11665	διπλήθ. Παναμά 17 Σεπτ. διά ΉΠΑ
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	έτ. «Βότα»	57	20797	άνεχ. Χτηλέπουλον 23 Σεπτ. διά Λίβερπουλ
ΑΕΛΛΟ (δ.)	έτ. «Άζουερό»	44	7176	άνεχ. Σαδενάν 22 Σεπτ. διά Τάμπα
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ ΙΙ (π.)	έτ. «Άστρο Τροπίκο»	47	7638	έφθ. Χαροπάσι 15 Σεπτ.
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)	έτ. «Μέντ»	49	3484	έφθ. Αιμερέσιαν 20 Σεπτ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	έτ. «Άστροπλέντορ»	30	4152	έφθ. Σουέζ 31 Αύγ.
ΑΘΕΝΙΚ (μικτόν)	έτ. «Πλάνετ»	67	48747	άνεχ. Βιτόρια 25 Αύγ. διά Τομπάτα
ΑΘΗΝΑ (ι.)	έτ. «Οθερονίζ Μίννεραλς»	64	30682	άνεχ. Χαλούδη 2 Σεπτ. διά Λίβερπουλ
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	έλληνικά ουμφέροντα	68	16000	άνεχ. Νονκόγια 20 Σεπτ.
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	άνεχ. Βίλελουχαφεν 17 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΙΑΝΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Αλάντικ»	54	19462	άνεχ. Φιλαδέλφειον 12 Σεπτ. διά Αρούμπα
ΑΙΑΣ (δ.)	έτ. «Άιας»	53	12023	είς Βασιδάνη ύπο 23 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΣ ΧΟΟΠΙ (κυπρ.)	έτ. «Άλκων»	51	5678	άνεχ. Οζάκαν 15 Αύγ. διά Μαντράς
ΑΙΘΑΛΙΑ	έτ. «Αιθάλιο»	43	7248	άνεχ. Τουτικόριν 21 Αύγ. διά Χάμπτον
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	έτ. «Νόρθ Σή»	67	28774	άνεχ. Τοίμπα 18 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΑΓΓΙΑΝΤΕΡ	έτ. «Ποίμ»	58	10018	έφθ. Βινκούθερ 17 Σεπτ.
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ποίμ»	58	933	έφθ. Γιοκοχάμαν 10 Σεπτ. διά Βανκούθερ
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΣΑΝ (κυπρ.)	έτ. «Αιγάντ Σίπ»	58	933	έφθ. Τοινιντάντ 2 Σεπτ.
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΣΗΝ (κυπρ.)	έτ. «Αιγάντ Σίπ»	58	933	έφθ. Μπλέινι ύπο 5 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	έτ. «Ποίμ»	58	10200	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 Σεπτ. διά Μεζικό
ΑΙΟΛΟΣ ΙΙ (κυπρ.)	έτ. «Φόρετερς Τοανόπ.»	56	7256	διπλήθ. Μπούνομπούτελ 14 Σεπτ. διά Σαγκάν
ΑΙΣΩΠΟΣ (δ. κυπρ.)	έτ. «Άγινωρ»	52	11292	άνεχ. Καράτοι 12 Σεπτ. διά Κή Γουέστ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΙΑΝΤ	έτ. «Ακουλά»	57	8184	άνεχ. Αν. Φραγκίσκον 5 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	έτ. «Αιρούση»	67	32644	άνεχ. Πούλο Μπουκου 16 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Στάνταρντοντ»	67	32644	άνεχ. Νταπάρι 12 Σεπτ. διά Μιζουσίμα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΟΙΝ	έτ. «Φορέτερς Τοανόπ.»	56	9090	άνεχ. Χάμπτον 20 Σεπτ. διά Βραζιλίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΗ	έτ. «Ατλάντικ Κάρριερ»	66	23362	άνεχ. Παναμά 10 Σεπτ. διά Κόμπε
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΥ	έτ. «Ποισίφικι»	66	23362	διπλήθ. Παναμά 15 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	έτ. «Οσεανγγουαίνη Κάρριερς	65	18452	έφθ. Κάλισοι 12 Σεπτ.
ΑΚΕΡ	έτ. «Άκεο»	42	7066	άνεχ. Ντώνιμπαν 14 Σεπτ. διά Αν. Αμερικήν
ΑΚΙΚΟ	έτ. «Φόρ Ήτ»	43	8434	άνεχ. Γκρόντον 25 Αύγ. διά Κούθων
ΑΚΜΑΙΟΝ (δ. κυπρ.)	έτ. «Άγινωρ»	49	11105	είς θεοίν 2.7 Β. -- 10.30 Δ. 18 Σεπτ. διά Κωνσταντζαν
ΑΚΜΗ (κυπρ.)	έτ. «Άκυπη»	44	7159	έφθ. Νέαν 'Ολεάνην 19 Σεπτ.
ΑΚΟΥΑΓΚΑΜ	έτ. «Άκτις»	68	26000	διπλήθ. Παναμά 21 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Άλκων»	68	25600	άνεχ. Τοίμπα 7 Σεπτ. διά ΗΠΑ
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ ΕΙΣ	έτ. «Άλκων»	68	28600	διπλήθ. Παναμά 29 Αύγ. διά Ειρηνικόν
ΑΚΟΥΑΓΜΠΕΛ	έτ. «Άκτις»	67	25168	είς Αιόλι ύπο ουμπλόρωσιν

ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	68	25168	έφθ. Κόμπε 12 Σεπτ.
ΑΚΟΥΑΤΙΚ (άγγλ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λύνηπρουκ»	47	7173	ίδε: «ΗΡΑΚΛΗΣ», ομηρία Ελληνική εἰς Αἴοι ωπό συμπλήρωσιν
ΑΚΟΥΑΔΗΘ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	68	26000	έφθ. Κόμπε 17 Σεπτ.
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	έφθ. Βαλαρού 13 Σεπτ.
ΑΚΟΥ-Ι ΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλταρι»	57	9122	έφθ. Λανθίνον 20 Σεπτ.
ΑΚΡΟΓΙΑΛΙ	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλάντο»	49	2990	διπλής Κων) πολιγ 27 Αύγ. διά Πειραιά
ΑΚΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μελτέμι»	43	7224	άνεχ. Σασεμπο 2 Σεπτ. διά Χιούστον
ΑΚΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίγκουελ»	54	11738	άνεχ. Ντώρμπαν 10 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Φράγκτερς»	67	14845	άνεχ. Νιούκαρδ (Άστρορ.) 23 Σεπτ. διά Ταϊβάν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέξ»	58	10499	διπλής Γιβραλτάρ 20 Σεπτ. διά Περαιών Κόλπον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπιρία»	56	20926	άνεχ. Αλεξανδρειαν 21 Σεπτ. διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νικόλαο»	43	2908	έφθ. Πόρτ Στανβακ 22 Σεπτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλια»	68	44646	έφθ. Χουλ 22 Σεπτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μεντάλιν»	55	1879	άνεχ. Νεάπολιν 14 Αύγ. διά Περαιών Κόλπον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνορένο»	45	3605	άνεχ. Μομπάσιο 16 Σεπτ. διό Ντάρ ές Σαλόμη
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρχαλίτο»	43	3605	άνεχ. Νέαν Όρλεανην 2 Σεπτ. διά Μοντεβίδεο
ΑΛΙΑΝΕ	(N.A.T.)	έτ. «Μανολίτο»	48	3630	άνεχ. Κουσίρ 18 Σεπτ. διά Σιογκάμα
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μονόρθια»	65	10865	έφθ. Αυδεύον 22 Σεπτ.
ΑΛΙΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάστολη»	55	11971	άνεχ. Χονολουλού 11 Αύγ. διά Χουάσκο
ΑΛΚΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκιμαν»	66	27985	άνεχ. Ρότερνταν 30 Ίουλ. διά Περαιών Κόλπον
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφέλ Μαρ. Κάρριερς»	67	46401	άνεχ. Σουάιμπα 5 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στενάκας»	57	12630	έφθ. Μουροράν 18 Σεπτ.
ΑΛΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εθεργκλέιντς»	66	15650	άνεχ. Πόρτ Κανάρεραλ 13 Σεπτ. διά Καριπίτο
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίτζρούν»	58	13023	διπλής Παναμά 22 Σεπτ.
ΑΛΜΠΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστραμάρ»	54	13498	άνεχ. Αμβούρον 26 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΑΛΜΠΑΝΤΟΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Πανικάγκουα»	44	7276	έφθ. Σάν Κολάς (Άργ.) 18 Σεπτ.
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάπιος Χόρνος»	43	7204	άνεχ. Μπέλεμ 18 Σεπτ. διά Μανάους
ΑΛΜΠΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ορκάντος»	43	7260	άνεχ. Βικέντιον 17 Σεπτ. διά Ρίο Ιανέριο
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάιμαρ»	44	7270	έφθ. Βρέπιν 16 Σεπτ.
ΑΛΝΤΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλντα»	42	7289	άνεχ. Μπιλμπάριο 16 Σεπτ. διά Λενινγκραντ
ΑΛΩΦΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	41	7368	άνεχ. Σιγκαπούρην 26 Ίουλ. δι' Αχαΐαγγελον
ΑΛΜΑΛΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόλντι θίς»	46	2062	άνεχ. Μπιλμπάριο 16 Σεπτ. διά Μπ. Αύρες
ΑΛΜΟΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	61	14073	άνεχ. Μόλιο 16 Σεπτ. διά Δενινγκραντ
ΑΛΜΠΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδωρ»	44	10535	διπλής Παναμά 4 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΜΗΙΘΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράπιμπ & Φρέστιγκ»	39	5171	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 22 Αύγ. διά Ντουμάι
ΑΛΜΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτων»	44	7229	άνεχ. Σινκαπούρην ρόδς 11 Αύγ. διά Χαιφόγκ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τασσίσιανο»	44	7242	άνεχ. Μόλι 17 Αύγ. διά Χαινκάην
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Χειμόδα»	66	23571	άνεχ. Κέιπ Τάουν 11 Σεπτ. διά Ροοτόκ
ΑΝΔΡΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουέντ Άφρικαν»	56	13262	έφθ. Θάσιαλα 13 Σεπτ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανάδοσεαν»	55	21075	άνεχ. Βοστώνην 21 Σεπτ. διά Βενεζουέλαν
ΑΝΔΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρδηγια»	53	4577	άνεχ. Χάρκι Αίλαντ 27 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίστα»	65	15597	άνεχ. Λιοσιδάνη 8 Σεπτ. διά Σάν Χουαν (Π.Ρ.)
ΑΝΔΡΟΣ Α' ΙΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	67	21423	έφθ. Ανκόνα 20 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19125	άνεχ. Τοίμπα 14 Σεπτ. δι' Αίοι
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΙΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	68	21426	άνεχ. Τζαμπάλ Ντανά 20 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ζεύρωρ»	63	33375	άνεχ. Καλάριο 22 Αύγ. διά Παραμόρκα
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδωρ»	43	10582	άνεχ. Αθάναν 29 Αύγ. διά Καρντένας
ΑΝΘΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριο της Λουρδης»	43	7314	άνεχ. Ράς Λανούφ 18 Σεπτ.
ΑΝΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	άνεχ. Αμέρερον 24 Σεπτ. διά Καράτοι
ΑΝΝΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Πουέτ Άφοικαν»	54	6112	άνεχ. Καλάριο 15 Σεπτ. διά Μίκη
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτα»	65	19758	έφθ. Λός Αντέλες 24 Σεπτ.
ΑΝΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ράντ Ντάνιουντ»	56	9052	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 22 Αύγ.
ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνοτουουν»	44	10599	διπλής Τάναρι 11 Σεπτ. διά Σηροπορ
ΑΝΤΕΕ	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	54	4164	άνεχ. Τάνουριθ 7 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριγένιο»	66	15597	έφθ. Γιοκοχάμαν 11 Σεπτ.
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	63	14048	διπλής Παναμά 7 Σεπτ. διά Τομπάτα
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεσουμ»	57	22130	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 31 Αύγ. διά Περαιών Κόλπον
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άντωνης»	48	6259	άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 Σεπτ. διά Κανάδα
ΑΝΤΩΝΙΑ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αυιθέαν»	43	7303	άνεχ. Μπαντάρ Σαπούρ 9 Σεπτ. διά Βομβάν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάδουθ Ήτ Άτλαντικ»	63	15985	διπλής Λίαρντ 11 Σεπτ. διά Σηροπορ
ΑΝΤΩΝΥ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαριότορο»	57	10888	άνεχ. Θέουταν 11 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΥΤΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανήνω»	55	11148	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 24 Σεπτ. διά Τοιταγκόγκ
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (Σούμ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούριο»	43	7154	ίδες: «Άδρος» ως μετωνυμόθινον
ΑΠΠΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απε»	42	6706	εἰς Τσουρουμί υπό συμπλήρωσιν
ΑΠΟΛΛΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλων»	68	34000	άνεχ. Ντακάρ 18 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιννία»	44	7229	έφθ. Βερακούδι 24 Σεπτ.
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Νίκοδοπλις»	45	3599	έφθ. Αυπού Νταμπι 11 Σεπτ.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αποστού»	40	1280	άνεχ. Φίλαδέλφειαν 20 Σεπτ. διά Πουέρτο Ματάντζας
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αραγκόν»	56	10180	άνεχ. Ανάναν 'Υρκην 26 Σεπτ.
ΑΡΑΓΚΟΝ (Σούμ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραγκόν»	43	2701	άνεχ. Χάμπτον 31 Αύγ. διά Περαιών Κόλπον
ΑΡΑΜΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πινάρες»	45	2933	άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 Σεπτ. διά Κανάδα
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιονίτας»	35	4965	άνεχ. Μπαντάρ Σαπούρ 9 Σεπτ. διά Βομβάν
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιονίδελο»	64	2813	διπλής Λίαρντ 7 Σεπτ. διά Σηροπορ
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτονιον»	68	29200	άνεχ. Θέουταν 8 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΕΤΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αοεπή»	42	7176	έφθ. Αντόνιες 23 Σεπτ.
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βηλέροι»	45	4578	έφθ. Ανάδαλερειαν 20 Σεπτ. διά Πουέρτο Ματάντζας
ΑΡΦΟΥΡΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιστοσέλλο»	58	18258	άνεχ. Αθάναν 29 Ίουλ.
ΑΡΙ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Βιλαπότος»	44	8541	έφθ. Νέαν 'Υρκην 26 Σεπτ.
ΑΡΙΑ (σούμ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βισσοβαλέντο»	47	5059	άνεχ. Βομβάν 25 Σεπτ. διά Πορτ Σουδάν
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ψιο 'Αναστίλλο»	62	25211	άνεχ. Μποντάρ 26 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτκοτ»	40	5483	έφθ. Πόσγκρουν 15 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρισας»	63	28029	διπλής Παναμά 8 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριστειδης»	37	4635	έφθ. Ρουέν 22 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλιπόδα»	43	7247	έφθ. Ριο Ιανέριο 8 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιεβάντε»	35	992	άνεχ. Πότερνταν 25 Σεπτ. διά Μασσαλίαν
ΑΡΙΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ουνρος»	56	10093	άνεχ. Χονολουλού 20 Σεπτ. διά Σαικόν
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέξ»	38	10280	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 19 Σεπτ. διά Ντουμάι
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΗΣ ΔΗΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κολιούπια»	43	7254	άνεχ. Μπιλίλαν 8 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΗΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντηροκτικ Γκάζ»	45	4693	έφθ. Χάθον 21 Σεπτ.
ΑΡΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αριτέτη»	44	7216	άνεχ. Πεννάν 23 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρηόντεντάι»	44	10511	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 22 Σεπτ. διά Ντουμάι
ΑΡΚΤΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Επελλόρε»	68	39617	άνεχ. Βομβάν 18 Σεπτ. διά Πορντά
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ππόδοδην»	43	7303	άνεχ. Κακινάντο 20 Σεπτ. διά Τουμάτα
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τσηκοσοτ»	67	45376	εἰς Αίοι ἀπό 14 Αύγ.
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απάνω»	58	7906	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 19 Σεπτ. διά Ντουμάι
ΑΡΜΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προγντέλλα»	44	10496	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 19 Σεπτ. διά Αρχάγγελον
ΑΡΝΤΕΝ (π.)	(N.A.T.)	έλλονικα συφέροντα	49	2574	άνεχ. Πενέν 23 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αποδούσαν»	54	1960	έφθ. Κόπερ 18 Σεπτ. διά Σαγκάνην
ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνηπτοουν»	48	11379	άνεχ. Αιλαντ 23 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ ΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Οφενοπίτ Μπάλκ Κάρριερς	64	18000	άνεχ. Αικονάτοιον 7 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΑΡΤΕΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνηπτοουν»	44	10454	άνεχ. Αικονάτοιον 17 Σεπτ. διά Τασανκόνα
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άροκιτικούν»	52	8010	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 12 Αύγ.
ΑΣΗΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνηπτ»	60	12287	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 25 Σεπτ. διά Ταντζιούγκ Ούμπαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	έφθ. Αιθέρεαν 23 Σεπτ.
ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αστερούσαν»	45	14132	άνεχ. Κόπερ 24 Σεπτ.
ΑΣΤΕΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστοπο»	50	8654	άνεχ. Αιλαντ

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκες»	68	41000	όνεικ. Λόδς 'Αντζελες 27 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΙΝΤ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Μερμαίντ»	54	16027	όνεικ. Ντώνιπαν 24 Σεπτ. δι' 'Ισπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΟΝΑΡΚ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Μόναρκ»	68	48935	όνεικ. Ρόττερνταμ 24 Σεπτ. διά Περοκόν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Μπαρόν»	53	12696	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Μπαρόνες»	53	12712	όνεικ. Τρίνινταντ 21 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Μπαρόνετ»	52	11524	όνεικ. Μπιλμπάρ 24 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ .	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτ 'Άτλαντικ»	63	15921	διήλθε Παναμά 29 Αύγ. διά Τόκιο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΐΤ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Ναΐτ»	56	14839	όνεικ. Λορέντζο Μαρκές 20 Σεπτ. διά Ντάρ εξ Σαλαμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Ντιούκ»	52	10930	έφθ. Σάντο Ντομίγκο 21 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστό»	64	39066	όνεικ. Τζάκονθιλ 26 Αύγ. διά Βομβάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Πρίνοες»	66	40884	έφθ. Ράς Τανούρα 10 Σεπτ. διά Σαδόνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ .	(N.A.T.)	έτ. «Σάν»	57	10189	έφθ. Μπάνγκαρ 17 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΓΗΜΗ .	(N.A.T.)	έτ. «Σανγκημή»	58	10139	όνεικ. Σάν Ντιέγκο 13 Σεπτ. διά Σάν Μάρκος 'Αιλαντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΐΖ .	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Σάνραΐζ»	58	10077	όνεικ. Γιοκοχάμαν 13 Σεπτ. διά Βιζαντονιάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ»	56	10087	έφθ. Κόπε 23 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ .	(N.A.T.)	έτ. Σάουθ 'Ηοτ 'Άτλαντικ	64	15977	όνεικ. Νογκόνια 8 Σεπτ. διά Μανιλαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΘΑΛΚΟΝ .	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Θάλκον»	59	10505	όνεικ. Τζάκονθιλ 26 Αύγ. διά Βομβάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ .	(N.A.T.)	έτ. «Φιούρυ»	60	10505	έφθ. Λόδς 'Αντζελες 22 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ .	(N.A.T.)	έτ. «Φρίντον Σίπλινγκ»	62	10522	όνεικ. Φώλευ 12 Αύγ. διά Περοκόν Κόλπον
ΑΤΟΜΙΚ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπατρός»	67	45321	έφθ. Μη 'Άυρος 23 Αύγ.
ΑΤΡΑΞ (Κυπρ. δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Ακαμάς»	51	8867	διήλθε Μπρούνσμουτελ 14 Σεπτ. διά Βέντοπιλς
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιθάνου) .	(N.A.T.)	έτ. «Κονκρόντια»	43	7257	όνεικ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 Σεπτ. διά Ρεσιφ
ΑΥΓΗ .	(N.A.T.)	έτ. «Μπλέρ»	56	10312	όνεικ. Γιόρκην 16 Σεπτ. διά Σίδνευ
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερωκ. παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανία»	40	26315	όνεικ. Σανκάν 21 Σεπτ. διά Μασσαλίαν
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Απόστολος 'Ανδρέας»	56	7974	έφθ. Λοσεντζό Μαρκές 21 Σεπτ.
ΑΥΡΟΣ .	(N.A.T.)	έτ. «Απές»	42	6706	όνεικ. Νέαν 'Υόρκην 14 Σεπτ. διά Τζιμπουτί
ΑΧΑΙΟΣ .	(N.A.T.)	έτ. «Μαραγκούΐλα»	50	5695	όνεικ. Χάμπτον ρόδες 4 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΑΧΙΛΛΕΤ (Λιθάνου) .	(N.A.T.)	έτ. «Αχίλλετ»	41	5281	έφθ. Βιρυττών 23 Σεπτ.
ΒΑΚΗΣ (π.) .	(N.A.T.)	έτ. «Βόκης»	37	5268	όνεικ. Φοντάν 17 Σεπτ. διά Λισσαδώνα
ΒΑΡΔΙΑΝΗ (π.) .	(N.A.T.)	έτ. «Κερατέα»	33	5432	όνεικ. Σαυκάν 16 Σεπτ. διά Σαγκάν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κυπρ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλίκη»	44	7192	όνεικ. Μαριάνα 16 Σεπτ. διά Ρινιέκαν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρασούντο»	51	10671	πίσ Χάμπον όπλο 30 'ιουν. (ΕΠΩΛΗΘΗ πρός διάλυσιν)
ΒΕΓΑΣ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Γιούκον»	48	15794	όνεικ. Νέαν 'Υόρκην 11 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΒΕΝΟΥΣ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Βένους»	53	12897	όνεικ. Χάμπτον ρόδες 4 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΒΕΝΟΥΣ ΒΙΚΤΟΡΥ .		έτ. «Βένουσ»	45	7666	έφθ. Βιρυττών 23 Σεπτ.
ΒΕΝΤΟΥΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	60	3068	όνεικ. Φοντάν 10 Σεπτ. διά Κέιπ Τάουν
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιθ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικάρι»	41	6339	έφθ. Αθανάν 18 Σεπτ.
ΒΕΡΙΤΑΣ (κυπρ.) .		έτ. «Βέριτας»	43	6490	όνεικ. Τέμα 20 Σεπτ. διά Λάγκος
ΒΗΤΑ (π.) .		έλληπνικά συμφέροντα	45	7313	όνεικ. Νέαν 'Υόρκην 11 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΒΙΚΤΡΙΣ (π.) .		έτ. «Μίντ 'Ηοτ»	49	1592	όνεικ. Χάμπτον 17 Σεπτ. διά Σαγκάν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΒΕΝΤΕΣΙΟΥΑΡ .	(N.A.T.)	έτ. «Πρόντο»	64	15288	διήλθε Μπρούνσμουτελ 20 Σεπτ. διά Καζαμπλάνκα
ΒΙΚΤΩΡΙΑ Τ. .	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια Κάρριερς»	42	6749	έφθ. Τριαγκόν 31 Αύγ.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Ρεντόντο»	45	3736	όνεικ. Νέαν 'Υόρκην 16 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριον Τρανόδος»	58	27372	όνεικ. Μένα 'Αχαρντι 13 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ .	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιγκάδο»	58	11625	όνεικ. Τομπά 2 Σεπτ. διά Γκουαγκάκαν
ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Πριμόδιλα»	68	31093	πίσ Πειραιάδ όπλ 7 Αύγ.
ΒΡΑΧΟΣ (παν.) .	(N.A.T.)	έτ. «Βάσσα»	53	5608	όνεικ. Βιούττον 19 Σεπτ. διά Γιαριμάκα
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ .	(N.A.T.)	έτ. «Μανόθας»	45	2885	διήλθε Μπρούνσμουτελ 23 Σεπτ. διά Καζαμπλάνκα
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ .	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8615	έφθ. Τριαγκόν 31 Αύγ.
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν) .	(N.A.T.)	έτ. «Φόδικι Φ. Λ.»	44	7243	όνεικ. Νέαν 'Υόρκην 16 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΒΥΖΑΣ .	(N.A.T.)	έτ. «Σεφύρο»	64	33375	όνεικ. Μένα 'Αχαρντι 13 Σεπτ. διά Βενετίαν
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ .		έτ. «Σέντρος»	42	7272	όνεικ. Τομπά 2 Σεπτ. διά Γκουαγκάκαν
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Μονόδιο Σίπη, Κόμπαν»	68	29200	όνεικ. Χάρηκ 'Αιλαντ 11 Σεπτ. διά Σκόλυτβικ
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάκερς»	58	25988	έφθ. Βούεπον 23 Αύγ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΑΛΑΑΤΕΙΑ .	(N.A.T.)	έτ. «Άδριάτικ»	64	1911	όνεικ. Ούζακον 17 Σεπτ. διά Βανκούμερο
ΓΑΛΑΑΤΕΙΑ .	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	56	32231	όνεικ. Φλώσιον 15 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΓΑΛΛΗΝΗ .	(N.A.T.)	έτ. «Μολινάρε»	47	2094	όνεικ. Τζέμπελ Ντανά 18 Σεπτ. διά Γαλλίαν
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα»	55	9462	έφθ. Τεογέστον 25 Σεπτ.
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ»	63	30650	όνεικ. Χάρηκ 'Αιλαντ 25 Σεπτ. διά Σκόλυτβικ
ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΠΡΩΗΣ .	(N.A.T.)	έτ. «Παπδόκην»	39	10021	όνεικ. Χάρηκ 'Αιλαντ 11 Σεπτ. διά Σκόλυτβικ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ .	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφο»	67	15414	έφθ. Βούεπον 23 Αύγ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΟΥΤΗΣ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Κόρθιον»	48	1911	όνεικ. Ούζακον 17 Σεπτ. διά Βανκούμερο
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Φρανκίνια»	66	30647	όνεικ. Ηγετέμπουργκ 17 Σεπτ. διά Χαλούλ 'Αιλαντ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙ (Λιθάνου) .	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Οίλη»	54	18790	έφθ. Ράττερνταμ 1 Σεπτ.
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.) .	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλτρηον»	35	5028	όνεικ. Χάρηκ 'Αιλαντ 25 Σεπτ. διά Σκόλυτβικ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΘΑΝΗΣ (π.) .	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλτρηος & Σία»	46	2701	όνεικ. Χάρηκ 'Αιλαντ 11 Σεπτ. διά Σκόλυτβικ
ΓΙΑΝΝΗΣ (Κυπρ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Άϊτσιον»	41	5270	έφθ. Βούεπον 22 Σεπτ. διά Κόνακρυ
ΓΙΑΝΝΙΝΑ .	(N.A.T.)	έτ. «Γιάννης»	44	7150	όνεικ. Σιγκαπούσην 16 Σεπτ. διά Ντάρειν
ΓΙΑΝΝΥΑΣ (Λιθάνου) .	(N.A.T.)	έτ. «Ελλειν Σίπη. & Ιντάστρ.	43	8544	έφθ. Πειραιάδ όπλ 1 Μαΐου
ΓΙΟΛΑΝΤΑ .	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε»	39	10051	όνεικ. Τακούνιμα 12 Σεπτ. διά Σκόλυτβικ
ΓΙΩΡΓ. ΤΣΑΚΙΡΟΓΑΔΟΥ (Λ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	40	7188	έφθ. Γένοβην 26 Σεπτ.
ΓΙΩΡΓΗΣ ΕΝΤΥΧΙΟΣ (π.) .	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχιο»	45	7240	έφθ. Μποντράς 2 Σεπτ.
ΓΙΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Μαριτάιμ»	49	6793	όνεικ. Χάρηκ 'Αιλαντ 23 Σεπτ. διά Σκόλυτβικ
ΓΚΕΜ (δεξ.) .		έτ. «Μεδοκούρια»	52	10381	όνεικ. Πάτη ντε Μπούκ 22 Σεπτ. διά Τρίνινταν
ΓΚΙΩΝΑ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ»	63	30650	όνεικ. Βούεπον 25 Σεπτ. διά Βενιδήσιον
ΓΚΛΗ (κυπρ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Άστροθοδάληνς»	42	2808	όνεικ. Φιλαδέλφειαν 25 Σεπτ. διά Τζάκονθινοβιλ
ΓΚΛΟΝΤΑ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ .	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	44	11873	έφθ. Μίλουντον Χάφεν 25 Σεπτ. δι' 'Οστάνδην
ΓΚΛΟΡΙΑ (Κυπρ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Άστροθοδάληνς»	43	7237	όνεικ. Αλεξάνδρειαν 12 Σεπτ. διά Βεγγάζην
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν) .	(N.A.T.)	έτ. «Άστροθοδάληνς»	42	2808	όνεικ. Ρίο 'Ιανέριον 20 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΛΟΝΤ ΣΑΚΥ .	(N.A.T.)	έτ. «Αστρα»	60	8337	όνεικ. Καλλάθειαν 23 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Ποδύκρες»	43	7277	όνεικ. Σιγκαπούσην 14 Σεπτ. διά Σκόλυτβικ
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Βίργοκ»	67	48747	όνεικ. Μίλουντον Χάφεν 25 Σεπτ. διά Βενιδήσιον
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΚ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Αστροθοδάληνς»	42	2808	όνεικ. Μελδόνιουν 6 Σεπτ. διά Σαγκάνην
ΓΚΟΥΝΤ ΦΟΡΤΣΟΥΝ (π.) .	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα	34	2353	όνεικ. Μαυρικίουν 11 Σεπτ. διά Κέιπ Τάουν
ΓΚΟΥΝΤΙΓΟΥ ΓΑ (κυπρ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντυγκούιλ»	49	1396	έφθ. Κίουστον 24 Σεπτ. διά Σανκάνην
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓ.ΙΔΑΣ .	(N.A.T.)	έτ. «Ελλην. συμφέροντα	57	9173	όνεικ. Γιοκούπιαν 23 Σεπτ. διά Σιδνεϋ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ .	(N.A.T.)	έτ. «Ολινάρες»	57	9761	έφθ. Νέον 'Ούσκον 16 Σεπτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΐΤ .	(N.A.T.)	έτ. «Λίττα Μππο»	63	15389	όνεικ. Νεόπολιν 24 Σεπτ. διά Νεκοτσέν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΖ ΖΟΑΖ .		έτ. «Βεράκρουζ»	50	6919	όνεικ. Μαρακάιμπο 15 Σεπτ. διά Γκαλθέζ
ΓΚΡΕΙΣ (Λιθ.) .		έτ. «Κουάντρος»	34	1803	όνεικ. Ρίο 'Ιανέριον 24 Σεπτ. διά Σανκάνην
ΓΚΡΗΝ ΝΤΡΑΓΚΟΝ (Σομ.) .		έτ. «Σάουθ Πενίνσουλαρ»	58	4211	όνεικ. Κοκούσα 31 'Ιουλ. διά Σανκάνην
ΓΛΑΥΚΗ .	(N.A.T.)	έτ. «Βόλ»	64	15282	όνεικ. Ρίο 'Ιανέριον 24 Σεπτ. διά Σιδνεϋ (Ν.Σ.)
ΓΛΑΥΚΟΣ .	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα	68	16000	έφθ. Χοκαδάνην όπλ συπλήρωσιν
ΓΛΥΦΑΔΑ (π.) .	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα»	44	7244	έφθ. Μποντράς 25 Σεπτ.
ΓΟΡΓΟΝΑ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Γοργόνα»	53	21577	όνεικ. Γιοκοχάμων 25 Σεπτ. διά Πανκαλάν Σουσού
ΓΟΥΕΣΤΤΟΥΓ'ΙΝΤ .	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	45	7648	όνεικ. Χίουτον 25 Σεπτ. διά Λουάντα
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΛ .	(N.A.T.)	έτ. «Οσιανόσουντ»	43	14313	διήλθε Παναμά 2 Σεπτ. διά Τόκιο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓ.ΙΝΤΑΝΕ (δ.) .	(N.A.T.)	έτ. «Χάρλεύ»	57	26032	όνεικ. Χίουτον 15 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΙΟΥΝΤΩ .	(N.A.T.)	έτ. «Ουσόλαδεύ»	52	20667	όνεικ. Σιγκαπούρην 18 Σεπτ. διά Ράς Λανούφι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΙΟΥΝΤΩ .	(N				

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Θώρ»	50	18802	άνεκ. Μονρόδια 18 Σεπτ. δι' 'Αγγλιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Λύσσασθρος»	49	18802	άνεκ. Τοιμπα 13 Σεπτ. δι' ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γούντνεν»	50	25360	άνεκ. Αμέρεραν 15 Σεπτ. διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Πηνελόπη»	49	18802	έφθ. Τοιμπα 14 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανία»	50	18802	άνεκ. Σάρος 2 Σεπτ. διά Κπέμε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	49	25360	άνεκ. Αίλ ό Γκραιν 29 Αύγ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντίνα»	49	18802	άνεκ. Νιούκαστλ (Άυστ.) 25 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Μπάννερ»	58	20546	άνεκ. Νέον 'Υόρκην 9 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΠΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Μπιουτύ»	57	27902	άνεκ. Αμέρεραν 12 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΠΟΥΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλέξης»	57	20533	άνεκ. Βίλεματαν 24 Σεπτ. διά Νέον 'Υόρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αγκάτε»	67	22549	διήλθε Ειρισατά 25 Σεπτ. διά Ταράντο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάπορικον»	67	23064	άνεκ. Γένοβαν 18 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέισπερ»	68	23000	έφθ. Πόστ Χεντλαν 24 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΓ'ΜΠΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπρα»	68	23064	άνεκ. Σίδνευ 20 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤΣΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέμινι»	67	23064	άνεκ. Βαναμά 25 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέντ»	67	22549	έφθ. Κόμιε 19 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΙΓ'Α	(N.A.T.)	έτ. «Τουόρλαντ Ντέιλ»	52	15729	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 19 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΗΓ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Πλίξ»	49	13956	έφθ. Γένοβαν 20 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τιούντορ»	53	12843	άνεκ. Χόκ Κόκα 23 Σεπτ. διά Πούλο Μπούκομ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηότον»	58	11201	έφθ. Θιλαδέλφειαν 21 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΕΙΤY (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρρα»	55	20165	άνεκ. Ινιδάρην 19 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρος»	44	12805	άνεκ. Βαλτ μόνι 20 Σεπτ. διά Ρίο 'Ιανέρια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ	(N.A.T.)	έτ. «Νιουφέιν»	58	11200	άνεκ. Μπαρμπάντος 20 Σεπτ. διά Βιζαγκαπατνάμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεγκα Σ.»	58	25888	άνεκ. Φωλέυ 21 Σεπτ. διά Νέον 'Υόρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάνσερ Σ.»	54	20585	άνεκ. Νέον 'Υόρκην 19 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλιμα»	64	47344	διήλθε Πάναμά 25 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόρος»	59	9171	έφθ. Νεάπολιν 11 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΕΝΤΣΙΣΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιτλόν»	65	49437	άνεκ. Χάρηκ 'Αιλαντ 16 Σεπτ. διά Γιοκαίσι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κράνθιλ»	52	12705	διήλθε Θέρονταν 'Αιλαντ 19 Σεπτ. διά Πλατζού
ΓΡΑΝΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεκνόδια»	56	10180	άνεκ. Βιτρίοια 22 Σεπτ. διά Νέον 'Ορλεάνην
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμπέροντα	50	3364	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδς 21 Σεπτ.
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούτρε Μέρ»	18	1545	εἰς Βάρναν ἀπό 15 Αύγ. 1967
ΔΑΙΜΙΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Βενκεντόρ»	54	11747	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Σεπτ.
ΔΑΙΑΝΑ	(N.A.T.)	Κοντινένταλ & Μεντίτερ.	53	12705	έφθ. Μασσάδαν 21 Σεπτ.
ΔΑΙΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλμασέντα»	44	7207	άνεκ. Χάμπτον ςόδς 18 Σεπτ. δι' 'Ινδίαν
ΔΑΦΝΗ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπής Μίνεραλς	63	30886	άνεκ. Αίλ ό Γκραιν 19 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΔΕΛΦΙΝΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπριστόλη»	44	7235	ποσοσηρπεν εξεψι. Οζάκας 15 φεβρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσάρκο»	53	5579	άνεκ. Πόρτ 'Ακρεντ 20 Σεπτ. διά Σάντα Μάρτα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρια»	54	8710	έφθ. Καράτα 25 Σεπτ. διά Καλκούτταν
ΔΗΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ριοντον»	59	10527	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Σεπτ.
ΔΗΛΑΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	'Αφοι Σιγάλα	29	2935	άνεκ. Τρόπολιν (Λιθύης) 11 Σεπτ.
ΔΗΜΗΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκρέντο»	68	9528	άνεκ. Χακόπαλν 20 Σεπτ. διά Βανκούμερ
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Ναδινγκ.»	53	7829	έφθ. Ραθέναν 11 Σεπτ.
ΔΗΜΟΣ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	Κυπριανόν	43	7187	εἰς Καλκούταν ἀπό 19 'Ιουλ.
ΔΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Διάνα»	52	3695	έφθ. Γκαλδέζ 23 Σεπτ.
ΔΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμα»	52	12523	διήλθε Εσκούσινς 8 Σεπτ. διά Μπάχο Γκράντε
ΔΡΟΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	64	17487	έφθ. Άμαγκαδάκι 17 Σεπτ.
ΔΩΡΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κνωσσός»	51	1272	έφθ. Σαντάνταν 24 Σεπτ.
ΔΩΡΙΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρεύν»	58	6331	έφθ. Μελθούνον 20 Σεπτ.
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	έφθ. Νέον 'Υόρκην 20 Σεπτ.
ΔΩΤΩ		έτ. «Βιτάσα»	68	37000	εἰς Γιοκοσούκας υπό συμπλήρωσιν
Ε. Δ. ΠΑΠΑΙΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγνύνω»	58	9431	άνεκ. Αθάναν 22 Σεπτ. διά Πρέοτον (Κούθα)
ΕΒΗ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανιθος»	48	1895	άνεκ. Αλεξάνδρειον 13 Σεπτ. διά Θεσ
ΕΒΗ Γ. ΤΣΙΜΠΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερεκοντίνενταλ»	58	8122	άνεκ. Τοπάλονταν 23 Σεπτ.
ΕΒΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελπιριμέρο»	67	14845	άνεκ. Τρόλεοτων 25 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδιον»	57	13711	έφθ. Σαθάναν 24 Σεπτ.
ΕΒΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οδουντέιον 'Ασουαντόρες»	43	8184	άνεκ. Τοικουαλί 12 Σεπτ. διά Λουάντα
ΕΒΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νόεθ 'Ατλάντικη»	63	15983	άνεκ. Λός 'Αντζελες 15 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΘΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντρέικη»	56	10329	άνεκ. Ρόττερνταν 23 Σεπτ. διά Ρουέν
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλαίσον»	47	2636	άνεκ. Κινταλάν 21 Σεπτ. διά Μεθίλ
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρικάνι»	56	10289	άνεκ. Μπαράκιπον 14 Σεπτ. διά Σάντο Ντομίγκο
ΕΑ ΜΙΝΑ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζ»	53	1980	εἰς μερονειακά μεταφοράς
ΕΑ ΤΟΡΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φδρ Σουίντες Κάρριερες»	30	5949	άνεκ. Σπέτζια από 31 'Ιουλ.
ΕΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τένεας»	43	7263	άνεκ. Παρανίτι 23 Σεπτ. διά Κοῦρες
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελεκτρά»	59	21913	άνεκ. Σινκαπούρων ςόδς 25 Σεπτ.
ΕΛΕΝ		έτ. «Ατλαντίς»	67	27989	άνεκ. Γιρόδατα 16 Σεπτ. διά Λισσόπολη
ΕΛΕΝΑ (π.)		έτ. «Πλούντερούσιβ»	44	7648	άνεκ. Κωνιγκόπολι 17 Σεπτ. διά Μπουργκάς
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνπορτ»	58	20830	άνεκ. Πόρτ Σαθίναν 17 Σεπτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΕΛΕΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικά πυμέροντα	39	4922	εἰς Πειραιά από 31 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κροκί»	34	4163	άνεκ. Ντάρτα 12 Σεπτ.
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	58	13066	άνεκ. Σινκαπούρων ςόδς 25 Σεπτ.
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερώτρια»	56	2709	άνεκ. Γιρόδατα 16 Σεπτ. διά Λισσόπολη
ΕΛΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αυπελός»	45	2095	άνεκ. Πλύμουντ 25 Σεπτ. διά Λισσόβινα
ΕΛΙΚΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κέρδονος»	58	8370	άνεκ. Πλύμουντ 20 'Ιουλ. διά Σαγκάνην
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τζουλάντη»	60	10660	άνεκ. Μπαρμπάντος 23 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δόρασλον»	52	11466	έφθ. Σιγκαπούρων ςόδς ἀπό 20 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αγκάνο»	56	10312	έφθ. Σιγκαπούρων 15 Σεπτ.
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πλέλαρο»	35	4963	άνεκ. Χάνκ Κάνκ 12 Σεπτ. διά Κρατάοι
ΕΛΠΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ράνκουσαντην»	55	11936	άνεκ. Πέλιζαμπεθ 25 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράμπι»	60	8539	άνεκ. Μπουουνάριο 25 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΠΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Εποκούλες»	58	30332	άνεκ. Ρόττερνταν 24 Σεπτ. δι' 'Αρζέβ
ΕΡΑΤΩ (Σομαλ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοτερίνα»	43	7199	άνεκ. Βολένθια 15 Σεπτ.
ΕΡΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ριπολέξ»	47	3497	άνεκ. Βολένθια 25 Σεπτ.
ΕΡΩ'ΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ρόκετ»	64	29396	άνεκ. Σινκαπούρων 6 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΣΠΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίς»	57	10317	άνεκ. Ναγκάνια 7 Σεπτ. διά Χιούστον
ΕΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6046	έφθ. Ήντ Λόντον 25 Σεπτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλανανία»	42	2720	άνεκ. Ζόντερουπονκ ἀπό 18 'Ιαν.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος»	19	3858	έφθ. Βίρεντον 24 Σεπτ.
ΕΥΑΓΝΩΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασσιφίανος»	66	38339	άνεκ. Μένα 'Αγνάντι 13 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΑΓΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσιφίνευς»	54	11208	άνεκ. Μήτρα 16 Σεπτ. διά Λά Πλάτα
ΕΥΑΓΝΕΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορφιρίνην»	64	34593	άνεκ. Ωλέυ 23 Σεπτ. διά Σετούμπαλ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καλάζια»	56	10053	άνεκ. Πανούδη 23 Σεπτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΟΥ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίνος Όιλα»	54	19406	άνεκ. Χάρο όλ 'Αντινία 19 Σεπτ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κακουόνυκ»	56	30150	άνεκ. Ρόττερνταν 24 Σεπτ.
ΕΥΔΩΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκνα»	64	35520	άνεκ. Ρή Τανύδα 23 Σεπτ.
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύποκοισια»	59	9003	άνεκ. Ρηναϊδέρο 24 Σεπτ. διά Χούέλα
ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ (πον.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύποκιλης»	44	1876	άνεκ. Πενάνκ 20 Σεπτ. διά Σεμπόρα
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (Λιβάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύπιτάθιος»	43	2896	εἰς μερονειακά ιππηφοράς
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύπιτάθιος»	55	12579	άνεκ. Λά Πλάτα 12 Σεπτ. διά Βενεζουέλαν
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύπιτάθιος»	49	17613	άνεκ. Τάμπα 13 Σεπτ. δι' 'Απούντα
ΕΦΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτων»	65	35527	άνεκ. Αμέρεραν 24 Σεπτ. διά Μπάνιας
ΖΑΝ		έτ. «Καρνούτενδζα»	67	15996	άνεκ. Αιθούδην 21 Σεπτ. δι' 'Αγγλιαν
ΖΑΝΕΤΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Αρτερ»	44	8636	άνεκ. Ρίμεν Χολντάν 22 Σεπτ.
ΖΕΛΛΑ Μ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλωτοσός»	44	7237	ύψωσε σημαίαν Κούθας
ΖΕΥΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταριέρνες»	40	3496	έφθ. Πειραιά 11 Σεπτ.
ΖΕΥΓΟ					

ΘΑΣΟΣ ΑΓΓΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάσος»	52	12057	άνεκ. Λορεντζό Μαρκές 14 Σεπτ. διά Μαυρίκιον
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (σομ.)		έτ. «Σουρέα»	44	7286	άνεκ. Θέουτα 24 Σεπτ. δι' Αθάναν
ΘΕΟ (δ.)		έτ. «Θεοδόσιος»	54	12016	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 22 Σεπτ.
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	57	20414	έφθ. Χόγκ Κόγκ 25 Σεπτ.
ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	63	34146	άνεκ. Βακαγιάμα 4 Σεπτ. διά Σάν Νικόλας (Περού)
ΘΕΟΔΩΡΟΣ		έτ. «Νεπότυνια»	65	27960	άνεκ. Σαΐν Νοζάρ 22 Σεπτ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ (κυπρ.)		έλλ. συμφέροντα	47	2680	έφθ. Τάν 18 Σεπτ.
ΘΕΟΚΑΡΤΟΣ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντινάκιο»	40	5226	έφθ. Καλκούτταν 19 Σεπτ.
ΘΕΟΜΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	65	18607	άνεκ. Λάς Πάλμας 16 Αύγ. διά Κίναν
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράβερς»	54	11234	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 24 Σεπτ.
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (πον.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικα»	43	7188	έφθ. Καλκούτταν 23 Σεπτ.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	58	26653	άνεκ. Αίλ οφ Γκραίν 10 Αύγ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΘΕΤΙΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	60	8461	έφθ. Σαΐν Τζών (N.B.) 16 Σεπτ. "Αύρες
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	62	14151	άνεκ. Ροζάριο 23 Σεπτ. διά Mp. "Αύρες
ΘΗΡΑ (πον.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαδέ»	55	2740	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 Σεπτ.
ΘΟΥΛΑ (π.)		έτ. «Ιντερμάρ»	43	2015	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρόπι»	66	40933	άνεκ. Λάς Πάλμας 28 Αύγ. διά Χάργκ 'Αιλαντ
ΘΩΜΑΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Τράνσορπτ»	61	14218	άνεκ. Βενετίον 29 Αύγ. διά Γιαλί
ΙΑΝΟΝ (δ.)		έτ. «Καπράγια»	53	11713	έφθ. Λάς Πάλμας 25 Σεπτ.
ΙΩΑΚΑ ΑΓΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιωάκα»	47	7426	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 26 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΙΩΑΚΑ ΜΑΡΙΝΕΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριόπι»	50	12540	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 20 Σεπτ.
ΙΩΑΚΑ ΣΤΑΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιωάκα Σ.»	51	12540	άνεκ. Ντώρμπαν 8 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΩΑΚΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάναντα»	53	12906	έφθ. Σάν Ντιέγκο 21 Σεπτ.
ΙΕΝΕΑ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιοτιμ»	37	5925	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 1 Σεπτ. διά Σαγκάνν
ΙΛΙΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πτένδον»	47	4962	εις Σαγκάνν από 21 Απρ.
ΙΜΜΥ (λιθάνου)		έτ. «Ασσύνουσ»	20	2253	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσούκιο»	44	12646	άνεκ. Πουλό Μπουκορ 14 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέτινιντ»	59	22557	άνεκ. Αρόμπια 22 Σεπτ. δι' 'Αμουσίν Μπαϊν
ΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ιον»	49	4719	έφθ. Ρόττερνταν 24 Σεπτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τράφαλγκαρ»	56	10414	άνεκ. Κόπιε 18 Σεπτ. διά Πόρτλαντ ('Ορ.)
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικόδιονικ»	65	30516	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 23 Σεπτ. δι' 'Αμβέροαν
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βουλάνια»	67	20959	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 24 Σεπτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλεϋ»	63	13516	έφθ. Σεμαίνους 17 Σεπτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεονη»	53	13555	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 16 Σεπτ. διά Κασσιούγκ
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑ-Ι ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνια»	66	20959	έφθ. Ναυκόγια 21 Σεπτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΟΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαισαράια»	56	10422	έφθ. Γιοκοχάμαν 24 Σεπτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέντφορτη»	63	13517	άνεκ. Κουάλα Ρομπιν 20 Σεπτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόδεσαν»	53	15826	άνεκ. Τενερίφην 8 Σεπτ. διά Πόρτ Τζεντίλ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεανικ»	53	22531	άνεκ. Χάρμπην 21 Σεπτ. δι' 'Αρέζεβ
ΙΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρκλούτσερ»	66	45280	άνεκ. Καντή 14 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα διπλήθε Κων) πολιν 4 Σεπτ. διά Βάρνων
ΙΡΙΣ		έτ. «Πλαριοσμαρ»	33	3946	έφθ. Τόκιο 21 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ευρού»	58	10077	έφθ. Λάς 'Αντζελες 22 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάδουθ Μεντιτερράνεαν»	68	16046	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 22 Σεπτ. διά Φώλευ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	έφθ. Αλεξάνδρειαν 9 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιόδνι»	42	7020	διπλήθε 'Ελονίδρε 21 Σεπτ. διά Στεττίνον
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (παν.)		έτ. «Στέρπη»	44	2850	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 16 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα εις Βομβάνη από 21 Μαρτ.
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	57	12618	έφθ. Πουάνη Νουάρ 22 Σεπτ.
ΙΩΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ»	47	4760	άνεκ. Πενάγκ 12 Αύγ. διά Μπάνιας
ΚΑΑΝΟΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάδο»	53	7457	άνεκ. Βαλαρού 12 Σεπτ. διά Μπέρια
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ (κυπρ.)		έτ. «Μαρεπόκα»	48	4804	έφθ. Πουλέρι 21 Σεπτ.
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7237	άνεκ. Κανάνης 13 Σεπτ.
ΚΑΒΑΛΙΕΡ οφ ΑΘΕΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ»	49	6740	έφθ. Επιρράπειο 24 Σεπτ.
ΚΑΒΟ ΑΕΤΟΣ (δ.)		έτ. «Μαρινέρο»	55	12453	έφθ. Πειραιά από 24 'Ιουλ.
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάδο»	44	7638	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ουθ' Ατλαντικ»	57	10122	άνεκ. Γιοκοχάμαν 22 Σεπτ. διά Γκλάντοσουν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπάτης Τάκων»	30	2377	έφθ. Ελίζαμπετ 22 Σεπτ. διά Τρίνινταντ
ΚΑΘΡΙΝ (λιθάνου)		έτ. «Νεπτούν Μαριτάιμ»	64	10864	άργει Βομβάνη από 28 Μαρτ. 1967
ΚΑΘΡΙΝ Α. ΠΑΠΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάθριν»	67	43231	άνεκ. Πόρτ Ελίζαμπετ 23 Σεπτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΚΑΤΙΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καίνους»	53	6979	άνεκ. Τρίνινταντ 30 Αύγ. δι' 'Ασάμη
ΚΑΙΤΗ (παν.)		έτ. «Ατλαντικμάρ»	46	1921	άνεκ. Σαγκάνη 13 Σεπτ. διά Πορτούν
ΚΑΙΤΗ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Πέντρεγκαλ»	65	23524	έφθ. Κασσιούγκ 9 Σεπτ.
ΚΑΙΛΑΜΑΤΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Εδερόλευ»	55	11991	άργει Βομβάνη από 28 Μαρτ. 1967
ΚΑΛΗ ΕΛΠΙΣ (σομ. Γιβρ.)		έτ. «Μαρφάντζα»	37	4766	άνεκ. Πόρτ Ελίζαμπετ 23 Σεπτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κράφτο»	39	4664	άνεκ. Τρίνινταντ 30 Αύγ. διά Βιλελμοχάφεν
ΚΑΛΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βρόνκα»	67	34498	έφθ. Τρίνινταντ 22 Σεπτ. διά Βιλελμοχάφεν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάριν Τράνσορπτ»	57	8774	έφθ. Τρίπολιν Λιθύην 13 Σεπτ.
ΚΑΜΙΝΑ ΜΠΑΙΗ (Σομ.)		έτ. «Άλμα»	67	44708	άνεκ. Ντακάρη 22 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΚΑΜΠΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπεγκάσο»	43	5301	έφθ. Ντογκουν 20 Σεπτ. δι' 'Ηοτ Λόντον
ΚΑΝΤΙΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	έφθ. Σαμέζ 19 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΑΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάντυμιλος»	48	5144	έφθ. Μπέλφαστ 22 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ		έτ. «Άγιος Βαρδάρα»	50	3913	έφθ. Κρίστομπαλ 11 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	63	17057	έφθ. ταξίδια Ράς Σουκείρ - Άντεν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Π.»	57	24854	άνεκ. Ράς ές Σιδέρ 22 Σεπτ. διά Βιλελμοχάφεν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (π.)		έλληνικά συμφέροντα	55	24420	έφθ. Τρίπολιν Λιθύην 13 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσειρότο»	43	2874	άνεκ. Ντακάρη 22 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρεμαρ»	50	6904	έφθ. Ντογκουν 20 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιλα Βολκάνικα»	68	23666	έφθ. Σουέζ 16 Σεπτ.
ΚΑΠΙΤΑΛ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλίστο»	50	3910	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Αύγ. δι' Ούμ Σαϊδ
ΚΑΠΙΤΑΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάστπορ»	61	25409	έφθ. Κρίστομπαλ 11 Σεπτ.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ..		έτ. «Πορτράφοτι»	56	20899	έφθ. Ράς ές Σιδέρ 22 Σεπτ. διά Βιλελμοχάφεν
ΚΑΠΙΤΑΝ ΘΕΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	65	18995	έφθ. Τρίπολιν Λιθύην 13 Σεπτ.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΗΝΑΣ (λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεύτερον Σίπιπιγκ»	31	1871	άνεκ. Τζεμπάλ Ντανά 9 Σεπτ. διά Ρόττερνταν διπλήθε Γιβραλτάρ 19 Σεπτ. δι' 'Αθάναν
ΚΑΠΙΤΑΝ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγηνωρ»	54	11676	έφθ. Νέαν 'Αραγκικον 15 Σεπτ.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΠΑΠΠΗ (κυπρ.)		έτ. «Πιούτι»	44	5184	έφθ. Νέαν 'Αραγκικον 20 Σεπτ. δι' 'Αθάναν
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΙΜ (Μπουρούντι)		έλληνικά συμφέροντα	59	2746	έφθ. Νόρκοπικ 20 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελποφάρερ»	61	13408	έφθ. Γκρίλογκ 25 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμαρ»	43	8527	άνεκ. Γιοκοχάμαν 22 Σεπτ. διά Χονολουλού διπλήθε Κων) πολιν 8 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	66	19827	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 29 Αύγ. διά Ντουμάι
ΚΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριμαρρ»	56	3401	άνεκ. Τζεμπάλ 22 Αύγ. διά Ντουμάι
ΚΑΣΣΑΝΑΡΑ (δ.)		έτ. «Καρπλάδη»	58	14606	άνεκ. Τζεμπάλ 22 Αύγ. διά Ντουμάι
ΚΑΣΣΙΟΠΗ (Παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κασσιόπη»	49	4723	άνεκ. Τζεμπάλ 22 Αύγ. διά Ντουμάι
ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.)		έτ. «Γιαννικός»	53	7659	άνεκ. Τζεμπάλ 22 Αύγ. διά Ντουμάι
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	άνεκ. Ρέας 9 Σεπτ. διά Ρόττερνταν διπλήθε Γιβραλτάρ 19 Σεπτ. δι' 'Αθάναν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κυπρ.)		έτ. «Θεσσαλία»	56	15802	άνεκ. Πειραιά 19 Σεπτ. διά Λιθύην
ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρόζα»	53	10339	έφθ. Μπομάντ 20 Σεπτ.
ΚΕΑ		έτ. «Σάν Σεσιλιού»	58	13996	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 6 Σεπτ.
ΚΕΙ'Π ΑΡΑΣΩΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλντέρο»	58	11755	έφθ. Μοντεβίδεο 14 Σεπτ.
ΚΕΙ'Π ΜΑΡΙΝΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπούνενό»	63	15364	άνεκ. Μακέλ 18 Σεπτ. διά Μπάλμπα
ΚΕΟ (δ.)		έτ. «Ναύπλιον»	49	15797	άνεκ. Φιαδέλφειαν 21 Σεπτ. διά Πούντα Πάλμας
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάστριαλ Φρέϋτ.»	57	17180	άνεκ. Τενερίφην 19 Σεπτ. διά Τεργέστην διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διά Ρίο Ιανέιρο
ΚΕΡΒΕΡΟΣ (δ.)		έτ. «Κέρρερος»	43	18671	άνεκ. Τενερίφην 11 Σεπτ. διά Ρίο Ιανέιρο διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διά Ρίο Ιανέιρο
ΚΕΡΚΕΝΝΑΧ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουλινάν»	51	6137	άνεκ. Γκαλφάρεν 16 Σεπτ. διά Εσκράθος rίθερ
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)		έτ. «Πριμέρο»	59	24333	άνεκ. Τενερίφην 11 Σεπτ. διά Μπαχρέιν
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΝΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυκήναιαν»	66	44867	έφθ. Αίλ οφ Γκραίν 26 Σεπτ.
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»</			

ΚΟΚΟΝΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορούτσα»	53	10164	άνεχ. Σάο Λουις 24 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΚΟΜΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μοναρκά»	43	7250	έφθ. Κολκούτων 26 Σεπτ.
ΚΟΝΔΩΡ (π.)		έτ. «Ακούλλα»	19	2949	άνεχ. Σαθόνα 23 Σεπτ. διά Καζαμπλάνκαν
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΐΓΟΝΗΡ		έτ. «Κόνκαρ»	68	23400	εις Ταμάνο ύπο συμπλήρωσιν
ΚΟΝΣΟΝΕ ΙΝΣ (δ.)		έτ. «Κονσονέϊν»	53	12062	άνεχ. Τιμιγκαμ 24 Σεπτ. διά Τάιν
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντελλέσιον»	52	11755	άνεχ. Κολόμπο 11 Σεπτ. διά Περαιών Κόλπον
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάδρους»	56	12843	άνεχ. Λάς Πάλμας 19 Σεπτ. διά Βαρκελώνην
ΚΟΡΦ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οζίλιαρ»	41	5173	διῆλθε Ούδαντ 15 Σεπτ.
ΚΟΡΦΙΟΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρθινγκορ»	44	7239	άνεχ. Πόρτλαντ (ΜΕ) 24 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανουσέδα»	63	30705	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 Αύγ. διά Περαιών Κόλπον
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πεντρ»	45	7176	έφθ. Κονταλόρε 27 Αύγ.
ΚΟΡΣΑ Ι-Ρ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτέρ Σή Τράνσορπτ»	62	15000	έφθ. Σάντος 13 Σεπτ.
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμος»	49	7478	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδς 9 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμ»	57	17827	άνεχ. Σιμότουσ 31 'Ιουλ. δι' 'Αιδί
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφιελ»	44	14878	έφθ. Ν. Υόρκην 12 Σεπτ. (επισκευα)
ΚΟΥΗΝ ΣΟΛΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάροιλ»	53	10000	έφθ. Ριο 'Ιανείρο 13 Σεπτ.
ΚΟΥΡΙΟΥΜ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαδάρη»	47	1401	εις Άμμοχωτον όπο 28 'Ιουν.
ΚΡΕΣΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλάρι-όζα»	44	7135	έφθ. Μαντράς 10 Σεπτ.
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	έφθ. Ράς Σουκείρ 17 Σεπτ.
ΚΡΗΤΗ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	8443	έφθ. Καλκούτταν 26 Σεπτ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (κυπρ.)		έλληνικά συμφέροντα	55	2376	έφθ. Ντιπρότ 16 Σεπτ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κριστιαν»	56	4031	εις Βεγκεσάκ όπο 25 'Απρ.
ΚΥΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	57	13895	διῆλθε Παναμά 11 Σεπτ. διά Μπριτζπορτ
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εκλάρα»	56	24305	έφθ. Λιοσαδώνα 11 Σεπτ.
ΚΥΠΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	6996	άνεχ. Ντακάρ 10 Σεπτ. διά Γουαμπά
ΚΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρορίκο»	43	7239	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 13 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βρόκα»	52	7489	έφθ. Μπιλμπόδο 19 Σεπτ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουραμένο»	36	3149	έφθ. Ριγιέκαν 23 Σεπτ.
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρδαμύλιαν»	51	2644	άνεχ. Μη. Αύρες 24 Σεπτ. διά Σάντος
ΚΥΡΚΑ		έτ. «Κύρκοπτρικ»	54	11743	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 Σεπτ. διά Γαλλίαν
ΚΥΝΣΤΑΝΕ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Ζάρ»	48	3455	έφθ. Πειραιά 15 Σεπτ.
ΚΥΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεύες»	64	34827	άνεχ. Λύμπεκ 21 Σεπτ. δι' 'Οσκαρχαν
ΚΥΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθράζον»	51	2430	άνεχ. Χολντενάου 26 Σεπτ. διά Κολόμπο
ΚΥΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεανών»	47	2586	άνεχ. Αλεξανδρειαν 20 Σεπτ. δι' 'Ελλάδα
ΚΥΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλικήν»	53	19018	άνεχ. Ράς Τανούρα 16 Σεπτ. διά Ταματάβε
ΚΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριομάρ»	56	3430	άνεχ. Τεργέστην 26 Σεπτ. διά Ράς ές Σιδερ
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστικός»	39	2993	άνεχ. Φλώρεινα 21 Σεπτ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΛΑΕΡΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στάλα»	50	8530	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 21 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΛΑΙΑΝ ΕΛΣΠΕΘ	(N.A.T.)	έτ. «Χρήλακι»	53	3374	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Σεπτ. διά Ρότερνταν
ΛΑΙΑΝ ΝΤΟΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργάκαπα»	53	11262	άνεχ. Κοσιν 22 Σεπτ. διά Χάρυκ 'Αιλαντ
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27462	άνεχ. Κολόμπο 12 Σεπτ. δ.δ. Κείπ Τάουν
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηλώκη»	65	34185	άνεχ. Τεργέστην 26 Σεπτ. διά Ράς ές Σιδερ
ΛΑΚΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	61	13360	άνεχ. Γιοκοχάμα 13 Σεπτ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΛΑΜΠΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οδίσσο»	44	8089	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 21 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)		έτ. «Νοεύδε Σεδίλλα»	64	37338	διῆλθε Βιττώρα 23 Σεπτ. διά Ρότερνταν
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	56	23880	άνεχ. Κοσιν 22 Σεπτ. διά Χάρυκ 'Αιλαντ
ΛΑΡΥΕΝΤΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρολέα»	48	9181	άνεχ. Κολόμπο 12 Σεπτ. δ.δ. Κείπ Τάουν
ΛΕΪΚ ΛΟΥΣΕΡΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χέλιμοκ»	44	10393	άνεχ. Ντακάρ 20 Σεπτ. διά Δουνκέρκην
ΛΕΪΚ ΠΛΑΣΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σαππριόρο»	44	14243	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 11 Σεπτ. διά Παγκότ
ΛΕΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόγκρες Κ.»	45	2321	άνεχ. Μανίλα 5 Σεπτ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λένα»	48	2563	άνεχ. Χαλίφας 23 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	έφθ. Κέπ Τάουν 20 Σεπτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	57	10499	άνεχ. Βιττώρα 18 Σεπτ. διά Κόμπε
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Θρέύτερος»	67	28776	άνεχ. Ούμ Σαίδ 21 Σεπτ. διά Ταματάβε
ΛΗΤΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12577	άνεχ. Ντακάρ 20 Σεπτ. διά Δουνκέρκην
ΛΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	42	2881	άνεχ. Σιγκαπούρην 24 Σεπτ. δι' 'Αγγλιαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΣ (κυπρ.)		έτ. «Ντόφιν»	43	7266	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 3 Σεπτ. δι' 'Ιταλιαν
ΛΙΝΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφρικαν Σίππινγκ»	58	16241	έφθ. Καράτοι 19 Σεπτ.
ΛΙΝΤΑ		έτ. «Αλεξανδρά»	42	7252	έφθ. Αρούμπα 22 Σεπτ.
ΛΟΓΙΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριο 'Αζουλ»	57	20730	άνεχ. Χαλίφας 22 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΛΟΥΓΖΑ (π.δ.)		έτ. «Ατλαντικ Πασίφικα»	54	11602	άνεχ. Ντακάρ 23 Σεπτ. διά Ταματάβε
ΛΟΥΣΕΥ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	57	7478	άνεχ. Ζαντάλα 31 Αύγ. διά Τοιταγκόκ
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστέρλα»	58	27526	άνεχ. Μόμπιλ 20 Σεπτ. δι' 'Απω 'Ανατολήν
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	27466	διῆλθε Ληζαρφ 12 Σεπτ. διά Καναδά
ΛΥΚΟΥΡΓΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτεστόνι»	29	6638	έφθ. Καμαριά 10 Αύγ.
ΛΥΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντελέσιον»	64	29396	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 6 Σεπτ. διά Χαϊφόγκ
ΛΩΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λωζάνη»	52	2980	άνεχ. Ναγκόγια 23 Σεπτ. διά Σαγκάν
ΛΩΡΕΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λωρέλη»	43	7297	άνεχ. Μόζι 26 Σεπτ. δι' ΗΠΑ
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	άνεχ. Σιγκαπούρην 16 Σεπτ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60	13592	έφθ. Πούντα Καρντόν 22 Σεπτ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	έφθ. Σαδάνα 25 Σεπτ.
ΜΑΚΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνίκα»	48	4575	άνεχ. Βανκούμερ 7 Σεπτ. διά Λιθερπούλ
ΜΑΛΑΓΚΑΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιότι»	47	4535	έφθ. Γιοκοχάμαν 24 Σεπτ.α
ΜΑΛΟΥ (λιθάνου)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού & Σία	43	7145	αργει Ζοντερμποργκ όπο 9 'Ιουν. 1967
ΜΑΝΗ		έτ. Έλλαδοις Μεταφοραι	43	3106	άνεχ. Γένοβαν 24 Σεπτ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΜΑΝΟΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μίνα»	43	7255	διῆλθε Παναμά 16 Σεπτ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΜΑΝΤΡΙΚ (λιθάνου)		έτ. «Οσεαν Κάρυκοι	57	20564	άνεχ. Τζιμπούτι 17 Σεπτ. διά Ντωρμπαν
ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πιούρόπα»	43	15030	άνεχ. Ζαντάλια 31 Αύγ. διά Τοιταγκόκ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	66	15404	άνεχ. Ζαντάλια 31 Αύγ. διά Τοιταγκόκ
ΜΑΡΓΚΩ	(N.A.T.)	έτ. «Παναδιέρο»	62	8951	άνεχ. Ζαντάλια 31 Αύγ. διά Τοιταγκόκ
ΜΑΡΗ		έτ. «Παναγία»	43	2743	άνεχ. Ζαντάλια 31 Αύγ. διά Τοιταγκόκ
ΜΑΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίσαγα»	67	44646	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 15 Σεπτ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ισθενία»	56	12230	άνεχ. Τζιμπούτι 17 Σεπτ. διά Ντωρμπαν
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτσα»	43	7273	άνεχ. Σιδηνεύ (Ν.Σ.) 18 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεάντερ»	64	34594	άνεχ. Ναγκόγια 23 Σεπτ. διά Σαγκάν
ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερκίν»	43	8518	άνεχ. Μόζι 26 Σεπτ. δι' ΗΠΑ
ΜΑΡΙΑΝΕΛΛΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίλνι Φράύτερς»	43	6962	άνεχ. Αρμαντόρες 19 Σεπτ. διά Σαγκάν
ΜΑΡΙΑΝΘΗ (κυπρ.)		έτ. «Δωδεκανοπαϊκήν»	48	2134	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 24 Σεπτ. διά Ντάρδιν
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Βεντουρόδο»	58	9407	άνεχ. Αρμαντόρες 19 Σεπτ. διά Ντάρδιν
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	52	10892	άνεχ. Επισέμπο 24 Σεπτ. διά Σιδηνεύ
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Α. Σ.	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	51	6171	άνεχ. Χάρυκ 'Αιλαντ 26 Σεπτ. δι' ΗΠΑ
ΜΑΡΙΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλα Νόρτε»	51	15784	άνεχ. Ταμάνα 12 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριέττα»	56	20207	άνεχ. Χάρυκ 'Αιλαντ 7 Αύγ. δι' Αππαρι
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	άνεχ. Γιοκοχάμαν 15 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Ακίραμάρ»	43	7253	άνεχ. Θεούστα 12 Σεπτ. δι' 'Οραν
ΜΑΡΙΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιούνδη»	63	9746	άνεχ. Ταμάνα 11 Σεπτ. διά Φιλιππίνας
ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ελβαπόρες»	68	14800	άνεχ. Κρίταμα 'Αιλαντ 24 Σεπτ. διά Πόρτλαντ (Βικ.)
ΜΑΡΙΑΥΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	49	10483	άνεχ. Βιλεμποτάν 22 Σεπτ. διά Πούντα Καρντόν
ΜΑΡΙΜΟΥΝΤΑ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπέλλα»	55	12488	άνεχ. Σασέμπο 24 Σεπτ.
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	51	10451	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 15 Σεπτ. διά Τρίνινταντ
ΜΑΡΙΝΑ		έτ. «Φιντέλιτου»	66	19411	διῆλθε Παναμά 22 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθρος»	44	7203	έφθ. Γέμπο 6 Σεπτ.
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	65	19758	άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 Σεπτ. διά Ντωρμπαν
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορριέντες»	45	10448	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 23 Σεπτ. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινερς»	48	2739	έφθ. Λαττάκιο 18 Σεπτ.
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριφιλία»	58	12443	άνεχ. Πούντα Λά Κρούζ 17 Σεπτ. διά Πόρτ Καρτίε
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	50	15747	άνεχ. Μόντρεαλ 25 Σεπτ.
ΜΑΡΙ					

ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρος»	54	16573	άνεχ. Ντακάρ 23 Σεπτ. διά Δουνκέρκην
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλή	43	7263	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 23 Σεπτ. διά Κουβέιτ
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσπαρο»	46	7327	ανεχ. Κολόμπο 20 Σεπτ. διά Μπάρα
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικη»	56	23871	ανεχ. Κοσιν 23 Σεπτ. διά Χάργη "Αίλαντ"
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (N.A.T.)		έτ. «Σιώνη»	64	9390	εφό. Αμμόχωτον 17 Σεπτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ν. Δ. Παπαλιόδης»	54	10601	ανεχ. Πιούλο Μπούκομ 18 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσπαρο»	46	7333	εφό. Σιγκαπούρην ρόδες 5 Σεπτ.
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γαλαζίας»	65	34185	ανεχ. Φιννάρπτ 24 Δεκτ. διά Τομπρούκ
ΜΑΧΗΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιρβάλλ Μοτοροπί»	57	8855	εφό. Χιμεζί 2 Σεπτ.
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	52	22353	ανεχ. Λας Ηάλιας 13 Σεπτ. διά Καραϊθικήν
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργυκας»	57	11691	ανεχ. Ν. Υόρκην 23 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιναλ»	66	39617	ανεχ. Ντώριπαν 13 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστορίφαιας»	58	20894	ανεχ. Γκάλφορτ 19 Σεπτ. δι' 'Ινδιαν
ΜΕΡΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πεντρο»	45	7190	ανεχ. Βασκούδερ 24 Αύγ. δι' 'Αιτία
ΜΕΡΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουλά»	43	7258	ανεχ. Ειανκούδερ 24 Δεκτ. διά Ινδιαν
ΜΕΣΟΔΟΓΓΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σίπηπικ & Ιντάστρ	43	8537	ανεχ. Ιοκοχάμαν 24 Σεπτ. διά Ιερσικόν Κόλπον
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνεπόνιον»	58	24955	οπιλθε Παναμά 21 Σεπτ. διά Πιουέρτο Λακρούζ
ΜΙΛΑΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	εφό. Άλεσανόρειαν 25 Σεπτ.
ΜΙΜΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμμαεθ»	36	2760	ανεχ. Χάρης Αιλαντ 15 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	εφό. Πειραιά 13 Σεπτ. διά Μπουργκάς
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.)		έτ. «Σαλαμίας»	39	3485	εφό. Παλέρμο 14 Σεπτ.
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαναντέρος»	41	8367	άνεχ. Άρντροάν (ΣΑ) 25 Σεπτ. διά Ντάρβιν
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μιομάρη»	66	22241	ανεχ. Ρουεν 20 Σεπτ.
ΜΙΣΤΡΑΛ I	(N.A.T.)	έτ. «Μιοτράλ»	49	1689	ανεχ. Μίνα θα Φαχάλ 20 Σεπτ. διά Σιράχα
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροβιγκιάκια»	59	26574	ανεχ. Μποτούνιαν 25 Σεπτ. διά Ιερσικόν Κόλπον
ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιλουντόζοτς»	55	15983	εφό. Κριστοπόλι 23 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΛ Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαροιμέντο»	65	28313	ανεχ. Ιντακάρ 27 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	22129	ανεχ. Μίνα θα Φαχάλ 20 Σεπτ. διά Σιράχα
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	53	11289	εφό. Βασκούδερ 14 Σεπτ.
ΜΟΝΟΜΑΧΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηυκλή Όσεαν»	43	8346	άνεχ. Τούνιδα 19 Σεπτ. διά Γανόνη
ΜΟΣΧΑΝΘΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεδάντε»	51	3386	ανεχ. Ήπιαληρούν 20 Σεπτ. διά Πόρτο Καρτιέ
ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Μονοσέ»	29	9307	επιλθε Επιωληθή εις άλλοδαπούς
ΜΙΑΖΙΑ I	(N.A.T.)	έτ. «Μπαζίλι»	48	3574	ανεχ. Λονδίνον 25 Σεπτ. διά Μεθύλ
ΜΙΑΖΙΑ III	(N.A.T.)	έτ. «Σέρο - Γκουάκα»	65	18459	ανεχ. Μασσαλίαν 21 Σεπτ. διά Μάρσα έλ Μπρέγκα
ΜΙΑΖΙΑΠΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάνιμπερο»	45	3929	ανεχ. Ράς Σουκέρ 2 Σεπτ. διά Χαμπτον ρόδες
ΜΙΕΓΚΟΝΙΑ (π.)		έτ. «Πασαλάρικ»	44	3696	διπλήθε Γιόρκαρτα 22 Σεπτ. διά Γερμανίαν
ΜΙΕΣΣΑΝ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρφας»	52	4303	ανεχ. Ντωριπάν 17 Σεπτ. δι' 'Ιταλιαν
ΜΙΗΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέοσπ»	67	42321	ανεχ. Χουέλδα 19 Σεπτ. διά Γανόνη
ΜΠΑΛΑΚ ΝΑΐΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπίπερ»	57	20741	ανεχ. Τύνιδα 19 Σεπτ. διά Μπενιοάφ
ΜΠΑΛΟΥ ΜΟΥΝ (π.)		έτ. «Δάλος»	45	5101	ανεχ. Λονδίνον 25 Σεπτ. διά Τεοσίνικν
ΜΠΑΛΟΥ ΠΕΝΝΑΝΤ		έτ. «Επτάνησος»	44	2937	ανεχ. Τοιμπά 25 Αύγ. διά Κόμπε
ΜΠΑΛΟΥ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σῆ»	48	3351	ανεχ. Μπαγιόν 21 Σεπτ. διά Θεοσίνικν
ΜΠΑΛΟΥ ΣΚΑΪ'	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού ΣκάΪ»	41	4189	ανεχ. Καρατοί 10 Σεπτ. διά Γιέμπο
ΜΠΟΡΕΑ		έτ. «Κουνίτο»	43	7238	ανεχ. Αγ. Φραγκίδον 20 Αύγ. διά Λός "Αντζελες
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	53	12861	ανεχ. Μένα Αχαντί 16 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	59	22846	ανεχ. Γιοκοχάμαν 14 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΠΟΥΕΝΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (π.δ.)		έτ. «Μπουένα»	53	11886	εφό. Φράτσουρον ρόδες 25 Σεπτ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φορεστούνιντ»	56	10191	ανεχ. Ντωριπάν 17 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΜΠΟΥΟΝΑΒΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμδος»	42	7265	ανεχ. Βάρρι 17 Σεπτ. διά Χιούστον
ΜΠΟΥΟΝΑΦΟΡΤΟΥΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάσο»	52	11346	ανεχ. Κέιπ Ταουν 10 Σεπτ. διά Ν. Υόρκην
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλι»	50	9627	ανεχ. Βρέψην 29 Αύγ. δι' 'Αλγέριον
ΜΠΡΟΔΕΡΕΣ Σ. (π.)		έτ. «Πασιφικ Κόδτο»	43	7233	ανεχ. Τοκίο 19 Σεπτ. διά Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΜΥΘΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μπορέας»	67	39617	εφό. Τζεππάλ Ντανά 26 Σεπτ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραθώνη»	43	8588	ανεχ. Ντακάρ 28 Αύγ. διά Τοιτταγκόγκ
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	63	17487	ανεχ. Γιοκοχάμαν 16 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυστράς»	57	24960	εφό. Σιγκαπούρων ρόδες 24 Σεπτ.
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	67	11025	εφό. Πόρτ Σουτηγκάχημ 19 Σεπτ.
ΝΑΒΙΑ		έτ. «Αργούς»	43	8394	εφό. Παρανόγκουσα 23 Σεπτ.
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρ»	57	23690	ανεχ. Ν. Υόρκην 9 Σεπτ. διά Σαιν Κρουά
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	εφό. Λός "Αντζελες 24 Σεπτ.
ΝΑΥΜΑΧΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναυμάχος»	46	8505	ανεχ. Πούλο Μπούκοι 21 Σεπτ. διά Λαττάκια
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακιλλεύς»	58	12624	ανεχ. Ν. Υόρκην 19 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκράντε»	58	24068	ανεχ. Τέμπηλ Μπαίν 27 Αύγ. διά Κουβέιτ
ΝΕΔΔΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νάουτο»	43	14304	διπλήθε Παναμά 10 Σεπτ. δι' Ούλαν
ΝΕΔΙ ΙΙ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς»	38	7897	εφό. Καρατοί 23 Σεπτ.
ΝΕΙΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ναούεντο»	56	10693	εφό. Βανκούδερ 22 Σεπτ.
ΝΕΛΛΑ (π.)		έτ. «Νέλλα»	38	4996	εφό. Βενετίαν 16 Σεπτ.
ΝΕΜΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιθέροαλ Τρόμπη»	42	9730	εφό. Κούρε 6 Σεπτ.
ΝΕΡΒΙΩΝ		έτ. «Αστρα»	44	8536	άνεχ. Σαντος 22 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΝΕΡΕΙ'ΝΤ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέρειντ»	44	10544	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 23 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	διπλήθε Λιοσαδώνα 24 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσασοφίκι»	67	54502	άνεχ. Φράτσουρον 23 Σεπτ.
ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	άνεχ. Λοντόντερον 25 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τίνα»	21	2369	εις "Αντεύ άπο 14 Νοεμ. 1967
ΝΙΓΚΜΑ		έτ. «Μαριτάιμ Κάρριερς»	60	14203	διπλήθε Παναμά 7 Σεπτ.
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μετ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	45	3739	άνεχ. Σαλβαδόρ 17 Σεπτ. διά Παματακούάλ
ΝΙΚΟΛΗΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Θράύτερς»	68	9034	άνεχ. Ναγκόνια 12 Σεπτ. διά Σικάγον
ΝΙΚΟΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λειδάδια»	43	7121	εφό. Πόρτο Αλέγκρε 17 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12396	άνεχ. Μπλέμιν 16 Σεπτ. δι' 'Αμουσάιν Μπαίν
ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφα»	68	86074	άνεχ. Ράς Τανόύρα 12 Σεπτ. διά Σλάγκεν
ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκιν»	68	11243	άνεχ. Ναγκόνια 10 Σεπτ. διά Χιούστον
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάροπι Κόρπη»	58	7324	έφο. Αθίλες 19 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευήν»	50	2612	άνεχ. Κουνίπωρον 21 Σεπτ. διά Σπέτζια
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (κυπρ.)		έτ. «Ελλην. ουμφέροντα	51	3364	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 25 Σεπτ. διά Σουάτσου
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ριτάλεξ»	46	2927	εφό. Σφαλ 24 Σεπτ.
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες»	45	7003	άνεχ. Σαντος 12 Σεπτ.
ΝΙΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά ουμφέροντα	53	13459	άνεχ. Ντάλοντ 12 Σεπτ. διά Λά Πλάτα
ΝΙΟΒΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπορτερ»	44	7063	εφό. Βιζαγκαποτάνη 6 Σεπτ.
ΝΙΟΥΓΚΕΙΤ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλ. Τσαθλίρης	41	6743	έφο. Πειραιά 16 Αύγ.
ΝΙΟΥΜΟΥΡ (κυπρ.)		έτ. «Γειάδισ»	43	7168	εις θέσιον 36.32 B - 29.20 Δ 25 Ιουλ. διά Κούβαν
ΝΙΟΥΡΕΣΤΕΡ (Κυπρ.)		έτ. «Εκιάδος»	41	7251	άνεχ. Πουάν Νουάρ 17 Σεπτ. διά Πόρτ Τζεντίλ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμώφων»	58	20451	άνεχ. Αθάναν 31 Αύγ. διά Κασιλντα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόδεσαν Θράύτερ»	44	14800	άνεχ. Μένα Αχαντί 17 Σεπτ. διά Πούλο Μπούκομ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουέστρα»	58	18184	άνεχ. Μένα Αχαντί 14 Σεπτ. διά Σπέτζια
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέμους»	59	18180	έφο. Πειραιά 25 Σεπτ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΐΤΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Άμπερ»	67	22543	άνεχ. Νιούκαστλ (Άντερτ.) 24 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρίαμ»	64	38649	άνεχ. Μασαλίαν 22 Σεπτ. διά Κόλπον Η.Π.Α.
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιούρι Κάρριερς»	67	52626	εις Χονδρούλου άπο 4 Αύγ.
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παλμύρα»	56	12402	άνεχ. Καλκούτταν 24 Σεπτ. διά Κολόμπο
ΝΤΑΝΥ (π.)		έτ. «Πίλατο»	42	7251	άνεχ. Χάρης Αιλαντ 29 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΝΤΑΥΓ'ΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Γκουντγουορντ»	58	17743	άνεχ. Χάρης Αιλαντ 21 Σεπτ. διά Κικούμα
ΝΤΕΓΚΕΝΤΟ (κυπρ.)		έτ. «Ιονιδάρη»	68	9000	εις Σάντερλαντ άπο ουμπλήρωσιν
ΝΤΕΛΟΥΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντελούρο»	43	7196	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 17 Σεπτ. διά Τάμπα
ΝΤΕΛΩΓΚ ΗΓΚΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σερ. Εντερπράζ»	58	13545	άνεχ. Ταράντο 7 Σεπτ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΝΤΕΛΩΚ ΜΙΡΑΚΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σερ. Εντερπράζ»	61	13198	άνεχ. Ραβένα 16 Σεπτ. διά Πειραιά
ΝΤΕΛΩΚ ΣΚΑΪ'	(N.A.T.)	έτ. «Σερ. Εντερπράζ»	63	13751	

ΝΤΗΟΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ναδιγκέιτορς»	60	19988	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 Σεπτ.
ΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρτεμαρ»	13	1216	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΟΛΩΙΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Ναδιγκ.»	45	3550	άνεχ. Χάρην 21 Σεπτ. δι' 'Αδάναν
ΝΤΟΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θουκίδης»	51	12590	άνεχ. Κριότονος 'Αιλαντ 25 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	53	12200	άνεχ. Μπαχρέιν 22 Σεπτ. δι' 'Αργεντινήν
ΝΤΟΝΑ ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλων»	54	11956	έφθ. Σαγκάνη 18 Σεπτ.
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	50	9956	άνεχ. Μένα 'Αχαντί 20 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	43	10861	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 18 Σεπτ. διά Πλατζού
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	58	10483	έφθ. Σασέμπο 3 Σεπτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μίντλαντ»	51	14804	έφθ. Γκλαντούδουν 25 Σεπτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	54	11478	άνεχ. Μπέλιζε 23 Σεπτ. διά Λά Σείμπα
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	55	11209	διπλήθε 'Ακρωτήριον 19 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλανέμεν-'Εουρόπα»	56	8716	έφθ. Πόρτ Σουδάν 25 Σεπτ.
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζολιούτ»	56	10486	άνεχ. Πούλε Μπουκού 22 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέτζεντ»	66	45280	άνεχ. Τενερίφην 22 Σεπτ. διά Μάρος έλλ Μπρέγκα
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκων»	56	8424	έφθ. Αδάναν 2 Σεπτ.
ΞΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	56	11412	έφθ. Τσαλάν 23 Σεπτ.
ΟΔΓΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρ»	47	2873	άνεχ. Βομβάν 23 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΟΑΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ' (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανία»	43	2765	διπλήθε Κωνικού πολιν 1 Αύγ. διά Βάρνα
ΟΛΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριμπεράμαρ»	39	2815	διπλήθε Κωνικού πολιν 16 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΕΑ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξηπέρ Μαριτάιμ»	54	17999	άνεχ. Χάρηκ 'Αιλαντ 22 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Καρπούκενον Σίππιγκ»	54	13652	άνεχ. Πούλε Μπουκού 19 Σεπτ. διά Μίρι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμρόζου»	54	20453	άνεχ. Βαλτιμόρων 22 Σεπτ. διά Λά Σαλίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Είδοντετίλ»	54	20495	έφθ. Αρίκα 25 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΜΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηγούσελ»	65	38600	έφθ. Χαλούλ 'Αιλαντ 13 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'Τ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντμπανκ»	64	32380	άνεχ. Πόρτλαντ (ΜΕ) 18 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Μαριτάιμ»	65	32400	άνεχ. Χάρην 16 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ»	64	38598	άνεχ. Αγύούσαντ 21 Σεπτ. διά Μπάνιας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρτμαρ»	65	38608	άνεχ. Ταινηπλ Μπαίν 17 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσεπσιον»	65	32407	διπλήθε Ούσαντ 24 Σεπτ. διά Τομπρούκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ'ΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρόδος Σίππιγκ»	54	14047	έφθ. Μασσαλίαν 21 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινούσις»	58	27602	άνεχ. Μένα 'Αχαντί 13 Σεπτ. δι' 'Ολσάν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΗΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανομαρίν»	50	24741	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 6 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τσείτερ»	53	14221	διπλήθε Παναμά 25 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΑ'Τ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίπραμπαντος»	53	14009	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 20 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΕ'ΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδαν»	54	17999	άνεχ. Χάρηκ 'Αιλαντ 30 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούσιφιλντ»	49	24682	άνεχ. Πορδού 24 Σεπτ. διά Μασσαλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΟΥΝΤΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ»	53	18781	άνεχ. Αμβούργον 11 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουσανόη»	54	13934	έφθ. Πριβίντενς 24 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινούσις»	58	27602	διπλήθε Πιραλτάρ 15 Σεπτ. διά Πεύντα Καρντόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΥΨΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκόντινενταλ»	54	18476	έφθ. Μπατόν Ρουζ 17 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΤΕ'ΙΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίτομοντ»	66	15625	άνεχ. Χιούστον 21 Σεπτ. διά Σικάγον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΑ'ΙΝΗΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίρτον»	65	15577	εἰς Σιμίζου υπό συμπληρώσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	68	15800	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 6 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΑΟΥΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σωμέρεστ»	65	15577	διπλήθε Παναμά 25 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΕΙΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάλιουσθ»	65	15577	άνεχ. Μιλγουώνυ 21 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντέρλεϋ»	67	15650	άνεχ. Μαΐαμι 24 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΡΙΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρουλαντ»	55	13934	άνεχ. Τζεμπάλ Ντανά 17 Σεπτ. διά Βιλεμοχάφεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΑ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	32008	διπλήθε Ντακάρ 23 Αύγ. διά Μπαχρέιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούζορ»	59	32007	άνεχ. Κουίνάνα 16 Σεπτ. διά Μπαντάρ Μαχάσηρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σημπουσκ»	54	17999	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 16 Σεπτ. διά Λά Σαλίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΑΝΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ 'Ατλάντικ»	55	18790	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 22 Σεπτ. διά Κιουρασό
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΑΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτρ Τράνοπορτ»	55	13934	άνεχ. Βικέντιον 22 Σεπτ. διά Κιουρασό
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΑΝΙΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τράνοπορτ»	59	37958	διπλήθε Παναμά 22 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΑΝΙΤΖΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουστ Σίππιγκ»	60	37744	άνεχ. Μίλαγουών 21 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραποίν»	63	30574	άνεχ. Μαΐαμι 24 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΕΙΒΑΡΛΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουσέρν»	64	30581	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 21 Σεπτ. διά Κιουρασό
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΕΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέλμπουρού»	65	15179	άνεχ. Βικέντιον 22 Σεπτ. διά Κιουρασό
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΕΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΟΣιντένταλ»	58	27602	άνεχ. Ειρήνηταν 4 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΕ'ΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οάλκον»	65	47493	άνεχ. Μίνα άλ οαχάλ 15 Σεπτ. διά Νιγκάτα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΦΕ'ΓΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σποφόρτη»	50	17791	άνεχ. Μαΐαμι 21 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΦΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλέρελυ»	64	47493	έφθ. Μάλταν 6 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΛΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Ναδιγ.»	54	13598	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 21 Σεπτ. διά Κιουρασό
ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. υπερωκ.)		έτ. «Χόδι Λάινς»	31	18563	άνεχ. Μαλάγα 24 Σεπτ. (κρουαζέρα)
ΟΜΝΙΟΥΜ ΓΟΥΟΝΤΕΡΕΡ		έτ. «Αριάδνη»	43	11753	άνεχ. Βιττόρια 18 Σεπτ. δι' 'Αν. Βικέντιον
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ		έτ. «Σαμάνα»	43	8195	άνεχ. Ριόν 'Ιανέριον 18 Σεπτ. διά Ν. 'Ορλεάνην (ΕΠΩΛ.)
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ		έτ. «Γκλόρια»	44	8484	ΕΠΩΛΗΟΗ εἰς θειερινά συμφέροντα
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά Εμπρέοσα»	56	21090	άνεχ. Σπέτιαν 24 Σεπτ. διά Μάλταν
ΟΡΑΤΟΡ (π.δ.)		έτ. «Ολίδος»	48	9821	έφθ. Μπαχρέιν 27 Αύγ.
ΟΡΙΕΝΤ ΙΜΠΟΡΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάτο»	43	8371	διπλήθε Κωνικού πολιν 15 Σεπτ. δι' 'Ινδιαν
ΟΡΙΕΝΤ ΚΑΠΤΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσερίνταντ»	54	12069	άνεχ. Μόζι 24 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΟΡΙΕΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Κάμπεον»	54	13197	άνεχ. Κοίτοπαλ 25 Σεπτ. δι' 'Ελ Παλίτο
ΟΡΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ»	56	20921	έφθ. Ρόττενταν 22 Αύγ.
ΟΡΟΝΤΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οροδάλη»	58	12667	έφθ. Ριόν 'Ιανέριον 19 Σεπτ.
ΟΡΟΣΔΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλήν. ουμφέροντα	42	2881	ποικιλίας μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΡΟΥΤΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όρο»	53	9839	άνεχ. Σάντος 23 Σεπτ. διά Ρίο Γκράντε
ΟΡΟΥΤΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολδρού»	51	10155	διπλήθε Παναμά 23 Σεπτ.
ΟΡΦΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάσλας»	52	1379	έφθ. Αυθέρον 23 Σεπτ.
ΟΡΧΙΔΕΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσερόμαρ»	44	7261	έφθ. Φίλατ 14 Σεπτ.
ΟΣΕΑΝ ΔΑΝΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοβερ»	49	15456	άνεχ. Μονρόδια 24 Σεπτ.
ΟΣΕΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοβερ»	43	8615	έφθ. Ειλάτ 9 Σεπτ.
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φορτούνα»	56	9250	έφθ. Νικάνια 23 Σεπτ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμαριν»	56	10120	έφθ. Καλκούτα 20 Σεπτ.
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοβερ»	57	15406	άνεχ. Μάσαπια 12 Σεπτ. διά Βαλτιμόρου
ΟΣΕΑΝΙΚ ΑΜΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιοφίκ Γιούνιον»	44	14238	εἰς Ράς Σουκέρι - Σουέζ
ΟΣΕΑΝΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικα»	65	28101	άνεχ. Μπουνέος 'Ανδες 12 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροεάνο»	56	23234	άνεχ. Ουάνα 12 Σεπτ. διά Πολωνίαν
ΟΥΑΙΤ ΧΟΡΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάταντ»	43	7261	έφθ. Νονδίνον 26 Σεπτ.
ΟΥΑΥΣΣΕΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπελδιέντος»	57	18176	άνεχ. Σειγκαπούρην 4 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	29	2692	έφθ. Βανουάτου 22 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΑΚΙΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Κόουστ»	43	8531	άνεχ. Ρόττενταν 18 Σεπτ.
ΠΑΚΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πατάλεμη»	43	8578	διπλήθε Παναμά 24 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Καρδινά»	58	10659	έφθ. Κολόμπο 25 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΥΚΚΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσφρύσες»	43	7296	άνεχ. Ντακάρ 2 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Τζώρτζ»	43	8426	έφθ. Ταϊλάνδη 8 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Εκτράνοπορτ»	57	10493	διπλήθε Παναμά 7 Σεπτ. διά Μιγιάκο
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόκατ»	39	3562	έφθ. Αλεξάνδρειαν 21 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΟΣ (λιθ.β.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάταλεμη»	45	7133	άνεχ. Σιγκαπούρην 14 Σεπτ. δι' 'Ες Ζουετίνα
ΠΑΝΑΧΑΓΚΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεωφύρ»	63	30408	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Σεπτ. δι' 'Ιμιγκαμ
ΠΑΝΟΗΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμαρτ»	54	15841	έφθ. Ρόττενταν 18 Σεπτ.
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Κ.»	58	12417	διπλήθε Παναμά 26 Αύγ.
ΠΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποδύμπα»	37	1575	έφθ. Λονδίνον 26 Σεπτ.
ΠΑΝΤΑΡΑΛΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελένην»	67	43231	άνεχ. Μελβούρνην 4 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΠΑΠΙΛΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάλιμ»	44	3807	έφθ. Βανουάτου 24 Σεπτ.
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (

ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλων»	36	5164	άνεχ. Βρέμπνη 18 Σεπτ. διά Πειραιά
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορνέλλη»	54	19440	άνεχ. Λός 'Αντζελες 20 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	έφθ. Μασσαλίαν 2 Σεπτ.
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περαματάρης»	41	6519	άνεχ. Ντακάρη 24 Σεπτ. διά Γουαμπά
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντιρκτική»	51	1077	άνεχ. Μεσόνια 19 Σεπτ. διά Κάλιαρι
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντ & Τράνοντορ্ট»	43	7176	άνεχ. Κολόμπο 3 Σεπτ. διά Τσιταγκόγκ
ΠΕΡΑ ΑΓΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	64	10865	άνεχ. Βανκούμπερ 21 Σεπτ. δι' 'Ισπανίαν
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ταροπρέ υ»	60	8962	έφθ. Γιοκοχάμαν 21 Σεπτ.
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	58	8466	έφθ. Μαυρικιον 22 Σεπτ.
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	63	10867	άνεχ. 'Οζάκαν 10 Σεπτ. δι' ΗΠΑ
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλικη»	58	8465	έφθ. Γλασκώνιον 24 Σεπτ.
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	58	13581	έφθ. Μπανάνα 19 Σεπτ.
ΠΕΡΑ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	57	7977	άνεχ. Σίδηνον 25 Σεπτ. δι' 'Οζάκαν
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλικη»	56	8001	άνεχ. Βρέμπνη 24 Σεπτ.
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	62	9908	άνεχ. Μουριλίαν 21 Σεπτ. διά Καναδά
ΠΕΤΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσοπαρος»	48	3349	άνεχ. Γκάροτον 5 Σεπτ. διά Ρωσίαν
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ 'Οιλ»	65	41255	άνεχ. Βερμούδας 1 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	άνεχ. Μένα 'Αχμαντ 16 Σεπτ. δι' 'Αμερικαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Ε	(N.A.T.)	έτ. «Πηνελόπη»	54	9541	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 7 Σεπτ. διά Χάρην
ΠΗΤΕΡ Α	(N.A.T.)	έτ. «Ελνάδαλ»	61	13379	άνεχ. Μακέν 20 Σεπτ. διά Παναμά
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σπαρεύη»	67	48747	έφθ. Αίδιο 8 Σεπτ.
ΠΛΑΙΣΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλειάς»	56	10092	άνεχ. Βαλτιμόρων 4 Σεπτ. δι' 'Ινδιας
ΠΛΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12513	άνεχ. Ντάς 'Αιλαντ 15 Σεπτ. διά Λά Πλάτα
ΠΛΑΙΤ ΛΑΝΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλέιτ»	54	8155	έφθ. Σάντος 17 Σεπτ.
ΠΛΑΙΤ' ΜΑΙΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαράρτε»	47	6917	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 18 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΛΑΙΤ' ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλειτ»	53	9557	άνεχ. Γκουναγκάκι 23 Σεπτ. διά Μάντα
ΠΛΑΤΩΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Πλειτ»	40	6684	έφθ. Σάντος 24 Σεπτ.
ΠΟΑΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτρίδη»	68	37000	άνεχ. Γιοκοσύνικα 2 Αύγ.
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σκάντονη»	66	33291	διπλήθε Παναμά 12 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΟΛΑ Ν	(N.A.T.)	έτ. «Πάρη»	56	10483	άνεχ. Κολούμπια ράθερ 22 Σεπτ. διά Φιλιππίνας
ΠΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίθακα»	43	7258	άνεχ. Τσιμόπιον 15 Σεπτ. (ΕΠΟΛΗΘΗ πρὸς διάλυσιν)
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομάντοι»	44	7208	άνεχ. Σουνταρδα 21 Αύγ. διά Βομβάνη
ΠΟΡΤΑΛΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Βαλ ντι Κομπαρε»	57	8549	διπλήθε Παναμά 22 Σεπτ. διά Κείπ Τάουν
ΠΟΥΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άργουκοι»	44	4897	άνεχ. Μπουένος 'Αρρες 17 Σεπτ. διά Τενερίφων
ΠΡΕΒΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μορτοάντε»	52	11391	άνεχ. Αύγουστον 28 Αύγ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστιμίνοτερ»	57	10389	άνεχ. Γιοκοχάμαν 12 Σεπτ. διά Κόλην ΗΠΑ
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΒΗΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάμποια»	48	7404	άνεχ. Πόρτ Σουνδαν 18 Σεπτ. διά Μπρίστολ (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Κονκουιστά»	50	7997	έφθ. Τεργέστην 14 Σεπτ.
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Προμήθευς»	59	9633	άνεχ. Θιλαδέλφειαν 24 Σεπτ. διά Βαλτιμόρων
ΠΡΟΤΟΚΛΗΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ 'Αφρικα»	58	8414	άνεχ. Πουαδάν 23 Σεπτ. διά Ταιθών
ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτόκλοπος»	44	7984	εἰς θέσιν 21.07 - 24.24 Α 23 Σεπτ. δι' Εύρωπην
ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7192	έφθ. Βομβάνη 25 Σεπτ.
ΡΑΙΜΠΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντωνια»	52	1346	έφθ. Μάντζεστερ 21 Σεπτ.
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιγκούσε»	57	23693	άνεχ. 'Αμβέρσαν 27 Αύγ. δι' 'Αρζέβ
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσουαρ»	38	5548	έφθ. Νεάπολιν 24 Σεπτ.
ΡΑΧΙΩΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πύλα»	50	5627	έφθ. Λά Πλάτα 18 Σεπτ.
ΡΕΓΓΙΝΑ (π. επιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνείς Κρουαζέρεια»	39	10153	έφθ. Πειραιά 25 Σεπτ.
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμερικάνα»	59	19047	έφθ. Γιοκοχάμαν 20 Σεπτ.
ΡΕΣΠΛΕΝΤΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	66	23570	έφθ. Τζάκονσιλ 23 Σεπτ.
ΡΙΒΙΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιόζο»	63	12273	έφθ. Μόντρεαλ 19 Σεπτ.
ΡΙΓΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιον Σπλέντρο»	51	6905	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 Σεπτ.
ΡΙΟ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	43	7194	εἰς Ναγκόγια ἀπό 26 'Ιουν.
ΡΙΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μοράλατο»	65	16334	άνεχ. Πόρτ Κέμπλα 12 Σεπτ. διά Μανίλαν
ΡΟΔΑΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόδο»	55	17104	άνεχ. Ρόττερνταμ 12 Σεπτ.
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστερν Σῆ»	56	21028	άνεχ. Μπ. 'Αρρες 20 Σεπτ. διά Τρίνινταντ
ΡΥΘΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	έφθ. Βακαματοσ 22 Σεπτ.
Σ. & Κ. ΓΙΟΥΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικό ουμφέροντα»	56	9206	άνεχ. Τσάρλεστων 20 Σεπτ. διά Τάμπα
ΣΑΙΝΤ ΑΝΑΡΕΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάντερ»	58	3065	έφθ. Νούμελ 10 Σεπτ.
ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Εμμάνουελ»	45	5105	έφθ. Λά Πλάτα 18 Σεπτ.
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Νικόλας»	56	12461	έφθ. Πειραιά 25 Σεπτ.
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Μαρία»	53	8715	έφθ. Γιοκοχάμαν 20 Σεπτ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάδα»	66	16334	έφθ. Τζάκονσιλ 23 Σεπτ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Γρηγορούδα»	53	12856	έφθ. Μόντρεαλ 19 Σεπτ.
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλι Κάρριερς»	47	3504	έφθ. Καζαπλάνκα 20 Σεπτ.
ΣΑΙΝΤ ΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φίνανς»	54	5581	έφθ. Νούμελ 10 Σεπτ.
ΣΑΛΑΜΑΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκελαν Στρέιτ»	45	7656	διπλήθε Τιρβαλάταρ 24 Σεπτ.
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδών»	56	2709	άνεχ. Λάς Πάλμας 13 Σεπτ. διά Ματαντί
ΣΑΜΙΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμίρ»	51	1059	άνεχ. Τσιμόπιον 23 Σεπτ. διά Γιαδάτα
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλάναστο»	50	2736	άνεχ. Μπ. 'Αρρες 20 Σεπτ. διά Τρίνινταντ
ΣΑΝ ΜΙΓΚΟΥΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Αλτάιρ»	45	3161	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	43	7224	εἰς Μόντρεαλ 19 Σεπτ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιοβίσσα»	57	9047	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 3 Σεπτ. διά Ντακάρη
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντρέ Ριος»	51	10353	άνεχ. Σουνάπιαν 22 Σεπτ. διά Σουεδία
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάρροουν»	43	7197	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Σεπτ. διά Κασσιούγκ
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστίου»	43	7260	άνεχ. Ντωρμπον 23 Σεπτ. διά Σαγκάπον
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαντοπίτης»	43	7267	ίδες «ΣΟΥΕΡΤΕ» σημαία Κύπρου
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηνουαΐς Κάρριερς»	55	11922	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 25 Σεπτ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΣΑΝΡΑΙΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκη»	43	7187	έφθ. Λά Παλί 21 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια Βαρβάρα»	46	2849	άνεχ. Καζαπλάνκα 24 Σεπτ. διά Δουνκέρκην
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίντα»	53	2550	άνεχ. Λά 'Υνιόν 14 Σεπτ. δι' 'Ακαζουτλα
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Κόμπη 7 Σεπτ. διά Σικάγο
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουέρο»	65	31779	άνεχ. Τομπούν 20 Σεπτ. διά Κιουρασσό
ΣΑΝΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΛ	(N.A.T.)	έτ. Τρανδόσεαν - Φράύτερ	44	14020	άνεχ. Τόμαρη 19 Σεπτ. διά Τογιάμα
ΣΕΙΓΙΓ Ι ΜΠΟΥΤΡΟΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεύπονον»	43	7266	έφθ. Ντουνπάτι 19 Αύγ.
ΣΕΕΡ ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρχαντίνελα»	54	19053	άνεχ. Γενόβαν 21 Σεπτ.
ΣΕΕΡΙΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Σεαλίο»	58	13944	άνεχ. Λός 'Αντζελες 24 Σεπτ. διά Σαθόνα
ΣΗΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριάνα»	59	9268	διπλήθε Παναμά 22 Σεπτ.
ΣΗΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φοντόνομ»	51	4043	έφθ. Βρέμπνη 25 Σεπτ.
ΣΗΒΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οθεράπις θρ.»	61	13083	έφθ. Λός 'Αντζελες 19 Σεπτ.
ΣΗΗΤΑ ΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσσάρο»	40	5355	έφθ. Λάγκος 7 Σεπτ.
ΣΙΔΕΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαδίν»	43	7275	άνεχ. Σενάν Σαντός 23 Σεπτ.
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Στάντοντα»	65	33287	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Σεπτ.
ΣΙΡΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστοπουάντο»	60	29592	άνεχ. Μπαρηάντος 26 Αύγ. διό Βιζακαπατνάμ
ΣΙΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεαλίο»	58	13906	διπλήθε Παναμά 6 Σεπτ. διά Γόκιο
ΣΙΚΙΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιούνο»	64	17487	άνεχ. Φρίτσουν 24 Σεπτ. διά Λάγκος
ΣΙΝΙΚΟΛΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σινικολάς»	50	6036	άνεχ. Μαρδουργον 25 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΣΙΓΚΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Σοκοά»	50	5304	άνεχ. Μελδουργον 22 Σεπτ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΣΙΟΝΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Τάινκερ»	62	28326	έφθ. Μομπάσα 18 Σεπτ.
ΣΙΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Λίζα»	57	10651	άνεχ. Τζάκονσιλ 23 Σεπτ.
ΣΙΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Παρνασσός»	45	12723	άνεχ. Μπαρηάντος 23 Σεπτ.
ΣΙΟΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	65	14048	άνεχ. Φρίτσουν 24 Σεπτ. διά Σικάγο
ΣΙΟΣΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Εξέλισσορι»	57	10398	άνεχ. Φρίτσουν 24 Σεπτ. διά Σικάγο
ΣΙΟΣΙΑ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αικατερίνη»	54	12113	άνεχ. Μελδουργον 22 Σεπτ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΣΙΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20683	έφθ. Μομπάσα 18 Σεπτ.
ΣΠΛΑΙΝΤ ΣΚΑΥ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίδη»	44	7240	άνεχ. Τόμπα 19 Σεπτ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οδύσσεας»	64	34593	άνεχ. Ράς Τανούρα 1 Σεπτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΣΠΥΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόδα			

ΤΑΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Αλεξάνδρα"	51	2979	διπλήθε Κων) πολιν 12 Σεπτ. διά Βραΐλα
ΤΑΜΠΙΟΡ	(N.A.T.)	έτ. "Ιον"	52	5483	έθρ. Βρέμπν 25 Σεπτ.
ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Καννά"	52	12064	άνεχ. θέστα 24 Σεπτ. διά Μεροίνα
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Λιμπανέζα"	44	7349	άνεχ. Τσάλαν 17 Σεπτ. διά Μπαγκόγκ
ΤΑΡΣΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. "Αγ. Σπυρίδων"	47	5605	άνεχ. Τζακάρτα 23 Σεπτ. διά Μπαγκόγκ
ΤΑΣΚΟ	(N.A.T.)	έτ. "Ευδώρα"	49	4719	έθρ. Κολόμπο 26 Σεπτ.
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σαιντ' Αναστάσιος"	57	21202	διπλήθε 'Εσκούμινς 19 Σεπτ.
ΤΕΓΕΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Δίλινια"	44	7240	άνεχ. Βομβάνη 12 Σεπτ. διά Σουέζ
ΤΕΡΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. "Σόκος"	40	4734	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 25 Σεπτ.
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Φοινίκη"	38	1465	εις μεσογειακας μεταφορας
ΤΕΣΑΝΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ιντερόσεαν "Οίλη"	68	48339	διπλήθε Γιβρατάρ 24 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΤΖΑΝΙΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. "Ελεούχουρο"	68	14800	άνεχ. Μακεδ 21 Σεπτ. διά Μπαλμπό
ΤΖΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. "Φιντέλιτη"	65	19421	διπλήθε Παναμά 1 Σεπτ. διά Ναγκόγια
ΤΖΕΟΝΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Νιμιόρ"	53	12235	άνεχ. Σάροχ 19 Σεπτ. διά Γκέλα
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πάνθεσον"	53	10873	διπλήθε Παναμά 19 Σεπτ.
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	(N.A.T.)	έτ. "Ελμοτρέρες"	68	14845	έθρ. Μουρόπαν 24 Σεπτ.
ΤΖΩΝ ΑΥΓΑΣ	(N.A.T.)	έτ. "Βικίκια"	42	7268	έφθ. Τορε 'Ανουνζιάτα 18 Σεπτ.
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. "Μέντοπι"	53	7490	άνεχ. Τζεμέλε Ντανά 9 Σεπτ. διά Γαλλιαν
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μπιλμπάδ"	54	19129	άνεχ. Εφθ. Ρόττερνταμ 17 Σεπτ.
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ(δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Τρανσαταλάντικ"	66	39556	άνεχ. Χάρην 18 Σεπτ. διά Καέν
ΤΖΩΝΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άρτα"	57	9689	διπλήθε Μπρούνουμποτελ 20 Σεπτ. διά Στεττίνον
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ(σ. Μάλτ.)	(N.A.T.)	έτ. "Νιράϊδη"	39	5333	άνεχ. Θέστα 20 Σεπτ. δι' 'Αδάναν
ΤΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σάν Σπυρίδων"	42	7362	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 23 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πλάμας"	53	27863	άνεχ. Αντεν 25 Σεπτ. διά Περοϊκόν Κολπον
ΤΙΤΙΚΙ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Οργάκα"	52	11218	άνεχ. Κουάλα Ρούμπιν 20 Σεπτ. διά Βακαγιάμα
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΕΣ	(N.A.T.)	έτ. "Μαροφορτούνα"	64	15597	διπλήθε Κων(κων) πολιν 21 Σεπτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΤΟΜΑΖΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Άθερολα"	28	1390	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 14 Σεπτ.
ΤΟΝΥ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Ελλην Καραπιπέρη"	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 31 Αύγ. διά Καράτοι
ΤΟΥΛΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Ολιοτιμη"	37	6426	διπλήθε Παναμά 24 Σεπτ. διά Χιούστον
ΤΡΕΓΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. "Τρέιτην"	54	13400	άνεχ. Ράς Τανούρα 2 Σεπτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΤΡΙΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. "Αστροσουέρτε"	48	5199	άνεχ. Θέστα 5 Σεπτ. δι' 'Αδάναν
ΤΡΙΝΙΤΙ	(N.A.T.)	έτ. "Άλφοτριν"	57	10493	άνεχ. Βαλτιμόρην 31 Αύγ. διά Καράτοι
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Νέπτουν"	67	34501	έφθ. Κολόμπο 19 Σεπτ.
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Βιαλόγκρο"	64	28311	διπλήθε Παναμά 24 Σεπτ. διά Χιούστον
ΤΡΙΤΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. "Μάρε Νοστρουμ"	44	7165	άνεχ. Σάροχ 30 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Τρόπικα"	54	11913	άνεχ. Ντακάρ 13 Σεπτ. δι' 'Ινδιάν
ΤΡΟΠΙΚ ΝΤΑΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. "Κλίπερ"	66	45255	έφθ. Μόντρεαλ 25 Σεπτ.
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ντάουν"	46	1670	άνεχ. Τέμπελη Μπαιν 20 Σεπτ. διά Κουβέιτ
ΤΣΑΡΑΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Νίλα"	57	23664	οιπλήθε Κων(κων) πολιν 16 Σεπτ. διά Κωνσταντζαν
ΤΥΒΟΝ (Σομ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αστροντοράντο"	57	12881	άνεχ. Χάρην 17 Σεπτ. διά Χάρην 'Αιλαντ
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ελλην ουμφέροντα"	51	8997	άνεχ. Σάροχ 28 Αύγ. διά Καράτοι
ΦΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. "Υδρούσσα"	55	21088	έφθ. Κούκαρ 20 Σεπτ. δι' 'Ινδιάν
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. "Κόμετα"	45	15000	άνεχ. Χάρην 'Αιλαντ 21 Σεπτ. δι' 'Αντεν
ΦΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. "Λάνσερ"	45	13849	έφθ. Βιτόρια 12 Σεπτ.
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. "Μπάλτικο"	43	13548	άνεχ. Βίλεμποντ 17 Σεπτ. διά Κόρπους Κρίστι
ΦΑΜΠΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άλορα"	60	13998	διπλήθε Παναμά 24 Σεπτ. διά Τόκιο
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ελληνικο συμφέροντα"	30	9000	ΕΠΩΛΗΘΗ ηρός διάλυσιν
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Μερμάιντ"	57	21910	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Σεπτ.
ΦΕΝΙΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. "Μέις"	44	13854	έφθ. Κοκούρα 26 Σεπτ.
ΦΕΝΤΕ	(N.A.T.)	έτ. "Μαρκαλιμπρε"	43	7265	άνεχ. Εϊλάτ 6 Σεπτ. διά Σιγγαπούρην
ΦΙΛΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αστροκρέντο"	43	7233	έφθ. Κόπερ 20 Σεπτ.
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ανδρομέδα"	63	50872	άνεχ. Χονολουλού 28 Αύγ. δι' 'Ιράν
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πασιφικ Μαρ. Κάρριερ	67	46382	άνεχ. Χάρην 'Αιλαντ 18 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΦΙΛΩΡΑ Μ.	(N.A.T.)	έτ. "Φιντέλιτου"	53	12107	άνεχ. Μπαντάρ Μαχαόρη 19 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΦΟΛΕΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Μαρεβιάντο"	41	7244	έφθ. Σουεζ 24 Σεπτ.
ΦΟΡΑΚΙΣΚΗ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. "Άλορα"	60	13997	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 22 Σεπτ. διά Τέμα
ΦΩΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. "Φρατερόνιτυ"	63	10382	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 Σεπτ. διά Βενεζουέλαν
ΦΡΗΝΑΒΙΓΚΕΤΟΡ(Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. 'Αλ. Τασβλίρης	42	7181	άνεχ. Κίγκοτων (Ζαυ.) 19 Σεπτ. διά Κουβάν
ΦΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. "Τασβλίρης"	44	7132	έφθ. Πειραιά 21 Σεπτ.
ΦΡΙΞΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Ασφρών"	49	9605	άνεχ. Ντακάρ 15 Σεπτ. διά Μπαχρέν
ΦΡΥΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Σπλείνη"	44	15020	άνεχ. Κίγκοτων (Ζαυ.) 31 Αύγ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. "Ελλην ουμφέροντα"	48	2159	όντης Αστορία 8 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άλμα"	57	10493	διπλήθε Ντακάρ 21 Σεπτ.
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. "Ελκαπιταίν"	68	44000	έφθ. Πειραιάδη 24 Σεπτ. διά Στεττίνον
ΧΑΝΤΕΦΗΔΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Λαγονήσιο"	57	36365	άνεχ. Τομάτα 1 Σεπτ. διά Σάν Νίκολας (Περού)
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Πλαγκρόμ"	58	9453	έφθ. Άδανν 22 Σεπτ.
ΧΕΛΜΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. "Χελμός"	56	10583	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 Σεπτ. δι' Η.Π.Α.
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Χίος"	41	5236	άνεχ. Λας Πάλμας 7 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ορε Κάρριερ"	55	10597	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΧΡΙΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. "Χρίλακ"	44	2871	άργει Πειραιάδη 24 Απρ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. Βλαχούλιας	48	2993	άνεχ. Αύγούστουν 24 Σεπτ. διά Στεττίνον
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II	(N.A.T.)	έτ. "Φιντέλιτη"	66	19419	έφθ. Κοατζακόδακος 1 Σεπτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ρούγασιλ"	55	23930	έφθ. Ροστόκ 9 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΧΡΥΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σαντάντερ"	53	19183	έφθ. Ούου Σαιδ 21 Σεπτ.
ΧΡΥΣΗ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. "Μαρκρία"	51	5563	άνεχ. Λονδίνου 23 Σεπτ. διά Βερμούδας
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ(δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πισσίκιος "Οίλη"	66	41066	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Σεπτ.
ΟΚΕΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. "Σεξτάντ"	56	8390	διπλήθε Παναμά 5 Σεπτ.
ΟΚΦΑΝΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	60	31791	άνεχ. Γκάλφχαφεν 14 Σεπτ. διά Περοϊκόν Κόλπον

(Συνέχεια έτη της σελ. 56)

τοκφόρωσιν. Σεπτεμβρίου 25 - Οκτωβρίου 15. «ΘΩΜΑΣ Κ.» (λιβ.) λιμένας Κάλπον 19.700 τόν. λιπόντας ή πολέμιας 10.000 τόν. γεννημάτων Μάντοντερ 70/-, με 2.000 τόν. ίδ. έκφρότωσιν, άμεσας φόρτωσης.

«ΑΓΓΑΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» (Λιβ.) Ντανούλην - Σαπτεμβρίον 10.000 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν διλ. 8.75, με 1.000 τόν. ίδ. έκφρότωσιν, Αγ. Λαυρέντιον 1.11, με 3.000 τόν. γεννημάτων ή πολέμιας φόρτωσης.

«ΜΠΑΖΙΑ III» (λιβ.) Πόρτ Καρτίδο 30.000 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν διλ. 8.75, με 2.000 τόν. ίδ. έκφρότωσιν, Αγ. Λαυρέντιον 21.30. Έπιπλα πλούτους 10.900 τόν. γεννημάτων με συμπλήρωσην. «Αγ. Λαυρέντιον» 10.900 τόν. γεννημάτων με συμπλήρωσην 2.875 τόν. Μασσαλίαν, διλ. 8 διά τάς Μεγ. Λίμνας και διλ. 5 διά της Μεγ. Λίμνας με 2.000 τόν. ίδ. έκφρότωσιν. Σεπτεμβρίου 20 - 30.

«ΚΑΣΤΡΕΝΤΑΣ» Βαλτικούσιον 2.820 τόν. άρρενος στοινίου Μαρόλ. 8.15, με 2000/800 τόν. φορτοεκφόρτωσιν. Σεπτ. 27 - Οκτ. 5.

«ΚΥΝΟΣ» (λιβ.) λιμένας Κάλπον 18.000 τόν. γεννημάτων (μέρος φορτιού) Χιλιάν διλ. 8, με 1.000 τόν. ίδ. έκφρότωσιν. Σεπτεμβρίου 28.

«ΡΕΣΠΛΑΝΤΕΝΤΣ» (λιβ.) λιμένας Κάλπον 33.000 τόν. γεννημάτων 'Ισπανίαν διλ. 7.95. ίδ. έκφρωτωσιν. Οκτωβρίου 10 - 25.

«ΝΙΚΟΛΑΣ I. ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβ.) λιμένας Κάλπον 14.000 τόν. γεννημάτων Μασσαλίαν διλ. 6.50, ώριμον πλήρης φορτιού 15.500 τόν. διλ. 6.25, με 2.000 τόν. ίδ. έκφρότωσιν, Οκτωβρίου 18 - 30.

«ΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ» (λιβ.) Μπάροντ 19.500 τόν. πολλαιοπισθόνων δυτικήν Ιταλίαν διλ. 4, Σεπτεμβρίου 27 - Οκτωβρίου 3.

«ΝΙΚΟΛΑΣ I. ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβ.) λιμένας Κάλπον 14.000 τόν. γεννημάτων Μασσαλίαν διλ. 6.50, ώριμον πλήρης φορτιού 15.500 τόν. διλ. 6.25, με 2.000 τόν. ίδ. έκφρότωσιν, Οκτωβρίου 18 - 30.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν, άμερικ. λιμένας Βαρείου Ειρηνικού 14.000 τόν. γεννημάτων 'Ισπανίαν διλ. 8, με 1.000 τόν. ίδ. έκφρωτωσιν, Οκτωβρίου - Νοεμβρίου 9.

«ΕΚ Αγγλίας - Κόντινεντ»

«ΗΙΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ» (π.) Πολωνίαν 22.000 τόν. στοντρομπαλλεύματος 'Ισπανίαν διλ. 10.25, με 1750/300 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, έξτρα ασφόλιοτρα της Βάσου πλοιοπτούν, Οκτωβρίου 1 - 15.

«ΣΟΥΕΡΤΕ» (λιβ.) Πολωνίαν 13.000 τόν. άλιστρωσιν τρεις λιμένας 'Ισπανίαν διλ. 15.80, 2500/2000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Οκτ. 21 - Νοεμ. 10.

«ΕΤΟΝΥ» (λιβ.) Ρουν και Αυδέσσαν 9.500 τόν. άλιστρων 'Αλεξινδρίαν και Πόρτ Σαιδ διλ. 7.10, με 200/200 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 19-26.

«Εκ Μεσογείου και Αδριατικής

«ΑΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ» (λιβ.) Μύκονον 19.000 τόν. βαρίτου ισπατέρωστα χώρα Νέαν 'Ορλεάνην διλ. 3, με 5000/3000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Σεπτ. 17 - 30.

«ΕΛΑΙΔΑΣ ΖΥΑΝΑ» Ριγιέκαν 7.500 τόν. κώκ Τοιταγκόγκ διλ. Τσάλαν διλ. 18.90 ένα λιμένα έκφρωτωσιν, διλ. 19.15 διλ. με 1750/550 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Οκτωβρίου 2 - 10.

«ΕΣ Αυγγλίας, Ινδίας

και Απω 'Ανατολής

«ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ» (κυπρ.) Βιζαγκαπατνόμ 9.500 τόν.

μαγγανέζας Ρόπτερνταμ 62/-, μὲ 1200/3000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν (άριας 1.500 έξτρα άσφαλιστρα), Σεπτεμβρίου 16 - 30.

«ΘΕΩΜΙΣΤΟΚΛΗΣ» Μαδράς και Βιζαγκαπατάνιον 5.000 τόν. πλάνες χυτοιδήρους ἀπό Μαδράς, 4.500 τόν. σιδηρομεταλλεύματος ἀπό Βιζαγκαπατάνιον 'Ιντούσιον και Κάνηρον - Μουροράν ρέιντς, συμπεριλαμβανομένου Τοιμέτρου δολ. 8, βασις 2 - 2, 25 σεντς έξτρα δισ δισ λιγένες έκφρατωσες Ιαπωνίας, με 750 τόν. φόρτωσης Μαδράς, 1.000 τόν. Βιζαγκαπατάνιον, 1.000 τόν. έκφρατωσιν Ιντούσιον, 1.500 τόν. Ιαπωνίαν, Σεπτεμβρίου 13 - 20.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ετ., Νιάρχου) Πόρτ Χέντλαντ 39.000 τόν. μεταλλεύματον Ιαπωνίαν δολ. 2.35, τέσσαρες συνεχή ταξίδια, έναρξης 15 - Οκτωβρίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ» (λιβ.) Πόρτ Χέντλαντ 40.000 τόν. μεταλλεύματον Νότιον Ιαπωνίαν δολ. 2.35, έναρξης 15 - Οκτωβρίου.

Έκ παντού άλλων άγορών

«ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ» Ντώρμπταν 22.500 - 24.500 τόν. όραστοι τρεις λιμένες Ιαπωνίας 7.80, μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.500 τόν. δλ. έκφρατωσις, Οκτωβρίου 15 - 31.

«ΑΔΕΛΦΟΙΣ» (λιβ.) Παναμά Σίτυ 16.500 τόν. παλαιστινήρων Ιαπωνίαν δολ. 195.000, όφιον Κορέαν δολ. 200.000 φιο, Σεπτ. 25 - Οκτ. 10.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΤΙΞ» (λιβ.) Πόρτ Ελίζαμπεθ ἡ Λορέντζο Μαρκές 40.000 τόν. μαγγανέζας κ.π. μεταλλεύματος Τοιμάτα - Τορπάτα ρέιντς δολ. 5, μὲ 10.000 τόν. φόρτωσην Πόρτ Ελίζαμπεθ, 25.000 τόν. Λορέντζο Μαρκές, 12.000 τόν. έκφρατωσιν, Οκτωβρίου 15 - 30.

«ΔΙΡΦΥΣ II» 'Άδιλες μὲ συμπλήρωσιν Μούσελ 11.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Ιαπωνίαν δολ. 11, μὲ 2000/2000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 18 - 30.

«ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ» (κυπρ.) Σάντο Ντομίγκο 4.800 τόν. ζαχάρεως λιμένας Κόλπου δολ. 5.50, μὲ 700/1500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, έτοιμος φόρτωσης.

«ΝΟΑΡΕΝ ΗΓΚΛΑ» (λιβ.) Ματάντζας 23.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Ιαπωνίαν δολ. 230.000 φιο, Σεπτεμβρίου 16 - 30.

«ΑΝΑΞ» Μαυρικίου 10.500 τόν. ζαχάρεως χύμα Λονδίνου, Λίβερπολ, Γκρίνους 75/-, 900/750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Οκτ. 14 - Νοεμ. 11.

«ΔΑΔΩΝΣ» Ντώρμπταν 10.000 τόν. μεταλλεύματων Βουλώνην δολ. 5, μὲ 1000/2000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, έτοιμος φόρτωσης.

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ-Y» (λιβ.) Λορέντζο Μαρκές 35.000 τόν. μεταλλεύματος άμερικ. λιμένας Αλαντικού (Βορείων Χάπτερας) δολ. 6.50 έπαντα λιμένα, 15 σεντς έξτρα δισ διστέρων λιμένα, μὲ 1000/1000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν εἰς τα 1.30, Οκτ. 20 - Νοεμ. 5.

«ΑΠΟΛΛΩΝ» (λιβ.) Πόρτ Ελίζαμπεθ 50.000 τ. μεταλλεύματον Ιαπωνίαν δολ. 5, μὲ 10.000/10.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Οκτωβρίου - Νοέμβριου.

«ΕΜΕΛΙΤΩΝ» Σάντο Ντομίγκο 14.000 τόν. ζαχάρεως άμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 5.75, ομερις φόρτωσης.

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΦΙΝ» (λιβ.) Ντώρμπταν 12.000 τόν. άνθρακαν Ιαπωνίαν δολ. 11.10, μὲ 1000/1500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 25 - 30.

Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ» (λιβ.) 12.800 τ. δ.ω. (619.000 κ.π., 13½ μιλ., 16½ τόν. φιούελ διλ και ½ τόν. ντηζελ διλ) λίρας 750 ήμερησίως, παράδοσις Μισθωτών Σεπτεμβρίου 13 - 16, έπανωπαράδοσις Πακιστάν.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ E.» (λιβ.) 13.030 τ. δ.ω. (610.000 κ.π., 14 μιλ., 22 τόν. φιούελ διλ και ½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 3.85 έν κυκλικον ταξίδιον Βεγγάλην, παράδοσις Κόπτη Σεπτεμβρίου 14 - 20, έπανωπαράδοσις Ιαπωνίαν.

«ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ» (λιβ.) 15.376 τ. δ.ω. (715.000 κ.π., 15 μιλ., 45 τόν. φιούελ διλ) δολ. 1.500 ήμερησίως, παράδοσις Μπαγκάν Σεπτεμβρίου 27 - Οκτωβρίου 7, έπανωπαράδοσις Εύρωπην.

«ΚΡΗΤΗ» (λιβ.) 12.495 τ. δ.ω. (574.000 κ.π., 10 μιλ., 27 - 28 τόν. φιούελ διλ) δολ. 2.575 μὲ 2.500 δολ. έξτρα άσφαλιστρα, παράδοσις Κελκούτων Σεπτεμβρίου 25 - Οκτωβρίου 10, έπανωπαράδοσις Ιαπωνίαν.

«ΧΕΛΑΜΟΣ» (λιβαν.) 9.055 τ. δ.ω. (503.000 κ.π., 10 μιλ., 11 τόν. φιούελ διλ και ½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 820 ήμερησίως, παράδοσις Μπαγκάν Νοέμβριου 15 - Δεκεμβρίου 10, έπανωπαράδοσις Αμβέρσην - Αμβέρσην ρέιντς.

«ΜΑΙΡΗ Φ.» (κυπρ.) 10.756 τ. δ.ω. (475.000 κ.π., 10 μιλ., 15 τόν. φιούελ διλ) λίρας 400 ήμερησίως (ήριας 500 έξτρα άσφαλιστρα), παράδοσις Κελκούτων Σεπτεμβρίου 25 - 30, έπανωπαράδοσις Περισκόν Κόλπου.

«ΘΕΟΦΑΝΟΙ ΛΙΒΑΝΟΥ» 26.220 τ. δ.ω. (1.045.000 κ.π., 15½ μιλ., 35 τόν. φιούελ διλ και 1 - 2 τ. ντηζελ διλ) δολ. 3.70, παράδοσις Σουενίας Σεπτεμβρίου 17 - 30, έπανωπαράδοσις άμερικ. λιμένας Ειρηνικού.

«ΑΙΑΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ» (λιβ.) 16.100 τ. δ.ω. (752.000 κ.π., 13½ μιλ., 21 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) ταξίδιο Ιαπωνίας - Σιγκαπούρην ρέιντς δολ. 4.75, παράδοσις Σάν Ντιέγκο Σεπτεμβρίου 17 - 30.

«ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» 13.297 τ. δ.ω. (619.000 κ.π., 13 μιλ., 35 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 3.80, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν - Οκτωβρίου 7 - 20, έπανωπαράδοσις Αγγλίαν, Μοργάνω - Αμβέρσην ρέιντς.

«ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ» (λιβ.) 26.160 τ. δ.ω. (1.043.000 κ.π., 15½ μιλ., 35 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 1.250 ήμερησίως, παράδοσις Μπαγκάν τέλος Σεπτεμβρίου, έπανωπαράδοσις Αμβέρσην - Αμβέρσην ρέιντς.

«ΣΙΜΠΑ» 9.300 τ. δ.ω. (535.696 κ.π., 13 - 13½ μιλ., 19 τόν. φιούελ διλ) δολ. 1.600 ήμερησίως, παράδοσις Μπαγκάν τέλος Σεπτεμβρίου, έπανωπαράδοσις Αμβέρσην - Αμβέρσην ρέιντς.

«ΕΝΟΡΦ ΝΤΑΤΣΕΣ» 12.300 τ. δ.ω. (603.000 κ.π., 13 μιλ., 15 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 1.600 ήμερησίως, παράδοσις Βρέμην Σεπτεμβρίου 26 - μεσημβρίου 28 Σεπτεμβρίου, έπανωπαράδοσις δυτικην Ινδιαν.

«ΖΑΝ» (λιβ.) 26.728 τ. δ.ω. (15 μιλ., 34 - 36 τόν. φιούελ και 2 τόν. ντηζελ) ταξίδιον άμερικ. λιμένων 'Αλαντικού δολ. 3.75, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν Νοέμβριου 26 - Δεκεμβρίου 16.

«ΕΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ» (λιβ.) 10.512 τ. δ.ω. (563.000 κ.π., 12 μιλ., 10 τόν. φιούελ διλ και 60 γαλ. γκάζ διλ) λίρας 735 ήμερησίως, παράδοσις Αμβέρσην Σεπτεμβρίου 30 - Οκτωβρίου 5, έπανωπαράδοσις Περισκόν Κόλπου.

Τὰ δεδαμενόπλοια

«ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ» (λιβ.) συνεχή ταξίδια τρίων έτων 29.000 τόν. 25% έλαττον Ιντασκείλ, έναρξης μέσα Σεπτεμβρίου.

«ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΣΤ» (λιβ.) συνεχή ταξίδια τρίων έτων 29.000 τόν. 25% έλαττον Ιντασκείλ, έναρξης Οκτωβρίου 15 - 30.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΛΑΝΤΟΥΡΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 32.000 τόν. άμερικ. λιμένας 'Αλαντικού (Βορείων Χάπτερας) 22½% έλαττον Ιντασκείλ, έτοιμος φόρτωσης.

«ΕΚΕΟ» (λιβ.) Καραϊβικήν 29.000 τόν. άμερικαν. λιμένας 'Αλαντικού (Βορείων Χάπτερας) 20% έλαττον Ιντασκείλ, έτοιμος φόρτωσης.

«ΦΙΝΙΑ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 30.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ 30% έλαττον Ιντασκείλ, Σεπτεμβρίου 14.

«ΑΓΓΛΑΞΙΑΣ» Περισκόν Κόλπον 30.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ 30% έλαττον Ιντασκείλ, Σεπτ. 14.

«ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 24.000 τόν. Ιταλίαν 27½% έλαττον Ιντασκείλ, Σεπ. 16.

«ΕΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ» Περισκόν Κόλπον 60.000 τόν. άμερικαν. λιμένας 'Αλαντικού (Βορείων Χάπτερας) 30% έλαττον Ιντασκείλ, έφιον 'Αγγλιον, Κόντινεντ, Μεσόγειον 25% έλαττον Ιντασκείλ, Σεπτ. 16.

«ΑΤΟΜΙΚ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 83.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ 30% έλαττον Ιντασκείλ, έτοιμος φόρτωσης.

«ΕΝΙΚΟΣ Β.» Μεσόγειον 24.000 τόν. άμερικ. λιμένας Αλαντικού (Βορείων Χάπτερας) 25% έλαττον Ιντασκείλ, Σεπτεμβρίου.

«ΕΜΑΡΙΜΟΥΝΤΑ» τάξιμο τούρπερ 16.100 τ. δ.ω. (13 μιλ., 20 τ. ντηζελ διλ) δολ. 2.40, ταξίδια δύο έτών, παράδοσις Οκτωβρίου.

«ΕΑΝΔΡΕΑΣ Β.» (λιβ.) Καραϊβικήν 24.000 τόν. Ιαπωνίαν δολ. 6.40, Σεπτεμβρίου 17.

«ΕΝΤΟΝΑ Ιω» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 15.500 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ 30% έλαττον Ιντασκείλ, Σεπτεμβρίου 18.

«ΕΑΙΓΙΣ ΣΤΑΡ» Βεργίου Αφρικήν 19.000 τόν. Ιταλίαν 18¾% έλαττον Ιντασκείλ, έτοιμος φόρτωσης.

«ΕΝΙΚΟΣ Β.» Μεσόγειον 24.000 τόν. άμερικ. λιμένας Αλαντικού (Βορείων Χάπτερας) 25% έλαττον Ιντασκείλ, Σεπτεμβρίου 25.

«ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΝ» (κ. Κ. Μ. Λεμού) συνεχή ταξίδια 10 έτων 250.000 τόν. 72% έλαττον Ιντασκείλ (δολ. 8.80 με κλιμάσων ασφαλιστρών), 71% έλαττον (ασφαλιστρά εἰς βάρος πλοιοκτήτου), έναρξης Ιούλιον - Σεπτέμβριον 1969.

«ΔΡΑΓΑ» Περισκόν Κόλπον 18.000 τόν. Καραϊβικήν 31½% πλέον Ιντασκείλ, Σεπτεμβρίου 25.

«ΕΡΑΤΩΝ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 23.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ 30% έλαττον Ιντασκείλ, Σεπτεμβρίου 25.

«ΕΙΡΗΝΗΣ Β.» (λιβ.) Καραϊβικήν 20.000 τόν. άμερικ. λιμένας Αλαντικού (Βορείων Χάπτερας) 21½% έλαττον Ιντασκείλ, Σεπτεμβρίου 25.

«ΕΙΡΗΝΗΣ Β.» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 19.000 τόν. Άριπηκην 20% πλέον Ιντασκείλ, Σεπτεμβρίου 26.

«ΕΡΑΤΩΝ» Καραϊβικήν 15.000 τόν. άμερικαν. λιμένας Αλαντικού 5% έλαττον Ιντασκείλ, Σεπτεμβρίου 26.

«ΕΛΛΕΙΑΝΑΡΑ» Σπετζίαν 13.000 τόν. καθαρά Αγγλίαν, Κόντινεντ 25% έλαττον Ιντασκείλ, Οκτωβρίου 2.

«ΕΛΛΑΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ» Καραϊβικήν 25.000 τόν. άμερικαν. λιμένας Αλαντικού 20% έλαττον Ιντασκείλ, Σεπτεμβρίου 30.

«ΕΛΕΑΝΑ ΒΕΡΓΩΝΤΗΣ» (λιβ.) Μεσόγειον 56.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ 11% έλαττον Ιντασκείλ, Σεπτεμβρίου 26.

«ΛΑΕΞΑΝΑΡΑ» Σπετζίαν 44.000 τόν. καθαρά Αγγλίαν, Κόντινεντ 20% πλέον Ιντασκείλ, Οκτωβρίου 2.

«ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ» (λιβ.) Βόρ. Αφρικήν 32.000 τόν. άμερικαν. λιμένας Αλαντικού 20% έλαττον Ιντασκείλ, Οκτωβρίου 9.

«ΝΙΚΟΛΑΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 18.000 τόν. Ιταλίαν 25% έλαττον Ιντασκείλ, Σεπτεμβρίου 30.

«ΜΑΡΙΑΜ» Καραϊβικήν 15.500 τόν. άμερικαν. λιμένας Αλαντικού 17½% έλαττον Ιντασκείλ, Σεπτεμβρίου 31.

«ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ» (λιβ.) Καραϊβικήν 17.000 τόν. άμερικαν. λιμένας Αλαντικού 10% έλαττον Ιντασκείλ, Οκτωβρίου 5.

«ΣΟΞΑΝ ΛΑΖΕΡ» (λιβ.) Μεσόγειον 25.000 τόν. άμερικαν. λιμένας Αλαντικού (Βορείων Χάπτερας) 10% έλαττον Ιντασκείλ, Σεπτεμβρίου 29.

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-7500 DN

P.O. Box 2110

PHONE: 25493

A/H 881407

836882

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

252 ALBANY HOUSE WEST, 65 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

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

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

T R O Φ Ο Δ Ο Σ Ι A I

Y L I C A K A T A S T R O M A T O S & M H X A N H S

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

312,000 DWT!

Again, IHI breaks the world's largest tanker record

Here are some quick facts about it.

DWT.....312,000

380 tons of anchors with chains

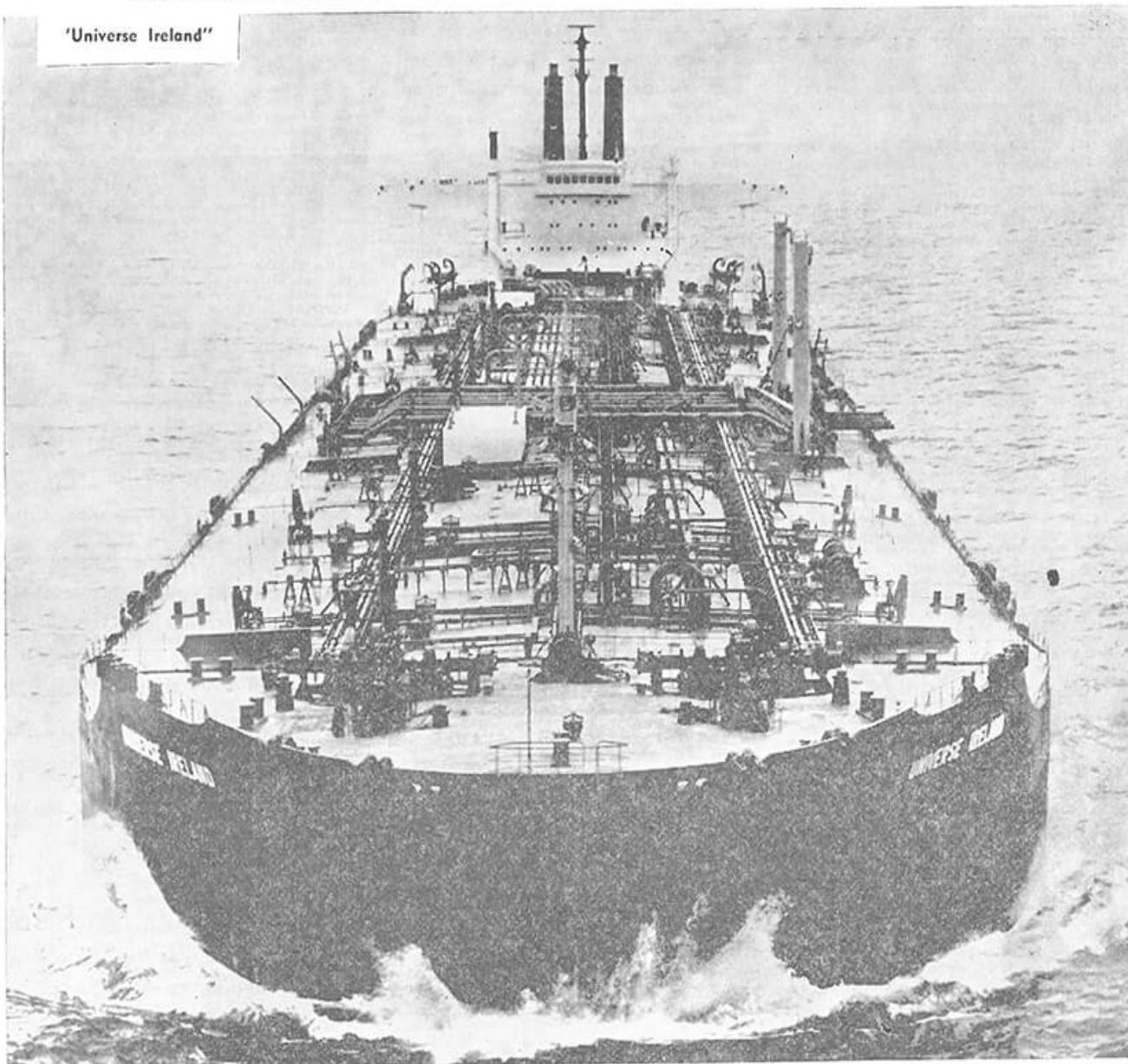
Carrying Capacity.....380,000 kl of oil

240 tons of rudder

Piping.....105,400 meters

32 tons of propeller (Uses two engines and two propellers)

'Universe Ireland'



She's named the "Universe Ireland". She's been Christened, delivered and is ready to make her scheduled runs from Kuwait to Bantry Bay, Ireland via the Cape of Good Hope. She makes 14.6 knots and sleeps 76. She's owned by a subsidiary company of National Bulk Carriers, Inc. and is on long-term charter to Gulf Oil Corporation. She was built by IHI. The same people who built the "Idemitsu Maru" and "Tokyo Maru", which were largest in their time. IHI—where large facts are a way of life. A little bigger than life sometimes. See IHI for your big needs.

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

IHI

SHIPBUILDING DIVISION: Cable Address: IHICO TOKYO Telex: TK 2232 Tel: (270) 9111

OVERSEAS OFFICES: LONDON: Telex: 24287 Tel: 01-481-1822 / ROTTERDAM: Telex: 22462 Tel: RDAM 129357 / OSLO: Telex: 6486 Tel: 44 40 24
NEW YORK: Telex: 222670 Tel: HAnover (212) 422-0544 / HONG KONG: Tel: 236287 / JURONG SHIPYARD: Telex: SETX 318 Tel: 651766

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

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 192

EDITOR : D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st OCTOBER 1968

Mediterranean shipping

We have often warned that something must be done to save Greek shipping in the Mediterranean from the inroads of Russian and Bulgarian ships which are slowly replacing our ships in the traffic from Eastern and Central as well as Western Mediterranean ports.

On the other hand, Israeli ships are making good progress. Not only with 12 ships of their own but with another 23 as well, on timecharter to Zim. Many of these are Greek ships. From January to August 31, 1968, 614,000 tons of cargo have been fixed for these ships against 302,000 during the same period last year. Revenues amounted to \$8 million as against \$3 million last year.

This means that Israeli Mediterranean shipping is making headway whereas our own Mediterranean shipping is on the decline.

Moreover, the Israelis have proved they can operate 35 ships and make a profit on them even when 23 of them are timechartered. Average income is \$28,000 per ship which is a good figure for ships in the 3-4,000-ton range with the higher running costs of cargo liners.

Something must be done soon

Something must be done soon to save Greek Mediterranean shipping from total decline.

We do not know exactly what the position is with regard to profits but we do know they do not earn the \$28,000 gross per month earned by similar Israeli ships. Moreover, their running costs are higher because the wages paid are similar to those paid on deep-sea freighters because of the shortage of officers and men and, most of our ships in the Mediterranean are overage, steam-powered, uneconomical and subject to high insurance rates on cargoes.

The closure of the Suez Canal has not affected freight rates which have remained at a low level.

If it is to survive, Greek shipping in the Mediterranean must become more competitive. In the first place, overage ships must be replaced with newer vessels. In the second, protective measures should be taken. By replacing overage ships with newer ones, we

should succeed in reducing their numbers. This is essential because there are too many of them as it is, and the competition is disastrous for all concerned.

Mediterranean shipping is one of the most valuable assets of our national economy. It brings in more revenues than any other category of shipping and it has always been the nucleus of Greek maritime affairs and "shows the flag" in all neighbouring countries. In time of war, or in peace, it has always been there to serve the national interest.

We must preserve it at all cost. Its problems should be studied and the opinions of those who have a say in it should be heard. Conclusions should then be drawn and decisive measures taken. Time is against us and the sooner we act, the better.

Constitutional guarantee

The Government's promise that its tax measures for shipping and the law covering the establishment of shipping offices in Greece would be guaranteed by the new draft constitution has been kept.

Article 23 of the draft constitution states clearly that Law No. 2687 of 1953, on the investment and protection of foreign capital in Greece as interpreted by Law No. 2928 of 1954 and paragraph 3 of Law No. 4256 of 1962, is valid and can only be amended to afford greater protection to foreign capital invested in Greece.

Emergency Law No. 465)1968 amending and complementing certain provisions of Law No. 1880)1951 concerning taxation of ships broadens the protection accorded to Greek merchant shipping by Article 13 of Law No. 2687)1953 and cannot be amended except to afford greater protection. The same applies to Emergency Law No. 89)1967 and Law No. 378)1968 on the establishment of for-

eign commercial and industrial companies in Greece.

Overage ships

A knowledgeable and successful Greek shipowner has written us with a suggestion to meet the threat of extra insurance by not allowing overage ships to be registered under the Greek flag.

"Overage ships", he says, "have a higher accident frequency and the damages resulting therefrom justify increased premiums." He points out that in a situation like this, both the owners of accident-prone ships and those who make fewer claims are in the same boat since the underwriters take no account of a shipowner's record in applying extra premiums.

"Liberia", he says, "has already taken steps to prevent the registry of overage ships. Why should Greece not do the same? The time has passed since the Greek seafarer was the outcast of the shipping community. We have assumed a leading role in shipping and great improvements have been made in the quality of our fleet. This can be proved by figures. A ban on the registry of overage ships would afford substantial protection to the interests of Greek shipping as a whole and would improve the underwriters' estimation of Greek risks since the number of accidents would be markedly reduced."

"I know", he goes on, "that this proposal will be met with loud protests. The argument will be that such a measure would prevent those with limited capital from making a start and one day becoming prominent shipowners in their own right. As far as I am concerned, such developments are things of the past. Today, even small investors can group together and raise enough capital to buy a ship of recent construction. Bank loans for this purpose are also readily available."

THE "ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ,,

The largest conversion ever carried out in Greece was that of the 20,000-ton "Americanis" —the latest addition to the Chandris passenger fleet.

The "Americanis", ex-Kenya Castle, was built in 1952 by Harland and Wolff. She has a speed of 19½ knots and now complies with SOLAS 1960 and the IMCO 1966 Fire Amendments. She has a passenger capacity of 83 in First Class and 780 in Tourist Class to make a total of 863 passengers. On cruises, she is a one class ship, all first class in 625 berths all in lower beds. All passenger accommodation has private facilities except on the lower deck. The ship is air-conditioned throughout and is fitted with stabilisers.

1,100 workers were employed on board during her conversion in Piraeus from August 1967 to August 1968 and many more ashore. Passenger accommodation is on 9 decks served by two central stairways and two lifts. All cabins and public rooms are served by closed-circuit TV with a set in each cabin as well as a 2-channel audio system and ice water on tap. The decoration is predominantly marble, glass and brass with pastel colours giving a modern and harmonious effect. The decorators are Mr. Nicolis of Greece and Mr. Cantou of Italy, both well-

known and vastly experienced in this type of work. There are statues, bas-reliefs, mosaics, stained-glass windows, etc. all blending perfectly with their surroundings. Each deck has its own predominant colour and all public rooms are decorated in a different style, with the accent on comfort. More than 25 million drachmas was spent on the decoration and furnishing alone.

The public rooms consist of a) the Galaxy Club, with three peripheries of circles containing a bar, dining room and lounge. It has red and black tapestry on the walls and black leather settees and armchairs, a Greek statue, grill partitions, and a dance floor. b) the Neptune Lounge, with typically Greek décor consisting of a stainless steel bulkhead with a Greek trireme in black metal forward, and a marble wall aft with dolphins also in black metal. There are two statues as well, one of Silenus and the other of a girl such as those used as figureheads on Greek sailing ships of old. c) the Athens Deck which contains a Gallery where cold buffets are served at night or art works exhibited, followed by the Club Room and Card Room. Also on this deck is the Rendezvous Bar, a Library and Writing Room.

The Mayfair Ballroom has a ceiling with 2,600 lights and looks on to the two swim-

ΜΑΛΤΑ
ΔΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ
ΚΑΙ ΤΑΧΕΙΑΝ ΑΠΟΣΤΟΛΗΝ
ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΑΣ
ΑΝΑΘΕΣΕΤΑΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΟΥΣ
S. MIFSUD & SONS Ltd.
ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ

7 East Street, Valletto - MALTA
Tel. SILNAVE Phone: 24199
25349
30921
TELEX No. MALTA 233
ΠΡΟΞΕΝΕΙΟΝ ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ
ΕΝ ΜΑΛΤΑ

ming pools in the Lido area. The walls of the Ballroom are covered with a tapestry with a tropical foliage design.

The Athens Deck, alone, with all its public rooms, can accommodate more than the whole passenger complement in armchairs.

The Aquamarine Bar is situated in the Lido area with mosaics inspired by the Iliad.

Finally, there is the Washington Deck which includes tourist class cabins, followed by the Rome Deck, with cabins, two dining rooms and lounges and the Lisbon Deck with cabins, public spaces, gyms and changing rooms.

There is also a movie theatre with 100 seats, duty free shops, hairdressers and beauty saloons, a hospital which can take 20% of the passenger capacity and an isolation ward for 100.

"If our efforts to attract our ship-owners succeed, not only will the national economy gain from the transfer of even only the greater part of their capital to Greece, but we shall also have solved the unemployment problem. Because, as you can imagine, there will be a great demand for personnel to man the ships and installations and the offices they will be opening..."

"The greatest part of our merchant ships are newer than those of the United States. We are not far from attaining a volume of 32 million tons in which case we shall be the greatest maritime power in the world!"

"The conclusion is that shipping and tourism could offset the greatest part of our foreign exchange requirements to the extent of preserving the desired rate of growth in other sectors. We shall then have solved the colossal problem of balancing our payments."

N. Makarezos

ships are the newest in the Greek fleet and that accidents do not occur more frequently on Liberian or Panamanian-flag ships but on Lebanese flag vessels. Moreover, the collective agreement applicable to Greek-flag ships is also maintained to the letter on Greek-owned foreign-flag vessels.

American Bureau THE SEMI-ANNUAL MEETING IN NEW YORK

"The over-all world-wide shipbuilding picture looks good for at least the next two to three years," commented Andrew Neilson, chairman and president of the American Bureau of Shipping at the ship classification society's semi-annual meeting held here today.

Mr. Neilson noted that gross tonnage under contract to be built to Bureau class is up 48 per cent over the same period last year. Since contracts now in effect cover vessels to be delivered in one, two and even three years, they provide insight into short-term shipbuilding prospects. Ships under contract to Bureau class are representative of worldwide shipyard activity since they originate from 218 shipyards in 32 countries.

"It is quite evident," Mr. Neilson said, "that many bulk carrier and tanker operators feel compelled to build increasingly larger capacity vessels in order to remain competitive. Only last month the "Universe Ireland", the first of six 312,000-dwt tankers to be delivered to the National Bulk Carriers group for charter to Gulf Oil Corp. was completed to Bureau class. They are the world's largest. The Bureau now expects to class more than 75 tankers over 100,000-dwt each."

Most liner operators, Mr. Neilson said, are in the midst of programs to build ships able to carry up to 1,200 containers at speeds from 20 to 24-knots. In addition to classing numerous container ships, we are actively engaged in certifying thousands of containers, which are designed to comply with the performance requirements set forth in the newly-issued ABS "Guide for the Certification of Dry Cargo Containers".

Other new tonnage originates from operators of tramp ships who are withdrawing many World War II dry-cargo vessels. A considerable number of these war-built ships are being replaced with fewer but larger capacity vessels.

Mr. Neilson said that as of June 30, 1968,

839 vessels were under contract to be built to Bureau class. These totaled 11,754,000 gross tons. At the same time last year, 788 vessels were under contract totalling 7,962,000 gross tons. This is an increase of 51 ships and 3,792,000 gross tons for the first six months of 1968 over 1967, a tonnage increase of 48 per cent.

In the first six months of 1968, 240 new vessels were classed by the Bureau and 34 existing vessels were brought into class. Total gross tonnage was 1,938,000. During the same period last year, 347 new vessels and 33 existing ones were classed. These accounted for 1,514,000 gross tons.

As of June 30, 1968, the Bureau had 2,987 active vessels over 1,000 gross tons under classification, totalling 39,856,000 gross tons.

Mr. Neilson said that 15 men from three countries were elected to Bureau membership. They are:

Joseph B. Ayers, Jr., President & Chief Executive Officer, Buckeye Steamship Co., Cleveland, Ohio.

Alex M. Balfe, President, Dade Drydock Corp & Merrill-Stevens Drydock Co., Miami, Florida.

Adm. Jose Celso de Macedo Soares Guimaraes, President, Brazilian Merchant Marine Commission, Rio de Janeiro, Brazil.

Manuel Diaz, President, American Export Isbrandtsen Lines, New York, New York.

Capt. J. Evans, Deputy General Manager, Howard Smith Industries Pty. Ltd., Sydney, Australia.

John E. Meyer, President, Cities Service Tankers Corp., New York, New York.

Robert A. Murphy, Senior Vice President, Chubb & Son, Inc., New York, New York.

Hamilton H. Salmon III Vice President, Marine Office of America, New York, New York.

John Spencer, President, Swett & Crawford Los Angeles, Calif.

A.E. Farr, Vice President, Northwest Marine Iron Works, Portland, Oregon.

Basil P. Goulandris, Global Chartering & Brokerage Co., New York, N.Y.

Ira Lewis, Treasurer, Farrell Lines, Inc., New York, New York.

Lee G. Martin, Manager Investment Dept., Chubb & Son, Inc., New York, New York.

William McDonald, Manager Transportation Dept., Signal Oil & Gas Co., New York.

Allen E. Schumacher, Deputy Manager, American Hull Insurance Syndicate, New York, New York.

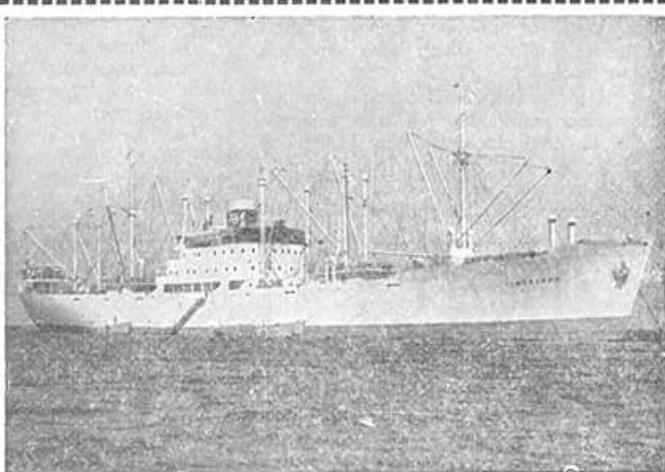
SOL
*Always at
your service*

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

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



AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP"

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN